

# 二戸市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

二戸市交通安全対策会議



# ま え が き

交通事故や死傷者数の増加を受け、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

本市においては、この法律に基づき、5年ごとに5か年の交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を推進してまいりました。

その結果、交通事故死者数の状況は、現在の市の区域となった平成18年以降では、平成25年の4人をピークに減少傾向に転じ、平成28年8月11日から令和2年10月26日までの1,538日間（4年2ヶ月）に渡り交通死亡事故“ゼロ”を継続いたしました。

一方、平成28年から令和2年の直近5年間において、交通三悪違反の1つである飲酒運転については、24人（5年平均4.8人）が検挙されており、道路交通法の厳罰化、取締りの強化に加え社会的制裁が大変厳しくなっている現在においても撲滅には至っておりません。

さらに、高齢運転者の交通事故が全国的にも大きな課題となっておりますが、高齢者人口の増加や高齢運転者の増加から、今後ますます高齢者が関わる事故の増加が懸念されます。

交通事故の防止は、国、県、市及び関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、交通事故のない安全で安心な社会を目指して、諸対策を強力に推進していく必要があります。

このような観点から、今回策定した二戸市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、「交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の計画的推進に必要な事項」を定めたものであり、令和3年度から令和7年度までの5年間の交通安全対策の指針となるものです。

市民の皆様並びに各関係機関・団体におかれましては、それぞれの立場で、この計画の実現に向けて、積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

※本計画において死者数とは、交通事故発生から24時間以内の死者数をいう。

## 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通の安全についての目標	5
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通事故の見通し	7
2 令和3年度～令和7年度二戸市交通安全計画における道路交通の目標	8
第2節 道路交通の安全についての対策	9
1 今後の道路交通安全を考える視点	9
<重視すべき視点>	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	10
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
2 講じようとする施策<7つの柱>	12
(1) 道路交通環境の整備	12
ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
イ 道路における交通安全対策の推進	12
ウ 交通安全施設等の整備事業の推進	14
エ 高齢者等の移動手段の確保・充実	14
オ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	14
カ 自転車利用環境の総合的整備	14
キ 災害に備えた道路交通環境の整備	15
ク 駐車対策の推進	15
ケ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	15
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
イ 効果的な交通安全教育の推進	17
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
エ 交通指導員の確保・育成・強化	19
オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	19
(3) 安全運転の確保	20
ア 運転者教育等の充実	20
イ 交通労働災害の防止等	20
(4) 車両の安全性の確保	20
ア 自動車の安全性の確保	21
イ 自転車の安全性の確保	21
ウ 農業機械の点検整備及び安全確保	21
(5) 道路交通秩序の維持	21
ア 交通指導等の強化	21

イ 無秩序な運転を行う集団の追放促進と青少年への指導の充実	-----	22
(6) 救助・救急活動の充実	-----	22
ア 救助・救急体制の整備	-----	22
イ 救急医療体制の整備	-----	22
(7) 被害者支援の充実と推進	-----	23
ア 無保険（無共済）車両対策の徹底	-----	23
イ 損害賠償の請求についての援助等	-----	23
ウ 岩手県市町村交通災害共済への加入促進	-----	23
第2章 踏切道における交通の安全	-----	24
第1節 踏切事故のない社会を目指して	-----	25
1 踏切事故の状況等	-----	25
2 近年の踏切事故の特徴	-----	25
3 令和3年度～令和7年度二戸市交通安全計画における踏切道の目標	-----	25
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	-----	25
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----	25
2 講じようとする施策<3つの柱>	-----	25
(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	-----	25
(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-----	26
(3) 踏切道の統廃合の促進	-----	26

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない社会を目指して】

急速な人口減少と高齢化が進行する中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

今なお交通事故（死傷を伴う交通事故をいう。以下同じ。）により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であることから、今後も更なる対策が必要となります。

また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等をも勘案し、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであります。言うまでもなく、交通事故のない社会の実現は一朝一夕にできるものではありませんが、交通安全対策基本法が制定されてから半世紀を経た今、交通事故被害者の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

## 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保するとともに、全ての交通の分野において、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会にもつながります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していく必要があります。

## 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故の減少を図ることが、喫緊の課題です。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となり、高齢となっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会や、年齢・障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる社会を構築することを目指します。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、前記の観点から、「道路交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの分野で、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析を行い、これを情報発信することなどにより、市民一人ひとりの理解と協力の下、強力に安全対策を推進します。

第1に、人間に係る安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、かつ、歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自らの交通安全意識を改革していくことが極めて重要であることから、教育、普及啓発活動を充実させます。

第2に、交通機関に係る安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、必要な検査等を実施できる体制を一層充実させます。

第3に、交通環境に係る安全対策としては、関係機関・団体と連携し、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。

また、交通環境の整備に当たっては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の歩道整備を積極的に行います。

## 2 横断的に重要な事項

### (1) 交通事故原因の総合的な調査・分析の充実

有効かつ適切な交通安全対策を講ずるための基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実を図ります。

### (2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動を行うとともに、交通事故被害者等に対する支援の充実を図ります。

### (3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

関係機関・団体等との緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民参加・協働型の交通安全活動を推進します。

#### (4) 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、厳しい財政事情を踏まえつつ、交通安全を確保することが必要であり、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるよう取り組みます。

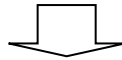
また、交通安全に関する施策は、交通事故状況等の変化に応じて弾力的に推進するとともに、その効果を検証し見直しを図るなど、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有していることから、公共交通機関の活用による自動車の効率的な利用や公共交通への利用転換など道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行っていくほか、防災及び感染症対策の観点にも適切な配慮を行います。

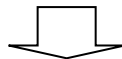


# 第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して  
人命尊重の理念に基づき、究極的には、  
交通事故のない社会を目指す。



2 道路交通の安全についての目標  
令和7年まで、毎年、年間の死者数を「ゼロ」にする。  
令和7年までに、年間の交通事故発生件数を7件以下にする。  
令和7年までに、年間の重傷者数を2人以下にする。



## <6つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



## <7つの柱>

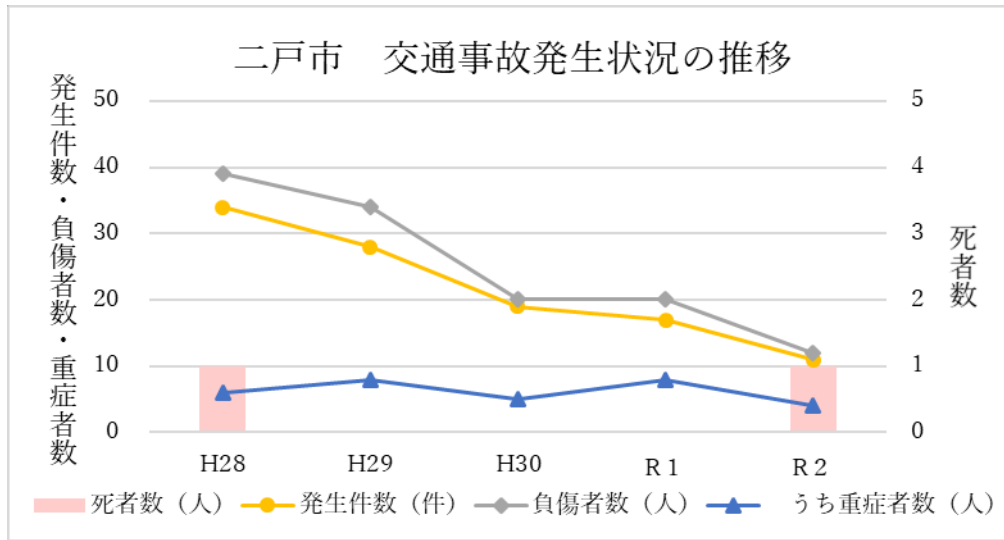
- |               |               |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備   | ⑤ 道路交通秩序の維持   |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実  |
| ③ 安全運転の確保     | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保   |               |

## 第1節 道路交通の安全についての目標

### 1 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### (1) 道路交通事故の現状

本市では、関係機関・団体等との連携の下、各般の交通安全対策を推進してきたところです。その結果、発生件数及び負傷者数は平成28年から半数以下にまで減少させることができ、また、死者数については、平成28年8月11日から令和2年10月26日までの1,538日間（4年2か月）“ゼロ”を継続することができました。



区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
発生件数(件)	34	28	19	17	11	21.8
死者数 (人)	1	0	0	0	1	0.4
負傷者数(人)	39	34	20	20	12	25
うち重傷者数(人)	6	8	5	8	4	6.2

※死者数：交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者の数

※発生件数：交通事故によって死亡または負傷を伴う事故の数（物損事故は含まない）

※重症者数：交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する者の数

#### 《市内の直近5年間における交通事故の特徴》

##### ① 全国に比べて致死率が高い

直近5年間の、市内の死傷者数に占める死者の割合は、発生件数や負傷者数が少ないことも関与していますが、全国平均に比べて高い水準となっています。

・致死率（死者数÷（死者数+負傷者数）×100）

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
二戸市	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	2.0%
二戸管内	1.6%	7.7%	5.3%	7.9%	8.7%	6.2%
岩手県	2.4%	2.2%	2.4%	1.9%	2.3%	2.2%
全国	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	0.7%

② 高齢者の比率が高い

市内の交通事故発生件数に占める高齢者の割合は、直近5年平均で47.7%であり、約半数と高い割合となっています。また、高齢者ドライバーが第1当事者となる事故は、24.8%と県内平均25.5%を下回っているものの、年によって波があり、増減を繰り返しています。

・高齢者の事故件数

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
事故発生件数(件)	34	28	19	17	11	21.8
うち高齢者(件)	15	11	9	10	7	10.4
構成率(市)	44.1%	39.3%	47.4%	58.8%	63.6%	47.7%
構成率(県)	38.7%	40.2%	41.8%	41.2%	44.2%	41.0%

・高齢ドライバーが第1当事者の事故件数

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
事故発生件数(件)	34	28	19	17	11	21.8
うち高齢ドライバーが第1当事者(件)	10	4	7	3	3	5.4
構成率(市)	29.4%	14.3%	36.8%	17.6%	27.3%	24.8%
構成率(県)	23.7%	24.5%	25.8%	25.3%	29.1%	25.5%

③ 道路横断中の歩行者事故割合が高い

市内の歩行者事故のうち、道路横断中の事故が直近5年間の平均で68.2%と高い比率を示しており、令和2年中においては、歩行者の全事故が道路横断中のものとなっています。また、県内の過去5年平均においても同水準の割合を示しています。

・道路横断中の歩行者事故件数

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
歩行者事故件数(人)	5	4	4	6	3	4.4
うち道路横断中(人)	3	2	3	4	3	3.0
構成率(市)	60.0%	50.0%	75.0%	66.7%	100%	68.2%
構成率(県)	72.5%	65.3%	69.9%	61.8%	69.2%	67.8%

④ 通勤・通学時間帯及び薄暮時間帯の事故が多い

市内の直近5年間の交通事故を時間別に見ると、朝の通勤・通学時間帯及び薄暮時間帯（日没時刻の前後1時間）に多く発生しています。

・時間別交通事故発生状況

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
事故発生件数(件)	34	28	19	17	11	21.8
0時～2時	1	0	0	0	0	0.2
2時～4時	1	0	0	0	0	0.2
4時～6時	0	0	0	0	0	0
6時～8時	3	3	4	2	2	2.8
8時～10時	7	4	2	4	4	4.2
10時～12時	5	3	6	0	1	3.0
12時～14時	4	5	2	1	0	2.4
14時～16時	3	2	1	2	1	1.8
16時～18時	6	6	1	3	2	3.6
18時～20時	3	3	1	5	0	2.4
20時～22時	0	1	2	0	1	0.8
22時～24時	1	1	0	0	0	0.4

⑤ 飲酒運転による交通事故件数は横ばい

直近5年間の飲酒運転検挙者数は、4人～6人とほぼ横ばいとなっております。また、直近5年間の飲酒運転検挙者に占める飲酒運転の交通事故件数の割合は、8.3%と県内平均7.8%を上回っています。

・飲酒運転による交通事故件数

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
飲酒運転検挙者数(人)	5	6	4	4	5	4.8
うち飲酒運転の交通事故件数(件)	1	0	1	0	0	0.4
構成率(%)	20.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%

(2) 道路交通事故の見通し

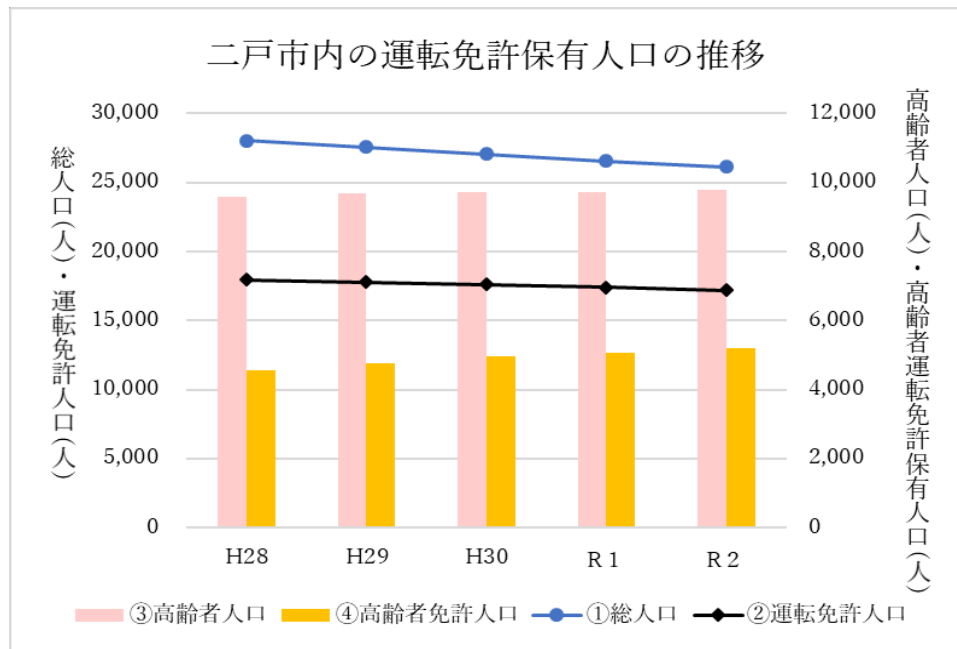
道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じさせ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではありますが、本市の特徴として、更なる高齢者人口の増加や集落が点在していること等による車依存の状態が影響すると見込まれます。

高齢者の人口及び高齢者率は年々増加しており、令和2年は37.4%を占め、4割に近づいてきています。また、運転免許人口が減少している中、高齢者運転免許人口は年約2%～4%程度増加しており、運転免許人口についても高齢者の占める割合が増加しています。

令和4年からは、昭和22年～24年生まれのいわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し

始めるため、75 歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となります。



区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
①総人口(人)	28,034	27,566	27,087	26,576	26,138
②運転免許人口(人)	17,942	17,804	17,619	17,407	17,200
③高齢者人口(人)	9,599	9,678	9,713	9,720	9,776
④高齢者免許人口(人)	4,545	4,756	4,950	5,057	5,189
⑤免許人口率(②/①)	64.0%	64.6%	65.0%	65.5%	65.8%
⑥高齢者率(③/①)	34.2%	35.1%	35.9%	36.6%	37.4%
⑦高齢者免許人口率(④/②)	25.3%	26.7%	28.1%	29.1%	30.2%

※統計数値は、各年 12 月末時点のもの。

※総人口・高齢者人口：市民生活課統計、運転免許人口・高齢者免許人口：岩手県警察本部「岩手の免許人口」

## 2 令和 3 年度～令和 7 年度二戸市交通安全計画における道路交通の目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、死者数をゼロにすることを目指し、本計画の計画期間である令和 7 年までには、国、県の目標を踏まえ、以下のとおり設定します。

また、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも着目し、重傷者数も目標値に設定します。

令和 7 年まで、毎年、年間の死者数を「ゼロ」にする。

令和 7 年までに、年間の交通事故発生件数を 7 件以下にする。

令和 7 年までに、年間の重傷者数を 2 人以下にする。

## 第2節 道路交通の安全についての対策

### 1 今後の道路交通安全を考える視点

これまでの交通安全政策の推進などにより、交通事故発生件数及び負傷者数は、減少してきており、講じられた各種対策には一定の効果があったものと考えられます。

一方で高齢者人口の増加等により、高齢者の事故件数の構成率は直近5年の平均で約5割(47.7%)と、県内平均に比べ高く推移しています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、交通事故実態、技術の進展・普及等の変化等を的確に捉えた、より効果的で有効性が見込まれる対策を推進します。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進の7つの柱により、交通安全対策を推進します。

その際、次の(1)から(6)までの重視すべき視点を明確にした上で、それぞれの対策を講ずることとします。

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通事故における高齢者の事故の割合が高いことや、今後も高齢化が進行することなどを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出や移動ができる交通社会の形成が必要です。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かく総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するという考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の歩行や自転車等の利用については、自転車歩行者道路の整備等による生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策や、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要になると考えられます。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める一方、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、事故リスクを軽減した運転の在り方についても、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

安心して子どもを産み育てられる社会を目指し、次代を担う子どもが安全に学び育つことができるよう、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域で子どもを見守っていくための取組みを進める必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要があります。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者に対しては、横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。歩行者に対しては、道路を通行する者の一員として交通ルールの遵守と交通マナーの向上や、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、加入済みの保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入促進等の啓発を推進します。また、自転車の通行空間の分離・確保について検討するとともに、自転車の交通ルールに関する理解を深める交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

## (3) 生活道路における安全確保

生活道路の安全対策については、自動車の走行速度と通り抜け利用の抑制を図るためのゾーン 30 の検討・設定に加え、イメージハンプなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めます。

また、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していきます。

生活道路における各種対策を実施する上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要があります。

## (4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少していることから、今後も、自動ブレーキやペダル踏み間違い防止装置が搭載された安全運転サポート車（通称：サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されています。そのため、技術開発等の動向や国・県・市町村の動向を踏まえつつ先端技術の活用に対する支援の検討を進めます。

## (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

依然として運転者の不注意や安全不確認による死亡事故が後を絶たない状況であるため、発生地域や発生形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施して交通事故の減少を図っていく必要があります。本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を適確に踏まえた取組みを推進します。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

人口動向や社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の発生場所や発生形態など地域の事故の特性に応じた対策を実施していくため、広報、ホームページ及びメディア等を活用した交通事故情報の提供により、地域住民の交通安全対策への関心を高め、市民主体の意識醸成を図ります。

また、安全な交通環境の実現に向け、それぞれの地域における交通情勢を踏まえて、行政、関係団体、住民等の情報共有と協働により地域が一体となって交通安全対策を推進します。



## 2 講じようとする施策〈7つの柱〉

### (1) 道路交通環境の整備

本市は、新幹線の往来等を中心に、北東北のビジネス・観光客の玄関口や広域交流拠点としての役割を担っているとともに、二戸管内をはじめとした周辺市町村全体の生活を支える重要な役割を担っています。また、歴史的背景を持った文化、産業及び観光施設等多くの「宝」を有しています。その一方、これらと密接にかかわる道路交通環境については、狭あい道路の解消や歩道整備等による歩行者の安全確保、公共交通空白地区の解消や観光拠点への交通網の整備等利用者のニーズに応じた公共交通体系の構築等、多くの課題を抱えています。本市における二戸駅周辺土地区画整理事業や各担当部課において推進している諸計画との整合・連携を図りながら、これらの課題解決に向け関係機関・団体と連携し、取り組んでまいります。

幹線道路については引き続き安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車利用者の事故が懸念される生活道路の安全対策も重要であり、効果的・効率的な対策を検討・推進していきます。

交通安全施設等の整備に当たっては、事故の特徴や発生要因の分析を行い、その結果を踏まえた対策を実施し、着実な事故の削減を図ります。

また、身近な道路の交通安全対策に市民が参加できる機会を活用した地域・住民の参画や主体的な取組みを推進します。

そのほか、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全に安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

#### ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

##### (ア) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路については、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保する最高速度30km/hの区域規制等を実施するゾーン30の整備を検討・推進するとともに、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等の安全対策を推進します。

##### (イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心とする子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、二戸市通学路交通安全プログラムに基づき、協議や点検を継続的に行い、その結果を踏まえ関係機関・団体が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

##### (ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障がい者等の生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進します。

##### (エ) 二戸駅周辺の歩行空間の確保

二戸駅周辺土地区画整理事業を着実に進め、道路拡幅による歩車道分離の歩道設置等、歩行者の安全確保整備を行います。

#### イ 道路における交通安全対策の推進

##### (ア) 事故危険箇所対策の推進

- ① 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、道路管理者と警察署・公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的な事故抑止対策を推進します。

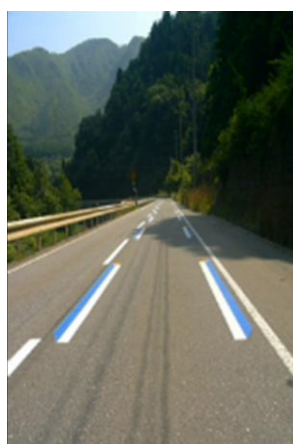
- ② 速度抑制対策として、薄層舗装（写真1）、イメージハンプ（写真2）、減速マーク（写真3）、ランブルストリップス（写真4）等の施工を推進します。

写真1 薄層舗装



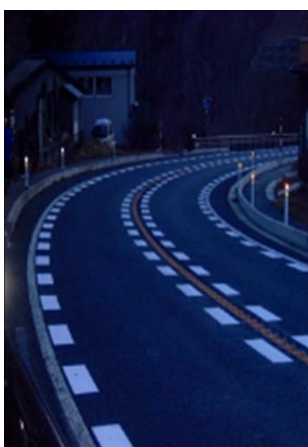
車道の路面に凸型断面の舗装をし、過度な速度で自動車が通過した際に、ドライバーに与える音や振動により、速度の抑制を図るもの

写真2 イメージハンプ



外側線及び中央線に沿ってカラー舗装し、色等の変化により、車道の幅員が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真3 減速マーク



外側線及び中央線の内側に沿って白色の破線等を標示し、車道が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真4 ランブルストリップス



中央線に一定の間隔で凹型の切削溝を掘り、ドライバーに与える音や振動により、センターラインからのはみ出しを知らせるもの

(イ) 重大事故の再発防止

重大事故発生時には、速やかに関係機関・団体による当該箇所の道路交通環境等の要因調査を行い、事故要因に即した所要の対策を早急に講じ、同様な事故の再発防止を図ります。

(ウ) 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離による交通流の純化に努めるとともに、歩道等の整備を推進します。
- ② 通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化に努めます。

(エ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

- ① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路に歩道を設置するための拡幅、生活道路におけるハンプや狭さくの設置等による通過車両の抑制対策など、道路の改築事業を推進します。
- ② 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明等の設置を図ります。
- ③ 歴史的環境の残る地区においては、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切

に分離するため、歴史的地区への誘導路等の整備を体系的に推進します。

(オ) 交通安全施設等の高度化

道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等のほか、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるよう、標識整備を推進します。

**ウ 交通安全施設等の整備事業の推進**

(ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理

各種道路標識・道路標示が破損、滅失、色あせ、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう適切な管理を行います。

(イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全・安心な歩行空間の確保を図るため、ゾーン30等における通行車両の速度抑制、通過交通の抑制及び排除、歩行空間のバリアフリー化など、総合的な交通事故対策を推進します。

(ウ) 市民参加型の交通安全施設等総点検による整備の促進

町内会、学校及び各団体等に対し、交通安全施設等の設置や改良の要望調査を行い、寄せられた要望については、関係機関・団体による交通安全施設等総点検会議を実施し、必要とする施設の整備を図ります。

**エ 高齢者等の移動手段の確保・充実**

高齢者をはじめとする地域住民の移動を支える地域公共交通について、二戸市地域公共交通計画との整合性を図り、公共交通機関の利用促進、コミュニティバスの活用のほか、デマンド交通の導入等により、住民のニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークを構築することで、高齢者等が安全に移動できる手段を確保します。

**オ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化**

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化の推進に努めます。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備に努めます。

**カ 自転車利用環境の総合的整備**

(ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備

① 歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車事故等への対策を講じるため、路肩のカラー舗装化や自転車の歩道通行部分の指定に努め、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進します。

② ルールやマナーに関する安全教育、広報啓発を積極的に推進します。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が協力して整理、撤去等を推進します。

## キ 災害に備えた道路交通環境の整備

### (ア) 災害に備えた道路の整備

- ① 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋りょうの耐震対策を推進します。
- ② 豪雨、豪雪等に対応するため、道路法面等の防災対策や地域の孤立を解消する道路の整備を推進します。

### (イ) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災状況を把握した上で、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法の規定に基づき、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施し、緊急交通路を確保するための施策を関係機関とともに推進します。

## ク 駐車対策の推進

関係機関・団体と連携した市民への広報・啓発活動により、違法駐車を排除する社会的気運の醸成・高揚を図ります。

## ケ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### (ア) 道路の使用及び占用の適正化等

- ① 工作物の設置、工事等のための道路の使用・占用の許可に当たっては、道路交通への影響を最小限に止めるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導し、交通の安全確保に努めます。

### (イ) 子どもの遊び場等の確保

公園等の維持管理及び放課後児童クラブの活用等により、子どもの遊び場確保に努め、子どもの道路遊びによる事故や車両通行の妨げ防止を図ります。

### (ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- ① 道路交通が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。
- ② 車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

### (エ) 冬季の交通安全の確保

- ① 冬季の安全な道路交通を確保するため、予防的・計画的な通行規制や適時適切な除雪、凍結防止剤散布を行います。
- ② 大雪が予想される場合や大雪時には、道路利用者に対し、道路情報板への表示、SNSやカシオペアFMと連携したラジオでの放送等様々な手段を活用し、渋滞、通行止め、広域う回路や出控えの呼びかけなどの幅広い情報提供に努めます。

## (2) 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが交通事故防止を自らの課題として捉え、安全に道路を利用するためには、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階や生活様式に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要です。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自らが交通安全意識を高めるとともに、他の世代においては高齢者に対する保護意識を高める交通安全教育、広報・啓発活動を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって子どもや高齢者の安全確保に取

り組みます。

交通安全教育・普及啓発活動については、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を果たす市民参加型の活動を推進するとともに、交通安全教育を実施する交通関係者及び教職員の指導力により、地域の実情に即した自主的な活動を推進します。

## ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

### (ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

### (イ) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

- ① 小学生に対しては、学校の教育活動全体を通じて計画的に、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性を重点として交通安全教育を実施します。
- ② 中学生に対しては、小学生への安全教育内容に加え、自動車等の特性、標識等の意味、自転車における加害者の責任、応急手当等を重点として交通安全教育を実施します。
- ③ 高校生に対しては、二輪車・自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得に加え、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とし、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育として人命尊重を根幹に置いた交通安全教育を行います。
- ④ 各学校等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、各教育活動全体を通して交通安全教育を実施します。また、教員等を対象とした研修会等を開催します。
- ⑤ 関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安全教育を行います。

### (ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

- ① 運転者としての社会的責任の自覚、危険予測・回避の能力、交通安全意識・交通マナーの向上等を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が行う運転者教育及び安全運転管理者等が行う交通安全教育への参加を働きかけます。
- ② 事業主が、安全運転管理者等を法定講習、指導者研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活性化に努めるよう促します。
- ③ 事業所、官公庁等が交通安全に果たすべき責任を自覚し、業務中の交通事故をはじめ、社員や職員の通勤・帰宅途上等における交通事故に対して、自主的な安全運転管理対策を講ずるよう広報啓発に努めます。
- ④ 公民館等の地域施設における講座等において、交通安全のための内容を取り入

れるとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ① 加齢に伴う身体機能の変化について自覚させるために、関係機関・団体、自動車教習所等と連携を図りながら、視聴覚・運動能力などの身体機能検査等を組込んだ参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。
- ② 高齢者福祉部門、高齢者医療・福祉施設と交通安全関係団体、交通ボランティア等が連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- ③ 高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が地域ぐるみで行われるよう努めるとともに、外出時には明るい服装と反射材用品の着用を呼び掛けるなど、交通安全用品の普及にも努めます。
- ④ 関係機関・団体と連携し、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進技術を体験できる講習会を開催するなど、普及啓発に努めます。

(オ) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

- ① 地域における福祉活動の場を利用することなどにより、障がいの程度に応じ、きめ細やかな交通安全教育を推進します。
- ② 関係機関・団体による介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等の開催を促進します。

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールに関する知識の普及等に努めるとともに、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

**イ 効果的な交通安全教育の推進**

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体への資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

受講者の年齢や通行の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーターの活用など、柔軟かつ多様な方法による教育の推進を図るほか、必要に応じて教育の方法や利用する教材等を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえた効果的な交通安全教育の実施に努めます。

**ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

(ア) 交通安全運動の推進

- ① 春と秋の「全国交通安全運動」及び夏と冬の「交通事故防止県民運動」、「交通事故死ゼロを目指す日」、「自転車の安全利用推進期間」の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知し、市民参加型の運動として展開します。
- ② 効果的な運動となるよう、事故実態や市民のニーズ等を踏まえるとともに、民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図りながら展開します。

③ 毎月1日の「岩手県交通安全の日」、毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」及び毎月17日の「岩手県シルバー交通安全指導の日」を中心に、それぞれの目的に合わせた市民参加型の活動を展開します。

④ 交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑制し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、街頭キャンペーンや交通関係団体と連携した広報啓発活動を積極的に展開します。

(イ) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道については、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、関係機関が連携し、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、道路を通行する者の一員としての交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

① 自転車は、通勤・通学やサイクリング等の目的で身近に利用されていることから、安全な自転車利用を進めるための交通安全教育等の充実を図ります。

② 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させるほか、自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

③ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることについて意識啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとしての自転車損害賠償責任保険への加入等の周知による安全利用を促進します。

④ 幼児・児童の保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、ヘルメット着用の徹底を図ります。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

また、後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体の協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー体験等着用効果を実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、着用徹底の啓発活動を展開します。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果や使用方法について理解を深めるため、関係機関・団体及び保育施設、医療機関等と連携した効果的な広報啓発・指導や、広報等を活用した保護者向けの情報提供により、正しい使用方法を周知します。

(カ) 反射材用品等の普及促進

① 夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果や使用方法等について理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。特に、

歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対し、普及の促進を図ります。

- ② 農作業用車両等の利用者に対しても、農業機械用後部反射マーク（通称「低速車マーク」）の取付け及び衣服や積荷への反射材装着の促進を図ります。

(キ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、交通ボランティア、安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域・職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

(ク) 効果的な広報の実施

広報誌、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報など、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施し、子どもや高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転の根絶など、実効の確保を図ります。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（通称「高齢者マーク」）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

- ② 夕暮れから夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の要因である最高速度違反、歩行者の斜め横断などの事故実態・危険性等を広く周知し、道路利用者の安全意識の高揚と安全行動の実践を推進します。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じて、ライトの早め点灯や、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の活用を推進します。

- ③ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

**エ 交通指導員の確保・育成・強化**

朝の通学・通勤時間帯での交通指導・誘導、交通安全教育や街頭での普及啓発活動等において、交通指導員は重要な役目を担っていることから、学区等を中心に各地域に配置されるよう交通指導員の確保・維持に努めます。

また、各種研修会や指導員間での情報共有を通じて、交通指導員の育成・強化を図ります。

**オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全を推進する関係団体に対しては、指導者の養成や諸行事の開催など主体的な活動に対する支援や協力を行います。

また、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係団体、企業等と市民が連携を図り、それぞれの地域の実情に即した活動を推進し、市民の参加・協働を進めます。



### (3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者も含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

また、運転者に対して運転者教育や安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策を推進するとともに、自動車運送事業者による安全対策の充実及び交通労働災害の防止等を推進します。

#### ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢運転者対策の充実及び高齢者支援の推進

- ① 高齢者交通安全教室等における実践的・効果的な指導を推進するとともに、高齢者の交通安全に関する学習機会の拡充に努めます。
- ② 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図ります。
- ③ 高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度や運転免許証を自主返納した者に対する支援の周知に努めるとともに、二戸市地域公共交通計画に基づいた地域公共交通の整備・拡充に努めます。

(イ) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、着用徹底を図ります。

#### イ 交通労働災害の防止等

関係機関と連携して、交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

### (4) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に導入していくためには、運転者自身がその機能を正確に把握して正しく使用できなければなりません。また、先進技術の導入により自動車の構造も複雑化しており、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。

#### ア 自動車の安全性の確保

自動車には摩耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を怠れば、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、その適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきですが、交通事故の発生は、運転者自身の生命・身体のみでなく、第三者の生命・身体にも影響を与える危険性があるため、自動車検査等の徹底が図られるように関係機関に要請するとともに、その重要性について機会をとらえて広く市民に周知します。

#### イ 自転車の安全性の確保

##### (ア) 関係機関・団体と連携した啓発活動の実施

毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」、5月の「自転車の安全利用推進期間」及び各季の「交通安全運動」等における啓発活動を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。また、児童・生徒が利用する自転車の点検整備については、関係機関・団体の積極的な協力を求めます。

##### (イ) 夜間走行における交通事故防止対策

夜間における交通事故防止のため、ライト点灯の徹底と反射器材等の普及促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

##### (ウ) 保険加入の促進

自転車安全整備制度におけるTSマーク<sup>※1</sup>付帯保険や損害賠償責任保険等の加入促進に加え、年1回の点検整備を受けたTSマークの更新等を図ります。

#### ウ 農業機械の点検整備及び安全確保

農業機械の使用者に対し、適正な点検整備を行うよう啓発を行うとともに、公道における事故を防止するため、公道走行に当たっての基本的な法律（道路運送車両法、道路交通法等）や反射材用品活用の周知を図ります。

#### (5) 道路交通秩序の維持

悲惨な交通事故を防止するためには、交通指導取締りや街頭指導等を通じて道路交通秩序の維持を図る必要があります。

#### ア 交通指導等の強化

##### (ア) 交通指導の強化

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに重大事故防止が懸念される路線・箇所重点を置いて推進します。特に、交通弱者である子ども、高齢者等の安全確保が重要であることから、学校、保育施設周辺や市日会場周辺での警戒・街頭指導を強化し、事故の撲滅を目指します。

##### (イ) 交通指導取締りの強化

道路交通秩序の維持を図るうえで、最も効果的である交通指導取締りについて、

※<sup>1</sup>TSマーク

自転車安全整備店で点検・整備を受けると自転車に貼られるマーク（有効期間1年）で、損害賠償責任保険と傷害保険が付帯されている。

死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化が図られるよう関係機関に要請します。

#### イ 無秩序な運転を行う集団の追放促進と青少年への指導の充実

関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族等の無秩序な運転を行う集団や違反行為を行う者の追放気運高揚に努めるとともに、家庭、学校、職場、町内会等において、青少年に対する適切な指導を促進します。

### (6) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に止めるため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の一層の充実を促進します。

特に、救急現場又は搬送途上における一刻も早い救命処置が重要であることから、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及に努めます。

#### ア 救助・救急体制の整備

##### (ア) 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携・協力関係の確保を推進し、救助体制の整備・拡充を図ります。

##### (イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模事故に対応するため、関係機関の連絡体制の整備や救護訓練の実施等、集団における救助・救急体制の充実を図ります。

##### (ウ) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

① 自動体外式除細動器（AED<sup>※2</sup>）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会への参加促進や救急の日、救急医療週間等の機会を利用した普及啓発活動を推進します。

② 学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上が図られるよう、また、中学校、高等学校の保健体育における止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDの取扱いを含む。）について指導の充実が図られるよう推進します。

#### イ 救急医療体制の整備

##### (ア) 救急医療機関等の整備

休日又は夜間における初期救急医療体制については、市内で対応を行っている県立二戸病院と連携を図り、体制強化に努めます。

##### (イ) 救急医療に携わる者の確保・養成等

医療関係者や消防関係者が開催する救急蘇生法指導者講習会等への参加を促進し、救急蘇生法等を行える者、また、地域において指導・普及できる者の養成を図ります。

※2 AED (Automated External Defibrillator)

心臓がけいれんし、血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器である。

## (7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な負担が生じることに加え、家族などのかけがえのない生命が絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

自動車事故については、交通事故被害者等を救済するため、自動車損害賠償責任保険（共済）契約の徹底や広報・啓発を図ります。

また、自転車利用者が加害者となる事故に備え、被害者の救済を図るため、加入済みの保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入・更新について普及啓発を行います。

交通事故に関する相談を受けられる機会の充実にも努め、被害者支援を積極的に推進します。

### ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のための広報活動や街頭活動等における注意喚起を実施し、無保険（無共済）車両の運行防止に努めます。

### イ 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所等における相談活動を推進するため、関係支援機関・団体等との連絡強調を図ります。

また、各種の広報・啓発媒体の積極的な活用等により、交通事故相談活動の周知を図り、市民に広く相談の機会を提供します。

### ウ 岩手県市町村交通災害共済への加入促進

市民が、万一の交通事故被害に備えられるよう岩手県市町村交通災害共済への加入を促進します。

## 第2章 踏切道における交通の安全

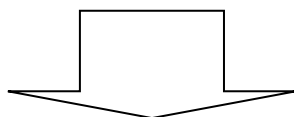
### 1 踏切事故のない社会を目指して

引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



### 2 踏切道における交通の安全についての目標

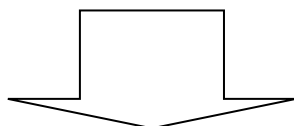
令和7年まで、年間の踏切事故件数ゼロを継続する。



### 3 踏切道における交通の安全についての対策

#### <視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



#### <3つの柱>

- ① 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ② 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置
- ③ 踏切道の統廃合の促進

## 第1節 踏切事故のない社会を目指して

### 1 踏切事故の状況等

踏切事故は、全国的に減少傾向にあり、これは、これまでの踏切保安設備の整備や踏切道の改良等を推進してきた結果と考えられますが、改良すべき踏切道は依然として残されている状況にあり、今後もより効果的な対策を推進していくことが求められます。

なお、二戸市内における平成28年から5年間の踏切事故件数は、0件となっております。

・踏切事故件数 (件)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
0	0	0	0	0

### 2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴は、次のとおりです。

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多くなっておりませんが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっています。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めています。
- ③ 原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めています。
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めています。

### 3 令和3年度～令和7年度二戸市交通安全計画における踏切道の目標

市民の理解と協力の下、第2節に掲げる施策を推進することにより、以下のとおり設定します。

令和7年まで、年間の踏切事故件数ゼロを継続する。

## 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

### 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると重大な被害や影響をもたらします。

また、改良すべき踏切道への対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮すると、今後もより効果的な対策を積極的に推進することが求められます。

### 2 講じようとする施策<3つの柱>

#### (1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道関係機関と連携した広報活動を通じて、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識の普及を図ります。

(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

落輪等、踏切支障時における非常ボタンの操作など、緊急措置の広報活動を強化します。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等がなされる際には、実施に併せ、地域住民の通行に支障を及ぼさないものについて、踏切道の統廃合を促進します。

## 二戸市交通安全対策会議

〔二戸市総務部防災安全課〕

〒028-6192 二戸市福岡字川又47番地

電話：0195-23-3111（代表）

0195-23-3117（直通）