

第 11 次釜石市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 4 年 3 月

釜石市交通安全対策会議
(釜石市市民生活部生活環境課)

「第11次釜石市交通安全計画」の策定にあたって

交通安全の確保は重要な施策であります。自家用自動車の普及等により、交通死亡事故が大きな社会問題となっていたことから、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、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。

釜石市においては、この法律に基づき、これまで10次・50年にわたる釜石市交通安全計画を策定し、国・県及び関係機関・団体等が一体となって「道路交通環境の充実」、「交通安全思想の普及徹底」、「道路交通秩序の維持」、「救助・救急活動の充実」、「被害者支援の推進」など、各般にわたる交通安全対策を推進してきたところです。

その結果、平成28年以降は人身事故・物損事故ともに減少し、計画の最終年度にあたる令和2年には、人身事故総数が過去5年間で最も少ない件数となり、第10次計画の目標を達成しております。

しかしながら、交通事故死者数については年間1～2人で推移しており、最近5年間でゼロに抑えた年は無く、目標であった交通事故死者数年間0人は達成されておられません。

今後を展望しますと、交通事故死者数の減少のみならず、交通事故そのものの減少が求められる中で、高齢者人口や高齢運転者の増加から、高齢者の死傷者数や自動車乗車中の事故の増加が懸念されます。

さらに、当市においては、東日本大震災津波からの復興が進み、「釜石自動車道」、「三陸沿岸道路」の整備や「三陸鉄道リアス線」の開通により、通勤、通学等の日常生活の移動や観光客の利用など、陸上交通をめぐる環境は大きく変化しております。

交通事故の防止は、国、県、市町村及び関係機関・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、交通事故のない社会を目指して、諸対策を強力に推進していかなければなりません。

今回、策定した第11次釜石市交通安全計画は、「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7年度までの今後5年間の交通安全対策の指針となるものです。

この計画では、本市の交通事故の特徴である「致死率が高い」、「交通事故当事者は高齢者が多い」などを踏まえ、「高齢者及び子どもの交通事故防止対策」、「生活道路における歩行者及び自転車の交通事故防止対策」、「後部座席を含む全ての座席のシートベルト着用の徹底による交通事故防止対策」等の施策を、関係機関・団体が連携しながら総合的、重点的に進め、交通事故を減少させていくこととしております。

この計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から7年度までの5年間に講ずべき、交通安全に関する施策の大綱と目標を定めたものです。

市民の皆様におかれましては、それぞれの立場で、この計画の実現に向けて、積極的に交通安全対策に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

目 次

計画の基本理念	1
第 11 次釜石市交通安全計画の体系	4
第 1 章 道路交通の安全	5
第 1 節 道路交通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 第 11 次交通安全計画における道路交通の目標	8
第 2 節 道路交通安全についての対策	11
1 今後の道路交通安全を考える視点	11
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	11
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	12
(3) 先端技術の活用推進	12
(4) 市民自らの意識改革	13
2 講じようとする施策	14
(1) 道路交通環境の整備	14
ア 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	14
イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	15
ウ 効果的な交通規制の推進	16
エ 道路交通環境整備への市民参加の促進	17
オ 効果的で重点的な事故防止対策の推進	18
カ 円滑・快適で安全な道路交通情報と環境の整備等	19
キ 高齢者等の移動手段の確保・充実	20
ク 違法駐車対策の推進	20
ケ 災害に備えた道路交通環境の整備	20
(2) 交通安全思想の普及徹底	23
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
イ 効果的な交通安全教育の推進	26
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
エ 交通指導員による指導体制の強化	29

オ 市民の参加・協働の推進	2 9
(3) 安全運転の確保	3 1
ア 運転者教育等の充実	3 1
イ 交通労働災害の防止等	3 2
ウ 道路交通に関する情報の充実	3 2
(4) 車両の安全性の確保	3 3
ア 自動車の安全性の確保	3 3
イ 自転車の安全性の確保	3 3
(5) 道路交通秩序の維持	3 4
(6) 救助・救急活動の充実	3 5
(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の充実と推進	3 6
ア 無保険（無共済）車両対策の徹底	3 6
イ 損害賠償の請求について援助等	3 6
ウ 交通事故被害者支援の充実強化	3 6
(8) 交通事故分析の高度化の推進	3 6
第2章 踏切道における交通の安全	3 7
第1節 踏切事故のない社会を目指して	3 7
1 踏切事故の状況等	3 7
2 近年の踏切事故の特徴	3 7
3 第11次交通安全計画における踏切道の目標	3 7
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	3 8
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	3 8
2 講じようとする施策	3 8
(1) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	3 8
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	3 8
[資料] 踏切事故発生状況・踏切道設置箇所一覧表	3 9
[資料] 第10次釜石市交通安全計画期間における交通事故等の状況	4 0
用語解説	4 2

計 画 の 基 本 理 念

1 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です。

東日本大震災津波によって多くの尊い命を失った本市においては、人災である交通事故による被害者は出さないという思いを強くし、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必要があります。

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いたし、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

2 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、全ての交通については、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でもあります。

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。

3 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。

4 施策の推進にあたっての基本的な考え方

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、第11次岩手県交通安全計画で示した道路交通、踏切道における交通に関する計画期間内の目標を達成するために構すべき施策を明らかにします。

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、相互の関連を考慮するとともに、これを市民一人ひとりの理解と協力のもと推進していきます。

① 人間に係る安全対策

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、指導の強化等を行います。

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。

② 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結びつかないように、必要な検査等を実施できる体制を充実させるとともに、安全性の確保とその重要性についての周知を徹底します。

③ 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実等を図ります。

また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の歩道整備を行います。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

国、県、市及び地域の民間団体等の緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくりや、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

（３）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も、交通安全を確保することができるよう、少ない予算で最大限の効果を上げることができるよう取り組んでいきます。

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ますので、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、地震や津波等に対する防災及び感染症による影響を踏まえた安全対策を講じます。

（４）公共交通機関等における一層の安全の確保

全ての公共交通機関の分野において、一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、事故防止対策の充実・強化を図ります。

第 11 次釜石市交通安全計画の体系

計 画 の 基 本 理 念

1 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。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む。
- 豊かで活力ある社会構築のためには、市民の安全と安心を確保することが重要
⇒ 交通安全の確保はその重要な要素
- 悲惨な交通事故の「根絶」に向け、新たな一步を踏み出すことが必要

2 人優先の交通安全思想

- 道路交通においては、弱い立場にある歩行者の安全確保が必要
⇒ 「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進
- 全ての交通について、高齢者・障がい者・子ども等の交通弱者の安全確保が必要

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

- 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
- 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ことが必要
- 高齢者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、安全に暮らせる社会を構築することを目指す。

4 施策推進の考え方

- (1) 交通社会を構成する三要素「人間」「車両」「交通環境」相互の関連を考慮しながら推進
- (2) 参加・協働型の交通安全活動の推進
- (3) 効果的・効率的な対策の推進、並びに公共交通への利用転換
- (4) 公共交通機関等における一層の安全の確保

1 道路交通の安全

現状と課題

- 令和 2 年の死者数 1 人（第 10 次計画の目標：交通事故死者数年間 0 人）
- 死傷者数に占める死者の割合が高い
- 高齢者が関わる事故比率が高い
- 薄暮時間帯（16 時から 20 時）の発生が死亡事故全体の約 3 割

第 11 次交通安全計画における目標

令和 7 年までに年間 ⇒ 交通事故死者数 : 0 人
交通人身事故発生件数 : 30 件以下

《 重点 施策 》

1 高齢者及び子どもの交通事故防止対策

- 高齢歩行者対策 … 在宅家庭訪問活動、講習会の開催等
- 高齢ドライバー対策 … 参加・体験・実践型講習会等の開催等
サポカー・サポカー S 等の先端技術の普及啓発
- 高齢者に対する指導者・アドバイザーの育成、情報提供等
- 子どもの交通事故防止対策
- 安全な通学路点検及び整備対策

2 生活道路と幹線道路における安全確保対策

- 交通事故多発区間や危険性が高い区間に、凹型路面標示（ランブル・ストリップス）や薄層舗装等の施工の推進
- 通学路等での歩道整備による歩行者安全確保対策の推進
- 追突・出会い頭事故防止対策

3 夕暮れ時・夜間における交通事故防止対策

- ライトの早目点灯運動 ○ 歩行者の反射材用品の活用
- 夜間の原則ハイビーム（こまめな上下切替）走行の取組み
- 道路照明の設置推進 ○ 標識の高輝度化推進

4 被害軽減対策

- すべての座席のシートベルト着用を高める運動の推進（チャイルドシート・後部座席着用運動等含む）

5 自転車の安全利用対策

- 交通安全教育や安全利用の啓発活動の推進（乗車用ヘルメットの着用と各種保険加入の促進等含む）

6 その他留意すべき対策

- 悪質・危険な運転者対策（飲酒運転、無免許運転、速度超過、あおり運転、横断歩行者妨害等）

2 踏切道における交通の安全

令和 7 年度迄の踏切死傷者事故件数：0 件

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通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

当市では、第10次釜石市交通安全計画のもと、交通事故による年間の交通事故死者数を 0 人、交通事故発生件数（人身事故）を 50 件以下にすることを目標として、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、交通事故発生件数（人身事故）は減少傾向にあり、平成30年以降目標を達成しましたが、交通事故死者数の目標は達成するに至りませんでした。

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2
人身事故発生件数	72件	60件	38件	45件	34件
死 者 数	1人	1人	2人	1人	1人
傷 者 数	89人	72人	43人	50人	33人

《市内の過去 5 年間ににおける交通事故の特徴》

① 死傷者数に占める死者の比率が高い

市内の交通事故における過去 5 年間の平均致死率は、平均で2.36%となっています。これは岩手県平均の2.23%を上回り、全国平均の0.68%の約3.4倍も高くなっています。

・致死率（全死傷者に占める死者の割合）

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	平 均
釜 石	1.11%	1.37%	4.44%	1.96%	2.94%	2.36%
岩 手	2.40%	2.19%	2.39%	1.86%	2.30%	2.23%
全 国	0.63%	0.63%	0.67%	0.69%	0.76%	0.68%

② 夕暮れ時間帯における発生が多い

午後 4 時から午後 8 時までの交通事故の構成率は、過去 5 年平均で28.1%を占めています。県全体でも29.7%と高い比率を占めています。

・午後 4 時から午後 8 時までの交通事故件数

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	計
事故件数	72件	60件	38件	45件	34件	249件
うち夕暮れ時の 発生件数	23件	8件	11件	14件	14件	70件
構成率(市)	31.9%	13.3%	28.9%	31.1%	41.2%	28.1%
構成率(県)	29.8%	31.3%	28.8%	28.7%	30.0%	29.7%

③ 高齢者が関わる事故比率が高い

高齢者の交通事故の構成率は、過去5年間平均で39.4%を占めています。県全体でも41.3%と高い比率を占めています。

また、高齢ドライバーが第1当事者となる事故も、事故の22.5%を占めるなど、高齢者が関係する交通事故の比率が高くなっています。

・高齢者が当事者となった割合

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	計
事故件数	72件	60件	38件	45件	34件	249件
うち高齢者	26件	24件	15件	18件	15件	98件
構成率(市)	36.1%	40.0%	39.5%	40.0%	44.1%	39.4%
構成率(県)	39.3%	40.2%	41.8%	41.2%	44.2%	41.3%

・高齢ドライバーが第1当事者となった割合

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	計
事故件数	72件	60件	38件	45件	34件	249件
うち高齢ドライバーが 第1当事者	15件	15件	7件	11件	8件	56件
構成率(市)	20.8%	25.0%	18.4%	24.4%	23.5%	22.5%
構成率(県)	23.8%	24.6%	26.0%	25.4%	29.3%	25.8%

④ 自転車関連・子ども関連事故は減少傾向

過去5年間の全事故に占める自転車が関係する事故割合は、年平均8.4%でほぼ横ばいであったが、令和2年に14.7%と増加しました。また、子どもが関係する事故割合は、年平均4.4%で減少傾向にありますが、子どもが関係する死亡事故が発生しております。

・ 自転車が当事者となった事故件数

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	計
事故件数	72件	60件	38件	45件	34件	249件
うち自転車事故件数	3件	6件	3件	4件	5件	21件
構成率(市)	4.2%	10.0%	7.9%	8.9%	14.7%	8.4%

・ 子どもが当事者となった事故件数

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2	計
事故件数	72件	60件	38件	45件	34件	249件
うち子供の事故	5件	1件	2件	2件	1件	11件
構成率(市)	6.9%	1.7%	5.3%	4.4%	2.9%	4.4%

(2) 道路交通事故の見通し

市内の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ます。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考えられます。

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すが、本市の特徴として、高齢化率の上昇や車依存の傾向が影響すると考えられます。高齢化率は毎年上昇しており、令和2年は全体の約4割を占めております。

また、免許保有者が減少している中、高齢者の運転免許保有者数は毎年増加しており、令和2年には運転免許保有者の約3割を占めております。

令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、高齢者の安全の確保がより一層重要となります。

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2
総 人 口	35,271人	34,661人	33,842人	32,986人	32,176人
運転免許人口	21,571人	21,405人	21,054人	20,678人	20,304人
高 齢 者 人 口	13,001人	13,057人	13,024人	12,933人	12,803人
高齢者免許人口	5,798人	5,980人	6,125人	6,179人	6,200人
高 齢 化 率	36.9%	37.7%	38.5%	39.2%	39.8%
免許人口比率	61.6%	62.5%	63.0%	62.3%	63.8%
高齢者免許保有比率	26.9%	27.9%	29.1%	29.9%	30.5%
免 許 返 納 者	98人	146人	141人	217人	182人

2 第11次交通安全計画における道路交通の目標

行政及び関係機関・団体等が一体となって、各般の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極の目標である交通事故のない社会の達成を目指します。このため、計画における最優先の目標として、第10次釜石市交通安全計画で達成し得なかった目標を改めて掲げることとし、交通事故死者数の減少に努めます。

県は「令和7年までに年間の交通事故死者数 30人以下」の目標としておりますが、当市は、令和7年までに年間0人を目指します。

また、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも積極的に取り組むこととし、令和7年までに年間の人身交通事故発生件数を30件以下とすることを目指します。

- | | |
|------------------|---------|
| ○ 交通事故死者数 | 年間0人 |
| ○ 交通事故発生件数（人身事故） | 年間30件以下 |

なお、第11次交通安全計画の目標を達成するために、前記1（1）「道路交通事故の現状」に記した「県内の過去5年間における交通死亡事故の特徴」や事故発生率の高い形態を踏まえ、次の施策を重点的に実施します。

【 重 点 施 策 】

（1）高齢者の交通事故防止対策

高齢歩行者対策（自転車乗用中を含む）と高齢ドライバー対策の相違に着目し、それぞれの特性を理解した在宅家庭訪問活動や参加・体験・実践型の講習会等の内容の充実を図り、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、きめ細かな交通安全教育・指導を推進します。

また、近年、高齢者ドライバー等による運転誤作動を要因とした交通事故が全国各地で発生していることから、運転免許自主返納者に対する優遇制度の拡充を検討します。

（2）子どもの交通事故防止対策

次代を担う子どもを交通事故から守り、歩行者、自転車利用者としての自覚と交通ルール・交通マナーを身に付けさせるため、年齢に応じた交通安全教室や街頭での交通安全指導等を推進します。

また、地域の状況に応じ、安全確保のための整備を促進します。

（3）人優先の道路交通対策

生活道路を中心とした歩道整備や道路標識の高輝度化等の安全対策を推進するとともに、自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離するための高規格幹線道路等の整備を推進し、安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

（4）幹線道路と生活道路における安全確保対策

幹線道路における正面衝突事故多発路線や危険性が高い区間等に、凹型路面標示（ランブル・ストリップス（注1）等。）等の交通安全施設整備を推進し、道路交通環境の整備を図ります。

また、幹線・生活道路での追突・出会い頭事故を抑止する施策として事故多発箇所を重点に、交差点改良を含めた施設整備を推進するとともに薄層舗装（注2）やイメージハンプ（注3）、ドットライン（注4）等を施工し、事故防止を図ります。

更に、交通事故における致死率を高めている大きな要因が走行速度であり、速度抑制対策として、指導取締りの強化と交通規制の必要な見直しを行

います。

(5) 夕暮れ時・夜間における交通事故防止対策

歩行者、自転車利用者に対する「反射材用品の活用」、運転者に対する「ライトの早目点灯」及び「夜間の原則ハイビーム走行」の促進を図る取組みを推進します。また、横断歩道や事故多発箇所の規制標識の高輝度化を図るとともに、道路照明の設置を推進します。

(6) 被害軽減対策

シートベルト、チャイルドシートの着用運動と併せて、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用を高める運動を推進します。

(7) 自転車の安全利用対策

自転車乗用中の交通事故を防止するため、交通法令の遵守とマナー向上の広報・啓発活動を推進します。

また、乗車用ヘルメット着用と各種保険加入促進についても啓発します。

(8) 悪質・危険な運転者対策

飲酒運転のほか、無免許運転、横断歩行者妨害、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の一掃に向けた啓発活動や交通指導取締りを強化します。

注1 ランブル・ストリップ

中央線に一定の間隔で凹型の切削溝を掘り、踏んだ場合の音や振動でセンターラインからはみ出しを知らせる。脇見、居眠り運転に効果が期待できる。

注2 薄層舗装

車道の路面に施された凸型断面の舗装で、過度な速度で自動車を通過させ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。

注3 イメージハンプ

外側線及び中央線の内側に沿ってカラー舗装し、舗装材や色の変化により、車道の幅員が狭くなっているように見せかけ、速度の抑止を図るもの。

注4 ドットライン

停止線とは別に、交差点の従道路側に白色の破線を標示し、停止を促したり、交差点を認識させるもの。外側線及び中央線の内側に沿って白色の破線を標示し、車道が狭くなっているように見せかけるのに用いる場合もある。

第2節 道路交通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

これまでの第10次にわたる交通安全計画により、交通事故の発生件数及び死傷者数が減少していることに鑑みますと、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた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、高齢者の交通事故の構成率は直近5年の平均で約4割（39.4%）と、高い傾向にある。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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とらえた、より効果的で有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

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て、交通事故の実態に十分対応した、総合的な交通安全対策を積極的に推進する必要があります。

このため、道路交通の安全に関連する行政及び関係機関・団体等の連携のもとで、次の視点に立った交通安全対策を総合的かつ計画的に推進します。

（1）高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通事故の発生状況をみると、高齢者が関係した事故が増加の傾向にあります。当市の人口に占める高齢者の割合は約4割となっており、超高齢社会を迎えている現状を踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできる交通社会の形成が必要です。そのためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かい総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

さらに、高齢者に対する交通安全教育を、老人クラブや町内会等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における交通安全活動を充実させることも重要です。

また、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策として、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。

一方、高齢化と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子

どもを交通事故から守るための交通環境が必要です。そのためには、歩道等の歩行空間の整備（通学路含む）を、積極的に推進する必要があります。

また、バリアフリー化や歩道等の歩行空間の整備など、年齢にかかわらず多様な人々が利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、次代を担う子どもを交通事故から守り、歩行者、自転車利用者としての自覚と交通ルール・交通マナーを身に付けさせるため、道路交通に係わる状況に応じた交通安全教室や街頭での交通安全指導等を推進していきます。

（２）歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるとともに、交通ルールの遵守と交通マナーを促進するための交通安全教育、広報啓発活動など、歩行者の安全確保に向けた対策を推進していく必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。自転車の交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、自転車の走行空間の分離・確保を積極的に進めるとともに、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、自転車の安全利用対策として、乗車用ヘルメットの普及及び各種保険加入促進についても啓発します。

（３）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、サポカー・サポカーＳの普及や、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普及など、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ることから、普及啓発に取り組みます。

（４）市民自らの意識改革

交通の安全は、市民の安全意識により支えられており、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、交通安全に関する計画策定、事業の実施や取り組みに市民が積極的に参加できる仕組みをつくり、地域や住民の主体性を重視しながら市民参加型の交通安全活動を推進します。

また、交通安全対策に関する定期的な連絡協議の場や各種情報の集約・提供体制を整備し、行政及び関係機関・団体等が一体となり、交通事故の根絶に向けて取り組みます。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。生活道路における事故の占める割合が増加傾向にあるほか、歩行者の死者数は全死者数の5割となっております。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することなども必要です。

高規格幹線道路から地区内道路に至るまで、安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進により、より安全な道路交通環境を形成します。

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車が関係する事故が増加傾向にある生活道路における安全対策を一層推進することが必要であり、効果的・効率的な対策を推進します。

交通安全施設等の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全対策を推進します。

また、事故の特徴や発生要因の分析とその結果を踏まえた対策を実施するとともに効果検証を行い、対策の立案に反映することにより、着実な事故の削減を図ります。さらに身近な道路の交通安全対策の立案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。

子どもを事故から守り、高齢者や障がい者等が安全に安心して外出できる歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を図ります。

ア 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(ア) 通学路等の安全確保の推進

- ① 幼児・児童・生徒等の通行の安全を確保するため、点検を実施し、危険個所の改修や通学路等の歩道整備等を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。
- ② 自転車通行空間や押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道の拡充等の対策を推進します。
- ③ 市教育委員会で策定している「釜石市通学路安全プログラム」に

よる小中学校通学路の安全確保を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市教育委員会学校教育課
・市子ども課・市建設課)

(イ) 生活道路における交通安全対策の推進

- ① 生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保する最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン 30 の整備を推進します。
- ② 生活道路を中心とした見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を推進します。
- ③ 「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー法」という。)の生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号機等の整備を推進します。
- ④ 道路幅員が狭い生活道路において活用可能な可搬式速度違反自動取締装置の拡充を図り、効果的な取締りを推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ① 高齢者、障がい者等が、安全・安心して参加し活動できる社会を実現するため、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を積極的に整備します。

また、バリアフリー対応型信号機や歩車分離式信号機の整備、道路管理者による道路整備と併せエスコートゾーンの設置や道路標識の高輝度化を推進します。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等の整備を推進します。

- ② 冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の効率化等を図ります。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課・市高齢介護福祉課
・市地域福祉課)

イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

(ア) 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し、高規格幹線道路

から居住地域内に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を推進します。

- ② 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性の向上を図ります。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(イ) 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 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。
- ③ 一般道路の新設・改築にあたっては、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。
- ④ 交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置及び路上駐停車対策等を実施します。
- ⑤ 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。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(ウ) 冬季の交通安全の確保

- ① 冬期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除雪作業、チェーン規制の実施や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等を推進します。
- ② 大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、道路情報板への表示やSNSなど様々な手段を活用して、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなどについて、幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通等を情報提供します。
- ③ 適切な情報提供を行うため、道路情報提供装置等の整備を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、市建設課)

ウ 効果的な交通規制の推進

(ア) 地域の特性に応じた交通規制

交通流・量の状況など地域の実態等に応じ、規制内容がより合理的なものになるよう、既存の交通規制の見直しに努めます。

- ① 幹線道路など通過交通に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、進行方向別通行区分等交通流を正常化するための交通規制を推進します。
- ② 生活道路など地域交通に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせた交通規制を推進します。
- ③ 利用者に制約がある道路については、歩行者用道路、車両通行止め等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。特に、住居地区等においては、歩行者等の安全確保を最重点とする交通規制を推進します。
- ④ 交通実態や駐車需要を十分に踏まえた、きめ細やかな駐車規制を実施します。

(釜石警察署)

(イ) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

- 地域の交通実態を踏まえ、交通規制や交通管制について恒常的な点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に捉えたソフト・ハード両面からの総合な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

また、路線バス等の公共交通機関の定時運行と利便性の向上を図るための交通規制を推進します。

(釜石警察署)

(ウ) 幹線道路における交通規制

- ① 交通の安全と円滑化を図るため、速度規制を始めとする各種交通規制の見直しを行います。
- ② 高速自動車国道・自動車専用道路等では、交通流の変動、安全施設の整備状況、交通事故発生状況等を勘案して、交通規制の見直しを行うとともに、交通事故・異常気象時は、その状況に即して臨時交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(釜石警察署)

(エ) 合理的な交通規制の推進

- ① より合理的な交通規制を図るため、交通規制実施後の道路交通環境の変化等を的確に把握して、現場の交通実態と乖離している交通規制について見直しを行います。
- ② 道路交通環境の実態に即した信号機の新設、廃止等を推進します。
- ③ 中心市街地エリア、商業集積エリアを対象に、貨物自動車等の荷捌きや客待ち駐車に関連した対策を推進します。

(釜石警察署)

エ 道路交通環境整備への市民参加の促進

(ア) 道路交通環境整備への市民参加の促進

- ① 市民が日常感じている意見については、市民参加による交通安全施設等総点検、インターネット、国・県で実施している「標識BOX」、「信号機BOX」、「道の相談室」等を活用し、道路交通環境の整備への反映を促進します。
- ② 行政と市民の連携による交通安全対策を推進するため、市民が計画段階から参加できる仕組みをつくり、事業の進捗状況、効果等についても積極的に公表します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課・市生活環境課)

オ 効果的で重点的な事故防止対策の推進

(ア) 事故危険区間への重点対策の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い区間等を選定する。また、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し、完了後は、その効果を分析・評価して、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の対策に活用します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(イ) 事故危険個所対策の推進

- ① 死傷事故率の高い事故危険個所においては、道路管理者と県公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的に事故抑止対策を推進します。
- ② 県内の特徴として、正面衝突による重大事故の発生が多いことから、薄層舗装、イメージハンプ、減速マーク、ランブル・ストリップ等の施工を推進します。
- ③ 事故危険区間では、信号機の多現示化、信号灯機のLED化や道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等の整備を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(ウ) 交通安全施設等の整備

- ① 交通の安全と円滑化のため効果的な場所に信号機を設置するとともに、矢印も併せて表示する多現示化等を推進します。
- ② 夜間の歩行者事故等を防止するため、規制標識の高輝度化を図るとともに、道路照明・視線誘導標等の設置を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

(エ) 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。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

カ 円滑・快適で安全な道路交通情報と環境の整備等

(ア) 道路交通情報と環境の充実

多様化する道路利用者のニーズや自動運転の実用化に対応するため、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等を整備するほか、新たな情報通信技術（ＩＣＴ）の導入による情報収集・提供体制の充実を図ります。

(イ) 適正な道路交通情報提供事業の促進

特定交通情報提供事業を行う者に対し、正確かつ適切に交通情報を提供できるよう指導・監督に務め、適切な道路交通情報の提供を促進します。

(ウ) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効性を確保するため、大型標識、案内標識等の整備を推進します。また、ルート番号等を用いた案内標識の設置や多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めます。

（南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課）

(エ) 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・占用の許可にあたっては、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ます。

② 道路交通に支障を与える不法占用物件等については、市街地を重点に実態を把握し、その是正を実施します。

また、不法占用物件等の一掃及び不法占用の防止の啓発活動と併せて、「道路ふれあい月間」などにより道路の愛護思想の普及を図ります。

③ 道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工の時期や方法の調整を図ります。

（南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課）

(オ) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

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等により、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進します。また、悪質・危険な行為の取締りを強化するとともに、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。

（沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課・市生活環境課）

② 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、県、道路管理者、県警察、

鉄道事業者等が協力して整理、撤去等を推進します。

(沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課、市生活環境課、JR 東日本、三陸鉄道)

キ 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、国の補助制度を活用しながら、県と市が連携して、維持・確保を図ります。

市コミュニティバス・にこにこバスの運行等による地域内交通の改善や再編などの取組みに対する支援を通じて、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の構築を推進します。また、公共交通事業者が行うＩＣカード導入に対する支援などにより、地域公共交通の利便性向上を推進します。

(県交通政策室、市生活環境課、岩手県交通、岩手旅行社、タクシー事業者、JR 東日本、三陸鉄道)

ク 違法駐車対策の推進

(ア) きめ細やかな駐車規制の推進

- 地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、特に物流の必要性にも配慮し、利用実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

(釜石警察署)

(イ) 違法駐車対策の推進

- ① 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反や取締り活動ガイドラインによる違反実態に即した公平かつ適正な取締りを推進します。
- ② 市民の意見や道路交通環境等現場の状況を勘案した上で、必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。
- ③ 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用責任を追及します。
- ④ 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

(釜石警察署)

(ウ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

- 地域交通安全活動推進委員会をはじめとする関係機関・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機運の情勢・高揚を図ります。

(釜石警察署、市生活環境課)

ケ 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

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安

心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

- 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梁の耐震対策を推進します。
- ② 津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供と併せて、避難路の整備及び緊急輸送道路の確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。また、避難については原則、徒歩避難であること、避難場所までの距離や災害時要援護者の存在など地域の実情に応じ、やむを得ず自動車により避難せざるを得ない場合においては、地域内の低い所から高い所への移動など、必要最小限の移動に留めることを周知します。
- ③ 豪雨、豪雪等においても、安全・安心で信頼の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面や法面等の防災対策や災害の恐れのある区間の回避・代替、または地域の孤立を解消する道路の整備を推進します。
- ④ 地震、津波等の災害発生時に、避難場所となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課、市防災危機管理課)

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

- ① 地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を実施するための交通規制資機材の整備を推進します。
- ② 停電による信号機の機能停止を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進します。
- ③ 隣接市町村を含めた広域的な交通情報を収集するとともに、交通流・量を適正に配分・誘導するための広域的な交通管理体制の整備を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署)

(ウ) 災害発生時における交通規制

- ① 混乱を最小限に抑えるため、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、必要に応じて緊急交通路を確保します。
- ② また、災害対策基本法による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御等により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市生活環境課、市防災危機管理課、

市建設課)

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

- 災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した災害情報等の提供を推進します。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、市建設課)

（２）交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるように、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階や各年代、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。

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。さらに、自転車を使用することが多い小・中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで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、各市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの特性を生かした県民参加型の活動を推進するとともに、市町村職員及び教職員の指導力の向上と民間指導者の育成により、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

- 心身の発達段階や地域の実情に応じて、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。

（釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市教育委員会学校教育課・市子ども課）

(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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールとマナーを十分に理解させ、歩行者及び自転車の利用に必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。
- ② 中学生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得に加え、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他人の安全にも配慮できることや安全に対する自己責任感を育てることを目標とします。また、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。
- ③ 高校生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、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健全な社会人を育成することを目標とします。また、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、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・生徒に対する補完的な交通安全教育を行います。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市教育委員会学校教育課・市子ども課)

指 標 名	A：指標の考え方 B：目標値の考え方	単位	基準 (年)	目標 (7年)
歩行中の子どもの交通事故件数 (釜石警察署 ・市生活環境課)	A：歩行中の子ども(中学生以下)の交通事故防止のため、その交通事故件数を指標として設定しました。 B：普及啓発活動強化と過去5年間の発生状況を踏まえ、ゼロを目指します。	件	1 (R2)	0

(ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

- ① 免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通

事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び安全意識・マナーの向上等を目標とし、参加・体験・実践型の交通安全教育等を積極的に推進します。

- ② 公民館等の社会教育施設での各種講座において、交通安全に関する内容を取り入れるとともに、交通安全協会や交通安全対策協議会等の関係機関・団体、交通ボランティアの活動、市交通指導員の活動を促進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市まちづくり課)

(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が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、納得して安全な交通行動を実践することができるように必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを自覚させるために、視聴覚・運動能力などの身体機能検査等を行うなど、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 老人クラブや交通安全関係団体、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 県及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導等の講習会や研修会を活用し、交通安全指導者の養成、指導体制の充実に努めます。
- ④ 高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が地域一体となり行われ、また、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努めます。
- ⑤ 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努め、また、関係機関・団体、指定自動車教習所等が連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。
- ⑥ 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、参加・体験・実践型の講習会を開催するなど、普及啓発に努める。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市高齢介護福祉課)

指 標 名	A：指標の考え方 B：目標値の考え方	単位	基準 (年)	目標 (7年)
高齢ドライバーが第一当事者の交通事故件数 (釜石警察署 ・市生活環境課)	A：高齢ドライバーの交通事故防止のため、その交通事故件数を指標として設定しました。 B：普及啓発活動の強化と過去5年間の発生状況を踏まえ、10%減少を目指します。	件	8 (R2)	7

(オ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

- ① 地域における福祉活動等を利用するなどして障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。
- ② 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

た講習会等を開催します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・地域福祉課)

イ 効果的な交通安全教育の推進

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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ります。また、必要に応じて教育方法や利用する教材等の見直し、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。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

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・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」の実施にあたっては、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、関係機関、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止し、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。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(イ) 横断歩行者の安全確保

- ① 信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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確認させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

- ② 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。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(ウ) 自転車の安全利用の推進

- ① 自転車は、通勤・通学をはじめ、配達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や自転車の安全利用を推進するため、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 薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。
- ⑤ 自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な行為違反を繰り返す自転車運転者に対する安全教育を推進します。
- ⑥ シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。また、幼児・児童の保護者等に対し、自転車乗用時の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、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市教育委員会学校教育課
・市子ども課)

指 標 名	A：指標の考え方 B：目標値の考え方	単位	基準 (年)	目標 (7年)
自転車に関係する交通事故件数 (釜石警察署 ・市生活環境課)	A：自転車の関係する交通事故防止のため、その交通事故件数を指標として設定しました。 B：自転車のマナーアップ運動など普及啓発運動などの強化と過去5年間の発生状況を踏まえ、15%減少を目指します。	件	5 (R2)	4

(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推進

- 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、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。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

- 関係機関や幼稚園・保育所等と連携して、チャイルドシートの着用義務とその効果及び正しい着用について、保護者に対する啓発活動を推進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(カ) 反射材用品等の普及促進

- ① 夕暮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活用促進を図るため、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。

また、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ては、特にその活用の促進を図ります。

- 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

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(キ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

- 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、交通ボランティアや安全運転管理者、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。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(ク) 効果的な広報の実施

- ① 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等、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行います。
- ② 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市広報や町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、シートベルト及びチャイルドシートの

正しい着用の徹底、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放します。

- ③民間団体の広報活動の支援として、資料、情報等の提供を行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民総参加の醸成を図ります。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(ケ) 自動車事故を防止するための取組支援

- 安全運転管理者選任事業所に対し、交通事故情報を提供するほか、安全講習など、事業所における自動車事故を防止するための取組を支援します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(コ) 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の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、交通情報板等の活用などにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、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。
- ④ 自動車運転事業者及び酒類を提供する飲食店等に対し、関係機関・団体等と連携を図り、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

エ 交通指導員による指導体制の強化

- 交通事故防止及び交通安全思想の普及を図るため、児童・生徒の通学時における安全の確保を中心として、道路の横断等、歩行者及び自転車利用者に対し、正しい通行のための指導等を強化します。

(沿岸広域振興局経営企画部、市生活環境課)

オ 市民の参加・協働の推進

- ① 朝夕の通勤時間帯等における交通事故の防止、高齢者の自動車乗

車中における交通事故の防止を図るため、通勤・通学や通院などにおける公共交通機関の活用を促進します。

- ② 交通安全を推進する民間団体に対しては、指導者の養成や諸行事に対する援助等を行い、その主体的な活動を支援します。
- ③ 交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を図り、市民一体となった活動を推進し、市民の参加・協働を進めます。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(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を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に図ります。

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、その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図るための取組みを進めるほか、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図ります。

ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢運転者対策の充実

- ① 高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。特に、高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細やかな教育に努めます。
- ② 認知機能検査等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。
- ③ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図ります。

(イ) 高齢者支援の推進

- ① 自動車の運転に不安を有する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の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実、地域公共交通の整備・拡充に努めます。
- ② 運転経歴証明書の制度を活用し、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。
- ③ 低床バスの導入やバリアフリー化を通じて、高齢者が公共交通機関を利用しやすい環境を整備します。

(ウ) 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、着用効果の啓発等のキャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する交通指導取締りを強化します。

イ 交通労働災害の防止等

(ア) 交通労働災害の防止

- 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。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する監督指導等を実施します。

(釜石労働基準監督署)

(イ) 運転者の労働条件の適正化等

- 自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の労働関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)の履行を確保するための監督指導を実施します。また、関係行政機関との監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じて合同による監査・監督を実施します。

(釜石労働基準監督署)

ウ 道路交通に関する情報の充実

- ① 道路交通に影響を及ぼす気象、津波、地震等の自然現象を的確に把握し特別警報、警報、予報等の迅速な情報提供に努めます。
- ② 道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。
- ③ 気象、津波、地震等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。また、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(南三陸沿岸国道事務所、沿岸広域振興局土木部、釜石警察署、釜石大槌地区行政事務組合
消防本部・市建設課・市防災危機管理課)

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車の安全性の確保

- 自動車には磨耗・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します。

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ため、自動車検査による安全性の確保を図っていきます。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

イ 自転車の安全性の確保

- ① 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。
- ② 児童・生徒が利用する自転車の点検整備については、関係団体の積極的な協力を求めています。
- ③ 夜間における交通事故防止のため、灯火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。
- ④ 自転車安全整備制度におけるTSマーク付帯保険や損害賠償責任保険等の加入を推進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課)

(5) 道路交通秩序の維持

交通指導取締り、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点に交通指導取締りを推進します。

また、交通事故事件及び各種の交通犯罪捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図ります。

死亡事故等の重大事故に直結しやすい、自動車の無免許運転、飲酒運転及び著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反防止を図ります。

また、自転車による無灯火、二人乗り及び信号無視、一時不停止及び歩行者に危険を及ぼす違反に対して、積極的に指導警告を行うなどに重点を置いた取締りを強化します。

このため、自動車・自転車利用者等の交通ルールの無視に対する啓発活動等を推進し、道路交通秩序の維持を図っていきます。

特に、高齢者等の交通弱者の安全確保や事故の多発が懸念される路線等における街頭指導活動等を関係機関・関係団体との連携のもと推進します。

効果的な交通指導取締りとしては、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立って推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化します。

また、飲酒運転、無免許運転、横断歩行者妨害、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

過積載、過労運転等の違反に対しては、事業主への責任追及を徹底するとともに、使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行います。

自転車利用者による無灯火、二人乗り及び信号無視等の違反に対して指導警告を行うとともに、これに従わない者及び酒酔い運転等の悪質・危険な違反に対しては、検挙措置を推進します。

(釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課・市教育委員会学校教育課・市子ども課)

（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、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の一層の向上を促進します。

特に、救急現場又は搬送途上における一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制を整備するほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（事故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

- 交通事故の種類、内容の複雑化に対処するため、救急医療機関、消防機関等の緊密な連携を確保しつつ、救助・救急体制の整備拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部・市健康推進課）

（イ）多数傷者発生時における救助・救急体制の整備

- 多数の負傷者が発生する大規模事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制を整備します。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部、市防災危機管理課、市健康推進課）

（ウ）心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

- 自動体外式除細動器（AED）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や救急の日、救急医療週間等の機会を利用した応急手当の普及啓発活動を推進します。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部、市生活環境課・市地域福祉課）

（エ）救急救命士の養成等の促進

- ① 救急救命士の養成を促進するとともに、救急救命士の気管挿管を円滑に実施するための認定者の養成を推進します。
- ② 医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含む救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実に努めます。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部）

（オ）救助・救急用資機材の整備の推進

- 救助資機材、救助工作車、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等を整備し、救助活動及び救急業務の円滑な実施を図ります。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部）

（カ）救助隊員及び救急隊員の教育訓練の実施

- 複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実に強力に推進します。

（釜石大槌地区行政事務組合消防本部）

（７）損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、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を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。

交通事故の被害者を救済するため、自動車損害賠償責任保険（共済）契約の徹底や広報・啓発を図るとともに、事故に関する相談を受けられる機会を充実させることや、事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、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

- 自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のため広報活動等を行い、無保険（無共済）車両の走行を防止します。

（釜石警察署、釜石市交通安全対策協議会、釜石地区交通安全協会、市生活環境課）

イ 損害賠償の請求についての援助等

（ア）交通事故相談活動の推進

- 市が開催している無料法律相談及び県の交通事故巡回相談等の相談活動を周知し、その活用を促進します。

（イ）損害賠償請求の援助活動等の強化

- 交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救済の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を推進します。

（釜石警察署、岩手県立県民センター、市生活環境課・市消費生活センター）

ウ 交通事故被害者支援の充実強化

- ① 自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸し付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給、交通遺児等育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業等の制度を周知し、その活用を促進します。
- ② 岩手県市町村交通災害共済事業による、交通事故被害者に対する見舞金支給制度を周知し、その制度への理解と加入を促進します。

（釜石警察署、市生活環境課）

（８）交通事故分析の高度化の推進

交通事故の実態把握と効果的な施策の検討及び立案に向けて、交通事故の諸要因に関する統計の充実を図るとともに、その統計資料を市民に提供することにより、交通安全意識の高揚を図ります。

（釜石警察署、市生活環境課）

第2章 踏切道における交通の安全

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

当市における踏切事故の発生は、過去5年間で0件となっています。

踏切事故は、全国的には減少傾向にあり、これは、これまでの踏切道の改良などの積極的な推進によるところが大きいと考えられますが、依然として改良すべき踏切道がなお残されている状況にあります。

このため、引き続き踏切道の立体交差化や構造改良、踏切保安設備の整備などを総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止します。

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 原因別でみると、直前横断によるものが約5割を占めており、また、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。
- ② 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等）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっています。

3 第11次交通安全計画における踏切道の目標

目標を次のとおりとし、市民の理解と協力の下、以下に掲げる諸施策を推進します。

令和7年度までの踏切の死傷者事故件数	0件
--------------------	----

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

踏切事故の件数、死傷者ともに減少傾向にあることから、第10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたすこととなります。また、立体交差点化、構造改良等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあり、これらの対策が、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

(1) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

- ① 踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備を行います。
- ② 必要に応じて、警報時間制御装置の整備を進め、遮断時間の短縮を図ります。
- ③ 自動車交通量の多い踏切道については道路交通等の状況を勘案し、必要に応じ障害物検知装置など、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。
- ④ 歩道が狭隘な踏切道の構造改良等を推進します。
- ⑤ 道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、自動車通行止めや一方通行等の交通規制を行うとともに、道路標識の大型化や高輝度化などによる視認性の向上を図ります。
(J R 東日本、三陸鉄道、釜石警察署、市建設課・市生活環境課)

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- ① 踏切道予告標や踏切信号機、情報通信技術（I C T）の活用による踏切関連交通安全施設の高度化を推進します。また、緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。
- ② 直前横断や踏切通行時の違反行為に対する啓発活動を推進するとともに、交通安全意識の向上及び落輪等、踏切支障時における非常ボタンの操作などの、緊急措置の周知徹底を図り、広報活動や学校等における踏切通過方法教育を推進します。

(J R 東日本、三陸鉄道、釜石警察署、市建設課・市生活環境課・市教育委員会学校教育課)

○ 踏切事故発生状況

発生年月日	駅 間	踏切名	踏切種別	事 故 種 別
—	—	—	—	—

資料：東日本旅客鉄道(株)釜石線営業所・三陸鉄道

○ 踏切道設置箇所一覧表

(東日本旅客鉄道(株)釜石線営業所)

駅 間		踏 切 名	種 別	規 制	幅 員
自	至				
陸中大橋	洞 泉	気 仙 街 道	1 種 自 動	—	6.6m
//	//	一 の 渡	1 種 自 動	C規制	2.6m
洞 泉	構 内	笹 鼻	4 種	A規制	1.8m
洞 泉	松 倉	洞 泉	1 種 自 動	C規制	4.0m
//	//	栄 光	1 種 自 動	C規制	3.0m
//	//	大 畑	1 種 自 動	C規制	2.5m
松 倉	小 佐 野	上 野 田	1 種 自 動	—	9.0m
//	//	定 内	1 種 自 動	—	13.0m
//	//	国 沢	1 種 自 動	—	7.0m
小 佐 野	構 内	小 川	1 種 自 動	—	7.0m
小 佐 野	釜 石	小 川 社 宅	1 種 自 動	—	6.6m
//	//	住 吉	1 種 自 動	A規制	1.0m
//	//	丸 石	1 種 自 動	C規制	3.0m
//	//	昭 和 園	1 種 自 動	C規制	2.2m
//	//	釜石第二中学校	1 種 自 動	—	5.5m
//	//	八 雲	1 種 自 動	C規制	3.0m
小 佐 野	釜 石	中 操	1 種 自 動	—	2.5m

○ 踏切道設置箇所一覧表

(三陸鉄道)

駅 間		踏 切 名	種 別	規 制	幅 員
自	至				
大 槌	鵜 住 居	片 岸	1 種半自	—	9.0m
大 槌	鵜 住 居	鵜 住 居	1 種半自	—	12.0m

注1：第1種～遮断機が設置されている踏切
 第3種～警報機が設置されている踏切
 第4種～遮断機も警報機もない踏切

注2：A規制～車両全面通行禁止
 B規制～自動二輪及び小型特殊を除く車両の禁止
 C規制～大型車通行禁止

第 10 次釜石市交通安全計画期間における交通事故等の状況

1. 交通事故発生状況

区分 / 年別		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
岩手県	事故件数(件)	2,373	2,231	1,982	1,968	1,658
	死者(人)	73	61	59	45	46
	傷者(人)	2,971	2,730	2,412	2,380	1,953
釜石市	①事故件数(件)	72	60	38	45	34
	死者(人)	1	1	2	1	1
	傷者(人)	89	72	43	50	33
	②物損件数(件)	927	959	873	719	546
	①+②総数(件)	999	1,019	911	764	580

2. 年齢・事故形態別死者数

年 別 形態別 年齢別	平成 28 年			平成 29 年			平成 30 年			令和元年			令和 2 年			計		
	人 対 車	車 対 車	車 単 独	人 対 車	車 対 車	車 単 独	人 対 車	車 単 独	車 単 独	人 対 車	車 対 車	車 単 独	人 対 車	車 対 車	車 単 独	人 対 車	車 対 車	車 単 独
20 歳未満							1									1		
20 歳～29 歳																		
30 歳～39 歳																		
40 歳～59 歳	1					1			1							1		2
60 歳～64 歳																		
65 歳以上										1			1			1	1	
合 計	1					1	1		1		1		1			3	1	2
原 因	○前方不注意(1 件)			○ハンドル操作不適(1 件)			○ハンドル操作不適(1 件) ○安全不確認(1 件)			○前方不注意(1 件)			○歩行者妨害(1 件)			6		

3. 当事者別発生状況

当事者別 / 年 別		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
高齢者ドライバー関連	事故件数	15	15	7	11	8
	死者	0	0	0	0	0
	傷者	17	16	7	12	8
青少年関連	事故件数	7	6	5	5	4
	死者	0	0	0	0	0
	傷者	10	10	7	5	4
歩行者関連	事故件数	10	8	4	8	12
	死者	1	0	1	0	1
	傷者	9	8	3	8	11
自転車関連	事故件数	3	6	3	4	5
	死者	0	0	0	1	0
	傷者	3	6	3	3	5
二輪車関連	事故件数	6	4	1	1	1
	死者	0	0	0	0	0
	傷者	8	4	1	1	1
子ども関連	事故件数	5	1	2	2	1
	死者	0	0	1	0	0
	傷者	5	1	1	2	1
高校生関連	事故件数	3	1	3	0	1
	死者	0	0	0	0	0
	傷者	3	1	3	0	1
高齢者関連	事故件数	26	24	15	18	15
	死者	0	0	0	1	1
	傷者	15	14	9	9	12
飲酒運転関連	検挙件数	9	2	6	14	6
	事故件数	0	0	1	0	1
	死者	0	0	1	0	1
無免許運転関連	傷者	0	0	0	0	0
	事故件数	0	0	0	0	0
	死者	0	0	0	0	0
全 事 故	事故件数	72	60	38	45	34
	死者	1	1	2	1	1
	傷者	89	72	43	50	33
事故発生状況原因別順位 (釜石警察署管内における原因別)		①前方不注意	①前方不注意	①前方不注意	①安全不確認	①前方不注意
		②動静不注視	②動静不注視	②安全不確認	②前方不注意	②安全不確認
		③安全不確認	③安全不確認	③動静不注視	③動静不注視	③交差点安全運転義務違反

※飲酒運転関連のうち、検挙件数は概数です。

4. 路線別発生状況

路線別 / 年 別		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
高速国道釜石秋田線	事 故 件 数	0	0	0	0	0
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	0	0	0	0	0
自 専 道 三 陸 沿 岸 道 路	事 故 件 数	0	0	0	2	3
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	0	0	0	3	4
国 道 45 号	事 故 件 数	20	27	9	5	8
	死 者	0	1	0	1	0
	傷 者	25	31	9	6	8
国 道 283 号	事 故 件 数	28	15	11	12	12
	死 者	1	0	0	0	0
	傷 者	34	21	18	12	12
県 道	事 故 件 数	9	4	3	5	0
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	11	6	3	6	0
市 道	事 故 件 数	15	11	14	19	13
	死 者	0	0	2	0	1
	傷 者	19	11	12	21	12
そ の 他	事 故 件 数	0	3	1	4	1
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	0	3	1	5	1
合 計	事 故 件 数	72	60	38	47	37
	死 者	1	1	2	1	1
	傷 者	89	72	43	50	37

5. 時間別発生状況

時間別 / 年 別		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
0 時～2 時	事 故 件 数	0	1	0	0	1
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	0	1	0	0	1
2 時～4 時	事 故 件 数	1	1	1	0	0
	死 者	0	1	0	0	0
	傷 者	1	0	1	0	0
4 時～6 時	事 故 件 数	1	0	2	1	1
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	1	0	2	1	1
6 時～8 時	事 故 件 数	7	9	3	4	4
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	10	11	3	4	4
8 時～10 時	事 故 件 数	4	9	5	7	4
	死 者	0	0	1	0	0
	傷 者	4	11	4	7	4
10 時～12 時	事 故 件 数	6	8	6	5	2
	死 者	0	0	1	1	0
	傷 者	11	9	5	5	2
12 時～14 時	事 故 件 数	11	9	3	6	4
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	15	10	3	7	4
14 時～16 時	事 故 件 数	12	12	6	5	3
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	14	13	7	5	3
16 時～18 時	事 故 件 数	14	5	7	7	10
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	17	7	13	10	10
18 時～20 時	事 故 件 数	9	3	4	7	4
	死 者	0	0	0	0	1
	傷 者	9	7	4	8	3
20 時～22 時	事 故 件 数	5	2	1	3	1
	死 者	1	0	0	0	0
	傷 者	4	2	1	3	1
22 時～24 時	事 故 件 数	2	1	0	0	0
	死 者	0	0	0	0	0
	傷 者	3	1	0	0	0
合 計	事 故 件 数	72	60	38	45	34
	死 者	1	1	2	1	1
	傷 者	89	72	43	50	33

用語解説

注１ ICT

Information and Communications Technologyの略で、情報や通信に関連する科学技術の総称。特に、電気、電子、磁気、電磁波などの物理現象や法則を応用した機械や器具を用いて情報を保存、加工、伝送する技術のこと。

注２ 道路標識・道路標示の高輝度化等

道路標識の高輝度化のほか、大型化・可変化・自発光化、標示板の共架等をいう。

注３ 光ビーコン

光（目には見えない近赤外線）を用いて、カーナビ等車載機との双方向通信を行うもの。車両の存在を感知する感知機としての機能も併せ持つ。

注４ 標識BOX

はがき、インターネットを利用して、道路を利用する皆さんから案内標識、規制標識に関する意見を受け付けるもの。メールアドレス：df0018@pref.iwate.jp

注５ 信号機BOX

インターネットを利用して、道路を利用する皆さんから信号機に関する意見を受け付けるもの。メールアドレス：kisei@pref.iwate.jp

注６ 道の相談室

管轄を問わず、幅広く道路の相談を電話やインターネットで受け付け、解決を図るもの。電話：0120-106-497 メールアドレス：michiq-a@thr.mlit.go.jp

注７ MOCS

Mobile Operation Control Systemsの略で、バス事業、貨物輸送事業、清掃事業などの事業者が、自社車両の運行管理を適切に行えるように支援するシステムである。

注８ DMAT

Disaster Medical Assistance Teamの略で、災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チームと定義されている。

注９ AED

Automated External Defibrillatorの略で、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。