

# 第9次八幡平市交通安全計画

(令和4年度～令和7年度)



八幡平市交通安全対策会議

# 目 次

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 計画の基本的理念                   | 1  |
| 第1章 道路交通の安全                | 3  |
| 第1節 道路交通安全についての目標          | 4  |
| 1 道路交通事故の現状と今後の見通し         | 4  |
| (1) 道路交通事故の現状              | 4  |
| (2) 道路交通事故の見通し             | 5  |
| 2 第9次交通安全計画における道路交通の目標     | 6  |
| 第2節 道路交通の安全についての対策         | 7  |
| 1 今後の道路交通安全を考える視点          | 7  |
| (1) 高齢者及び子どもの安全確保          | 7  |
| (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上  | 7  |
| (3) 生活道路における安全確保           | 8  |
| (4) 先端技術の活用推進              | 8  |
| (5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進  | 8  |
| (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進     | 8  |
| 2 講じようとする施策＜6つの柱＞          | 8  |
| (1) 道路交通環境の整備              | 8  |
| ア 安全・安心な歩行空間の整備            | 9  |
| イ 幹線道路における交通安全対策の推進        | 9  |
| ウ 交通安全施設等の整備事業の推進          | 9  |
| エ 住民の移動手段の確保・充実            | 10 |
| オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化         | 10 |
| カ 自転車利用環境の総合的整備            | 10 |
| キ 災害に備えた道路交通環境の整備          | 10 |
| ク 総合的な駐車対策の推進              | 11 |
| ケ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備       | 11 |
| (2) 交通安全思想の普及徹底            | 11 |
| ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進       | 12 |
| イ 効果的な交通安全教育の推進            | 13 |
| ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進        | 13 |
| エ 交通指導員の育成・強化              | 15 |
| オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進   | 15 |
| (3) 安全運転の確保                | 15 |
| ア 高齢者支援の推進                 | 15 |
| イ シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底 | 15 |
| (4) 車両の安全性の確保              | 16 |
| (5) 救助・緊急活動の充実             | 16 |
| ア 救助・救急体制の整備               | 16 |
| (6) 被害者支援の充実と推進            | 17 |
| ア 損害賠償の請求についての援助等          | 17 |

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 第2章 踏切道における交通の安全             | 18 |
| 第1節 踏切事故のない社会を目指して           | 18 |
| 1 踏切事故の状況                    | 18 |
| 2 近年の踏切事故の特徴                 | 18 |
| 3 第9次交通安全計画における踏切道の目標        | 18 |
| 第2節 踏切道における交通の安全についての対策      | 18 |
| 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点     | 18 |
| 2 講じようとする施策                  | 18 |
| (1) 踏切道の構造改良の推進              | 18 |
| (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 | 18 |

# 計画の基本的理念

## 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で、真に豊かで活力のある社会を構築するためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。

交通事故（死傷を伴う交通事故をいう。以下同じ。）による被害者数は、災害や犯罪等と比較して圧倒的に多く、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。

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等を勘案し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、更なる一步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

これからの社会では、弱い立場にある人への配慮や思いやりが一層必要です。道路交通においては、弱い立場にある歩行者の安全確保、また、全ての交通においては、高齢者・障がい者及び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、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する必要があります。

## 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行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、高齢化の進行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であり、高齢となっても安全に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・障がいの有無に関わりなく安全に安心して暮らせる社会の構築を目指します。

## 4 交通社会を構成する三要素

本計画においては、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、これを情報発信して、市民一人ひとりの理解と協力の下、強力に推進します。

第一に、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を図り、かつ、歩行者等に対する交通安全意識の徹底及び指導の強化を図ります。

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、教育及び普及啓発活動の充実に努めます。

第二に、交通機関に係る安全対策として、運転する人間はミスを起こすものとの前提の下、それらのミスが交通事故に結びつかないように、必要なチェックを行う体制の充実に努めます。

第三に、交通環境に係る安全対策として、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の充実及び施設の老朽化対策に努めます。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と車両との分離を推進します。特に、道路交通においては、通学路や生活道路、市街地の幹線道路の歩道整備に努めます。

## **5 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・救急活動を充実させるとともに、「犯罪被害者等基本法」の趣旨を踏まえ、一層の被害者支援の充実を図ります。

## **6 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が緊密な連携の下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。

## **7 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、交通事故状況の変化に弾力的に対応させ、その効果等を検証して必要に応じて見直しを図った上で、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、道路利用の在り方も視野に入れ取り組むほか、地震や風水害など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。

## 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、交通事故のない社会を目指します。



### 2 道路交通の安全についての目標

令和7年度までに

- ① 年間の死者数を0人にします。
- ② 年間の重傷者数を2人以下にします。
- ③ 年間の交通事故発生件数を20件以下にします。



### 3 道路交通の安全についての対策

#### <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やかな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



#### <6つの柱>

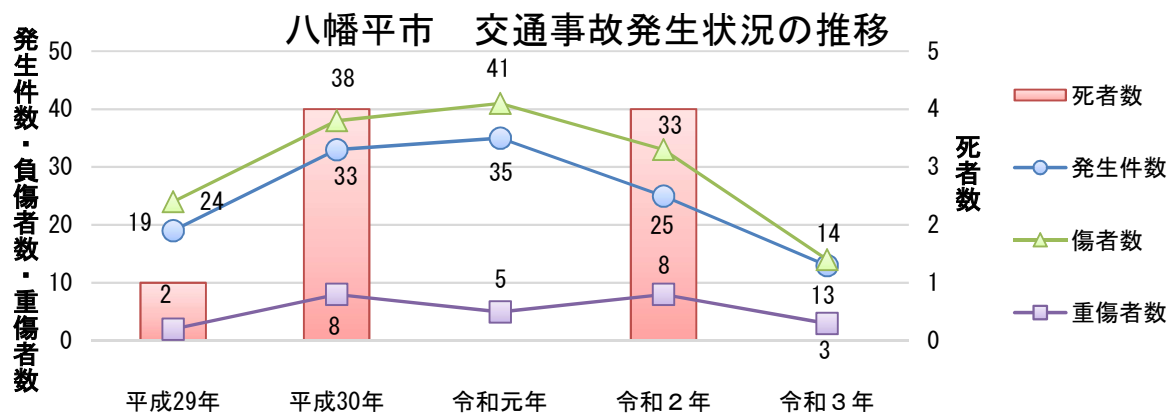
- |              |               |
|--------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備  | ② 交通安全思想の普及徹底 |
| ③ 安全運転の確保    | ④ 車両の安全性の確保   |
| ⑤ 救助・救急活動の充実 | ⑥ 被害者支援の充実と推進 |

# 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

市では、第 10 次岩手県交通安全計画のもと、交通事故による年間の死者数及び年間発生件数を減少させるべく、各般の交通安全対策を推進してきた結果、令和 3 年度には年間死傷者ゼロを達成するとともに交通事故発生件数が昭和 52 年以降で最小の 13 件と発生件数は減少傾向にあります。死者数はここ 5 年平均で 1.8 人と依然として厳しい状況にあります。



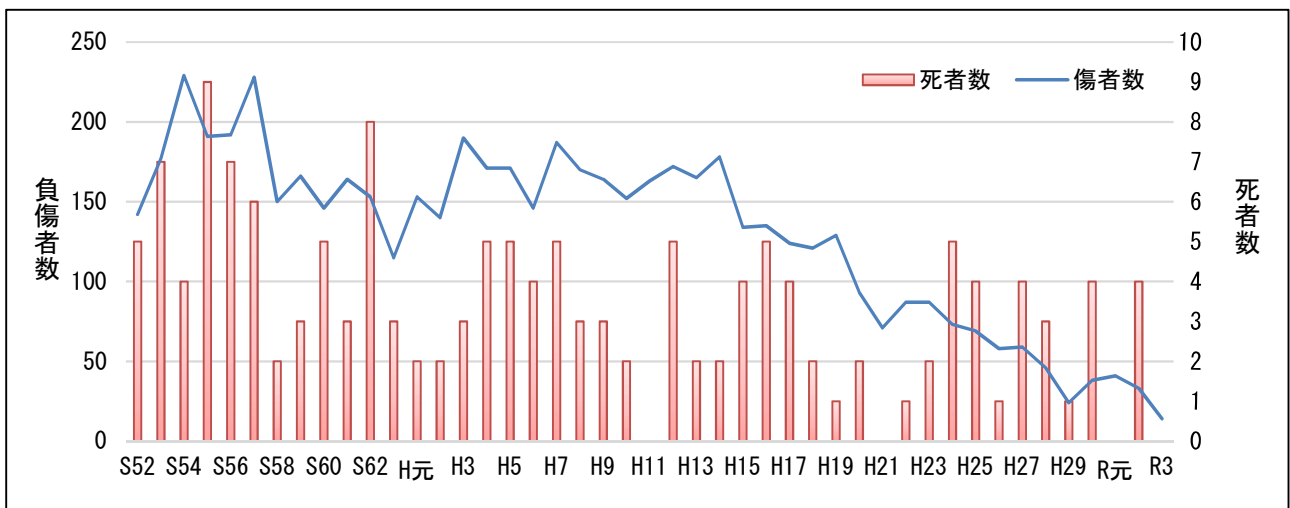
| 区分   | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 目標   |
|------|-------|-------|------|------|------|------|
| 発生件数 | 19 件  | 33 件  | 35 件 | 25 件 | 13 件 | 20 件 |
| 死者数  | 1 人   | 4 人   | 0 人  | 4 人  | 0 人  | 0 人  |
| 負傷者数 | 24 人  | 38 人  | 41 人 | 33 人 | 14 人 |      |
| 重傷者数 | 2 人   | 8 人   | 5 人  | 8 人  | 3 人  | 2 人  |

※発生件数には、物損事故を含まない。

※死者数とは、交通事故によって、発生から 24 時間以内に死亡した者をいう。

※重傷者数とは、交通事故によって負傷し、1 か月（30 日）以上の治療を有するものをいう。

### 【昭和 52 年から令和 3 年度までの死者数・負傷者数の推移】



## 《直近 5 年間（平成 29 年から令和 3 年）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

市内の死傷者数に占める死者の比率は、平均で 4.9%となっており、岩手県及び全国の平均を上回っています。

・死傷者数に占める死者の比率 致死率（死者数÷（死者数＋負傷者数）×100）

| 区分   | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 | 5 年平均 |
|------|---------|---------|------|--------|--------|-------|
| 八幡平市 | 4.0%    | 9.5%    | 0    | 10.8%  | 0      | 4.9%  |
| 岩手県  | 2.2%    | 2.4%    | 1.9% | 2.3%   | 1.9%   | 2.1%  |
| 全 国  | 0.6%    | 0.7%    | 0.7% | 0.8%   | 0.7%   | 0.7%  |

### ② 死亡事故における高齢者の比率が高い

死者数に占める高齢者の比率は、平均で約 8 割を占め、また、高齢運転者が第 1 当事者となる死亡事故も、全死亡事故の 4 割を占めるなど、高齢者が関係する交通死亡事故の比率が高くなっています。

・高齢者死者数と構成率

| 区分     | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年  | 令和 2 年 | 令和 3 年 | 5 年平均 |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|
| 死者数    | 1 人   | 4 人   | 0     | 4 人    | 0      | 1.8 人 |
| うち高齢者  | 1 人   | 2 人   | 0     | 4 人    | 0      | 1.4 人 |
| 構成率（市） | 100%  | 50%   | 0     | 100%   | 0      | 77.8% |
| 構成率（県） | 45.9% | 67.8% | 68.9% | 67.4%  | 68.6%  | 63.7% |

・高齢ドライバーが第 1 当事者の死亡事故

| 区分              | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 | 5 年平均 |
|-----------------|-------|-------|------|--------|--------|-------|
| 死亡事故件数          | 1 件   | 4 件   | 0    | 4 件    | 0      | 1.8 件 |
| うち高齢運転者が第 1 当事者 | 1 件   | 1 件   | 0    | 3 件    | 0      | 1.0 件 |
| 構成率（市）          | 100%  | 25.0% | 0    | 75.0%  | 0      | 40.0% |

## (2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い、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・間接的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を正確に見極めることは難しいところですが、本市の特徴として、高齢者人口の増加や、広い市域による車依存の傾向が影響すると見込まれます。

高齢者人口は毎年約 1 %程度増加しており、令和 3 年末時点で 41.5%を占めています。また、全体の免許保有者が減少している一方で、高齢者の免許保有者数は毎年約 1 %程度増加しています。

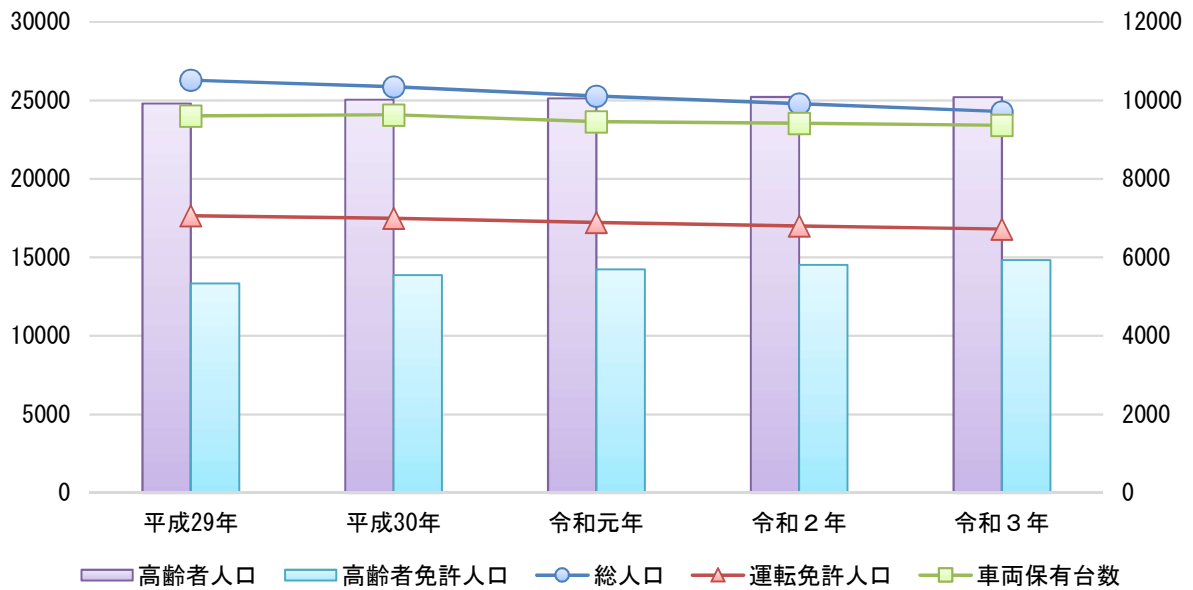
令和 4 年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上の高齢者の安全の確保が一層重要となります。

また、本市は、東北自動車道や国道 282 号といった県内でも交通量が多い幹線道路があり、また県内でも有数の観光名所である八幡平国立公園や安比高原への観光客など、通過する車両が多いのが現状です。

なお、本市では冬季の積雪や凍結により路面状況が悪い期間があり、道路環境を考える上では、このことを十分に留意する必要があります。



八幡平市内の運転免許保有人口、車両台数等の推移



| 区分/年    | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年   | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 総人口     | 26,287  | 25,876  | 25,276 | 24,788 | 24,287 |
| 運転免許人口  | 17,651  | 17,495  | 17,234 | 17,005 | 16,801 |
| 車両保有台数  | 24,019  | 24,079  | 23,635 | 23,546 | 23,415 |
| 高齢者人口   | 9,919   | 10,018  | 10,049 | 10,085 | 10,082 |
| 高齢者免許人口 | 5,334   | 5,547   | 5,695  | 5,807  | 5,934  |

※総人口、高齢者人口…各年 12 月末現在（八幡平市「年齢別人口調べ」抜粋）

※車両保有台数…各年度末現在（東北運輸局岩手運輸支局「市町村別車両数調」抜粋）

※運転免許人口…各年 12 月末現在（岩手県警察本部「岩手の免許人口」抜粋）

#### ・免許返納者数

| 区分    | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|-------|---------|---------|------|--------|--------|
| 返納者数  | 44      | 64      | 90   | 63     | 73     |
| うち高齢者 | 38      | 61      | 86   | 62     | 68     |

## 2 第9次交通安全計画における道路交通の目標

交通事故のない社会を達成することを目標に、年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死傷者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、県の目標を踏まえ、以下のとおり設定します。

令和7年度までに

- (1) 年間の死者数を0人にします。
- (2) 年間の重傷者数を2人以下にします。
- (3) 年間の交通事故発生件数を20件以下にします。

※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。

## 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の取組の推進により、交通事故件数、負傷者数は減少してきたことを鑑みると、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などにより、本市における高齢者死者数の構成率は、直近5年平均で4割を占め、県と比較しても高い割合で推移しています。

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

その際に、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

県と比較して、市内の交通死亡事故における高齢者の割合が高いことや今後も高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であり、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。

また、年齢などに係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。高齢者が歩行及び自転車を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の安全対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動、高齢者宅在宅訪問などによる啓発活動及び地域サロンでの交通安全講習会の開催のほか、多様なモビリティ（シニアカー、小型特殊自動車及び農耕トラクタ等）の安全な利用を図るための対策が必要と考えられます。

高齢者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などを補う技術の活用・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、事故リスクを軽減する運転の在り方についても、交通安全教育などを通じて幅広く情報提供していく必要があります。

また、安心して子どもを産み育てられえる社会を目指し、次代を担う子どもが安全に学び育つことができるよう、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、歩道の整備などの安全・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を進める必要があります。

##### (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。このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、生活道路、市街地の幹線道路などにおいて安全・安心な歩行空間の確保を図る対策を推進します。

また、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。

一方で、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を推進します。

自転車については、自動車に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進などの啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直しにより、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自動車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

また、自転車の交通ルールに関する理解を深める交通安全教室の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、自転車利用者を始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。

加えて、駆動補助機付自転車や電動車椅子の普及に伴う事故の防止についての普及啓発を推進します。

### **(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 の設定に加え、物理的デバイスのハンプなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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を推進します。

生活道路における各種対策を実施する上では、着手する段階からの一貫した市民の関りが重要であり、その進め方にも留意していく。

#### **※ハンプ**

自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物

### **(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を推進します。

### **(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進**

運転手の不注意や安全不確認による交通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、よりきめ細や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、その時々状況を的確に踏まえた取組を推進します。

### **(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事故の特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供により、市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、住民と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＜6つの柱＞**

### **(1) 道路交通環境の整備**

幹線道路における安全対策を引き続き推進する一方で、歩行者・自転車が関係する事務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当たっては、自動車交通を担う幹線道路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、事故の削減を図ります。

身近な道路の交通安全対策に市民が参加できる機会を設けるなど、地域・市民の参画や主体的な取組を推進します。

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歩行空間が確保された、人優先の道路交通環境の整備に努めます。

## ア 安全・安心な歩行空間の整備

### (ア) 通学路等における交通安全の確保

通学路を中心に児童、生徒の通行の安全を確保するため、危険個所の合同点検の実施や対策の継続的な取組を支援します。

### (イ) 高齢者、障がい者などの安全に資する歩行空間の整備

- ① 高齢者や障がい者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を推進します。
- ② 冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、歩道の適時適切な除雪や凍結防止剤の散布など、関係機関と連携を図りながら、きめ細やかな除雪対策を図ります。

## イ 幹線道路における交通安全対策の推進

### (ア) 事故危険個所対策の推進

- ① 死傷事故発生現場においては、道路管理者や警察署及び関係機関と連携し、事故分析結果を基に事故抑止対策を推進します。
- ② 事故危険箇所では、道路標識の高輝度化、歩道の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標の設置などを関係機関へ要請します。

### (イ) 道路の改築などによる交通事故対策の推進

- ① 道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明などの設置を推進します。
- ② 行楽期等においては、行楽地区までの観光交通と地区内の交通、通過交通を適切に分離するため、行楽地区への誘導路の整備を体系的に推進します。

### (ウ) イベント時における交通安全の確保

市内各種イベント、祭り等その他予想される交通雑踏に対しては、事前に各関係機関との連絡・調整を図り、極力道路上の雑踏の緩和に努め、適正な交通規制・交通指導・広報の強化に努める。

## ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

### (ア) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- ① 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。

- ② 自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策により歩行者・自転車の安全な通行空間の整備を推進します。
- (イ) 幹線道路対策の推進  
交通事故が多発している事故危険区間等については、交差点改良等の対策を推進します。
- (ウ) 道路交通環境整備への市民参加の促進  
市民参加による交通安全施設の総点検を実施し、改善を必要とする施設等の整備を推進します。
- (エ) 連絡会議等の活用  
関係機関・団体で構成されている八幡平市交通安全対策協議会を活用し、施策の企画、評価、進行管理に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現に努めます。

#### エ 住民の移動手段の確保・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、県及び市が連携して、維持・確保に努めます。

市におけるコミュニティバスの運行による地域内交通の改善や再編などの取組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。

#### オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者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を積極的に推進します。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

#### 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、歩行者と自転車の事故への対策を講じて、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進します。
- ② ルールやマナーに関する交通安全教室、啓発活動を積極的に推進します。
- (イ) 放置自転車対策の推進  
放置自転車の問題解決のため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者などが連携して警告・整理・撤去を推進します。

#### 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梁の耐震対策を推進します。
- ② 豪雨、豪雪などに対応するため、道路法面など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) 災害に強い交通安全施設の整備

- ① 停電による信号機の機能停止を防止するため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を所管機関に要請します。
- ② 老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進します。

(ウ) 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。

(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は、交通混乱を防止し、応急対策のための緊急交通路の確保及び道路利用者への道路交通情報の提供を行うため、関係機関や相互応援自治体との連携確保を図ります。また、インターネット、防災行政無線などの情報通信技術を活用した災害情報の提供を推進します。

**ク 総合的な駐車対策の推進**

自治会や商工会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

工作物の設置、工事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とどめるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 休憩施設の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や高齢運転者の増加に対応して、「道の駅」などの休憩施設の整備を推進します。

(ウ) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場の環境に恵まれない地域においては、公立の小学校、中学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭などの開放の促進を図ります。

(エ) 冬期の交通安全の確保

- 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、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、道路情報板への表示やSNSなど様々な手段を活用し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しの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、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、高齢化が進行する中で、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、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組めます。

交通安全教育、広報・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、障がい者に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故被害者の痛みを思いやり、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あることから、市、警察、学校、関係団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの特性を生かした市民参加型の活動を推進するとともに、地域の実情に即した自主的な活動を推進します。

さらに、市民が具体的な安全行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、ホームページに必要な情報を分かりやすく掲載するなど、インターネットを通じて地域や学校で行われる交通安全教育の場における情報の活用促進に努めます。

## 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

身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、進んできまりを守り安全に行動できる習慣を身につけさせることを目標とします。

交通安全教室を計画的及び継続的に実施し、これらを効果的に実施するため紙芝居や視聴覚教材等を利用しながら実習するなど分かりやすい指導に努める。

また、家庭における幼児の交通安全に対する適切な指導、積極的な話し合いが行われえるよう、保護者に対し交通安全教育の重要性を関係機関・団体と連携を図りながら指導する。

### (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、歩行者及び自動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、自転車の安全走行に必要な知識と技能の習得に加え、他人の安全にも配慮できることや安全に対する責任感を育てることを目標とし、危険の予測と回避、標識の意味、自転車事故における加害者の責任について重点的に交通安全教育を実施します。

③ 各学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・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。

④ 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実施します。

### (ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

① 安全運転管理者等を法定講習、指導者研修会へ積極的に参加させ、事業者における自主的な安全運転管理の活発化に努めるよう要請します。

② 事業所、官公庁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始め、従業員や職員の通勤・帰宅途上など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。

③ 公民館等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、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を推進します。

(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が歩行者や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、必要な実践的技能及び交通ルールの知識を習得させることを目標とします。
- ② 市の高齢者福祉部門、高齢者医療・福祉施設と交通安全関係団体、交通ボランティアが連携し、各地区のサロンなどを活用した交通安全教育を実施します。
- ③ 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、指導体制の充実を図ります。
- 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るよう努め、外出時には明るい服装と反射材用品の着用を呼びかけるなど、交通安全用品の普及にも努めます。
- ⑤ 高齢者が自動車等に搭載される先進技術を体験できる、参加・体験・実践型の講習会の参加を促進します。

(オ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

地域における福祉活動の場を利用して、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。

**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ュミ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、利用する教材を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の発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、事故の実態や市民ニーズ等を踏まえるとともに、関係機関・団体と連携を図りながら展開します。
- ③ 毎月1日の「岩手交通安全の日」、毎月8日の「岩手県自動車安全指導の日」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



死傷者数の減少の流れを加速するため、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) 歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、横断歩道手前での自動車の減速が不十分なものが多いことから、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、交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては、道路を通行する者の一員として交通ルールの遵守と交通マナーの向上、歩行者が自らの安全を守るための交通行動や歩きスマホなどの危険性を理解するための交通安全教育を推進します。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

① 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迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等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。特に、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

② 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通社会の一員としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の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などの周知による安全利用を促進します。

③ 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とともに、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促進します。

(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、衝突実験映像などの着用効果が実感できる交通安全教育の推進を図り、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。

(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、市、保育所、幼稚園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導により、正しい使用方法を周知します。

(カ) 反射材用品の普及促進

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の普及を図るため、啓発活動を推進します。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、特にその普及の促進を図ります。

② 農作業用車両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広報啓発を推進するとともに、関係機関・団体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) 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、対向車や先行者がいない状況におけるハイビームの使用を促します。  
また、季節や気象の変化、地域の実態に応じ、交通情報板等を活用して自動車及び自転車の「ライトの早め点灯」を促します。
- ③ 歩行中のスマートフォン等を使用することは、交通事故の被害に遭うばかりでなく、他の歩行者に衝突するなど周囲も危険に巻き込むおそれがあることから、歩きながらの使用の危険性について啓発を図ります。

エ 交通指導員の育成・強化

交通安全教育・普及啓発活動や街頭指導の徹底を図るため、新任交通指導員研修会をはじめとする各種研修会への参加により、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を行い、その主体的な活動を支援します。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業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る。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。

ア 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など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などの支援措置の充実、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。

イ 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

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発に努めます。

#### (4) 車両の安全性の確保

##### ア 自動車検査の推進

自動車には摩耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保管管理を怠れば、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。

##### 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」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<sup>※5</sup>付帯保険や損害賠償責任保険等の加入を促進します。

##### ※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。

#### (5) 救助・緊急活動の充実

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、緊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する。

##### ア 救助・救急体制の整備

##### (ア) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防本部は救急医療機関や警察との緊密な連携を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備・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、救急関係機関の連絡体制の整備や充実を図ります。

##### (ウ) 自動体外式除細動器の使用も含めた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）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」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・実践力の向上を図るとともに、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、指導の充実を図ります。

(エ) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材の整備を推進します。

(オ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

交通遠隔地等における傷病者の救助・救急事案に迅速に対応するため、消防防災ヘリコプターを活用した消防機関との連携の充実を図るとともに、ドクターヘリとの連携を強化し、消防防災ヘリコプターによる救急業務体制の充実強化を図ります。

**(6) 被害者支援の充実と推進**

交通事故被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的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、交通事故被害者を救済するため、自動車損害賠償責任保険等の契約の徹底や広報・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。

交通事故に関して相談を受けられる機会を充実させるとともに、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 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

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、団体等との連絡協調を図ります。また、市の広報誌等により交通事故相談活動の周知を図ります。

(イ) 岩手県市町村交通災害共済事業の加入促進

岩手県市町村交通災害共済事業の加入促進を図ることにより、万一の交通事故被害に備えるとともに、交通安全に対する自覚と啓発を図ります。

## 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

本市には、ＪＲ花輪線があり、東大更駅から大更駅までは県道301号渋民田頭線と、大更駅から兄畑駅までは国道282号線及び東北自動車道と並走する形で伸びている路線で、東大更駅から兄畑駅まで駅数は12駅があり、これらの軌道敷地を横断する踏切道は41箇所あります。

市内における踏切事故は、近年発生しておりません。全国及び県内においても踏切事故は減少傾向にあります。引き続き踏切道の構造改良などの推進により踏切事故の防止を推進します。

#### 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 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）が最も多くなっています。
- 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 原因別にみ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 第9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もと、以下に掲げる諸施策を推進します。

**令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続します。**

### 第2節 踏切道における交通の安全についての施策

#### 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故については近年発生がなく、県の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、踏切事故には、一たび発生すると重大な結果をもたらすものである。

また、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る。

#### 2 講じようとする施策

##### (1) 踏切道の構造改良の推進

ア 主要な道路と交差する軌道・道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を推進する。

イ 歩道が狭隘な踏切道の事故対策として、歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、効果の高い構造の改良等を推進する。

##### (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

落輪等の踏切支障時における非常ボタンの操作方法など、緊急措置の周知を図るための広報活動を推進する。

# 資 料 編

基礎数値（平成 29 年から令和 3 年）

＜交通事故発生状況＞

|           | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|-----------|---------|---------|------|--------|--------|
| 人身事故件数（件） | 19      | 33      | 35   | 25     | 13     |
| 死 者（人）    | 1       | 4       | 0    | 4      | 0      |
| 傷 者（人）    | 24      | 38      | 41   | 33     | 14     |
| 重傷者（人）    | 2       | 8       | 5    | 8      | 3      |

資料：岩手県警察本部交通部

＜免許人口＞

（単位：人）

|                      | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年   | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|----------------------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 免許人口 (A) + (B) = (C) | 17,651  | 17,495  | 17,234 | 17,005 | 16,801 |
| 男 (A)                | 9,836   | 9,736   | 9,568  | 9,400  | 9,276  |
| 女 (B)                | 7,815   | 7,759   | 7,666  | 7,605  | 7,525  |
| 65 歳以上 (D)           | 5,334   | 5,547   | 5,695  | 5,807  | 5,934  |
| 高齢化率 (D/C)           | 30.22%  | 31.71%  | 33.05% | 34.15% | 35.3%  |

資料：岩手県警察本部交通部

＜飲酒運転検挙者数＞

（単位：人）

|                  |      | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|------------------|------|---------|---------|------|--------|--------|
| 岩手県内検挙者          |      | 335     | 307     | 303  | 310    | 284    |
| 市内居住者            |      | 7       | 3       | 3    | 1      | 9      |
| 免許人口千人<br>当たりの人数 | 岩手県  | 0.40    | 0.37    | 0.37 | 0.38   | 0.35   |
|                  | 八幡平市 | 0.40    | 0.17    | 0.17 | 0.06   | 0.54   |

資料：岩手県交通安全対策協議会

＜免許返納者数＞

（単位：人）

|        | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 |
|--------|---------|---------|------|--------|--------|
| 免許返納者数 | 44      | 64      | 90   | 63     | 73     |
| 65 歳以上 | 38      | 61      | 86   | 62     | 68     |
| 70 歳以上 | 36      | 58      | 82   | 54     | 60     |
| 75 歳以上 | 31      | 51      | 61   | 40     | 42     |

資料：岩手県警察本部交通部