

**平 泉 町**  
**交 通 安 全 計 画**  
**【第 11 次】**

(令和 3 年度～令和 7 年度)

平泉町交通安全対策会議



# はじめに

本町においては、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、10次にわたり平泉町交通安全計画を策定し、交通安全対策を推進してきました。

その結果、本町の近年の交通事故発生件数、負傷者数は減少傾向にあり、令和2年9月以降、交通死亡事故ゼロ日を継続しています。

しかしながら、第10次計画期間中には7人の尊い命が失われており、予断を許さない状況にあるため、悲惨な交通事故を発生させない取組を、より積極的に推進していく必要があります。




特に、高齢化の進行に伴う高齢運転者数の増加により、高齢者が関わる事故の割合が増加しており、今後もこのような状態が続くことが危惧されることから、高齢者に対する意識啓発等の対策が重要になっています。

また、「平泉の文化遺産」の世界遺産登録10周年を迎え、観光客の更なる増加が見込まれる中、スマートインターチェンジの開通や、ラウンドアバウトの導入など、町内の交通環境が変化しており、交通安全の確保はこれまで以上に重要になっています。

今後は、高齢化や自家用車の普及が進むことが見込まれることから、これらの環境変化に対応しながら、国、県、町及び関係機関・団体が一体となり、町民一人ひとりが当事者であるという自覚を持ち、安全で安心な社会の実現を目指し、道路交通・踏切道における交通安全のための諸対策を強力に推進する必要があります。

今回作成した第11次平泉町交通安全計画は、「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ります。

## [関連するSDGsの目標]

|   |  |
|---|--|
|  | <b>3. すべての人に健康と福祉を</b><br>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する               |
|  | <b>11. 住み続けられるまちづくりを</b><br>都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする                 |
|  | <b>17. パートナーシップで目標を達成しよう</b><br>持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する |

※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 道路交通安全                   | 4  |
| 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               | 6  |
| 2 第11次交通安全計画における道路交通安全の目標    | 7  |
| 第2節 道路交通安全についての対策            | 8  |
| 1 今後の道路交通安全を考える視点            | 8  |
| <重視すべき視点>                    |    |
| (1) 高齢者及び子どもの安全確保            | 8  |
| (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上    | 9  |
| (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<8つの柱>            | 12 |
| (1) 道路交通環境の整備                | 12 |
| ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 12 |
| イ 幹線道路における交通安全対策の推進          | 13 |
| ウ 交通安全施設等の整備事業の推進            | 15 |
| エ 高齢者等の移動手段の確保・充実            | 16 |
| オ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化          | 16 |
| カ 無電柱化の推進                    | 16 |
| キ 効果的な交通規制の推進                | 16 |
| ク 自転車利用環境の総合的整備              | 17 |
| ケ 交通需要マネジメントの推進              | 17 |
| コ 災害に備えた道路交通環境の整備            | 17 |
| サ 総合的な駐車対策の推進                | 18 |
| シ 道路交通情報の充実                  | 18 |
| ス 交通安全に寄与する道路交通環境の整備         | 18 |
| (2) 交通安全思想の普及徹底              | 19 |
| ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進         | 20 |
| イ 効果的な交通安全教育の推進              | 22 |
| ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進          | 22 |
| エ 交通指導員の育成・強化                | 25 |
| オ 交通安全活動への町民の参加・協働の推進        | 25 |

|                              |       |    |
|------------------------------|-------|----|
| (3) 安全運転の確保                  | ----- | 25 |
| ア 安全運転教育等の充実                 | ----- | 25 |
| イ 安全運転管理の推進                  | ----- | 26 |
| ウ 交通労働災害の防止等                 | ----- | 26 |
| エ 道路交通に関連する情報の充実             | ----- | 26 |
| (4) 車両の安全性の確保                | ----- | 27 |
| ア 自動運転車の安全対策・活用の推進           | ----- | 27 |
| イ 自動車アセスメント情報の提供等            | ----- | 28 |
| ウ 車両の点検整備の充実                 | ----- | 28 |
| エ 自動車の安全性の確保                 | ----- | 28 |
| オ 自転車の安全性の確保                 | ----- | 29 |
| カ 農業機械の点検整備及び安全性の確保          | ----- | 29 |
| (5) 道路交通秩序の維持                | ----- | 29 |
| ア 暴走族対策の推進                   | ----- | 29 |
| (6) 救助・救急活動の充実               | ----- | 30 |
| ア 救助・救急体制の整備                 | ----- | 30 |
| イ 救急医療機関等の整備                 | ----- | 30 |
| ウ 救急関係機関の協力関係の確保等            | ----- | 30 |
| (7) 被害者支援の充実と推進              | ----- | 31 |
| ア 無保険（無共済）車両対策の徹底            | ----- | 31 |
| イ 交通事故相談活動の推進                | ----- | 31 |
| (8) 交通事故分析の推進                | ----- | 31 |
| 第2章 踏切道における交通の安全             | ----- | 32 |
| 第1節 踏切事故のない社会を目指して           | ----- | 32 |
| 1 踏切事故の状況等                   | ----- | 32 |
| 2 近年の踏切事故の特徴                 | ----- | 32 |
| 3 第11次交通安全計画における踏切道の目標       | ----- | 32 |
| 第2節 踏切道における交通の安全についての対策      | ----- | 32 |
| 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点     | ----- | 32 |
| 2 講じようとする施策                  | ----- | 33 |
| (1) 踏切道の構造改良の推進              | ----- | 33 |
| (2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施       | ----- | 33 |
| (3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | ----- | 33 |

# 計 画 の 基 本 理 念

## 【交通事故のない社会を目指して】

人口減少と高齢化が進行する現代において、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、町民の安全と安心を確保していくことが極めて重要な要素の一つとなります。

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っていることから、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り、今後も更なる対策が必要となります。

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、交通事故のない社会を目指します。

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が経った今、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、更なる一歩を踏み出さなければなりません。

## 【人優先の交通安全思想】

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るため、弱い立場にある人への配慮や思いやりが一層必要です。

道路交通については、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し、「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。

## 【高齢化が進行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、年齢の違いや障がいの有無に関わりなく安全に安心して暮らすことのできる社会の構築を目指します。

## 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」のそれぞれの分野ごとに、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、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、それら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などして、町民一人ひとりの理解と協力の下、強力に安全対策を推進するものです。

第一に、人に係る安全対策については、運転する人の知識・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町民一人ひとりが、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、交通安全教育及び普及啓発活動を充実させます。

第二に、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、人の移動空間と自動車や鉄道等の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、また、市街地の幹線道路等の歩道整備の推進に努めます。

## 2 横断的に重要な事項

### (1) 先端技術の積極的な活用

交通社会を構成する三要素を結び付け、相互の施策効果を高めるためには情報の役割が重要であり、特に、情報通信技術（ICT<sup>※1</sup>）の活用は、人間の認知・判断の能力や活動を補うとともに、ヒューマンエラー防止を図ることが期待できることから、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・救急活動を充実させるとともに、「犯罪被害者等基本法」の制定を踏まえ、交通事故被害者に対する支援の充実を図ります。

---

※1 ICT（Information and Communications Technology）

情報や通信に関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。

### **(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進**

国、県、町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町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。

### **(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て交通安全を確保することが必要であるため、最小の経費で最大の効果を上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応じて弾力的に推進するとともに、その効果を検証して必要に応じて見直しを図るなどして、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組を行っていくほか、地震や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。

### **(5) 公共交通機関等における一層の安全の確保**

町民の日常生活を支え、ひとたび交通事故が発生した場合には大きな被害や影響が生じる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を促進します。

# 第1章 道路交通の安全

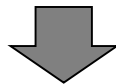
## 1 道路交通事故のない社会を目指して

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年まで年間の死者数 0人を維持 します。
- 令和7年までに年間の交通事故発生件数を 12件以下 にします。
- 令和7年までに年間の交通事故負傷者数を 15人以下 にします。



## 3 道路交通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



### <8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 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
- ⑧ 交通事故分析の推進

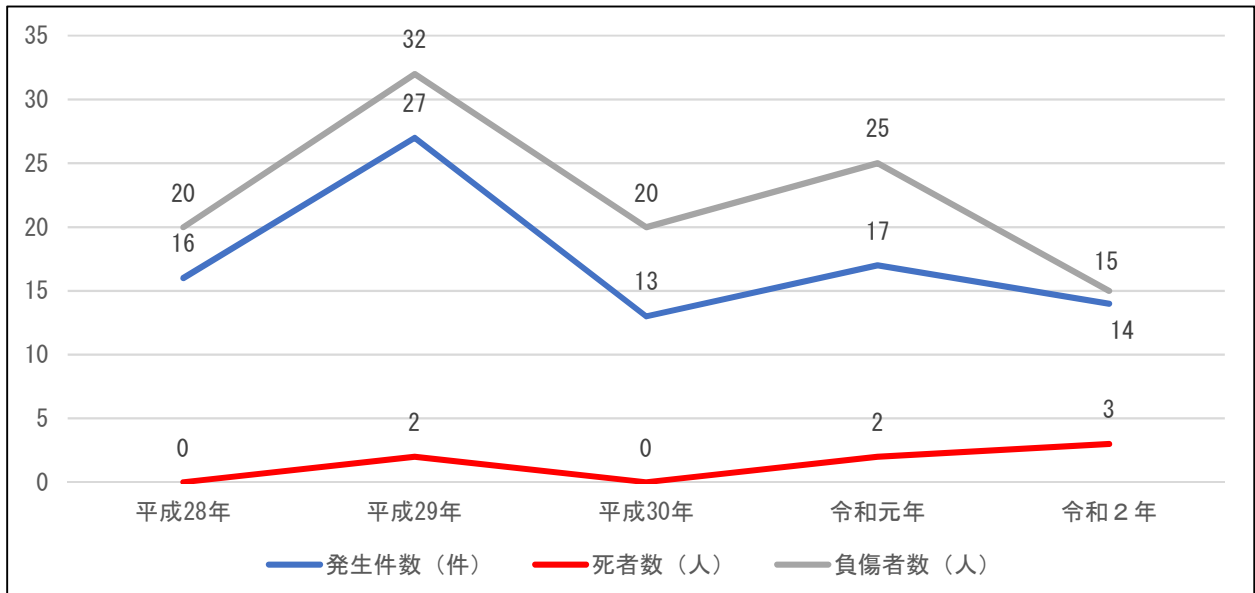
## 第1節 道路交通の安全についての目標

### 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

本町では、第10次平泉町交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数0人の維持を目標に、各般の交通安全対策を推進してきました。その結果、平成28年中は目標を達成しましたが、平成29年から令和2年にかけて死者数が7人となり、予断を許さない厳しい状況にあります。交通事故発生件数においては、平成30年より継続して目標を達成しており、また、負傷者数においては、平成28年より増減を繰り返しながら隔年で目標を達成しています。

平泉町内の道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移



※発生件数には、物損事故を含まない

※死者数とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者をいう

| 区分 / 年   | 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) | 16    | 27    | 13    | 17   | 14   | 17.4 |
| 死者数 (人)  | 0     | 2     | 0     | 2    | 3    | 1.4  |
| 負傷者数 (人) | 20    | 32    | 20    | 25   | 15   | 22.4 |

#### [ 第10次平泉町交通安全計画の目標 ]

- 平成32年まで年間の死者数 0人を維持する。
- 平成32年までに年間の交通事故発生件数を 17件以下にする。
- 平成32年までに年間の交通事故負傷者数を 21人以下にする。

## 《直近5年間（平成28年から令和2年）における交通事故の特徴》

### ① 死傷者数における死者の割合が高い

町内の交通事故による死傷者数における死者の割合は、平均 7.18%となっており、全国平均の 0.7%や岩手県平均の 2.2%より高くなっています。

死傷者数における死者の割合（岩手県警察本部公表資料に基づき算出）

|         | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 5年平均 |
|---------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 平泉町 (%) | 0     | 11.8  | 0     | 7.4  | 16.7 | 7.18 |
| 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 死者数における高齢者の割合が高い

町内の交通死亡事故による死者数における高齢者の割合は、平均 85.7%となっており、高齢者が関係する交通死亡事故の割合が高くなっています。

死者数における高齢者の割合（岩手県警察本部公表資料に基づき算出）

|          | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 5年平均 |
|----------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 死者数 (人)  | 0     | 2     | 0     | 2    | 3    | 1.4  |
| うち高齢者(人) | 0     | 2     | 0     | 1    | 3    | 1.2  |
| 構成率      | -     | 100   | -     | 50   | 100  | 85.7 |

## (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ます。特に、新型コロナウイルス感染症による直接・間接的な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は正確には見極め難いところですが、本町の特徴として、高齢者人口の増加や、車依存の傾向が影響していくものと見込まれます。

高齢者人口は毎年増加しており、令和2年度末時点では全体の人口の39%を占めています。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は毎年増加しています。

令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上になるため、後期高齢者の安全の確保が一層重要となります。

## 2 第 11 次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 0 人の維持を目指し、県の目標を踏まえて、本計画の計画期間である令和 7 年までの目標を以下のとおり設定します。

1 令和 7 年まで年間の死者数 0 人を維持する

2 令和 7 年までに年間の交通事故発生件数を 12 件以下にする

3 令和 7 年までに年間の交通事故負傷者数を 15 人以下にする

### 1 令和 7 年まで年間の死者数 0 人を維持する

第 10 次計画の計画期間中の死者数は 7 人となりました。悲惨な交通事故の犠牲者を出さないため、死者数 0 人を維持していくことを最優先の目標として設定します。

### 2 令和 7 年までに年間の交通事故発生件数を 12 件以下にする

交通事故の減少に一層積極的に取り組むことで、過去 5 年間の平均交通事故発生件数の 30%削減を目指し、交通事故発生件数を 12 件以下にすることを目標として設定します。

### 3 令和 7 年までに年間の交通事故負傷者数を 15 人以下にする

交通事故発生件数に対する負傷者数の割合が平均 1.29 倍であることから、交通事故発生件数の目標 12 件に 1.29 を乗じ、交通事故死傷者数を 15 人以下にすることを目標として設定します。

## 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10次にわたる交通安全計画に基づく取組の推進により、交通事故死者数は増減を繰り返しながら近年は減少傾向にあります。また、交通事故発生件数、負傷者数も減少傾向にあることを鑑みると、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等により、交通事故死者数における高齢者の割合は直近5年の平均で85.7%と、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、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。

推進にあたっては、以下の8つの柱により、交通安全対策を推進します。

- 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
- ⑧ 交通事故分析の高度化の推進

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

全国と比較して、町内の交通事故による死者数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などを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出や移動ができる交通社会の形成が必要であり、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、年齢等に関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。

高齢者が歩行する場合や、自転車等を利用する場合については、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、地域の状況にかなった自動運転サービス等の活用も重要になると考えられます。

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、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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等による安全・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や、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、加入している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。

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等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車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、自転車の交通ルールに関する理解を深める交通安全教育の充実を図るほか、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。

加えて、通勤・通学や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発を行うとともに、駆動補助機付自転車や電動車椅子等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<sup>※2</sup>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推進します。

また、生活道路における安全な走行方法の普及や、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町民の関わりが重要であり、その進め方に留意しながら推進していきます。

### (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ます。

今後も、サポカー・サポカーS<sup>※3</sup>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、車車間通信<sup>※4</sup>、レベル3<sup>※5</sup>以上の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、その時々状況を的確に踏まえた取組を推進します。

---

※2 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。

※3 サポカー・サポカーS

自動（被害軽減）ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車（安全運転サポート車）の愛称。

※4 車車間通信

車両と車両が通信により速度等の車両情報を交換する。

※5 レベル3

自動運転レベルは、「人」（運転手）もしくは「車」（システム）が担う運転操作の度合いや自動運転の技術到達度、走行可能エリアなどによって、レベル0からレベル5の6段階に分類されている。自動運転レベル3は、一定条件下においてすべての運転操作をシステム側が行うものの、緊急時に運転手が運転操作を担うという状態のことを指す。

## **(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、町民の交通安全対策への関心を高め、町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、行政、関係団体、町民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 <8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るため、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。

身近な道路の交通安全対策に町民が参加できる機会を活用した地域・町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整備に努めます。

#### **ア 生活道路等における人優先の安全・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

- ① 生活道路を中心とした見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や高輝度化、信号灯器のLED化等の安全対策の推進を関係機関に働きかけます。
- ② 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通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。
- ③ 歩行者や自転車利用者が安心して移動できる歩行空間・自転車通行空間の整備に努めます。

##### (イ) 通学路等における交通安全の確保

- ① 児童や生徒、未就学児などの子どもの交通安全を確保するため、危険箇所合同点検や諸対策の継続的な取組を支援するとともに、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緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。
- 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、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ① 高齢者や障がい者等の安全で安心な生活環境を確保するため、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を積極的に整備します。

また、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、道路管理者による道路整備と併せた視覚障がい者誘導用道路横断帯（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。

- 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。

## イ 幹線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

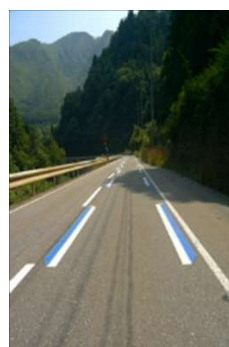
- ① 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、道路管理者や警察等と連携し、事故分析結果に基づき、集中的な事故抑止対策を推進します。
- ② 速度抑止対策として、薄層舗装（写真1）、イメージハンプ（写真2）、減速マーク（写真3）、正面衝突事故防止対策としてランブル・ストリップス（写真4）等の施工を推進します。
- ③ 事故危険箇所区間では、信号機が多現示化、信号灯器のLED化の推進を関係機関に働きかけます。また、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標の設置等の整備を推進します。

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通過時に、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、同様の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し、幹線道路から居住地域内の生活道路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幹線道路の整備を推進し、交通量を分化させることで道路ネットワーク全体の安全性向上を図ります。
- ③ 市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化を図ります。
- ④ 円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通や鉄道等の複数の交通機関の連携を図ることができるよう推進し、それぞれの交通拠点へのアクセス道路の整備を推進します。

(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通行空間の改善を図るため、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等の設置による通過車両の速度抑制対策など、道路の改築・改修を推進します。
- 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や環状交差点の適切な箇所への導入等を推進します。
- ③ 一般道路の新設・改修に当たっては、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推進します。
- ④ 交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置や路上駐停車対策等を推進します。
- ⑤ 交通混雑が著しい中心部、平泉駅周辺地区等においては、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るための総合的な整備を推進します。
- ⑥ 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

- ① 道路の構造及び交通実態を勘案し、交通安全と交通の円滑化を図るため信号の集中制御化、系統化、多現示化等の信号の高度化を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

- ② 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) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- ① 通学路や、児童・生徒、未就学児などの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・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、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等により、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

### (イ) 幹線道路対策の推進

死傷事故の発生状況や事故原因の検証結果に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を推進します。

### (ウ) 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の交通安全施設整備等を推進するほか、駐車対策を実施することにより交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

### (エ) 道路交通環境整備への町民参加の促進

- ① 町民参加による交通安全施設等の総点検を実施し、改善を必要とする施設等の整備を図ります。
- ② 行政と町民の連携による交通安全対策を推進するため、町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。
- ③ 交通指導隊及び交通安全母の会等と連携して各種の取組を実施しながら、町民の交通安全意識の高揚を図ります。

### (オ) 連絡会議等の活用

関係機関・団体で構成している「平泉町交通安全対策協議会」等を活用し、施策の内容や進行管理等に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現を図ります。

### (カ) 観光交通に関する情報の徹底

観光客の円滑な観光交通を確保するため、自家用車利用による観光客や外国人観光客向けの道路案内板等の整備に努め、交通情報の徹底を図ります。

## **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、国の補助制度等を活用しながら、維持・確保に努めます。

コミュニティ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に対する支援を通じて、町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。

公共交通事業者が行うＩＣカードの導入等の取組を支援し、地域公共交通の利便性向上を推進します。

## **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た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、無電柱化、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 無電柱化の推進**

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成などの観点から無電柱化を推進します。

## **キ 効果的な交通規制の推進**

### (ア) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

地域の交通実態等を踏まえ、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的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、路線バスなど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。

### (イ) 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、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、廃止等を関係機関に働きかけます。

## ク 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、矢羽根等の矢印標示の設置等により、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進します。
- ② 自転車通行空間、自転車道線等を継続的に安全で快適に利用するため、舗装補修や除草等の適切な維持管理を行うとともに、道路管理者と警察が連携し、適切な道路標識及び道路標示等の設置・運用を推進します。
- ③ 無灯火、二人乗り、信号無視等の悪質・危険な行為の取締りを強化するとともに、ルール・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

放置自転車の問題解決のため、町、道路管理者、警察や鉄道事業者等の関係機関・団体と協力し、整理、撤去等を推進します。

また、自転車等の駐車需要の多い地域を中心に、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

## ケ 交通需要マネジメントの推進

道路整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加え、パーク・アンド・ライド<sup>※6</sup>等の推進による移動手段の使い分けや鉄道、バス等の公共交通機関の確保及び利用促進により渋滞を緩和し、交通の円滑化を図ります。

## コ 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。
- ③ 地震や水害等の災害発生時に、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。

### (イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

- 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関係機関に働きかけます。
- 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。

※6 パーク・アンド・ライド

自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して中心部の目的地に向かうシステムである。

#### (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、関係機関と連携する等し、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、緊急交通路の確保を図ります。

### **サ 総合的な駐車対策の推進**

地域交通安全活動推進委員をはじめとする関係機関・団体と連携した町民への広報・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。

### **シ 道路交通情報の充実**

#### (ア) 情報収集・提供体制の充実

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) 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。

### **ス 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留めるとともに、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 不法占用物件等については、実態把握及び強力な指導取締りを市街地において重点的に行い、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防止の啓発活動と併せて、「道路ふれあい月間」等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、工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工の時期や方法を調整するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

#### (イ) 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

(ウ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場等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等の開放の促進を図ります。

(エ) 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。

(オ) 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除雪作業、チェーン規制の実施や凍結防止剤散布の実施等を推進します。
- ② 大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、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の情報提供に努めます。

## (2) 交通安全思想の普及徹底

町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、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、地域の見守り活動等を通じ、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・普及啓発活動については、人優先の交通安全指導の下、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。町、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町民参加型の活動を推進するとともに、町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。

さらに、町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、地域や学校等で行われる交通安全教育の場におけるインターネットの活用の促進に努めます。

## **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

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、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、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自己責任感を育てることを目標とし、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 各学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、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。

### (ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

- ① 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上を関係機関に働きかけます。
- ② 免許取得後の教育は、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の促進に努めます。
- ③ 事業主に対しては、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発化に努めるよう働きかけます。
- 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、従業員や職員の通勤・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 社会人を対象とした公民館等の社会教育施設における学級・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の促進に努めます。

(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、必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。
- ② 町の高齢者福祉部門、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働きかけるとともに、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努めます。
- ⑤ 高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、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 電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の販売店と連携し、購入時における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。
- ⑦ 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、普及啓発に努めます。

(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の場を利用するなどして、障がいの程度に応じたきめ細かな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の開催に努めます。

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

- ① 外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育の推進に努めます。
- ② 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していただくため、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

(キ) 観光客への交通安全の呼びかけ

平泉町交通安全母の会や、関係団体と連携し、観光客に対して覚低走行の増加する夏場に啓発活動を展開します。また、交通安全意識の高揚を図るため、他の関係機関・団体等とも連携し、イベント開催時などにおける交通安全の広報活動に努めます。

## 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術及び知識を習得し、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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーの活用など、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 春期と秋期の「全国交通安全運動」及び夏期と冬期の「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町民に周知し、町民参加型の運動として展開します。
- ② 各種交通安全運動が効果的なものとなるよう、事故実態や町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」、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町民参加型の活動を展開します。
- ④ 交通安全に対する町民の意識の向上を図り、町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。

### (イ) 横断歩行者の安全確保

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認識させるための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・通学をはじめ、配達やサイクリング、また、観光地への移動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 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。

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、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・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等を展開します。

#### (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、町、幼稚園・保育所、医療機関等と連携した効果的な広報啓発・指導や、インターネットを活用した保護者向けの情報提供等により、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の実施及び適切な反射性能等を有する製品の情報提供等による反射材用品等の販売店の拡充と反射材用品等の普及に努めます。

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、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を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町民の規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転をしたものが、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

(ク) 効果的な広報の実施

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て、高齢者及び子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転等の危険運転や飲酒運転の根絶など、実効性の高い広報を行います。

(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、季節運動等における合同街頭活動など、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。

(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町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、交通情報板等の活用などにより、自動車及び自転車の「ライトの早め点灯」、対向車や先行車がない状況における「原則ハイビーム使用」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 町民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネットなど各種広報媒体を通じて、交通事故に関する情報の提供に努めます。

## **エ 交通指導員の育成・強化**

交通安全教育・普及啓発活動の他、街頭指導の徹底を図るため、交通指導員研修会を始めとする各種研修会への参加を促進し、交通指導員の資質の向上と育成・強化を図ります。

## **オ 交通安全活動への町民の参加・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の開催などの主体的活動を支援します。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と町民が連携を図り、それぞれの地域の実情に即した活動を推進し、町民の参加・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り、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努めます。

また、運転者に対する運転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するとともに、その自主的な安全運転管理対策の推進の促進に努め、安全対策の充実及び交通労働災害の防止を図るための取組みを進めるほか、ICT等を活用した、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努めます。

## **ア 安全運転教育等の充実**

(ア) 高齢運転者対策の充実

- ① 自動車教習所等の関係機関に対し、更新時講習における高齢者学級の拡充や、検査の結果に基づくきめ細かな教育などの効果的な高齢者講習の実施の推進について働きかけます。

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。

（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、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ついて、公共交通の整備・拡充等の関係諸施策との連携を含め、検討します。
- 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の整備に努めます。

（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、着用効果や着用義務についての啓発に努めます。

## **イ 安全運転管理の推進**

安全運転管理者の管理能力及び安全意識の向上を図るとともに、事業所における自主的な交通安全教育の実施が促進されるよう働きかけます。

## **ウ 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により、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間及び走行の管理、運転者に対する教育、健康管理など、交通労働災害防止に対する意識の高揚を促進します。

（イ）運転者の労働条件の適正化等

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）の履行の啓発に努めます。

## **エ 道路交通に関連する情報の充実**

（ア）気象情報等の充実

- ① 道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。
- ② 道路の降雪状況や路面状況等の情報を収集し、道路利用者に情報を提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。
- ③ 防災関係機関等との情報の共有や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。

## (4) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する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が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重要です。

事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進により、更なる充実を図る必要があります。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を適切に講じる必要があります。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、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です。

### **ア 自動運転車の安全対策・活用の推進**

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられます。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。

#### (ア) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解を促進するなど、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく使用してもらえらるための取組を推進します。

#### (イ) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況など様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明に努め、その結果を周知するなどして再発の防止を図ります。

## **イ 自動車アセスメント情報の提供等**

自動車の安全装置の正しい使用方法等の情報を自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進します。

また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、先進安全自動車（A S V<sup>※7</sup>）の安全に関する先進技術の理解促進を図ります。

取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準対応のチャイルドシートの普及啓発、製品ごとの安全性に関する比較情報等を周知し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

## **ウ 車両の点検整備の充実**

(ア) 自動車点検整備の充実

- ① 「自動車点検整備推進運動」を展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底の促進に努めます。
- ② 「不正改造車を排除する運動」を展開するなど、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識の向上に努めます。

## **エ 自動車の安全性の確保**

自動車には摩耗・劣化する部品が多く使用されており、適切な保管管理を怠れば、事故が発生する可能性が高くなるため、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や身体のみでなく第三者の生命や身体にも影響を与えるため、自動車検査により、安全性の確保を図っていく必要があります。

---

※7 A S V (Advanced Safety Vehicle)  
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車のこと。

## オ 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<sup>※8</sup>付帯保険や損害賠償責任保険等の加入に加え、点検整備を受けたTSマークの更新等を推進します。

## カ 農業機械の点検整備及び安全性の確保

農業機械整備事業者が農業機械の適正な点検整備に努めるとともに、その使用者に対し、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）を周知徹底するよう働きかけます。

## （5）道路交通秩序の維持

死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や駐車違反等の迷惑性の高い違反に対する対策を推進するため、関係機関・団体と連携し、違反や暴走行為をさせない環境づくりを進めます。

## ア 暴走族対策の推進

（ア）暴走族阻止のための情報収集及び対策

- ① 事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講じ、交通秩序の維持に努めます。
- ② 暴走族等及びこれに伴う群衆が集まりやすい施設の管理者に協力を求め、集らせないための環境づくりを推進します。

（イ）車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対して、交通事故を発生する可能性を高める車両の不正改造の防止啓発について働きかけます。

---

※8 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。

## (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、被害を最小限に止めるため、救急医療機関や消防機関、警察等の緊密な連携・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（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した円滑な救助活動を実施するため、救助体制の整備・拡充を図ります。

#### (イ) 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<sup>※9</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・実践力の向上を図るとともに、中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。

### **イ 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、地域医師会等の関係機関の協力による在宅当番医制の実施、休日夜間急患センターの設置に努めます。

### **ウ 救急関係機関の協力関係の確保等**

救急医療機関、消防機関等の緊密な連携・協力関係の確保を推進し、救急活動の円滑化や高度化への対応を支援します。

---

※9 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）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。

交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる等、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を推進します。

### **イ 交通事故相談活動の推進**

- ① 交通事故相談所等における相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センターや交通事故紛争処理センター、その他民間の被害者支援団体等の関係機関との連絡協調を図ります。
- ② 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、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

## (8) 交通事故分析の推進

交通事故の諸要因に関する統計の充実を図るとともに、人、道路及び車両の三要素について、総合的な観点からの事故分析結果や交通事故発生場所の地図情報等の町民への提供に努め、交通安全意識の高揚を図ります。

## 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 踏切事故の状況等

踏切事故は、踏切道の積極的な改良などにより全国的に減少傾向にありますが、依然として改良すべき踏切道が残されている状況にあります。

#### 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として、以下のものが挙げられます。

- 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）が最も多くなっていますが、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 踏切事故は、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が約4割を占めています。

#### 3 第11次交通安全計画における踏切道の目標

町民の理解と協力の下、本計画の計画期間である令和7年までの目標を以下のとおり設定します。

令和7年まで年間の踏切事故の件数0件を維持する

### 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、件数、死傷者数ともに全国的に減少傾向にありますが、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど、重大な結果をもたらすこととなります。

また、改良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) 踏切道の構造改良の推進

- ① 遮断時間が特に長い踏切道や、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、極力立体交差化を図るよう関係機関に働きかけます。各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の対策を促進します。
- ② 歩道が狭い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促進します。
- ③ 平成27年10月に国において開催された、高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ結果を踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

### (2) 踏切保安設備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、踏切遮断機の整備について、関係機関に働きかけます。
- ② 遮断時間の短縮が図られるよう、警報時間制御装置の整備について、関係機関に働きかけます。
- ③ 交通量の多い踏切道については、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が図られるよう、関係機関に働きかけます。
- ④ 高齢歩行者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化が図られるよう、関係機関に働きかけます。
- ⑤ 踏切道の幅員、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よう、また、道路標識の大型化等による視認性の向上等が図られるよう、関係機関に働きかけます。

### (3) 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 踏切道予告標や情報通信技術（ICT）の活用による踏切関連交通安全施設の高度化が図られるよう、関係機関に働きかけます。
- ② 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、緊急措置の広報活動を強化します。
- ③ 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障が生じた際に対応できるよう情報共有を図ります。