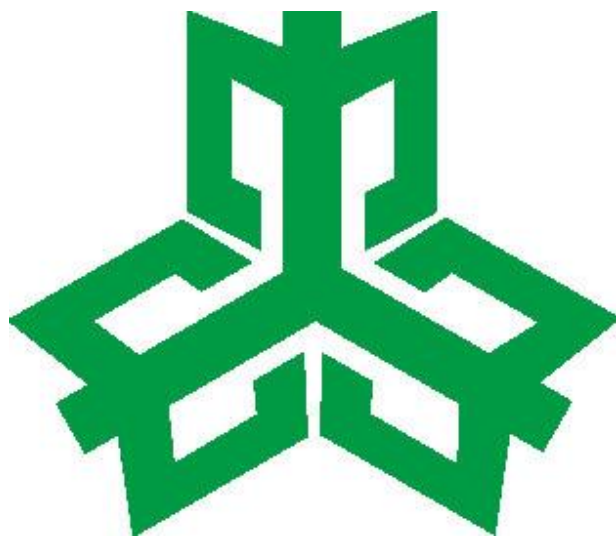


第 11 次矢巾町交通安全計画

(令和 6 年度～令和 9 年度)



矢巾町交通安全対策会議

はじめに

本町の交通安全対策の総合的かつ計画的に実施するため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたり矢巾町交通安全計画を策定し、各関係機関・団体等と一体となって「交通環境の整備」など、交通安全対策を強力に推進してきたところ、本町における交通事故発生件数及び傷者数は減少傾向にあります。

しかしながら、岩手医科大学周辺の開発、矢巾スマートインターチェンジ利用者の増加、新たな宅地開発及び一般国道 4 号盛岡南道路の整備等により、主要幹線道路を中心に歩行者が危険を感じる速度で走行する車両の増加とそれに伴う交通事故の増加が懸念される状況にあります。

交通事故の防止は、国、県、町及び関係機関・団体のみならず、町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最重要課題の一つであり、「交通事故のない安全・安心なまち」を目指して、強力に推進していかなければならないと認識しております。

このため、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るとともに、矢巾町第 8 次総合計画の策定を踏まえつつ、令和 9 年までの今後 4 年間の交通安全対策の指針として第 11 次矢巾町交通安全計画を策定しました。

本計画の実施に当たっては、本町の交通事故の特性である「高齢者が当事者となる割合が高い」、「出会い頭事故の割合が高い」「町道または交差点において発生する割合が高い」ことなどを踏まえ、「高齢者の交通事故防止対策」、「住民や教育施設等からの交通安全施設改善要望を吸い上げ、快適な交通環境を形成し交通事故防止に資する」等の各種施策を警察、町内の各地区交通安全協会をはじめとした関係機関・団体と一致協力しながら、総合的かつ重点的に進めてまいります。

令和 7 年 3 月 1 日

矢巾町交通安全対策協議会会長

矢巾町長 高 橋 昌 造

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の目標	6
第2節 道路交通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) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	7
ア 高齢者及び子どもの安全確保	7
イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
ウ 生活道路及び幹線道路における安全確保	9
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	9
ア 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	9
イ 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
2 講じようとする施策（7つの柱）	10
(1) 道路交通環境の整備	10
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	10
イ 幹線道路における交通安全対策の推進	11
ウ 交通安全施設等の整備事業の推進	13
エ 高齢者の移動手段の確保・充実	13
オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化	13
カ 自転車利用環境の総合的整備	14
キ 災害に備えた道路交通環境の整備	14
ク 総合的な駐車対策の推進	15
ケ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	16
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
イ 効果的な交通安全教育の推進	18
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
エ 交通指導員の育成・強化	21

オ	町民の交通安全活動への参加・協働の推進	-----22
(3)	安全運転の確保	-----22
ア	運転者教育等の充実	-----22
イ	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	-----23
ウ	交通労働災害の防止	-----23
(4)	車両の安全性の確保	-----23
ア	自動車の安全性の確保	-----23
イ	自転車の安全性の確保	-----24
(5)	道路交通秩序の維持	-----24
ア	交通の指導取締りの強化	-----24
イ	暴走族等対策の推進	-----24
(6)	救助・救急活動の充実	-----24
(7)	被害者支援の充実と推進	-----24
第2章	踏切道における交通の安全	-----25
第1節	踏切事故のない社会を目指して	-----26
1	踏切事故の状況等	-----27
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	-----27
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----27
2	講じようとする施策	-----27
(1)	踏切道の構造改良等の推進	-----27
(2)	その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	-----27
別紙	【資料1】	-----28
	【資料2】	-----29
	【資料3】	-----30
	【資料4】	-----31

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

岩手県の県庁所在地である盛岡市のベッドタウンとして、そして、岩手医科大学周辺の開発や、矢巾スマートインターチェンジ利用者の増加、新たな宅地開発及び一般国道4号盛岡南道路の整備予定などの要素から、この先も人口と交通量の増加が見込まれる本町であるが、避けることの出来ない高齢化社会と、住民の生活に対する個々のニーズの多様化・複雑化の進行など、交通を含めた社会環境が大きく変化している。

そのような中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、町民全ての願いである安全で安心して暮らすことができる社会を実現することが極めて重要である。

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

本町が第8次総合計画に掲げる「みんなで築く 躍動感あふれ幸せな未来へ進化するまち やはば」を構築するためには、“交通事故のない安全・安心なまち”を実現すべく、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

道路交通においては、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、全ての交通においては、高齢者、障がい者、こども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。

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る。

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あることから、高齢者の事故実態等に基づき、各種教育資機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する必要がある。

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く。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び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、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを町民一人ひとりの理解と協力の下、強力に推進する。

【交通社会を構成する三要素】

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

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、そのための教育、普及啓発活動を充実させる。

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

- ③ 交通環境に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実等を図る。

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する。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、幹線道路等の歩道整備を積極的に行う。

5 交通事故原因の総合的な調査・分析の充実

有効かつ適切な交通安全対策を講ずるための基礎として、関係機関・団体と連携して交通事故原因の総合的な調査・分析を行う。

6 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」（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、一層の被害者支援の充実を図る。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

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

8 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、安全を確保することが重要であり、限られた予算で最大限の効果を上げることができるよう取り組む。

また、交通安全に関する施策は、交通事故状況等の変化に弾力的に対応させ、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、重点的かつ効果的に実施する。

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、自動車交通量の拡大の抑制等の観点にも十分配慮し、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る。

第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
- 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必要がある。



2 道路交通の安全についての目標

- 令和9年まで年間の死者数1人以下を継続する。
- 令和9年まで年間の交通事故発生件数40件以下を継続する。



3 道路交通の安全についての対策

〈2つの視点〉

- ① 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - 高齢者及びこどもの安全確保
 - 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
 - 生活道路及び幹線道路における安全確保
- ② 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - 地域が一体となった交通安全対策の推進



〈7つの柱〉

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

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

本町では、第10次矢巾町交通安全計画に基づき、町民の参加と協力を得て、関係機関等が緊密な連携を図りながら、各般の交通安全対策を推進してきた。

その結果、交通事故による年間の24時間死者数については、令和元年、令和3年及び令和5年にはゼロを達成したものの、令和2年及び令和4年は1名ずつ犠牲となっている。

また、発生件数においては、年々減少傾向ではあるものの、新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響も考えられ、令和5年には感染症法上5類に移行したため、令和6年以降増加に転じる可能性もあることから、予断は許さない状況である。(別紙【資料1】参照)

① 高齢者が当事者となる割合が高い

町内の交通事故において、高齢者が当事者となる交通事故の割合は令和元年から令和5年まで毎年35%を超えており、特に令和5年は50%を占めている。また、令和2年及び令和4年にそれぞれ発生した交通死亡事故において犠牲になった方はいずれも高齢者である。(別紙【資料2】参照)

② 出会い頭事故の割合が高い

車両相互の交通事故において、出会い頭事故の割合は、令和元年から令和5年まで毎年30%を超えており、令和4年及び令和5年はいずれも50%を超えている。(別紙【資料3】参照)

③ 町道または交差点において発生する割合が高い

交通事故発生件数の減少とは逆に、町道における交通事故発生件数は年々増加傾向にあり、令和5年においては60%を超えている。また、道路形状別では、交差点と交差点付近を合わせた交通事故の割合は毎年55%を超え、特に令和2年は80%、令和5年は78.5%といずれも75%を超えている。(別紙【資料4】参照)

(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る。

将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたく、全国的に死者数の減少幅が縮小しており、令和5年には増加に転じている。本町においては減少傾向ではあるが、交通事故による高齢者が当事者となる割合が高い状態が続いており喫緊の課題となっている。この背景としては、①高齢者人口の増加、②高齢化に伴う移動方法に係る車への依存傾向が強いことが挙げられる。

特に、高齢者人口は全国で今後20年間は増加することが予想される。また、免許保有者数は令和5年末で24%となっており、4人に1人が高齢運転者となる見込みである。

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確保は一層重要となる。

2 第11 次矢巾町交通安全計画における道路交通の目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、死者数をゼロにすることを目指し、本計画の計画期間である令和9年までには、国の目標を踏まえ、平均死者数を

① 令和9年まで年間の死者数1人以下を継続する

ことを本計画における最優先の目標とする。

また、事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み、過去5年間の平均事故発生件数の約10%削減を目指し、

② 令和9年まで年間の交通事故発生件数40件以下を継続する

ことも目標とする。

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10次にわたる交通安全計画に基づく取組の推進などにより、交通事故死者数が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る。一方で高齢者人口の増加等により、交通死亡事故発生に伴う高齢者死者数の構成率は直近5年間10割と非常に高く推移している。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、交通事故実態、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、より効果的で有効性が見込まれる対策を推進する。

対策の実施にあたっては、PDCAサイクルを推進し常に改善していく必要がある。このような観点から、

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

の7つの柱により、交通安全対策を推進する。

その際、次の(1)及び(2)のとおり対策に係る視点を明確にした上で、それぞれの対策を講ずることとする。

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

ア 高齢者及びこどもの安全確保

全国と比較して町内の交通事故による高齢死者の割合が高いこと、今後も高齢化が進行することなどを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出や移動ができるような交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かく総合的な交通安全対策を推進するとともに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策も、社会や交通情勢を見極めつつ推進することが重要となる。

また、誰一人取り残さない、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向け、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ある。

高齢者の歩行や自転車等の利用については、自転車歩行者道路の整備等による生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守

り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策や、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める一方、運転支援機能をはじめとする先進技術とその限界、事故リスクを軽減するための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る。

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において、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、地域が一体となって子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

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参加型・協働型の交通安全教育等や街頭での交通安全指導等を推進する。

イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

町内では歩行者が被害にかかる交通事故は減少傾向であるが、横断歩道において横断者がいる場合、車両が一時停止しない状況が散見され、歩行者優先意識の徹底は未だ途上である。

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る。このような情勢等を踏まえ、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、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する。

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る。

一方、歩行者に対しては、道路を通行する者の一員として交通ルールの遵守と交通マナーの向上や、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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、加入済みの保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入促進等の啓発を推進する。

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、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。

さらに、自転車も車両の仲間であること及び自転車の交通ルールに関する理解を深める交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

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等を行うとともに、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する。

ウ 生活道路及び幹線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整備を進めるとともに、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく。

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

このような取り組みを継続することにより、「生活道路は人が優先」という意識を町民に深く浸透することを目指す。

また、令和 8 年に生活道路の法定速度が 30 キロに引き下げられることが閣議決定されていることから、取り組みの実施にあたっては、その動向を見極めつつ柔軟に対応していく必要がある。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

ア 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として発生している現状にある。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、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更なる減少を図っていく必要があり、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を推進する。

イ 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進む中、人口動向や社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の発生場所や発生形態など地域の事故の特性に応じた対策を実施していくため、町ホームページや SNS 等各種広報媒体を通じた交通事故情報の提供により、地域住民の交通安全対策への関心を高め、町民主体の意識醸成を図る。

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、住民等の情報共有と協働により地域が一体となって交通安全対策を推進する。

2 講じようとする施策（7つの柱）

(1) 道路交通環境の整備

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発生するおそれが高い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、事故データ等に基づき事故要因や対策について十分な分析を行った上で、効果的・効率的な対策を推進する。

交通安全施設等の整備に当っては、事故の特徴や発生要因の分析を行い、その結果を踏まえた対策を実施し、また、実施後の効果検証を行い、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る。

また、身近な道路の交通安全対策の立案に町民や交通安全関係者及び団体が参加できる機会を充実させ、地域や住民の参画・協力といった主体性を重視した取り組みを推進する。

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環境整備を図る。

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

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ため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図るゾーン 30 プラスの整備を推進するとともに、道路標識・道路標示の整備等を行い交通円滑化対策を実施する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(イ) 通学路における交通安全の確保

通学路や未就学児童を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、危険箇所合同点検の実施等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児童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する。

また、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関係機関に要請する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課・学校教育課・こども家庭課・福祉課)

(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する。

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する。

- ② 冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設の周辺等における除雪の効率化を図る。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

(ア) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

- ① 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特定の区間を選定する。
- ② 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する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(イ) 事故危険箇所対策の推進

- ① 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、道路管理者と公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的な事故抑止対策を推進する。
- ② 速度抑制対策として薄層舗装やイメージハンプ、減速マーク等の施工を推進する。

- ③ 事故危険区間では、信号機の多現示化、信号機の LED 化や道路標識の高輝度化等の改善を公安委員会に働きかけ、歩道等の整備、交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等を推進する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(ウ) 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・団体による合同の現場点検を実施し、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る。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(エ) 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、交通流の純化を促進するため、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する。
- ② 通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化を図る。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課)

(オ) 道路の改築等による道路交通環境の整備

- 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、道路の改善事業を推進する。
- 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個所への導入等を検討する。
- ③ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明等の設置を図る。
- ④ 交通混雑が著しくなると予測される中心部や矢幅駅周辺等においては、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、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を推進する。
- 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する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課)

(カ) 交通安全施設等の高度化

道路標識の高輝度化のほか、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、標識整備を推進する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課)

(キ) 冬季積雪・凍結路面の安全の確保

冬季の安全な通行を確保するため、適時適切な除雪や凍結抑制剤散布を行う。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・道路住宅課)

ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 歩行者・自転車対策の推進

① 通学路や未就学児を中心にこ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 等によ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する。

② 自転車利用環境の整備等の推進による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(イ) 幹線道路対策の推進

死傷事故が多発している事故危険区間等を選定し、事故原因の検証に基づいた交差点改良等の対策を実施する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(ウ) 交通円滑化対策の推進

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する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

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を活用しながら、県及び市町村が連携して、維持・確保を図る。

市町村における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、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する。

公共交通事業が行う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する。

(東北運輸局、ＪＲ東日本、ＩＧＲいわて銀河鉄道、企画財政課)

オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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する。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する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・道路住宅課)

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通行空間の明治、矢羽根等の道路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する。
- ② 自転車通行空間を継続的に安全で快適に利用できる環境を創出するため、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・運用を推進する。
- ③ 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、広報活動を積極的に推進する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等の問題解決のため、町、道路管理者、警察等が協力して整理、撤去等を推進するほか、放置自転車の要因となりえる無施錠自転車対策を推進する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

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 災害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する。
- 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する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

(イ) 災害発生時における交通規制

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

(警察・総務課・道路住宅課)

(ウ) 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に対する道路交通情報の提供を推進する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・総務課・道路住宅課)

ク 総合的な駐車対策の推進

(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、きめ細やかな駐車規制が図られるよう関係機関に要請する。

(警察・総務課)

(イ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

町民への広報啓発活動により、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(警察・総務課)

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

- ① 工作物の設置、工事等のための道路の使用・占用の許可に当たっては、道路交通への影響を最小限に止めるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- ② 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る。
- 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。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課)

(イ) こどもの遊び場等の確保

こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域等においては、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解放の促進を図る。

(警察・道路住宅課・学校教育課・こども家庭課)

(ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路交通が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・警察・道路住宅課)

(エ) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結抑制剤散布を実施する。

(岩手河川国道事務所・盛岡広域振興局土木部・道路住宅課)

(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ある。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自らが交通安全意識を高めるとともに、他の世代においては高齢者に対する保護意識を高める交通安全教育、広報・啓発活動を強化する。

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む。

さらに、自転車を利用する機会が多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを認識させることが重要であることから、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る交通安全教育を推進する。

交通安全教育・普及啓発活動については、人優先の交通安全思想の下、こども、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、町、警察、学校、関係団体、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、交通安全教育を指導する自治体職員等の指導力の向上と育成により、地域の実情に即した自主的な活動を推進する。

さらに、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的にため、地域や家庭において、こども、父母、祖父母等の全世代が交通安全について話し合う等世代間交流の促進に努めるとともに、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、ホームページやSNS等に必要な情報をわ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等で行われる交通安全教育の場における活用の促進に努める。

(警察・総務課)

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する。

(警察・総務課・こども家庭課・学校教育課)

(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、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する。
- 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術の習得に加え、他人の安全に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、自転車等の特性、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する。技能と知識の習得に加えて他人の安全にも配慮できることを目標とする。

- ③ 高校生に対しては、二輪車・自転車の安全走行に必要な技術と知識の習得に加え、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とし、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予測されることから、免許取得前の教育として人命尊重を根幹に置いた交通安全教育を行う。

また、自転車利用時のヘルメット着用や保険加入について普及啓発活動を推進する。

- 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する。また、教員等を対象とした研修会等を開催する。
- ⑤ 関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安全教育の実施を働きかける。

(警察・総務課・こども家庭課・学校教育課)

(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、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を推進する。
- ② 事業主は、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。
- 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、業務中を始め、社員や職員の通勤・帰宅途上等における交通事故防止について、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る。
- 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を促進する。

(警察・総務課・福祉課・学校教育課・文化スポーツ課)

(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や運転者として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する。

- 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する。
- 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る。
- 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る。
- 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る。
- 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。

(警察・総務課・健康長寿課・学校教育課・文化スポーツ課)

(オ) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

- ① 地域における福祉活動の場を利用することなどにより、障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。
- ② 介護者、交通ボランティア等の障がい者等に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(警察・総務課・福祉課・こども家庭課・健康長寿課・文化スポーツ課)

(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を推進する。
- 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させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(警察・総務課)

イ 効果的な交通安全教育の推進

- (ア) 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スキル及び知識を習得し、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する。
- (イ) 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、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

- (ウ) 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を活用など、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を推進する。

(警察・総務課)

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する。
- ② 効果的な運動となるよう、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する。
- 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町民参加型の活動を展開する。
- 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する。

(警察・総務課)

(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、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、毎月第2水曜日の「横断歩道の日」における啓発活動の実施により、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とともに、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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する。

歩行者及び運転者双方の意思疎通により、交通事故防止を図るための「ハンド・コミュニケーション」の広報啓発を推進する。

(警察・総務課)

(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る。
- ② 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解させるほか、自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。
- 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も有しており、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自転車損害賠償責任保険等への加入の周知による安全利用を促進する。
- 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する。また、幼児・児童の保護者等に対し、あらゆる機会を通じて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する。

(警察・総務課)

- (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、あらゆる機会・媒体を通じて啓発活動を展開し、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る。

(警察・総務課)

- (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、病院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する。

(警察・総務課・こども家庭課)

- (カ) 反射材用品等の普及促進

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に努める。

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る。

(警察・総務課)

(キ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、交通ボランティア、安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、種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り組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者が、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転手やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体と連携した取り組みを推進する。

(警察・総務課・福祉課)

(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、高齢者の交通事故防止、こ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、自転車利用時のヘルメット着用、妨害運転や飲酒運転の根絶など、実効性の確保を図る。

(警察・総務課)

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の交通事故防止に関する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る。
- 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」 別紙参照）の着用及び積み荷への反射材装着の促進を図る。
- ③ 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の実態・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する。

また、季節や気象の変化、地域の実態に応じ、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する。

- ④ 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する。

(警察・総務課)

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、交通指導員の育成・強化を図る。

(総務課)

オ 町民の交通安全活動への参加・協働の推進

- (ア) 交通安全を推進する関係団体に対しては、指導者の養成や諸行事に対する援助等を行い、その主体的な活動を支援する。
- (イ) 交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係団体、企業等と町民が連携を図り、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・協働を進める。

(警察・総務課)

(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も含めた運転者教育等の充実に努める。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る。

また、運転者に対して広報啓発等により、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、こ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る。

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を推進する。

ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢者対策の充実

- ① 高齢者交通安全教室等における実践的、効果的な指導を推進するとともに、高齢者の交通安全に関する学習機会の拡充に努める。
- ② 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図る。
- ③ 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・拡充に努める。

(東北運輸局・警察・総務課・企画財政課・健康長寿課)

(イ) シートベルト、チャイルドシート及び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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発キャンペーン等を推進する。

また、全ての自転車利用者に対するヘルメット着用について積極的な広報啓発を推進する。

(警察・総務課・こども家庭課)

イ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

(ア) 抜本的な対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

車両運行前後におけるアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう周知するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、飲酒運転防止の指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を推進する。

さらに、スマートフォンの画像注視、通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両を妨害し重大な交通事故にもつながる「あおり運転」等の迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう事業者呼び掛ける。

(イ) 自動車運送業者に対するコンプライアンスの徹底

関係機関と連携し、過労運転・過積載・整備不良の防止など、運行の安全を確保するための啓発を推進する。

(東北運輸局・警察・総務課)

ウ 交通労働災害の防止等

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

(岩手労働局・総務課)

(4) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故はそ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る。既に衝突被害軽減ブレーキ普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により、着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

ア 自動車の安全性の確保

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

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

(東北運輸局・警察・総務課)

イ 自転車の安全性の確保

(ア) 毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」、5月の「全国自転車月間」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する。

(イ) 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る。

(ウ) 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る。

(エ) 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促進に加え、年1回の点検整備を受けたTSマークの更新等を図る。

(警察・総務課・こども家庭課・学校教育課)

(5) 道路交通秩序の維持

ア 交通の指導取締りの強化

道路交通秩序の維持を図るうえで、最も効果的である交通指導取締りについて、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りと自転車利用者による悪質交通違反取締りの強化が図られるよう警察に要請する。

(東北運輸局・警察・総務課)

イ 暴走族等対策の推進

暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族等追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する

(警察・総務課)

(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、また、被害を最小限に止めるため、救急医療機関と消防機関等との緊密な連携・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。

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、応急措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る。

（警察・消防・総務課）

(7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃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あることから、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

交通事故に関する知識や情報は、一般的にはあまり詳しく知られていない実情に鑑み、このような交通事故被害者を救済するため、県民生活センターで行う交通事故相談や、自動車損害賠償責任保険（共済）契約の徹底や広報・啓発、無保険（無共済）車両の運行防止の周知・啓発を図る。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うなど、被害者支援を積極的に推進する。

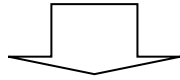
このほか、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、市町村交通災害共済への加入促進も図る。

（東北運輸局・警察・総務課・福祉課）

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

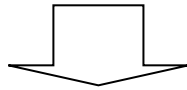
踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2 踏切道における交通の安全についての対策

〈視点〉

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



〈2つの柱〉

- ① 踏切道の構造の改良の推進
- 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

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

町内には、5箇所の第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道等）が設置されているが、近年、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は発生していない。

踏切事故は、県内及び全国的に減少傾向にあり、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る。

改正踏切道改良促進法に基づく法指定箇所である町内3ヶ所の踏切（白沢、南矢巾、上杉）についても、上杉踏切が令和2年度に拡幅改良されているほか、白沢踏切が令和3年度、南矢巾踏切が令和4年度にそれぞれ拡幅改良されている。

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

踏切事故は減少傾向とはいえ、ひと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から、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踏切事故の発生を防止すると同時に、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効果的な対策が、今後も積極的に推進されるよう次の点について関係機関に要請していくとともに、踏切道の安全通行に関する知識についての啓発活動を推進していく。

2 講じようとする施策

（1）踏切道の構造改良等の推進

遮断踏切道のうち、交通量が多く、かつ遮断時間が特に長い箇所や、車両の往来が多く、かつ道路との接続部の幅員が狭い箇所及び改正踏切道改良促進法に基づく法指定箇所等については、関係機関と協議のうえ構造の改良や廃止の検討を行うなど対策に努める。

（警察・総務課・道路住宅課）

（2）その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

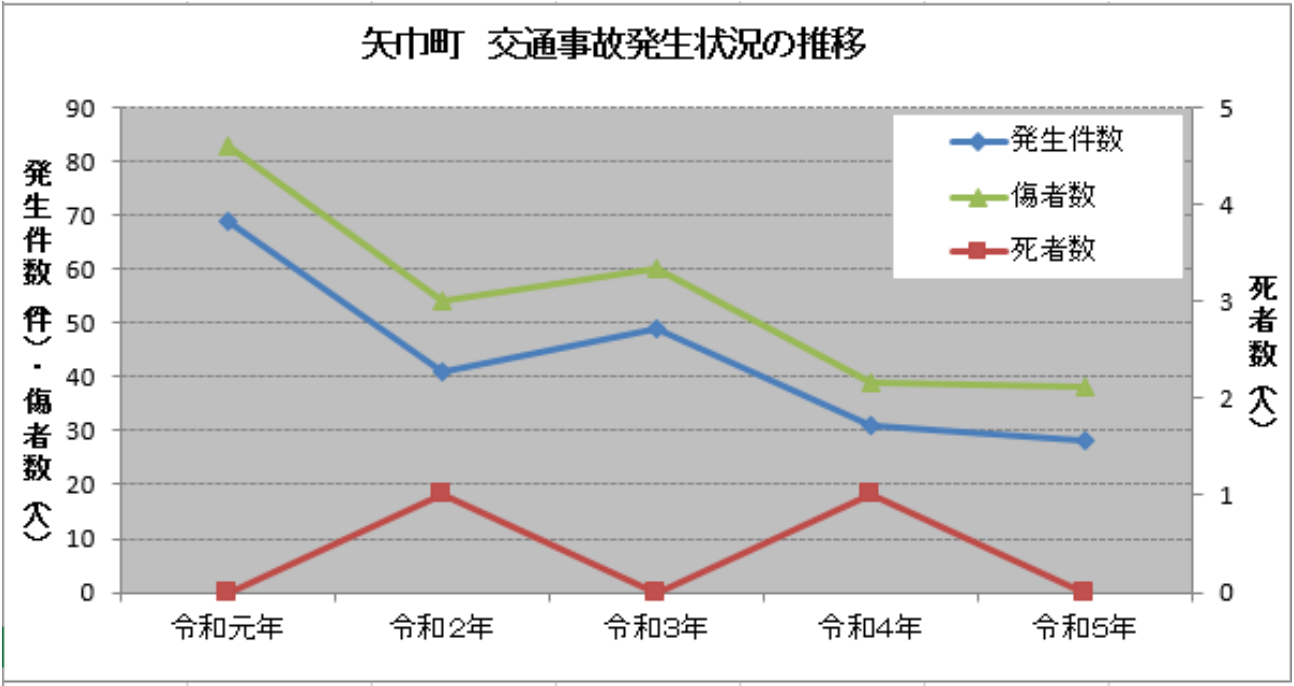
（ア）落輪等、踏切支障時における非常ボタンの操作など、緊急措置の広報活動を強化する。

（イ）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関係機関と情報共有を図る。

（警察・総務課）

別紙

【資料 1】



区分/年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	5 年平均
発生件数	69	41	49	31	28	43.6
死 者 数	0	1	0	1	0	0.4
傷 者 数	83	54	60	39	38	54.8

※1 出典：岩手県警察本部交通部交通企画課「交通事故発生状況(令和元年～令和5年)」

※2 調べ：矢巾町総務課防災安全室

【資料 2】

交通事故発生件数に占める高齢者の割合

年			令和元年		令和2年		令和3年		令和4年		令和5年	
総件数(件)			69		41		49		31		28	
うち	高齢者が当事者となった事故件数(件)	総件数に占める割合(%)	25	36.2	15	36.6	22	44.9	12	38.7	14	50
	高齢運転者が第1当事者となった事故件数(件)	総件数に占める割合(%)	14	20.3	9	22	17	34.7	10	32.3	10	35.7
	死者数(人)		0		1		0		1		0	
	死者数のうち高齢者(人)	死者数のうち高齢者が占める割合(%)	0	0	1	100	0	0	1	100	0	0
	傷者数(人)		83		54		60		39		38	
	傷者数のうち高齢者(人)	傷者数のうち高齢者が占める割合(%)	11	13.3	16	29.6	10	16.7	3	7.7	8	21.1

※1 高齢者:運転者及び歩行者など全当事者を含む65歳以上の者。

※2 高齢運転者:原付以上の車両を運転した高齢者。

※3 出典:岩手県警察本部交通部交通企画課「交通事故発生状況(令和元年～令和5年)」

※4 調べ:矢巾町総務課防災安全室

【資料 3】

事故類型別発生件数

年度		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
総件数(件)		69	41	49	31	28
人対車両	横断中	5	2	5	0	0
	総件数に占める割合(%)	7.2	4.9	10.2	0	0
	その他	0	1	5	1	1
	総件数に占める割合(%)	0	2.4	10.2	3.2	3.6
車両相互	正面衝突	4	2	3	0	0
	総件数に占める割合(%)	5.8	4.9	6.1	0	0
	追突	23	11	5	8	8
	総件数に占める割合(%)	33.3	26.8	10.2	25.8	28.6
	出会い頭	24	18	19	16	15
	総件数に占める割合(%)	34.8	43.9	38.8	51.6	53.6
	その他	13	7	12	5	4
	総件数に占める割合(%)	18.8	17.1	24.5	16.1	14.3
車両単独	工作物衝突	0	0	0	0	0
	総件数に占める割合(%)	0	0	0	0	0
	路外逸脱	0	0	0	1	0
	総件数に占める割合(%)	0	0	0	3.2	0
	転倒	0	0	0	0	0
	総件数に占める割合(%)	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0
	総件数に占める割合(%)	0	0	0	0	0
自転車が当事者となった事故		5	3	0	5	0
総件数に占める割合(%)		7.2	7.3	0	16.1	0
人と自転車が当事者となった事故件数		10	6	10	6	1
総件数に占める割合(%)		14.5	14.6	20.4	19.4	3.6

※1 割合は小数点以下二桁目を四捨五入しているため合計数が100%にならない場合があります。

※2 出典: 岩手県警察本部「交通統計(令和元年～令和5年)」

※3 調べ: 矢巾町総務課防災安全室

【資料4】

路線別・道路形状別発生件数

年度		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
総件数(件)		69	41	49	31	28
路線別	国道4号	11	8	5	5	1
	総件数に占める割合(%)	15.9	19.5	10.2	16.1	3.6
	主要地方道	2	0	5	2	1
	総件数に占める割合(%)	2.9	0	10.2	6.5	3.6
	県道	31	14	12	5	5
	総件数に占める割合(%)	44.9	34.1	24.5	16.1	17.9
	町道	24	18	20	17	18
	総件数に占める割合(%)	34.8	43.9	40.8	54.8	64.3
	その他	1	1	7	2	3
	総件数に占める割合(%)	1.4	2.4	14.3	6.5	10.7
道路形状	交差点	34	27	26	18	20
	総件数に占める割合(%)	49.3	65.9	53.1	58.1	71.4
	交差点付近	10	7	2	0	2
	総件数に占める割合(%)	14.5	17.1	4.1	0	7.1
	単路	24	6	13	11	3
	総件数に占める割合(%)	34.8	14.6	26.5	35.5	10.7
	一般交通の場所	1	1	8	2	3
	総件数に占める割合(%)	1.4	2.4	16.3	6.5	10.7

※1 割合は小数点以下二桁目を四捨五入しているため合計数が100%にならない場合があります。

※2 出典：岩手県警察本部「交通統計(令和元年～令和5年)」

※3 調べ：矢巾町総務課防災安全室