

第 11 次 久慈市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

久慈市交通安全対策会議

「第 11 次久慈市交通安全計画」の策定にあたって

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

本市においてはこの法律に基づき、10 次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関、団体等が一体となって交通安全対策を推進してまいりました。

その結果、交通事故死者数の状況は、現在の市の区域となった平成 18 年以降では、平成 28 年の 6 人をピークに減少に転じ、平成 29 年及び令和 2 年には、第 10 次計画の目標値である死者数 1 人以下を達成しました。

しかしながら、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間に於いて、本市では、交通事故による死者数 13 人、人身事故件数 159 件となっております。また、交通事故による死傷者数は年間 60 人を下回ることができましたが、引き続き死傷者数の減少が求められ、併せて交通事故の抑制が図られなければならない中にあります。高齢者人口の増加などから、道路交通全般にわたり高齢者の交通事故における被害、加害の増加も懸念されるところであります。

交通事故の防止は、本市及び関係機関、団体、そして市民一人ひとりが交通安全に対する意識を高めて取り組むことにより達成されるものでありますことから、交通事故のない安全で安心な社会を目指して、諸対策を強力に推進していく必要があります。

このような観点から策定した第 11 次久慈市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する指針となるものであり、各種施策を総合的・重点的に進め、交通事故の減少を目指すものです。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通の安全についての目標	5
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通事故の見通し	7
2 第11次交通安全計画における道路交通の目標及び指標	7
第2節 道路交通の安全についての対策	9
1 今後の道路交通安全を考える視点	9
<重視すべき視点>	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
2 講じようとする施策	11
(1) 道路交通環境の整備	11
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	11
イ 交通安全施設等の整備事業の推進	11
ウ 高齢者等の移動手段の確保・充実	12
エ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	12
オ 無電柱化の推進	12
カ 自転車利用環境の総合的整備	12
キ 災害に備えた道路交通環境の整備	12
(2) 交通安全思想の普及徹底	13
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
イ 効果的な交通安全教育の推進	14
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
エ 交通指導員の育成・強化	16
オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	16
(3) 安全運転の確保	16
ア 運転者教育等の充実	16
イ 道路交通に関連する情報の充実	16
(4) 救助・救急活動の充実	17
ア 救助・救急体制の整備	17
(5) 被害者支援の推進	17
ア 交通事故相談での支援	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	19
1 踏切事故の状況等	19
2 近年の踏切事故の特徴	19
3 第11次交通安全計画における踏切道の目標	19

第2節 踏切道における交通の安全についての対策	19
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
2 講じようとする施策	19
(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	19
(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	19
(3) 踏切道の統廃合を図るための措置	19

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

急速な人口減少と高齢化が進行する中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、誰もが安心して暮らし、安全に移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

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

また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等をも勘案し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

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

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。

【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、喫緊の課題であります。

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

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

1 交通社会を構成する要素

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

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

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

第2に、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、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との分離を推進し、通学路、生活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) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動を行うとともに、「犯罪被害者等基本法」の制定を踏まえ、交通事故被害者等に対する支援の充実に努めます。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

国、県、市及び関係団体等の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。

(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、交通安全を確保することが必要であり、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるよう取り組みます。

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

(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安全を確保するため、関係機関、団体等の体制や道路環境の改善の観点から捉え、事故防止の充実を図ります。

第1章 道路交通の安全

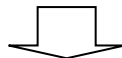
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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年までに年間の死者数をゼロにします。
- 令和7年までに年間の重傷者数を3人以下にします。



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

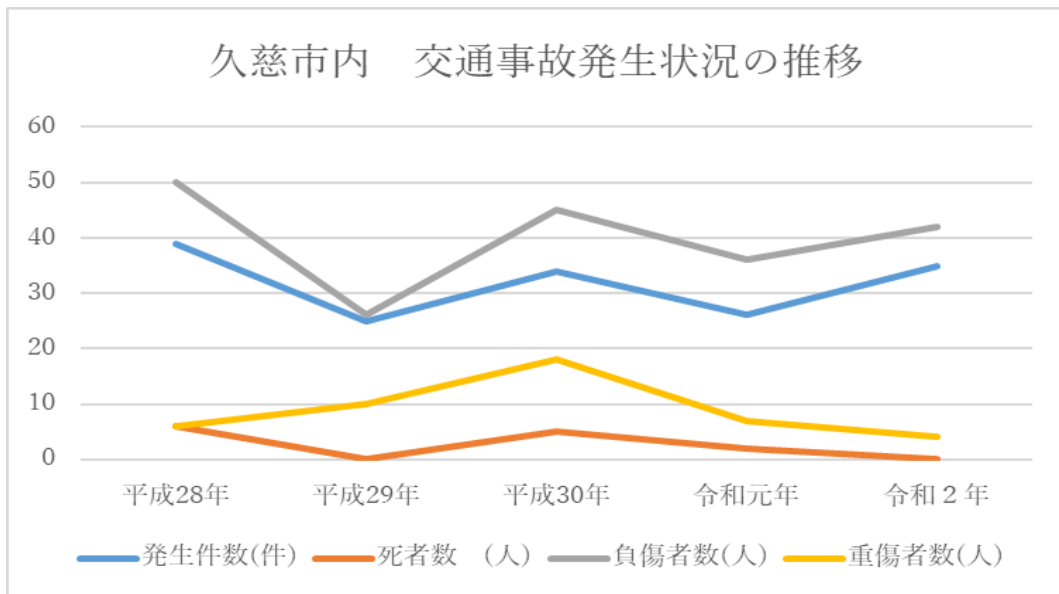
第1節 道路交通の安全についての目標

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

市では、第10次久慈市交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数を1人以下とすることを目標に、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、平成29年と最終年となる令和2年においては目標を達成することができました。



区分	年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)		39	25	34	26	35
死者数(人)		6	0	5	2	0
負傷者数(人)		50	26	45	36	42
重傷者数(人)		6	10	18	7	4

※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箇月(30日)以上の治療を有するものをいう。

※発生件数には、物損事故を含まない。

《直近5年間における交通事故の特徴》

① 県内平均に比べて致死率が高い

久慈市における交通事故での年間の平均致死率は5.19%と、岩手県の2.23%に比べ、高い致死率となっています。

また、過去5年間における死亡事故の状態をみると、過去5年間の交通事故による死者のうち、正面衝突による死者が6人、単独衝突による死者が4人、歩行中に車と衝突したことによる死者が3人と、車での正面衝突による死者が多い状況になっています。

・致死率(全死傷者に占める死者の割合)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
久慈市	10.71	0.00	10.00	5.26	0.00	5.19
岩手県	2.40	2.19	2.39	1.86	2.30	2.23

② 高齢死者の比率が高い

過去5年間の交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上の者をいう。以下同じ。）の比率は、84.6%となっており、また、高齢ドライバーが第1当事者となる死亡事故も、全死亡事故の約3割（33.3%）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。

・交通事故死者数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
久慈市全年齢	6	0	5	2	0	2.6
久慈市高齢者	5	0	4	2	0	2.2
岩手県全年齢	73	61	59	45	46	56.8
岩手県高齢者	49	28	40	31	31	35.8

・高齢ドライバーが第1当事者の死亡事故

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
死亡事故件数	5	0	5	2	0	2.4
うち高齢ドライバーが第1当事者	1	0	2	1	0	0.8
構成率（市）	20.0	0.0	40.0	50.0	0.0	33.3
構成率（県）	28.6	29.1	32.8	40.9	39.1	33.3

③ 夕暮れ時間帯に死亡事故発生が高い

午後4時から午後8時までの死亡事故の構成率は、直近5年間の平均で全体の1/4（25.0%）を占めています。

県全体でも30.0%と高い比率となっています。

・夕暮れ時間帯の交通死亡事故

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
死亡事故発生件数	5	0	5	2	0	2.4
うち夕暮れ時の発生件数	2	0	1	0	0	0.6
構成率（市）	40.0%	0%	20.0%	0%	0%	25.0%
構成率（県）	37.1%	40.0%	25.9%	11.4%	30.4%	30.0%

④ 飲酒運転検挙率が増加傾向

直近5年間の飲酒運転検挙率については、平成28年から平成30年までは岩手県より低く改善傾向にありましたが、令和元年から2桁の検挙者数に増加し県平均を上回りました。

・飲酒運転検挙率（検挙者数を運転免許人口で除した、千人あたりの数値）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
検挙者数(市)	6	6	7	12	12	8.6
検挙率（市）	0.26	0.26	0.30	0.53	0.53	0.376
検挙者数(県)	270	335	307	303	310	305
検挙率(県)	0.32	0.40	0.37	0.37	0.38	0.368

(2) 道路交通事故の見通し

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

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところですが、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2年は全体の約3割を占めています。また、免許保有者数が減少している中、高齢者の運転免許保有者数は増加しています。

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確保は一層重要となります。

・久慈市の運転免許保有人口、車両台数等の推移

区分 / 年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
総人口(人)	36,141	35,678	35,199	34,696	34,094
運転免許人口(人)	23,360	23,241	23,120	22,857	22,669
車両保有台数(台)	29,222	29,039	29,315	28,905	28,938
高齢者人口(人)	10,861	11,022	11,149	11,281	11,353
高齢者免許人口(人)	5,313	5,573	5,792	5,983	6,159

※総人口、高齢者人口…各年12月末現在（久慈市市民課「人口データ」抜粋）

※車両保有台数…各年3月末現在（東北運輸局岩手運輸支局「自動車保有車両数調」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）

2 第11次交通安全計画における道路交通の目標及び指標

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

目 標	目標値 (令和7年まで)
年間の死者数	0人
年間の重傷者数	3人以下

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。

また目標を達成するために、以下のとおり指標を設定します。

指 標	目標値 (令和7年まで)
高齢者 ^{※1} の交通事故発生件数	15件以下
子ども ^{※2} の交通事故発生件数	2件以下
自転車に関する交通事故発生件数	3件以下
夕暮れ時 ^{※3} (16時～20時)の交通事故発生件数	10件以下
飲酒運転による検挙者数	0人

※1 高齢者

65歳以上をいう。

※2 子ども

中学生以下をいう。

※3 夕暮れ時

日没前概ね1時間から日没後概ね1時間をとらえ、16時から20時までを「夕暮れ時」とした。

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などにより、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。

一方で高齢者人口の増加等により、高齢者死者数の構成率は直近5年の平均で約8割(84.6%)と、県(63.0%)と比較しても高く推移しています。

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

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救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進の6つの柱により、交通安全対策を推進します。

その際、次の(1)から(5)までの重視すべき視点を明確にした上で、それぞれの対策を講ずることとします。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通事故による高齢死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・安心に外出や移動したりできる交通社会の形成が必要です。

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

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

安心して子どもを生み、育てることができる社会を目指し、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、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します。

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

市内では、過去5年間の交通事故死者数の約3割が歩行者で、全て高齢者となっております。

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、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地において、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ていきます。

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

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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とともに、交通安全教育等の充実も図ります。

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。

(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、対策に着手する段階からの一貫した市民の関わりが重要です。

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^{※1}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。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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、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、その時々状況を適確に踏まえた取組を推進します。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

人口動向や社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の発生場所や発生形態など地域の事故の特性に応じた対策を実施していくため、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、市内それぞれの地域における交通情勢を踏まえて、行政、関係団体等の情報共有と協働により地域が一体となって交通安全対策を推進します。

※1 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。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

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

また、身近な道路の交通安全対策の立案に市民が参加できる機会を充実させ、地域や市民の参画・協力といった主体性を重視する取り組みを推進します。

そのほか、高齢者や障がい者等が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

ア 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

【生活環境課、建設整備課】

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 について久慈警察署と連携して推進します。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

【教育総務課、生活環境課、建設整備課、道路河川維持課、学校教育課】

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における交通安全を確保するため、久慈市通学路交通安全プログラム等に基づき、合同点検の実施を継続的に行い、点検の結果を踏まえ関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

【建設整備課、道路河川維持課、産業建設課】

- 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の整備を推進します。
- ② 冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設の周辺等における除雪の効率化等を図ります。

イ 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

【建設整備課、道路河川維持課】

- 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、無電柱化の推進等により歩行者・自転車の安全な通行空間を確保します。

(イ) 重大事故の再発防止

【生活環境課、建設整備課、道路河川維持課、ふるさと振興課、産業建設課】

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講じ、同様な事故の再発防止を図ります。

(ウ) 交通安全施設等総点検での整備の推進

【生活環境課、建設整備課、ふるさと振興課、産業建設課】

交通安全施設等の総点検の際には、改善を必要とする施設等の整備を関係機関へ積極的に要請するとともに、市道に関して整備を推進します。

ウ 高齢者等の移動手段の確保・充実

【地域づくり振興課】

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、県と連携して、維持・確保に努めます。

エ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【建設整備課、道路河川維持課】

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。

オ 無電柱化の推進

【建設整備課】

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、災害の防止、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。

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

【生活環境課、ふるさと振興課、建設整備課、道路河川維持課、産業建設課、学校教育課】

- ① 歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車事故等への対策を講じるため、路肩のカラー舗装化や自転車の歩道通行部分の指定等により、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進します。
- ② ルールやマナーに関する安全教育、広報啓発を推進します。

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

【消防防災課、建設整備課、道路河川維持課、産業建設課】

- 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、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を確保するため、津波浸水域を回避する道路等の整備を推進します。
- ③ 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。

(2) 交通安全思想の普及徹底

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

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を果たす市民参加型の活動を推進するとともに、交通指導員及び教職員の指導力により、地域の実情に即した自主的な活動を推進します。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

【子育て世代包括支援センター、生活環境課、山形福祉室、ふるさと振興課】

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

【学校教育課、生活環境課、ふるさと振興課】

- 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ます。
- ③ 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、学校の教育活動全体を通して、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、二輪車・自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、運転者の責任、応急手当等を重点に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

【生活環境課、ふるさと振興課】

- ① 免許取得後の教育は、社会的責任の自覚、危険予測・回避の能力、安全意識・マナーの向上等を目標とします。
- ② 事業主が、安全運転管理者等を法定講習、指導者研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

【生活環境課、ふるさと振興課、社会福祉課、山形福祉室】

- ① 加齢に伴う身体機能の変化について自覚させるために、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。
- ② 高齢者福祉部門と交通安全関係団体、交通指導員等が連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- ③ 高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が地域ぐるみで行われるよう、また、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努めます。
- ④ 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を図り対策を推進します。

また、公民館等での各種講座に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促進します。

イ 効果的な交通安全教育の推進

【学校教育課、生活環境課、ふるさと振興課】

交通安全教育を行う機関・団体は、情報を共有し、資機材の貸与、講師の派遣等相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

受講者の年齢や通行の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、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

【生活環境課、ふるさと振興課】

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

(イ) 横断歩行者の安全確保

【生活環境課、ふるさと振興課】

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認識させるため、交通安全教育等を推進します。

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

(ウ) 自転車の安全利用の推進

【生活環境課、ふるさと振興課、学校教育課】

- 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。
- ② 幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解に努め、着用の徹底を図ります。併せて、各種保険等の加入についても啓発を図ります。

(エ) 反射材用品の普及促進

【生活環境課、ふるさと振興課】

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、広報啓発を推進します。

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。

(オ) 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

【生活環境課、ふるさと振興課】

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引き続き推進するとともに、交通安全機関、関係団体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、「飲酒運転をしない、させない」という啓発を図ります。

(カ) 効果的な広報の実施

【生活環境課、ふるさと振興課】

広報紙や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実施し、高齢者の交通事故防止、妨害運転や飲酒運転の根絶など、実効の確保を図ります。

(キ) その他の普及啓発活動の推進

【生活環境課、ふるさと振興課】

- ① 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（通称「高齢者マーク」）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。
- ② 夕暮れから夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の要因である最高速度違反、歩行者の斜め横断などの事故実態・危険性等を広く周知し、道路利用者の安全意識の高揚と安全行動の実践意識の醸成を図ります。

また、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の活用を推進します。

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

エ 交通指導員の育成・強化

【生活環境課、ふるさと振興課】

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、交通指導員の研修会を行うなど、本市の交通指導員の資質向上を図ります。

オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【生活環境課、ふるさと振興課】

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を含めた運転者教育等の充実に努めます。

特に、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努めます。

また、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促進します。

ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢者支援の推進

【生活環境課、ふるさと振興課】

- ① 身体能力の衰えなどで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や、運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の周知に努めます。

- ② 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進を図ります。

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

【生活環境課、ふるさと振興課】

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、着用効果の啓発等を図ります。

イ 道路交通に関連する情報の充実

(ア) 気象情報等の充実

【消防防災課、道路河川維持課、産業建設課】

- 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、防災無線の活用等により迅速な伝達に努めます。

- ② 道路の降雪状況や路面状況等を収集し、広報紙や市ホームページなどの活用により、道路利用者への情報提供に努めます。

(4) 救助・救急活動の充実

【久慈消防署】

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に止めるため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携を確保し、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。

また、救急現場又は搬送途上における救急医療、応急処置等を実施するための体制を整備するほか、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

(ア) 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（注））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。

注 AED：Automated External Defibrillator の略

(イ) 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士の養成を図り、医師の指示又は指導・助言の下に救急隊員による応急処置等の質の向上を推進します。

(ウ) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材、高度救命処置用資機材等の整備を推進するとともに、救助活動及び救急業務の円滑な実施を図ります。

(5) 被害者支援の推進

【生活環境課、ふるさと振興課】

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は生命を絶たれたりしており、このような方々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、事故に関する相談を受けられるよう被害者支援を積極的に推進します。

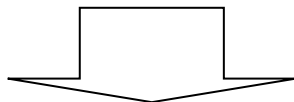
ア 交通事故相談での支援

交通事故相談所等における相談活動を推進するため、交通事故相談所における各種広報のほか、本市の広報紙等により交通事故相談活動の周知を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

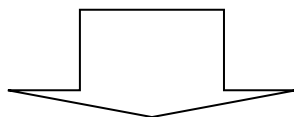
1 踏切事故のない社会を目指して

引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。



2 踏切道における交通の安全についての目標

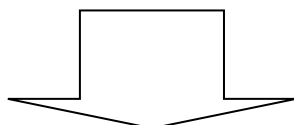
令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続します。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<3つの柱>

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

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

市内における踏切事故（列車が当事者となった踏切上の事故）は、平成28年からの5年間の発生状況をみると0件となっております。また、県内における踏切事故は、平成28年及び平成30年に1件発生しました。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴は次のとおりです。

- (1) 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、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。
- (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もと、以下に掲げる施策を推進します。

目 標	目標値 (令和7年まで)
踏切事故件数	0件を継続

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、一たび発生すると重大な被害や影響をもたらします。

また、構造改良等の対策を実施すべき踏切道への対策が、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) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

【生活環境課、ふるさと振興課】

踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識について、鉄道関係機関と連携し、広報紙や市ホームページの活用などにより、広報活動を行います。

(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

【生活環境課、ふるさと振興課】

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行います。

(3) 踏切道の統廃合を図るための措置

【建設整備課】

地域住民の通行に支障を及ぼさないものについては、統廃合の検討を行います。

久慈市交通安全対策会議

〔久慈市生活福祉部生活環境課内〕

〒020-8030 久慈市川崎町1番1号

電話：0194（54）8003