

第 9 次
岩 沼 市 交 通 安 全 計 画
(案)

(平成 2 8 年度 ～ 平成 3 2 年度)

～ 交通事故のない社会を目指して ～

岩沼市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）の制定に伴い、これまで 8 次にわたり交通安全計画を作成し、交通事故の防止を図ってきました。

その結果、本市の交通事故負傷者数については、平成 18 年の 413 人から増加減少を繰り返しながらも、全体としては減少傾向にあり、平成 27 年には 264 人と 3 割強もの減少を図ることができました。

これは、国の関係行政機関、県、市、関係団体等のみならず、市民総ぐるみによる長年の努力の成果です。

しかしながら、未だに交通事故により尊い命が奪われており、厳しい交通情勢が続いていることから、より高い目標を掲げ、今後一層の交通事故の防止を図っていく必要があります。

そのためには、国の関係地方機関、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人一人が交通安全に対する意識を高め、交通安全に取り組む気運を醸成していくことが重要です。

この第 9 次計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、安全・安心で快適なまちづくりの実現のために交通事故のない社会を目指すという観点から、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の方針を定めたものです。

この計画に基づき、本市の交通の状況や地域の交通実態に即して、交通安全に関する施策の方針を定め、これを総合的・計画的に推進します。

目 次

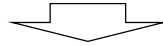
第9次岩沼市交通安全計画の体系	1
計画の基本的考え方	2
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の安全についての目標	3
1 第8次岩沼市交通安全計画及び未作成期間中の結果	3
2 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
(1) 道路交通事故の現状	3～12
(2) 道路交通事故の見通し	12
3 交通安全計画における目標	13
第2節 道路交通の安全についての対策	14
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	14
視点① 高齢者及び子供の安全確保	14
視点② 歩行者及び自転車の安全確保	14～15
視点③ 生活道路における安全確保	15
視点④ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	15
視点⑤ 地域ぐるみの交通安全対策の推進	15
2 講じようとする施策の方針	16
(1) 道路交通環境の整備	16
① 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	16
② 幹線道路における交通安全対策の推進	17
③ 交通安全施設等整備事業の推進	17
④ 自転車利用環境の総合的整備	18
⑤ 交通需要マネジメントの推進	18
⑥ 災害に備えた道路交通環境の整備	18
⑦ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18～19
(2) 交通安全思想の普及徹底	19
① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19～20
② 効果的な交通安全教育の推進	21
③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	21～23
(3) 救助・救急活動の充実	23
① 救助・救急体制の整備	23～24
② 救急関係機関の協力関係の確保等	24
(4) 被害者支援の充実と推進	24
① 交通事故相談活動の推進	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	25
1 踏切事故の状況等	25
2 交通安全計画における目標	25
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	26
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	26
2 講じようとする施策の方針	26
(1) 踏切道の構造の改良の促進	26
(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	26
用語解説	27

第9次岩沼市交通安全計画の体系

【計画の基本的考え方】

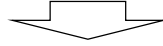
安全・安心で快適なまちづくりの実現のため、交通事故のない社会を目指します。



第1章 道路交通の安全

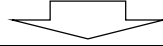
【目標】

- (1)本計画期間中の交通事故死者数ゼロを目指します。
- (2)平成32年度までに交通事故負傷者数200人以下を目指します。



【対策の5つの視点】

- | | |
|----------------|-------------------------|
| ①高齢者及び子供の安全確保 | ④交通事故実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 |
| ②歩行者及び自転車の安全確保 | |
| ③生活道路における安全確保 | ⑤地域ぐるみの交通安全対策の推進 |



【施策の方針の4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 |
| ①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 | ①段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 |
| ②幹線道路における交通安全対策の推進 | ②効果的な交通安全教育の推進 |
| ③交通安全施設等整備事業の推進 | ③交通安全に関する普及啓発活動の推進 |
| ④自転車利用環境の総合的整備 | (3)救助・救急活動の充実 |
| ⑤交通需要マネジメントの推進 | ①救助・救急体制の整備 |
| ⑥災害に備えた道路交通環境の整備 | ②救急関係機関の協力関係の確保等 |
| ⑦交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | (4)被害者支援の充実と推進 |
| | ①交通事故相談活動の推進 |

第2章 踏切道における交通の安全

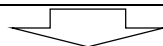
【目標】

本計画期間中の踏切事故件数ゼロを目指します。



【対策の視点】

各踏切の状況を踏まえた踏切事故防止対策



【施策の方針の2つの柱】

- (1) 踏切道の構造の改良の促進
- (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

計 画 の 基 本 的 考 え 方

本市の交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）により、国の交通安全基本計画及び県の交通安全計画に基づき、また、本市の総合計画『いわぬま未来構想』を踏まえ、安全・安心で快適なまちづくりの実現のために交通事故のない社会を目指すという観点から作成したものです。

第一に、『人』に係る安全対策については、歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、歩行者等の交通安全意識を高めるとともに、自転車利用者に対して、交通ルール及び交通マナーの徹底を図ります。また、交通社会に参加する市民一人一人の交通安全思想の高揚を図るため、交通安全に関する教育や普及啓発活動を充実します。

第二に、『交通環境』に係る安全対策については、子供や高齢者、障害者等の多様な方々に配慮した歩道や交通安全施設等の整備を推進し、「車」から「人」優先への安全で快適な交通環境の整備を図ります。

また、交通事故が発生した場合には、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、救急医療体制の整備、交通事故被害者の支援を充実します。

これらの交通安全対策を推進するにあたっては、社会情勢の変化や交通事故の状況に弾力的に対応させるとともに、適切な施策を重点的かつ効果的に推進します。

交通事故防止のためには、国の地方行政機関、県、市、関係民間団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進します。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通の安全についての目標

1 第8次岩沼市交通安全計画（平成18年度～平成22年度）及び未作成期間中（平成23年度～平成27年度）の結果

第8次岩沼市交通安全計画における目標は、交通事故の増加に歯止めをかけ、交通事故死者数を限りなくゼロにするものでした。

結果は、交通事故の歯止めには一定の成果があり、減少させることができましたが、交通事故死者数については、平成19年にゼロを達成したものの、その他の計画期間中は1～2人という結果になりました。

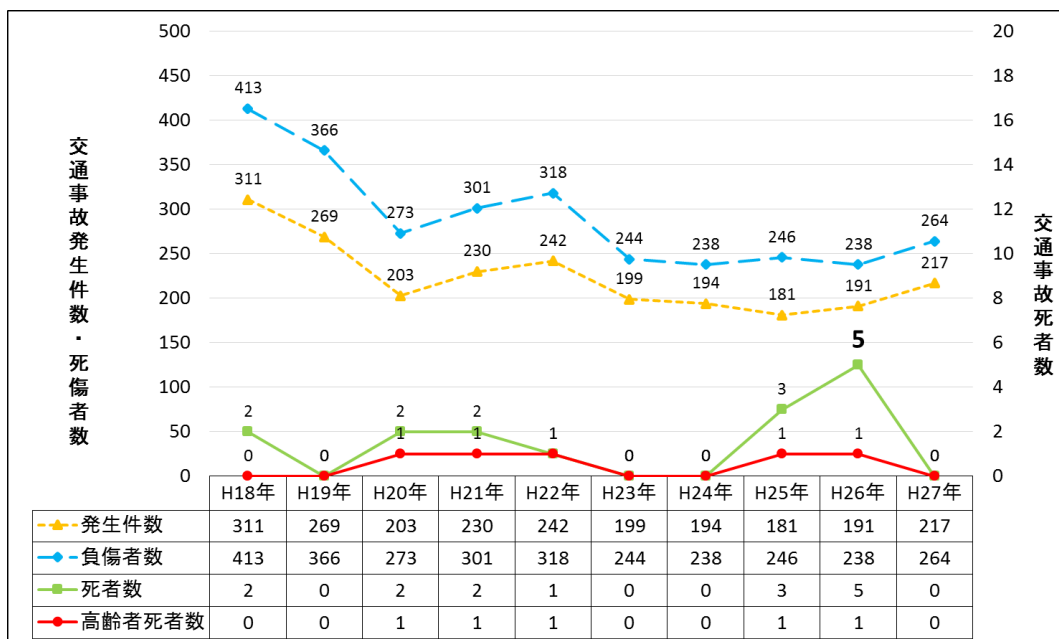
未作成期間中においても、第8次計画と同様の目標を掲げて取組み、交通事故の減少には一定の成果がありました。また、交通事故死者数においては、平成23、24、27年とゼロを達成できましたが、平成25年は3人、平成26年は5人という結果になりました。

2 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

本市の過去10年間の交通事故発生件数を見ると、平成18年から増加減少を繰り返しながらも全体としては減少傾向にあり、平成27年には、平成18年と比較すると約100件の交通事故の減少を図ることができました。しかしながら、平成23年以降、毎年約200件もの交通事故が発生していることから、今後も予断を許さない状況です。

岩沼市内で発生した過去10年間の交通事故発生件数、負傷者数、死者数、高齢者死者数

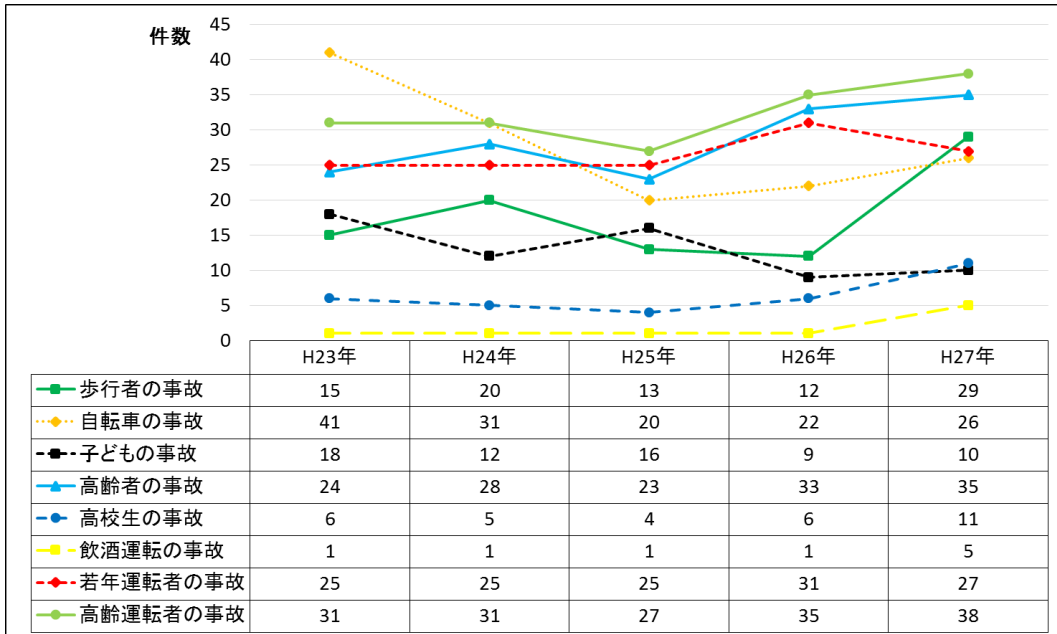


(宮城県警察本部 平成18年～27年版「みやぎの交通事故」抜粋)

本市における交通事故等の特徴は次のとおりです。

①を見ると、平成 23 年中と平成 27 年中を比較すると、子どもを除く全ての事故が増加しており、また、高齢者の事故・高齢運転者の事故については、30 件を超えています。

①岩沼市内で発生した過去 5 年間の特定事故等の交通事故



(宮城県警察本部 平成 23 年～27 年版「みやぎの交通事故」抜粋)

※ 歩行者の事故とは、歩行者が交通事故によって死傷した事故をいう。

自転車の事故とは、自転車乗用者（同乗者も含む）が交通事故に関係し、死傷した事故をいう。

子どもの事故とは、中学生以下の人が交通事故に関係し、死傷した事故をいう。

高齢者の事故とは、65 歳以上の人が交通事故に関係し、死傷した事故をいう。

高校生の事故とは、高校生が交通事故に関係し、死傷した事故をいう。

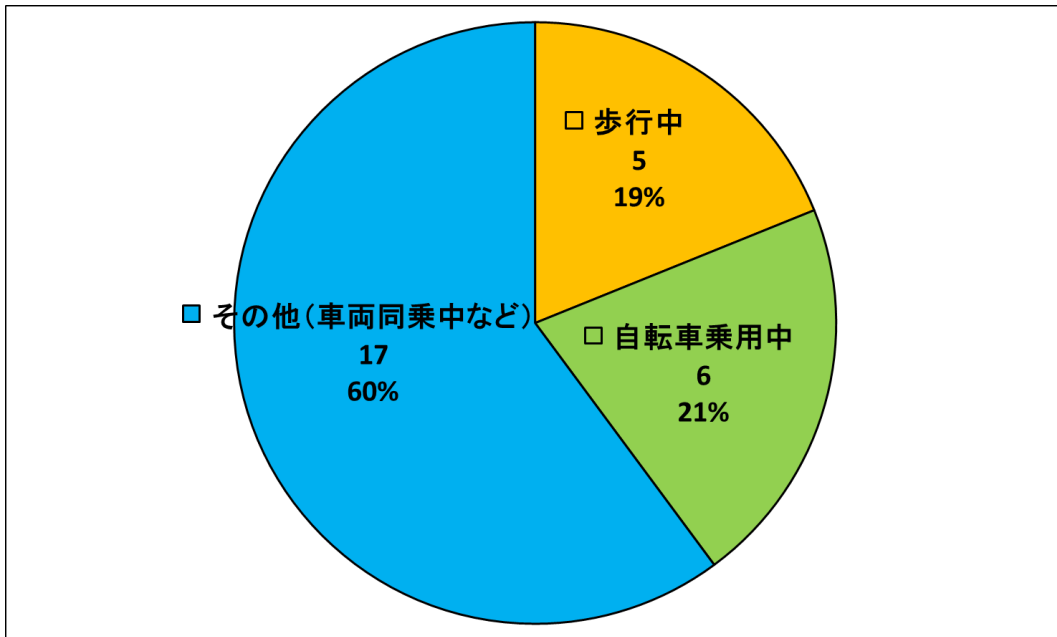
飲酒運転の事故とは、車両等の運転者が飲酒（酒気帯びを含む）運転をして第 1 当事者になった事故をいう。

若年運転者の事故とは、24 歳以下の運転者が第 1 当事者になった事故をいう。※軽車両の運転を除く

高齢運転者の事故とは、65 歳以上の運転者が第 1 当事者になった事故をいう。※軽車両の運転を除く

②を見ると、①の高齢者の事故のうち、歩行中、自転車乗用中による交通事故が4割を占めていることから、自宅付近で交通事故が発生していることが分かります。

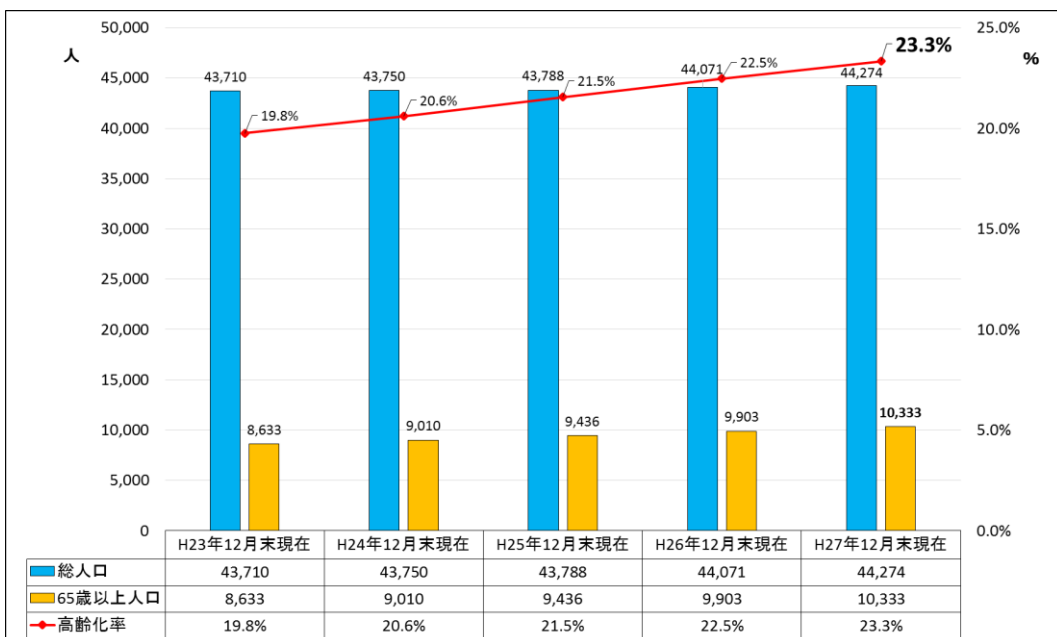
②岩沼市内で発生した高齢者の発生状況別の交通事故（平成23～27年中の平均）



(宮城県岩沼警察署より情報提供)

③を見ると、総人口が年々増加している中、65歳以上人口は、特に急増しており、高齢化率は平成24年12月末には20%を超え、平成27年12月末には23.3%まで増加しています。

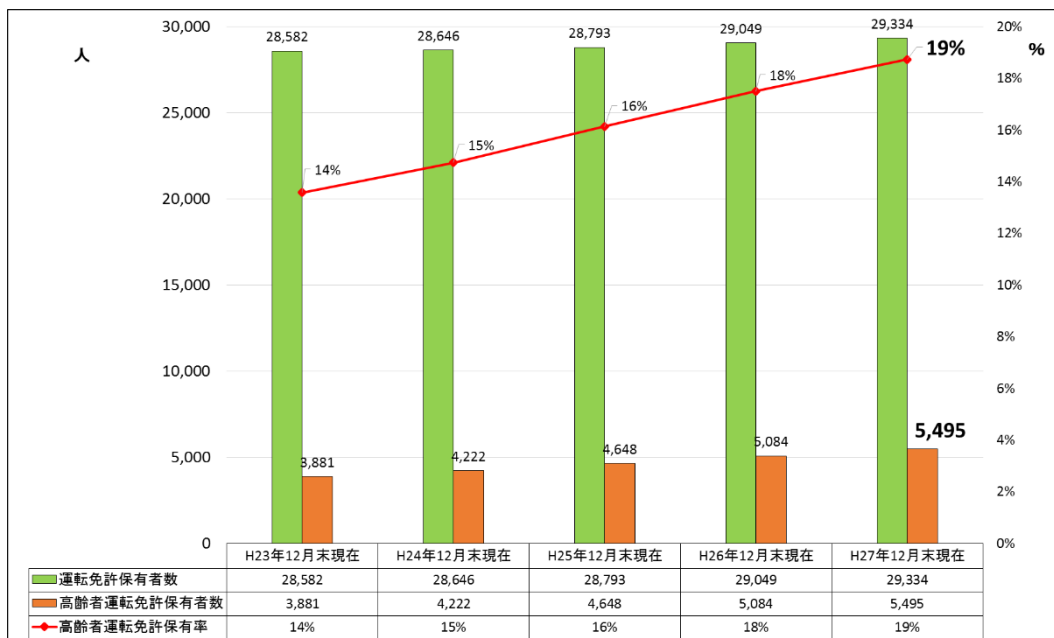
③岩沼市の過去5年間の総人口、65歳以上人口、高齢化率



(平成24年～28年版「いわぬまミニ統計」抜粋)

④を見ると、運転免許総保有者数は年々増加していますが、高齢者運転免許保有者数は、特に急増しており、総保有者の約 2 割が高齢運転者です。また、③と比較すると、高齢者の半数以上が免許を保有していることが分かります。

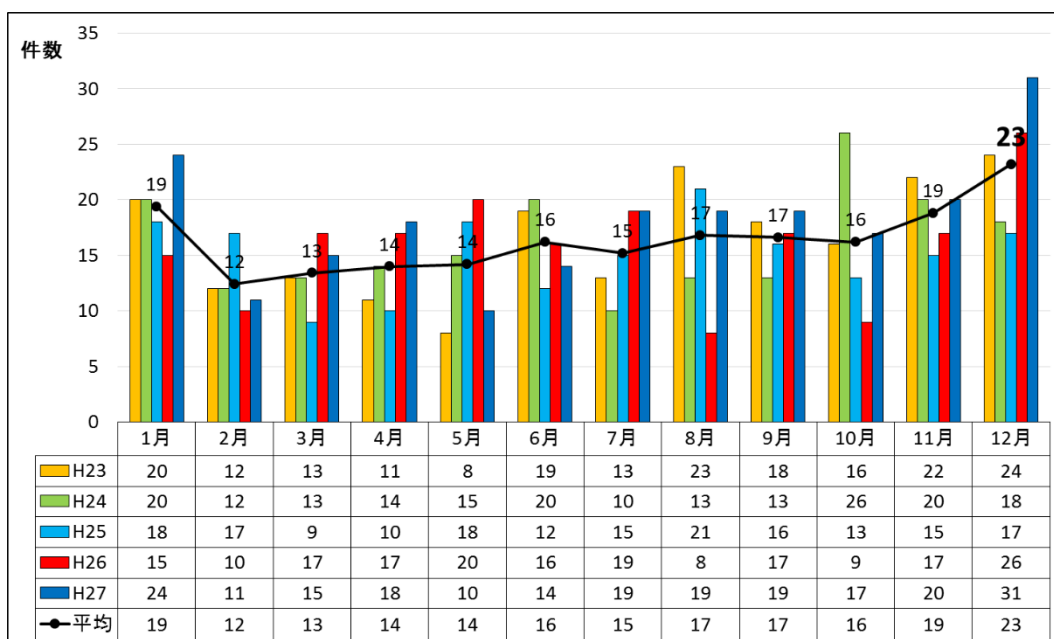
④岩沼市内の過去 5 年間の運転免許総保有者数、高齢者運転免許保有者数・保有率



(宮城県警察本部 平成 23 年～27 年版「みやぎの交通事故」抜粋、宮城県岩沼警察署より情報提供)

⑤を見ると、11 月～1 月にかけて交通事故が多発する傾向にあります。

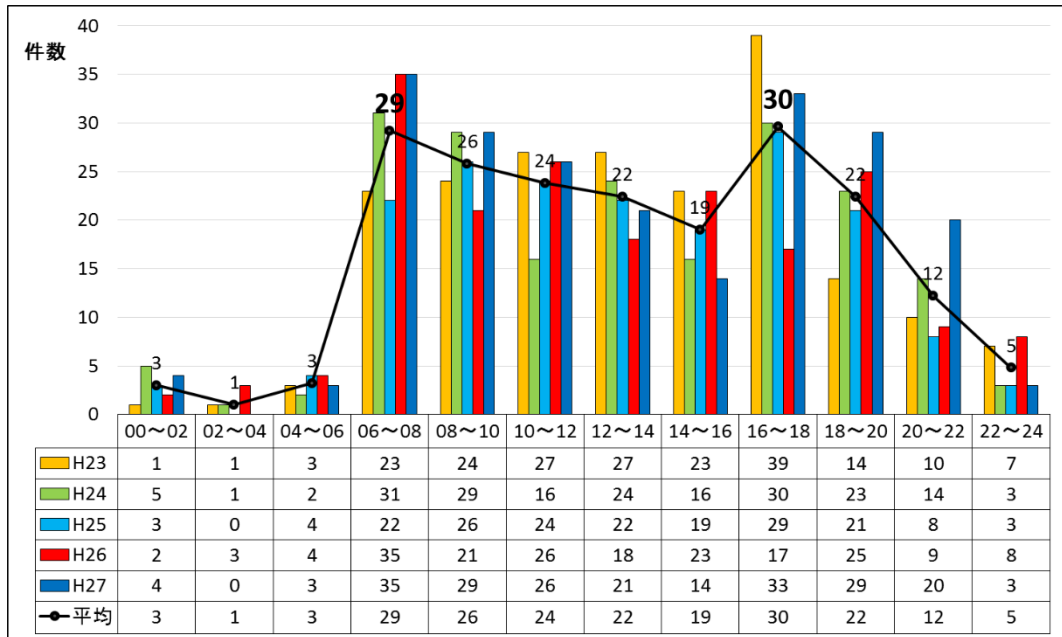
⑤岩沼市内で発生した過去 5 年間の月別の交通事故



(宮城県岩沼警察署より情報提供)

⑥を見ると、6時～8時の通勤・通学時間帯と16時～18時の帰宅時間帯に交通事故が多発する傾向にあります。

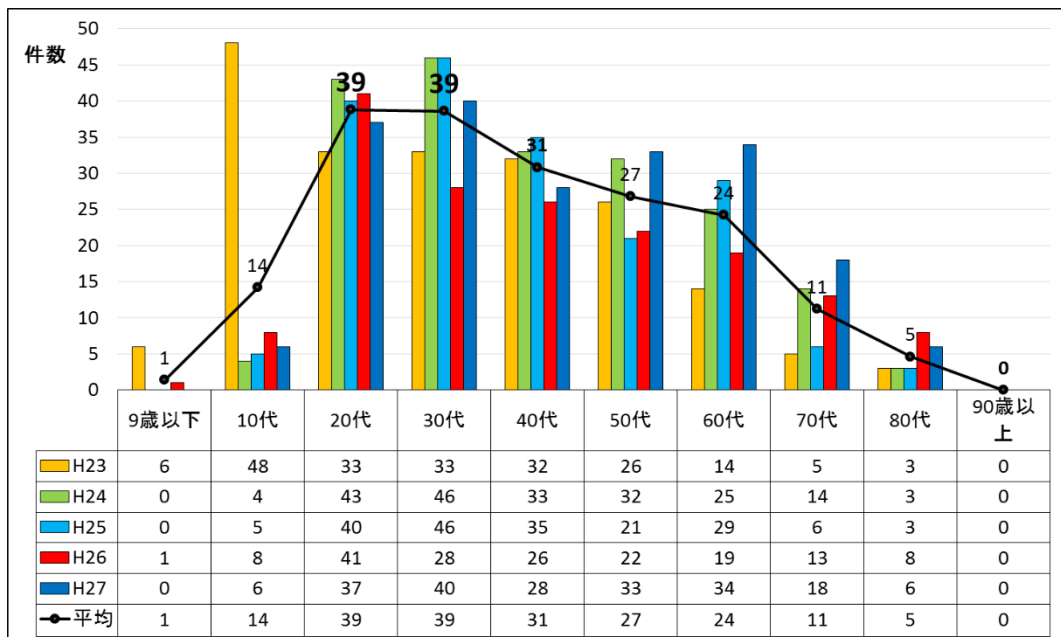
⑥岩沼市内で発生した過去5年間の時間帯別の交通事故



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑦を見ると、免許取得後で知識や技能が未熟な20代、運転に慣れてきた30代に交通事故が多いことが分かります。

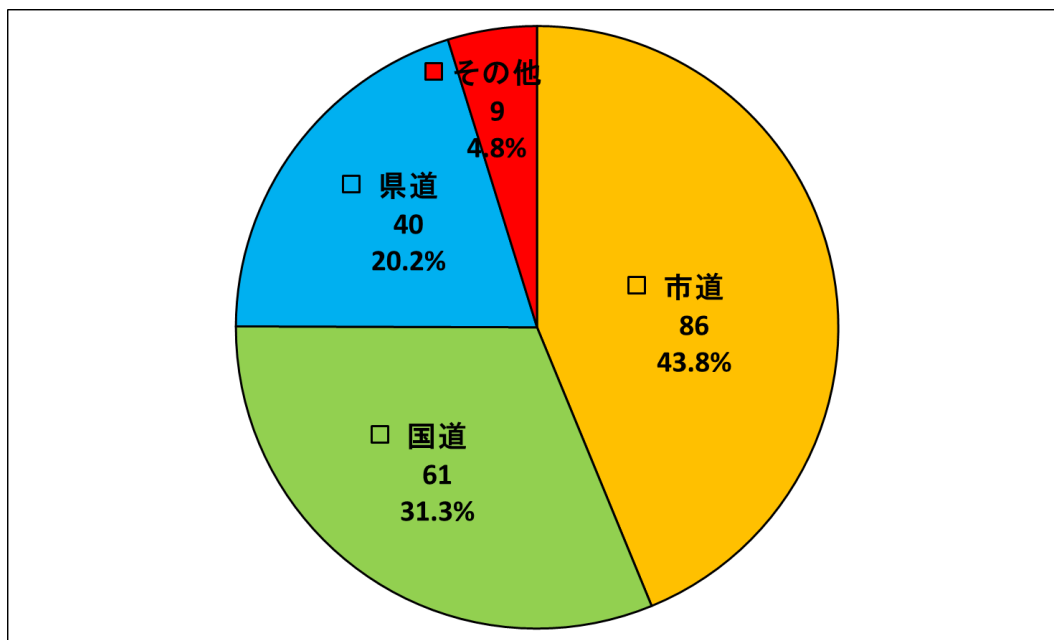
⑦岩沼市民が第1当事者となった過去5年間の年代別の交通事故



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑧を見ると、4割以上の交通事故が市道で発生しています。

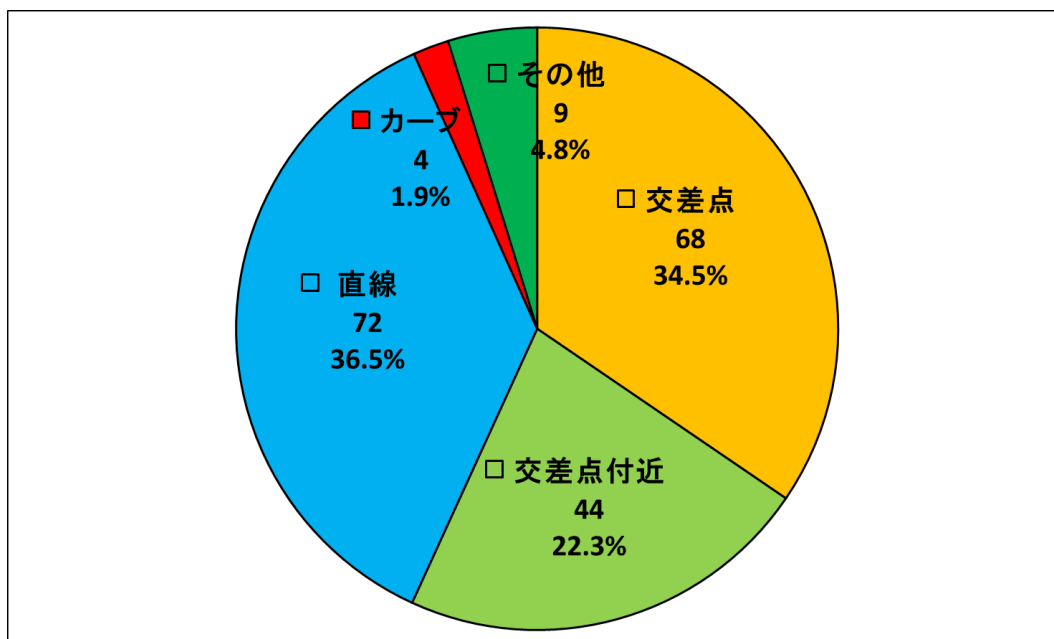
⑧岩沼市内で発生した道路別の交通事故（平成23～27年中の平均）



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑨を見ると、5割以上の交通事故が交差点・交差点付近で発生しています。

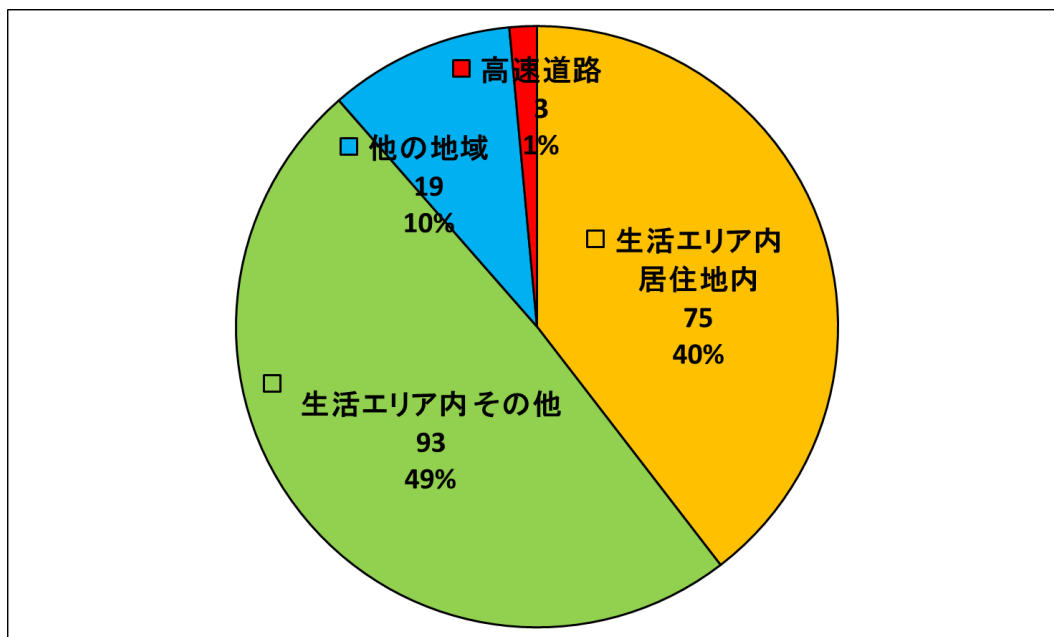
⑨岩沼市内で発生した道路形状別の交通事故（平成23～27年中の平均）



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑩を見ると、4割の交通事故が生活エリア内—居住地内で発生しています。

⑩岩沼市民が第1当事者となった発生場所別の交通事故（平成23～27年中の平均）



（宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋）

※ 生活エリア内とは、仙台都市圏（仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、亶理郡、宮城郡、黒川郡）のこと。

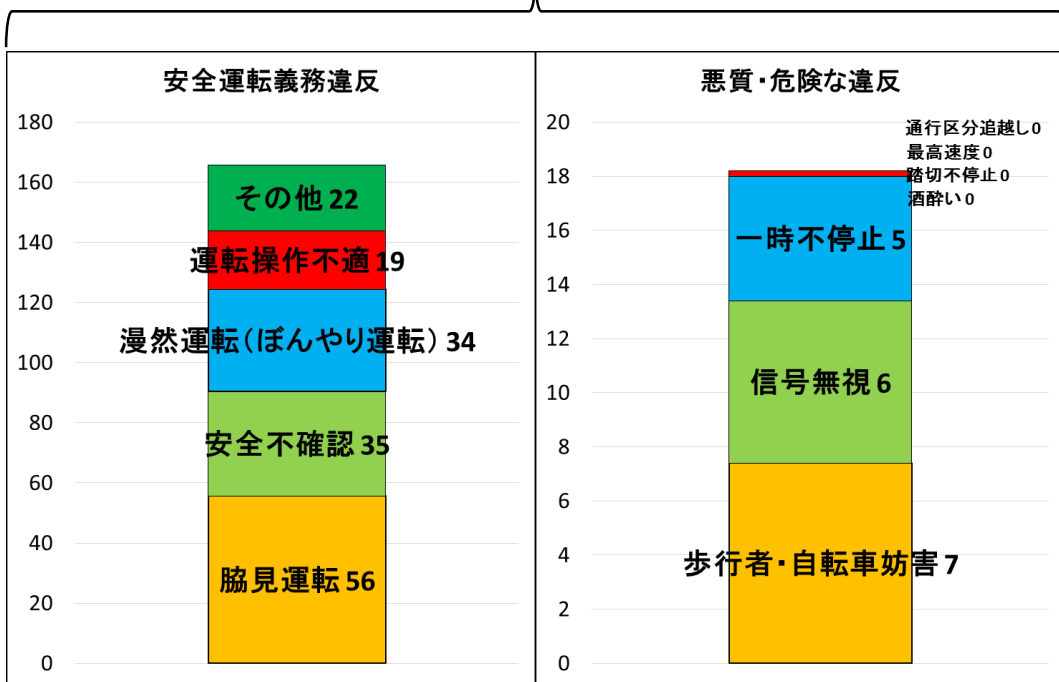
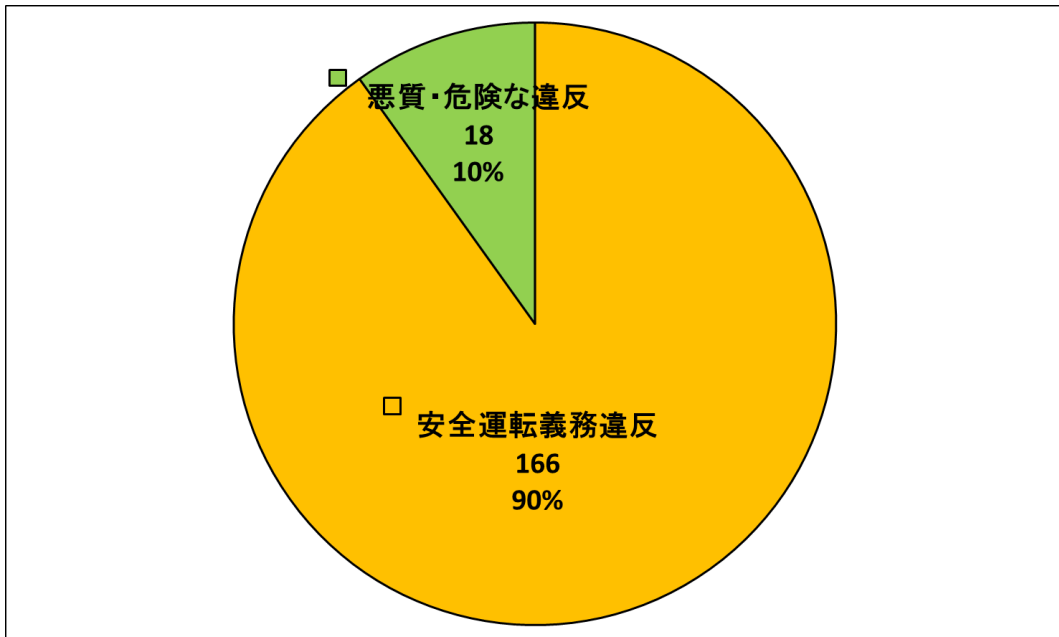
居住地内とは、岩沼市内のこと。

その他とは、岩沼市外の仙台都市圏のこと。

他の地域とは、仙台都市圏外のこと。

⑪を見ると、9割の交通事故が安全運転義務違反によるもので発生しており、その中でも脇見運転、安全不確認、漫然運転による交通事故が多いことが分かります。

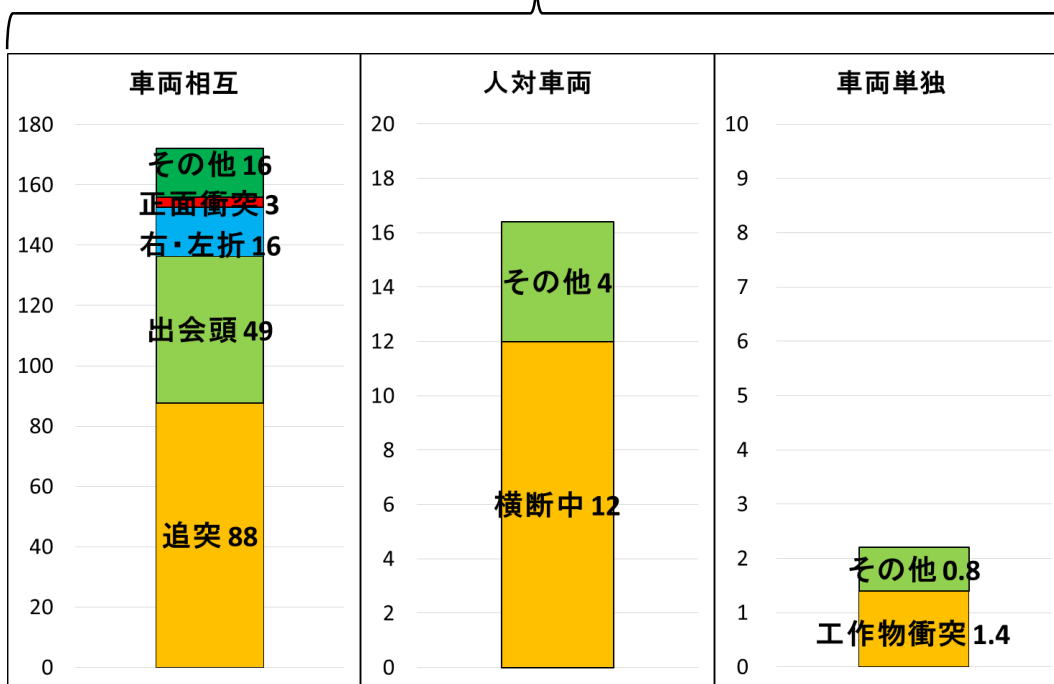
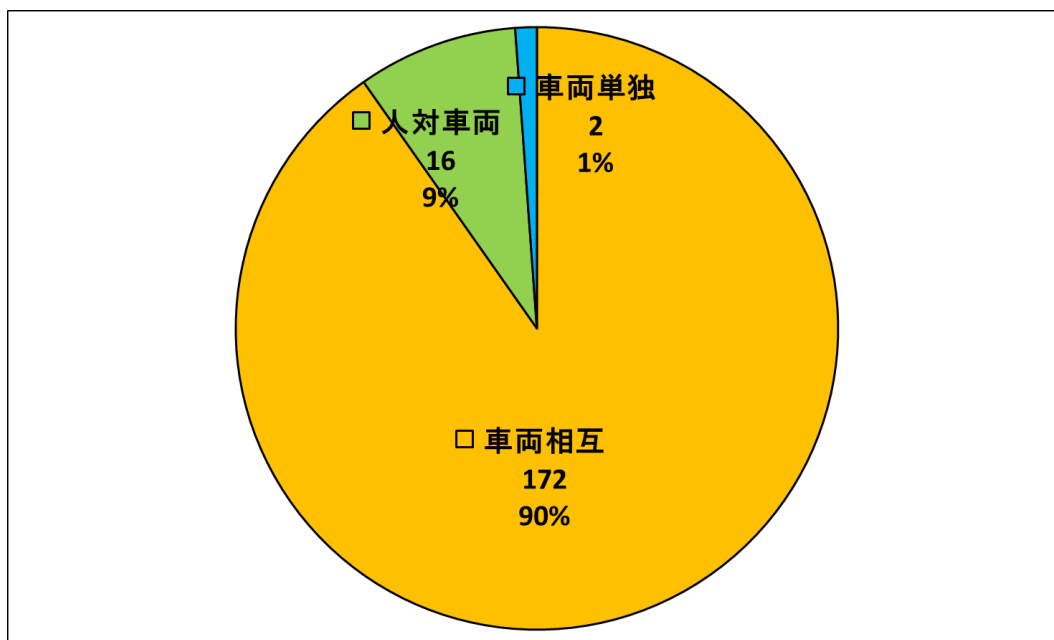
⑪岩沼市民が第1当事者となった違反別の交通事故（平成23～27年中の平均）



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑫を見ると、9割の交通事故が車両相互によるもので発生しており、その中でも追突、出会頭による交通事故が多いことが分かります。

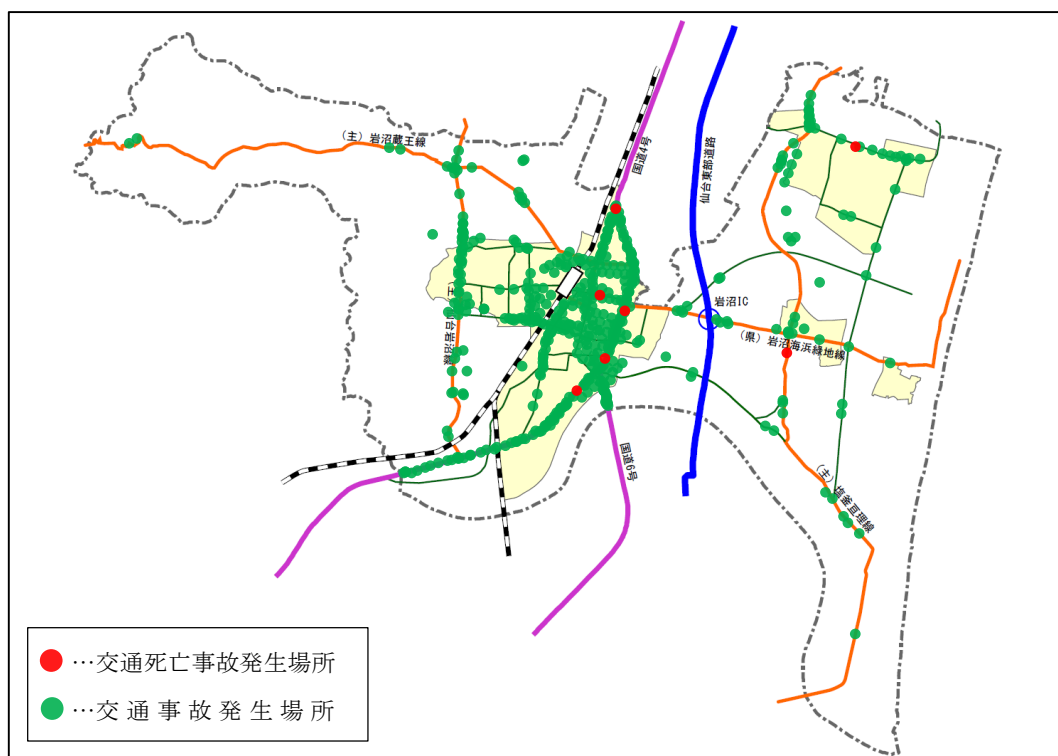
⑫岩沼市民が第1当事者となった事故類型別の交通事故（平成23～27年中の平均）



(宮城県警察本部 平成23年～27年版「わたしのまちからマナーアップ」抜粋)

⑬を見ると、国道・県道などの幹線道路で交通事故が多発しており、また、幹線道路付近においても交通事故が多発していることが分かります。

⑬岩沼市内で発生した平成 25～27 年中の交通事故マップ



(宮城県岩沼警察署より情報提供)

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く本計画期間中の道路交通事故の見通しは、経済社会情勢の動向、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加や高齢運転者の割合が増加することが予想されることから、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

3 交通安全計画における目標

- (1) 本計画期間中の交通事故死者数ゼロを目指します。
- (2) 平成 32 年度までに交通事故負傷者数 200 人以下を目指します。

安全・安心で快適なまちづくりのためには、交通事故のない社会を目指す必要があります。本市の過去 10 年間の交通事故死者数はゼロから 5 人で推移していますが、死者数をゼロにすることが全市民の願いであるため、交通事故死者数ゼロを目指します。

交通事故負傷者数については、過去 5 年間の交通事故負傷者数の平均 246 人から 2 割の減少を掲げ、交通事故負傷者数 200 人以下を目指します。

そのため、市を始めとする関係行政機関及び関係団体は、市民の理解と協力のもと、第 2 節に掲げる諸施策の方針を総合的かつ強力で推進します。

(参考)

○交通事故死者数の目標

	24 時間死者数の目標
国	2,500 人以下
宮城県	56 人以下

○交通事故死傷者数の目標

	死傷者数の目標
国	500,000 人以下
宮城県	9,700 人以下

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対策を考える視点

高齢者人口の増加等により、高齢者が関係した交通事故は増加傾向にあります。また、近年、安全不確認、脇見運転等の安全運転義務違反による事故が依然として多い状況です。更に、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車・自動車の運転中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

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)救助・救急活動の充実、(4)被害者支援の充実と推進といった4つの柱により、交通安全対策の実施を推進します。

その際、次の対策に係る5つの視点を明確にした上で対策を講じます。

視点① 高齢者及び子供の安全確保

本市においては、過去10年間の交通事故死者数における、高齢者の割合が約3割と高いこと、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

その際には、多様な高齢者の実態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べきであり、歩道の整備を始めとする生活道路対策のほか、高齢者事故の多くが歩行中及び自転車乗用中に多発している傾向に着目し、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動をより一層充実させることが重要です。

高齢運転者については、年々増加しており、今後も増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないための対策を強化することが喫緊の課題です。

また、加齢による身体機能の変化に関わらず、高齢者が安全に安心して外出や移動ができ、多様な人々が利用しやすいように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。

子供の交通事故については、減少傾向にありますが、安心して子供を生み、育てることができる社会を実現するためには、子供を交通事故から守る交通安全対策が一層必要であるため、通学路等において官民協働による通学路合同安全点検を推進し、その結果を反映した歩道の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

視点② 歩行者及び自転車の安全確保

自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することは重要であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層必要です。

このような情勢等を踏まえ、市街地の幹線道路等において歩道の整備による歩行空間

の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

さらに、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者に対する歩行者と自転車への保護意識の高揚を図る必要があります。

自転車利用者については、自転車の交通ルールやマナーに違反する行動が多く、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことに加え、規範意識の低下が認められること、また、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となることを踏まえ、より一層の交通安全教育等の充実を図る必要があります。

視点③ 生活道路における安全確保

市民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要であるため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、道路交通環境の整備促進、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、交通の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

視点④ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故が減少してきたところですが、安全運転義務違反による交通事故が依然として多いことから、これまでの諸対策に加えて、発生時間帯、場所、形態等のほか、既成概念にとらわれないあらゆるデータを活用したより効果的で実効性のある対策を推進していくことにより、更なる交通事故の減少を図る必要があります。

視点⑤ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の分析結果に基づい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努めるなど、市民が交通安全対策に関心を持ち、当該地域における安全・安心な社会の形成に自らの問題として積極的に参加するよう、市民の交通安全意識を醸成していく必要があります。

2 講じようとする施策の方針

(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、生活道路における安全対策をより一層推進することが必要です。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進します。

① 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

地域の協力を得ながら、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に、交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備を図り、きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、安全な道路交通環境の形成を推進します。

施 策 の 方 針	担 当
1.生活道路における交通安全対策の推進	
歩道の整備により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策を実施します。	道路管理者 警 察
道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。	警 察 道路管理者
交通事故の多いエリアでは、国の地方行政機関、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施するとともに、ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所の解消を推進します。	道路管理者 警 察 関係機関等
2.通学路等の交通安全対策の推進	
定期的な合同安全点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みをします。	学校教育課 道路管理者
通学路等において、防護柵の設置等の整備を図り、交通安全対策を積極的に推進します。	道路管理者
3.高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	
駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩行空間等の整備を推進します。	道路管理者

② 幹線道路における交通安全対策の推進

事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまで蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で、次の対策を推進します。

施 策 の 方 針	担 当
1.事故危険箇所対策の推進	
交通事故多発地点においては、歩道等の整備、交差点改良、視距（自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離）の改良、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標の設置、道路標識の高輝度化等の対策を推進するとともに、ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所の解消を推進します。	道路管理者 警 察
2.重大事故の再発防止	
社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査検証し、再発防止を図ります。	警 察 道路管理者 関係機関等
3.道路改良による交通事故防止対策の推進	
歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改良を推進します。	道路管理者 警 察

③ 交通安全施設等整備事業の推進

事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

施 策 の 方 針	担 当
1.歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	
通学路等における安全・安心な通行区間の確保を推進します。	道路管理者
2.道路交通環境整備への住民参加の促進	
「市長への手紙」等に基づき、道路利用者等の意見を道路交通環境の整備に反映します。	さわやか市政推進課 道路管理者 警 察
3.歩行者空間のバリアフリー化	
歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進します。	道路管理者

④ 自転車利用環境の総合的整備

施策の方針	担当
1.安全で快適な自転車利用環境の整備	
歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるという原則のもと、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備により、安全で快適な自転車利用環境の総合的な整備を推進します。	道路管理者 警察

⑤ 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、市民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

施策の方針	担当
1.公共交通機関利用の促進	
市民バスの運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等を行うことにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、市民バスの利用促進を図るための施策を推進します。	生活環境課
鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。	道路管理者

⑥ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

施策の方針	担当
1.災害に備えた道路の整備	
安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するための道路整備を推進します。	道路管理者
道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進します。	防災課 道路管理者

⑦ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

施策の方針	担当
1.子供の遊び場等の確保	
路上遊戯による交通事故の防止を図るため、公園や児童遊園の利用を促進します。	復興・都市整備課 子ども福祉課

2.道路法に基づく通行の禁止又は制限	
道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）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。	道路管理者

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けさせるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の痛みを思いやり、交通事故を起こさない、遭わないという意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、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特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動を促進します。

① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

施策の方針	担当
1.幼児に対する交通安全教育の推進	
幼稚園、保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。	子ども福祉課 関係機関等
指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進するとともに、紙芝居や視聴覚教材等の利用、親子での実習をするなど、分かりやすい指導に努めます。	子ども福祉課 生活環境課 関係機関等
2.小学生に対する交通安全教育の推進	
小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通	学校教育課 関係機関等

<p>ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。</p>	
<p>自転車の安全な利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布に努め、交通安全教室を一層推進します。</p>	<p>学校教育課 生活環境課</p>
<p>小学生が利用する実際の通学路を点検し、その実情に即した個別的な通学指導を実施します。</p>	<p>学校教育課</p>
<p>交通ボランティア等による小学生に対する通学時の安全な行動の指導を推進します。</p>	<p>生活環境課 関係機関等</p>
<p>3.中学生に対する交通安全教育の推進</p>	
<p>中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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、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。</p>	<p>学校教育課 関係機関等</p>
<p>参加・体験・実践型を中心とした自転車交通安全教室を積極的に開催し、自転車の安全利用に関する教育を充実・強化して、自転車利用時のルールやマナーの周知徹底を図ります。</p>	<p>学校教育課</p>
<p>4.高校生に対する交通安全教育の推進</p>	
<p>指定自動車教習所等においては、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を引き続き行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。</p>	<p>警 察 関係機関等</p>
<p>5.成人に対する交通安全教育の推進</p>	
<p>自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の若年運転者の交通安全教育を積極的に推進するとともに、成人全体における自転車の安全な利用についても積極的に推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>県公安委員会が行う各種講習、指定自動車教習所等は受講者の特性に応じた運転者教育を積極的に推進します。</p>	<p>警 察 関係機関等</p>
<p>6.高齢者に対する交通安全教育の推進</p>	
<p>加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させ、また、自転車の安全な利用について、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課</p>
<p>高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施するとともに、家庭訪問による指導等において、高齢者自身の交通安全に対する意識が向上されるよう高齢者の事故実態に応じた具体的な指導に努めます。</p>	<p>生活環境課 警 察 関係機関等</p>

② 効果的な交通安全教育の推進

施策の方針	担当
1.効果的な交通安全教育の推進	
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推進します。	警察 生活環境課
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・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、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。	警察 生活環境課 関係機関等
年齢や道路の利用形態に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教育機材等の充実を図るなど、効果的な教育手法の開発・導入に努めます。	警察 生活環境課

③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

施策の方針	担当
1.交通安全運動の推進	
市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。	生活環境課 警察 関係機関等
交通安全運動の重点は、高齢者・子供の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、夕暮れ時と夜間における交通事故防止、自転車の安全利用の促進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定します。	生活環境課 警察
地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア等の参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。	生活環境課 警察 関係機関等
2.自転車の安全利用の推進	
自転車を利用する場合は、車両としての交通ルールとマナーを遵守しなければならないことを理解させるため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用して、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。	警察 生活環境課

スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態で乗車することの危険性及び違反であることの周知・徹底を図ります。	警 察 生活環境課
夕暮れ時の時間帯から夜間にかけて、交通事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を促進します。	生活環境課 警 察
3.後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底	
シートベルトとチャイルドシー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とチャイルドシートの正しい着用の徹底を図るため、市、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。	警 察 生活環境課 関係機関等
4.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やLEDライト等の着用促進を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。	生活環境課 警 察
反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進するとともに、歩行中の高齢者に対しては、暗い色の服装である傾向にあることから、特に、その普及の促進を図ります。また、衣服や靴、かばん等の身の回り品への反射材用品の取付けを促進します。	生活環境課 警 察
5.飲酒運転根絶の推進	
飲酒運転をさせない環境を地域社会とともに作り上げる必要があるため、飲酒運転の危険性や飲酒運転による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します。	警 察 生活環境課 学校教育課
交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して飲酒運転根絶運動を推進します。	警 察 生活環境課 関係機関等
6.その他の普及啓発活動の推進	
加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に推進します。	警 察 生活環境課
高齢運転者の安全を確保するため、高齢運転者（70歳以上）に対しては、高齢運転者標識（高齢者マーク）の取付けを促進するとともに、他の年齢層に対しては、高齢運転者標識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。	警 察 生活環境課
高齢運転者による交通事故を防止するため、関係機関が連携し	警 察

て、運転経歴証明書制度の周知を積極的に行い、自動車等の運転に不安を有する高齢者の運転免許証の返納を促進します。	生活環境課 関係機関等
---	----------------

(3) 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、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等によ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整備を図るほか、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等を推進します。

① 救助・救急体制の整備

施策の方針	担当
1.救助体制の整備・拡充	
救助活動を円滑に実施するため、救助体制の整備・拡充を図ります。	消防機関
2.多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	
事故現場でそれぞれの任務と責任に応じ救護救出活動を行う行政機関、医師会等、消防団、民間協力者、事故関係者及び相互応援協定を締結している隣接消防機関との連絡体制の整備、救護訓練を行い、救助・救急体制の充実を図ります。	消防機関 医療機関
3.自動体外式除細動器の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	
自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進するため、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。	消防機関
教職員を対象とした、心肺蘇生法(AEDの取扱を含む)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、中学校等の保健体育において、止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当(AEDを含む)について指導の充実を図ります。	消防機関 学校教育課
4.救急救命士の養成・配置等の促進	
救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。	消防機関
医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員	消防機関

による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。	医療機関
5.救助・救急用資機材の整備の推進	
救助工作車、救助資機材の整備及び高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。	消防機関
6.ドクターヘリ等による救急業務の推進	
消防防災ヘリコプターとドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。	消防機関
7.救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	
救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。	消防機関

② 救急関係機関の協力関係の確保等

施策の方針	担当
1.救急関係機関の協力関係の確保等	
救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図るとともに、医師の判断を直接救急現場に伝えられるようにするシステム(ホットライン)や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等の活用を推進します。	消防機関 医療機関
多くの被害者が生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、行政機関、医師会等、消防団、民間協力者、事故関係者及び相互応援協定を締結している消防機関の活用を推進します。	消防機関 医療機関

(4) 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、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談先の情報提供を積極的に行います。

① 交通事故相談活動の推進

施策の方針	担当
1.交通事故相談活動の推進	
県の交通事故相談所等を活用し、交通事故相談活動を推進するため、市のホームページや広報誌の積極的な活用により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故被害者に対し広く相談の機会を提供します。	警察 生活環境課

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況

本市における踏切事故の状況は、平成17年に館野踏切にて死亡事故が発生し、翌年の平成18年には千貫街道踏切にて重傷事故が発生しました。以降、本市において踏切事故は発生していませんでしたが、平成28年2月に杉堤踏切にて死亡事故が発生しました。

2 交通安全計画における目標

本計画期間中の踏切事故件数ゼロを目指します。

踏切道における安全と円滑を図るため、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策の方針を総合的かつ積極的に推進することにより、本計画期間中の踏切事故件数ゼロを目指します。

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、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであるため、道路管理者と鉄道事業者が連携して、各踏切の状況を踏まえた踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に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 講じようとする施策の方針

施 策 の 方 針	担 当
(1) 踏切道の構造の改良の促進	
踏切道内において歩行者と自動車等が交錯することがないように事故抑止効果の事故対策として効果の高い構造への改良を推進します。	道路管理者
踏切の視認性の向上や脱輪防止の対策、踏切内をカラー塗装し車両と歩行者の通行区分を明瞭にすることで、歩行者の安全を確保するなどの改良を促進します。	道路管理者
(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	
自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。	生活環境課 警 察 関係機関等
学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。	学校教育課
踏切事故による被害者等への支援についても、県の交通事故相談所等を活用し、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。	警 察 生活環境課
踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。	道路管理者

用語解説

○ 安全運転管理者

道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者。

○ 安全運転義務違反

交通違反の1つで、他人に危害を及ぼすような速度、あるいは、方法で運転すること。違反者は免許点数の減点や反則金などの行政処分を受ける。道路交通法第70条に規定されている。

○ 高規格救急自動車

救急救命士が搭乗し、特定行為などを行うための資機材の積載及び活動スペースを確保するため、標準型救急車に比べ室内も広がっている。

○ 交通安全施設

道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、広く、道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋等）、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等が含まれる。

○ 自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外

②車道は左側を通行

③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

④安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）

⑤子供はヘルメットを着用

○ 第1当事者

最初に交通事故に関与した車両等（列車含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

○ TDM (Transportation Demand Management の略：交通需要マネジメント)

自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。

○ ビッグデータ

インターネットをはじめとする各種の情報システム上に蓄積される膨大な量のデジタルデータ。

○ メディカルコントロール

救急患者を現場から医療機関へ搬送するあいだに医師以外の者（救命救急士を含む救急隊員）が医療行為を実施する場合、医師が必要な処置を指示あるいは指導して、それらの医行為の質を保障することである。