

第 11 次 岩手県交通安全計画 〔素案〕

(令和3年度～令和7年度)

令和3年〇月

岩手県交通安全対策会議

まえがき

本県では、昭和 46 年に第 1 次岩手県交通安全計画を作成して以来 5 年を周期に、これまで 10 次・50 年にわたり交通安全計画を作成し、国、県、市町村及び関係機関・団体等が一体となって道路交通や鉄道交通の安全、踏切道における交通の安全を図るため、交通安全対策を推進してきた。

その結果、交通死亡事故件数は過去最高の昭和 48 年をピークに減少に転じ、死者数は第 10 次計画期間中の令和元年には最少の 45 人となった。また、発生件数、傷者数は平成 16 年から 17 年連続で減少しており、発生件数は第 10 次計画の最終年となる令和 2 年には、統計上の過去最少である 1,658 件となった。

しかしながら、人口 10 万人当たりの死者数が 3.75 人と全国を大きく上回っていることに加え、致死率（死傷者数に占める死者の割合）が直近 5 年間の平均で 2.2%と全国に比べて約 3.1 倍となるなど、厳しい交通情勢は続いている。また、鉄道交通においては、第 10 次計画期間中の乗客死者数ゼロを継続し、踏切事故件数も平成 30 年から 3 年連続ゼロとなったが、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

さらに、本県においては、東日本大震災津波からの復興が進み、新しい道路やまちの整備、被害を受けた鉄道の全線開通により、通勤・通学、通院等の日常生活の移動や観光客の利用など、本県の陸上交通をめぐる環境は変化している。また、今後更に高齢化や人口減少、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、市町村及び関係機関・団体のみならず、県民一人ひとりが交通事故のない安全な社会を目指して、取り組んでいく必要がある。

「第 11 次岩手県交通安全計画」は、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、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施策の大綱と目標を定めたものである。

この計画に基づき、県、市町村及び関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力で推進していくこととする。

※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 道路交通の安全 -----	5
第1節 道路交通の安全についての目標 -----	6
1 道路交通事故の現状と今後の見通し -----	6
(1) 道路交通事故の現状 -----	6
(2) 道路交通事故の見通し -----	9
2 第11次交通安全計画における道路交通の目標 -----	10
第2節 道路交通の安全についての対策 -----	11
1 今後の道路交通安全を考える視点 -----	11
<重視すべき視点> -----	11
(1) 高齢者及び子どもの安全確保 -----	11
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 -----	12
(3) 生活道路における安全確保 -----	12
(4) 先端技術の活用推進 -----	12
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 -----	13
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進 -----	13
2 講じようとする施策〈8つの柱〉 -----	14
(1) 道路交通環境の整備 -----	14
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 -----	14
イ 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 -----	15
ウ 幹線道路における交通安全対策の推進 -----	15
エ 交通安全施設等の整備事業の推進 -----	18
オ 高齢者等の移動手段の確保・充実 -----	20
カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 -----	20
キ 無電柱化の推進 -----	20
ク 効果的な交通規制の推進 -----	20
ケ 自転車利用環境の総合的整備 -----	21
コ I T Sシステムの活用 -----	21
サ 交通需要マネジメントの推進 -----	22
シ 災害に備えた道路交通環境の整備 -----	23
ス 総合的な駐車対策の推進 -----	23
セ 道路交通情報の充実 -----	24
ソ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 -----	25
(2) 交通安全思想の普及徹底 -----	26
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 -----	26
イ 効果的な交通安全教育の推進 -----	28
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 -----	28
エ 交通指導員等の育成・強化 -----	31
オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 -----	31
(3) 安全運転の確保 -----	31
ア 運転者教育等の充実 -----	31
イ 運転免許制度の改善 -----	33

ウ	安全運転管理の推進	33
エ	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	33
オ	交通労働災害の防止等	35
カ	道路交通に関連する情報の充実	35
(4)	車両の安全性の確保	36
ア	自動運転車の安全対策・活用の推進	36
イ	自動車アセスメント情報の提供等	37
ウ	自動車の検査及び点検整備の充実	38
(5)	道路交通秩序の維持	39
ア	交通指導取締りの強化等	39
イ	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	40
ウ	暴走族等対策の推進	40
(6)	救助・救急活動の充実	41
ア	救助・救急体制の整備	41
イ	救急医療体制の整備	42
ウ	救急関係機関の協力関係の確保等	43
(7)	被害者支援の充実と推進	43
ア	無保険（無共済）車両対策の徹底	43
イ	損害賠償の請求についての援助等	44
ウ	交通事故被害者支援の充実強化	44
(8)	交通事故分析の高度化の推進	44
○	指標一覧	45
第2章	鉄道交通の安全	47
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	
1	鉄道事故の状況等	48
2	近年の運転事故の特徴	48
3	第11次交通安全計画における鉄道交通の目標	49
第2節	鉄道交通の安全についての対策	
1	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	49
2	講じようとする施策<8つの柱>	49
(1)	鉄道交通環境の整備	49
ア	鉄道施設等の安全性の向上	49
イ	運転保安設備等の整備	50
(2)	鉄道交通の安全に関する知識の普及	50
(3)	鉄道の安全な運行の確保	50
ア	保安監査等の実施	50
イ	運転士の資質の保持	50
ウ	安全上のトラブル情報の共有・活用	50
エ	気象情報等の充実	51
オ	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	51
カ	計画運休への取組	51
(4)	鉄道車両の安全性の確保	51

(5) 救助・救急活動の充実	-----	51
(6) 被害者支援の推進	-----	52
(7) 鉄道事故等の原因究明と再発防止	-----	52
(8) 研究開発及び調査研究の充実	-----	52
第3章 踏切道における交通の安全	-----	53
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	-----	54
2 近年の踏切事故の特徴	-----	54
3 第11次交通安全計画における踏切道の目標	-----	55
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	-----	55
2 講じようとする施策<4つの柱>	-----	55
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備	-----	55
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	-----	55
(3) 踏切道の統廃合の促進	-----	56
(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-----	56

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、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、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。

東日本大震災津波によって多くの尊い命を失った本県においては、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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、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ないが、交通安全対策基本法が制定されてから半世紀を経た今、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、更なる一步を踏み出さなければならない。

【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は、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る。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。

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。

【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。

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。

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、①道路交通、②鉄道交通、③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く。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析を行い、これを情報発信することなどにより、県民一人ひとりの理解と協力の下、強力に推進する。

第1に、人間に係る安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、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県民一人ひとりが、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させる。

第2に、交通機関に係る安全対策としては、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。

第3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、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、施設の老朽化対策等を図る。

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、市街地の幹線道路等の歩道整備を積極的に行う。

2 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

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^{※1}）の活用は、人間の認知・判断等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。このようなことから、交通管制の高度化及び救助・救急活動の迅速化が可能となる高度道路交通システム（ITS^{※2}）の取組等を推進する。

※1 ICT (Information and Communications Technology)

情報や通信に関連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。

※2 ITS (Intelligent Transport Systems)

情報技術を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決を図る新しい交通システム。渋滞情報と連動した高度なナビゲーションシステム（VICS）や自動料金収受システム（E

また、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・分析の充実を推進する。

(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、交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

県、市町村、地域の民間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県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する。

(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、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、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、地震や津波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。

(5) 公共交通機関等における一層の安全の確保

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等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、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を促進する。

T C) など、いくつかの要素技術から成る。

参考 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成 29 年 3 月）によると、道路交通事故による経済的損失は、14 兆 7,600 億円と算定された。

これは、1 年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものである。

<交通事故による経済的損失>

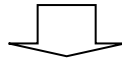
		損失額（十億円）
金銭的損失		
人的損失		1,304
物的損失		1,796
事業主体の損失		92
各種公的機関等の損失		829
非金銭的損失		
死傷損失		10,739
合計		14,760

(注) 本調査研究は平成 26 年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成 26 年の交通事故による死者数(5,589 人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成 26 年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用した。

第1章 道路交通の安全

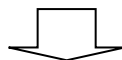
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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。



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30人以下にする。
- 令和7年までに年間の重傷者数を210人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

< 6つの視点 >

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



< 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 交通事故分析の高度化の推進

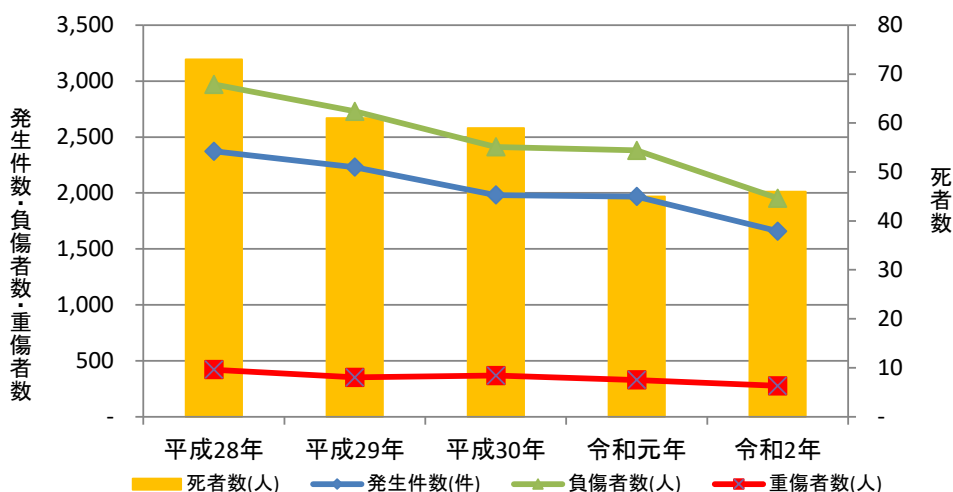
第1節 道路交通の安全についての目標

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

県では、第10次岩手県交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数を50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結果、令和元年には昭和29年以降で最少の死者数45人、令和2年には死者数46人と目標を達成し、死傷者数及び発生件数についても令和2年に目標を達成した。

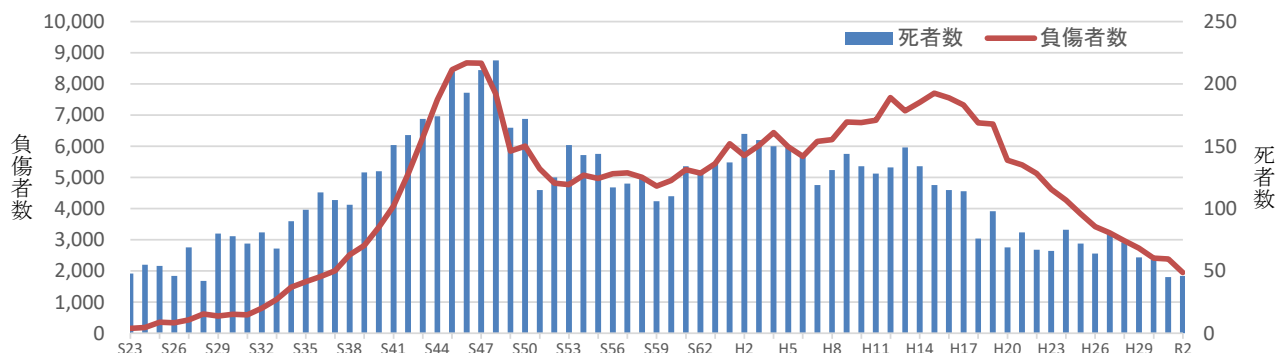
岩手県内の道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



※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。

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)	2,373	2,231	1,982	1,968	1,658
死者数(人)	73	61	59	45	46
負傷者数(人)	2,971	2,730	2,412	2,380	1,953
重傷者数(人)	420	351	367	328	276

【昭和23年から令和2年までの死者数・負傷者数の推移】



【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実数値

第1次岩手県交通安全計画（昭和46年度～50年度） 目標：交通事故の増加傾向の抑止に努める。実数値：昭和46年 193人・昭和50年 172人
第2次岩手県交通安全計画（昭和51年度～55年度） 目標値：昭和48年死者数219人の半減を目指す。実数値…昭和55年 144人
第3次岩手県交通安全計画（昭和56年度～60年度） 目標値：年間死者数 103人以下 実数値：昭和60年 110人
第4次岩手県交通安全計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：年間死者数 98人以下 実数値：平成2年 160人
第5次岩手県交通安全計画（平成3年度～7年度） 目標値：年間死者数 120人以下 実数値：平成7年 119人
第6次岩手県交通安全計画（平成8年度～12年度） 目標値：年間死者数 106人以下 実数値：平成12年 133人
第7次岩手県交通安全計画（平成13年度～17年度） 目標値：年間死者数 106人以下 実数値：平成17年 114人
第8次岩手県交通安全計画（平成18年度～22年度） 目標値：年間死者数 83人以下 実数値：平成22年 67人
第9次岩手県交通安全計画（平成23年度～27年度） 目標値：年間死者数 50人以下 実績値：平成27年 80人
第10次岩手県交通安全計画（平成28年度～令和2年度） 目標値：年間死者数 50人以下 実績値：令和2年 46人 目標値：年間発生件数 1,900件以下 実績値：令和2年 1,658件 目標値：年間死傷者数 2,400人 実績値：令和2年 1,999人

《県内の直近5年間における交通死亡事故の特徴》

① 全国に比べて致死率が高い

県内の死傷者数に占める死者の割合は、直近5年間の平均で2.2%となっており、全国平均0.7%に比べて約3.1倍となっている。

・致死率（死者数÷（死者数+負傷者数）×100）

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
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%
全国比	4倍	約3.7倍	約3.4倍	約2.7倍	約2.9倍	約3.1倍

② 高齢死者の比率が高い

死者数に占める高齢死者の比率は、直近5年間の平均で約6割（63.0%）を占め、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る。

・高齢者死者数と構成率

区分	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)	73	61	59	45	46	56.8
うち高齢者(人)	49	28	40	31	31	35.8
構成率(県)	67.1%	45.9%	67.8%	68.9%	67.4%	63.0%
構成率(全国)	54.8%	54.7%	55.7%	55.4%	56.2%	55.3%

・高齢ドライバーが第1当事者の死亡事故

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
死亡事故件数(件)	70	55	58	44	46	54.6
うち高齢ドライバーが第1当事者(件)	20	16	19	18	18	18.2
構成率	28.6%	29.1%	32.8%	40.9%	39.1%	33.3%

③ 道路横断中の歩行者事故が多い

歩行中の交通事故による死者のうち、道路横断中の事故が、直近5年間の平均で約8割(77.9%)と高い比率を占めている。

・道路横断中の歩行者事故

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
歩行者死者数(人)	24	22	22	18	9	19.0
うち道路横断中(人)	22	15	19	10	8	14.8
構成率	91.7%	68.2%	86.4%	55.6%	88.9%	77.9%

④ 夕暮れ時間帯における発生が多い

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3割(30.0%)を占めている。

・夕暮れ時間帯の交通死亡事故

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
死亡事故発生件数(件)	70	55	58	44	46	54.6
うち夕暮れ時の発生件数(件)	26	22	15	5	14	16.4
構成率	37.1%	40.0%	25.9%	11.4%	30.4%	30.0%

⑤ 後部座席のシートベルト着用率が低い

運転席、助手席のシートベルト着用率は高いものの、後部座席の着用率は、直近5年間の平均で約4割(41.5%)であり、後部座席同乗中の死者18人のうち、シートベルト非着用者は11人と約6割(61.1%)を占めている。

・一般道におけるシートベルト着用率(警察庁/日本自動車連盟(JAF)調査 抜粋)

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
運転席(%)	99.6	99.7	99.5	99.7	99.7	99.6
助手席(%)	96.8	98.3	97.7	98.3	96.9	97.6
後部座席(%)	36.1	36.5	44.7	43.5	46.7	41.5
後部座席(全国平均)(%)	36.0	36.4	38.0	39.2	40.3	38.0

・交通事故死者のシートベルトの着用、非着用（後部座席）

区分 / 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年合計
着用(人)	3	2	0	1	1	7
非着用(人)	7	0	1	2	1	11

⑥ 自転車乗用中の交通事故による死者数は減少傾向

直近 5 年間の全事故に占める自転車が関係する事故の割合は、年間平均で約 1 割（11.2%）とほぼ横ばいである。

・自転車が当事者となった事故件数

区分(件) / 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
交通事故件数	2,373	2,231	1,982	1,968	1,658	2,042.4
自転車事故件数	266	252	189	248	187	228.4
構成率	11.2%	11.3%	9.5%	12.6%	11.3%	11.2%
死者数(人)	8	4	5	7	4	5.6

⑦ 飲酒運転による交通事故件数は横ばい

直近 5 年間の飲酒運転による交通事故件数や死者数については、平成30年と令和元年は減少したが、令和 2 年に増加した。

・飲酒運転による交通事故件数

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
交通事故件数	2,373	2,231	1,982	1,968	1,658	2,042.4
うち飲酒による事故件数	25	30	25	22	27	25.8
構成率	1.1%	1.3%	1.3%	1.1%	1.6%	1.3%
死者数	2	4	2	1	4	2.6

(2) 道路交通事故の見通し

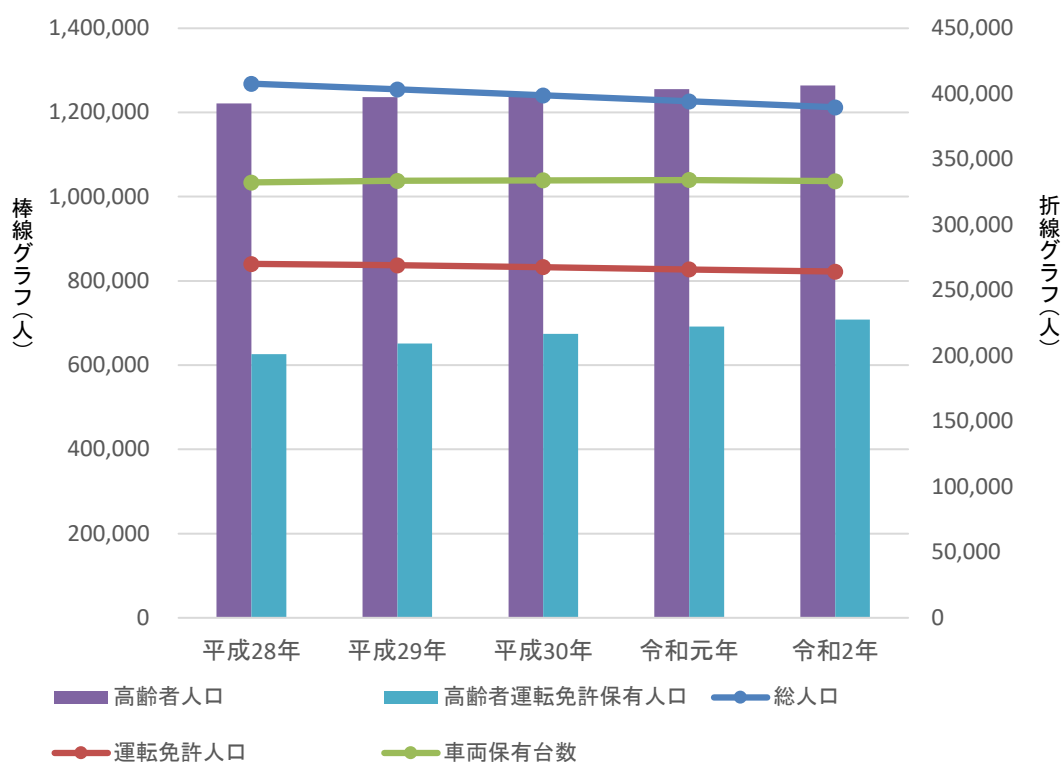
道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じさせ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想される。

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あるが、本県の特徴として、高齢者人口の増加や県土が広いことによる車依存の傾向が影響すると見込まれる。

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 割を占めている。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毎年約 3 % 増加している。

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。

岩手県内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)	1268,083	1254,807	1240,522	1226,430	1,212,201
運転免許人口	840,409	837,039	832,716	827,146	822,139
車両保有台数	1033,604	1037,633	1038,799	1039,609	1036,929
高齢者人口	392,662	397,507	401,196	403,563	406,276
高齢者免許人口	201,324	209,483	216,848	222,374	227,716

※総人口、高齢者人口…各年 10 月 1 日現在(岩手県「令和2年岩手県人口移動報告年報」抜粋)

※車両保有台数…各年 10 月末現在(国土交通省「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

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、国の目標を踏まえ、以下のとおり設定することとする。

令和7年までに年間の死者数を30人以下にする。

令和7年までに年間の重傷者数を210人以下にする。

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する。

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る。交通事故発生件数、負傷者数も17年連続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、高齢者死者数の構成率は直近5年の平均で約6割（63.0%）と、全国と比較しても高く推移している。

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する。

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、⑧交通事故分析の高度化の推進の8つの柱により、交通安全対策を推進する。

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する。

<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、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必要がある。

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交通安全教育等の対策を講ずる。

(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、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。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路の安全対策については、自動車の走行速度と通り抜け利用の抑制を図るためのゾーン 30 の設定に加え、物理的デバイスのハンプなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進める。

また、可搬式速度違反自動取締装置の整備による生活道路における適切な交通指導取締りの実施や、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、その進め方も留意していく必要がある。

(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る。

今後も、サポカー・サポカーS^{※3}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、レベル3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る。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

また、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

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、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施して交通事故の減少を図っていく必要があり、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する。

(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、地域住民の交通安全対策への関心を高め、県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て、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。

※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。

2 講じようとする施策〈8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増加傾向にある生活道路における安全対策を一層推進することが必要であり、効果的・効率的な対策を推進する。

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する。

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る。

身近な道路の交通安全対策に県民が参加できる機会を活用した地域・住民の参画や主体的な取組を推進する。

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交通環境整備を図る。

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

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

- ① 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の整備を推進する。
- ② 生活道路を中心とした見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良、光ビーコン^{※4}・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。
- ③ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）の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する。
- ④ 道路幅員が狭い生活道路において活用可能な可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、効果的な取締りを推進する。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察、教育委員会】

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、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。

※4 光ビーコン

光（目には見えない近赤外線）を用いて、カーナビ等車載機との双方向通信を行うもの。車両の存在を感知する感知機としての機能も併せ持つ。

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推進する。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

- 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等を図る。
- ③ 高齢者、障がい者等の安全な移動を支援するため、Bluetooth を活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化 P I C S）の整備を検討する。

イ 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課】

高規格幹線道路（自動車の高速交通を確保するための自動車専用道路であり、高速自動車道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

ウ 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

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課】

- 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など、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。

(イ) 事故危険箇所対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察、東日本高速道路】

- 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 県内の特徴として、正面衝突による重大事故の発生が多いことから、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)、ランブル・ストリップス(写真4)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、信号灯器のLED化や道路標識の高輝度化など、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等の整備を推進する。

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が通過した際に、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ほみ出しを知らせるもの

(ウ) 幹線道路における交通規制

【県警察】

- ① 一般道路においては、交通の安全と円滑化を図るため、速度規制をはじめとする各種交通規制の見直しを行う。
- ② 高速自動車国道等では、交通流量の変化、交通安全施設の整備状況、交通事故発生状況等を勘案して、交通規制の見直しを行うとともに、交通事故、異常気象時は、その状況に即して臨時交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(エ) 重大事故の再発防止

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路建設課、道路環境課、県警察】

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、同様な事故の再発

防止を図る。

(オ) 適切に機能分担された道路網の整備

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

- ① 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、高規格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 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- 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、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- ④ 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。
- ⑤ 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、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、それぞれの交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。

(カ) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

【東日本高速道路、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路環境課、県警察】

- ① 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に行う。
- ② 道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しを防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置、ワイヤロープの設置など分離対策の強化を図る。
- ③ 逆走及び歩行者、自転車等の立入事案による重大事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど総合的な事故防止対策を推進する。
- ④ 事故や故障による停車車両の早期撤去による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- ⑤ 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者への適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS^{※5}）及びETC2.0^{※6}等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報を提供する。
- ⑥ 高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

※5 VICS (Vehicle Information and Communication System)

FM多重放送や道路上の発信機から受信した交通情報を図形・文字で表示するシステムのこと。VICSセンターで編集・処理された渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションシステムに用意されている地図の上に重ね書きして表示する。

※6 ETC2.0

これまでのETC（高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪車に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能になる、など、進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、ITS推進に大きく寄与するシステム。

(キ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

- 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、道路の改築事業を推進する。
- 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箇所への導入等を推進する。
- 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 交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置及び路上駐停車対策等を実施する。
- ⑤ 交通混雑が著しい中心部、鉄道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、歩行者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。
- 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、歴史的地区への誘導路等の整備を体系的に推進する。

(ク) 交通安全施設等の高度化

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、都市計画課、県警察】

- 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化を推進する。
- 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、標識整備を推進する。

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理

【県警察】

信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

特に横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう適切な管理を行う。

(イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

- 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する。
- 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る歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(ウ) 幹線道路対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、県警察】

死傷事故の発生状況から事故危険区間等を選定し、事故原因の検証に基づいた信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

(エ) 交通円滑化対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

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する。

(オ) ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

【県警察】

- ① 信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、通過時間の短縮を図る。
- ② 新交通管理システム（UTMS^{※7}）の導入を図るとともに、道路交通情報の収集・提供の充実を図る。

(カ) 道路交通環境整備への県民参加の促進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、県警察】

- ① 県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る。
- ② 安全な道路交通環境の整備に当たっては、「標識BOX^{※8}」、「信号機BOX^{※9}」、「道の相談室^{※10}」等を活用し、県民が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映させる。
- ③ 行政と県民の連携による交通安全対策を推進するため、県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する。

(キ) 連絡会議等の活用

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路建設課、道路環境課、県警察】

「岩手県道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用し、施策の企画、評価、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る。

※7 UTMS (Universal Traffic Management Systems)

高度交通管制システムを中核として、AMIS（交通情報提供システム：交通管制センターに収集された交通情報を、情報板、カーラジオ、カーナビゲーションなどをはじめとするさまざまなメディアを通して提供する。）、PTPS（公共車両優先システム：バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行い、バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援する。）、MOC S（車両運行管理システム：個々の事業車両の走行位置や時刻などの情報を事業者提供し、バス事業、貨物輸送事業、清掃事業などの事業者が、自社車両の運行管理を適切に行えるように支援する。）、DSSS（安全運転支援システム：ドライバーが視認困難な位置にある自動車、二輪車、歩行者を、各種感知機が検出し、その情報を、車載装置や交通情報板などを通して提供し、ドライバーが安全に運転できるように支援する。）等からなる総合交通管理システム。

※8 標識BOX

はがき、インターネットを利用して、道路を利用する皆さんから案内標識、規制標識に関する意見を受け付けるもの。

※9 信号機BOX

インターネットを利用して、道路を利用する皆さんから信号機に関する意見を受け付けるもの。

※10 道の相談室

管轄を問わず、幅広く道路の相談を電話やインターネットで受け付け、解決を図るもの。

オ 高齢者等の移動手段の確保・充実

【東北運輸局、ＪＲ東日本、三陸鉄道、ＩＧＲいわて銀河鉄道、交通政策室、長寿社会課】

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。

公共交通事業者が行う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。

カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課】

高齢者や障害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、視覚障害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。

キ 無電柱化の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、都市計画課】

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する。

緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置（道路法第37条による道路の占有制限）の展開を図るとともに、固定資産税の特別措置の創設や防災・安全交付金による重点的支援を実施する。

直接埋設や小型BOX活用方式など低コスト手法の導入・普及促進の仕組みの構築に着手する。

地上機器の民有地への設置など地域の協力が得られ、また、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築することで地域との連携を強化し、事業を推進する。

ク 効果的な交通規制の推進

【県警察】

交通流・量の状況など地域の実態等に応じ、規制内容がより合理的なものになるよう、既存の交通規制の見直しに努める。

(ア) 地域の特性に応じた交通規制

- ① 幹線道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した最高速度規制を実施する。
- ② 生活道路においては、歩行者等の安全確保を最優先とし、速度抑制や通り抜け対策のため、最高速度規制、進行方向別通行区分等の交通規制を強化する。
- ③ 交通実態や駐車需要を十分に踏まえた、きめ細やかな駐車規制を実施する。

(イ) 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、交通規制や交通管制について恒常的な点検・見直し

を図るとともに、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る。

また、路線バス等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する。

(ウ) より合理的な交通規制の推進

- ① より合理的な交通規制を推進するため、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う。
- ② 道路交通環境の実態に即した信号機の新設、廃止等を推進する。
- ③ 中心市街地エリア、商業集積エリアを対象に、貨物自動車等の荷捌きや客待ち駐車に関連した対策を推進する。

ケ 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

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、消防安全課、県警察】

- 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、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する。
- ② 自転車を安全で快適に利用するための環境を創出するため、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行区間等の整備を推進する。
- ③ 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、道路管理者と県警察が連携し、適切な道路標識及び道路標示等の設置・運用を推進する。
- ④ 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、広報啓発を積極的に推進する。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、県警察、JR東日本、三陸鉄道、IGRいわて銀河鉄道】

放置自転車等の問題解決のため、市町村、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が協力して整理、撤去等を推進する。

自転車等の駐輪需要の多い地域を中心に、路外・路上の駐輪場等の整備を推進する。

コ ITSシステムの活用

(ア) 道路交通情報通信システムの整備

【東北総合通信局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、県警察】

- ① 交通監視カメラ、車両感知器など既存設備による情報収集体制の充実を図る。
- ② リアルタイムで渋滞情報や規制情報等の道路交通情報を提供し、交通の安全と円滑化を推進する。

(イ) 新交通管理システム(UTMS)の推進

【県警察】

交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコン等のインフラ整備を推進する。

(ウ) 交通事故防止のための運転支援システムの推進

【東北総合通信局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、県警察】

- ① 交通管制システムのインフラ等を利用して、周辺の交通状況等を提供する安全運転支援システム（DSSS^{※11}）の整備を推進する。
- ② 情報通信技術（ICT）を活用して、適切に周辺の交通情報を提供する走行支援システム（AHS^{※12}）の整備を推進する。

(エ) ETC2.0の展開

【東北運輸局、東日本高速道路】

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供することで安全運転を支援する。

また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用した取組を推進する。

(オ) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

【東北運輸局】

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用を促進する。

サ 交通需要マネジメントの推進

【東北運輸局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、交通政策室、道路建設課、道路環境課、都市計画課、県警察】

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^{※13}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、円滑化を図る。

共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOC S^{※14}）の導入等により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^{※15}）を推進する。

※11 DSSS (Driving Safety Support Systems)

ドライバーが安全に運転できるように支援するシステム。ドライバーが視認困難な位置にある自動車、二輪車、歩行者を、各種感知機が検出し、その情報を車載装置や交通情報板などを通して提供し、注意を促す。

※12 AHS (Advanced cruise-assist Highway Systems)

道路情報を車に伝えることで事故を防止するシステム。例えば、カーブの先に故障車が止まっているとした場合において、カーブの手前から警報が出て危険を察知できる。

※13 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。

※14 MOC S (Mobile Operation Control Systems)

バス事業、貨物輸送事業、清掃事業などの事業者が、自社車両の運行管理を適切に行えるように支援するシステムである。

※15 TDM (Transportation Demand Management)

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など交通需要の調整を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組をいう。

シ 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

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路建設課、道路環境課、県警察】

- 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する。
- 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高規格幹線道路等の整備を推進する。
- 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する。
- ④ 地震・津波等の災害発生時に、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する。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、県警察】

- ① 交通管制センター、交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備や通行止め等の交通規制を実施するための交通規制資機材の整備を推進する。
- ② 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推進する。
- ③ 隣接県を含めた交通情報を収集するとともに、交通流・量を適正に配分・誘導するための広域的な交通管理体制の整備を推進する。
- ④ 老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進する。

(ウ) 災害発生時における交通規制

【防災課、県警察】

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。

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、道路環境課、県警察】

交通監視カメラ、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ICT）を活用した災害情報等の提供を推進する。

ス 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

【県警察】

地域住民等の意見要望等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を推進する。

(イ) 違法駐車対策の推進

【県警察】

- ① 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反や取締り活動ガイドラインによる違反実態

に即した公平かつ適正な取締りを推進する。

- ② 県民の意見や道路交通環境など現場の状況を勘案した上で、必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインを見直すなど、適切に対応する。
- ③ 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者責任を追及する。
- ④ 交通事故の原因となった違反や常習的な違反など悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(ウ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

【消防安全課、県警察】

地域交通安全活動推進委員をはじめとする関係機関・団体と連携した県民への広報・啓発活動により、違法駐車を排除する社会的気運の醸成・高揚を図る。

セ 道路交通情報の充実

(ア) 情報収集・提供体制の充実

【東北総合通信局、東北運輸局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

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る。

(イ) ITSを活用した道路交通情報の高度化

【東北総合通信局、東北運輸局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

- ① VICSやITSスポットの整備・拡充を図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。
- ② 新交通管理システム（UTMS）構想に基づく光ビーコン整備と安全運転支援システムを推進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

(ウ) 適正な道路交通情報提供事業の促進

【東北総合通信局、東北運輸局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

道路における交通の混雑の状態を予測し、又は目的地に到達するまでに要する時間を予測する事業を行う者への指導・監督に務め、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

(エ) 分かりやすい道路交通環境の確保

【東北総合通信局、東北運輸局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

- ① 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する。
- ② ルート番号等を用いた案内標識の設置や多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

ソ 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

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

- 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、その是正を実施する。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する。

(イ) 休憩施設等の整備の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課】

過労運転に伴う事故防止や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積極的に推進する。

(ウ) 子どもの遊び場等の確保

【教育委員会、子ども子育て支援室】

子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、中学校及び高等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る。

(エ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課】

- 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。
- 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・強化を図る

(オ) 地域に応じた安全の確保

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課】

- ① 冬期の安全な道路交通を確保するため、予防的・計画的な通行規制や除雪作業、チェーン規制の実施や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備等を推進する。
- ② 大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、道路情報板への表示やSNSなど様々な手段を活用して、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控へ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を情報提供する。
- ③ 適切な情報提供を行うため、道路情報提供装置等の整備を推進する。

(2) 交通安全思想の普及徹底

【消防安全課、県警察】

県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。

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、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あることから、各市町村、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県民参加型の活動を推進するとともに、県職員をはじめ市町村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する。

さらに、県民が具体的な安全行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、ホームページに必要な情報を分かりやすく掲載するなど、インターネットを通じて地域や学校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。

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

【消防安全課、子ども子育て支援室、学事振興課、県警察、教育委員会】

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。

(イ) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、学事振興課、教育委員会、県警察】

- 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能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想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した人命尊重を根幹に置いた交通安全教育を行う。

- 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を行う。
- (ウ) 成人に対する交通安全教育の推進
- 【消防安全課、県警察】
- 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に努める。
 - 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を中心に行う。
 - ③ 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。
 - ④ 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、社員や職員の通勤・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る。
 - ⑤ 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。
- (エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進
- 【消防安全課、長寿社会課、県警察】
- ① 加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。
 - ② 市町村の高齢者福祉部門、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 県及び市町村は、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掛けるなど、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、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実にも努めるほか、関係機関・団体、指定自動車教習所等が連携して、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 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て、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る。
 - 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、普及啓発に努める。

(オ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、障がい保健福祉課、県警察】

- 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、きめ細や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に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、県警察】

- 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。

イ 効果的な交通安全教育の推進

【消防安全課、県警察】

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体への資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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の実施に努める。

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

【消防安全課、県警察】

- 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県民に周知し、県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、事故実態や県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県民参加型の活動を展開する。
- ④ 交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県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。

(イ) 横断歩行者の安全確保

【消防安全課、県警察】

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。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

【消防安全課、県警察】

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する。

④ 自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する安全教育を推進する。

⑤ 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、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。

(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

【消防安全課、県警察】

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る。

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する。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

【消防安全課、県警察】

チャイルドシートの使用効果や使用方法について理解を深めるため、市町村、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する。

(カ) 反射材用品等の普及促進

【消防安全課、農産園芸課、県警察】

- 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。
- 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る。

(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

【消防安全課、長寿社会課、県警察】

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、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」という県民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、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る。

(ク) 効果的な広報の実施

【消防安全課、県警察】

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、高齢者の交通事故防止、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使用の徹底、妨害運転や飲酒運転の根絶など、実効の確保を図る。

(ケ) 自動車事故を防止するための取組支援

【消防安全課、県警察】

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する。

(コ) その他の普及啓発活動の推進

【消防安全課、県警察】

- ① 高齢者の交通事故防止に関する県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 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する。

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。

- 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する。
- ④ 県民が、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行うことができるよう、インターネットなど各種広報媒体を通じて、事故多発地点等に関する情報の提供に努める。

エ 交通指導員等の育成・強化

【消防安全課】

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、新任交通指導員研修会をはじめとする各種研修会を開催するなど、市町村交通指導員の育成・強化を図る。

オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【消防安全課、県警察】

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主体的な活動に対する支援を行う。

また、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と県民が連携を図り、それぞれの地域の実情に即した活動を推進し、県民の参加・協働を進める。

(3) 安全運転の確保

【県警察】

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者も含めた運転者教育等の充実を図る。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、運転者に対して運転者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し、自主的な安全運転管理対策を推進するとともに、自動車運送事業者による安全対策の充実及び交通労働災害の防止等を行うための取組を進めるほか、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る

ア 運転者教育等の充実

(ア) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

【県警察】

- ① 自動車教習所において、交通事故の発生状況、道路環境等の地域特性を踏まえた教習内容とするほか、指導員の資質の向上、教習技法の充実を図り、教習水準を高める。
- ② 各種の免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実を図る。

(イ) 運転者に対する再教育等の充実

【県警察】

- ① 停止処分者講習、更新時講習、高齢者講習等の法定講習により、運転者に対す

る再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質の向上と講習内容及び方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。

- ② 自動車教習所において、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

(ウ) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する再教育

【県警察】

処分者講習における運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

(エ) 二輪車安全運転対策の推進

【県警察】

自動二輪免許及び原付免許の取得時講習の充実に努める。

(オ) 高齢運転者対策の充実

【県警察】

- ① 高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。
特に、高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。
- ② 認知機能検査等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。
- ③ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図る。

(カ) 高齢者支援の推進

【消防安全課・県警察・交通政策室・東北運輸局・三陸鉄道】

- 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、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。
- ② 運転経歴証明書の制度を活用し、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。
- 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を整備する。

(キ) 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

【消防安全課、県警察】

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、着用効果の啓発等のキャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する交通指導取締りを強化する。

(ク) 自動車運転代行業の指導育成等

【県警察】

自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

(ケ) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の促進

【東北運輸局】

自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、自動車運送事業等に従事する高齢運転者等に適正診断を受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適

性診断の実施者への民間参入を促進する。

(コ) 危険な運転者の早期排除

【県警察】

行政処分制度を適正かつ迅速に運用するほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

イ 運転免許制度の改善

【県警察】

交通事故の傾向など、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判断できるものとなっているか検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により更新負担の軽減を図る。

高齢者講習等については、自動車教習所と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

ウ 安全運転管理の推進

【県警察、東北運輸局】

安全運転管理者等に対する講習の充実等により、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が適切に行われるよう指導する。

安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化する。

事業活動による道路交通法違反等について、使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底する。

ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努め、得られた映像等の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

エ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

【東北運輸局】

(ア) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等为目标とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

① 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確

に確認する。

② 事業者の安全意識の向上

インターネットを活用し、事業者による事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティングの実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

(イ) 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時に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指導し、事業者における飲酒運転ゼロを目指すとともに、薬物使用による運行の根絶に向けた啓発を行う。さらに、重大な交通事故につながる、ながら運転や、あおり運転について、指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

(ウ) 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策事業用自動車の運転者の高齢化及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

(エ) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

(オ) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関と連携し、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等の関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止など、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

(カ) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

オ 交通労働災害の防止等

【岩手労働局】

(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。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

(イ) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、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）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において、相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じて合同による監査・監督を実施する。

カ 道路交通に関連する情報の充実

(ア) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

【東北運輸局】

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減を図るため、イエローカード^{※16}の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、運送事業者の指導を強化する。

(イ) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

【東北運輸局】

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、関係者への周知徹底を図る。

(ウ) 気象情報等の充実

【盛岡地方気象台、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、南三陸沿岸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課、県警察】

※16 イエローカード

危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード。

- 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、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。
- ② 道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。
- ③ 気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図る。また、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(4) 車両の安全性の確保

【東北運輸局】

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。

衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、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・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

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、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、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ある。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保など、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や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連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に対策を講じる必要がある。

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となる。

特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

ア 自動運転車の安全対策・活用の推進

【東北運輸局】

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る。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

両方を推進する。

(ア) 自動運転車に係る安全基準の策定

令和2年3月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入したところであるが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を進める。

(イ) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

(ウ) 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する。

(エ) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性を検証するため、シミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の的確な運用等に努める。

(オ) 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及び再発防止に努める。

イ 自動車アセスメント情報の提供等

【東北運輸局】

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これ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する。

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、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の理解促進を図る。

令和2年度に導入した統合評価によるユーザーに分かりやすい自動車アセスメントについて、一層の周知に努める。

予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自転車AEB）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点AEB）などの試験項目の拡充を図る。

衝突安全性能評価について、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

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（i-Size）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る。

ウ 自動車の検査及び点検整備の充実

(ア) 自動車の検査の充実

【東北運輸局】

- ① 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。
- ② 不正改造を防止するため、立入検査や街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。
- ③ 指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。
- ④ 軽自動車の検査について、軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

(イ) 自動車点検整備の充実

【東北運輸局】

- ① 「自動車点検整備推進運動」を県下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。
- ② 自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。
- ③ 車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努め、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止を図る。
- ④ 「不正改造車を排除する運動」を県下に展開し、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。
また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。
- ⑤ 点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化の推進を指導する。
また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。
- ⑥ 自動車整備事業者が、自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応していくため、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、環境整備・技術の高度化を推進する。また、新技術研修等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備等に対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。
- ⑦ 依然として、ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、指定自動車整備事業制度の適正な運用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

(ウ) 自動車のリコール制度の充実・強化

【東北運輸局】

複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るほか、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進する。

自動車の不具合に関する自動車ユーザーの関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(エ) 自転車の安全性の確保

【消防安全課、県警察】

- 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する。
- 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る。
- 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る。
- ④ 自転車安全整備制度におけるT Sマーク^{*17}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T Sマークの更新等を図る。

(オ) 農業機械の点検整備及び安全確保

【農産園芸課】

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指導する。

(5) 道路交通秩序の維持

【県警察】

交通指導取締り、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、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を重点に交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては、初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査をする。

ア 交通指導取締りの強化等

(ア) 一般道における効果的な指導取締りの強化等

【東北運輸局、県警察】

- ① 交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

*17 T S 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。

- ② 事業活動における過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ、自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行う。

また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行う。

- ③ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視等の違反に対して指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(イ) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

【県警察】

- ① 高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。
- ② 高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。
- ③ 交通指導取締りは、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に妨害運転、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、携帯電話使用等の取締りを強化するとともに、被害軽減効果の高いシートベルト着用義務違反の取締りを強化する。

イ 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

【県警察】

- (ア) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底
交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。
- (イ) 交通事故事件等に係る捜査力の強化
交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。
- (ウ) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進
科学的捜査を支える装備資器材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

ウ 暴走族等対策の推進

- (ア) 暴走行為阻止のための情報収集及び対策

【県警察、道路環境課】

- 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ずる。
- 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する。

- (イ) 暴走族等に対する指導取締りの推進

【県警察、東北運輸局】

- ① 集団暴走行為、爆音暴走行為等に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用し、検挙及び補導の徹底を図る。
- ② 複数の県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係県警察相互の捜査協力を積極的に行う。
- ③ 「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

(ウ) 暴走族関係事犯者の再犯防止

【県警察】

- ① 暴走族グループの解体やグループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めるとともに、暴力団と関わりのある者に対しては、離脱指導の徹底を図る。
- ② 暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

(エ) 車両の不正改造の防止

【東北運輸局】

- ① 「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、関係団体に対する指導を積極的に行う。
- ② 自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立入検査を行う。

(6) 救助・救急活動の充実

【消防安全課、医療政策室】

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・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る。

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助体制の整備・拡充

【消防安全課】

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施する。

(イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

【消防安全課、医療政策室】

多数の負傷者が発生する大規模事故に対応するため、救急関係機関の連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT^{※18}）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(ウ) 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

※18 DMA T (Disaster Medical Assistance Team)
災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チームと定義されている。

【消防安全課、医療政策室、教育委員会】

- ① 自動体外式除細動器（AED^{*19}）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する。
- ② 学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育における止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDの取扱いを含む。）について、指導の充実を図る。

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進

【消防安全課】

- ① 救急救命士の計画的な養成を図るとともに、高度な救急救命処置の質の確保・維持向上と、本県における救急業務の高度化を図るため、救急救命士を対象とした研修を実施する。
- ② 医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員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る。

(オ) 救助・救急用資機材の整備の推進

【消防安全課】

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

(カ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

【消防安全課】

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

(キ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

【消防安全課】

複雑多様化する救助・救急事象に対応できるよう救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

(ク) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

【東日本高速道路】

東日本高速道路株式会社と沿線市町村等は、相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。このため、東日本高速道路株式会社が、自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講ずる。

イ 救急医療体制の整備

【医療政策室】

(ア) 救急医療機関等の整備

- ① 休日又は夜間における初期救急医療体制については、地域医師会の協力による

^{*19} 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。

在宅当番医制の実施、市町村による休日夜間急患センターの設置促進に努める。

- ② 入院を必要とする中等症及び重症救急患者に対する二次救急医療体制については、保健医療圏を単位とする病院群輪番制の取組を推進するとともに、病院群輪番制病院及び救急告示医療施設の機能充実を図る。
- ③ 重篤な救急患者に対する三次救急医療体制については、県内3箇所を設置されている24時間体制の救命救急センターの機能強化を推進する。
- ④ 救急医療情報システムについては、医療機関と消防機関の連携を図り、その効果的な運用に努める。

(イ) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

- ① 救急医療に携わる医師や看護師の必要数の確保に努めるとともに、救急医療に関する研修への参加を促進するなど、救急医療従事者の資質の向上に努める。
- ② 保健師等の救急蘇生法指導者講習会への参加を促進し、地域における救急蘇生法等の普及方策など、企画・運営を行う者の養成を図る。

(ウ) ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から開始し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師や看護師が同乗し、救命医療を行うドクターヘリについて、運航主体である岩手医科大学と連携を図り、その効果的な運用に努める。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

【消防安全課】

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するとともに、救急医療機関相互の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

重篤な救急患者の救命救急センター等への受入れ体制を確保するため、救急搬送専用電話等の効果的な活用を促進する。

(7) 被害者支援の充実と推進

【東北運輸局、消防安全課、県民生活センター、県警察】

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ある。

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)契約の徹底や広報・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。

交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

ア 無保険(無共済)車両対策の徹底

【東北運輸局】

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行うとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険(無共済)車両の運行を防止する。

イ 損害賠償の請求についての援助等

(ア) 交通事故相談活動の推進

【県民生活センター】

- ① 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、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る。
- ② 交通事故被害者等の心情に配慮し、相談内容の多様化・複雑化に対応するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。
- ③ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、地方公共団体のホームページや広報誌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する。
- ④ 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターとの連携により相談体制の充実を図る。

(イ) 損害賠償請求の援助活動等の強化

【県警察】

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、救済制度の教示や交通事故相談活動を推進する。

ウ 交通事故被害者支援の充実強化

(ア) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

【県警察】

- ① 交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を配布する。
- ② ひき逃げ事件、危険運転致死傷事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。
- ③ 死亡事故被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果等についての問い合わせに真摯に応じ、適切な情報の提供を図る。

(イ) 公共交通事故被害者への支援

【東北運輸局】

国土交通省公共交通事故被害者支援室において、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたる被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介など、外部の関係機関とのネットワークの構築、フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等の公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

(8) 交通事故分析の高度化の推進

【県警察】

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を行い、事故分析結果や交通事故発生場所の地図情報等を県民に提供し、交通安全意識の高揚を図る。

○ 指標一覧

指 標	目標値 (令和7年まで)
<p>[指標 1] 子ども^{※24}に関する指標</p> <p>子どもの交通事故発生件数</p> <p>〔 次代を担う子どもを交通事故から守る取組は重要であるため指標を設定。 〕</p>	<p>60件以下</p> <p>(令和2年:78件)</p>
<p>[指標 2] 高齢者^{※25}に関する指標</p> <p>高齢者の交通事故発生件数</p> <p>〔 死者数のうち高齢者が占める割合が高く(直近5年平均)、取組が重要であるため指標を設定。 〕</p>	<p>475件以下</p> <p>(令和2年:733件)</p>
<p>[指標 3] 自転車に関する指標</p> <p>自転車に関係する交通事故発生件数</p> <p>〔 重大事故につながる可能性が高いことから取組が重要であるため指標を設定。 〕</p>	<p>125件以下</p> <p>(令和2年:187件)</p>
<p>[指標 4] 交通事故発生時間帯に着目した指標</p> <p>夕暮れ時^{※26}(16時～20時)の交通事故発生件数</p> <p>〔 発生件数の約3割を占め、歩行者死亡事故のうち夕暮れ時間帯の発生の割合も高い(R2:55.5%)など、取組が重要であるため指標を設定。 〕</p>	<p>340件以下</p> <p>(令和2年:497件)</p>
<p>[指標 5] 飲酒運転に関する指標</p> <p>飲酒運転による交通事故発生件数</p> <p>〔 根絶のために継続して取組む必要があるため指標を設定。 〕</p>	<p>15件以下</p> <p>(令和2年:27件)</p>

※24 子ども
中学生以下をいう。

※25 高齢者
65歳以上をいう。

※26 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章 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策など、各種の安全対策を総合的に推進していく。



2 鉄道交通の安全についての目標

- ① 令和7年まで年間の乗客死者数ゼロを継続する。
- ② 令和7年までに運転事故全体の死者数ゼロにする。



3 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



< 8つの柱 >

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と再発防止
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

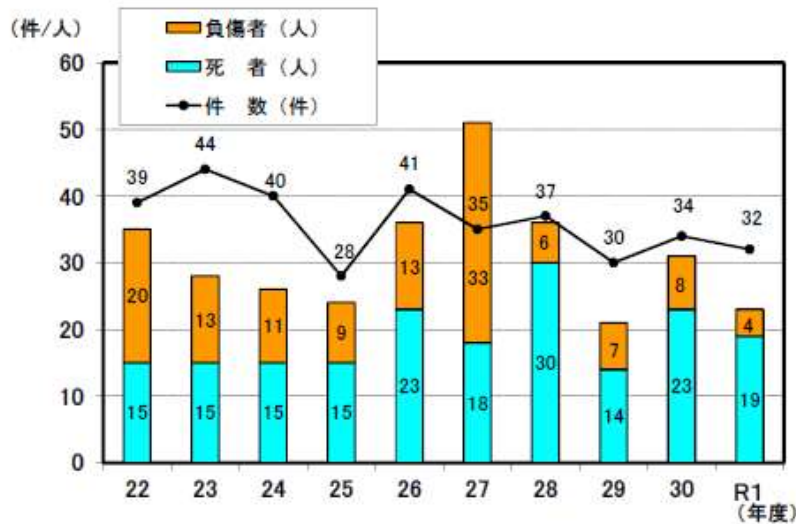
第1節 鉄道事故のない社会を目指して

1 鉄道事故の状況等

平成22年度から令和元年度までの10年間の東北地方における鉄道運転事故の発生件数は、20件後半から40件前半で推移している。

平成27年度は山田線で列車脱線事故（軽傷者16名）が発生したことを含め、死傷者は51人であったが、令和元年度は23人と減少した。

鉄道運転事故発生件数及び死傷者数の推移（東北地方）



※東北運輸局鉄道部（令和2年10月）抜粋

第10次計画（平成28年～令和2年）における乗客死者数及び運転事故全体の死者数は、次のとおりである。

・乗客死者数 (人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
0	0	0	0	0

・運転事故全体の死者数 (人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
6	4	5	0	1

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故^{※20}の全国的な特徴としては、人身障害事故^{※21}は約6割、踏切障害事故^{※22}は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

※20 運転事故

列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故、物損事故をいう。

※21 人身傷害事故

列車又は車両の運転により支障を生じた事故（列車事故、踏切障害事故、道路障害事故に伴うものを除く。）をいう。

※22 踏切障害事故

踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故（列車事故を除く。）をいう。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和元年度で159件であり、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約7割と高い割合を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

3 第11次交通安全計画における鉄道交通の目標

県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を推進することにより、以下のとおり設定することとする。

1 令和7年まで年間の乗客死者数ゼロを継続する。

2 令和7年までに運転事故全体の死者数ゼロにする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。

しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止と近年の運転事故の特徴を踏まえた運転事故全体の死者数を減少させるため、各種安全対策を徹底する。

また、高齢者、障がい者等の安全な利用にも十分配慮した駅施設等の整備促進、緊急時に備えた運行管理体制の充実、乗務員等の教育訓練の充実など、様々な安全対策を推進する。

2 講じようとする施策<8つの柱>

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するため、鉄道線路、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する。

このため、鉄道施設の維持管理の徹底を図るとともに、運転保安設備・鉄道構造物の保守点検を確実にを行い、災害時の被害を最小限に抑えるよう安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

【東北運輸局、JR東日本、岩手開発鉄道、三陸鉄道、IGRいわて銀河鉄道】

(ア) 鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。

(イ) 自然災害に備え、軌道や路盤、駅施設等の保守及び強化を推進する。

(ウ) 老朽施設は計画的に更新し、地域鉄道では保全整備計画に基づき、施設・車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

(エ) 安全総点検等での指導や技術支援制度の活用等により、技術力の向上を図る。

(オ) 駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮したバリアフ

リー化を推進する。

- (カ) ホームからの転落事故防止のため、非常停止ボタン、転落検知マットの整備等の安全対策を検討・推進する。

イ 運転保安設備等の整備

【東北運輸局】

曲線部等への速度制限機能付きATSなど、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実に整備を推進する。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道】

運転事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者等の理解と協力が必要であるため、安全設備の正しい利用方法を表示することにより、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。

また、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、ホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うキャンペーン等において広報活動を積極的に行い、県民に対して鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。

また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、大規模事故が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。

ア 保安監査等の実施

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道】

- (ア) 鉄道事業者に対し保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行う。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、保安監査の充実を図る。

- (イ) 定期的に鉄道保安連絡会議を開催し、事故防止対策に関する情報交換を行うとともに、運輸安全マネジメント評価により、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を行う。

イ 運転士の資質の保持

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道】

- (ア) 資質の確保のため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。
(イ) 資質の保持のため、運転管理者が教育等について適切に行うよう指導する。

ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道】

- (ア) 重大な列車事故の未然防止のため、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者に周知・共有を図り、再発防止に活用する。
- (イ) 運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告が行われるよう指導する。
- (ウ) リスク情報について、鉄道事業者による情報共有の徹底を図る。

エ 気象情報等の充実

【盛岡地方気象台・J R東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・I G Rいわて銀河鉄道】

- (ア) 気象台は、鉄道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、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、情報の質的向上に努める。
- (イ) 鉄道事業者は、気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。
- (ウ) 気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やI C Tを活用した観測・監視体制の強化を図る。また、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

【東北運輸局・J R東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・I G Rいわて銀河鉄道】

- (ア) 国と鉄道事業者は、夜間・休日の連絡体制を確保し、大規模な事故又は災害発生時には迅速かつ適確な情報収集・連絡を行う。
- (イ) 事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、列車の運行状況を適確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧体制を整備するよう指導する。

カ 計画運休への取組

【東北運輸局】

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化についても指導する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

【東北運輸局・J R東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・I G Rいわて銀河鉄道】

鉄道車両に関する保安上の技術基準を見直すとともに、事故発生時における乗客、乗務員の被害軽減方策や電子機器等の誤動作防止方策の検討、活用を図る。

(5) 救助・救急活動の充実

【東北運輸局・J R東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・I G Rいわて銀河鉄道】

重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における訓練の充実や消防機関、医療機関などとの連携の強化を図る。

鉄道事業に従事する職員の自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等
応急手当講習の受講を推進する。

(6) 被害者支援の推進

【東北運輸局】

国土交通省公共交通事故被害者支援室において、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたる被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介など、外部の関係機関とのネットワークの構築、フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等の公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

(7) 鉄道事故等の原因究明と再発防止

【東北運輸局】

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査担当職員を対象とした専門的な研修の内容を充実させ、新たな調査手法の構築や調査技術の向上を図るとともに、分析能力の向上に努め、鉄道事故防止を図る。

また、各種分析技術、事故分析結果等の活用により、総合的な調査研究を進め原因究明に努める。調査で得られた結果等に基づき、勧告、意見陳述により必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に努め、特定の事故類型について、傾向、問題点、防止策を分析し、結果公表や事故防止啓発活動を行う。

(8) 研究開発及び調査研究の充実

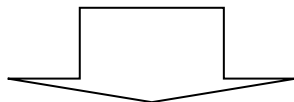
【東北運輸局】

鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進する。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究と技術開発を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

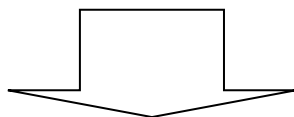
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道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目標

令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する。



3 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



<4つの柱>

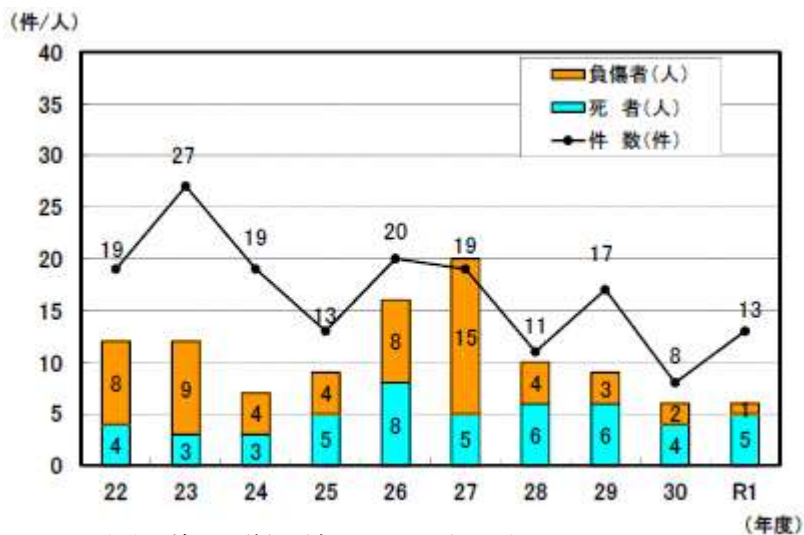
- ① 踏切道の立体交差化及び構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

平成22年度から令和元年度までの10年間の東北地方における踏切障害事故（踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は自動車等と衝突・接触した事故）の発生件数は13件であり、鉄道運転事故全体の約40.6%を占めている。

踏切障害事故の発生件数及び死傷者数の推移（東北地方）



※東北運輸局鉄道部（令和2年10月）抜粋

全国的には、立体交差化や踏切保安設備の整備等を推進してきた結果、長期的には減少傾向である。

第10次計画（平成28年～令和2年）における踏切事故件数は、次のとおりである。

・踏切事故件数 (人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
1	3	0	0	0

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は、

- 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見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている
- 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割を占めている
- ③ 原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている
- 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割を占めていることなどが挙げられる。

3 第11次交通安全計画における踏切道の目標

県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を推進することにより、以下のとおり設定することとする。

令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する。

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

踏切事故の件数、死傷者ともに減少傾向にあることから、第10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらすものである。

また、立体交差化、構造改良等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあり、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮すると、今後もより効果的な対策を積極的に推進することが求められる。

2 講じようとする施策〈4つの柱〉

(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道・岩手河川国道事務所・三陸国道事務所・都市計画課・道路環境課】

ア 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。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など、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

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

ウ 平成27年10月の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する。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

【東北運輸局・JR東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道・県警察】

ア 踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備を行う。

イ 必要に応じて、警報時間制御装置の整備を進め、遮断時間の短縮を図る。

ウ 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を進める。

エ 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を推進する。

オ 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とともに、道路標識の大型化等による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

【東北運輸局、J R 東日本、岩手開発鉄道、三陸鉄道、I G R いわて銀河鉄道、都市計画課】

踏切道の立体交差化や構造改良の実施に併せて、地域住民の通行に支障を及ぼさないものについては、踏切道の統廃合を促進する。

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

【東北運輸局、J R 東日本、岩手開発鉄道、三陸鉄道、I G R いわて銀河鉄道、道路環境課、県警察】

ア 踏切道予告標や踏切信号機、情報通信技術（I C T）の活用による踏切関連交通安全施設の高度化を推進する。また、緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

イ 車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを強化する。

ウ 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する。

エ 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る。

岩手県交通安全対策会議

〔岩手県復興防災部消防安全課〕

〒020-8570 盛岡市内丸10番1号

電話：019（629）5266