

第 11 次 北上市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

北上市交通安全対策会議

「第11次北上市交通安全計画」の作成にあたって

国は、増え続ける交通事故や死傷者数に対し、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)を制定しました。

本市では、この法律に基づき、昭和46年に第1次北上市交通安全計画を作成して以来、5年を周期に、これまで10次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と一体となって道路交通や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ました。

その結果、平成に入ってからの本市における交通死亡事故死者数の状況は、平成13年の14人をピークに減少傾向に転じていますが、第10次計画では、死者数0人と掲げた目標値の達成には至りませんでした。

しかし、交通事故発生件数及び交通事故負傷者数については、第10次計画の目標値を令和2年に下回る結果となり、関係機関・団体が連携しながら交通事故抑止に向けて諸対策を講じた成果が表れたものと考えております。

交通事故防止の推進にあたっては、行政や関係機関・団体、事業所、地域、学校、家庭等がそれぞれ役割を分担しながら、その連携を強化し、市民総ぐるみで積極的に取り組まなければならない重要な課題であり、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進していく必要があります。

このような観点からこの第11次北上市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、県の第11次交通安全計画に準じて、令和3年度から令和7年度までに講じる本市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画では、関係機関・団体、事業所等がそれぞれ連携を深め、交通状況や地域の実状に即した交通安全に関する施策を定めておりますので、市民の皆様には、一人ひとりがそれぞれの立場で計画及び目標の実現にむけ、交通事故の減少にむけた施策を積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

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) 市内の直近5年間における交通死亡事故の特徴	7
(3) 今後の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	10
1 今後の道路交通安全を考える視点	10
(1) 交通事故を減らす、被害を減らすための視点	11
ア 高齢者及び子どもの安全確保	11
イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
(2) 交通事故が発生しにくい環境をつくるための視点	12
ア 生活道路における安全確保	12
イ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
ウ 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
2 講じようとする施策<6つの柱>	13
(1) 道路交通環境の整備	13
ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	13
イ 幹線道路と生活道路との機能分化	14
ウ 幹線道路における交通安全対策の推進	14
エ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備及び維持管理	14
オ 誰もが利用しやすい公共交通環境の実現	15
カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	15
キ 自転車利用環境の総合的整備	15
ク 災害に備えた道路交通環境の整備	16
ケ 冬季の交通安全の確保	16
(2) 交通安全思想の普及徹底	17
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
イ 効果的な交通安全教育の推進	19
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
(3) 安全運転の確保	22
ア 運転者の教育の充実	22
イ 高齢運転者対策の充実	22
ウ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等	23
エ 交通労働災害の防止等	23
オ 自転車利用者の安全確保	23
(4) 道路交通秩序の維持	24
(5) 救助・救急活動の充実	24
ア 救助・救急体制の整備	24

イ	救急医療体制の整備	-----	25
(6)	被害者支援の充実と推進	-----	26
ア	無保険（無共済）車両対策の徹底	-----	26
イ	交通事故被害者等への支援	-----	26
第2章	踏切道における交通の安全	-----	27
第1節	踏切事故のない社会を目指して	-----	28
1	踏切事故の状況等	-----	28
2	第11次交通安全計画における踏切道の目標	-----	28
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	-----	28
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----	28
2	講じようとする施策＜3つの柱＞	-----	28
(1)	踏切道の改築及び改良整備の推進	-----	28
(2)	踏切道の保安設備の整備	-----	28
(3)	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-----	29
資 料		-----	31
	北上市交通安全対策会議条例	-----	32
	北上市交通安全対策会議委員	-----	34

計画の基本理念

○ 交通事故のない社会を目指します。

中長期的な社会構造の変化が起こる中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきです。

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ありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければなりません。

○ 人優先の交通安全思想を基に施策を推進します。

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保するとともに、全ての交通の分野において、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保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ます。

○ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築を目指します。

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故の減少を図ることが喫緊の課題です。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進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かつ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三要素

本計画においては、前記の観点から、①道路交通、②踏切道における交通のそれぞれの分野ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、①交通社会を構成する人間、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、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します。

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となることから、教育、普及啓発活動を充実させます。

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ます。

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、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ります。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の車両との分離を推進します。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の歩道整備を積極的に行います。

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究明を図り、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更なる充実を図ります。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

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、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有していることから、公共交通機関の活用による自動車の効率的な利用や公共交通への利用転換など道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくほか、地震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ます。

(4) 公共交通機関等における一層の安全の確保

市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に、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・改善を促進します。

第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、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1人以下にする。

令和7年までに年間の重傷者数を24人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

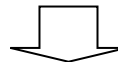
<視点>

1 交通事故を減らす、被害を減らすための視点

- (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

2 交通事故が発生しにくい環境をつくるための視点

- (1) 生活道路における安全確保
- (2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (3) 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 | ④ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑤ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | 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

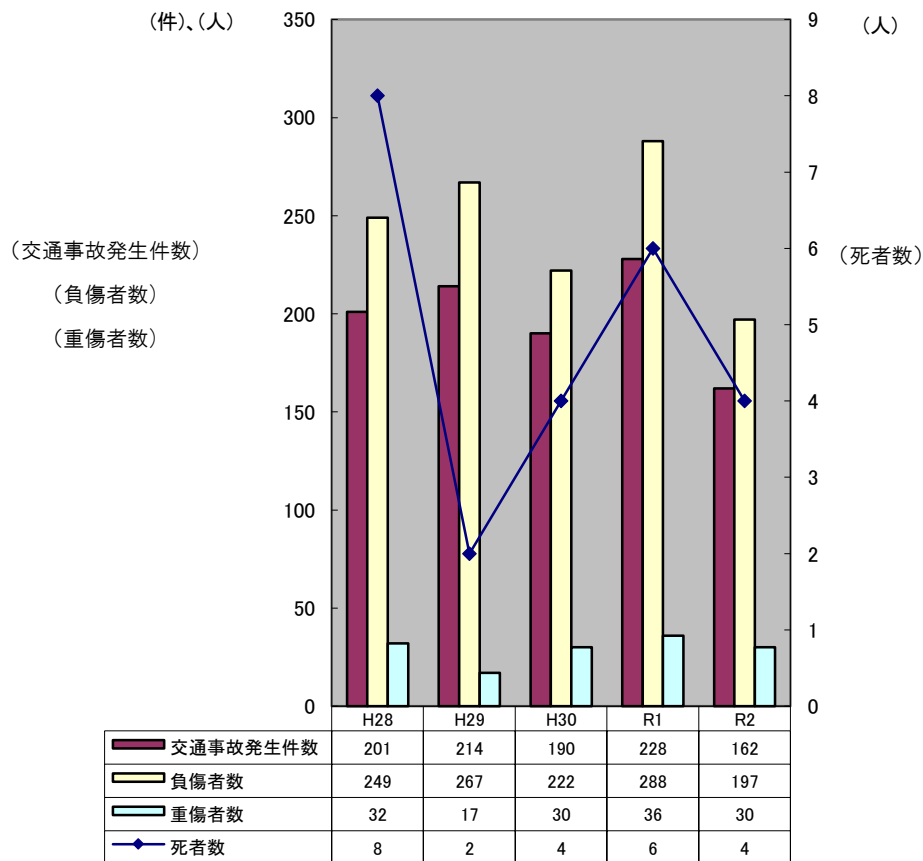
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

市では、第10次北上市交通安全計画の下、交通事故による年間の交通事故死者数を0人、交通事故発生件数を180件以下、交通事故負傷者数216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ました。

その結果、発生件数、負傷者数については、令和2年に目標を達成しましたが、死者数については、目標達成に至りませんでした。

北上市の交通事故発生件数、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。

※ 第10次北上市交通安全計画における目標

○交通事故死者数 0人

○交通事故発生件数 180件以下

○交通事故負傷者数 216人以下

(2) 市内の直近5年間における交通死亡事故の特徴

① 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(62.5%)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ます。

・高齢者死者数と構成率

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
死者数(人)	8	2	4	6	4	4.8
うち高齢者(人)	7	1	2	3	2	3.0
構成率(市)(%)	87.5	50.0	50.0	50.0	50.0	62.5
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)	8	2	4	6	4	4.8
うち高齢ドライバーが第1当事者(件)	4	0	1	2	1	1.6
構成率(%)	50.0	0	25.0	33.3	25.0	33.3

② 歩行者事故が多い

交通事故による死者のうち、歩行者の事故が、直近5年間の平均で約3割(29.2%)と高い比率を占めています。

・歩行者交通死亡事故

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
死者数(人)	8	2	4	6	4	4.8
うち歩行者死亡事故数(人)	2	1	2	2	0	1.4
構成率(%)	25.0	50.0	50.0	33.3	0	29.2

③ 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(25.0%)を占めています。

・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)	8	2	4	6	4	4.8
うち夕暮れ時の発生件数(件)	2	1	1	1	1	1.2
構成率(%)	25.0	50.0	25.0	16.7	25.0	25.0

④ 自転車乗用中の交通事故による死者数は横ばい

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、直近5年間平均で1割(11.6%)とほぼ横ばいとなっています。

・自転車が当事者となった事故件数

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
交通事故件数(件)	201	214	190	228	162	199
自転車事故件数(件)	19	25	23	29	19	23
構成率(%)	9.5	11.7	12.1	12.7	11.7	11.6
死者数(人)	2	0	0	0	1	0.6

⑤ 飲酒運転による交通事故件数や死者数は横ばい

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、ほぼ横ばいとなっています。

・飲酒運転による交通事故件数

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
交通事故件数(件)	201	214	190	228	162	199
うち飲酒による事故件数(件)	2	2	5	4	4	3.4
構成率(%)	1	0.9	2.6	1.7	2.5	1.7
死者数(人)	0	0	1	0	2	0.6

(3) 今後の道路交通事故の見通し

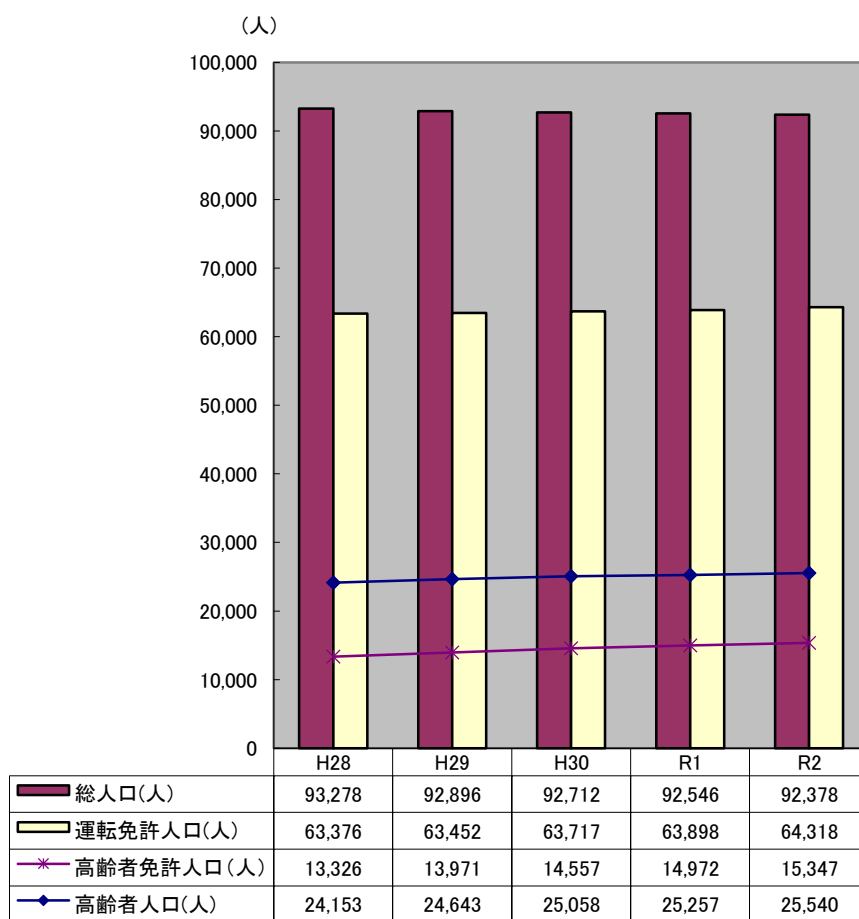
道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じさせ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

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はありますが、本市の特徴として、高齢者人口の増加や車依存の傾向が強く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、全体の免許保有者数が増加している中、高齢者の運転免許保有者数は毎年約2%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。

北上市の人口・免許人口の推移



※総人口、高齢者人口…各年10月末現在、運転免許人口

※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

関係機関・団体が市民と一体となって、各般の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進することにより、道路交通事故のない社会を実現するため、以下のとおり設定します。

また、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。

1 令和7年までに年間の死者数を1人以下にする。

2 令和7年までに年間の重傷者数を24人以下にする。

【死者数目標値の根拠】

第10次北上市交通安全計画中で、最も年間の死者数が少なかった平成29年の2人を下回る1人以下を目標値として設定するもの。

【重傷者数目標値の根拠】

令和2年の市内の交通事故による重傷者数「30人」に、国、県が設定した令和7年度までの重傷者数目標値の減少率(▲18.7%)を適用し、目標値を算定した。

※ $30 \text{人} \times 0.187 = 6 \text{人}$ (小数点以下四捨五入)、 $30 \text{人} - 6 \text{人} = \underline{24 \text{人}}$ (目標値)

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、講じられた各種対策には一定の効果があったものと考えられます。

一方で高齢者人口の増加等により、高齢者死者数の構成率は直近5年の平均で約6割(62.5%)と、全国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道路交通秩序の維持、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、次の交通事故を減らす、被害を減らす視点及び交通事故が発生しにくい環境をつくるための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。

(1) 交通事故を減らす、被害を減らすための視点

ア 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す。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ります。

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、地域の状況にかな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ます。

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。

安心して子どもを産み育てられる社会を目指し、次代を担う子どもが安全に学び育つことができるよう、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域で子どもを見守っていくための取組を進める必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。このような情勢等を踏まえ、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します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、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マナーの向上や、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します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、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します。

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ります。

加えて、通勤・通学等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します。

(2) 交通事故が発生しにくい環境をつくるための視点

ア 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ます。

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きます。

生活道路における各種対策を実施する上では、対策着手段階からの一貫した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ります。

イ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

依然として運転者の不注意や安全不確認による死亡事故が後を絶たない状況であるため、発生地域や発生形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施して交通事故の減少を図っていく必要があり、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。

ウ 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、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、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します。

2 講じようとする施策〈6つの柱〉

(1) 道路交通環境の整備

生活道路における自転車や歩行者の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します。

交通安全施設等の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全対策を推進します。

また、身近な道路の交通安全対策に市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します。

子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全に安心して外出できる歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を図ることとします。

ア 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

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課、市都市計画課】

- 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の整備を推進します。
- 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に努めます。
- ③ 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します。

(イ) 通学路等における交通安全対策

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市学校教育課、市地域づくり課】

- ① 通学路等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、北上市通学路交通安全対策プログラムの枠組みを通じて、危険箇所の合同点検を行うとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。
- ② 自転車通行空間や押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課、市都市計画課】

- 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等を積極的に整備に努めます。
- 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に努めます。

イ 幹線道路と生活道路との機能分化

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、市道路環境課、市都市計画課】

幹線道路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します。

特に、自動車の通行にあたっては、幹線道路の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します。

ウ 幹線道路における交通安全対策の推進

(ア) 事故危険箇所対策の推進

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、東日本高速道路、市道路環境課】

- 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します。
- ② 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します。

(イ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課、市都市計画課】

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します。

エ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備及び維持管理

(ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理

【北上警察署】

信号機等交通安全施設の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的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に努めます。

特に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います。

(イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

【水沢国道維持出張所、北上警察署、市道路環境課、市都市計画課】

- ① 通学路等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、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ります。

(ウ) 交通円滑化対策の推進

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課、市都市計画課】

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

(エ) 道路交通環境整備への市民参加の促進

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市地域づくり課、市道路環境課】

行政と市民の連携による交通安全対策を推進するため、北上市交通安全対策協議会内の交通安全施設改善検討部会で、交通安全施設の改善を推進します。

オ 誰もが利用しやすい公共交通環境の実現

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、JR東日本、市都市再生推進課】

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、県等と連携して、維持・確保を図ります。

コミュニティバス「おに丸号」を運行し、地域と市街地を結ぶ拠点間交通を維持・確保するとともに、地域が主体的に運行する地域内交通への支援を通じて、持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進します。

カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、市道路環境課、市都市計画課】

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積極的に推進します。

また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

キ 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

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課、市都市再生推進課】

- 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、矢印標示の設置等により、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進します。
- ② 自転車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します。
- ③ 悪質・危険な行為の取締りを強化するとともに、ルールやマナーに関する安全

教育、広報啓発を積極的に推進します。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、J R 東日本、市道路環境課、市都市計画課】

放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、県警察、鉄道事業者等と協力して整理、撤去等を推進します。

ク 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

【水沢国道維持出張所、県北上土木センター、北上警察署、市道路環境課】

- 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 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。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

【北上警察署】

- ① 停電による信号機の機能停止を防止するため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進します。
- ② 老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進します。

(ウ) 災害発生時における交通規制

【北上警察署】

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、緊急交通路を確保します。

ケ 冬季の交通安全の確保

(ア) 冬季の道路交通の確保

【水沢国道維持出張所、北上土木センター、東日本高速道路、市道路環境課】

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します。

(イ) 道路利用者への迅速な周知

【水沢国道維持出張所、北上土木センター、東日本高速道路、市道路環境課】

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、広域迂回や出控えの呼びかけなどについて、幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通

し等を情報提供します。

(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となります。

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・啓発活動を強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。

交通安全教育・普及啓発活動については、人優先の交通安全思想の下、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す。

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

【北上警察署、市地域づくり課、市学校教育課、市子育て支援課】

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

【北上警察署、市地域づくり課、市学校教育課】

- 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する交通安全教育を実施します。
- ② 中学生に対しては、自転車の安全走行に必要な知識と技能の習得に加え、他人の安全にも配慮できることや安全に対する自己責任感を育てることを目標とし、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。
- ③ 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人命尊重を根

幹に置いた交通安全教育を行います。

- 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します。また、教員等を対象とした研修会等を開催します。
- 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います。

(ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

- ① 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性化に努めます。
- ② 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ます。
- ③ 交通事故の発生状況を勘案して、指定している交通安全モデル地区において、交通安全教室を開催し、地域での交通安全意識の高揚を図ります。

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

- ① 加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。
- ② 北上市生涯学習まちづくり出前講座での交通安全教室の利用を促し、関係機関・団体、交通ボランティア等による学習活動を推進します。
- ③ 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ます。

(オ) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

- 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します。
- ② 介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

- 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します。

- ② 定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する雇用主等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

イ 効果的な交通安全教育の推進

- (ア) 関係機関等と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育

【北上警察署、市地域づくり課】

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します。

- (イ) 柔軟かつ多様な方法による交通安全教育

【北上警察署、市地域づくり課】

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

【北上警察署、市地域づくり課】

- 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 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市民参加型の活動を展開します。
- ③ 交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、街頭キャンペーンや交通関係団体と連携した広報啓発活動を積極的に展開します。

- (イ) 歩行者の安全確保

【北上警察署、市地域づくり課】

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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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

【北上警察署、市地域づくり課】

- ① 自転車は、通勤・通学をはじめ、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ります。
- ② 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させるほか、自転車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。
- ③ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることについて意識啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとしての自転車損害賠償責任保険への加入等の周知による安全利用を促進します。
- ④ シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。また、幼児・児童の保護者等に対し、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進します。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

【北上警察署、市地域づくり課】

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

【北上警察署、市地域づくり課】

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、幼稚園・保育所、医療機関等と連携した効果的な広報啓発・指導により、正しい使用方法を周知します。

(カ) 反射材用品等の普及促進

【北上警察署、市地域づくり課】

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します。

そして反射材用品等の視認効果や使用方法等について理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び適切な反射性能等を有する製品の情報提供等による反射材用品等の販売店の拡充と反射材用品等の普及に努めます。

また、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

(キ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

【北上警察署、市地域づくり課】

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推進します。

さら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」という市民の規範意識の確立を図ります。

(ク) 効果的な広報の実施

【北上警察署、市地域づくり課】

ケーブルテレビ、ラジオ、新聞、市広報紙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、実効の確保を図ります。

(ケ) 自動車事故を防止するための取組支援

【北上警察署、市地域づくり課】

安全運転管理者選任事業所に対し、交通事故情報を提供するほか、安全講習、季節運動等における合同街頭活動など、事業所における自動車事故を防止するための取組を支援します。

(コ) その他の普及啓発活動の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

- 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を推進します。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等の活用などにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、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します。
- ③ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。
- ④ 市民が、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ます。

(サ) 交通指導員等の育成・強化

【市地域づくり課】

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、北上市交通指導員の育成・強化を図ります。

(シ) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

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います。

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、運転者教育等の充実に努めます。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に図ります。

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ります。

ア 運転者の教育の充実

(ア) 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

【北上警察署、市地域づくり課】

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します。

(イ) あおり運転(妨害運転)対策の推進

【北上警察署、市地域づくり課】

近年社会問題となっているあおり運転(妨害運転)は、重大な交通事故につながる極めて悪質・危険な行為であることから、「思いやり・ゆずり合い運転」の啓発活動を積極的に行います。また、他の車両等の通行を妨害する目的で行われる悪質・危険な運転に対して、妨害運転罪や危険運転致死傷罪(妨害目的運転)等のあらゆる法令を駆使して厳正な捜査を徹底します。

イ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢運転者支援の推進

【市地域づくり課】

高齢運転者が安心して運転するための運転補助として、後付け急発進抑制装置の設置補助事業である「北上市高齢者安全運転装置設置促進事業」を推進します。

(イ) 認知症疑いの高齢運転者対策の徹底

【北上警察署、市長寿介護課】

認知症の疑いがある高齢運転者の把握に努めるとともに、安全な運転に支障のある者については、県警察本部に報告し、認知機能検査等の機会を通じて、迅速に運転免許の取消し等の行政処分を行います。

ウ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

【市地域づくり課】

利用者が安全性の高い貨物自動車運送事業者を選択することができるように、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）の広報活動を推進します。

また、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することができるように、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において行っている「貸切バス事業者安全性評価認定制度」についても広報活動を推進します。

エ 交通労働災害の防止等

【花巻労働基準監督署】

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します。

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します。

オ 自転車利用者の安全確保

(ア) 安全走行に関する知識の普及

【市地域づくり課】

毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」、5月の「自転車の安全利用推進期間及び各季の「交通安全運動」等における啓発活動を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。

(イ) 灯火点灯の徹底と反射材の普及

【市地域づくり課】

夜間における交通事故防止のため、灯火点灯の徹底と反射器材等の普及促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

(4) 道路交通秩序の維持

【北上警察署、市地域づくり課】

道路交通秩序の維持を図るため、重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反等の取締りや、関係機関・団体と連携し、事業所や地域を通じて啓発活動を推進します。

(5) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に止めるため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の一層の充実を促進します。

特に、救急現場又は搬送途上における一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制を整備するほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及に努めます。

ア 救助・救急活動の整備

(ア) 救助体制の整備・拡充

【北上地区消防組合】

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します。

(イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

【北上地区消防組合】

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の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

(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

【北上地区消防組合、市学校教育課】

① 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への参加促進や救急の日、救急医療週間等の機会を利用した普及啓発活動を推進します。

② 学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、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、指導の充実を図ります。

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進

【北上地区消防組合】

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、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します。

(オ) 救助・救急用資機材の整備の推進

【北上地区消防組合】

救助資機材、高度救命救急処置用資機材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。

(カ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

【北上地区消防組合】

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ります。

(キ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

【北上地区消防組合】

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、教育訓練の充実を推進します。

(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、北上地区消防組合】

東日本高速道路株式会社と北上地区消防組合は、協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

イ 救急医療体制の整備

(ア) 救急医療機関等の整備

【北上地区消防組合、市健康づくり課】

- 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在宅当番医制の実施、救急告示医療施設の機能充実に努めます。
- 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に努めます。
- ③ 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ます。

(イ) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

【北上地区消防組合、市健康づくり課】

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ります。

(ウ) ドクターヘリ事業の推進

【北上地区消防組合、市健康づくり課】

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ます。

(6) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な負担が生じることに加え、家族などのかけがえのない生命が絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

自動車事故については、交通事故被害者等を救済するため、自動車損害賠償責任保険（自賠責共済）契約の徹底や広報・啓発を図るとともに事故に関する相談を受けられる機会を充実させるなど、被害者支援を積極的に推進します。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

【北上警察署】

自動車損害賠償責任保険の期限切れ、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）車両の運行を防止します。

イ 交通事故被害者等への支援

(ア) 交通事故被害者の救済

【北上警察署、市地域づくり課】

交通事故当事者を救済するため、自動車損害賠償責任保険契約の徹底や、市町村交通災害共済への加入促進を図ります。

(イ) 被害者支援の充実及び強化

【北上警察署、市消費生活センター、市地域づくり課】

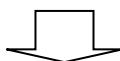
交通事故に関する相談を受けられる機会を充実し、活用を呼びかけます。

また、交通事故被害者等に対して、関係機関・団体と連携し、被害者支援の充実及び強化を図ります。

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

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 第11次交通安全計画における踏切道の目標

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>

それぞれの踏切道の状況等を勘案した効果的対策の推進



<3つの柱>

- ① 踏切道の改築及び改良整備の推進
- ② 踏切道の保安設備の整備
- ③ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

第10次交通安全計画中の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、発生がなく、県内では5件の発生となっています。

2 第11次交通安全計画における踏切道の目標

市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します。

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、死傷者ともに発生が無かったことから、第10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には、一定の効果があったと考えられます。

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す。

踏切道の改築及び改良が同時に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、今後もそれぞれの踏切道の状況等を勘案した効果的な踏切道対策を積極的推進することが求められています。

2 講じようとする施策〈3つの柱〉

(1) 踏切道の改築及び改良整備の推進

【県北上土木センター、JR東日本、市道路環境課、市都市計画課】

ア 各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良やカラー舗装化を鉄道事業者及び関係機関と促進します。

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します。

ウ 軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

(2) 踏切道の保安設備の整備

【県北上土木センター、北上警察署、JR東日本】

- 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います。
- 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ります。
- 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ます。
- 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します。
- 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ります。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

【県北上土木センター、北上警察署、JR東日本、市道路環境課】

- ア 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します。
- イ 落輪等の踏切支障時における非常ボタンの操作方法など、緊急措置の広報活動を強化します。
- ウ 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障が生じた際に対応できるよう情報共有を図ります。

資 料

○北上市交通安全対策会議条例

平成3年6月1日

条例第180号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、北上市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を置く。

(所掌事項)

第2条 対策会議の所掌事項は、次のとおりとする。

- (1) 北上市交通安全計画を作成し、その実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 対策会議は、会長のほか委員12人をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 国の関係行政機関の職員
- (2) 県の関係行政機関の職員
- (3) 北上地区消防組合の職員
- (4) 市の職員

(会長)

第4条 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。

2 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指定する委員がその職務を代理する。

(特別委員)

第5条 対策会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、東日本高速道路株式会社その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(平18条例21・一部改正)

(庶務)

第6条 対策会議の庶務は、まちづくり部において処理する。

(平6条例1・平6条例33・平12条例22・平18条例21・平24条例37・一部改正)

(補則)

第7条 この条例の実施に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成6年条例第1号)

この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附 則 (平成6年条例第33号)

この条例は、平成8年4月1日から施行する。

附 則 (平成12年条例第22号)

この条例は、平成12年4月1日から施行する。

附 則 (平成18年条例第21号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成24年条例第37号) 抄

(施行期日)

1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。

北上市交通安全対策会議委員

会長 北上市長 高橋 敏彦

該 当 条 項	機 関 名	氏 名
3 条 3 項 1 号	国の関係行政機関の職員 国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所水沢国道維持出張所長	佐 藤 秀 一
	花巻労働基準監督署長	平 松 正 俊
同 2 号	県の関係行政機関の職員 県南広域振興局経営企画部長	佐 藤 朝 則
	県南広域振興局土木部 北上土木センター所長	及 川 郷 一
	北上警察署交通課長	菊 池 朗 好
同 3 号	北上地区消防組合の職員 北上地区消防組合消防長	菊 池 洋 幸
同 4 号	市の職員 企画部長	及 川 勝 裕
	福祉部長	石 川 晴 基
	農林部長	小 原 賢 司
	都市整備部長	阿 部 英 志
	教育部長	斎 藤 昌 彦
	危機管理監	及 川 佳 則
5 条	特別委員 東日本旅客鉄道(株)北上駅長	山 口 一
	東日本高速道路(株)東北支社 北上管理事務所長	小野寺 希 郎

- 会長は、市条例第3条第2項の規定により市長
- 特別委員は、市条例第5条第2項の規定により、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員

北上市交通安全対策会議

〔北上市まちづくり部地域づくり課〕

電話：0197(72)8301