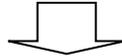


道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指す。
- 交通事故死者ゼロ日数の継続に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。



2. 道路交通の安全についての目標

- 令和7年までに年間の交通事故死者：ゼロ（岩手県30人以下）
- 令和7年までに年間の重傷者数：3人以下（岩手県210人以下）



3. 道路交通の安全についての対策

<5つの視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - 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 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - ④ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<7つの柱>

- 1 道路交通環境の整備
- 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

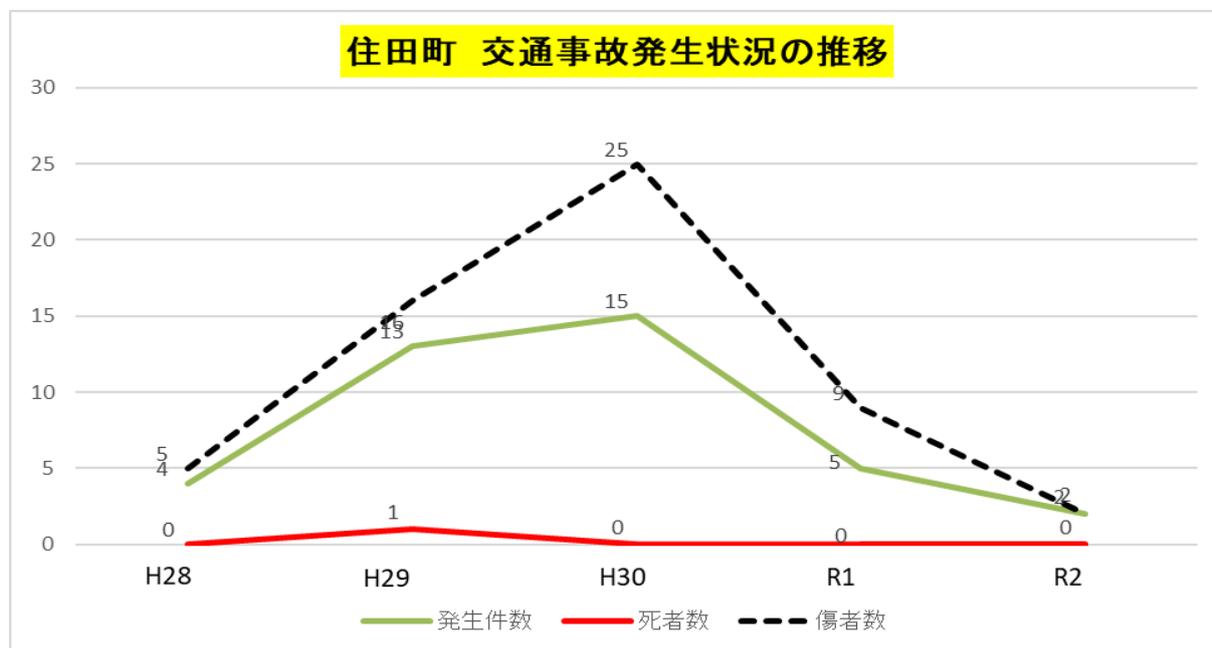
第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 住田町内における道路交通事故発生状況等

本町では、第10次岩手県交通安全計画の下、「平成32年（令和2年）までに年間の死者数をゼロにする。」「平成32年（令和2年）までに年間の交通事故発生を10件以下にする。」ことを目標に、各般の交通安全対策を推進してきました。

残念ながら平成29年に1件の死亡事故が発生してしまい、目標達成とはいきませんでした。それ以降は令和2年9月に交通死亡事故ゼロ日数1000日を達成、同年12月には3年を達成しました。また、交通事故発生件数に関しては平成29年・30年に関しては10件を上回ったものの、平成28年・令和元年・2年はいずれも10件を下回っています。



単位：発生件数（件）、死者数及び傷者数（人）

区分/年	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均		
						住田町	岩手県	全国
発生件数	4	13	15	5	2	7.8	2,042.4	418,476.4
死者数	0	1	0	0	0	0.2	55.8	3,436.8
傷者数	5	16	25	9	2	11.4	2,489.2	511,360.0

資料：各年交通統計（岩手県警察本部）単位：件、人

2 交通事故の致死率

町内の交通事故における過去5年間平均の致死率（死傷者数に占める死者の割合）は1.18%となっております。これは第9次住田町交通安全計画時（平成23年度～27年度）の5年間平均より5%低くなっております。これは、死者数が7名から1名に減少したことが要因です。

また、県内平均2.2%と比較すると下回っているものの、全国平均0.7%に関しては上回っている状況となっております。

致死率（死者数÷（死者数+負傷者数）×100）

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
住田町	0.00	5.90	0.00	0.00	0.00	1.18
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

資料：各年交通統計（岩手県警察本部）単位：%

3 高齢者の交通事故

本町の高齢者の交通事故件数・死者数・傷者数における構成率は、岩手県と比べ、交通事故件数については下回ったものの、死者数・傷者数においては上回っている状況です。

また、死者数については過去5年で発生している死亡事故は1件のみとなっておりますが、その1件が高齢者となっております。

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均 (町)	5年平均 (県)
件数	4	13	15	5	2	7.8	2,042.4
うち高齢者	0	4	8	1	1	2.8	837.2
構成率 (%)	0.0	30.8	53.3	20.0	50.0	35.9	41.0
死者数	0	1	0	0	0	0.2	55.8
うち高齢者	0	1	0	0	0	0.2	35.8
構成率 (%)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	64.2
傷者数	5	16	25	9	2	11.4	2,489.2
うち高齢者	0	1	8	1	1	2.8	502
構成率 (%)	0.0	6.3	32.0	11.1	50.0	24.1	20.2

資料：各年交通統計（岩手県警察本部）単位：件、人、%

4 道路交通事故の見通し

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

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところですが、本町の特徴として、高齢者人口の増加や公共交通機関が少ないという観点から、車に依存した生活を送らざるを得ない状況にあります。

特に、本町は高齢者の割合が県内の割合と比べ非常に高く、令和2年末時点で全体の約45%を占めています。また、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や安全教育などより一層重要になるとともに実情に即した対策が必要と思われます。

第2節 第11次交通安全計画における道路交通の目標

関係機関と町民が一体となって、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、交通事故のない社会の実現という究極の目標に向け、以下の通り、第10次住田町交通安全計画と同様の目標を掲げることとします。

令和7年までに年間の死者数をゼロにする。

また、岩手県の目標を踏まえ、日常生活に影響が残るような重傷事故を減らすという観点から、これまでの目標である交通事故発生件数から、過去5年間の重傷者数平均3.2人を踏まえた重傷者数を目標値に設定することとします。

令和7年までに年間の重傷者数を3人以下にする。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 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、令和2年9月に本町では交通事故による死亡事故発生ゼロ日数1000日を達成しています。県内に目を向けると近年は、交通事故死者数は増減を繰り返しながら減少傾向にあります。また、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全国と比較しても高く推移している状況です。

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

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進の7つの柱により、交通安全対策を推進します。

その際、次の1及び2のとおり対策に係る視点を明確にした上で、それぞれの対策を講じることとします。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

超高齢社会が益々進展することを踏まえると、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り、その際には多様な高齢者の実情を踏まえた、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、高齢者に対する交通安全教育を関係機関と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くや生活圏で発生することが多いことから、地域における交通安全活動を充実させることも重要です。

さらに、高齢者が主として歩行及び自転車を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合に着目し、それぞれの特性を理解した講演会等を推進し、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や反射材用品の効果等きめ細やかな交通安全教室・指導等を通して幅広く情報提供していくことで、高

齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

加えて、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、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、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進するとともに、地域で子どもを見守っていくための取組を進めます。

(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、子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、商店街、幹線道路等において、横断歩道の適切な管理、歩道の整備等による安全・安心な歩行空間の確保を図る対策を推進していく必要があります。

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

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

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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図っていきます。

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。また、通勤や通学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啓発を推進していきます。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路においては、自動車の走行速度抑制を図るための薄層舗装や路面標示等の整備、交通指導、取り締まりの強化等を関係機関に要請し、安全な走行環境を確保した総合的なまちづくりを推進します。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 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事故が後を絶たない状況であるため、発生地域や発生状況等の詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を講じる必要があります。本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を適確に踏まえ、交通事故の減少に向けた取組を推進します。

(2) 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状況など、地域の事故の特性に応じた対策を実施していくため、広報やケーブルテレビ、防災無線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、町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、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。