

第 11 次 盛岡市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

盛岡市交通安全対策会議

ま え が き

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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。これに基づき、盛岡市においては 10 次にわたり、盛岡市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となって「交通環境の整備」、「交通安全の啓発」等の各般にわたる交通安全対策を強く推進してまいりました。

その結果、市内における交通事故の発生件数、死傷者数は、平成 15 年のピークを境にして着実に減少に向かい、令和 2 年にはピーク時のおおよそ 4 分の 1 にまで減少しています。特に第 10 次計画期間中（平成 28 年度～令和 2 年度）は、年間平均交通事故死者数が過去最少となりました。

しかしながら、近年では、高齢者人口、高齢運転者の増加に比例して、高齢者の死傷者数、高齢運転者による事故の比率が増加傾向にあることから、今後は、高齢者を考慮した交通安全対策、意識啓発がより重要になってくるものと考えられます。また、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たないことから、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも、引き続き重視していく必要があります。こうした状況を踏まえ、関係機関・団体等が新しい発想のもとに強く連携し、交通安全対策に取り組んでいくことが求められています。

交通事故の発生防止は、国、県、市及び関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて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た対策を、今後も一層強く推進していく必要があります。

本計画はこのような観点から、交通安全対策基本法に基づき、令和 3 年度から 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を定めたものであり、国、県、市及び関係機関等が密接に連携しながら、交通の状況及び地域の実態に即して、各種施策を総合的、重点的に進め、交通事故の減少を目指すこととしています。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通事故の見通し	6
2 第11次交通安全計画における道路交通安全についての目標	7
第2節 道路交通安全についての対策	9
1 今後の道路交通安全を考える視点	9
〈重視すべき視点〉	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
ア 歩行者の安全確保と遵法意識の向上	10
イ 自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路における安全確保	11
(4) 先端技術の周知啓発	11
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
2 講じようとする施策〈7つの柱〉	11
(1) 道路交通環境の整備	11
ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
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	13
ウ 幹線道路における交通安全対策の推進	13
エ 交通安全施設等の整備事業の推進	14
オ 高齢者等の移動手段の確保・充実	15
カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	15
キ 無電柱化の推進	15
ク 自転車利用環境の総合的整備	16
ケ 交通需要マネジメントの推進	16
コ 災害に備えた道路交通環境の整備	16
サ 総合的な駐車対策の推進	17
シ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
(2) 交通安全思想の普及徹底	18
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
イ 効果的な交通安全教育の推進	21
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
エ 交通指導員による指導の強化	24
オ 市民の参加・協働の推進	24
(3) 安全運転の確保	24

ア	高齢運転者対策の充実	24
イ	高齢者支援の推進	24
ウ	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	25
(4)	車両の安全性の確保	25
ア	自動車の安全性の確保	25
イ	自転車の安全性の確保	25
ウ	農業機械の点検整備及び安全確保	25
(5)	道路交通秩序の維持	26
ア	交通指導取締りの強化等	26
イ	交通事故事件等に係る適正な交通事故事件捜査の推進	26
ウ	暴走族等対策の推進	26
(6)	救助・救急活動の充実	27
ア	救助・救急体制の整備	27
イ	救急医療体制の整備	28
(7)	被害者支援の充実と推進	29
ア	無保険（無共済）車両対策の徹底	29
イ	岩手県市町村交通災害共済の加入促進	29
ウ	自転車の損害賠償責任保険への加入促進	29
	指標一覧	30
第2章	踏切道における交通の安全	32
第1節	踏切事故のない社会を目指して	33
1	踏切事故の状況等	33
2	近年の踏切事故の特徴	33
3	第11次交通安全計画における踏切道の交通安全についての目標	33
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	34
1	重視すべき視点（今後の踏切道における交通安全対策を考える視点）	34
2	講じようとする施策	34
(1)	踏切道の構造の改良の推進	34
(2)	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	34
(3)	踏切道の統廃合の促進	34
(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	35

計 画 の 基 本 理 念

〔 交通事故のない社会を目指して 〕

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、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。

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ります。

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ります。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通安全対策基本法が制定されてから半世紀を経た今、改めて交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

〔 人優先の交通安全思想 〕

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

このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していきます。

〔 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築 〕

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

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ます。高齢となっても安全に移動ことができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会や、年齢・障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる社会を構築することを目指します。

1 交通社会を構成する三要素

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、交通社会を構成する「ひと」、「くるま」及び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、強力に推進します。

第1に、「ひと」と「くるま」に係る安全対策として、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ものとします。

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

第2に、交通環境に係る安全対策として、交通安全施設等の整備と老朽化対策、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実等を図ります。

第3に、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 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ますとともに、「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。

3 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のため、国、県、市及び地域民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、施策の計画段階から市民が参加できる参加・協働型の交通安全活動を推進します。

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。

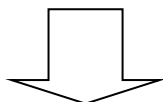
また、交通安全に関する施策は、交通事故状況等の変化に応じて弾力的に推進するとともに、その効果を検証し見直しを図るなど、重点的かつ効果的に実施します。

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ため、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。

第1章 道路交通安全の安全

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します。

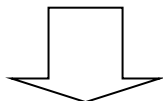


2 道路交通安全についての目標

令和7年までに、年間の死者数を3人以下にする。

令和7年までに、年間の交通事故発生件数を390件以下にする。

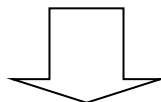
令和7年までに、年間の重傷者数を50人以下にする。



3 道路交通安全についての対策

<重視すべき視点>

- 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 先端技術の周知啓発
- 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



<7つの柱>

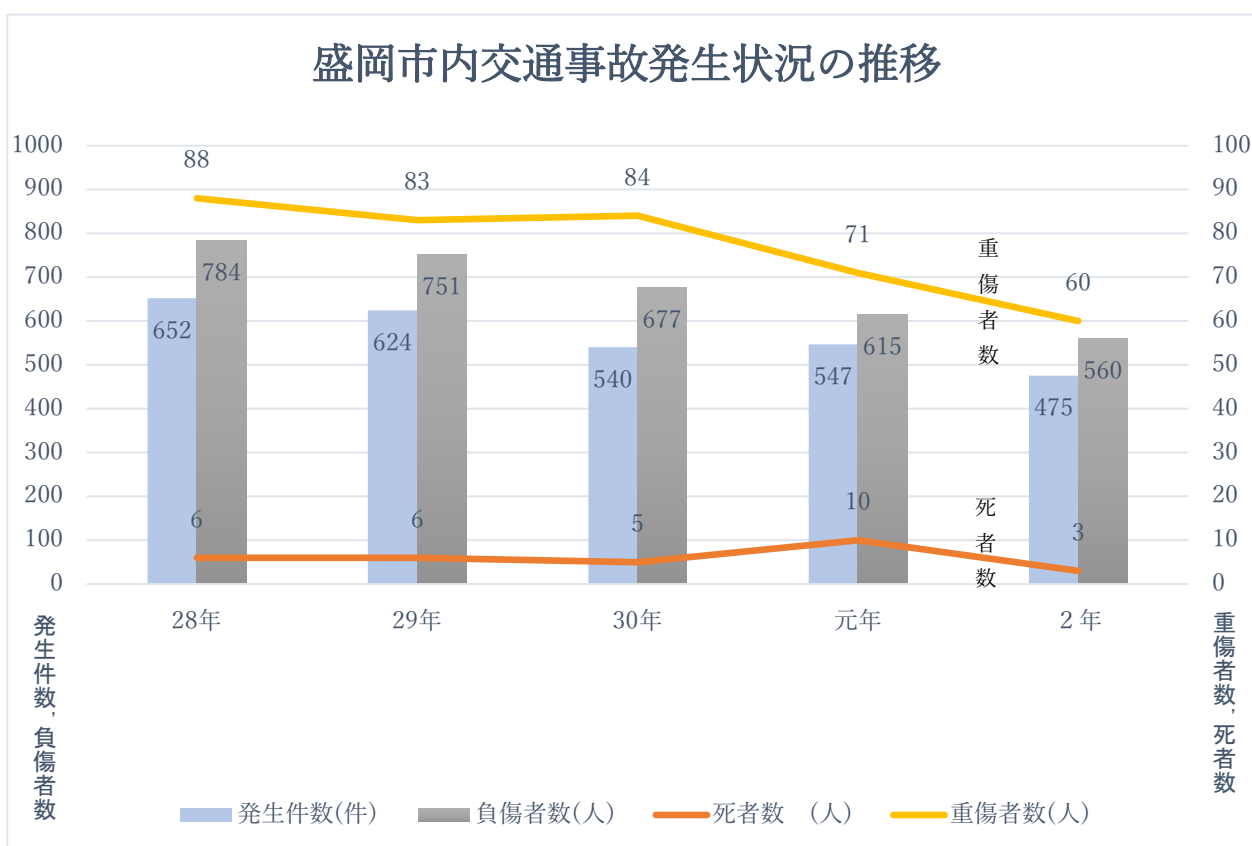
- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

第1節 道路交通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次盛岡市交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数を5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、計画最終年の令和2年の死者数は3人と目標を達成しました。また、令和元年の死者数は10人と計画期間中最も多くなりました。



区分年	28年	29年	30年	元年	2年
発生件数(件)	652	624	540	547	475
死者数(人)	6	6	5	10	3
負傷者数(人)	784	751	677	615	560
重傷者数(人)	88	83	84	71	60

資料：岩手県警本部交通統計

- ※1 「死者数」は交通事故発生から24時間以内の死者の数。
- ※2 「負傷者数」は軽傷者と重傷者の合計数
- ※3 「重傷者数」は交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者の数

【市内の過去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

市内の交通事故における致死率（死傷者数に占める死者の割合）は、過去5年間平均で0.88%、全国平均0.68%に比べてやや高くなっています。

●致死率 単位：%

区分	28年	29年	30年	元年	2年	5年平均
盛岡市	0.76	0.79	0.73	1.60	0.53	0.88
岩手県	2.40	2.19	2.39	1.86	2.30	2.23
全国	0.63	0.63	0.67	0.69	0.76	0.68

資料：岩手県警本部交通統計

② 高齢死者の比率

市内の交通事故死者数に占める高齢死者の比率は、過去5年平均で76.7%であり、県内の過去5年間の平均63.0%を上回っています。一方で、高齢ドライバーが第1当事者となる死亡事故は、8.3%と県内過去5年間の平均33.3%を下回っています。

●高齢者の死者数

区分	28年	29年	30年	元年	2年	5年平均
死者数(人)	6	6	5	10	3	6.0
うち高齢者数(人)	6	4	4	7	2	4.6
構成率(%)	100.0	66.7	80.0	70.0	66.7	76.7

資料：岩手県警本部交通統計

●高齢ドライバーが第1当事者の死亡事故

区分	28年	29年	30年	元年	2年	5年平均
死亡事故件数(件)	3	1	3	4	1	2.4
うち高齢ドライバーが第1当事者(件)	0	0	0	0	1	0.2
構成率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	8.3

資料：岩手県警本部交通統計

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、過去5年平均で全体の43.3%であり、県内の過去5年間の平均30.0%を上回っています。

●夕暮れ時間帯の死亡事故件数

区分	28年	29年	30年	元年	2年	5年平均
死亡事故件数(件)	6	6	5	10	3	6.0
うち夕暮れ時間帯(件)	2	4	2	3	2	2.6
構成率(%)	33.3	66.7	40.0	30.0	66.7	43.3

資料：岩手県警本部交通統計

④ 自転車乗用中事故は横ばいで推移

過去5年間の全事故に占める自転車が関係する事故割合は、年間平均で20前後とほぼ横ばいになっています。

●自転車乗車中の交通事故

区分	28年	29年	30年	元年	2年	5年平均
交通事故件数(件)	652	624	540	547	475	567.6
自転車事故件数(件)	133	121	85	123	70	106.4
構成率(%)	20.4	19.4	15.7	22.5	14.7	18.7
死者数(人)	1	1	1	3	0	1.2

資料：岩手県警本部交通統計

(2) 道路交通事故の見通し

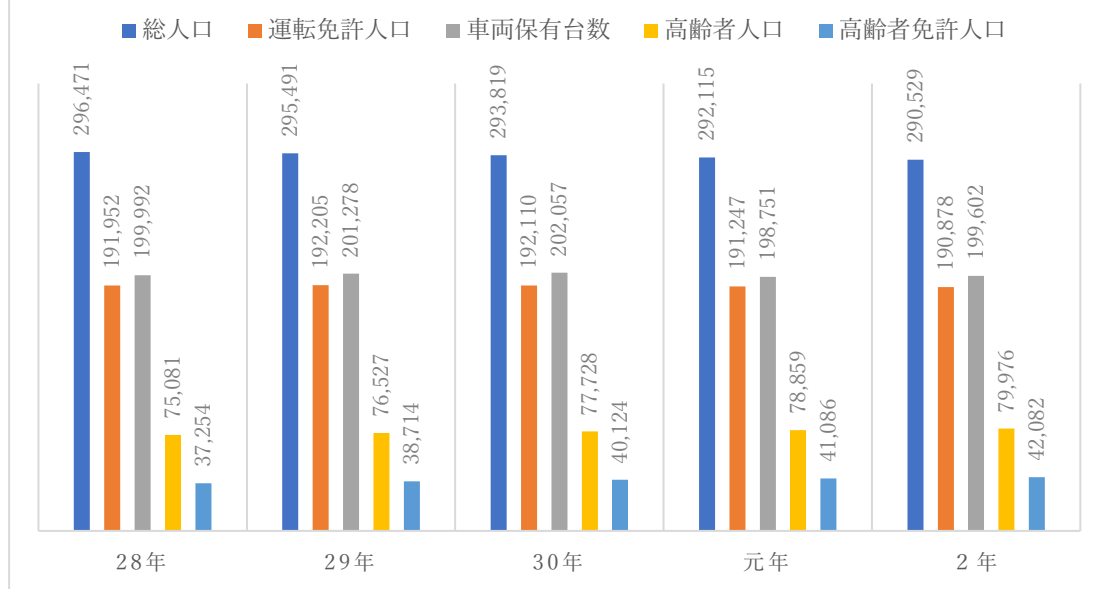
道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じさせ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではありますが、全国的に死者数の減少幅が縮小しており、本市においても減少しにくい状態が続いています。この背景としては、①高齢者人口の増加、②車依存の傾向が強いことが挙げられます。

市内の高齢者人口は毎年約1.6%ずつ増加しており、令和2年は全体の約3割を占めています。また、免許保有者数は横ばいで推移している中、高齢者の運転免許保有者数は毎年約3.0%増加しており、運転免許保有者総数に占める高齢者の割合は、平成28年の19.4%から令和2年には22.0%に増加しています。

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。

盛岡市内の運転免許保有人口、車両台数等の推移



区分	28年	29年	30年	元年	2年
市総人口	296,471	295,491	293,819	292,115	290,529
運転免許人口	191,952	192,205	192,110	191,247	190,878
車両保有台数	199,992	201,278	202,057	198,751	199,602
高齢者人口	75,081	76,527	77,728	78,859	79,976
高齢者免許人口	37,254	38,714	40,124	41,086	42,082

資料①運転免許人口及び高齢者免許人口（原動機付自転車免許を含む）：

岩手県警本部交通部運転免許課「岩手の免許人口」

資料②車両保有台数：東北運輸局自動車技術安全部管理課「岩手県市町村別保有車両数」

2 第11次交通安全計画における道路交通安全についての目標

本計画の計画期間における目標を、県の目標を踏まえ、次のとおり設定することとします。

1 令和7年までに、年間の死者数を3人以下にします。

道路交通事故のない社会の実現という究極の目標に向けて、令和2年に達成した年間の交通事故死者数過去最少値の3人以下にすることを本計画における最優先の目標として定めます。

2 令和7年までに、年間の交通事故発生件数を390件以下にします。

また、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、過去5年間の平均交通事故発生件数から30%以上の削減を目指します。

3 令和7年までに、年間の重傷者数を50人以下にします。

日常生活に影響が残るような重傷事故を減らすため、過去5年間の平均重傷者数の30%以上の削減を目指します。

第2節 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全を考える視点

これまでの10次にわたる交通安全計画に基づく取組の推進などにより、交通事故死者数は増減を繰り返しながら近年は減少傾向にあります。交通事故発生件数、負傷者数も年々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つ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7割超（76.7%）と、全国と比較しても高く推移しています。

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

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤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)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します。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通事故による高齢死者の割合が高いことや、今後も高齢化が進行することなどを踏まえると、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、ユニバーサルデザイン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、歩道整備や自転車走行空間の確保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ていく必要があります。

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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 歩行者の安全確保と遵法意識の向上

市内では、過去5年間の死者数の5割が歩行者で、うち歩行中死者の約8割(81.3%)を高齢者が占めています。

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

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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。

イ 自転車の安全確保と遵法意識の向上

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ていく必要があります。特に、自転車の通行空間の確保を進めていくに当たっては、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、「盛岡マナー¹」の普及に向け、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事故防止についての普及啓発を推進します。

¹ 「盛岡マナー」：事故を起こす危険を減らし、快適な交通環境をつくることを目的とした、盛岡市独自の自転車走行マナー。自転車通行可の歩道上の自転車走行には、通行方向の規定はないが、左側の歩道の走行を自転車利用マナーの重点項目としている。

(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、ゾーン30プラスの設定など、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ていきます。

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。

(4) 先端技術の周知啓発

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。

今後も、サポカー・サポカーS¹を始め、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に関する情報の周知・啓発に努め、交通事故の更なる減少を推進していきます。

(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、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、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た取組を推進します。

(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、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 <7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、歩行者や自転車と自動

¹ サポカーS：「特に高齢運転者に推奨する」衝突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）。

車との距離が近い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、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、効果的・効率的な対策を推進します。

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ります。

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ります。

ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

- 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プラス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や外周幹線道路を中心とした信号機の改良、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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・交通政策課・道路建設課
・くらしの安全課)

(イ) 通学路等における交通安全の確保

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、盛岡市通学路交通安全プログラムに則った通学路の安全点検を行うとともに、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します。

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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市子育てあんしん課・道路管理課・道路建設課・教育委員会学校教育課・くらしの安全課)

(ウ) 高齢者，障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- 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歩道等を整備します。

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¹⁾の設置や道路標識の高輝度化を推進します。

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

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課)

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

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します。

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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，市道路管理課・交通政策課・道路建設課)

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

- 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 市内の特徴として，正面衝突による重大事故の発生が多いことから，速度抑制対策として，薄層舗装²⁾やイメージハンプ³⁾，減速マーク⁴⁾等，また，正面衝突事故防止対策として凹型路面標示（ランブル・ストリップス⁵⁾等）等の施工を推進します。
- 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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課)

(イ) 重大事故の再発防止

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ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課，くらしの安全課)

¹ エスコートゾーン：横断歩道に設置して，視覚障がい者が横断方向の手がかりとする突起形状の道路横断帯。

² 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。

³ 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。

⁴ 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。

⁵ 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み出しを知らせるもの。

(ウ) 適切に機能分担された道路網の整備

- 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します。
- 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ます。
- ③ 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ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，市道路管理課・交通政策課・道路建設課)

(エ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

- 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，生活道路におけるイメージ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。
- 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¹の適切な箇所への導入等を検討します。
- 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ります。
- 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します。
- 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します。
- 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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・交通政策課・道路建設課)

(オ) 交通安全施設等の高度化

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，標識整備を推進します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課)

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- 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プラス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

¹ 環状交差点：道路同士が直接交差せず，十字交差点のように衝突点に車が集中しない交差点。常にハンドルを切っていることで速度の抑制につながるほか，クルマが常に一方向からしか来ないため，安全確認が容易である。また，信号機を設置する必要がない。

策を推進します。

- ② 自転車利用環境の整備，無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・交通政策課・道路建設課)

(イ) 事故危険箇所の道路対策の推進

交通事故率の高い危険箇所は道路管理者と各警察署が連携のうえ，調査・検証し，交通事故抑制対策を図ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課・くらしの安全課)

(ウ) 道路環境整備への市民参加の推進

市民や町内会，各団体からの交通安全施設等の設置や改良の要望等は，協議・検討するとともに，必要とする施設の整備を図ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課・くらしの安全課)

オ 高齢者等の移動手段の確保・充実

コンパクトな都市構造への転換・形成を促進するため，中心部や市街化区域内の拠点と周辺部の拠点を連絡するなど，市内・市内外との移動を支える公共交通網の形成を図る。

まちづくり・観光などの施設や，市民や観光客などの移動のニーズに応じて，交通結節点間の連絡や地区内の移動を，鉄道，バス，タクシーなどの交通手段の選択と運行の頻度や方法，時間帯，使用車両などを適切に組み合わせることで，効率的で持続可能な公共交通網の形成を推進する。

公共交通事業者等が行うバスロケーションシステムの更新や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。

(岩手運輸支局，ＪＲ東日本，ＩＧＲいわて銀河鉄道，市交通政策課)

カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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します。また，バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，市道路管理課・道路建設課)

キ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため，快適な通行空間の確保，良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進します。

また、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、事業を推進します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，市道路管理課・道路建設課)

ク 自転車利用環境の総合的整備

盛岡市自転車活用推進計画に基づき、自転車の安全利用と自転車走行空間の整備拡大を推進します。

(ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備

- 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とともに、また、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、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します。
- ② 自転車通行空間、自転車道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・運用を推進します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・交通政策課・道路建設課)

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

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

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，JR東日本，IGRいわて銀河鉄道，市道路管理課・交通政策課)

ケ 交通需要マネジメントの推進

道路整備や交差点改良の等の交通容量の拡大策に加え、パーク・アンド・ライド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利用促進、時差出勤等により、渋滞を緩和し、交通の円滑化を図ります。

(岩手運輸支局，岩手河川国道事務所，JR東日本，IGRいわて銀河鉄道，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市交通政策課)

コ 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

- 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。

¹ パーク・アンド・ライド：自動車等で駅やバスターミナル等付近の駐車場まで行き、バスや鉄道に乗り換えて公共交通を利用する形態。

- ③ 地震等の災害発生時に、一時避難場所となる「道の駅」を整備し、道路利用者の安全確保を図ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，市道路管理課・道の駅整備推進室)

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

- ① 停電による信号機の機能停止を防止する，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。

(各警察署)

(ウ) 災害発生時における情報提供の充実

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します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市危機管理防災課)

サ 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

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します。

(各警察署)

(イ) 違法駐車対策の推進

盛岡市違法駐車等防止条例に基づき，市民への啓発活動を行い，違法駐車締め出し機運の醸成・高揚を図ります。

(各警察署，市くらしの安全課)

(ウ) 自転車駐車対策の推進

「盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例」に基づき，道路・公園・駅前広場・その他公共の場所への自転車等の放置防止に取り組みます。

(各警察署，市交通政策課，各公共施設管理者)

シ 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

- 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します。
- 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，その是正を実施します。

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ります。

- 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¹等の整備を推進します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課)

(イ) 子どもの遊び場等の確保

- ① 子どもの遊び場の不足を解消し，路上遊戯等による交通事故の防止に資するため，街区公園，幼児公園等の整備を推進します。
 - ② 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，公立の小中学校の校庭及び体育施設を引き続き開放します。
- また，社会福祉施設の園庭等の開放を推進します。

(市スポーツ推進課・子ども青少年課・子育てあんしん課・公園みどり課・教育委員会総務課)

(ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- 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います。
- 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・強化を図ります。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課)

(エ) 地域に応じた安全の確保

- ① 冬期の安全な道路交通を確保するため，適時適切な除雪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。
- ② 大雪が予想される場合には，道路利用者に対し，適切に情報提供できるよう，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，幅広く情報提供します。

(岩手河川国道事務所，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市道路管理課・道路建設課)

(2) 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるように，幼児から高齢者に至るまで，心身の発達段階や各年代，生活様式に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要です。

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

¹ 共同溝：電話・電気・ガス・水道・下水道などの公益的設備を道路地下にまとめて収容する構造物。

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あることから、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を果たす市民参加型の活動を推進するとともに、地域の実情に即した自主的な活動を推進します。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

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の習得と、交通安全の習慣を身に付けるようにすることを目標とします。特に、盛岡市交通安全父親母親推進員制度を活用し、幼児と保護者に対する交通安全教育を一層推進します。

(各警察署，市くらしの安全課)

(イ) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

- ① 小学生に対しては、歩行者及び自転車の利用に必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。
- ② 中学生に対しては、自転車の安全走行に必要な知識と技能の習得に加え、他人の安全にも配慮できることや安全に対する自己責任感を育てることを目標とし、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。また、交通事故による傷害は人的要因や環境要因などが関わって発生すること、そしてその多くは、安全な行動、環境の改善によって防止できることについて理解を深めます。
- 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。

- 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・生徒等に対する交通安全教育を行います。

(各警察署，市くらしの安全課・交通政策課・教育委員会学校教育課)

(ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

- ① 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への参加を働きかけます。
- ② 地域においては，交通安全協会，盛岡市交通指導員等の活動を積極的に支援，協力し，交通ルールの遵守と交通安全意識の高揚を図ります。
- ③ 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，自転車運転マナーも含めた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します。

(各警察署，市交通政策課・教育委員会生涯学習課・くらしの安全課)

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

- 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します。
- ② 老人クラブ等における交通安全指導者の養成を図ることとし，盛岡市交通安全シルバー推進員制度を活用して，高齢者が地域・家庭における交通安全の主体的役割を担うよう，指導・援助を行います。
- ③ 高齢者家庭訪問の機会などを利用して，交通安全に関する啓発チラシを配布し，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ほか，老人福祉センターへの啓発ポスター掲示などにより，交通安全意識の啓発に努めます。
- ④ 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ます。

(各警察署，市長寿社会課，教育委員会生涯学習課・くらしの安全課)

(オ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

- 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。

(各警察署・市障がい福祉課・くらしの安全課)

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

- 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。

(各警察署・市文化国際課・くらしの安全課)

イ 効果的な交通安全教育の推進

- ① 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します。
- ② 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。
- ③ 交通安全指導専門員について、研修等により資質向上を図るとともに、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。

(各警察署、市くらしの安全課)

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

- ① 春と秋の「全国交通安全運動」及び夏と冬の「交通事故防止県民運動」、「交通事故死ゼロを目指す日」、「自転車の安全利用推進期間」の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知し、市民参加型の運動として展開します。
- ② 効果的な運動となるよう、事故実態や市民のニーズ等を踏まえるとともに、民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図りながら展開します。
- 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市民参加型の活動を展開します。
- ④ 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するため、街頭キャンペーンなど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。

(各警察署、市くらしの安全課)

(イ) 横断歩行者の安全確保

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とともに、自らの安全を守る交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(各警察署、市くらしの安全課)

(ウ) 自転車の安全利用の推進

- 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ていく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、左側通行や一時停止義務等の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による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。また、「盛岡マナー」の定着など安全に自転車を利用するためのマナーの周知・徹底に努めます。
- 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、販売店等に協力を求めながら周知・広報を行い、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推奨します。

(各警察署、市交通政策課・くらしの安全課・教育委員会学校教育課)

(エ) 自動車のシートベルトの正しい着用の徹底

自動車の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ことから、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ための啓発活動等を展開します。

(各警察署・市くらしの安全課)

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

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します。

(カ) 反射材用品の普及促進

- 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を推奨します。

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

- 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ります。

(各警察署，市農政課・産業振興課・くらしの安全課)

(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

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，関係機関・団体，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。

(各警察署，市くらしの安全課)

(ク) 効果的な広報の実施

広報紙，インターネット等の広報媒体や，防災行政無線，広報車を活用して，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，具体的に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。

(各警察署，市くらしの安全課)

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

- 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。

(各警察署，市くらしの安全課)

エ 交通指導員による指導の強化

交通事故の防止と交通安全思想の普及を図るため、交通指導員が、児童・生徒等に対する登下校時の誘導保護を中心に、歩行者及び自転車利用者の安全確保と、正しい通行のための指導等を強化します。

また、新任交通指導員研修会等の研修を通じ、交通指導員の資質の向上を図ります。

(市くらしの安全課)

オ 市民の参加・協働の推進

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・協働を進めていきます。

(各警察署，市くらしの安全課)

(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なことから、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ります。

また、運転者に対して広報啓発等により、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 高齢運転者対策の充実

高齢者に、より安全に配慮した運転を心がけてもらうため、高齢ドライバー教室への参加促進を図ります。また、警察署、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員等と市が連携し、事故が増加している地区の高齢者宅を訪問して、交通安全啓発を行う「高齢者ふれあい訪問活動」や、過去に事故を起こした高齢者に対して、個別訪問による交通安全指導を行います。

(各警察署，市くらしの安全課)

イ 高齢者支援の推進

自動車の運転に不安を有する高齢者等の相談に応じるほか、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を図るとともに、運転免許証を自主返納した者に対する支援事業である、

MORIO-Jカードとの連携による高齢者運転免許証自主返納支援事業を推進します。

また、高齢者の外出時の移動を支援するため、「まちなか・おでかけパス事業」について、利用状況などの把握を踏まえながら、必要に応じて制度の見直しの検討も行いつつ、継続的に取り組みます。

このほか、効果的な支援策について情報収集するなど、研究を進めます。

(各警察署，市交通政策課・くらしの安全課)

ウ 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

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推進します。

(各警察署，市くらしの安全課)

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車の安全性の確保

自動車には磨耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保管管理を怠れば、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、その適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車ユーザーの責任の下になされるべきですが、交通事故の発生は、運転者自身の生命・身体のみでなく、第三者の生命・身体にも影響を与える危険性があるため、自動車検査により、安全性の確保を図っていく必要があります。

(岩手運輸支局)

イ 自転車の安全性の確保

- 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します。
- ② 交通安全教室を通じて、児童・生徒が利用する自転車の点検整備を学習する機会を提供します。
- 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ります。
- ④ 自転車安全整備制度におけるTSマーク¹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TSマークの更新等を図ります。

(各警察署，市くらしの安全課)

ウ 農業機械の点検整備及び安全確保

農業機械の安全な利用と公道走行のため、農業機械の使用者に対して適正な整備・使用に係る啓発を行います。

¹ TS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。

(5) 道路交通秩序の維持

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ります。

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します。

ア 交通指導取締りの強化等

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、市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します。

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します。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します。

② 自転車利用者による右側通行、一時不停止、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します。

(各警察署)

イ 交通事故事件等に係る適正な交通事故事件捜査の推進

「あおり運転」など、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）に当たる危険な運転行為について、発生防止に取り組むとともに、立件を視野に入れた捜査を行います。

(各警察署)

ウ 暴走行為対策の推進

暴走族等への対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境をつくります。

(ア) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する適切な指導等を促進します。

(県学校教育室、各警察署、市教育委員会学校教育課)

(イ) 暴走行為阻止のための環境整備

① 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します。

- ② 地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。
- ③ 「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います。

(盛岡広域振興局土木部, 各警察署, 市道路管理課・道路建設課)

(6) 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、被害を最小限に抑えるため、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・救急体制の整備

(ア) 救助体制の整備・拡充

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。

(盛岡地区広域消防組合)

(イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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（DMAT¹）の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

(盛岡地区広域消防組合)

(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

- 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。

(盛岡地区広域消防組合, 市教育委員会学校教育課)

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進

¹ DMAT (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。

- 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、盛岡広域圏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します。
- 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¹の充実を図ります。

(盛岡地区広域消防組合)

(オ) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備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²、高度救命処置用資器材³等の整備を推進します。

(盛岡地区広域消防組合)

(カ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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します。

(盛岡地区広域消防組合)

イ 救急医療体制の整備

(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、医師会等関係機関の協力の下に、休日日中の診療に当たる在宅当番医制を維持するとともに、夜間に年中無休で診療に当たる盛岡市夜間急患診療所の機能の充実に努めます。
- 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、盛岡保健医療圏⁴の病院群輪番制の取組を推進するとともに、病院群輪番制病院への支援の継続に努めます。
- ③ 重篤救急患者に対する三次救急医療体制については、県高度救命救急センターの機能強化を推進します。
- 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ます。
- ⑤ 市医師会、各医療機関との連携を強化し、救急医療の協力体制の確立に努めます。

(盛岡地区広域消防組合、市保健所企画総務課)

(イ) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

¹ メディカルコントロール体制：消防機関と医療機関との連携による、現場処置、事後検証、結果が研修に反映される体制。

² 高規格救急自動車：気管挿管や薬剤投与などの特定行為を実施するスペースが確保された高機能・高性能な救急車。

³ 高度救命処置用資器材：気道確保用資機材一式、ビデオ喉頭鏡、自動体外式除細動器（二相波形式）、輸液用資機材一式、血中酸素飽和度測定器、心電計及び心電図伝送装置、心電図受信装置。

⁴ 保健医療圏：人口規模や受療行動などといった地域の特性や保健医療需要に対応して、病院などの保健医療資源の適正な配置や医療提供体制の体系化を図るための地域的な単位として、都道府県が定めるもの。

- 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ます。
- 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ります。

(市保健所企画総務課)

(7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者や家族等は、交通事故により負傷や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による肉体的、精神的及び経済的負担が生じており、このような方々を支援することは極めて重要です。

交通事故の被害者を救済するため、自動車損害賠償責任保険（共済）等の契約の徹底や 広報・啓発を図るとともに、交通安全教室などの機会を捉えて、事故に関する相談窓口を周知するなど、取り組んでまいります。

(県民生活センター、各警察署、市くらしの安全課)

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の加入義務について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。

(岩手運輸支局、各警察署、市くらしの安全課)

イ 岩手県市町村交通災害共済の加入促進

岩手県市町村交通災害共済への加入を促進し、万一の交通事故被害に備えるとともに、交通安全意識の高揚を図ります。

(市くらしの安全課)

ウ 自転車の損害賠償責任保険への加入促進

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います。

(市交通政策課・くらしの安全課)

- **指標一覧** <目標達成のために、施策の取組状況を検証するための指標を設定。目標と同様に、計画期間の令和7年までに達成する数値目標とする。>

指 標	目標値 (令和7年まで)
<p>[指標1] 子ども¹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する。過去5年間の平均子どもの交通事故件数の30%以上の減少を目指す。</p>	<p>20件以下 (令和2年:21件)</p>
<p>[指標2] 高齢者²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いことから、過去5年間の平均高齢者の交通事故件数の30%以上の減少を目指す。</p>	<p>135件以下 (令和2年:167件)</p>
<p>[指標3] 自転車に関する指標</p> <p>自転車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過去5年間の平均自転車関係する交通事故発生件数の30%以上の減少を目指す。</p>	<p>70件以下 (令和2年:70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³(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割合も高いことから、過去5年間の平均夕暮れ時の交通事故発生件数の30%以上の減少を目指す。</p>	<p>120件以下 (令和2年:140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ことから、過去5年間の平均高齢者の交通事故件数の30%以上の減少を目指す。</p>	<p>3件以下 (令和2年:4件)</p>

¹ 子ども：中学生以下をいう。

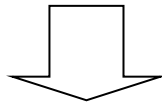
² 高齢者：65歳以上をいう。

³ 夕暮れ時：日没前概ね1時間から日没後概ね1時間をとらえ、16時から20時までを「夕暮れ時」とした。

第2章 踏切道における交通の安全

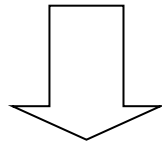
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、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します。



2 踏切道における交通の安全についての目標

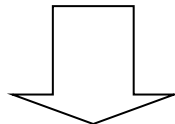
令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロの継続を目指します。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

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 踏切道の構造の改良の推進
- 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

市内における平成28年から令和2年までの間の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は発生しておりません。

また、東北全体においては、平成22年度から令和元年度までの10年間で踏切障害事故（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）は13件発生しており、鉄道運転事故全体の約40.6%を占めています。

このことから、引き続き踏切道の構造改良、踏切保安設備の整備などを総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止していく必要があります。

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、次のようなことなどが挙げられます。

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道¹が最も多いものの、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ます。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めています。
- ③ 原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めています。
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めています。

3 第11次交通安全計画における踏切道の交通安全についての目標

目標を次のとおりとし、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、

令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロの継続

を目指します。

¹ 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。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 重視すべき視点（今後の踏切道における交通安全対策を考える視点）

踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらすものです。

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ます。

2 講じようとする施策

（1）踏切道の構造の改良の推進

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、立体交差化を検討します。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。

（岩手運輸支局、岩手河川国道事務所、盛岡広域振興局土木部、JR東日本、IGRいわて銀河鉄道、市道路管理課・交通政策課・道路建設課）

（2）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

ア 踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備が図られるよう要請します。

イ 必要に応じて、警報時間制御装置の整備を進め、遮断時間の短縮が図られるよう要請します。

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が図られるよう要請します。

エ 高齢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が図られるよう要請します。

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、道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

（岩手運輸支局、各警察署、JR東日本、IGRいわて銀河鉄道）

（3）踏切道の統廃合の促進

踏切道の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、踏切道の統廃合の調整を図ります。

（岩手運輸支局、岩手河川国道事務所、盛岡広域振興局土木部、JR東日本、IGRいわて銀河鉄道、市道路管理課）

(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

ア 踏切道予告標や踏切信号機，情報通信技術（ICT）の活用による踏切関連交通安全施設の高度化が図られるよう要請します。

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。

（岩手運輸支局，JR東日本，IGRいわて銀河鉄道，盛岡広域振興局土木部，各警察署，市交通政策課，
くらしの安全課）

盛岡市交通安全対策会議

(盛岡市くらしの安全課内)

〒020-8530盛岡市内丸12番2号

電話019(603)8008 (ダイヤル)