

第2次滝沢市交通安全計画

(令和5年度～令和7年度)



滝沢市交通安全対策会議

「第2次滝沢市交通安全計画」の策定にあたって

本市における交通安全対策については、「第1次滝沢市総合計画」における基本施策の一つである「安全・安心なまちづくり」の推進のため、交通事故発生件数の減少を目標として掲げ、各種交通安全対策を展開しております。これまで岩手県交通安全計画等に基づき、10次にわたり「滝沢市（村）交通安全計画」を策定し、国、県、市及び各関係機関・団体等が一体となって、交通安全対策を強力的に推進してきたところです。

その結果、交通死亡事故については、平成26年から平成31年にかけて交通死亡事故ゼロ5年を達成し、交通事故発生件数・負傷者数についても減少しています。

しかしながら、今後を展望しますと、交通事故死者数の減少のみならず、交通事故そのものの減少が求められる中で、高齢者人口や高齢運転者の増加から、高齢者が関係する交通事故の増加が懸念されます。

交通事故の防止は、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て、諸対策を強力的に推進していかねばなりません。

このたび策定しました第2次滝沢市交通安全計画は、「交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の計画的推進に必要な事項」を定めるものです。

この計画は、岩手県交通安全計画に整合させ進める必要がありますので、つど見直しを行っていく必要があります。令和7年度までの今後3年間の交通安全対策の指針となるものであります。

この計画では、県や本市の交通事故の特徴はもとより、本市の課題である「飲酒運転被検挙者数が多い」ことなどを踏まえ、「高齢者及び子どもの交通事故防止対策」、「交差点事故防止対策」、「夕暮れ時・夜間における交通事故防止対策」、「飲酒運転根絶対策」等の施策を、関係機関・団体が連携しながら総合的、重点的に進め、交通事故を減少させたいと考えております。

市民の皆様におかれましては、それぞれの立場で、この計画の実現に向けて、積極的に交通安全対策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 -----	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 -----	5
2 第2次交通安全計画における道路交通の目標 -----	6
第2節 道路交通の安全についての対策 -----	6
1 今後の道路交通安全を考える視点 -----	6
(1) 高齢者及び子どもの安全確保 -----	7
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 -----	7
(3) 生活道路における安全確保 -----	8
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 -----	8
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進 -----	8
2 講じようとする施策〈7つの柱〉 -----	9
(1) 道路交通環境の整備 -----	9
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 -----	9
イ 幹線道路における交通安全対策の推進 -----	10
ウ 交通安全施設等の整備事業の推進 -----	11
エ 高齢者等の移動手段の確保・充実 -----	11
オ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 -----	11
カ 効果的な交通規制の推進 -----	12
キ 自転車利用環境の総合的整備 -----	12
ク 災害に備えた道路交通環境の整備 -----	12
ケ 総合的な駐車対策の推進 -----	12
コ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 -----	12
(2) 交通安全思想の普及徹底 -----	13
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 -----	13
イ 効果的な交通安全教育の推進 -----	14
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 -----	15
エ 交通安全専門員、交通指導員の育成・強化 -----	17
オ 市民の交通安全活動への参加・協働の推進 -----	17
(3) 安全運転の確保 -----	17
運転者教育等の充実 -----	17
(4) 車両の安全性の確保 -----	18
ア 自動車検査の推進 -----	18
イ 自転車の安全性の確保 -----	18
(5) 道路交通秩序の維持 -----	18
ア 交通指導の強化等 -----	18
イ 暴走族等対策の推進 -----	18
(6) 救助・救急活動の充実 -----	18

救助・救急体制の整備	-----	19
(7) 被害者支援の充実と推進	-----	19
交通事故被害者に対する援助等	-----	19
第2章 踏切道における交通の安全	-----	20
第1節 踏切事故のない社会を目指して	-----	21
1 踏切事故の状況等	-----	21
2 近年の踏切事故の特徴	-----	21
3 第2次交通安全計画における踏切道の目標	-----	21
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	-----	21
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----	21
2 講じようとする施策	-----	21
(1) 踏切道の構造改良の推進	-----	21
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-----	22
資料編 主要交通統計	-----	23
滝沢市内における交通基礎数値（平成29年から令和3年まで）	-----	24～25
滝沢市内における交通死亡事故発生状況	-----	26

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

本市では、近年住宅地化の進行や郊外型大型店等の立地などにより、都市化が進んできたが、今後の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となっていることから、今後も更なる対策が必要となる。

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。

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、市民一人ひとりが関心を持ち、これまで以上に強力な取組みを継続していかなければならない。

2 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、全ての交通の分野において、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。

3 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、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であり、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・障がいの有無等にかかわらず安全に安心して暮らせる社会を構築することを目指す。

4 交通社会を構築する三要素

本計画においては、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、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、そのための教育、普及啓発活動を充実させる。

第2に、「車両」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、車両の検査等を実施するよう働きかける。

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、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。

5 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を更に推進する。

6 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、市民の主体的かつ効果的な活動の推進が重要であることから、関係機関・団体等の緊密な連携の下に施策を推進するとともに、各地域での活動を積極的に支援し、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

7 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上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・快適性と密接な関係を有していることから、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る。

8 飲酒運転を許さない環境づくり

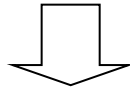
本市居住者による飲酒運転は依然として後を絶たない状況にある。

飲酒運転を単に個人のモラルの問題として捉えるのではなく、市民すべてが関心を持ち、市全体の意識改革と飲酒環境の改善等、飲酒運転根絶対策を推進する。

第1章 道路交通の安全

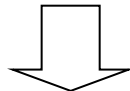
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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。
- 今後は、死者数の一層の減少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る。



2 道路交通の安全についての目標

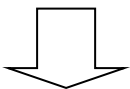
- 令和7年まで年間の死者数0人を継続する。
- 令和7年までに年間の交通事故発生件数を50件以下にする。
- 令和7年までに年間の死傷者数を60人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

<5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 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 | 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

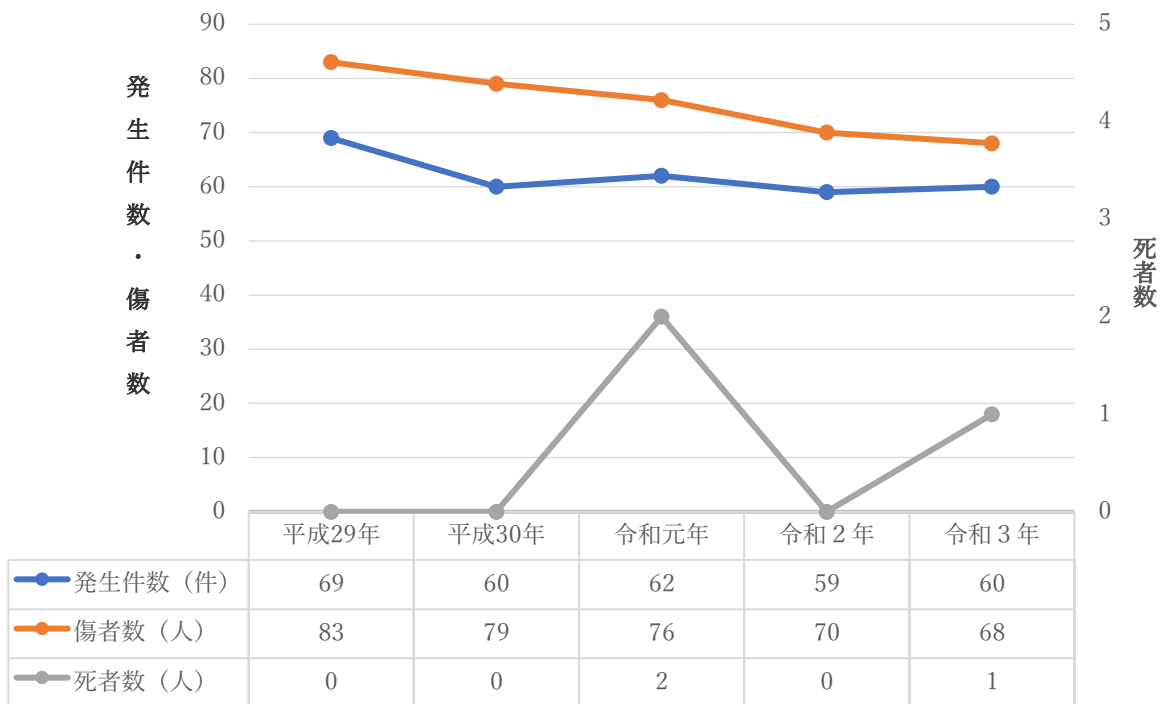
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

本市では、第1次滝沢市交通安全計画のもとに、市民の協力や関係機関・団体との緊密な連携を図りながら、交通事故の発生件数と交通事故による年間の死者数（交通事故の発生から24時間以内に死亡した人）の減少を目標に、各般の交通安全対策を推進してきたところである。

その結果、年間の交通事故死者数を0人とする目標を平成29年、平成30年、令和2年に達成するとともに、交通事故件数を令和3年までに84件以下とする目標も達成している。

滝沢市内で発生した交通事故の年別推移



滝沢市内の過去5年間における交通死亡事故の特徴

- ① 夜間における高齢者の道路横断中の事故が2件発生している。
- ② 全て高齢者（運転者、歩行者）が関連する事故である。
- ③ 交差点での出会い頭衝突事故で、バイクの運転者が死亡している。

(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。

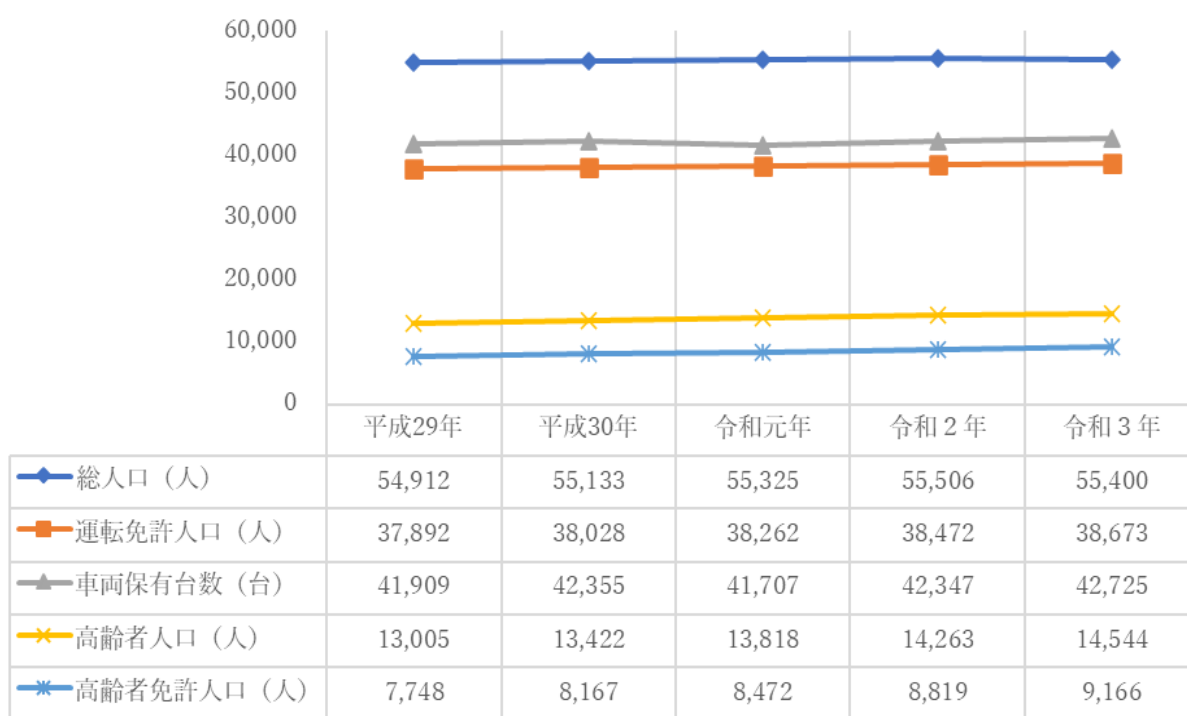
市内における今後の状況を展望すると、運転免許保有者数及び自動車保有台数は増加の傾向が見込まれる。

これは、県土が広いことによる車依存の傾向によると考えられ、道路交通の量的拡大に加え、交通事故当事者となる比率の高い高齢者人口の増加と、それに比例して増加する高齢運転者は、将来の交通事故発生に大きな影響を与えるものと考えられる。

特に、高齢者人口は毎年約4%程度、高齢者の運転免許保有者は毎年約3%程度増加している。

令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めたため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となる。

滝沢市の総人口・運転免許人口・車両登録台数の年別推移



2 第2次交通安全計画における道路交通の目標

関係機関・団体と市民が一体となって、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て、計画における最優先の目標として交通事故死者数の減少に努める。

県の「令和7年までに年間の死者数を30人以下にする」という目標に準じて、本市は、

1 令和7年まで年間の死者数0人を継続する

ことを本計画における最優先の目標として定める。

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の20%削減を目指し、

2 令和7年までに年間の交通事故発生件数を50件以下にする

とともに、過去5年間の交通事故発生件数に対する死傷者数は1.2倍であることから、目標2の50件×1.2=60人として

3 令和7年までに年間の死傷者数を60人以下にする

ことも目指す。

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、直近5年間の当市における交通死亡事故の3件は、被害者全てが高齢者であり、高齢死者数の構成率は100%となっている。

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の7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(5)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。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通事故の高齢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・安心に外出や稼働ができるような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、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や街頭での交通安全指導等を推進する。

(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。

市内では令和元年に高齢歩行者が関係する死亡事故が2件発生している。

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、広報啓発活動等を推進する。

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、安全で快適な自転車走行空間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、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する。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで総合的な交通安全対策により、交通事故は大幅に減少している。

しかし、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る。

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する。

(5) 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等を踏まえて、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。

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・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る。

交通安全施設等の整備に当たっては、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ことにより、着実な事故の減少を図る。

身近な道路の交通安全対策の立案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者空間が確保された人優先の道路交通環境の整備を図る。

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

- ① 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間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、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策により、交通円滑化対策を実施する。
- ③ 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。

(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道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。

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。

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、横断歩道等の対策を推進する。

(ウ) 高齢者、障がい者など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除雪の効率化等を図る。

イ 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する。
- ② 速度抑制対策として薄層舗装、イメージハンプ、減速マーク、ランブル・ストリップス等の施工を推進する。

薄層舗装とは・・・ 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

イメージハンプとは・・・ 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

減速マークとは・・・ 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

ランブル・ストリップスとは・・・ 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

（イ）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 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、鉄道等複数の交通機関の連携を図り、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。

（ウ）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、路上駐停車対策等を実施する。
- ⑤ 交通混雑が著しい地域においては、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。

ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 交通安全施設等の適正な維持管理

既存の交通安全施設等の適正な維持管理を行うとともに、老朽化した施設については、機能向上と計画的な更新に努める。

(イ) 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、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

交通事故が多発している事故危険区間等については、事故原因の検証に基づいた交差点改良等の対策を推進する。

(エ) 道路交通環境整備への市民参加の促進

学校・地域、関係団体からの要望に応えるべく、市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。

エ 高齢者等の移動手段の確保・充実

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、県と連携して、維持・確保を図る。

市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より、市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。

オ 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、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。

カ 効果的な交通規制の推進

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市民の要望を踏まえた上で、関係機関に対して見直しの要請を行うなど調整を図る。

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

- ① 歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるため、自転車の歩道通行部分の指定等により、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進する。
- ② ルール・マナーに関する安全教室、啓発活動等のソフト施策を積極的に推進する。

(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、県警察、鉄道事業者等が協力して整理、撤去等を推進する。

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

- 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 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。

(イ) 災害発生時における交通規制

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する。

(ウ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路管理者と連携し、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集分析し、道路利用者へ提供する。

ケ 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、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について関係機関と協議する。

(イ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

交通指導員や地域交通安全活動推進委員と連携し、市民への広報・啓発活動により、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

コ 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する。

② 不法占用物件等については実態把握を行い、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、道路の愛護思想の普及を図る。

(イ) 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。

(ウ) 冬季の交通安全の確保

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を推進する。

(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。

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、市職員をはじめ交通安全教育専門員、交通指導員及び教職員等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。

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、交通マナーの実践を習慣化させるとともに、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

- 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 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、学校の教育活動全体を通して交通安全教育を実施する。
- ④ 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

公民館等社会教育施設の講座等において、交通安全に関する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

- 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、運転者側からみ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する。
- ② 市の高齢者福祉部門、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 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。

(オ) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

地域における福祉活動の場を利用するなどして、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。

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スキル及び知識を習得し、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。
- 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、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。
- ③ 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の活用など、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機材等を見直し、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

- 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」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する。
- 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、各自治会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市民参加型の活動を展開する。
- 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、近年の交通事故死者数の減少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

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の優先義務を再確認させるため、交通安全教育等を推進する。

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

- 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も有しており、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から、そうした意識の啓発を図るとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。
- 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
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。

あらゆる機会・媒体を通じて、全ての座席におけるシートベルトの正しい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

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・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

(カ) 反射材用品等の普及促進

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の実施及び反射材用品等の販売店の拡充に努める。

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

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、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活動に努めるなど、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る。

また、飲酒運転をした者が、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう、関係機関、団体が連携した取組の推進に努める。

(ク) 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、夜間の重大事故の原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、自動車及び自転車運転者のライトの早め点灯、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装着について、関係機関・団体と連携した広報活動を推進する。

エ 交通安全教育専門員、交通指導員の育成・強化

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、定期的に研修会を開催するとともに、県等主催の各種研修会への参加を積極的に支援し、交通安全教育専門員・交通指導員の育成・強化を図る。

オ 市民の交通安全活動への参加・協働の推進

- ① 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に対する援助等を行い、その主体的な活動を支援する。
- ② 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、ボランティア（スクールガードなど）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・協働を進める。

(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り、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を含めた運転者教育等の充実に努める。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に努める。

また、運転者に対して運転者教育、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。

運転者教育等の充実

ア 高齢運転者対策の充実

- (ア) 高齢運転者に対する講習会の実施に努める。
- (イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図る。

イ 高齢者支援の推進

- (ア) 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・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許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。
- (イ) 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。

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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等キャンペーンを推進する。

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車検査の推進

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。

イ 自転車の安全性の確保

- (ア) 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。
- (イ) 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。
- (ウ) 夜間における安全性の確保を図るため、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。
- (エ) 自転車安全整備制度におけるT Sマーク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。

(5) 道路交通秩序の維持

道路交通秩序の維持を図る必要があることから、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、迷惑性の高い違反を重点に交通指導取締りについて関係機関に要請する。

さらに、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、地域一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、防犯団体と連携した暴走行為をさせない環境づくり等の充実強化を図る。

ア 交通指導の強化等

児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通指導を推進し、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化する。

イ 暴走族等対策の推進

不正改造車を排除するための広報啓発活動を行うとともに、暴走行為阻止のための環境整備として、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。

(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。

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・拡充を推進する。

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

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する。

エ 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、高度救命処置用資器材等の整備を推進する。

オ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ドクターヘリとの連携を強化し、事故の状況把握や救急業務における消防防災ヘリコプターの積極的活用を推進する。

（7）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、このような方々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の、加入済み保険の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。

交通事故被害者に対する援助等

（ア）交通事故相談活動の推進

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、関係機関、団体等との連絡協調を図る。

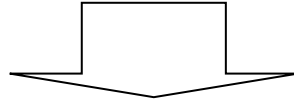
（イ）交通災害共済への加入促進

わずかな掛金で交通事故被害者に見舞金を支給する相互扶助制度である「岩手県市町村交通災害共済」の普及と加入促進を図るため、積極的な広報活動を行う。

第2章 踏切道における交通の安全

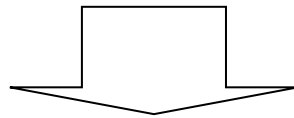
1 踏切事故のない社会を目指して

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 踏切道における交通の安全についての目標

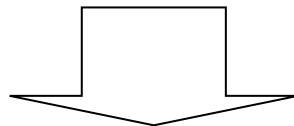
令和7年まで年間の踏切事故の件数ゼロを継続する。



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



<2つの柱>

- ① 踏切道の構造改良の推進
- ② その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

本市には、J R 田沢湖線に小岩井駅・大釜駅と I G R いわて銀河鉄道線に滝沢駅・巢子駅の合計4駅があり、J R 田沢湖線では秋田新幹線も運行されている。

これらの軌道敷地を横断する踏切道については、J R 田沢湖線が3か所（仁沢瀬踏切・大釜踏切・待場踏切）、I G R いわて銀河鉄道線に2か所（大崎踏切・長根踏切）の合計5か所あり、葉の木沢踏切が盛岡市との境界付近に設けられている。

全国的に踏切事故は減少傾向にあり、県内における踏切事故は、令和3年の発生件数が1件である。

なお、本市における踏切事故は近年発生していない。

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は、次のとおりである。

- 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等）が最も多くなっている。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約5割を占めている。
- ③ 原因別でみると、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4割を占めている。

3 第2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、

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

踏切事故については近年発生がなく、第1次滝沢市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。

本市では、児童生徒が鉄道を利用し通学している地域があるほか、学校までの通学路途中に、踏切道を通過しなければならないなどの環境が存在しており、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る。

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

(1) 踏切道の構造改良の推進

踏切道の安全性と円滑化を図るため、構造改良等について推進する。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は直前横断・落輪等に起因するものが多いことから、運転者や歩行者等の踏切通行者に対して、安全意識の向上や踏切死傷時における非常ボタン操作等の緊急措置について、周知徹底を図るための交通安全教育や広報活動を推進する。

資料編

主要交通統計

滝沢市内における交通基礎数値
(平成29年から令和3年まで)

- (表1) 滝沢市の人口
- (表2) 滝沢市の免許人口
- (表3) 滝沢市内の交通事故発生状況
- (表4) 滝沢市車両登録数
- (表5) 滝沢市居住者の第1当事者交通事故件数
- (表6) 飲酒運転被検挙者数
- (表7) 交通安全教室受講者数
- (表8) 交通死亡事故発生状況

基礎数値(平成29年から令和3年まで)

表 1

<滝沢市の人口>

単位：人

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
人口 (A)+(B)=(C)	55,152	55,288	55,448	55,605	55,642
男 (A)	27,124	27,205	27,324	27,330	27,397
女 (B)	28,028	28,083	28,124	28,275	28,245
65歳以上 (D)	12,855	13,333	13,721	14,138	14,503
高齢化率 (D/C)	23.31%	24.12%	24.75%	25.43%	26.06%
世帯数 (世帯)	22,670	22,991	23,264	23,629	23,912

※12月末統計

資料：滝沢市

表 2

<滝沢市の免許人口>

単位：人

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
免許人口 (A)+(B)=(C)	37,892	38,028	38,262	38,472	38,673
男 (A)	20,366	20,353	20,488	20,551	20,672
女 (B)	17,526	17,675	17,774	17,921	18,001
65歳以上 (D)	7,748	8,167	8,472	8,819	9,166
高齢化率 (D/C)	20.45%	21.48%	22.14%	22.92%	23.70%

※12月末統計

資料：岩手県警察本部交通部

表 3

<滝沢市内の交通事故発生状況>

単位：件、人

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
人身事故件数 (件)	69	60	62	59	60
死者 (人)	0	0	2	0	1
重傷者 (人)	9	12	10	10	7
傷者 (人)	83	79	76	70	68
物損事故件数 (件)	1,081	993	943	789	819

資料：岩手県警察本部交通部

表 4

<滝沢市車両登録数>

単位：台

	平成29年度末	平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末
乗用車	18,512	18,662	18,654	18,917	18,955
軽自動車	18,584	18,854	18,210	18,503	18,757
トラック(貨物)	3,101	3,087	3,069	3,126	3,175
バス(乗合)	189	185	179	173	165
特殊用途車	744	744	738	729	749
小型二輪車	779	823	857	899	924
合計	41,909	42,355	41,707	42,347	42,725

資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局

基礎数値(平成29年から令和3年)

表 5

＜滝沢市居住者の第1当事者交通事故件数＞

単位：件

		平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
発生件数 (件)	岩手県内	94	92	91	75	99
	滝沢市内	30	26	23	24	30
死亡事故 (件)	岩手県内	0	0	3	0	1
	滝沢市内	0	0	2	0	1

資料：岩手県警察本部交通部

表 6

＜飲酒運転被検挙者数＞

単位：人

		平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
岩手県内検挙者		335	307	303	310	284
滝沢市内居住者		17	10	8	14	16
免許人口千人 当りの人数	岩手県	0.40	0.37	0.37	0.38	0.35
	滝沢市	0.45	0.26	0.21	0.36	0.41

資料：岩手県交通安全対策協議会

表 7

＜交通安全教室受講者数＞

単位：人

	平成29年度末	平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末
幼稚園・保育園	3,807	3,748	3,858	2,446	1,946
小学校	3,498	3,408	3,234	3,209	3,237
中学校	1,230	1,129	1,140	1,158	1,159
養護学校	224	236	156	105	123
高齢者	993	516	594	53	91
子供会他	332	323	150	100	0
合計	10,084	9,360	9,132	7,071	6,556

※延べ人数

資料：滝沢市防災防犯課

表8

交通死亡事故発生状況

年	発生日時	発生場所	路線名	事故類型	第1当事者	死者	事故概要
平成29年	該当なし						
平成30年	該当なし						
令和元年	6月3日 (月) 20:00	大釜高森	市道	人対車両 (道路横断中)	女性 68歳 無職	女性 70歳 清掃員	軽乗用車が市道を進行中、右から左へ横断中の歩行者と衝突したものの。
令和元年	11月27日 (水) 21:30	鵜飼白石	主要 地方道	人対車両 (道路横断中)	男性 49歳 建設業	男性 84歳 無職	大型貨物自動車为主要地方道を進行中、右から左へ横断中の歩行者と衝突したものの。
令和2年	該当なし						
令和3年	10月28日 (木) 12:24	葉の木沢山	市道	車両相互 (出会い頭)	男性 19歳 大学生	男性 84歳 無職	軽乗用車が市道を進行中、十字路交差点において、右方から進行中の原付バイクと出会い頭に衝突したものの。

滝沢市交通安全対策会議

[滝沢市市民環境部防災防犯課内]
〒020-0692 滝沢市中鶴飼55番地
電話番号 019-656-6508