資料　２

第 12 次
岩手県交通安全計画
（案）

（令和８年度～令和 12 年度）

令和８年〇月

岩 手 県 交 通 安 全 対 策 会 議

まえがき

本県では、昭和 46 年に第 1 次岩手県交通安全計画を作成して以来５年を周期に、これまで 11 次・55 年にわたり交通安全計画を作成し、国、県、市町村及び関係機関・団体等が一体となって道路交通や鉄道交通の安全、踏切道における交通の安全を図るため、交通安全対策を推進してきた。

その結果、交通死亡事故件数は過去最高の昭和 48 年をピークに減少に転じ、死者数は第 11 次計画期間中の令和６年には現行の統計を開始して以来最少の 28 人となったほか、発生件数についても、過去最少の 1,391 件となった。

しかしながら、第 11 次計画の最終年にあたる令和７年は、交通死亡事故、発生件数ともに増加に転じたことに加え、人口 10 万人当たりの死者数が 3.46 人と全国平均を大きく上回ったほか、致死率（死傷者数に占める死者の割合）が直近５年間の平均で 1.9%と全国と比べて約 2.7 倍に達するなど、非常に厳しい交通情勢が続いている。また、鉄道交通においては、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

さらに、本県においては、東日本大震災津波からの復興により、新しい道路やまちの整備、被災した鉄道の全線開通により、通勤・通学、通院等の日常生活の移動や観光客の利用など、陸上交通をめぐる環境は大きく変化している。また、今後更に高齢化や人口減少が見込まれる中、技術や制度などの環境変化にも対応しながら、国、県、市町村及び関係機関・団体のみならず、県民一人ひとりが交通事故のない安全な社会を目指して、取り組んでいく必要がある。

「第 12 次岩手県交通安全計画」は、交通安全対策基本法第 25 条第１項の規定に基づき、令和８年度から令和 12 年度までの５年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱と目標を定めたものである。

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

※本計画において死者数とは、交通事故発生から 24 時間以内の死者数をいう。

目　　次

計画の基本理念 ---------- 1
第１章　道路交通の安全 ---------- 5
第１節　道路交通の安全についての目標 ---------- 6
１　道路交通事故の現状と今後の見通し ---------- 6
(1)　道路交通事故の現状 ---------- 6
(2)　道路交通事故の見通し ---------- 10
２　第 12 次交通安全計画における道路交通の目標 ---------- 11
第２節　道路交通の安全についての対策 ---------- 12
１　今後の道路交通安全を考える視点 ---------- 12
＜重視すべき視点＞---------- 12
(1)　高齢者の交通安全を確保する総合的な対策の推進 ---------- 12
(2)　こどもの安全確保のための環境整備 ---------- 13
(3)　歩行者の安全確保のための意識変容 ---------- 13
(4)　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 ---------- 13
(5)　外国人の交通安全対策の推進 ---------- 14
(6)　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進 ---------- 14
(7)　生活道路における安全確保 ---------- 14
(8)　先進技術の活用推進 ---------- 15
(9)　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進---------- 15
(10)　地域が一体となった交通安全対策の推進 ---------- 15
２　講じようとする施策〈８つの柱〉 ---------- 17
(1)　道路交通環境の整備 ---------- 17
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 ---------- 17
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 ---------- 18
ウ　幹線道路における交通安全対策の推進 ---------- 18
エ　交通安全施設等の整備事業の推進 ---------- 21
オ　高齢者等の移動手段の確保・充実 ---------- 22
カ　歩行者空間のユニバーサルデザイン化 ---------- 23
キ　無電柱化の推進 ---------- 23
ク　効果的な交通規制の推進 ---------- 23
ケ　自転車利用環境の総合的整備 ---------- 24
コ　ＩＴＳシステムの活用 ---------- 24
サ　交通需要マネジメントの推進 ---------- 25
シ　災害に備えた道路交通環境の整備 ---------- 25
ス　総合的な駐車対策の推進 ---------- 26
セ　道路交通情報の充実 ---------- 27
ソ　交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ---------- 27
(2)　交通安全思想の普及徹底 ---------- 28
ア　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ---------- 29
イ　効果的な交通安全教育の推進 ---------- 31

ウ　交通安全に関する普及啓発活動の推進 ―― 31
エ　交通指導員等の育成・強化 ―― 35
オ　地域における交通安全活動への参加・協働の推進 ―― 35
(3)　安全運転の確保 ―― 35
ア　運転者教育等の充実 ―― 35
イ　運転免許制度の改善 ―― 37
ウ　自動運転等の安全の確保と支援 ―― 37
エ　安全運転管理者の推進 ―― 38
オ　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 ―― 38
カ　交通労働災害の防止等 ―― 39
キ　道路交通に関連する情報の充実 ―― 40
(4)　車両の安全性の確保 ―― 41
ア　自動運転車の安全対策・活用の推進―― 41
イ　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 ―― 42
ウ　自動車の検査及び点検整備の充実 ―― 43
(5)　道路交通秩序の維持 ―― 44
ア　交通指導取締りの強化等 ―― 44
イ　交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進 ―― 46
ウ　暴走族等対策の推進 ―― 47
(6)　救助・救急活動の充実 ―― 47
ア　救助・救急体制の整備 ―― 47
イ　救急医療体制の整備 ―― 49
ウ　救急関係機関の協力関係の確保等 ―― 50
(7)　被害者支援の充実と推進 ―― 50
ア　無保険（無共済）車両対策の徹底 ―― 50
イ　損害賠償の請求についての援助等 ―― 50
ウ　交通事故被害者支援の充実強化 ―― 51
(8)　交通事故分析の高度化の推進 ―― 51
3　第 12 次交通安全計画における道路交通の指標 ―― 52

第２章　鉄道交通の安全 ―― 53
第１節　鉄道事故のない社会を目指して ―― 54
1　鉄道事故の状況等 ―― 54
2　近年の運転事故の特徴 ―― 54
3　第 12 次交通安全計画における鉄道交通の目標 ―― 55
第２節　鉄道交通の安全についての対策 ―― 55
1　今後の鉄道交通安全対策を考える視点 ―― 55
2　講じようとする施策＜７つの柱＞ ―― 55
(1)　鉄道交通環境の整備 ―― 55
ア　鉄道施設等の安全性の向上 ―― 55
イ　運転保安設備等の整備 ―― 56
(2)　鉄道交通の安全に関する知識の普及 ―― 56
(3)　鉄道の安全な運行の確保 ―― 56

ア　保安監査等の実施 ―― 56
イ　運転士等の資質の保持 ―― 57
ウ　安全上のトラブル情報の共有・活用 ―― 57
エ　気象情報等の充実 ―― 57
オ　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 ―― 57
カ　計画運休への取組 ―― 57
(4)　鉄道車両の安全性の確保 ―― 58
(5)　救助・救急活動の充実 ―― 58
(6)　被害者支援の推進 ―― 58
(7)　研究開発及び調査研究の充実 ―― 58

第３章　踏切道における交通の安全 ―― 59
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 ―― 60
2　近年の踏切事故の特徴 ―― 60
3　第 12 次交通安全計画における踏切道の目標 ―― 61
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 ―― 61
2　講じようとする施策＜４つの柱＞ ―― 61
(1)　踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及びバリアフリー化の推進 ―― 61
(2)　踏切道の統廃合の推進 ―― 61
(3)　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施 ―― 61
(4)　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 ―― 62

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない社会を目指して】

急速な人口減少と高齢化が進行する中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

今なお交通事故（死傷を伴う交通事故をいう。以下同じ。）により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であることから、今後も更なる対策が必要である。

東日本大震災津波によって多くの尊い命を失った本県においては、なお一層の人命尊重の理念のもと、人災である交通事故による被害者は出さないという思いを強くし、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等をも勘案し、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会の実現は一朝一夕にできるものではないが、改めて交通事故被害者の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。道路交通について、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保するとともに、全ての交通については、高齢者、障がい者、こ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て施策を推進していく必要がある。

【少子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、高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による事故の防止を図ることが、喫緊の課題である。

また、事業用自動車においても、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転の担い手が減少していく課題に向き合う必要がある。

全ての交通の分野で、少子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、先進技術を活用して移動の利便性向上に努め、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会や、年齢・障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる社会を構築することを目指す。

１　交通社会を構成する三要素

本計画においては、前記の観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの分野ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずべき施策を明らかにしていく。

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

第１に、人間に係る安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、かつ、歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。

また、交通社会に参加する県民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第２に、交通機関に係る安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用や技術開発による安全性の向上を図るとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持できるよう、必要な検査等を実施できる体制を一層充実させる。

第３に、交通環境に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実と共に、施設の老朽化対策等を図る。特に交通安全施設等の老朽化対策は、計画的な推進が必要である。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関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や自転車通行空間の整備を積極的に行う。

２　横断的に重要な事項

（１）　先進技術の積極的活用

交通社会を構成する三要素を結び付け、相互の施策効果を高めるためには、情報の役割が重要であり、特に、情報通信技術（ＩＣＴ※1）の活用は、人間の認知・判断等の能力や活動を補うとともに、ヒューマンエラー防止や人々の行動の変容を促していくことが期待できる。このようなことから、交通管制の高度化及び救助・救

※１　ＩＣＴ（Information and Communications Technlogy）
情報や通信に関連する科学技術の総称。特に、電気、電子、磁気、電磁波などの物理現象や法則を応用した機械や器具を用いて情報を保存、加工、伝送する技術のこと。

急活動の迅速化が可能となる高度道路交通システム（ＩＴＳ※2）の取組等を推進する。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるための基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を推進する。

（２） 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図るとともに、犯罪被害者等支援条例（令和６年条例第12号）の制定を踏まえ、交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。

（３） 参加・協働型の交通安全活動の推進

県、市町村、地域の民間団体等の緊密な連携の下に施策を推進するとともに、施策の計画段階から県民が参加できる仕組みづくりや、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

（４） 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、厳しい財政事情を踏まえつつ、交通安全を確保することが必要であり、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるよう取り組む。

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

さらに、交通の安全は、交通施策や新技術の実装、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有していることから、公共交通機関の活用による自動車の効率的な利用や公共交通への利用転換など道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくほか、地震や津波等の自然災害に対する防災の観点にも留意し、適切な安全対策を講じる。

（５） 公共交通機関等における一層の安全の確保

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合に大きな被害や影響が生じる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を促進する。

※２　ＩＴＳ（Intelligent Transport Systems）
情報技術を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決を図る新しい交通システム。渋滞情報と連動した高度なナビゲーションシステム（ＶＩＣＳ）や自動料金収受システム（ＥＴＣ）など、いくつかの要素技術から成る。

参考　道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（令和５年３月）によると、道路交通事故による経済的損失は、10 兆 5,540 億円と算定された。

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

＜交通事故による経済的損失＞

	損失額（十億円）
金銭的損失	
人的損失	928
物的損失	1,258
事業主体の損失	81
各種公的機関等の損失	709
非金銭的損失	
死傷損失	7,579
合計	10,554

（注）本調査研究は令和２年度時点のデータに基づき算定。
なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における令和２年の交通事故による死者数(3,626 人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、令和２年の保険・共済関連統計等から推計した負傷者数を使用した。

第１章　道路交通の安全

１．道路交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

２．道路交通の安全についての目標

令和12年までに年間の死者数を30人以下にする。

令和12年までに年間の重傷者数を210人以下にする。

３．道路交通の安全についての対策

＜10の視点＞

① 高齢者の交通安全を確保する総合的な対策の推進
② こどもの安全確保のための環境整備
③ 歩行者の安全確保のための意識変容
④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤ 外国人の交通安全対策の推進
⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
⑦ 生活道路における安全確保
⑧ 先進技術の活用推進
⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

＜８つの柱＞

① 道路交通環境の整備
② 交通安全思想の普及徹底
③ 安全運転の確保
④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持
⑥ 救助・救急活動の充実
⑦ 被害者等支援の充実と推進
⑧ 交通事故分析の高度化の推進

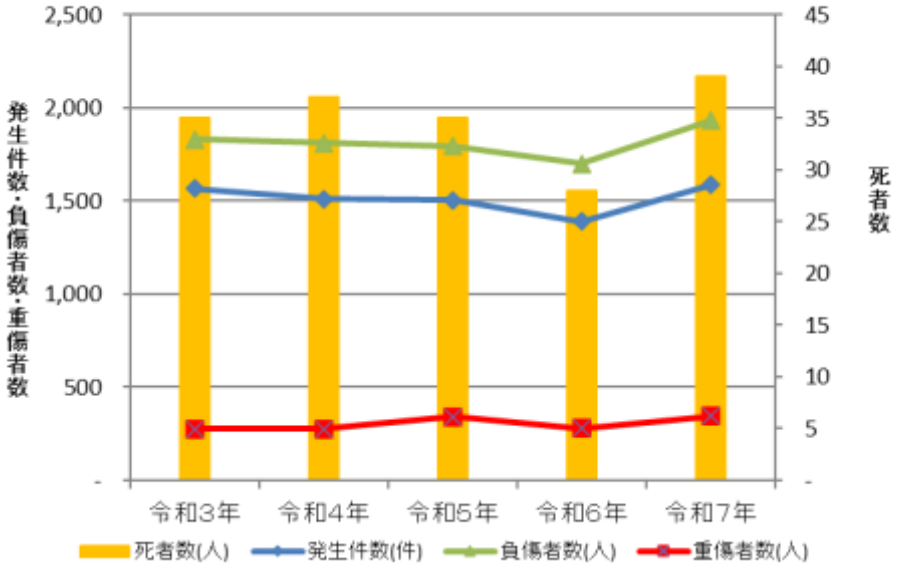
第１節　道路交通の安全についての目標

１　道路交通事故の現状と今後の見通し

（１）　道路交通事故の現状

県では、第11次岩手県交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数を令和７年までに30人以下とすることを目標に、各般の交通安全対策を推進してきた結果、令和６年の死者数は、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少の28人となったが、令和７年には死者数及び重傷者数ともに前年比で増加し、目標を達成できなかったほか、発生件数及び負傷者数も22年振りに増加した。

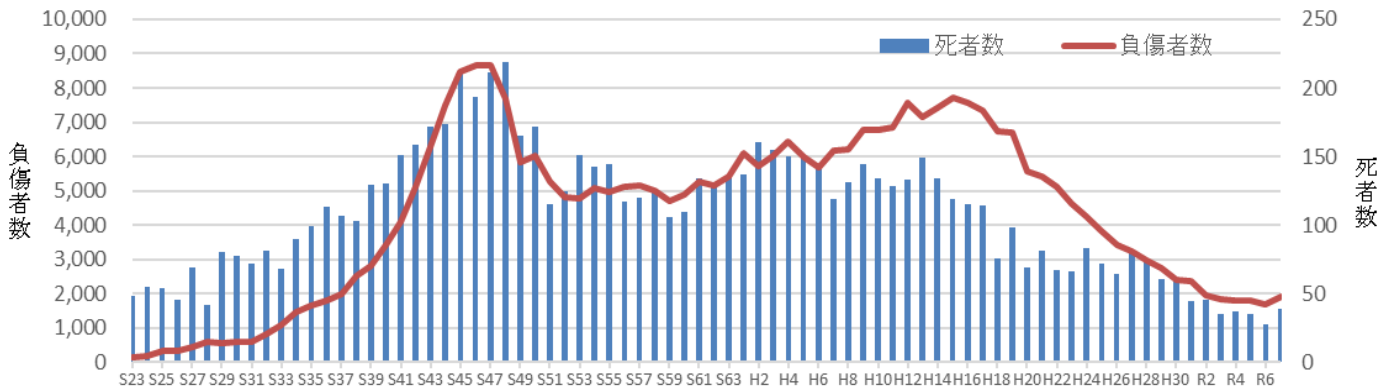
岩手県内の道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



※　死者数とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
※　重傷者数とは、交通事故によって負傷し、１箇月(30日)以上の治療を有するものをいう。
※　発生件数には、物損事故を含まない。

区分　年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
発生件数(件)	1,566	1,511	1,503	1,391	1,587
死者数(人)	35	37	35	28	39
負傷者数(人)	1,830	1,812	1,796	1,700	1,934
重傷者数(人)	276	275	340	278	346

【昭和23年から令和７年までの死者数・負傷者数の推移】



【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実数値

第１次岩手県交通安全計画（昭和 46 年度～50 年度） 目標：交通事故の増加傾向の抑止に努める。実数値：昭和 46 年　193 人・昭和 50 年　172 人
第２次岩手県交通安全計画（昭和 51 年度～55 年度） 目標値：昭和 48 年死者数 219 人の半減を目指す。実数値…昭和 55 年　144 人
第３次岩手県交通安全計画（昭和 56 年度～60 年度） 目標値：年間死者数　103 人以下　　実数値：昭和 60 年　　110 人
第４次岩手県交通安全計画（昭和 61 年度～平成２年度） 目標値：年間死者数　98 人以下　　実数値：平成２年　　160 人
第５次岩手県交通安全計画（平成３年度～７年度） 目標値：年間死者数　120 人以下　　実数値：平成７年　　119 人
第６次岩手県交通安全計画（平成８年度～12 年度） 目標値：年間死者数　106 人以下　　実数値：平成 12 年　　133 人
第７次岩手県交通安全計画（平成 13 年度～17 年度） 目標値：年間死者数　106 人以下　　実数値：平成 17 年　　114 人
第８次岩手県交通安全計画（平成 18 年度～22 年度） 目標値：年間死者数　83 人以下　　実数値：平成 22 年　　67 人
第９次岩手県交通安全計画（平成 23 年度～27 年度） 目標値：年間死者数　50 人以下　　実績値：平成 27 年　　80 人
第 10 次岩手県交通安全計画（平成 28 年度～令和２年度） 目標値：年間死者数　50 人以下　　実績値：令和２年　　46 人 目標値：年間発生件数　1,900 件以下　実績値：令和２年　1,658 件 目標値：年間死傷者数　2,400 人　　実績値：令和２年　1,999 人
第 11 次岩手県交通安全計画（令和３年度～令和７年度） 目標値：年間死者数　　30 人以下　実績値：令和７年　　39 人 目標値：年間重傷者数　210 人以下　実績値：令和７年　　346 人

≪県内の直近５年間における交通死亡事故の特徴≫

① 全国に比べて致死率が高い

県内の死傷者数に占める死者の割合は、直近５年間の平均で1.9％となっており、全国平均0.7％に比べて約2.7倍となっている。

・致死率（死者数÷（死者数＋負傷者数）×100）

区分	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
岩手県	1.9%	2.0%	1.9%	1.6%	2.0%	1.9%
全国	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%	0.7%
全国比	約2.7倍	約2.9倍	約2.7倍	2.0倍	約2.5倍	約2.7倍

② 高齢死者の比率が高い

死者数に占める高齢死者の比率は、直近５年間の平均で約６割（64.9%）を占め、全国平均を８ポイントほど上回ったほか、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５割（45.6%）を占めるなど、高齢者が関係する交通死亡事故の比率が高くなっている。

・高齢者死者数と構成率

区分	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
死者数(人)	35	37	35	28	39	34.8
うち高齢者(人)	24	23	23	18	25	22.6
構成率(県)	68.6%	62.2%	65.7%	64.3%	64.1%	64.9%
構成率(全国)	57.7%	56.4%	54.7%	56.8%	55.9%	56.3%

・高齢ドライバーが第１当事者の死亡事故

区分 / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
死亡事故件数(件)	35	35	35	27	37	33.8
うち高齢ドライバーが第１当事者(件)	14	19	17	13	14	15.4
構成率	40.0%	54.3%	48.6%	48.1%	37.8%	45.6%

③ 道路横断中の歩行者事故が多い

歩行中の交通事故による死者のうち、道路横断中の事故が、直近５年間の平均で約７割（68.0%）と高い比率を占めている。

・道路横断中の歩行者事故

区分 / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
歩行者死者数(人)	7	9	11	8	15	10.0
うち道路横断中(人)	4	6	8	6	10	6.8
構成率	57.1%	66.7%	72.7%	75.0%	66.7%	68.0%

④ 夕暮れ時間帯における発生が多い

夕暮れ時間帯（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年間の平均で約３割（29.6%）を占めている。

・夕暮れ時間帯の交通死亡事故

区分 / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
死亡事故発生件数(件)	35	35	35	27	37	33.8
うち夕暮れ時の発生件数(件)	12	9	12	8	9	10
構成率	34.3%	25.7%	34.3%	29.6%	24.3%	29.6%

⑤　後部座席のシートベルト着用率が低い

運転席、助手席のシートベルト着用率は高いものの、後部座席の着用率は、直近５年間の平均で約５割（55.1%）であり、後部座席同乗中の死者６人のうち、シートベルト非着用者は半数の３人となっている。

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

区分 / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
運転席(%)	99.9	99.7	99.7	99.8	99.6	99.7
助手席(%)	97.3	98.0	98.4	98.4	99.2	98.3
後部座席(%)	50.7	51.5	56.4	53.7	63.1	55.1
後部座席(全国平均)（%）	42.9	42.9	43.7	45.5	45.8	44.2

・交通事故死者のシートベルトの着用、非着用（後部座席）

区分 / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年合計
着用(人)	0	0	1	1	1	3
非着用(人)	0	1	1	0	1	3

⑥　自転車乗用中の交通事故による死者数は横ばい

全事故に占める自転車が当事者となった事故の割合は、直近５年間の平均で約１割（12.0%）とほぼ横ばいである。

・自転車が当事者となった事故件数

区分(件) / 年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
交通事故件数	1,566	1,511	1,503	1,391	1,587	1511.6
自転車事故件数	196	182	177	145	210	182
構成率	12.5%	12.0%	11.8%	10.4%	13.2%	12.0%
死者数(人)	7	3	2	3	2	3.4

⑦　飲酒運転による交通事故件数は横ばい

飲酒運転による交通事故件数の割合は、直近５年間の平均で1.1%とほぼ横ばいであるが、コロナ禍では減少したものの、その後増加に転じている。

・飲酒運転による交通事故件数

区分	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	５年平均
交通事故件数	1,566	1,511	1,503	1,391	1,587	1,511.6
うち飲酒による事故件数	14	14	18	16	19	16.2
構成率	0.9%	0.9%	1.2%	1.2%	1.2%	1.1%
死者数	2	3	1	2	0	1.6

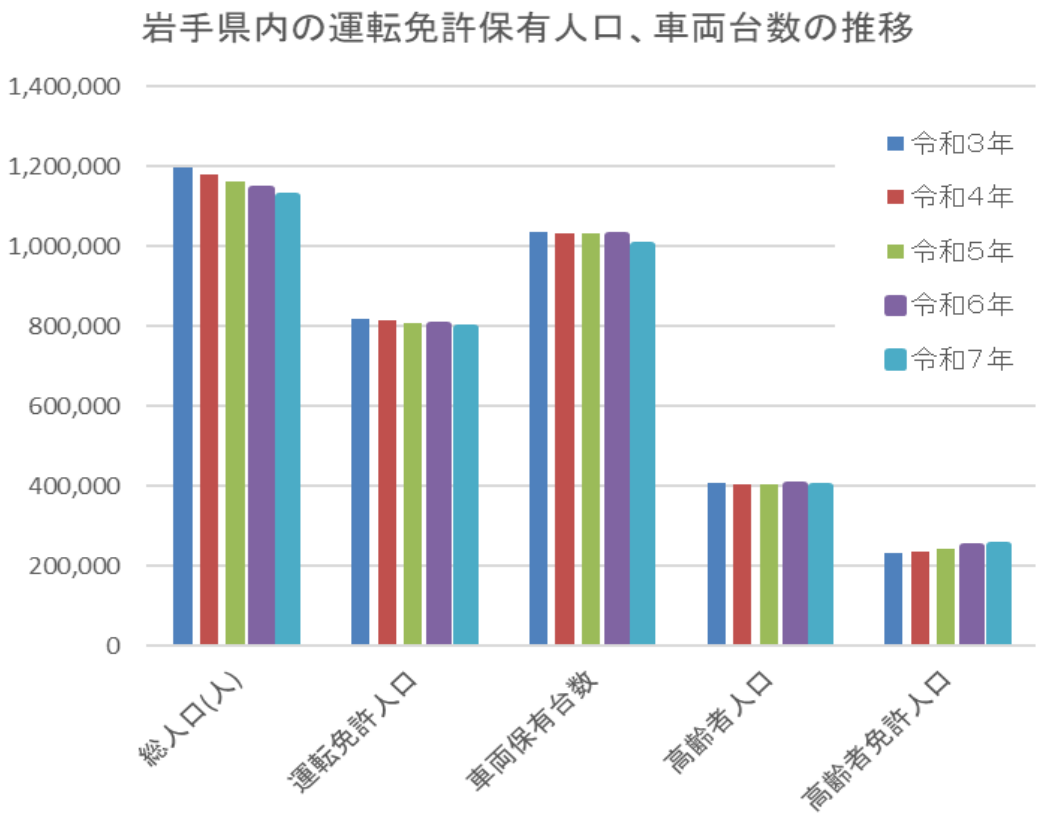
（２） 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれる。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いが、本県の特徴である、少子化・長寿化による高齢化率の上昇や県土が広いことによる車依存の傾向が影響すると見込まれる。

高齢者人口は令和４年以降減少に転じているものの、高齢化率は年々増加しており、令和７年の高齢化率は36.0%に達している。また、免許保有者数が減少している中、高齢者の運転免許保有者数は毎年約２%増加している。

令和７（2025）年には、1947～49年生まれの団塊の世代が全員75歳以上となっているため、今後も高齢者の安全確保は一層重要な課題となる。



区分 ／ 年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
総人口(人)	1,196,277	1,180,512	1,163,024	1,144,407	1,126,813
運転免許人口	817,982	813,278	808,582	801,624	794,619
車両保有台数	1,035,115	1,032,958	1,030,844	1,025,338	1,002,137
高齢者人口	405,793	405,247	403,825	402,129	400,034
高齢者免許人口	232,907	237,127	243,656	248,222	251,585

※総人口、高齢者人口･･･各年 10 月 1 日現在（岩手県「令和 7 年岩手県人口移動報告年報」抜粋）
※車両保有台数･･･各年 12 月末現在（国土交通省「自動車保有車両数調」抜粋）
※運転免許人口･･･各年 12 月末現在（岩手県警察本部「岩手の免許人口」抜粋）

２　第12次交通安全計画における道路交通の目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、死者数をゼロにすることを目指し、本計画の計画期間である令和12年までに達成を目指す目標を、以下のとおり設定することとする。

令和12年までに年間の死者数を30人以下にする。

令和12年までに年間の重傷者数を210人以下にする。

日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも着目し、第11次計画に引き続き重傷者数も目標値に設定する。

第２節　道路交通の安全についての対策

１　今後の道路交通安全を考える視点

これまでの11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、令和６年には、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となる28人となるなど、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、令和７年の交通事故死者数は過去５年で最多となり、交通事故発生件数及び負傷者数ともに22年振りに増加したほか、高齢者死者数の構成率は過去５年の平均で約６割（64.9％）と、全国と比較しても高く、高止まり状態にある。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、交通事故実態、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、より効果的で有効性が見込まれる施策を推進する。

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被害者等支援の充実と推進、⑧交通事故分析の高度化の推進の８つの柱により、交通安全対策を推進する。

その際、次の(1)から(10)までの重視すべき視点を明確にした上で、それぞれの対策を講ずることとする。

＜重視すべき視点＞

（１）　高齢者の交通安全を確保する総合的な対策の推進

全国と比較して、交通事故による高齢死者の割合が高いことや、今後も高齢化が進行することなどを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出や移動ができる交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かく総合的な交通安全対策を推進する必要がある。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するという考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

歩行者、自転車利用者としての高齢者対策については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、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といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。

高齢者の安全運転を支える対策については、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必要がある一方で、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、事故リスクを軽減した運転の在り方についても、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

高齢運転者への対策として、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要がある。

また、逆走を防止するため、道路環境の整備はもとより、広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨

時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要がある。

（２）　こどもの安全確保のための環境整備

安心してこどもを産み育てられる社会を目指し、次世代を担うこどもが安全に学び育つことができるよう、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこ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、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策や地域でこどもを見守っていくための取組を進める必要がある。

このほか、体格等の事情により６歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、こどもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着化させる。

（３）　歩行者の安全確保のための意識変容

歩行者の安全確保については、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高めていくことが不可欠である。

人優先の考えの下、未就学児を中心にこ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、歩車分離式信号の整備、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進めるなど、歩行者の安全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、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、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。

（４）　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

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ほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなったことなどを踏まえ、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や通学、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の対策を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。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。また、自動車の運転者に対しても、令和８年４月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

（５） 外国人の交通安全対策の推進

県内においても在留外国人、訪日外国人旅行者等が増加しており、外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化など関係者が連携しての横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

（６） 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていること等について、関係機関等と連携して、周知を図る。

また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車である自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送を見据え、関係機関等と連携して安全対策を推進する。

（７） 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、ハンプ※3やスムーズ横断歩道※4といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進する。

また、可搬式速度違反自動取締装置の整備による生活道路における適切な交通指導取締

※3 ハンプ
自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物。

※4 スムーズ横断歩道
歩行者の安全と車両の速度抑制を両立させるために、横断歩道部分を道路から盛り上げた構造の横断歩道。

りの実施や、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく。

生活道路における各種対策を実施する上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

（８）　先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の進展は、着実に交通事故抑止に貢献している。

今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信※5、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AI を含む技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

また、車両の機能に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

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

（９）　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、交通事故の発生地域や発生形態等を分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施して交通事故の減少を図っていく必要があり、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々の状況を適確に踏まえた取組を推進する。

(10)　地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために行政や地域の関係者間の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応しながら、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

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等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等により、地域住民が自らの問題として交通安全対策への関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、県民主体の意識醸成を図る。

また、安全な交通環境の実現に向け、それぞれの地域における交通情勢を踏まえて、行

※5　車車間通信
車両と車両が通信により速度等の車両情報を交換する通信技術。

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〈８つの柱〉

（１）　道路交通環境の整備

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車が関係する事故が増加傾向にある生活道路における安全対策を一層推進することが必要であり、効果的・効率的な対策を推進する。

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

また、事故の特徴や発生要因の分析とその結果を踏まえた対策を実施するとともに効果検証を行い、対策の立案に反映することにより、着実な事故の削減を図る。

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

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

ア　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

（ア）　生活道路における交通安全対策の推進

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

① 生活道路においては、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を実施する「ゾーン 30」や最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、区域内の車両速度や通過交通の抑制に重点を置いた対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

② 生活道路を中心とした見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良、光ビーコン※6・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

③ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

④ 道路幅員が狭い生活道路において活用可能な可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、効果的な取締りを推進する。

（イ）　通学路等における交通安全の確保

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

通学路や未就学児を中心にこ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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教

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

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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

（ウ） 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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

① 高齢者、障がい者等の生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

また、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、道路管理者による道路整備と併せた視覚障がい者誘導用道路横断帯（エスコートゾーン）の設置や道路標識の高輝度化を推進する。

さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。

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

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

イ　高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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

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

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

ウ　幹線道路における交通安全対策の推進

（ア） 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

① 交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間など、事故の危険性が高い特定の区間を選定する。

② 事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し、完了後は、その効果を分析・評価して、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の対策に活用する。

（イ） 事故危険箇所対策の推進

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

① 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、道路管理者と公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的な事故抑止対策を推進する。

② 県内の特徴として、正面衝突による重大事故の発生が多いことから、薄層舗装（写真１）、イメージハンプ（写真２）、減速マーク（写真３）、ランブル・ストリップス（写真４）等の施工を推進する。

③ 事故危険区間では、信号機の多現示化、信号灯器のＬＥＤ化や道路標識の高輝度化など、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等の整備を推進する。

写真１ 薄層舗装



車道の路面に凸型断面の舗装をし、過度な速度で自動車が通過した際に、ドライバーに与える音や振動により、速度の抑制を図るもの

写真２ イメージハンプ



外側線及び中央線に沿ってカラー舗装し、色等の変化により、車道の幅員が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真３ 減速マーク



外側線及び中央線の内側に沿って白色の破線等を標示し、車道が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真４ ランブル・ストリップス



中央線に一定の間隔で凹型の切削溝を掘り、ドライバーに与える音や振動により、センターラインからのはみ出しを知らせるもの

（ウ） 幹線道路における交通規制

【県警察】

① 一般道路においては、交通の安全と円滑化を図るため、速度規制をはじめとする各種交通規制の見直しを行う。

② 高速自動車国道等では、交通流量の変化、交通安全施設の整備状況、交通事故発生状況等を勘案して、交通規制の見直しを行うとともに、交通事故、異常気象時は、その状況に即して臨時交通規制を迅速かつ的確に実施する。

（エ） 重大事故の再発防止

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

重大事故発生時には、速やかに関係機関・団体による当該箇所の道路交通環境等の要因調査を行い、事故要因に即した所要の対策を早急に講じ、同様の交通事故の再発防止を図る。

（オ） 適切に機能分担された道路網の整備

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

① 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、高規格幹線道路から居住地域内に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を推進する。

② 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

③ 市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

④ 通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化を図る。

⑤ 円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、それぞれの交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。

（カ） 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

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

① 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に行う。

② 道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しを防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置、ワイヤロープの設置など分離対策の強化を図る。

③ 逆走及び歩行者、自転車等の立入事案による重大事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど総合的な事故防止対策を推進する。

④ 事故や故障による停車車両の早期撤去による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

⑤ 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者への適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ※7）及びＥＴＣ2.0※8等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報を提供する。

⑥ 高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

（キ） 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路に歩道を設

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

※8 ＥＴC2.0
これまでのＥＴＣ（高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪車に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ＩＣの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能になる、など、進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、 ＩＴＳ推進に大きく寄与するシステム。

置するための拡幅、生活道路におけるハンプや狭さくの設置等による通過車両の抑制対策など、道路の改築事業を推進する。

② 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化や環状交差点の適切な箇所への導入等を推進する。

③ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明等の設置を図る。

④ 交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置及び路上駐停車対策等を実施する。

⑤ 交通混雑が著しい中心部、鉄道駅周辺地区等においては、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を推進する。

⑥ 歴史的環境の残る地区においては、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路等の整備を体系的に推進する。

（ク） 交通安全施設等の高度化

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

① 道路の構造及び交通実態を勘案し、交通安全と交通の円滑化を図るため信号の集中制御化、系統化、多現示化等の信号の高度化を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のＬＥＤ化を推進する。

② 道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等のほか、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるよう、標識整備を推進する。

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

（ア） 交通安全施設等の戦略的維持管理

【県警察】

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

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

（イ） 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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

① 通学路や未就学児を中心にこ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」・「ゾーン 30 プラス」等における区域内の車両速度や通過交通の抑制、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 経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

（ウ） 幹線道路対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、県警察】

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

（エ） 交通円滑化対策の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画

課、県警察】

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

（オ）　ＩＴＳの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

【県警察】

① 信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、通過時間の短縮を図る。

② 新交通管理システム（ＵＴＭＳ※9）の導入を図るとともに、道路交通情報の収集・提供の充実を図る。

（カ）　道路交通環境整備への県民参加の促進

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

① 県民参加による交通安全施設等の総点検を実施し、改善を必要とする施設等の整備を図る。

② 安全な道路交通環境の整備に当たっては、「標識ＢＯＸ※10」、「信号機ＢＯＸ※11」、「道の相談室※12」等を活用し、県民が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映させる。

③ 行政と県民の連携による交通安全対策を推進するため、県民が計画段階から参加できる仕組みをつくり、事業の進捗状況、効果等についても積極的に公表する。

（キ）　連絡会議等の活用

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

「岩手県道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用し、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現を図る。

オ　高齢者等の移動手段の確保・充実

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

高齢者をはじめとする地域住民の移動を支える地域公共交通について、国の補助制度を活用しながら、県及び市町村が連携して、維持・確保を図る。

市町村におけるコミュニティバスの運行等による地域内交通の改善や再編などの取組に対する支援を通じて、住民のニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進

※9　ＵＴＭＳ（Universal Traffic Management Systems）

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

※10　標識ＢＯＸ

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

※11　信号機ＢＯＸ

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

※12　道の相談室

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

する。

公共交通事業者が行うＩＣカード導入に対する支援などにより、地域公共交通の利便性向上を推進する。

カ　歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路建設課、道路環境課、都市計画課】

高齢者や障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する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

キ　無電柱化の推進

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、都市計画課】

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成などの観点から無電柱化を推進する。

緊急輸送道路を対象に新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等（道路法第37条による道路の占用制限）の展開を図るとともに、固定資産税の特別措置の創設や防災・安全交付金による重点的支援を実施する。

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

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

ク　効果的な交通規制の推進

【県警察】

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

（ア）　地域の特性に応じた交通規制

① 幹線道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した最高速度規制を実施する。

② 生活道路においては、歩行者等の安全確保を最優先とし、速度抑制や通り抜け対策のため、最高速度規制、進行方向別通行区分等の交通規制を強化する。

③ 交通実態や駐車需要を十分に踏まえた、きめ細やかな駐車規制を実施する。

（イ）　安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制について恒常的な点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に捉えたソフト・ハード両面からの総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

また、路線バス等の公共交通機関の定時運行と利便性の向上を図るための交通規制を推進する。

（ウ）　合理的な交通規制の推進

① より合理的な交通規制を推進するため、交通規制実施後の道路交通環境の変化等を的確に把握し、現場の交通実態と乖離している交通規制について見直しを行う。

② 道路交通環境の実態に即した信号機の新設、廃止等を推進する。

③　中心市街地エリア、商業集積エリアを対象に、貨物自動車等の荷捌きや客待ち駐車に関連した対策を推進する。

ケ　自転車利用環境の総合的整備

（ア）　安全で快適な自転車利用環境の整備

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、消防安全課、県警察】

①　歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車事故等への対策を講じるため、路肩のカラー舗装化や自転車の歩道通行部分の指定、矢羽根等の矢印標示の設置等により、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進する。

②　自転車を安全で快適に利用するための環境を創出するため、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面標示などにより、自転車通行区間等の整備を推進する。

③　自転車通行空間、自転車道線等を継続的に安全で快適に利用するため、舗装補修や除草等の適切な維持管理を行うとともに、道路管理者と県警察が連携し、適切な道路標識及び道路標示等の設置・運用を推進する。

④　悪質・危険な行為の取締りを強化するとともに、ルールやマナーに関する安全教育、広報啓発を積極的に推進する。

（イ）　自転車等の駐車対策の推進

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

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

自転車等の駐車需要の多い地域を中心に、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

コ　ＩＴＳシステムの活用

（ア）　道路交通情報通信システムの整備

【東北総合通信局、岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、県警察】

①　交通監視カメラ、車両感知器など既存設備による情報収集体制の充実を図る。

②　リアルタイムで渋滞情報や規制情報等の道路交通情報を提供し、交通の安全と円滑化を推進する。

（イ）　新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の推進

【県警察】

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

（ウ）　交通事故防止のための運転支援システムの推進

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

①　交通管制システムのインフラ等を利用して、周辺の交通状況等を提供する安全運転支援システム（ＤＳＳＳ※13）の整備を推進する。

②　情報通信技術（ＩＣＴ）を活用して、適切に周辺の交通情報を提供する走行支援シ

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

ステム（ＡＨＳ※14）の整備を推進する。

（エ）　ＥＴＣ2.0等デジタルデータの活用推進

【東日本高速道路】

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金等、道路を賢く使う取組を推進する。

（オ）　道路運送事業に係る高度情報化の推進

【東北運輸局】

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

サ　交通需要マネジメントの推進

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

道路整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加え、パーク・アンド・ライド※15等の推進による移動手段の使い分けや鉄道、バス等の公共交通機関の確保及び利用促進により渋滞を緩和し、円滑化を図る。

共同配送システムの構築、車両運行管理システム（ＭＯＣＳ※16）の導入等により輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（ＴＤＭ※17）を推進する。

シ　災害に備えた道路交通環境の整備

（ア）　災害に備えた道路の整備

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

① 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

② 津波に対しては、道路利用者への早期情報提供と併せて、避難路の整備及び緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

③ 豪雨、豪雪等に対応するため、道路法面等の防災対策や地域の孤立を解消する道路の整備を推進する。

④ 地震・津波等の災害発生時に、避難場所となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

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

※15　パーク・アンド・ライド
自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して中心部の目的地に向かうシステムである。

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

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

（イ） 災害に強い交通安全施設等の整備

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、道路環境課、県警察】

① 交通管制センター、交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備や通行止め等の交通規制を実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

② 停電による信号機の機能停止を防止するため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

③ 隣接県を含めた交通情報を収集するとともに、交通流・量を適正に配分・誘導するための広域的な交通管理体制の整備を推進する。

④ 老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進する。

（ウ） 災害発生時における交通規制

【防災課、県警察】

災害発生時においては、被災状況を把握した上で、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法の規定に基づき、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施し、緊急交通路を確保する。

（エ） 災害発生時における情報提供の充実

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

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

ス 総合的な駐車対策の推進

（ア） きめ細やかな駐車規制の推進

【県警察】

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、特に物流の必要性にも配慮し、利用実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進する。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後５メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。

（イ） 違法駐車対策の推進

【県警察】

① 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反や取締り活動ガイドラインによる違反実態に即した公平かつ適正な取締りを推進する。

② 県民の意見や道路交通環境など現場の状況を勘案した上で、必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインを見直すなど、適切に対応する。

③ 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者責任を追及する。

④ 交通事故の原因となった違反や常習的な違反など悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

（ウ） 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

【消防安全課、県警察】

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

セ　道路交通情報の充実

（ア）　情報収集・提供体制の充実

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

多様化する道路利用者のニーズや自動運転の実用化に対応するため、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等を整備するほか、新たな情報通信技術（ＩＣＴ）の導入による情報収集・提供体制の充実を図る。

（イ）　ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

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

①　ＶＩＣＳやＩＴＳスポットの整備・拡充を図るとともに、ＥＴＣ2.0 対応カーナビ及びＥＴＣ車載器を活用し、ＥＴＣのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うＥＴＣ2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

②　新交通管理システム（ＵＴＭＳ）構想に基づく光ビーコン整備と安全運転支援システムを推進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

（ウ）　適正な道路交通情報提供事業の促進

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

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

（エ）　分かりやすい道路交通環境の確保

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

①　時間別・車種別等の交通規制の実効性を確保するため、大型標識、案内標識等の整備を推進する。

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

ソ　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（ア）　道路の使用及び占用の適正化等

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

①　工作物の設置、工事等のための道路の使用・占用の許可に当たっては、道路交通への影響を最小限にとどめるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

②　不法占用物件等については、実態把握及び強力な指導取締りを市街地において重点的に行い、その是正を実施する。また、不法占用物件等の一掃及び不法占用防止の啓発活動と併せて、「道路ふれあい月間」等により道路の愛護思想の普及を図る。

③　道路の掘り返しを伴う占用工事については、工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工の時期や方法を調整するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

（イ） 休憩施設等の整備の推進

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

過労運転に伴う事故防止や高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

（ウ） こどもの遊び場等の確保

【教育委員会、子ども子育て支援室】

こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域等においては、安全・安心確保のための体制を整備しつつ、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

（エ） 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

① 道路交通が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

② 車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図る

（オ） 地域に応じた安全の確保

【岩手河川国道事務所、三陸国道事務所、東日本高速道路、道路環境課】

① 冬季の安全な道路交通を確保するため、予防的・計画的な通行規制や除雪作業、チェーン規制の実施や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備等を推進する。

② 大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、道路情報板への表示やＳＮＳなど様々な手段を活用して、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控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等を情報提供する。

③ 適切な情報提供を行うため、道路情報提供装置等の整備を推進する。

（２） 交通安全思想の普及徹底

【消防安全課、県警察】

県民一人ひとりが交通事故防止を自らの課題として捉え、安全に道路を利用するためには、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進することが必要である。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識を高めるとともに、他の世代が高齢者の特性を知り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、地域が一体となった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、こども、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。各市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を果たす県民参加型の活動を推進するとともに、行政職員及び教職員の指導力の向上と民間指導者の育成により、地域の実情に即した自主的な活動を推進する。

さらに、県民が具体的な交通安全活動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、ホームページに必要な情報を分かりやすく掲載する

など、地域や学校等で行われる交通安全教育の場における活用の促進に努める。

ア　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（ア）　幼児に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、子ども子育て支援室、学事振興課、県警察、教育委員会】

基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

（イ）　小学生に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、学事振興課、教育委員会、県警察】

歩行者及び自転車の利用者として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。

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、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施するとともに、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、各教育活動全体をとおして交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安全教育を行う。

（ウ）　中学生に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、学事振興課、教育委員会、県警察】

自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得に加え、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する。

学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

各学校等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、各教育活動全体を通して交通安全教育を実施する。また、教員等を対象とした研修会等を開催する。

関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安全教育を行う。

（エ）　高校生に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、学事振興課、教育委員会、県警察】

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する。

学校の教育活動全体を通じて、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う。

各学校等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、各教育活動全体を通して交通安全教育を実施する。また、教員等を対象とした研修会等を開催する。

関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安

全教育を行う。

（オ） 成人に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、県警察】

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、危険予測・回避の能力、交通安全意識・交通マナーの向上等を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が行う運転者教育及び安全運転管理者等が行う交通安全教育を中心に行う。

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る。

公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において、自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育等の諸活動を推進するとともに、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。

（カ） 高齢者に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、長寿社会課、県警察】

加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

市町村の高齢者福祉部門、高齢者医療・福祉施設と交通安全関係団体、交通ボランティア等が連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と接する機会を利用した助言等により高齢者の移動の安全が確保されるように努める。

また、高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が地域一体となり行われるよう努め、外出時には明るい服装と反射材用品の着用を呼び掛けるなど、交通安全用品の普及にも努める。

県及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導等の講習会や研修会を活用し、交通安全指導者の養成、指導体制の充実を図る。

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る。

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、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを車両の運転者等の他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進技術を体験できる、参加・体験・実践型の講習会を開催するなど、普及啓発に努める。

（キ） 障がい者に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、障がい保健福祉課、県警察】

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利

用することなどにより、障がいの程度に応じ、きめ細やかな交通安全教育を推進する。

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

（ク） 外国人に対する交通安全教育の推進

【消防安全課、県警察】

在留外国人に対する外国人コミュニティ等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動を推進する。

交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。

また、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティ等の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

イ　効果的な交通安全教育の推進

【消防安全課、県警察】

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

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

受講者の年齢や通行の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR 等の活用等、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、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等を活用した効果的な交通安全教育の実施に努める。

ウ　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（ア） 交通安全運動の推進

【消防安全課、県警察】

春・秋の「全国交通安全運動」及び夏・冬の「交通事故防止県民運動」、「交通事故死ゼロを目指す日」、「自転車の安全利用推進期間」の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く県民に周知し、県民参加型の運動として展開する。

効果的な運動となるよう、事故実態や県民のニーズ等を踏まえるとともに、民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図りながら展開する。

毎月１日の「岩手県交通安全の日」、毎月８日の「岩手県自転車安全指導の日」及び毎月 17 日の「岩手県シルバー交通安全指導の日」を中心に、それぞれの目的に合わせた県民参加型の活動を展開する。

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

（イ） 歩行者の安全確保

【消防安全課、県警察】

① 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること等の交通ルールの遵守と信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど運転者に対して横断する意思を明確に伝えること等、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徹底する。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要することにより交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

② 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯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交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果や使用方法等について理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び適切な反射性能等を有する製品の情報提供等による販売店の拡充と反射材用品等の普及に努める。

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

（ウ） 自転車の安全利用の推進

【消防安全課、県警察】

① 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化するほか、令和８年４月から自転車の交通違反に対し交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。

○ 自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。

○ 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から、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、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等への加入促進等の広報啓発を促進する。

○ 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。

○ 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。

○ 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

○ 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進する.

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

○ 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

② 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

(エ) 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

【消防安全課、県警察】

① 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNS を含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

② 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、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等、地域・職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図る。

また、飲酒運転をした者が、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。

③ 「ながらスマホ」対策の強化

スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、安全運転管理者等による教育を推進する。

また、シミュレーターを用いた「ながらスマホ」の体験等を通じた、その危険性を実感できる交通安全教育を実施する。

④ 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ための広報啓発を推進する。

後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、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を引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、着用徹底の啓発活動等を展開する。

⑤ 児童を含む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、市町村、幼稚園・保育園、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、正しい使用の徹底を図る。

また、６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合には、チャイルドシートを使用させることが望ましいこと

等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。

⑥　高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。

⑦　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部や胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

⑧　トラクターの交通事故防止対策の推進

乗車用トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装備・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設備、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図る。

（オ）　新しい小型モビリティの安全対策

【消防安全課、県警察】

①　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車については、車道通行が原則であり、一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であること等の基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知を図る。

また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。

②　ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路の通行にはナンバープレートの取得・表示しなければならないことや、その運転には運転免許、乗車用ヘルメット着用が必要であることなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携し、周知を図る。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者による電動モビリティ販売時の車両区分明示等、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の推進を図る。

（カ）その他

【消防安全課、県警察】

①　効果的な広報の実施

テレビ､ラジオ、新聞、SNS を含めたインターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施し、こどもと高齢者の交通事故防止、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶など、実効の確保を図る。

通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

②　その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

薄暮時間帯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、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、道路利用者の安全意識の高揚と安全行動の実践を推進する。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等の活用などにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を意識付ける。

県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて、事故多発地点等に関する情報の提供に努める。

エ　交通指導員等の育成・強化

【消防安全課】

交通安全教育・普及啓発活動や街頭指導の徹底を図るため、新任交通指導員研修会をはじめとする各種研修会を開催するなど、市町村交通指導員の育成・強化を図る。

オ　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【消防安全課、県警察】

交通安全を推進する民間団体に対しては、指導者の養成や諸行事の開催など主体的な活動に対する支援を行う。

また、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と県民が連携を図り、それぞれの地域の実情に即した活動を推進するとともに、地域に根ざす町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

（３）　安全運転の確保

【県警察】

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者も含めた運転者教育等の充実に努める。特に、高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施する。

また、運転者に対して、運転者教育、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、こどもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策を推進するとともに、自動車運送事業者による安全対策の充実及び交通労働災害の防止等を図るための取組を進めるほか、ＩＣＴ等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

ア　運転者教育等の充実

（ア）　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

【県警察】

①　自動車教習所において、交通事故の発生状況、道路環境等の地域特性を踏まえた教習内容とするほか、指導員の資質の向上、教習技法の充実を図り、教習水準を高める。

②　各種の免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

（イ）　運転者に対する再教育等の充実

【県警察】

① 停止処分者講習、更新時講習、高齢者講習等の法定講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質の向上と講習内容及び方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習におけるアルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。

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

（ウ） 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する再教育

【県警察】

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

（エ） 二輪車安全運転対策の推進

【県警察】

自動二輪免許及び原付免許の取得時講習の充実に努める。

（オ） 高齢運転者対策の充実

【県警察】

① 高齢者講習において、特に運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

② 認知機能検査等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

③ 75 歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

④ 高齢者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図る。

⑤ 高齢者支援の推進

【消防安全課、県警察、交通政策室、東北運輸局、三陸鉄道】

自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実、地域公共交通の整備・拡充に努める。

また、運転経歴証明書の制度を活用し、運転免許証を自主返納した者の支援に努めるとともに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。

（カ） 外国人運転者対策の強化

【県警察】

① 既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進める。

② いわゆる「外免切替」制度について、令和７年 10 月に改正された新たな制度を厳格に運用する。

③ レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行わ

れるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

④　今後増加する特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

（キ）　自動車運転代行業の指導育成等

【県警察】

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

（ク）　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の促進

【東北運輸局】

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

（ケ）　危険な運転者の早期排除

【県警察】

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

また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する運転免許停止処分を迅速に行う。

イ　運転免許制度の改善

【県警察】

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

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの利便性の向上により更新負担の軽減を図る。高齢者講習等については、自動車教習所と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

各運転免許センター等における障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

ウ　自動運転等の安全の確保と支援

（ア）特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

【県警察】

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組などにより、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用を図る。

（イ）遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

【県警察】

遠隔操作型小型車の届出制度の周知などにより、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用を図る。

エ　安全運転管理の推進

【県警察、東北運輸局】

安全運転管理者等に対する講習の充実等により、管理能力及び安全意識の向上を図るとともに、令和５年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、自主的な交通安全教育が適切に行われるよう指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行う。

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

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

オ　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

（ア）　運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

【東北運輸局】

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

①　運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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

②　事業者の安全意識の向上

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

（イ）　運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

【東北運輸局】

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導し、事業者における飲酒運転ゼロを目指すとともに、薬物使用による運行の根絶に向けた啓発を行う。さらに、重大な交通事故につながる、ながら運転や、あおり運転について、指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

（ウ）　少子超高齢社会における交通事故の防止対策

【東北運輸局】

事業用自動車の運転者の高齢化及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

（エ）　事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

【東北運輸局】

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

（オ） 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

【東北運輸局】

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

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

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

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

（カ） 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

【東北運輸局】

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

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

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

（キ） トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化

【東北運輸局】

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

カ　交通労働災害の防止等

（ア） 交通労働災害の防止

【岩手労働局】

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図ることにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、

健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、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の運転を行う労働者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

（イ） 運転者の労働条件の適正化等

【岩手労働局】

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の労働関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

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

キ　道路交通に関連する情報の充実

（ア） 危険物輸送に関する情報提供の充実等

【東北運輸局】

危険物の輸送時の交通事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減を図るため、イエローカード※18 の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、運送事業者の指導を強化する。

（イ） 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

【東北運輸局】

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

（ウ） 気象情報等の充実

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

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に取り得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。

また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報共有や ICT の活用等に留意し、主に次のことを行う。

① 気象観測予報体制の整備

台風、大雨、竜巻等の激しい突風などの気象現象を早期かつ正確に把握し、適時・適切な特別警報・警報・予報等を発表するため、観測予報体制の強化を図る。

また、国際的な協力として、世界気象機関（WMO）が策定した世界気象監視（WWW）計画を積極的に推進する。

② 地震・津波・火山の監視・警報体制の整備等

地震・津波・火山による災害を防止・軽減するため、地震・火山活動を常時監視し

※18　イエローカード

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

て地震・津波・火山に関する防災情報を適時・適切に発表し迅速かつ確実に伝達する。

③　情報の提供等

交通事故の防止・軽減に資するため、情報を適時・適切に発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達する。

また、住民に対し、気象庁ホームページや国土交通省防災センターを通じて気象情報を分かりやすく提供する。

④　気象知識等の普及

運輸事業者や防災機関の担当者等に対し、特別警報・警報・予報、気象情報の利用方法に関する講習会等の開催、広報資料の作成・配布等により、気象、地象、水象に関する知識を普及し、情報の利活用を促進する。

（4）　車両の安全性の確保

【東北運輸局】

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故やこどもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

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

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

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

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

ア　自動運転車の安全対策・活用の推進

【東北運輸局】

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

（ア） 自動運転車に係る安全基準の策定

【東北運輸局】

令和２年３月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入し、渋滞時のみならず通常走行時まで対象を拡大するなど技術動向にあわせた基準の改正を行っているところであるが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、ＡＩを含む技術開発の進展等を踏まえた、より高度な自動運転機能についての基準策定を進める。

（イ） 安全な無人自動運転移動サービス車両の普及・拡大に向けた取組の促進

【東北運輸局】

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

（ウ） 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

【東北運輸局】

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解を促進するなど、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるための取組を推進する。

（エ） 自動運転車に係る電子的な検査や審査・許可制度の的確な運用

【東北運輸局】

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、複数の自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止策を講じ、認証審査に係る制度の的確な運用等に努める。

（オ） 自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

【東北運輸局】

自動運転中の交通事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況など様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

イ　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

【東北運輸局】

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ＡＳＶ技術等の自動車の安全に関する先進技術の理解促進を図る。

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

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

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

取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）対応のチャイルドシートの普及啓発、製品ごとの安全性に関する比較情報等を周知し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

ウ　自動車の検査及び点検整備の充実

（ア） 自動車の検査の充実

【東北運輸局】

① 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスタ等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。

② 不正改造を防止するため、立入検査や街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

③ 指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

④ 軽自動車の検査について、軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

（イ） 自動車点検整備の充実

【東北運輸局】

① 「自動車点検整備推進運動」を県下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

② 自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

③ 車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努め、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止を図る。

④ 「不正改造車を排除する運動」を県下に展開し、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

⑤ 点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化の推進を指導する。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

⑥ 自動車整備事業者が、自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応していくため、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、環境整備・技術の高度化を推進する。また、新技術研修等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備等に対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

⑦ 依然として、ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、指定自動車整備事業制度の適正な運用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

（ウ） 自動車のリコール制度の充実・強化

【東北運輸局】

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

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

（エ） 自転車の安全性の確保

【消防安全課、県警察】

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、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（TS マーク※19、SG マーク※20、JIS マーク※21、BAA マーク※22）の普及に努め、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。

特に、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。

また、自転車が加害者となる交通事故に関し被害者の救済の十全を図るため、自転車安全整備制度におけるＴＳマーク付帯保険や損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、薄暮時間帯から夜間における交通事故を防止するため、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。

（オ） 農業機械の点検整備及び安全確保

【農産園芸課】

農業機械整備事業者が農業機械の適正な点検整備に努めるとともに、その使用者に対し、公道走行に当たっての基本的な法律（道路運送車両法、道路交通法等）を周知徹底するよう指導する。

（５） 道路交通秩序の維持

【県警察】

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

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や駐車違反等の迷惑性の高い違反を重点に交通指導取締りを推進する。

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

ア 交通指導取締りの強化等

（ア） 一般道における効果的な指導取締りの強化等

【東北運輸局、県警察】

こども、高齢者、障がい者の保護の観点から、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、活動に際しては、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

※19 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（有効期限１年）で、損害賠償責任保険と傷害保険が付帯されている。

※20 SG マーク
自転車の安全性品質及び使用者が誤った使用をしないための必要事項について定め、一般消費者の身体に対する危害防止及び生命の安全を守るためのマーク。JIS 規格（産業標準化法に基づき制定されている規格）をベースに策定しており、同規格と比較し、強度試験や制動力試験の条件を厳しく設定しているもの。

※21 JIS マーク
国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた事業者（認証事業者）だけが、認証を受けた鉱工業品等に対して表示することが出来るマーク。

※22 BAA マーク
JIS 規格（産業標準化法に基づき制定されている規格）をベースに、安全性の追加要件や JIS 規格よりも厳しい基準値（一般社団法人自転車協会が定める自主基準（業界基準））とするなど、安全性を重視した基準を満たした自転車に貼れるマーク。

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、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、ながらスマホ、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、無免許運転及び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、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

② 交通指導取締りに当たっては、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させるとともに、取締り場所の確保が困難な生活道路等においては可搬式速度違反自動取締装置等についても活用しながら、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進する。

さらに、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備や交通違反にかかる反則金納付の電子化の導入を図るなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備等に努める。

③ 交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通指導取締りは交通事故実態等の分析に基づき、組織的な推進がなされていることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS等を活用して県民に説明し、PDCAサイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

④ 事業活動に関してなされた無免許運転、過積載、過労運転等の違反については自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うほか、運送事業者やその他の事業者の背後責任が明らかとなった場合には、関係機関と連携しながら適切な指導・監督処分等を行い、悪質な事業者の排除や是正に取り組む。

また、事業所の従業員による飲酒運転発覚時における自動車の使用者に対する責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無を確認等する義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。

さらに、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合には、雇用者等の背後責任を追及する。

⑤ 関係機関との連携の下、白タク・白トラ行為の抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有を図り、取締り等を強化する。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図る。

⑥ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視等の違反に対して指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

令和８年４月１日から自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が導入されたことを踏まえ、自転車指導啓発重点地区・路線等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、指導警告を基本としつつも、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。

取締り活動に当たっては、自転車指導啓発重点地区等の選定状況やその理由についてウェブサイト等により公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り活動等に対する県民の理解の確保に努める。

また、自転車利用時における「ながらスマホ」の取締りを通じ、若年時からの基本ルール・遵法意識の浸透を図る。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合には、機を逸せずに免許停止処分を行うなど的確に対処する。

⑦　特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化するとともに、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施適用し、違反の再発防止に努める。

また、運転免許を保有する者が悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させた場合には、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

⑧　ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得して車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許や自動車損害賠償責任保険等の契約が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて周知を図る。

また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として偽り、販売する違法な販売事業者対策を推進する。

（イ）　高速自動車国道等における指導取締りの強化等

【県警察】

①　高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

②　高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

③　交通指導取締りは、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に妨害運転、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、携帯電話使用等の取締りを強化するとともに、被害軽減効果の高いシートベルト着用義務違反の取締りを強化する。

イ　交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

（ア）　危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

【県警察】

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第２条又は第３条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

（イ）　交通事故事件等に係る捜査力の強化

【県警察】

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

（ウ）　交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

【県警察】

科学的捜査を支える装備資器材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

ウ　暴走族等対策の推進

（ア）　暴走行為阻止のための情報収集及び対策

【県警察、道路環境課】

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための環境づくりを推進する。

（イ）　暴走族等に対する指導取締りの推進

【県警察】

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯等に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する交通指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行するおそれのある者に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反、不正改造等の取締りを推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において取締りを行うとともに不正改造車両等の押収のほか、暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

（ウ）　暴走族関係事犯者の再犯防止

【県警察】

暴走族関係事犯の捜査を通じ、グループの解体や構成員等を離脱させるなど、暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

（エ）　車両の不正改造の防止

【東北運輸局】

①　「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

②　自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立入検査を行う。

（６）　救助・救急活動の充実

【消防安全課、医療政策室】

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等によ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整備を図るほか、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等を推進する。

ア　救助・救急体制の整備

（ア）　救助体制の整備・拡充

【消防安全課】

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

（イ） 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

【消防安全課、医療政策室】

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ※23）、医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

【消防安全課、医療政策室、教育委員会】

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ※24）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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの使用を含む。）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いて止血法や包帯法、心肺蘇生法（ＡＥＤの使用を含む。）等の応急手当について指導の充実を図る。

（エ） 救急救命士の養成・配置等の促進

【消防安全課】

① 救急救命士の計画的な養成を図るとともに、高度な救急救命処置の質の確保・維持向上と、本県における救急業務の高度化を図るため、救急救命士を対象とした研修を実施する。

② 医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

（オ） 救助・救急用資機材の整備の推進

【消防安全課】

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

（カ） 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

※23 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。

※24 ＡＥＤ（Automated External Defibrillator）
心臓がけいれんし、血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器である。

【消防安全課】

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

（キ） 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

【消防安全課】

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

（ク） 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

【東日本高速道路】

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相互協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、東日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、東日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、東日本高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施を推進する。

イ 救急医療体制の整備

【医療政策室】

（ア） 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

（イ） 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

（ウ） ドクターヘリ事業の推進

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、医師等が同乗

し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、運航主体である岩手医科大学と連携を図り、地域の実情に応じた体制整備を図る。

ウ　救急関係機関の協力関係の確保等

【消防安全課】

救急医療機関、消防機関等の緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関相互の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

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

（7）　被害者支援の充実と推進

【東北運輸局、消防安全課、県民生活センター、県警察】

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的・精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法、県被害者等支援条例等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる交通事故に関し、全国では高額な賠償額となるケースもあることから、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者と連携を図りながら損害賠償責任保険等への加入を加速する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を適切に提供し、被害者等支援を積極的に推進する。

ア　無保険（無共済）車両対策の徹底

【東北運輸局】

自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について、広報活動を行うとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行を防止する。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のための周知徹底を図る。

イ　損害賠償の請求についての援助等

（ア）　交通事故相談活動の推進

【県民生活センター】

① 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センターや交通事故紛争処理センター、日本司法支援センター、その他民間の被害者支援団体等の関係機関との連携を図る。

② 交通事故被害者等の心情に配慮し、相談内容の多様化・複雑化に対応するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。

③ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

④ 自動車事故被害者等が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センター、日本司法支援センターとの連

携により相談体制の充実を図る。

（イ） 損害賠償請求の援助活動等の強化

【県警察】

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を推進する。

ウ　交通事故被害者支援の充実強化

（ア） 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

【県警察】

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通事故被害者等が被害後に抱える精神的・経済的負担等をはじめとする様々な問題について、県民の理解を深める施策を推進する。

警察において、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れや各種相談機関等を教示し、また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等に対しては、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、交通死亡事故等の被害者等から寄せられる、加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、警察本部の交通指導課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等について捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進する。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した適切な対応について徹底を図る。

（イ） 公共交通事故被害者への支援

【東北運輸局】

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

（ウ） 交通事故被害者等支援に関する情報発信

【消防安全課、県民生活センター】

関係各課・各機関は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、関係各課・ウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する県民の理解を深め、交通事故被害者等に対する社会的配慮及び支援意識の醸成につなげる。

（８） 交通事故分析の高度化の推進

【県警察】

交通事故の諸要因に関する統計の充実を図るとともに、人、道路及び車両の三要素について、総合的な観点からの事故分析を行い、事故分析結果や交通事故発生場所の地図情報等を県民に提供し、交通安全意識の高揚を図る。

3　第 12 次交通安全計画における道路交通の指標

本計画の計画期間である令和 12 年までの目標を達成するために、施策の取組状況を検証するため

① 第 12 次岩手県交通安全計画において重視すべき視点 10 項目のうち「高齢者[※25]」「こども[※26]」「自転車」に関する３つの指標を設定

② 本県の交通事故の特徴・課題を踏まえた取組の指標として、「交通事故多発時間帯（夕暮れ時[※27]）」「飲酒運転」に着目した２つの指標を設定

以下のとおり、５つの指標を設定することとする。

以下の指標については、第 11 次交通安全計画期間中においても設定されていたものであり、同計画期間中、全て未達成であったことから、同計画の目標値を継承することとする。

（１）　重視すべき視点に基づく指標

ア　高齢者に関する指標〔指標１〕

令和 12 年までに高齢者の交通事故発生件数を 475 件以下にする。

死者数のうち高齢者が占める割合が高く（直近５年平均）、取組が重要であるため、指標を設定した。（令和７年：773 件発生）

イ　こどもに関する指標〔指標２〕

令和 12 年までにこどもの交通事故発生件数を 60 件以下にする。

次代を担うこどもを交通事故から守る取組は重要であるため、指標を設定した。（令和７年：87 件発生）

ウ　自転車に関する指標〔指標３〕

令和 12 年までに自転車が関係する交通事故発生件数を 125 件以下にする。

自転車は車両であり、被害者にも加害者にもなり得るほか、交通事故の当事者となった場合、重大交通事故につながる可能性が高いことから取組が重要であるため指標を設定した。（令和７年：210 件発生）

（２）　本県の特徴・課題を踏まえた指標

ア　交通事故発生時間帯に着目した指標〔指標４〕

令和 12 年までに夕暮れ時（16 時～20 時）の交通事故発生件数を 340 件以下にする。

発生件数の約３割を占め、歩行者死亡事故のうち夕暮れ時間帯の発生の割合も高い（令和７年：33.3%）など、取組が重要であるため指標を設定した。（令和７年：420 件発生）

イ　飲酒運転に関する指標〔指標５〕

令和 12 年までに飲酒運転による交通事故発生件数を 15 件以下にする。

飲酒運転は、運転者の判断力・反応速度等を鈍らせて正常な運転を困難にするなど、重大交通事故に直結する可能性のある悪質危険な重大犯罪であり、根絶に向けて継続して取り組む必要があるため指標を設定した。（令和７年：19 件発生）

※25　高齢者
65歳以上をいう。

※26　こども
中学生以下をいう。

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

第２章　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない社会を目指して

○　鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

○　県民が安心して利用できる一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策など、各種の安全対策を総合的に推進していく。

２　鉄道交通の安全についての目標

①　令和12年まで年間の乗客死者数ゼロを継続する。

②　令和12年までに運転事故全体の死者数をゼロにする。

３　鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

①　重大な列車事故の未然防止

②　利用者等の関係する事故の防止

＜７つの柱＞

①　鉄道交通環境の整備

②　鉄道交通の安全に関する知識の普及

③　鉄道の安全な運行の確保

④　鉄道車両の安全性の確保

⑤　救助・救急活動の充実

⑥　被害者支援の推進

⑦　研究開発及び調査研究の充実

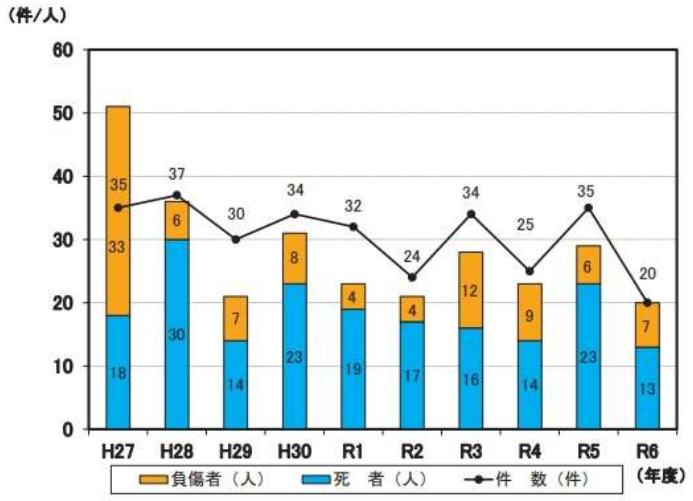
第１節　鉄道事故のない社会を目指して

１　鉄道事故の状況等

平成27年度から令和６年度までの10年間の東北地方における鉄道運転事故の発生件数は、20件前半から30件前半で推移している。

平成27年度は山田線で列車脱線事故（軽傷者16名）が発生し、令和３年度は大船渡線で列車脱線事故（死傷者なし）が発生した。

鉄道運転事故発生件数及び死傷者数の推移（東北地方）



※東北運輸局鉄道部（令和７年12月）抜粋

第11次計画（令和３年～令和７年）における乗客死者数及び運転事故全体の死者数は、次のとおりである。

・乗客死者数　（人）

R3	R4	R5	R6	R7※速報値
0	0	0	0	0

・運転事故全体の死者数　（人）

R3	R4	R5	R6	R7※速報値
2	2	4	1	0

２　近年の運転事故の特徴

近年の運転事故[※28]の全国的な特徴としては、鉄道人身障害事故[※29]は約５割から約６割、踏切障害事故[※30]は約３割から４割を占めており、両者で運転事故件数全体の約９割を占めている。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めてい

※28　運転事故
列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故、物損事故をいう。

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

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

る。

鉄道人身障害事故のうち、ホーム等における鉄道人身障害事故については、令和６年度は225件（速報値）であり、そのうち、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）で発生した件数は、全体の約５割と高い割合を占めている。

３　第12次交通安全計画における鉄道交通の目標

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

１　令和12年まで年間の乗客死者数ゼロを継続する。

２　令和12年までに運転事故全体の死者数をゼロにする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

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

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

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

２　講じようとする施策＜７つの柱＞

（１）　鉄道交通環境の整備

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

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

ア　鉄道施設等の安全性の向上

【東北運輸局、ＪＲ東日本、岩手開発鉄道、三陸鉄道、ＩＧＲいわて銀河鉄道】

（ア）　鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。

（イ）　自然災害に備え、軌道や路盤、駅施設等の保守及び強化を推進する。

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

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

（オ） 駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮したバリアフリー化を推進する。

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

（キ） 線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図る。

イ　運転保安設備等の整備

【東北運輸局】

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

（２） 鉄道交通の安全に関する知識の普及

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

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

また、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、ホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うキャンペーン等において広報活動を積極的に行い、県民に対して鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

（３） 鉄道の安全な運行の確保

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

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

ア　保安監査等の実施

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

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

また、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、保安監査の充実を図る。

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

イ　運転士等の資質の保持

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

（ア）　資質の確保のため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

（イ）　乗務員の資質の保持のため、運転管理者が教育等について適切に行うよう指導する。

ウ　安全上のトラブル情報の共有・活用

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

（ア）　重大な列車事故の未然防止のため、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者に周知・共有を図り、再発防止に活用する。

（イ）　運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告が行われるよう指導する。

（ウ）　リスク情報について、鉄道事業者による情報共有の徹底を図る。

エ　気象情報等の充実

【盛岡地方気象台・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

（ア）　気象台は、鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、情報の更なる充実及び効果的利活用に資する体制の整備、気象知識等の普及に努める。

（イ）　鉄道事業者は、気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

（ウ）　気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図る。また、広報や講習会等を通じて気象知識の普及、情報の活用促進に努める。

オ　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

（ア）　国と鉄道事業者は、夜間・休日の連絡体制を確保し、大規模な事故又は災害発生時には迅速かつ適確な情報収集・連絡を行う。

（イ）　事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、列車の運行状況を適確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧体制を整備するよう指導する。

（ウ）　情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

カ　計画運休への取組

【東北運輸局】

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運

転に支障が生じるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

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

（４） 鉄道車両の安全性の確保

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

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

（５） 救助・救急活動の充実

【東北運輸局・ＪＲ東日本・岩手開発鉄道・三陸鉄道・ＩＧＲいわて銀河鉄道】

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

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

（６） 被害者支援の推進

【東北運輸局】

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

（７） 研究開発及び調査研究の充実

【東北運輸局】

鉄道業界における人出不足も踏まえた鉄道の安全性向上に資する研究及び技術開発を推進する。

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

第３章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

２　踏切道における交通の安全についての目標

令和12年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する。

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

＜４つの柱＞

①　踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及びバリアフリー化の促進

②　踏切道の統廃合の促進

③　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

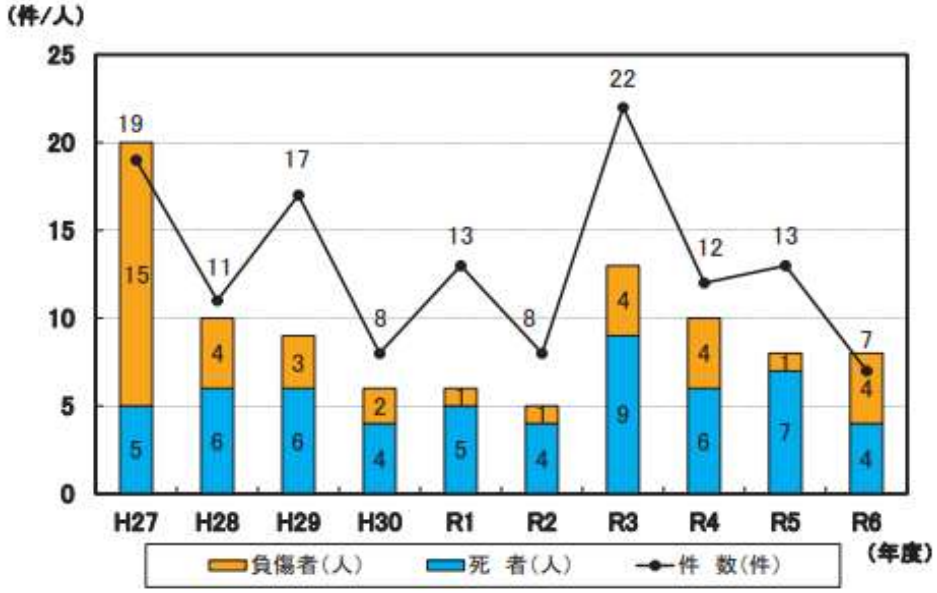
④　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第１節　踏切事故のない社会を目指して

１　踏切事故の状況等

平成27年度から令和６年度までの10年間の東北地方における踏切障害事故（踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は自動車等と衝突・接触した事故）の発生件数は130件であり、鉄道運転事故全体の約42.4%を占めている。

踏切障害事故の発生件数及び死傷者数の推移（東北地方）



全国的には、立体交差化や踏切保安設備の整備等が推進されてきた結果、踏切道の事故は長期的に減少傾向にある。

第 11 次計画（令和３年～令和７年）における踏切事故件数は、次のとおりである。

・踏切事故件数　（人）

令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
3	2	1	0	0

２　近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴としては、

① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第４種踏切道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、歩行者と衝撃したものが約４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 歳以上で約４割を占めていることなどが挙げられる。

３　第 12 次交通安全計画における踏切道の目標

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

令和12年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する。

第２節　踏切道における交通の安全についての対策

１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故の件数、死傷者ともに減少傾向にあることから、第11次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがある。

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

２　講じようとする施策＜４つの柱＞

（１）　踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及びバリアフリー化の促進

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

ア　遮断時間が特に長い踏切道や、主要な道路と交差する軌道・道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置など、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係省庁が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

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

ウ　平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６年１月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

（２）　踏切道の統廃合の促進

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

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

（３）　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

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

ア　踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

イ　必要に応じて、警報時間制御装置の整備を進め、遮断時間の短縮を図る。

ウ　交通量の多い踏切道については、障害物検知装置など、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

エ　高齢歩行者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、ＡＩ等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

オ　踏切道の幅員、う回路の状況等を勘案し、自動車通行止めや一方通行等の交通規制を行うとともに、道路標識の大型化等による視認性の向上を図る。

カ　統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

（４）　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

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

イ　車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを強化する。

ウ　落輪等の踏切支障時における非常ボタンの操作方法など、緊急措置の広報活動を強化する。

エ　平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障が生じた際に対応できるよう情報共有を図る。

岩手県交通安全対策会議

〔岩手県復興防災部消防安全課〕

〒020-8570　盛岡市内丸10番１号

電話：019（629）5266