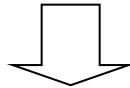


第1章 道路交通の安全

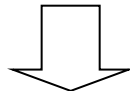
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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

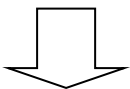
- 令和7年まで年間の死者数0人を継続する。
- 令和7年までに年間の交通事故発生件数を50件以下にする。
- 令和7年までに年間の死傷者数を60人以下にする。



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

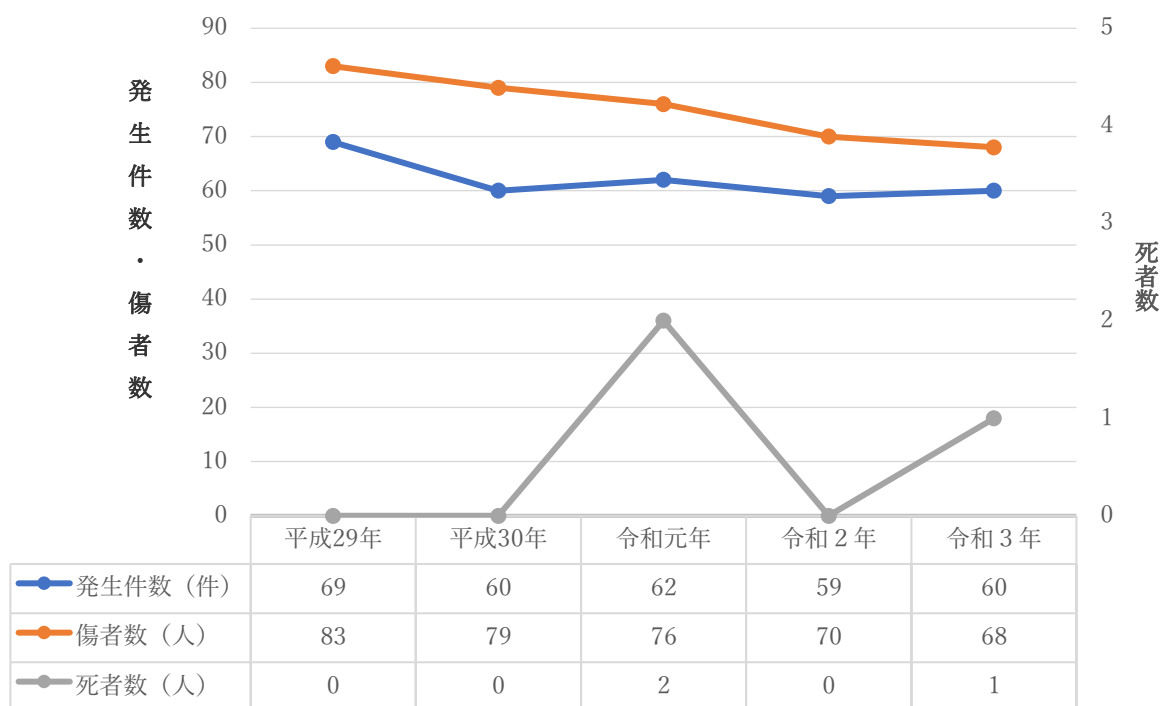
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(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。

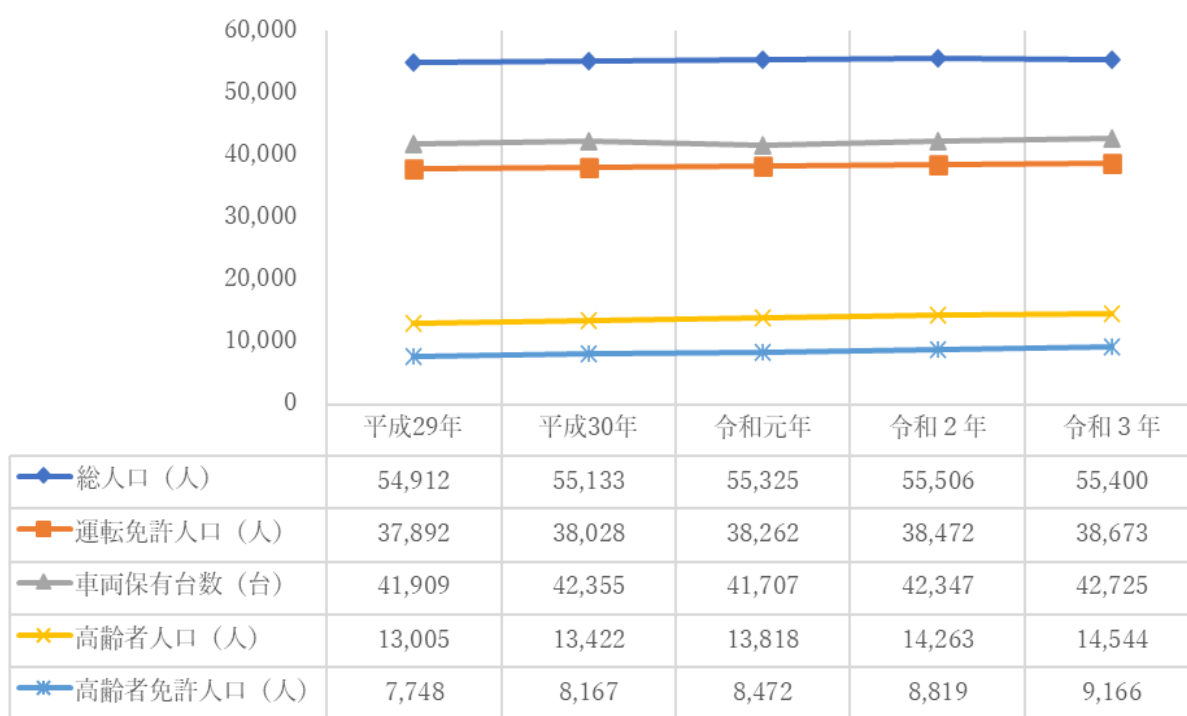
市内における今後の状況を展望すると、運転免許保有者数及び自動車保有台数は増加の傾向が見込まれる。

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。