

# 第 10 次

## 須賀川市交通安全計画

～交通事故のない、須賀川市を目指して～

(平成28年度～平成32年度)

須賀川市交通安全対策会議

## ま え が き

須賀川市交通安全対策会議は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、昭和46年以降、9次にわたり須賀川市交通安全計画を策定し、関係機関及び団体等の協力を得て、交通安全施策を実施してきました。

市内の過去10年間の交通事故発生状況をみると、件数は、平成20年の516件をピークに400件前後で推移しましたが、平成27年は過去10年間のうち最も少ない279件でした。また死者数は、平成20年の9人をピークに、平成26年以降は2人で推移しています。

しかしながら、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加や、「前方不注意」などの安全運転義務違反による事故の割合が高いため、今後も厳しい状況が続くものと考えられます。

交通事故の根絶は、行政機関や関係団体だけでなく、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最も重要な課題の一つです。

交通事故のない、安全で安心して暮らせる快適な住みよいまちづくりを実現するためには、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、諸施策を強力に推進する必要があります。

このため、国の中央交通安全対策会議並びに福島県交通安全対策会議が定めた「第10次交通安全基本計画」及び「第10次福島県交通安全計画」を踏まえ、「須賀川市第10次交通安全計画」を作成し、平成28年度から平成32年度までの交通安全施策を実施しようとするものです。

この計画を積極的に推進し、安全で安心な交通環境をつくるため、交通安全関係機関や団体はもとより、市民各層のご理解とご協力をよろしくお願いします。

平成29年3月

須賀川市交通安全対策会議

# 目 次

計画の基本的な考え方	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
第1 道路交通事故の現状	4
第2 第10次交通安全計画における目標	4
第2節 道路交通安全についての対策	6
第1 対策の重点	6
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	6
2 自転車の安全利用	6
3 シートベルトの着用の徹底	8
4 交通安全意識の向上	8
第2 分野別の施策	9
1 道路交通環境の整備	9
2 交通安全思想の普及徹底	14
3 道路交通秩序の維持	19
4 救助・救急活動の充実	20
5 被害者支援の充実と推進	22
6 調査研究の充実	22
第2章 踏切道における交通の安全	23
第1節 踏切道についての目標	24
第1 踏切事故の現状	24
第2 第10次交通安全計画における目標	24
第2節 講じようとする施策	24
第1 踏切道交通安全についての対策	24
1 踏切道の構造の改良の促進	24
2 踏切道の統廃合の促進	24
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	24

# 計画の基本的な考え方

安全で安心できる生活を確保するためには、交通安全は欠かすことのできない条件の一つです。

交通安全対策を推進するためには、人命尊重の理念に立ち、交通事故のもたらす社会的・経済的損失をも考慮した施策を講じていく必要があります。

このような観点から、第10次福島県交通安全計画に基づき、市民の理解と協力のもとに関係機関が一体となって推進するため、本計画では、以下の4つを基本として掲げます。

## 第1 交通事故のない社会を目指して

交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素です。

効率性や利便性が進む現代社会においては、特に弱い立場にある者への配慮や思いやりが重視されなければなりません。

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、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要になります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していかなければなりません。

踏切道については、付近の通行車両等に与える影響も大きいことから踏切事故を未然に防ぐため、各種の安全対策を推進する必要があります。

また、交通事故等が発生した場合には、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・救命活動や一層の被害者支援の充実を図ることも大切です。

さらに、高齢化社会の進展や国際化等の社会情勢の変化のほか、地震等の自然災害時への対策にも適切な配慮を行いながら進めていきます。

## 第2 市民参加・協働の推進

地域社会の「きずな」を強め、互いに支え合う地域社会を目指し、市民が「自らの安全は自ら守る、地域の安全は地域で守る」という安全意識の下、交通安全の施策に計画段階から参加できる仕組みづくり、市民が自ら行う交通安全総点検など、自主的参加型や市、警察等との協働型の交通安全活動を推進します。

市民が、交通社会の危険に気づくこと、そして出来ることから取り組んでいくとともに、こうした活動の輪を広げ、地域で多くの人びとが互いに支え合う運動を推進します。

### 第3 関係機関や団体相互の連携・協力の推進

地域で活動する様々な関係機関や団体と市が、情報を共有し、相互理解、連携を図りながら協力できるネットワークの形成を推進します。

既に多くの地域で、交通安全に対する様々な取組が行われていますが、内容や取組方法など多くの点で課題を共有し、連携して取り組んでいくためには、より広い範囲でのネットワークづくりが有効です。

市では、関係機関や団体間での調整を図りながら、組織を横断的に連携させるとともに、様々な連携・協力が図られるネットワークづくりを推進します。

### 第4 効果的・効率的な対策の推進

安心を実感できる社会を効果的・効率的に実現するためには、市や市民等が相互に情報交換し、信頼関係を築くことが大切です。

そして、「人優先」の交通安全思想の下、市民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、「交通安全運動年間スローガン」を掲げ、市民や関係機関・団体が一体となって、地域の実情に応じた活動を進めます。

# 第1章 道路交通の安全

## 計画の基本

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 市民参加・協働の推進
- 3 関係機関や団体相互の連携・協力の推進
- 4 効果的・効率的な対策の推進

## 道路交通安全についての目標

- ・ 交通事故死者数の減少
- ・ 交通事故発生件数の減少
- ・ 交通事故負傷者数の減少

## 道路交通安全についての対策

### <対策の重点>

- 1 高齢者及び子どもの交通事故防止
- 2 自転車の安全利用の推進
- 3 シートベルトの着用の徹底
- 4 交通安全意識の向上

### <分野別の施策>

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 道路交通秩序の維持
- 4 救助・救急活動の充実
- 5 被害者支援の充実と推進
- 6 調査研究の充実

## 第1節 道路交通安全についての目標

### 第1 道路交通事故の現状

県内の交通事故発生状況をみると、24時間死者数(※交通事故により発生から24時間以内に亡くなった人)は、平成13年には210人、交通事故件数は15,691件、負傷者数は、20,067人であり、交通事故件数、負傷者数とも過去最悪を記録しました。

その後、平成22年に死者数が112人となった以降は、死者数、負傷者数ともに減少し、平成27年は死者数が77人、事故件数は6,894件、負傷者数は8,344人となり、平成に入り最少となりました。

市内での過去10年間の死者数は、平成20年の9人をピークに、平成26年以降は、2人で推移しています。

発生件数は、平成24年までは、400件前後、平成25年以降は、減少しており、負傷者数についても、平成24年までは、500人前後で推移しましたが、平成25年以降は、減少しています。

### 第2 第10次交通安全計画における目標

本計画期間中の目標は、最優先を死者数の減少、交通事故件数の減少及び、負傷者数の減少とします。

交通事故のない安全な社会の実現に向けて積極的に取組み、減少傾向を確かなものとすることを目指します。

#### 《市内における過去10年間の交通事故の状況》

年次	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
平成18年	452	7	595
平成19年	498	4	632
平成20年	516	9	634
平成21年	434	6	546
平成22年	334	5	426
平成23年	388	5	510
平成24年	403	2	531
平成25年	357	5	469
平成26年	309	2	404
平成27年	279	2	339

←発生件数、死者数、  
負傷者数いずれも最大

←発生件数、死者数、  
負傷者数いずれも最少

《平成27年中に発生した市内の交通事故発生状況とその特徴》

項 目		死者数 (人)	負傷者数 (人)	
交通事故死者数、負傷者数 計		2	339	
被害別	歩行者		31	
	二輪車(自転車含む)等	1	34	
	自動車(運転、同乗含む)	1	274	
			←負傷者全体の80.8%	
違反別	歩行者等(違反なし含む)	1	90	
	違反 計	1	249	
				←負傷者全体の73.5%
	信号無視、追越等		14	
	歩行者妨害等		14	
	一時不停止	1	43	
	優先通行妨害等		23	
	交差点安全進行		23	
	前方不注意		127	
			←負傷者全体の37.5%	
無免許、飲酒		5		

《平成27年中に発生した県内の交通事故死者の発生状況とその特徴》

項 目		人数(人)	
交通事故死者数 計		77	
年代別	20歳未満	2	
			←16歳未満はゼロ
	20歳から40歳未満	11	
	40歳から65歳未満	21	
	高齢者(65歳以上)	43	
			←全体の55.8%
時間別	歩行者及び自動車	33	
			←高齢者の76.7%
	二輪車(自転車含む)等	10	
時間別	昼間	39	
	夜間(日没から日の出)	38	
	高齢者歩行中	15	
		←夜間の39.5%	

自動車(四輪車)による死者数 計		30
シート ベルト	着用者	14
	非着用者	16



## 第2節 道路交通安全についての対策

### 第1 対策の重点

#### 1 高齢者及び子どもの交通事故防止

##### (1) 高齢者の交通事故防止

県内において、高齢者の交通事故での死者数に占める割合は非常に高く、特に夜間歩行中及び、自動車での事故が多くなっています。

交通事故を減少させるためには、例えば、歩行者や自転車の利用者に対しては、明るい色の服装や、反射材用品を着用するよう呼びかける、自動車運転者に対しては、加齢に伴う認知、身体機能の低下を自覚してもらいなど、その立場や場面に応じた対策を図る必要があります。

このため、地域における生活に密着した見守り活動などの交通安全活動を一層充実させることが重要です。

また、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出、移動したりできるような、交通社会の形成を図ることも重要です。

##### (2) 子どもの交通事故防止

県内において、子どもの交通事故での負傷者数は年々減少していますが、死者数は増減を繰り返し、平成25年は6人、平成26年は1人（平成27年はゼロ）となっています。

子どもを交通事故から守るためには、家庭や学校、地域等が連携して対策をとる必要があります。

少子化が進展する中、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を推進するなどの対策を図る必要があります。

#### 2 自転車の安全利用

自転車は、通勤や通学、買い物など、子どもから高齢者まで気軽に利用され、生活に密着した交通手段となっていますが、全国的に自転車と歩行者、自転車同士の死亡事故などの発生とともに、高額な賠償請求となるケースも出ています。

自転車運転者については、安全ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育の充実と、安全利用の普及促進を図る必要があります。

### ◆ 自転車運転者講習制度について

平成27年6月1日、道路交通法の改正に伴い、自転車運転者講習制度が施行されました。

政令で定める「危険行為」を3年以内に2回以上繰返すと、有料で講習を受けるよう県公安委員会から命令があります。講習の受講命令に違反した場合には、5万円以下の罰金が科せられます。

#### 【対象となる危険行為】

- ① 信号無視
- ② 通行禁止違反
- ③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ④ 通行区分違反
- ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ⑥ 遮断踏切立入
- ⑦ 交差点安全進行義務違反等
- ⑧ 交差点優先車妨害等
- ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等
- ⑩ 指定場所一時不停止等
- ⑪ 歩道通行時の通行方法違反
- ⑫ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ⑬ 酒酔い運転
- ⑭ 安全運転義務違反

福島県交通対策協議会では、自転車を安全に利用するため、下記のとおり「福島県自転車安全利用五則」を定めています。

#### 【福島県自転車安全利用五則】

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルール・マナーを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯・反射材着装
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
  - 運転中の携帯電話・ヘッドホン使用、傘さし運転の禁止
- 5 被害軽減のためヘルメット着用に努める

### 3 シートベルトの着用の徹底

現在、シートベルトは、運転席、助手席、後部座席全てにおいて着用が義務付けられています。

しかし、平成27年のシートベルト着用状況調査（警察庁、日本自動車連盟）による県内の状況は、下記のような低い着用率であり、今後は、100%の着用率を目指して取り組みます。

#### ○ 県内のシートベルトの着用状況(着用率) (平成27年)

道路別	座席別	着用率(%)	前年比(%)	(参考) 全国平均(%)
一般道	運転席	98.4	—	98.4
	助手席	91.0	-3.6	94.6
	後部座席	44.4	-3.5	35.1
高速道	運転席	99.9	-0.1	99.4
	助手席	97.8	-1.6	98.0
	後部座席	78.0	-18.8	71.3

※助手席の着用率は、全国平均を下回っています。

### 4 交通安全意識の向上

交通事故を減らしていくためには、全ての市民が、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認するとともに、自ら考え、行動し、安全で安心な交通社会をつくりあげていくことが必要です。

このため、交通安全教育や広報啓発活動を一層充実し、これまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらうとともに、市民が地域社会や身近な団体が行う交通安全に関する各種活動に参画するなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくことが大切です。

交通安全施策の推進に当たっても、それぞれの実情に合った施策の展開を図ります。

## 第2 分野別の施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 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

生活道路においては、人優先の考えの下、安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

(ア) 「ゾーン30(※小学校の通学路や住宅街などにおいて、区域(ゾーン)を定めて最高速度3.0km/hの速度規制を実施するとともに、通過交通の抑制を行い生活道路における歩行者の安全を確保するもの。)」整備箇所等における通過交通車両の抑制・排除及び速度抑制対策に取り組み、歩行者や自転車の利用者が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(イ) 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行き交う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図ります。

(ウ) 路肩のカラー舗装、防護柵の設置、横断歩道等の対策により、安心して移動できる歩行空間の整備を図ります。

(エ) 交通事故の多いエリアでは、警察署や道路管理者をはじめとする関係機関や団体、地域住民等が連携して効果的・効率的な対策を図ります。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

(ア) 通学路安全推進会議等による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みを検討するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関、保護者が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(イ) 通学路等の歩道整備等を図ります。

#### (2) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を目指します。

ア 駅や公共施設、福祉施設、病院等を連結する歩道の段差解消や拡幅、歩道の障害物撤去等を進め、ユニバーサルデザインに配慮した安全で快適な歩行空間ネットワークの整備を図ります。

イ 公共交通機関等のバリアフリー化と連携し、幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機等の整備を図ります。

ウ 視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内するよう努めます。

エ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等に対する取締りを強化するとともに、歩道や視覚障害者誘導用ブロック設置箇所等への自動二輪車等の違法駐車についても、取締りを推進します。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路（国、県道を含む）では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を推進します。

また、信号機の改良・高度化のほか、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流（※交通の流れ）円滑化対策を図ります。

#### ア 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等の集中的な事故抑止対策を図ります。

#### イ 事故多発地点緊急対策の推進

交通事故多発地点、交通渋滞、その他の問題地点等で特に対策を要する地点を取り上げ、実地踏査と必要な調査研究を行い、道路管理者や地域住民等と協議しながら、対策案をまとめ、その推進を図ります。

#### ウ 重大事故の再発防止

事故要因に即した所要の対策を早急に関係機関と協議し、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

#### エ 適切な道路環境の整備

道路の計画的な整備を進めるとともに、適切な維持管理を行い、利用者の安全で円滑な道路環境を目指します。

#### オ 改築等による交通事故対策の推進

歩行者や自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等の道路交通の安全に寄与する対策を推進します。

また、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（※停止線間隔や横断歩道間隔の広い交差点について、停止線を現状より前に出して、歩行者横断距離の短縮や、車両の右左折時の速度低減等を図り、出合頭事故を防ぐ対策）等を目指します。

### (4) 幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

幹線道路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図ります。

特に、生活道路においては、地域の実態等に応じ車両速度や通過交通の抑制や排除に努めます。

#### **(5) 交通安全施設等の高度化**

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を関係機関に要請するほか、高機能舗装、高視認性区画線の整備等により、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の推進を図ります。

#### **(6) 無電柱化の推進**

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、道路の新設、拡幅等を行う際には、無電柱化の同時整備を目指します。

#### **(7) 効果的な交通規制の推進**

交通規制については、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図る手段の一つであることから、地域の実態等に応じ、常に点検・見直しを要請するなど、県公安委員会などの関係機関へ働きかけます。

#### **(8) 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**

自転車通行の安全性を向上させるため、周辺の交通実態等を踏まえた整備に努めます。

またレンタサイクル等の自転車利用促進策や、安全ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策も推進します。

##### **イ 条例に基づく放置防止対策**

「須賀川市自転車等放置防止条例」（平成5年12月24日条例第17号）に基づき、放置禁止区域の指定及び放置自転車等の移動・保管・返還・処分を行います。

#### **(9) 公共交通機関利用の促進**

バス専用・優先レーンの設定や市内循環バス等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、鉄道、バス、タクシー、乗合タクシー等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図ります。

## **(10) 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**

災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保に努めます。

### **イ 災害に強い交通安全施設等の整備**

交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進するとともに、信号機電源付加装置（※停電時などの緊急時に自動起動式発動発電ができる装置）の整備を関係機関等へ要望します。

### **ウ 災害発生時における交通規制**

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に推進します。

### **エ 災害発生時における情報提供の充実**

地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進し、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の情報提供を推進します。

## **(11) 総合的な駐車対策の推進**

### **ア きめ細かな駐車規制の推進**

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

### **イ 違法駐車対策の推進**

（ア）地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進します。

また、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の見直し等適切に対応していきます。

（イ）運転者の責任を追及できない放置車両について、使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。

## **ウ 駐車場等の整備**

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りを推進します。

また、既存駐車場、及び、中心市街地で整備される市庁舎駐車場等の有効活用を促進します。

## **エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚**

市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成・高揚を図ります。

## **(12) 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**

#### **(ア) 道路の使用及び占用の適正化**

道路の構造を保全し、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

#### **(イ) 不法占用物件の排除等**

実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

また、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

#### **(ウ) 道路の掘り返しの規制等**

無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

### **イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損や異常気象等により交通が危険であると認められる場合、及び、道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

### **ウ 地域に応じた安全の確保**

冬期間には、適時、適切な除雪や凍結防止剤散布を行うとともに、生活道路の除雪は、地域住民の協力を得ながら、協働による道路交通の確保に努めます。

さらに、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を目指します。



## 2 交通安全思想の普及徹底

### (1) 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

幼児に対しては、交通安全の習慣を身につけさせるため、交通のきまりに関心を持たせる交通安全教育を実施します。

交通安全教育の実施に際しては、幼稚園・保育所及びこども園において、さまざまな機会をとらえて、関係機関・団体や保護者と連携を図りながら交通安全教育を行っていきます。

さらに、交通教育専門員等の交通ボランティア（以下、交通ボランティアという。）による通園時の安全な行動の指導等を促進します。

#### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、歩行者としての心得、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します。

交通安全教育の実施に際しては、関係機関・団体及び地域との連携を図り、各種教育機材を活用した効果的かつ実効性のある活動を展開します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における安全な行動の指導等を促進します。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、歩行者としての心得、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、応急手当等について、重点的に交通安全教育を実施します。

交通安全教育の実施に際しては、関係機関・団体及び地域との連携を図り、各種教育機材を活用した効果的かつ実効性のある活動を展開します。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体や保護者等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

交通安全教育の実施に際しては、関係機関・団体及び地域との連携

を図り、各種教育機材を活用した効果的かつ実効性のある活動を展開します。

## **オ 20歳未満の運転免許取得者を含む成人等に対する交通安全教育の推進**

成人等に対しては、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者教育を中心として行います。

運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、及び、事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等への積極的な参加を促し、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

## **カ 高齢者に対する交通安全教育の推進**

高齢者の交通安全推進者などに対し、交通安全指導担当者の育成、教材・教具の開発、指導体制の充実等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、関係機関や団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、あらゆる機会を活用して交通安全意識の浸透を図ります。

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などを対象に、家庭訪問による個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が、地域ぐるみで行われるように努めます。

さらに、高齢運転者に対しては、自動車教習所、関係機関や団体等と連携し、安全運転講習会等を開催し、受講の促進に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、安全利用を促します。

## **キ 障がい者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、障がい特性に応じた交通安全教育を推進します。

### **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

交通安全教育を実施する際には、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するよう努めます。

交通安全教育を行う関係機関や団体は、交通安全教育に関する情報を

共有し、他の関係機関や団体の求めに応じ、資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じ、シミュレーター等の教育機材等の充実、及び、映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

### **(3) 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**

市民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民運動として県、近隣市町村の交通対策協議会を始め、関係機関や団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

さらに、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

#### **イ 自転車の安全利用の推進**

自転車での交通事故防止や安全利用を促進するため、「福島県自転車安全利用五則」（福島県交通対策協議会決定）に基づく、自転車の通行ルールとマナーについての周知・徹底を図ります。

特に、自転車の歩道通行時や、乗車中のスマートフォン等の操作、イヤホン等の利用による危険性についての周知・徹底を図ります。

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、意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、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教育を推進します。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の推進を図ります。

#### **ウ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**

関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

## エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園・保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

## オ 反射材用品の普及促進

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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発と、利用の促進を図ります。

夜間に事故に遭う割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

## カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

## キ 危険ドラッグ対策の推進

関係機関や団体等と連携し、危険ドラッグの危険性・有害性に関する啓発活動等を展開します。

## ク 効果的な広報の実施

広報紙、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、効果的な広報に努めます。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーンや、各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に実施します。
- (イ) 家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

## ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、自主返納制度についても周知を図ります。

また、他の年齢層に対し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

- (イ) 夜間の重大事故防止の課題となっている飲酒運転等の悪質運転による事故実態・危険性等を広く周知し、防止を図ります。

また、街頭啓発活動など通じて、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促進します。

(ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(エ) インターネット等を通じて事故データ及び事故地点に関する情報の提供に努めます。

#### **(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動を支援します。

#### **(5) 住民の参加・協働の推進**

行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

### 3 道路交通秩序の維持

#### (1) 交通の指導取締りの強化等

##### ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路では、歩行者及び自転車利用者の事故防止、並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

##### (ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえた街頭指導活動を強化するとともに、飲酒運転等の交通事故に直結する悪質性、運転中の携帯電話やスマートフォンの操作等の危険性の高い違反や、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

##### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、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い、この種の違反の防止を図ります。

##### (ウ) 自転車運転者に対する指導取締りの推進

自転車利用時の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

##### イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等では、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、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、違反の未然防止を図ります。

#### (2) 暴走族対策の推進

##### ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

家庭や学校、職場、地域等において、暴走族への加入及び暴走行為をしないよう呼び掛けます。

##### イ 車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動を推進します。

## 4 救助・救急活動の充実

### (1) 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応した救助活動の円滑な実施を行うための体制の整備・拡充を図ります。

#### イ 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

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処するため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係の確保、救護訓練の実施等により、救助・救急体制の充実を図ります。

#### ウ 自動体外式除細動器（AED）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

AEDの使用も含めた応急手当については、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動や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促進します。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習や各種講習会の開催により教員の指導力・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、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図ります。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（※救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、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ります。

#### オ 救助・救急用資機材の整備の推進

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

#### カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

## **キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実**

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。

## **ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備**

県や近隣市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、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自治体等に財政措置を講じ、自治体においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

また、高速道路株式会社及び関係自治体は、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等を推進します。

## **(2) 救急医療体制の整備**

### **ア 救急医療機関等の整備**

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、医師会等の協力のもと、休日夜間診療所の活用や在宅当番医制の普及定着化を促進します。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、第二次救急医療体制の整備を支援します。

### **イ ドクターヘリ事業の推進**

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の積極的活用を推進し、その臨時離発着場の適正確保と市民理解の促進を図ります。

## **(3) 救急関係機関の協力関係の確保等**

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・協力関係の確保を促進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。



## 5 被害者支援の充実と推進

### (1) 交通事故被害者支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

市や公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会等が行う交通遺児等に対する各種支援事業の推進を図るとともに、交通安全意識の一層の高揚を図ります。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

## 6 調査研究の充実

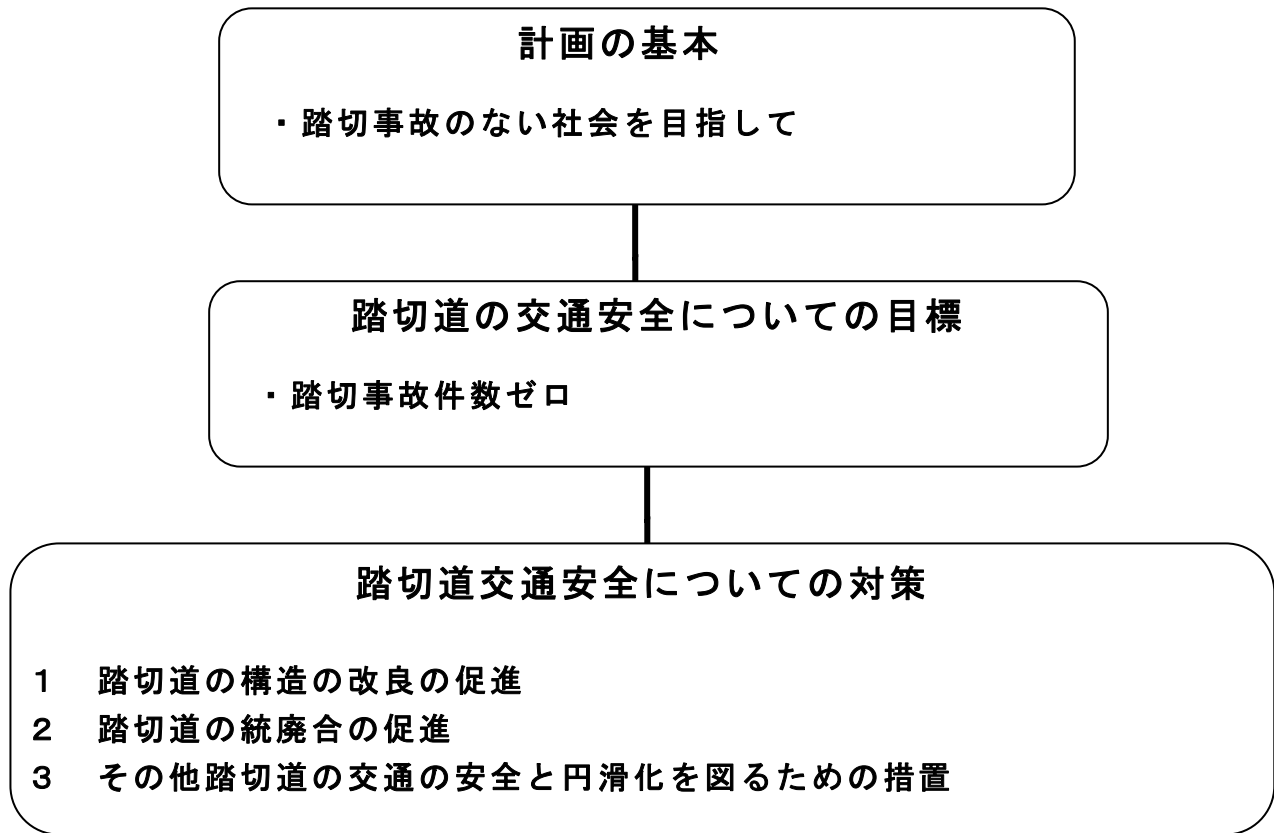
### (1) 道路交通の安全に関する研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること等を踏まえ、人・道路及び車両それぞれの分野における研究を計画的に推進するため、関係機関へ協力していきます。

### (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全対策を行うため、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を図ります。

## 第2章 踏切道における交通の安全



## 第1節 踏切道についての目標

### 第1 踏切事故の現状

本県における踏切事故は、平成21年には1件、平成22年は2件でしたが、平成23年には8件となり、その後も5件前後で推移しています。

また、死者数は、平成23年以降、毎年1人となっており、踏切事故防止対策を講じる必要があります。

### 第2 第10次交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。

県内において踏切事故は毎年5件前後発生し、鉄道事故の半数以上を占めている状況にあり、事故の発生により乗客や付近の通行車両等に与える影響も大きいことから、引き続き「踏切事故件数ゼロ」を目指します。

## 第2節 講じようとする施策

### 第1 踏切道交通安全についての対策

#### 1 踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切における歩行者安全対策のため、構造改良を図ります。

また、比較的遮断時間の長い踏切については、効果の早期発現を図るため、踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良を目指します。

#### 2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案し、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合の促進を図ります。

ただし、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

#### 3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを行います。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

さらに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。