

# 第 1 1 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～

(令和4年度～令和8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、これまで10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、発生件数及び負傷者数は平成24年の403件、531人をピークに減少し、令和2年は81件、79人と過去最少となりましたが、その一方で令和2年の死者数は過去10年で最多となる7人でした。

発生件数や負傷者数は着実に減少しているものの、依然として多くの市民が交通事故に巻き込まれている状況に変わりはありません。

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1つです。

交通事故のない、安全で安心して暮らせる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、これに基づく諸施策を強力に推進する必要があります。

このような観点から、国の中央交通安全対策会議が定めた「第11次交通安全基本計画」と福島県交通安全対策会議が定めた「第11次福島県交通安全計画」を踏まえ、「第11次須賀川市交通安全計画」を策定し、令和4年度から令和8年度までの5か年計画により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お願いします。

令和4年3月

須賀川市交通安全対策会議

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の安全についての目標	4
第1 道路交通事故の現状と特徴	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通事故の特徴	5
第2 第1次交通安全計画における目標	9
第2節 道路交通安全についての対策	10
第1 対策の重点事項	10
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	10
2 道路横断中の交通事故防止	10
3 自転車の安全利用	11
4 シートベルトの着用の徹底	13
5 悪質・危険な運転の根絶	13
6 交通安全意識の向上	14
第2 分野別の施策	15
1 道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	20
3 安全運転の確保	25
4 道路交通秩序の維持	26
5 救助・救急活動の充実	27
6 被害者支援の充実と推進	28
第2章 踏切道における交通の安全	29
第1節 踏切道の交通安全についての目標	30
第1 踏切事故の現状	30
第2 第1次交通安全計画における目標	30
第2節 踏切道の交通安全についての対策	31
第1 踏切道の構造の改良の促進	31
第2 踏切道の統廃合の促進	31
第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	31
巻末資料	32

# 計画の基本理念

安全で安心できる市民生活を維持するためには、交通安全は欠かすことのできない要素のひとつであり、様々な施策を講じていく必要があります。

このような観点から、市民の理解と協力のもとに関係機関が一体となり、交通事故のない安全で安心して暮らせる住みよいまちづくりを目指して、本計画を推進するにあたり、以下の5つの柱を基本理念として掲げます。

## 第1 交通事故のない「人優先」の社会を目指して

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。

交通事故は大きな社会的・経済的損失をもたらすため、究極的には交通事故のない社会を目指して、市民一人ひとりが相互理解と思いやりを持ち行動する交通社会を構築することが必要です。

そのため、人優先の交通安全思想を念頭に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全、特に子どもや高齢者、障がい者等の交通弱者の安全をより一層確保する必要があります。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められることから、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ます。

## 第2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢化の進展に伴い、高齢歩行者や高齢運転者の交通事故の多発化は全国的に喫緊の課題であり、市内においても高齢者の交通事故死傷者数の占める割合は高くなっています。また、地域においては、高齢者が自動車に頼らず自立して日常生活を営むことが出来るようにすることが課題となっています。

高齢になっても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、さらに年齢や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の実現に向けて、交通関係者の連携によって、高齢化が進展しても安全に移動できる社会を構築することを目指します。

### 第3 市民参加・協働の推進

地域社会の「きずな」を強め、とも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」という安全意識のもと、自ら行う交通安全総点検などの交通安全施策に参加できる仕組みづくりにより、自主的な参加型・協働型の交通安全活動を推進します。

市民が、日頃から市民生活や事業活動における交通社会の危険を意識すること、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4 関係機関や団体相互の連携・協力体制の推進(構築)

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、取組内容や取組方法など多くの点で課題を共有し、課題解決のため連携して取り組んでいくためには、地域的・横断的なネットワークが必要です。

市では、関係機関や団体間での情報共有や調整を図りながら、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5 効果的・効率的な対策の推進

安全かつ安心を共感できる社会を実現するためには、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」の交通安全思想のもと、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効果的・効率的な活動を進めます。

また、本計画期間中においても様々な交通情勢の変化がある中で、その時々  
の状況を踏まえ、その効果等を勘案して適切な施策を選択しながら取り組んで  
いきます。

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**



本計画に基づく取組は、持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）のゴールのうち、主に「3 すべての人に健康と福祉を」及び「11 住み続けられるまちづくりを」に関連するものであり、SDGs の理念の実現に貢献します。

# 第1章 道路交通の安全

## 計画の基本理念

- 1 交通事故のない「人優先」の社会を目指して
- 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
- 3 市民参加・協働の推進
- 4 関係機関や団体相互の連携・協力体制の推進(構築)
- 5 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(年間)ゼロを目指す
- ・ 交通事故発生件数(年間)100件以下を目指す
- ・ 交通事故負傷者数(年間)120人以下を目指す

## 道路交通安全についての対策

### <対策の重点事項>

- 1 高齢者及び子どもの交通事故防止
- 2 道路横断中の交通事故防止
- 3 自転車の安全利用
- 4 シートベルトの着用の徹底
- 5 悪質・危険な運転の根絶
- 6 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 安全運転の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の充実と推進

# 第1節 道路交通の安全についての目標

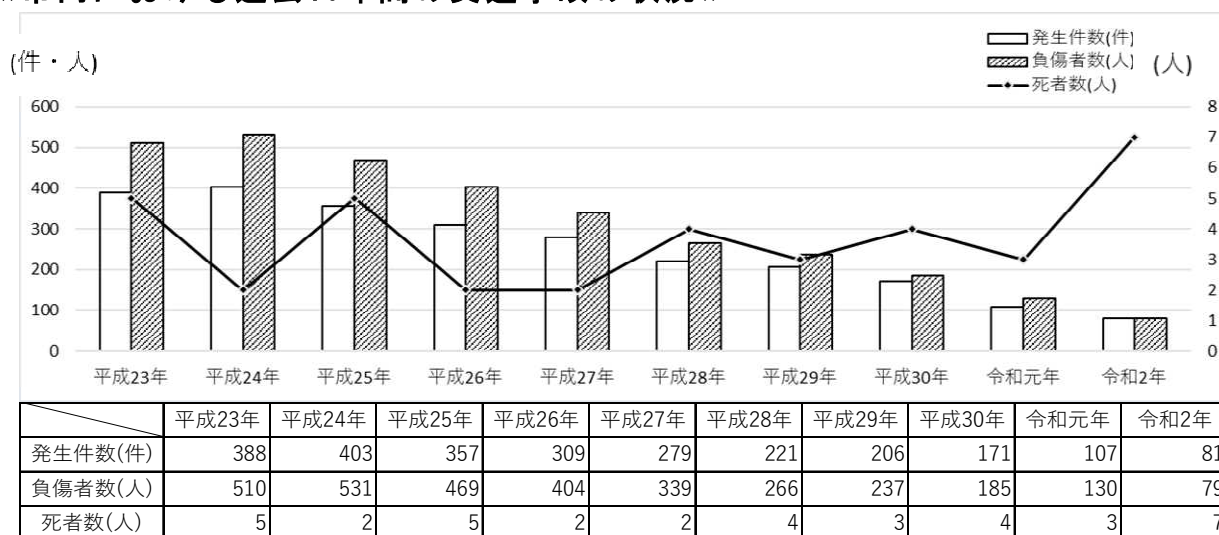
## 第1 道路交通事故の現状と特徴

### 1 道路交通事故の現状

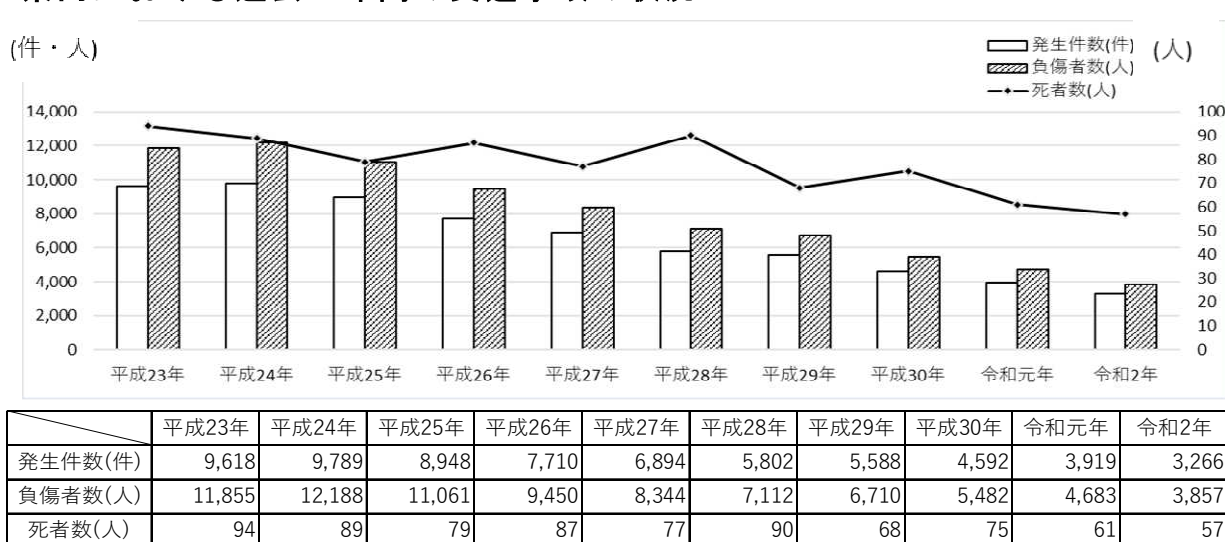
本市における過去10年間の交通事故発生件数は、平成24年の403件をピークに減少し、令和2年は過去最少の81件となりました。また、負傷者数については、平成24年まで500人前後で推移しましたが、平成25年以降は減少し、令和2年は過去最少の79人となりました。交通指導取締りの強化や交通安全啓発活動により、市民の交通安全意識の向上が図られていると考えられます。

第10次交通安全計画の最終年である令和2年は、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛制限等の要因もあり、発生件数、負傷者数ともに過去最少となりましたが、その一方で死者数は過去10年間で最多の7人となりました。

#### 《市内における過去10年間の交通事故の状況》



#### 《県内における過去10年間の交通事故の状況》

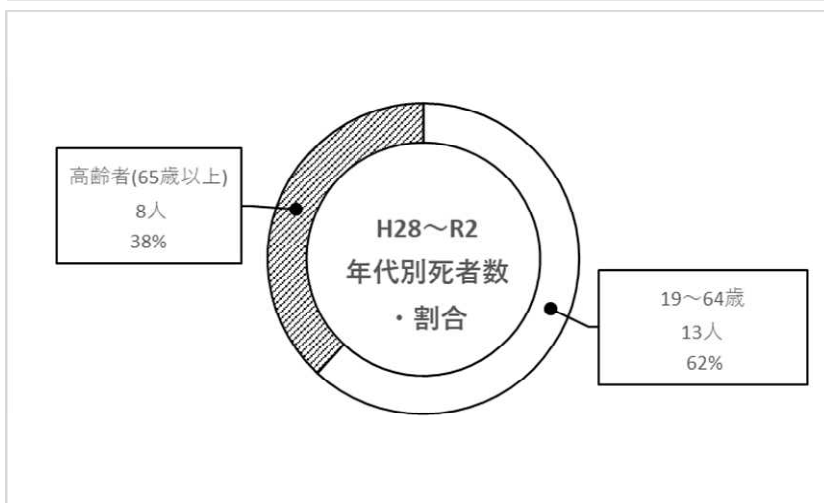
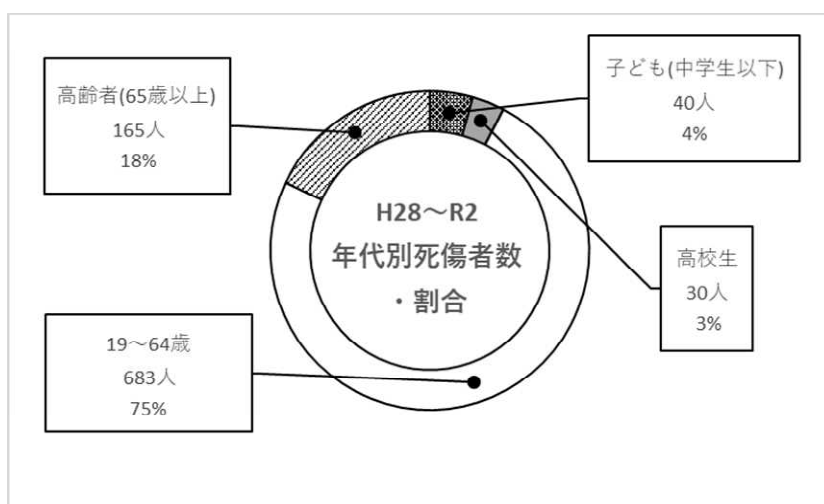


## 2 道路交通事故の特徴

### (1) 交通事故死傷者の年代別割合

市内における過去5年間の交通事故死傷者数の年代別割合は、19歳～64歳が75%と最も多く、次いで高齢者（65歳以上）、子ども（中学生以下）の順で多い傾向となっていますが、死者数では、高齢者が全体の38%を占めています。

#### 《年代別交通事故死傷者数の割合（平成28年～令和2年）》



#### 《年代別交通事故死傷者数の年次推移（平成28年～令和2年）》

(人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	計
幼児	5	1	2	5	0	13
小学生	5	0	4	5	1	15
中学生	3	4	0	4	1	12
高校生	7	9	7	4	3	30
19～64歳	211 (2)	185	140 (2)	87 (2)	60 (7)	683 (13)
高齢者(65歳以上)	39 (2)	41 (3)	36 (2)	28 (1)	21	165 (8)
計	270 (4)	240 (3)	189 (4)	133 (3)	86 (7)	918 (21)

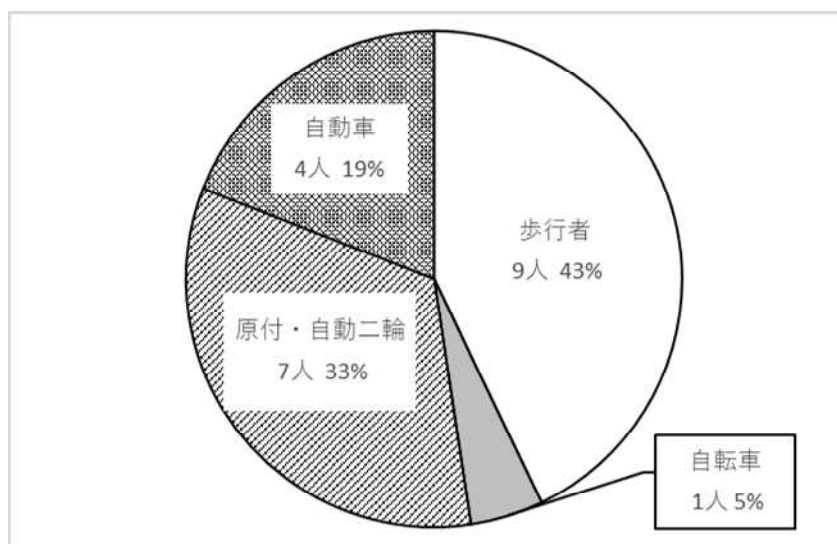
※( )は、うち死者数



## (2) 交通事故死者の状態別割合

市内における過去5年間の交通事故死者の状態別割合は、歩行者が9人（43%）と最も多く、次いで原付・自動二輪の7人（33%）と高くなっています。また、歩行中の事故により亡くなられた9人のうち5人が高齢者（65歳以上）となっており、原付・自動二輪で亡くなられた7人は全て19～64歳となっています。

### 《状態別交通事故死者数の割合（平成28年～令和2年）》



### 《状態別交通事故死者数の年次推移（平成28年～令和2年）》

(人)

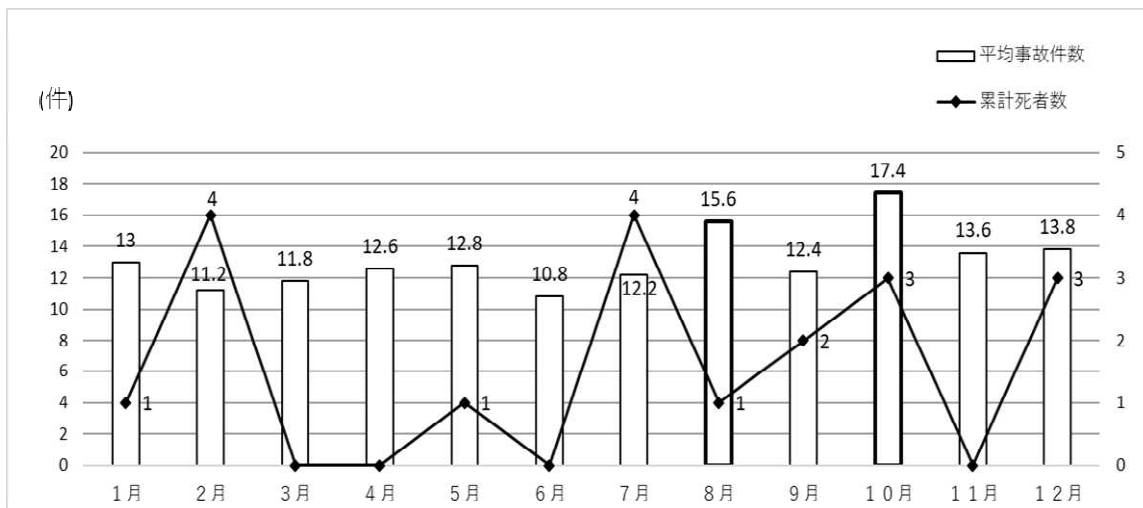
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
歩行者	1 (1)	1 (1)	2 (2)	3 (1)	2	9 (5)
自転車	0	1 (1)	0	0	0	1 (1)
原付・自動二輪	1	0	2	0	4	7
自動車	2 (1)	1 (1)	0	0	1	4 (2)
合計	4 (2)	3 (3)	4 (2)	3 (1)	7	21 (8)

※( )は、うち高齢者（65歳以上）の人数

### (3) 月別の交通事故発生状況

市内における過去5年間の月別平均事故発生件数は、10月が17.4件と最も多く、次いで8月の15.6件となっています。その要因としては、10月は日没時間が早まることによる夕暮れ時や夜間の視認不良、8月は暑さによる集中力の低下や開放感などによる無謀運転の増加などが考えられます。

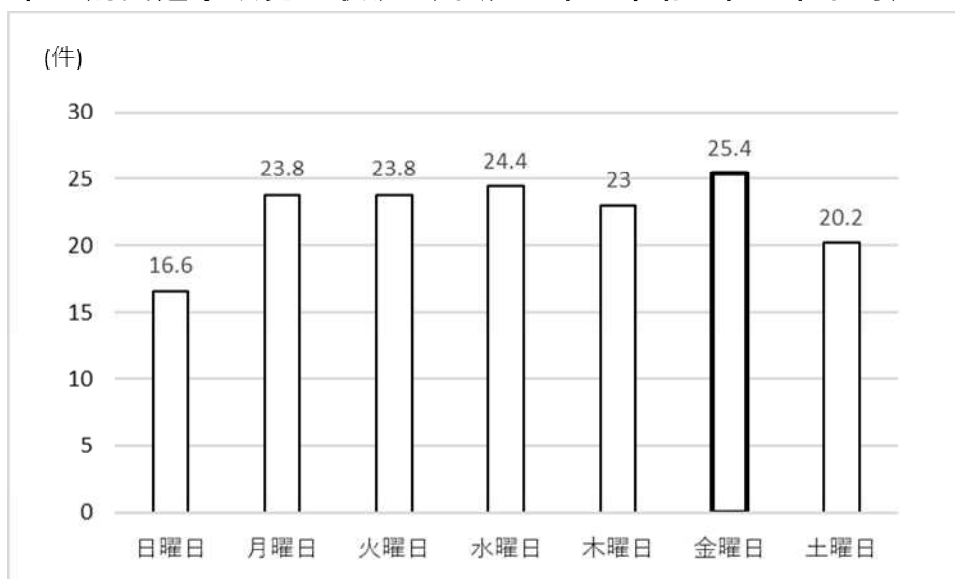
《月別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）》



### (4) 曜日別の交通事故発生状況

市内における過去5年間の曜日別平均事故発生件数は、休日に比べ平日に事故が多く発生し、その中でも金曜日が多い傾向にあります。その要因としては、通勤、通学等による移動や経済活動が盛んになること、加えて週末を迎え緊張感が薄れることにより、事故が多発することが考えられます。

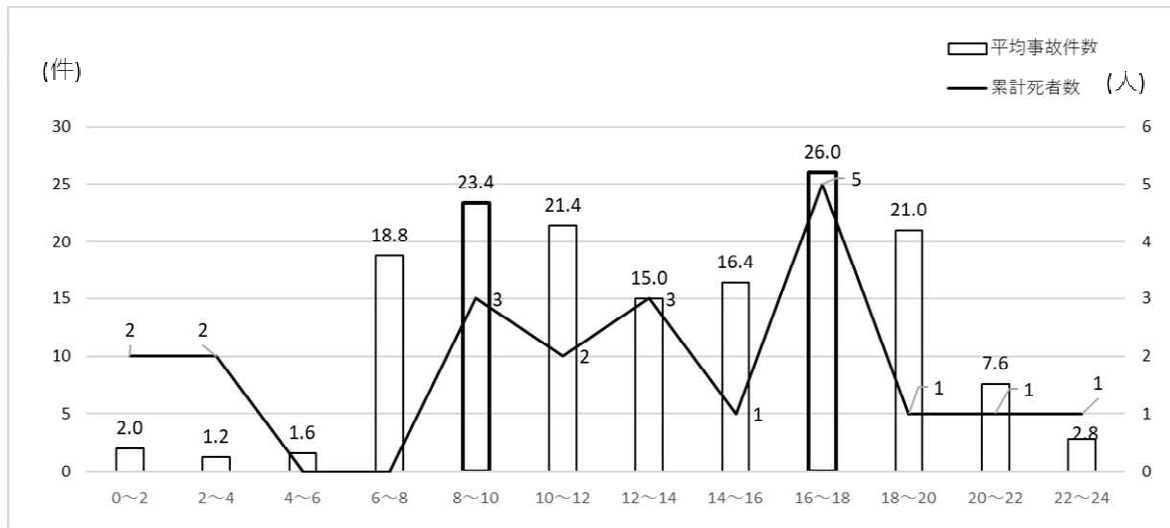
《曜日別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の年平均）》



### (5) 時間帯別の交通事故発生状況

市内における過去5年間の時間帯別平均事故発生件数は、通勤・通学や帰宅の時間帯（8時～10時台、16時～18時台）に事故が多く発生しています。また、累計死者数を見ると、16時～18時台の夕暮れ時の死亡事故が多い状況となっています。

#### 《時間帯別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）》



### (6) 違反別の交通事故発生状況

市内における過去5年間の違反別事故発生件数は、「安全運転義務違反」のうち「前方不注意」が238件と最も多く、全体の46.6%を占めています。また、無免許運転、飲酒運転などの悪質違反による事故も発生しており、これらの違反による事故は、被害が大きくなるおそれがあります。

#### 《違反別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）》

【違反別件数・構成比】

(件)

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	構成比
主な違反	信号無視	4	9	10	4	6	33	6.4%
	最高速度	0	0	0	0	0	0	0.0%
	通行区分・追越	6	6	5	2	0	19	3.7%
	歩行者妨害等	11	19	7	11	3	51	10.0%
	一時不停止	15	12	10	7	6	50	9.8%
	優先通行妨害等	23	19	15	5	5	67	13.1%
	交差点安全進行	13	10	12	6	1	42	8.2%
	前方不注意	91	62	45	21	19	238	46.6%
無免許	1	1	0	0	1	3	0.6%	
飲酒あり	3	2	1	1	1	8	1.6%	

## 第2 第11次交通安全計画における目標

交通事故のない安全な社会の実現を目指すため、本計画期間中に以下の目標を定め、道路交通安全施策を積極的に実施します。

- ・交通事故死者数（年間）ゼロ
- ・交通事故発生件数（年間）100件以下
- ・交通事故負傷者数（年間）120人以下

### 《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
平成28年	221	4	266
平成29年	206	3	237
平成30年	171	4	185
令和元年	107	3	130
令和2年	81	7	79

←計画目標の基準値

←発生件数・負傷者数は過去最少。その要因の1つとして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策による移動制限などに伴う交通量の減少も考えられる。

## 第2節 道路交通安全についての対策

### 第1 対策の重点事項

#### 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

市内はもとより、県内での交通事故死者数に占める高齢者の割合は非常に高く、特に夜間歩行中と自動車運転中の事故が多くなっています。

これらの交通事故を防ぐためには、特に高齢の歩行者や自転車の利用者に対しては、夜間の外出時には明るく目立つ色の服装や夜光反射材の着用を呼びかけ、自動車運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下を自覚してもらうなど、その立場や場面に応じた交通安全対策に取り組めます。

また、高齢化の進展に伴い、高齢者が運転免許証を返納した後も安全かつ安心して外出し、移動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、子どもの交通事故による負傷者数は年々減少しています。また、死者数は増減を繰り返していましたが、過去5年間では平成28年は3人、平成29年と平成30年は各1人、令和元年と令和2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、通学路等の歩行空間の整備を推進するなどの交通安全対策に取り組むとともに、家庭や学校、地域等が連携を図り対策をとる必要があります。

#### 2 道路横断中の交通事故防止

県内において、過去5年間に交通事故で亡くなられた歩行者の65%は道路横断中の事故によるものです。

道路横断中の交通事故を減少させるためには、運転者に対しては「歩行者優先の交通ルール」の再認識と徹底を周知する必要があります。

一方、歩行者に対しては、道路横断の際は手を挙げるなど、横断する意思を運転者に対し明確に伝え、横断歩道を渡ること、また、信号機があるところでは必ず信号に従うといった、基本的な交通ルールの徹底を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけることなど、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育に一層取り組んでいきます。

### 3 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です。

令和2年の県内における自転車事故は、死者3人、負傷者349人となっており、事故類型では車両相互（自転車と自動車、自転車同士など）の出会い頭の事故が最も多くなっています。

自転車は、自動車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、すべての年齢層にヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備の促進、更には「福島県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和3年福島県条例第77号）」に基づく自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の周知徹底を図ります。

また、自転車運転者の中には、自転車の交通ルールへの理解が不足し、安全ルールやマナー違反を犯す人もいるため、交通安全教育の充実を図るほか、街頭における啓発活動を実施するなど、安全な利用を推進します。

#### 【福島県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例】抜粋

（自転車損害賠償責任保険等への加入）

第16条 自転車利用者は、自転車損害賠償責任保険等に参加しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等に参加しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業活動において自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等に参加しなければならない。

4 自転車貸付業者は、その貸付けの用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等に参加しなければならない。

## ◆ 自転車運転者講習制度について

平成27年6月の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。

政令で定める下記の「危険行為」を3年以内に2回以上繰り返すと、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                    | ⑧ 交差点優先車妨害等         |
| ② 通行禁止違反                  | ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等    |
| ③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反） | ⑩ 指定場所一時不停止等        |
| ④ 通行区分違反                  | ⑪ 歩道通行時の通行方法違反      |
| ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害         | ⑫ 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転 |
| ⑥ 遮断踏切立入                  | ⑬ 酒酔い運転             |
| ⑦ 交差点安全進行義務違反等            | ⑭ 安全運転義務違反          |
|                           | ⑮ 妨害運転（令和2年6月追加）    |

## ◆ 自転車安全利用五則の周知徹底

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の「福島県自転車安全利用五則」を定めており、街頭啓発活動等を通してこれらの周知徹底を図ります。

### 【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

#### 4 シートベルトの着用の徹底

シートベルトは、運転席、助手席、後部座席の全てにおいて着用が義務づけられています。

令和2年のシートベルト着用状況調査（警察庁、日本自動車連盟）による県内のシートベルト着用率を見ると、後部座席の着用率は一般道で48.8%、高速道で81.2%と運転席や助手席に比べ著しく低いため、今後は、全ての座席での着用率100%となるよう周知啓発の強化を図ります。

##### 《県内のシートベルト着用率（令和2年）》

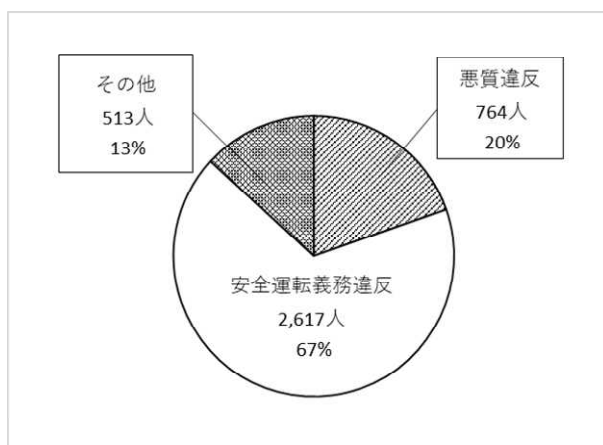
道路別	座席別	着用率(%)	前年比(%)	(参考) 全国平均(%)
一般道	運転席	98.9	+0.1	99.0
	助手席	97.7	+3.0	96.5
	後部座席	48.8	+6.2	39.2
高速道	運転席	99.9	-0.1	99.7
	助手席	99.1	-0.3	98.5
	後部座席	81.2	-4.4	75.8

#### 5 悪質・危険な運転の根絶

令和2年に県内で発生した交通事故のうち、悪質違反による事故は全体の20%で、死傷者は764人となっています。

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線における街頭啓発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、交差点関連違反等の重大交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反などに重点を置いた交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

##### 《県内における違反別交通事故死傷者数（令和2年）》





## 6 交通安全意識の向上

交通事故を減らすためには、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、自らが考え、行動し、安全で安心な交通社会をつくりあげていく必要があります。

このため、市民が一丸となって、これまで以上に交通安全対策に関心を持ち、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できるよう交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

## 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

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、市や県、関係団体、市民等が連携し、通過交通量や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(ア) 歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30 (ゾーン30プラス(※))」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を推進します。

(※「ゾーン30プラス」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30km/hの速度規制を行う「ゾーン30」と、速度抑制・進入抑制のために道路に設置するハンプや狭さくなどの物理的デバイスを適切に組み合わせ、生活道路における歩行者等の安全を確保するための施策)

(イ) 「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に規定する生活関連経路を構成する道路を中心として、音響式信号機や歩車分離式信号等の整備を推進します。

(ウ) 路肩のカラー舗装、防護柵の設置等により、歩行者が安心して移動できる空間の整備を図ります。また、道路ハンプや狭さく部の設置など車両速度を抑制する道路構造等による速度抑制対策、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン形成対策、エリア内への通過車両の抑制対策を図ります。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

(ア) 「須賀川市通学路交通安全プログラム」に基づく通学路安全推進会議では、警察署、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関と保護者が連携し、定期的な合同点検を実施するとともに、道路交通実態に応じたハード・ソフトの両面から必要な対策を講じ、通学路の改善・充実を推進します。

(イ) 生徒や児童、幼稚園・保育所等に通う幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備、路肩のカラー舗装等の整備を推進するとともに、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の設置、横断歩道の拡充等対策を推進します。

##### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 駅や公共施設、福祉施設、病院等に接する歩道の段差解消や拡幅、

歩道上の障害物撤去や音響式信号機の設置等を進め、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を創出します。

(イ) 歩行者用の案内標識や視覚障がい者誘導用ブロック等の設置により、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。

(ウ) 横断歩道やバス停留所付近の歩道、視覚障がい者誘導用ブロック設置箇所等への車両の違法駐車について、交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

## (2) 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

国道4号など事故の危険性の高い区間については、第三者の意見を参考に「事故危険区間」として選定し、事故原因に即した効果の高い対策を推進します。

### イ 事故危険箇所対策の推進

事故の発生件数の多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、道路標識の高輝度化等の集中的な事故抑止対策を推進します。

### ウ 事故多発地点緊急対策の推進

交通事故多発地点や交通渋滞、その他の問題があり特に対策を要する地点については、現地確認と必要な調査研究を行い、警察署や道路管理者、地域住民等と協議しながら対策案をまとめ、その実現を図ります。

### エ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した場所については、早急に関係機関と協議し、事故要因に即した所要の対策を図り、再発防止に努めます。

### オ 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、道路利用者のための安全で円滑な道路環境の確保を目指します。

### カ 道路の改修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道路環境の改善のため、既存道路の拡幅や改修、歩道設置等の整備を推進します。

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(※)等の整備を推進します。

（※「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。）

## キ 交通安全施設等の整備

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、高機能舗装、高視認性区画線等、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

### （３）交通安全施設等の整備の推進

#### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通量の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩車道のバリアフリー化、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備（18ページ参照）、無電柱化の推進等により、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

#### イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、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実施します。

また、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく、信号機の設置、交差点改良等の対策を推進します。

#### ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の参加のもとに交通安全総点検を積極的に推進するとともに、市民からのご意見箱として「市民提案制度」や「レポナウすかがわ」等を活用するなど、道路利用者の視点を反映した道路交通環境の整備を図ります。

### （４）高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、「須賀川市地域公共交通網形成計画（平成30年度策定）」に基づき、路線バス等の再編や乗継環境の整備による公共交通サービスの充実を図る取組を推進します。

### （５）歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動

できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

## **(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ります。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、安全で円滑な交通の維持を図る手段のひとつであることから、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**

「福島県自転車活用推進計画」に基づき、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

また、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。

さらに、レンタサイクルやシェアサイクル等の自転車利用促進や、安全ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進します。

### **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**

生活路線バス・市内循環バス等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、運行事業者と連携を図り運行頻度や運行時間の見直し、乗継

環境の改善等により、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。

地震発生時の応急活動を確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨や豪雪時においても、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

### **イ 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、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を推進します。

### **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実施します。

### **エ 災害発生時における情報提供の充実**

市公式ホームページ等の情報媒体を活用した道路・交通に関する災害情報の提供に努めます。

## **(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を十分に踏まえつつ、駐車需要にも配慮し駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、地域の交通実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を働きかけます。

### **イ 違法駐車対策の推進**

地域の実態に応じた違法駐車取締りの実施、また、交通事故の原因となる違反や常習的、悪質な違法駐車交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

### **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、既存の公共駐車場や民間駐車場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・団体と連携し、住民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成と意識の高揚を図ります。

## **(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、占用許可条件の履行、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**

道路工事に伴う事故・渋滞を防止するため、道路の掘り返し規制や施工時期、施工方法の調整を図ります。

### **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、欠壊又は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 冬期における交通安全の確保**

冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪作業や凍結防止剤散布を行うとともに、生活道路の除雪については、地域住民の協力を得ながら、協働による道路交通の安全確保に努めます。

また、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者に対して、ラジオ、SNS等の様々な手段を活用した道路情報の提供に努めます。

## **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、交通ルール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、関係機関・団体や保護者と連携を図りながら実施します。

さらに、須賀川市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・団体や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、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、標識の意味、応急手当等について、重点的に交通安全教育を推進します。

交通安全教育の実施に際しては、関係機関・団体や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、歩行者としての心得、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ための交通安全教育を推進します。

#### **オ 運転免許取得者に対する交通安全教育の推進**

成人等に対しては、自動車の安全運転の確保の観点から、運転者教育を中心として実施します。

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や技術、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と交通安全意識・交通マナーの向上を目標として、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が行う交通安全教育を中心として交通安全教育を推進します。

#### **カ 高齢者に対する交通安全教育の推進**

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者



としての交通行動に及ぼす影響について理解を促進するとともに、法定速度を遵守した安全運転の徹底や無理な道路横断の防止、正しい交通ルールの取得を目標として、交通安全教育を推進します。

また、関係機関や団体、交通ボランティアと連携し、反射材用品の着用の普及等により、交通安全意識の向上を図るとともに、地域ぐるみで高齢者の移動の安全が確保されるように努めます。

## **キ 障がい者に対する交通安全教育の推進**

障がい者に対しては、特別支援学校や地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度や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。

### **(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、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、時節や市内の交通実情を踏まえ、県で設定する交通安全運動の重点事項に即した効果的な交通安全運動を実施します。

#### **イ 横断歩行者の安全確保**

信号機のない横断歩道では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分な傾向にあるため、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、交通安全教育の推進や交通指導取締り等に関係機関に働きかけます。

また、歩行者に対しては、「横断歩道を渡ること」、「信号機のある所ではその信号に従うこと」といった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育や啓発活動を推進します。

## ウ 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（12ページ参照）」に基づく、自転車の通行ルールとマナーの周知・啓発を図ります。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車など、いわゆる「ながら運転」の危険性等についての周知・啓発を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検・整備の促進や、県条例（11ページ参照）に基づく、自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の周知徹底を図ります。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識の醸成を図ります。

幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用については、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、着用の推進を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を奨励します。

## エ 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

シートベルトの着用効果と正しい着用方法についての理解促進に努め、関係機関・団体等との協力のもと、後部座席も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徹底の啓発活動等を展開します。

## オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園・保育所及びこども園と連携した保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい使用の徹底を図ります。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発を図ります。

## カ 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、歩行者や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、利用促進のための交通安全教育を推進します。

また、歩行中に交通事故で亡くなられた方のうち、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。

## キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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やアルコールチェッカーを活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

## 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、効果的な交通安全の広報に努めます。

- (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低下が交通行動に及ぼす影響や、高齢者の歩行中や自転車運転中の事故実態の広報啓発を積極的に行います。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しては、高齢運転者の特性を理解したうえで、高齢者マークを取り付けた自動車の保護意識を高めるように努めます。

さらに、運転免許自主返納制度や「須賀川市高齢者運転免許証自主返納支援事業」の周知を図ります。

※「須賀川市高齢者運転免許証自主返納支援事業」70歳以上で運転免許証を自主返納された方を対象に公共交通機関の利用券の交付...

- (イ) 夜間の重大事故防止の課題となっている飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性を広く周知し、これらの違反防止を図ります。

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、ハイビームのこまめな切り替えや歩行者等の反射材用品の着用を促進します。

- (ウ) 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、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

- (エ) 乗用型トラクターの事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器などの設置、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ります。  
(オ) 市公式ホームページ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支援します。

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) 住民の交通安全活動への参加・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うえで、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、交通安全活動への住民の参加・協働を積極的に進めます。

### **3 安全運転の確保**

#### **(1) 高齢運転者対策の充実**

##### **ア 高齢者運転標識（高齢者マーク）の活用**

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

##### **イ 高齢者の運転免許自主返納に対する支援**

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関や団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知啓発を図ります。

また、運転免許証を自主返納した高齢者に対する支援事業として「須賀川市高齢者運転免許証自主返納支援事業」を継続して実施することにより、自主返納後の移動手段のひとつとして公共交通機関の利用促進を図ります。

#### **(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底**

全ての座席のシートベルトの着用と、チャイルドシートやヘルメットの正しい使用・着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、着用効果の啓発活動等を実施するとともに、着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

## 4 道路交通秩序の維持

### (1) 交通の指導取締りの強化等

無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や市民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

#### ア 一般道路における効果的な交通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、交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

##### (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、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、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を働きかけます。

##### (イ) 自転車利用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、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置の強化を働きかけます。

#### イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等では、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、違反の未然防止を図るため、交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。

### (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

関係団体との連携のもとに、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底するとともに、青少年の健全育成を推進します。

#### 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。

## 5 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 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、消防署などが行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

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）の実習や各種講習会の受講を促進し、応急手当時の教員の指導力・実践力の向上を図ります。

#### イ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア<sup>(※)</sup>の充実のため、消防機関における救急救命士の計画的配置やその養成が行えるよう、講習及び実習の実施の推進を働きかけます。

（※「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。）

#### ウ 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・救急事象に対応するため、教育訓練の継続的な実施による救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上の推進を働きかけます。

### (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については、医師会等の協力のもと開設されている休日夜間急病診療所等の施設整備を支援します。

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、第二次救急医療機関体制の整備を支援します。

#### イ ドクターヘリ事業の推進

負傷した患者の救命率の向上を図るため、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、ドクターヘリの運行を支援します。

### (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・連絡体制の整備を支援します。

## 6 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 交通遺児等に対する支援の推進

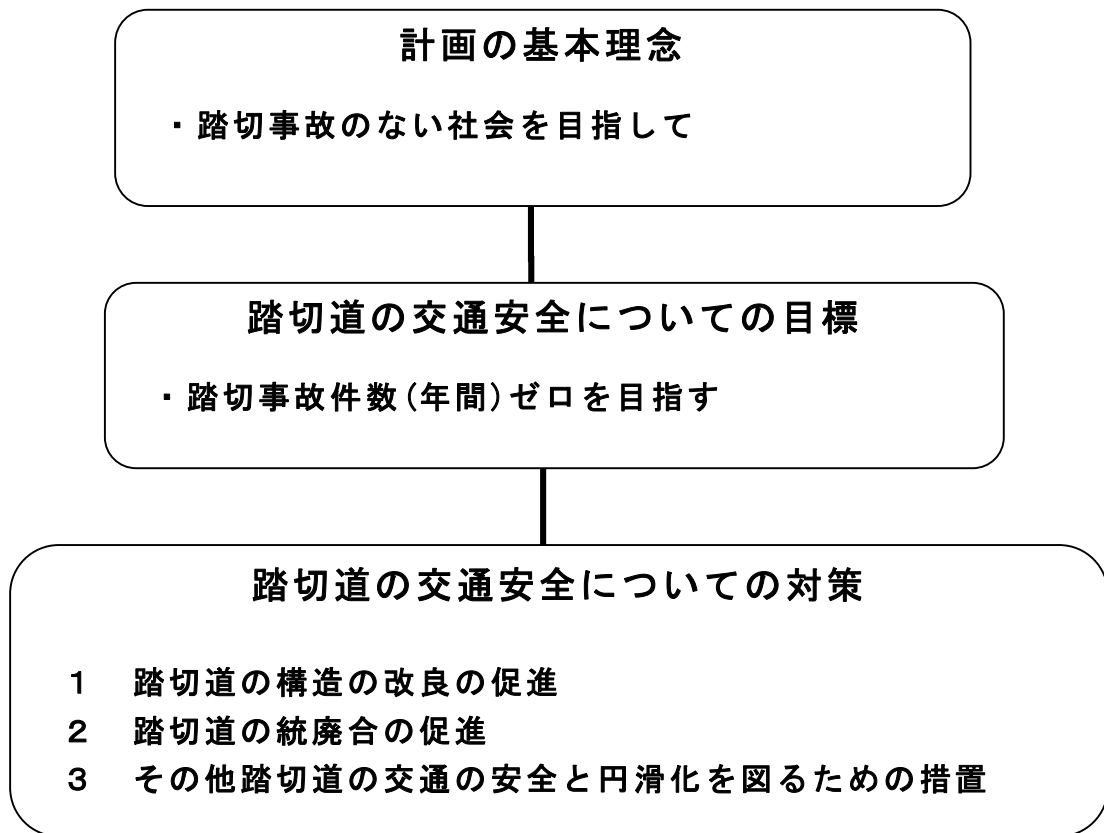
「須賀川市交通遺児激励金支給規則（昭和46年規則第8号）」に基づき、小・中学校（義務教育学校及び特別支援学校を含む）に在学する交通遺児に対する支援を継続して実施します。

また、公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児等への各種支援事業についても推進し、交通遺児となった子どもたちが勉学等に励み、健やかに成長するための一助となるよう支援の充実を図ります。

#### イ 福島県市民交通災害共済事業の推進

県内全市で実施している福島県市民交通災害共済への加入を呼びかけ、市民の交通安全意識の高揚を図るとともに、万一、交通事故被害者等となった際の救済を図ります。

## 第2章 踏切道における交通の安全





## 第1節 踏切道の交通安全についての目標

### 第1 踏切事故の現状

県内における踏切事故は、平成28年には3件、平成29年は0件、平成30年は1件と減少傾向で推移してきましたが、令和元年は4件と増加し、発生件数は増減している状況です。

また、死者数については、平成28年からの2年間は0人でしたが、平成30年は1人、令和元年は2人と増加しており、引き続き踏切事故防止対策を講じる必要があります。

#### 《県内における踏切交通事故の年次推移》

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	3	0	1	4	1
負傷者数(人)	3	0	0	2	2
死者数(人)	0	0	1	2	0

### 第2 第11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傷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。

県内における踏切事故は毎年3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ものとなります。

そのため、本計画期間中の目標を「踏切事故件数(年間)ゼロ」とし、踏切道交通安全施策を積極的に実施します。

## 第2節 踏切道の交通安全についての対策

### 第1 踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭い踏切や比較的遮断時間の長い踏切における歩行者安全対策のため、歩道拡幅等の構造改良を推進します。

### 第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、その利用状況や回路の状況などを勘案し、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、踏切道の統廃合を促進します。

### 第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

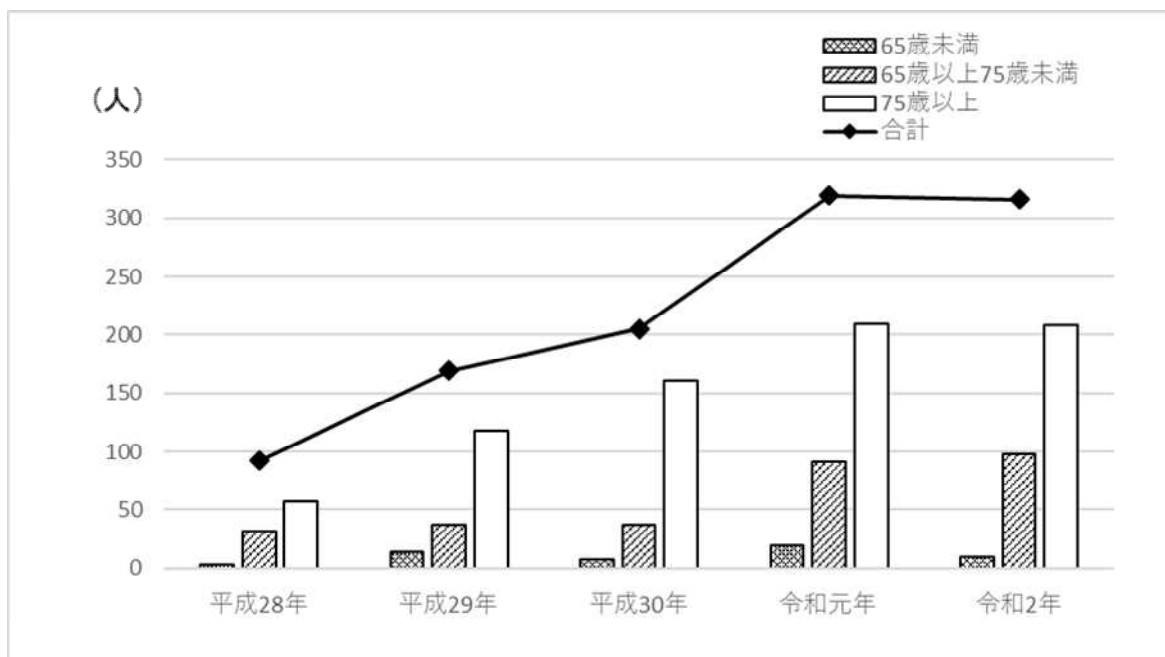
踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを関係機関に働きかけます。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、関係機関・団体と連携を図り、交通安全意識の向上と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に努めます。

さらに、学校等においては、踏切の通過方法の交通安全教育を引き続き推進します。

# 卷末資料

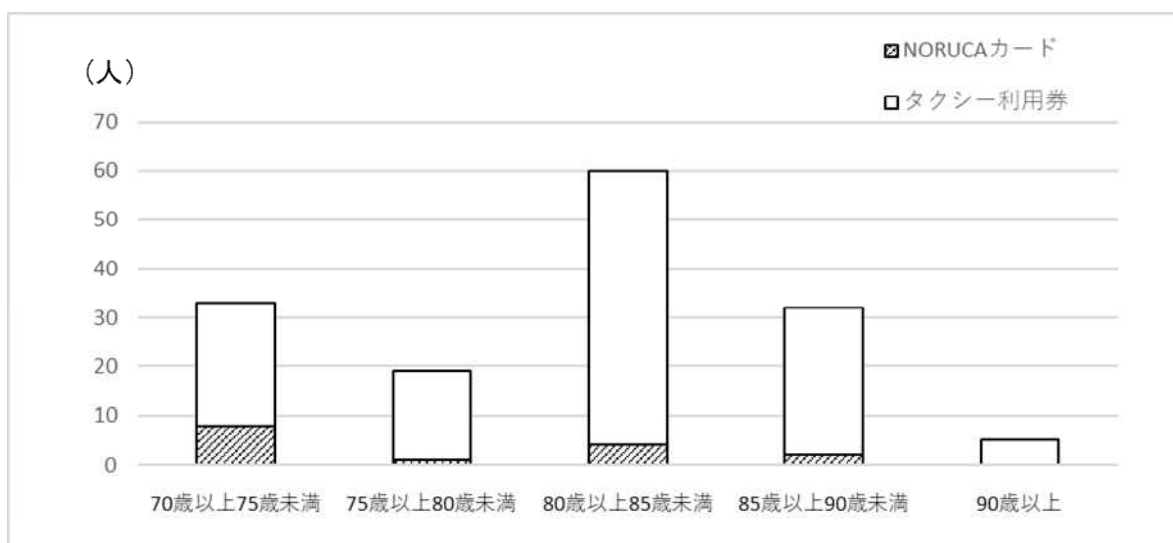
資料 1 須賀川警察署管内の自動車運転免許証返納状況  
(平成28年～令和2年)



(人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
65歳未満	3	14	7	19	10
65歳以上75歳未満	32	37	37	91	98
75歳以上	57	118	161	209	208
合計	92	169	205	319	316

資料 2 須賀川市高齢者運転免許証自主返納支援状況  
(令和2年度 対象：70歳以上)



(人)

	NORUCAカード	タクシー利用券	計
70歳以上75歳未満	8	25	33
75歳以上80歳未満	1	18	19
80歳以上85歳未満	4	56	60
85歳以上90歳未満	2	30	32
90歳以上	0	5	5
合計	15	134	149

※NORUCAカードとは、福島交通株式会社が販売しているICカード乗車券。