

第 11 次

いわき市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

いわき市交通安全対策会議

ま え が き

いわき市は、モータリゼーションの進展に伴い、交通事故による死傷者が増加してきたことから、昭和42年9月に「交通安全都市」を宣言し、交通安全対策を積極的に推進してまいりました。

また、昭和45年には交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、本市も同法に基づき、いわき市交通安全対策会議を設置するとともに、「いわき市交通安全計画」を策定し、交通事故を防止し、安全で快適な交通環境を確立するため、関係行政機関及び民間団体と一体となって、各種の交通安全施策を実施してまいりました。

本市の交通事故の発生状況をみますと、死傷者数は昭和46年の3,873人を一つのピークに、その後は減少傾向を示しておりましたが、昭和53年からは増加傾向に転じ、平成13年の4,117人を2つ目のピークに、その後は減少傾向を示しております。

しかし、交通事故死者に占める高齢者の割合が依然として高い状況にあることや、今後、高齢社会の進行や生活様式の変化等により、今後の交通環境は複雑・多様化することが予想されることから、これらの社会情勢の変化を踏まえた交通安全対策が必要となります。

また、安全であるべき通学路において子どもが犠牲になる交通事故が後を絶たないことから、飲酒運転や速度超過等による交通事故など危険運転の防止についても併せて推進する必要があります。

本市における安全かつ円滑な交通社会を実現するため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通安全対策の総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいてあらゆる機会を通じて交通安全を呼びかけるなど、きめ細やかな交通安全活動の推進を図る必要があります。

このような観点から、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までに講ずべき交通安全施策の大綱として、「第11次いわき市交通安全計画」を定めました。

この計画に基づき、交通事故の実態と社会情勢の変化に対応した適切かつ効果的な交通安全対策を関係機関と連携して取り組んでいくとともに、市民一人ひとりが相互理解と思いやりの心を持って、交通事故のない、安全で明るく住みよいまちづくりに寄与するよう努めてまいりますので、市民各層の御理解と御協力をお願いいたします。

令和4年3月

いわき市交通安全対策会議会長
いわき市長 内田 広之

目 次

計画の趣旨	1
計画の基本理念	2
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
第1 道路交通事故の現状	6
第2 交通安全計画における目標	7
第2節 道路交通の安全についての対策	8
第1 対策の重点	8
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	8
2 道路横断中の交通事故防止	9
3 自転車の安全利用	10
4 シートベルトの着用の徹底	11
5 悪質・危険な運転の根絶	12
6 交通安全意識の向上	12
第2 分野別の施策	13
1 道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	25
3 安全運転の確保	32
4 車両の安全性の確保	34
5 道路交通秩序の維持	36
6 救助・救急活動の充実	38
7 被害者支援の充実と推進	40
第2章 踏切道の交通の安全	41
第1節 踏切道の交通の安全についての目標	42
第1 踏切事故の現状	42
第2 交通安全計画における目標	42
第2節 講じようとする施策	43
第1 踏切道の安全対策	43
1 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進及び歩行者等立体横断 施設の整備の促進	43
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	43
3 踏切道の統廃合の促進	44
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	44

計 画 の 趣 旨

1 計画策定の趣旨

いわき市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで10次にわたり策定し、各種の交通安全対策を実施してきました。

これらの取組みによる交通安全意識の浸透などにより交通事故の減少傾向が続いておりますが、依然として年間800件を超える交通事故が発生し、1,000人を超える方が怪我をするなど、更なる取組みが求められております。

本市では、市民の安全、安心な暮らしの確保に向け、誰もが「住んで良かった、住み続けたい」と思える魅力にあふれた「いわき」にするために、いわき市まちづくりの基本方針のもと、様々な取組みを行っています。

このような中、市民一人ひとりが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持ち、交通事故のない、安全で安心なまちづくりを実現するため、この計画を策定しました。

2 計画の期間等

この計画は、令和3（2021）年度を初年度とし、令和7（2025）年度を目標年度とする5か年計画です。

3 計画の特徴

(1) 交通安全対策推進の指針となる計画

交通事故のない安全で安心な社会の実現を目指すため、交通安全対策の共有の指針として、市民はもとより、関係機関・団体などが連携して今後5年間に取り組むべき施策をまとめたものであり、目標の実現に向けてともに力を合わせて、取り組んでいくことが必要となっております。

(2) 分かりやすい計画

目標の実現に当たっては、この計画が市全体で共有されることが重要であることから、対策の重点を設け、今後取り組むべき交通安全施策の方向性を明確化しました。

計画の基本理念

「安全で安心なまちづくり」とは

「安全で安心なまちづくり」とは、「安全」と「安心」を結びつける取組みです。

「安全」は、基準や規則、慣習など社会的に認められたものから判断されるものですが、「安心」は、市民一人ひとりがそれぞれの知識や経験、価値観、「安全」に対する信頼などから判断するものです。「安全」が、必ずしも「安心」に結びつくとは限りません。

市民等が身の回りの危険や不安を意識を持って捉え、備えるなど安全確保の活動を通じ「安全」について理解すること、行政や市民等が情報交換と対話によって相互に信頼関係を築き上げながら、市民が真に「安心」を実感できる地域社会を築こうとするものです。

交通事故のない社会を実現するためには、市民一人ひとりが相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要です。

特に交通社会は、地域社会と密接な関係を有していることから、地域における市民等の自主的な活動の輪を広げるとともに、それらが有機的に連携・協力する地域的なネットワークの構築が重要です。

本計画を推進するにあたり、以下の5つを基本理念として掲げます。

1 交通事故のない社会を目指して

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、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す。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として年間1,000人以上が交通事故に遭っていることからすると、更なる交通安全対策の実施が必要です。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきで、その実現のためには、市民一人ひとりが相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の構築を図ることが必要です。

併せて、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等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。さらに、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すべきと考えます。

そして、今後、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためには、交通安全の確保に資する先端技術や情報を活用することも重要です。

また、踏切事故について、平成 28 年と 30 年にそれぞれ 1 件発生しており、ひとたび事故が起これば、多数の方が被害に遭う可能性があることから、各種の踏切道の安全対策を推進していく必要があります。事故の発生により列車の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、市民が安心して利用できる、一層安全な踏切道の交通の安全を目指します。

こうした施策を、高齢社会の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や水害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行いながら進めていきます。

2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題であります。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車を頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

全ての交通分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができ、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「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指します。

3 市民参加の推進

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、市民等が「自らの安全は自ら守る、地域の安全は地域が守る」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、自主的な、参加・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支え合う運動を推進します。

4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進

地域で活動する様々な活動主体と交通安全関係機関が、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み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、地域的なネットワークづくりが有効です。

市は、活動主体間での調整を図りながら、縦割りでなく、市民の立場から施策を横断的に連携させるとともに、様々な活動主体と連携・協力をしながらネットワークづくりを推進します。

5 効果的・効率的な対策の推進

安心を実感できる社会を実現するため、県や市、市民等が、相互に情報交換し、相互の信頼関係を築くことが大切です。

行政をはじめ関係機関・団体と市民の間には、交通安全に関する情報や専門知識の量や質の点で格差が存在していることから、情報を適切に分かりやすく提供する等、相互に連携・協力できる信頼関係を築くよう努めます。

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、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。

なお、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は交通にも及んでおり、様々な課題や制約が生じているほか、ライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や交通防止対策への影響を、本計画の期間を通じ注視するとともに、必要な対策に臨機に着手することとします。

また、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、その時々状況を踏まえ、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。

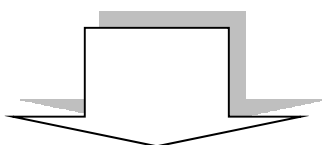
◆ 交通安全運動年間スローガン（令和3年1月～）

わたります 止まるやさしさ ありがとう

第 1 章 道路交通の安全

1. 道路交通の安全についての目標

- ① 「令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 6 人以下」とする。
- ② 「令和 7 年までに年間の重傷者数を 66 人以下」とする。
- ③ 「令和 7 年までに年間の死傷者数を 790 人以下」とする。



2. 道路交通の安全についての対策

対策の重点	分野別の施策<7つの柱>
<ul style="list-style-type: none">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 <p>※これらの視点を重視して対策の推進を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none">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

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

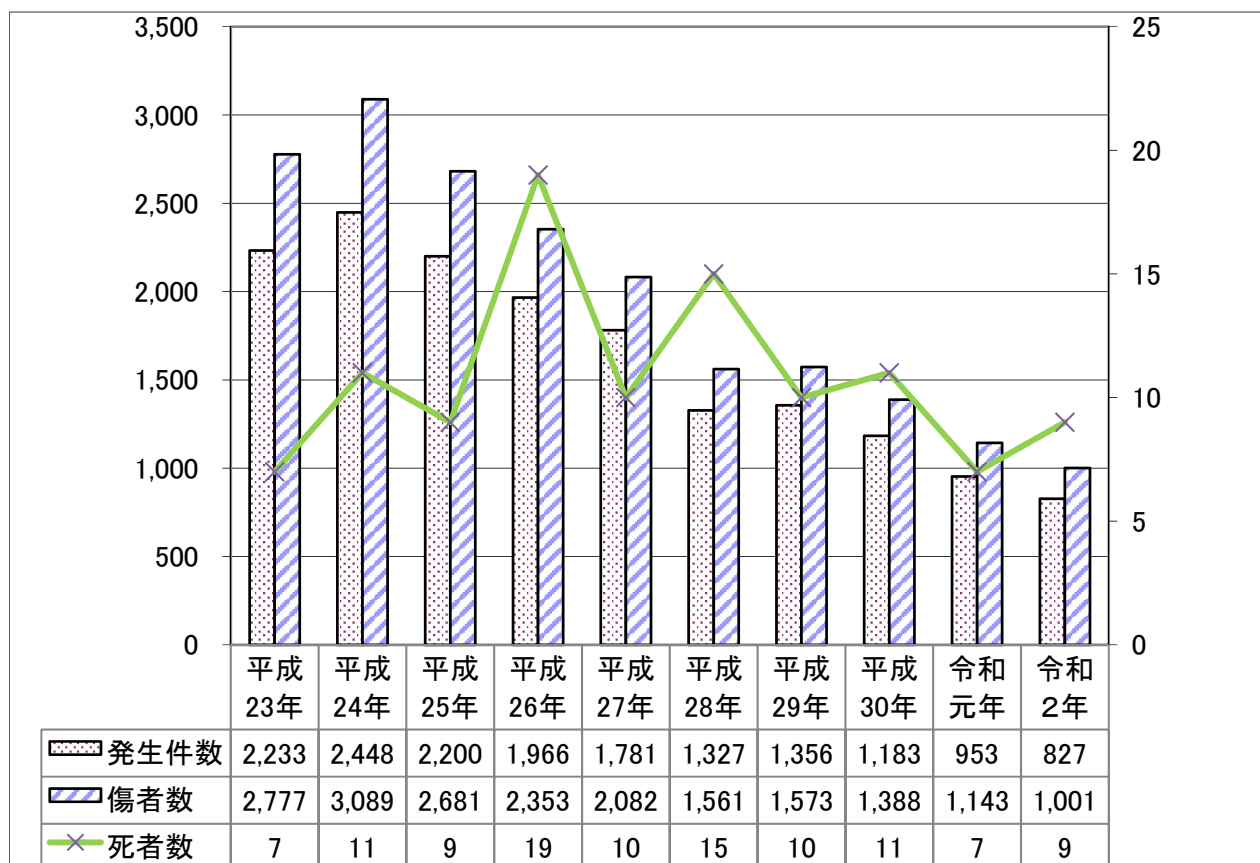
我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えましたが、昭和46年以降着実に減少に向かい、昭和54年には8,466人とほぼ半減しました。その後増加に転じ、平成4年には1万1,452人に達しましたが、翌年から再び減少に転じ、平成14年には8,396人となり、昭和45年当時の半数以下となりました。さらに、令和2年中の死者数は2,839人にまで減少し、初めて3,000人を下回りました。

本市においても同様の傾向を示し、昭和45年に88人を数えた死者数は、昭和53年には25人と3分の1以下にまで減少しました。その後、増加に転じ、昭和61年には43人に達しました。その後は減少傾向を示し、平成28年に15人、平成29年に10人、平成30年に11人、令和元年に7人となり、令和2年に9人に増加しましたが、第10次いわき市交通安全計画の「令和2年までに年間の24時間死者数を7人以下にする」という目標を1か年達成することができました。

これは、交通安全意識の浸透、衝突被害軽減ブレーキやエアバッグなど自動車性能の向上、救命救急活動の充実などによるものと推測されます。

しかしながら、年間1,000人以上が交通事故に遭っており、今後は、更なる交通安全対策を強力に推進していく必要があります。

平成23年～令和2年交通事故の年次推移



市内の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

(令和2年中に発生した市内の交通事故)

- (1) 65歳以上の高齢者の死者は3人で全死者9人の33.3%を占めており、発生状況については3人の高齢者すべてが夕方から夜の時間帯にかけて交通事故に遭っています。
- (2) 夕方から夜間の事故による死者は9人で、令和2年の全死者数を占めています。
- (3) 飲酒運転の事故でなくなったのは3人で、全死者数の33.3%を占めており、いずれも夜の時間帯に事故が発生しております。

第2 交通安全計画における目標

【数値目標】

交通事故死者数	6人以下
交通事故重傷者数	66人以下
交通事故死傷者数	790人以下

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、中期的には「令和7年までに年間の24時間死者数を6人以下とする」ことを目指します。

もとより、本計画における最優先の目標は交通事故死者数の減少ですが、今後は更に、交通事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み、重傷者数を「令和7年までに年間重傷者数を66人以下とする」こと、死傷者数を「令和7年までに年間死傷者数を790人以下とする」ことを目指します。

第2節 道路交通の安全についての対策

第1 対策の重点

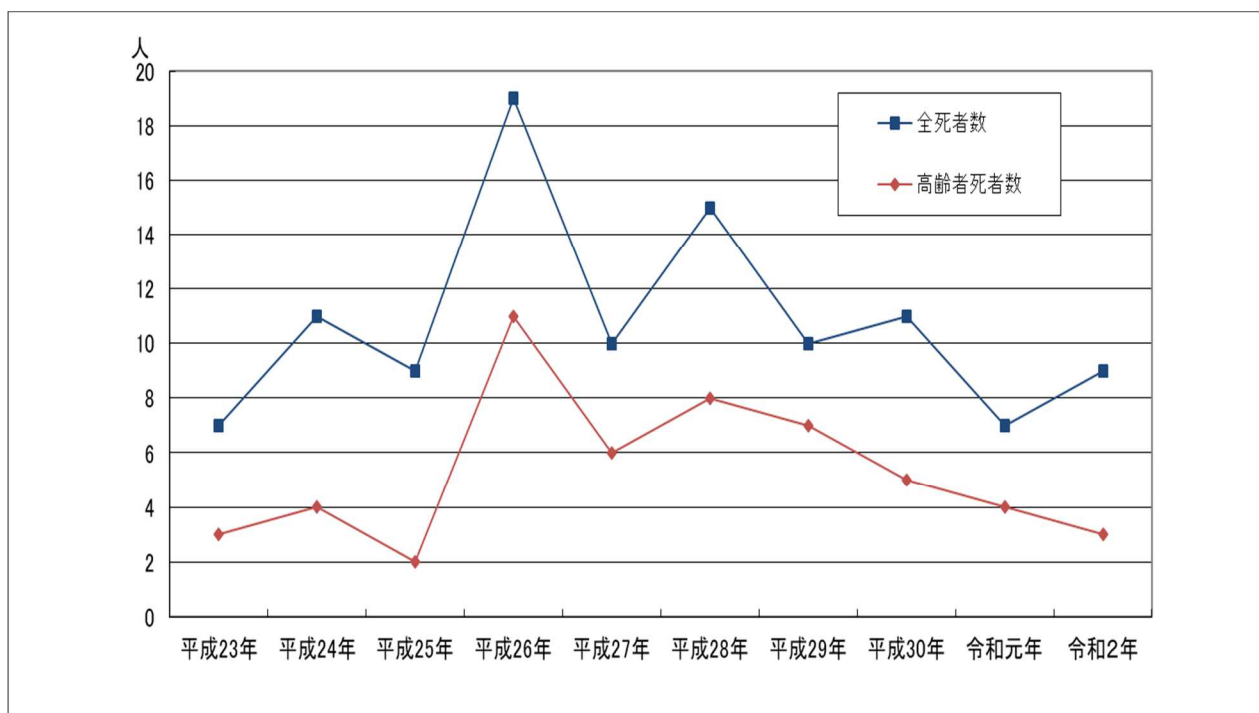
- 1 高齢者及び子どもの交通事故防止
- 2 道路横断中の交通事故防止
- 3 自転車の安全利用
- 4 シートベルトの着用の徹底
- 5 悪質・危険な運転の根絶
- 6 交通安全意識の向上

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

本市の65歳以上の高齢者の人口は、令和2年が98,461人であり、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は30.9%となっていますが、本計画の終了年次である令和7年には、高齢者の人口は98,146人となり、高齢化率は32.5%と推定されています。そして、本市の平成23年から令和2年までの期間において、交通事故の犠牲となる方の半数近くが高齢者となっています。

平成23年～令和2年高齢者死者数の推移



令和2年においては、交通事故で亡くなられた高齢者は3人であり、死亡事故の状況を見ると3人全員が歩行中及び歩行横断中で、夕方から夜の時間帯に事故に遭っていることから、高齢者の交通事故を減少させるためには、交通事故の実態に応じた対策が必要となります。

例えば、歩行者に対しては、夜間は運転者から発見されやすいよう明るく目立つ色の服装や反射材用品を着用するよう呼びかける、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い運転技能の向上を図るなど、その立場や場面に応じた交通安全対策を講じていく必要があります。

また、一方で加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、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となっています。

高齢者の交通事故死者の占める割合が高いこと、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

このため、高齢者の様々な活動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進するとともに、高齢者に対する交通安全活動を一層充実させることが重要です。

(2) 子どもの交通事故防止

【子どもの被害状況】

	死者数	傷者数	市内全被害に占める割合
令和2年	0	51	5.1%
令和元年	0	31	2.7%
平成30年	0	45	3.2%
平成29年	0	46	2.9%
平成28年	0	52	3.3%

本市において、平成28年から令和2年までの期間に交通事故で亡くなられた子どもはいませんでした。また、交通事故でけがをした子どもの数については年々減少してはいましたが、令和2年については増加しております。

令和2年における県内の事故の状況を見ると、自動車同乗中の事故が最も多く、次いで歩行中、自転車乗用中となっています。

子どもを交通事故から守るためには、こうした事故の発生状況を踏まえた上で、家庭、幼稚園・保育所及び認定こども園や学校、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、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進するなど、子どもを交通事故から守る観点からの一層の交通事故対策が求められます。

2 道路横断中の交通事故防止

令和2年に本市において交通事故に遭った歩行者のうち、亡くなられた方が4人、けがをされた方が106人で、どちらも半数以上の方が道路横断中に被害に遭っています。また、過去5年間では、事故で亡くなられた歩行者の約60%が道路横断中に事故に遭っています。

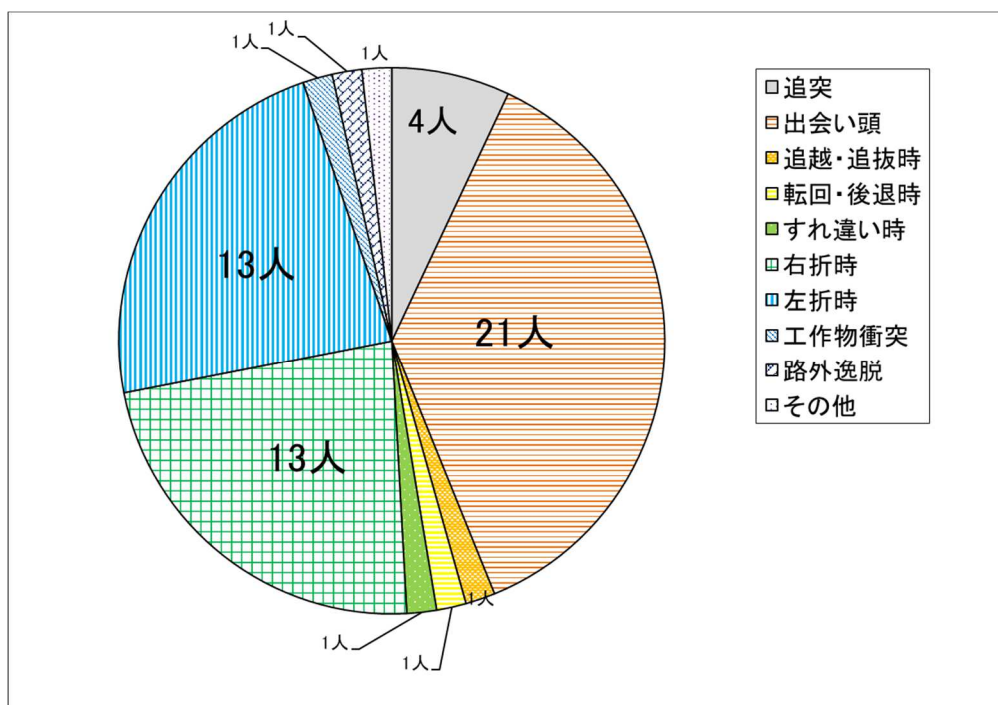
また、JAFの調査結果によると、福島県内における信号機のない横断歩道において、歩行者が道路を渡ろうとしている状況で、通行車両が一時停止した割合は、平成30年は3.5%、令和元年は8.7%、令和2年は27.0%に止まっており、ドライバーの歩行者優先意識は徹底されていない現状にあります。

横断歩行者が関係する交通事故を減少させるためには、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らなければなりません。

一方、歩行者に対しては、道路横断の際は、手を上げるなどして運転者に対し横断する意思を明確に伝えること、横断歩道を渡ること、信号機があるところでは、その信号に従うことといった基本的な交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育に取り組んでいく必要があります。

3 自転車の安全利用

【自転車事故の類型別死傷者数（令和2年死傷者数57人）】



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ており、生活に密着した交通手段となっている自転車ですが、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、すべての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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していく必要があります。

本市における令和2年の自転車事故については、死者数が1人、傷者数は56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、けがをされた方は高校生以上の年齢の方の占める割合が高くなっており、決して見過ごすことのできない状況となっています。

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことなどから、交通安全教育の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車の安全利用を推進する必要があります。

◆ 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 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 ⑮妨害運転（R2.6追加）

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、次のとおり「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を努める

4 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づけられています。しかしながら、令和2年のシートベルト着用状況調査（警察庁、JAF）によれば、福島県の一般道での運転者のシートベルト着用率は98.9%となっており昨年を上回りましたが、高速道では99.9%となり、昨年の着用率100%を下回る結果となりました。

また、一般道、高速道ともに助手席同乗者の着用率が、全国平均を上回る状況となっておりますが、後部座席の着用率は、一般道では48.8%、高速道でも81.2%と運転席や助手席と比べて著しく低い状況となっております。

これは、非常に大きな問題であり、大切な命を守るためにシートベルトやチャイルドシートを着用するよう周知徹底することが極めて重要です。

シートベルトは、平成20年には後部座席のシートベルトの着用も義務化されていますが、一般道については未だに低い着用率に止まることから、本計画期間中100%の着用率を目指して取り組んでいきます。

【令和2年シートベルトの着用状況調査（警察庁、JAF）】

		全国平均	対前年	福島県平均	対前年
一般道	運転席	99.0%	0.2%	98.9%	0.1%
	助手席	96.5%	0.6%	97.7%	3.0%
	後部座席	40.3%	1.1%	48.8%	6.2%
高速道	運転席	99.7%	0.1%	99.9%	-0.1%
	助手席	98.5%	0.2%	99.1%	-0.3%
	後部座席	75.8%	1.7%	81.2%	-4.4%

5 悪質・危険な運転の根絶

令和2年に本市で発生した交通事故のうち、悪質違反による事故で亡くなられた方はいませんが、けがをされた方が131人となっており、全体の約16%が悪質違反による交通事故となっております。

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活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、令和2年6月の道路交通法改正により施行された、妨害運転（「あおり運転」）、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、市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交通指導取締りを推進してまいります。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みを推進してまいります。

6 交通安全意識の向上

交通事故の総量を抑制していくためには、交通社会に参加するすべての市民が、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、自らが行動し、安全で安心な交通社会をつくりあげていくことが期待されています。

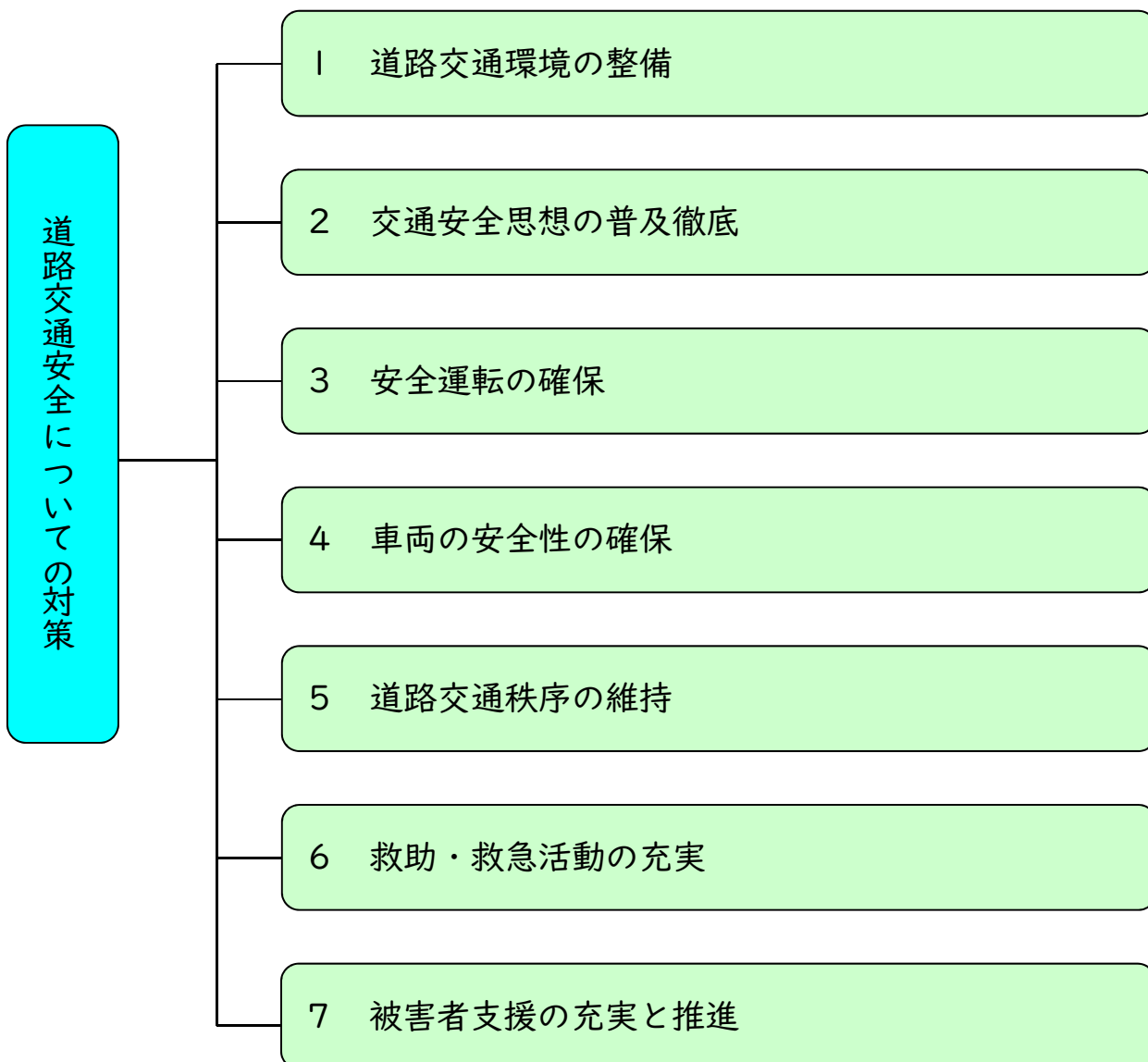
このため、交通安全教育や広報啓発活動を一層充実し、これまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらうとともに、市民が地域社会や身近な団体が行う交通安全に関する各種活動に参画するなど、安全で安心な交通社会の形成に市民が積極的に関与していくことが大切です。

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。

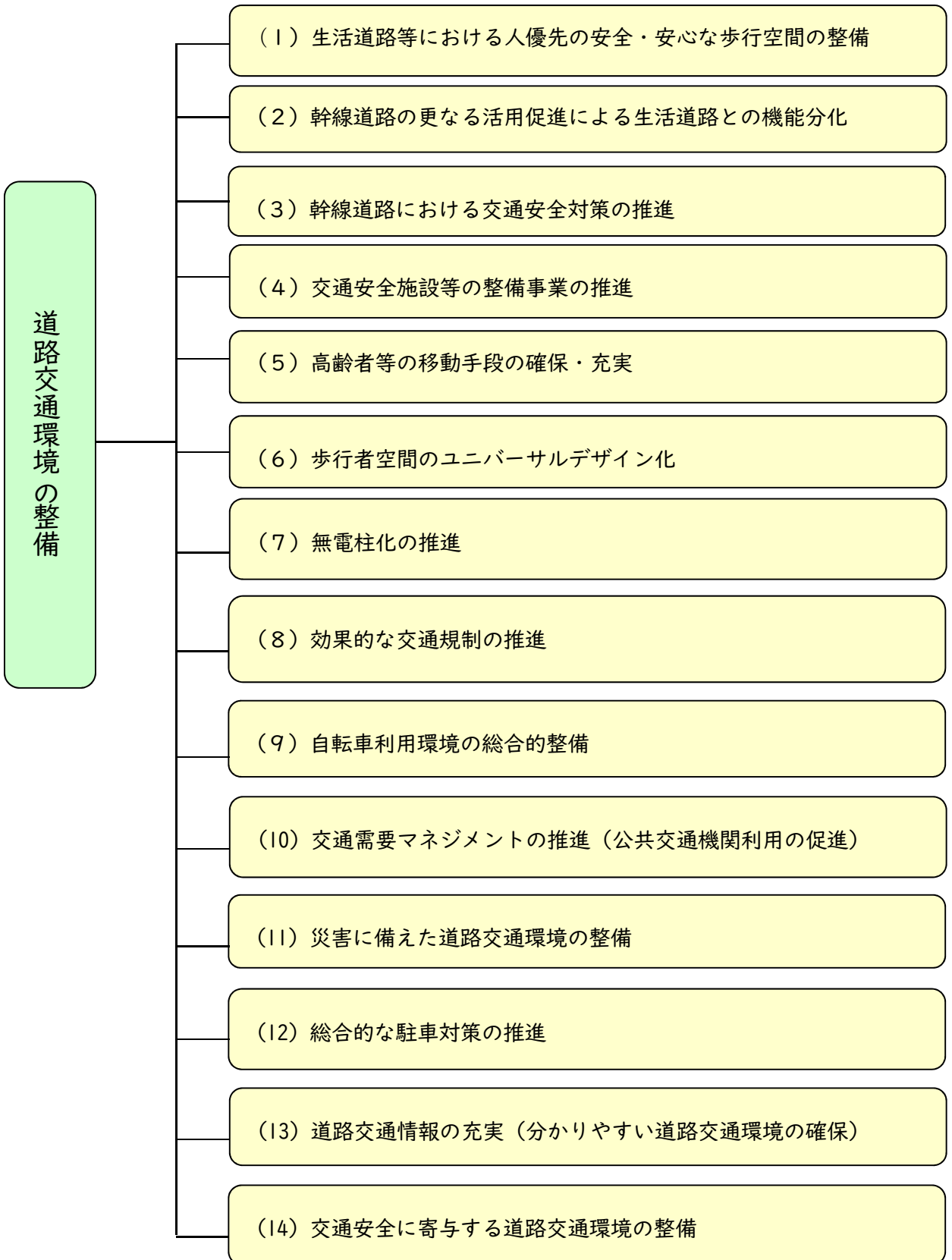
分野別の施策においては、特に、以上のような6つの視点を重視しながら、安全運転を支援する先端技術の活用や普及促進についても踏まえつつ、交通事故が起きにくい環境をつくるという観点にも留意して対策の推進を図ることとします。

第2 分野別の施策

福島県においては「第11次福島県交通安全計画」で定めた各項目の施策について、毎年度作成する「福島県交通安全実施計画」において具体的な取組みを策定することから、本市においても関係機関・団体が連携し、地域の実情に応じた、効果的・効率的な交通安全対策の推進に努めていくことができるよう県で定めた取組みを推進するため、本計画において関係機関ごとの取組みを整理します。



I 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

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携して、通過交通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) 生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30 プラス^{*}」の整備を推進し、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・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせた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て、信号機の改良、光ビーコン^{*}・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します。

(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」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう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等の整備を推進します。

(ウ) 道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ^{*}やクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を図ります。また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・自発光化、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。）を行い、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。

イ 通学路等における交通安全の確保

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り組みを支援するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

^{*}ゾーン30プラス：通学路や住宅街などの区域（ゾーン）を定めた最高速度30km/h規制に加え、ハンプ、狭さくといった物理的デバイスとの組み合わせにより、生活道路における歩行者の安全を確保するもの。

^{*}光ビーコン：光化学式車両感知器の通称。道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信をするための路上インフラ装置

^{*}ハンプ：道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称

高校、中学に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、ライジングボラード*等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

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推進します。

(イ) 駅前等の交通結節点について、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し安全で快適な歩行空間整備を推進します。

(ウ) 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。

(エ) 視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(オ) 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、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行うとともに関係機関と連携し取締りを推進します。

(2) 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

高速道路やバイパスをはじめとする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推進します。

特に、バイパス等、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、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

(3) 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

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

*ライジングボラード：車の侵入を抑止し、特定のグループの車のみを進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路中央に設置されたボールを下降させることにより通行が可能となる仕組み

- (ア) 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等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 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、集中的な事故抑止対策を実施し、事故危険箇所においては、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

交通事故の多発地点、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。

エ 幹線道路における交通規制

速度規制、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

オ 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講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

カ 適切に機能分担された道路網の整備

道路計画に基づき、「基幹的な道路」「地域連携道路」「主要生活幹線道路」「生活幹線道路」「生活道路」に分類し、道路の機能に応じた体系的なネットワークの整備を進め、安全で円滑な道路交通を確保します。

(ア) 幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(イ) 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やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス等主要幹線道路の整備を推進します。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、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により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に推進します。

(オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策^{*}を推進します。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

(ア) 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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(イ) 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、立体交差化等を推進します。

また、進入速度の低下等による交通事故防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

(オ) 交通混雑が著しい鉄道駅周辺等において、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、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図ります。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、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、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログ

^{*}マルチモーダル施策：複数の交通機関の連携を通じて利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系のこと

ラム多段系統化等の信号制御の改良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化を推進します。

- (イ) 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等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、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にするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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下、「ゾーン 30 プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び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、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実施します。この際、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き、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、比較的遮断時間の長い踏切の解消等を推進するほか、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とともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

エ 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、住民からのご意見箱としての「標識 BOX」及び「信号機 BOX」、国土交通省で設置する「道の相談室」等を活用して道路交通環境の整備に反映します。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープランを策定した上

で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組みを推進します。

(6) 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。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(7) 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、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組みにより、本格的な無電柱化を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

ア 地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面で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ります。

イ 速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

ウ 駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

エ 信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア いわき市自転車活用推進計画^{*}に基づき、自転車活用の有用性などを広く市民の暮らしの中で浸透させ、自転車文化が地域に根付くよう自転車活用の取組みを推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。

併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

さらに、いわき七浜海道を活用したサイクルツーリズムの推進を目的にサイクルステーションを整備するなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車普及などのソフト施策を積極的に推進します。

イ いわき市自転車駐車対策審議会の審議を進めながら、自転車等の駐車対策を総合的に推進するとともに、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における道路においては、違法駐車に対する指導取締りを強化、広報啓発活動等により、違法駐車を防止する取組み及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

(10) 交通需要マネジメントの推進（公共交通機関利用の促進）

バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス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るシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

(11) 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

^{*}いわき市自転車活用推進計画：自転車活用推進法及び国の自転車活用推進計画等の関連する各種計画を踏まえ、いわき市における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、同法第11条に基づいて定めるものであり、本市の自転車活用に関する総合計画として位置付けている。

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を図ります。

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・豪雪時等においても、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路等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

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。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

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実施します。

また、災害発生時には、道路管理者が保有するプローブ情報^{*}や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進します。

(12) 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メリハリを付けた取締りを

^{*}プローブ情報：ETC2.0対応カーナビに記録された走行位置の履歴などの情報

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ます。

- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及します。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

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取締りの推進と併せ、既存駐車場の有効活用を促進するとともに、必要に応じて駐車場の整備を推進します。

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、交通安全関係機関等の積極的な活用等により、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。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組みの促進、市や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(13) 道路交通情報の充実（分かりやすい道路交通環境の確保）

利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号や観光地等を表示した案内標識の設置、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(14) 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。

さらに、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します。

イ 子どもの遊び場等の確保

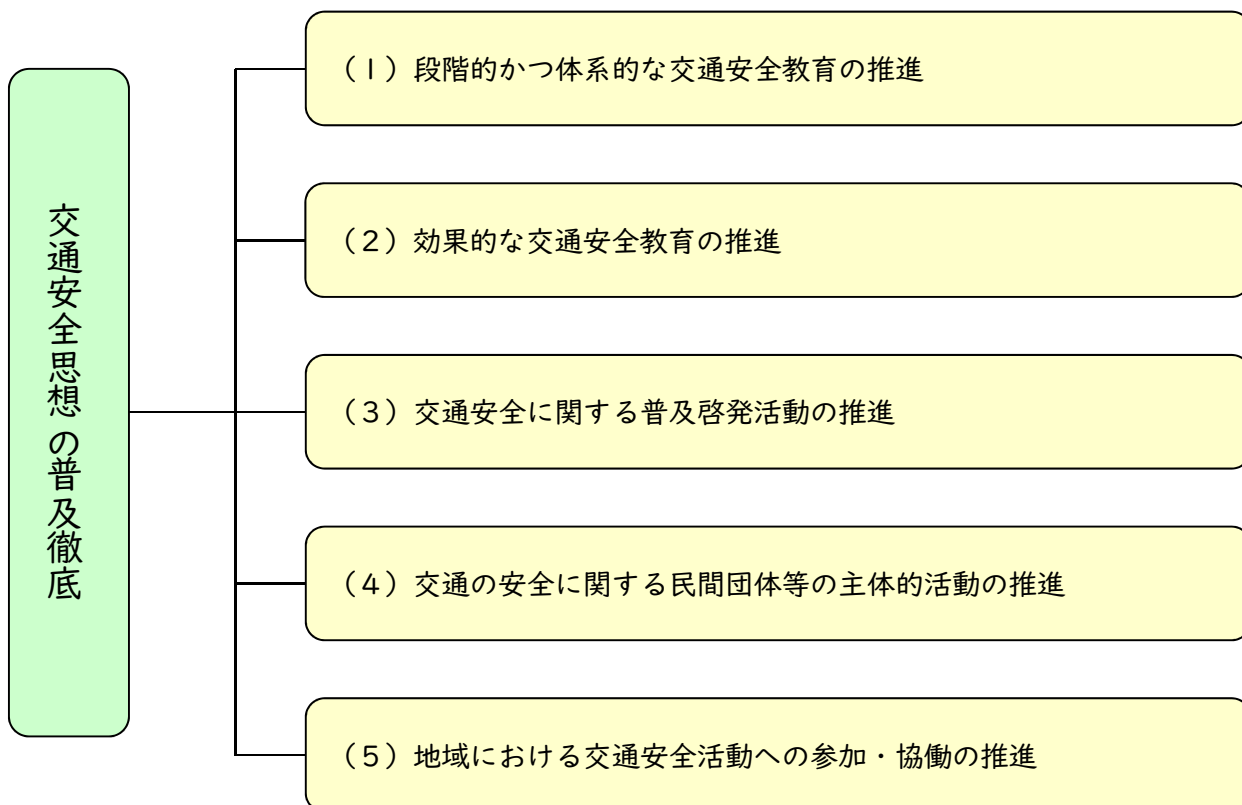
都市公園等の計画的な整備及び、適正な維持管理に努めます。

さらに、子どもの遊び場等の確保のため、児童館及び児童遊園の利用促進や、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設等の開放を促進し、子どもが路上で遊ばない環境の整備を図ります。

ウ 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。

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

幼稚園・保育所及び認定こども園等においては、あらゆる場面をとらえて交通安全教育を行うとともに、関係機関・団体は、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育を支援します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、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、交通安全関係団体等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

中学校においては、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

高等学校においては、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PTA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に対する交通安全教育の推進

成人等に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心として行います。

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ます。

免許取得後の運転者教育は、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、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育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

高齢者に対する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、各種教育教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

特に高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。

また、関係機関・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日常的に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地域ぐるみで行われるように努めます。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

また、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、自動車教習所等と連携して、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ます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

さらに、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機会を設けるよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技術及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行できない障がい者に対しては、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します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、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た交通安全教育指導者の養成・確保、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、常に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

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、県民運動として県交通対策協議会をはじめ、関係機関・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、交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、市内の実情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の死亡事故は、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なことが多いため、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します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従う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つけること等、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等を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の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)により、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の危険性等についての周知・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、関係事業者の協力を得つつ、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、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。

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

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー（模擬衝突体験車）を用いた着用効果が期待できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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。

オ 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。

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、広報啓発に努めます。

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て積極的な広報啓発、利用促進のための交通安全教育を推進します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要がありますが、歩行中に交通事故で亡くなった方のうち、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みを更に進め、「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。

また、飲酒運転した者について、アルコール依存症が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組みの推進に努めます。

ク 効果的な広報の実施

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、交通の安全に関する資料、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) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車運転中の事故実態の広報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の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に高齢運転者の特性を理解させることにより、高齢者標識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。
- (イ) 夜間の重大事故防止の課題となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
また、交通情報板等を活用するなどし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等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等の設置、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) 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。
- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等に適時適切に届け、交通安全に関する意識を高めます。
- (キ) 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、市民の交通安全に関する意識を高めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

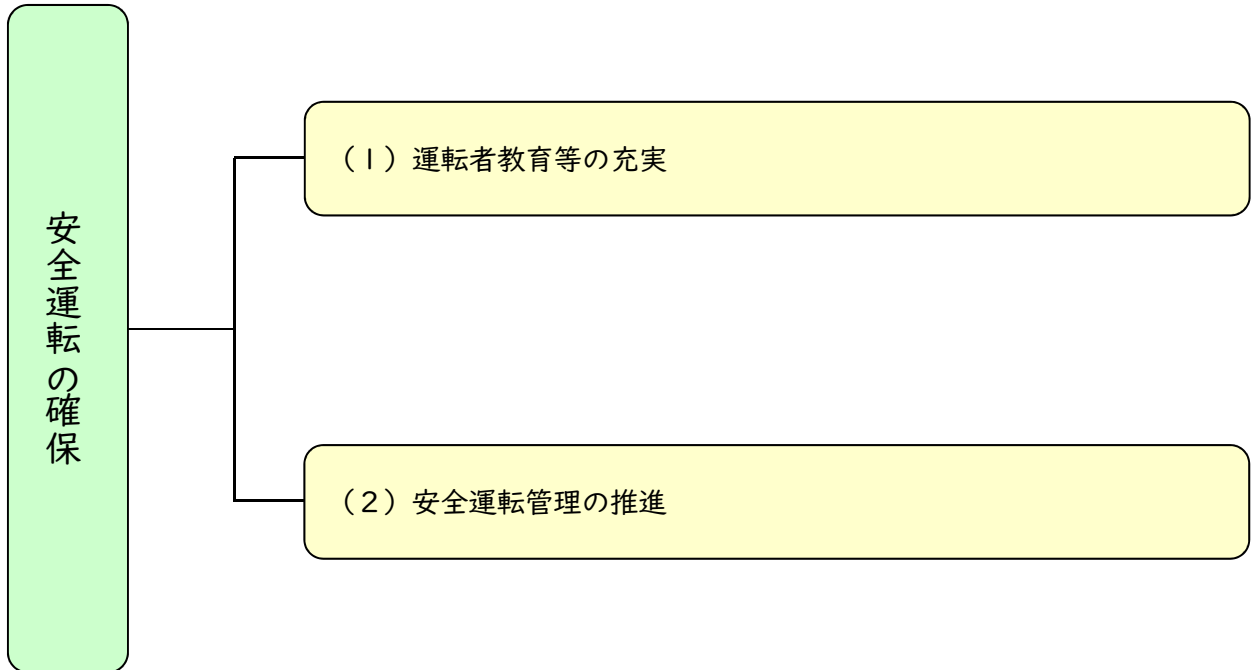
交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組みを着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

行政、民間団体、企業及び市民などが連携を密にし、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、市民の参加・協働を積極的に進め地域住民等の意見を交通安全の取組みに積極的に反映するよう努めます。

3 安全運転の確保



(1) 運転者教育等の充実

ア 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。
また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

イ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。
特に、高齢者講習においては、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、より効果的な教育に努めます。

(イ) 高齢運転者標識（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。

(ウ) 高齢運転者支援の推進

自動車等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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、市による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努めます。

ウ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進します。

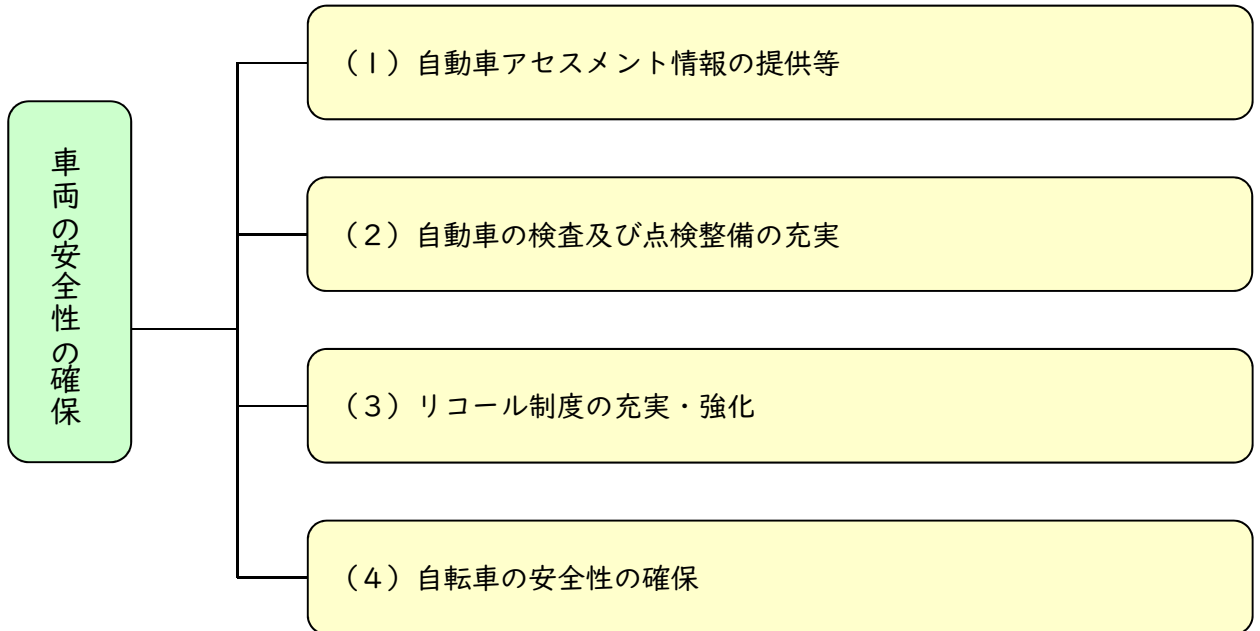
(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す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ります。

4 車両の安全性の確保



(1) 自動車アセスメント情報の提供等

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します。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供し、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(2) 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

近年急速に普及している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ト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ります。

また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始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します。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に推進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、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とらえ、関係者に対し、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します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化します。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、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、自動車のリコールをより迅速かつ着実に実施するため、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、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

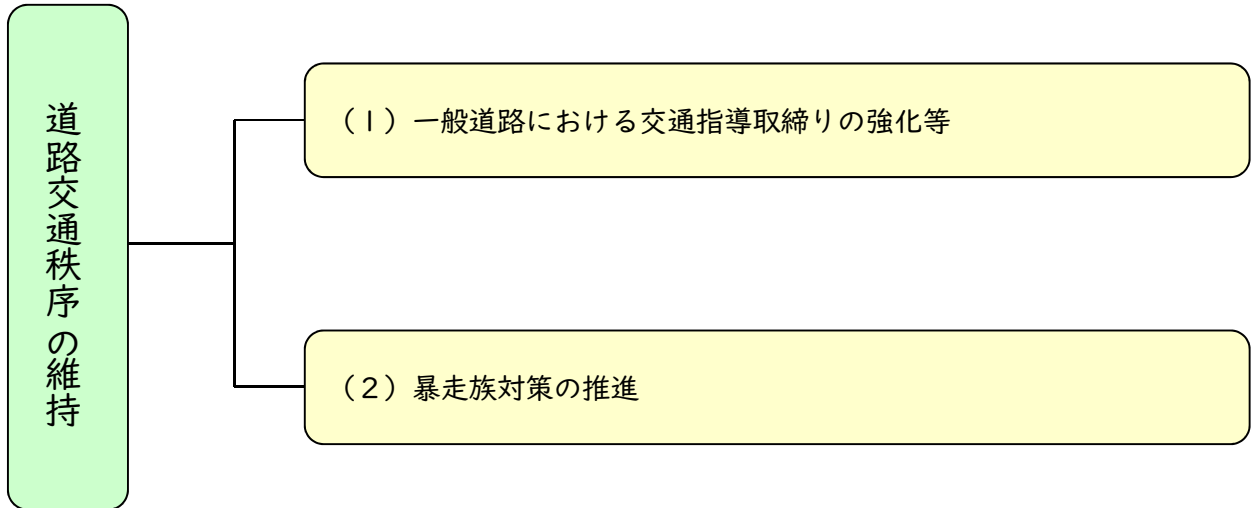
また、ユーザーの目線に立ったリコール実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

(4) 自転車の安全性の確保

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とともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

また、薄暮時間帯から夜間における自転車事故の防止を図るため、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ります。

5 道路交通秩序の維持



(1) 一般道路における交通指導取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、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悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

また、自転車利用者による無灯火、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を推進します。

(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

関係団体等との連携の下に、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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から暴走族追放気運の高揚を図ります。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

施設の管理改善等により、暴走族が集合できない環境づくりを推進します。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

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、指導取締りを強化します。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為などの背後責任の追及についても強化します。

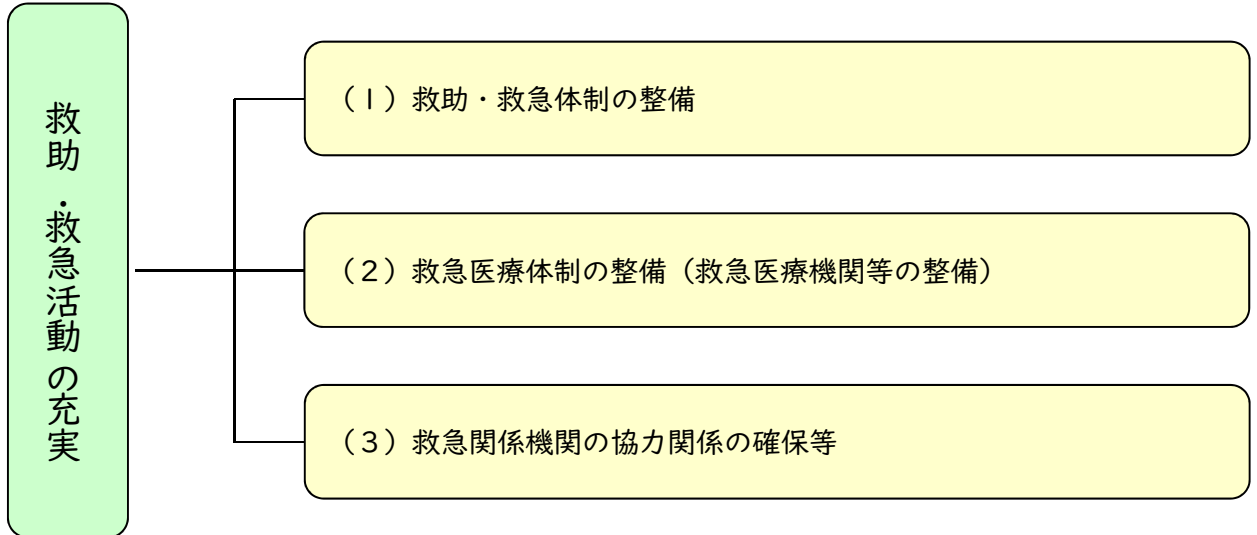
エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

グループの解体や暴走族グループから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ます。

オ 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、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います。

6 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するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期します。

イ 多数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、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

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

救急車が到着するまでの応急手当の重要性の浸透を図り、自主救護能力と救命率の向上を図るため、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

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（AEDの使用を含む）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保障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充実

救助工作車、救助資機材の整備を充実させるとともに、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、継続的な教育訓練を推進します。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速道路株式会社の連携を強化し、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市は、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（救急医療機関等の整備）

一次（初期）救急医療体制について、休日夜間急病診療所及び在宅当番医により、休日や夜間における診療体制を確保します。

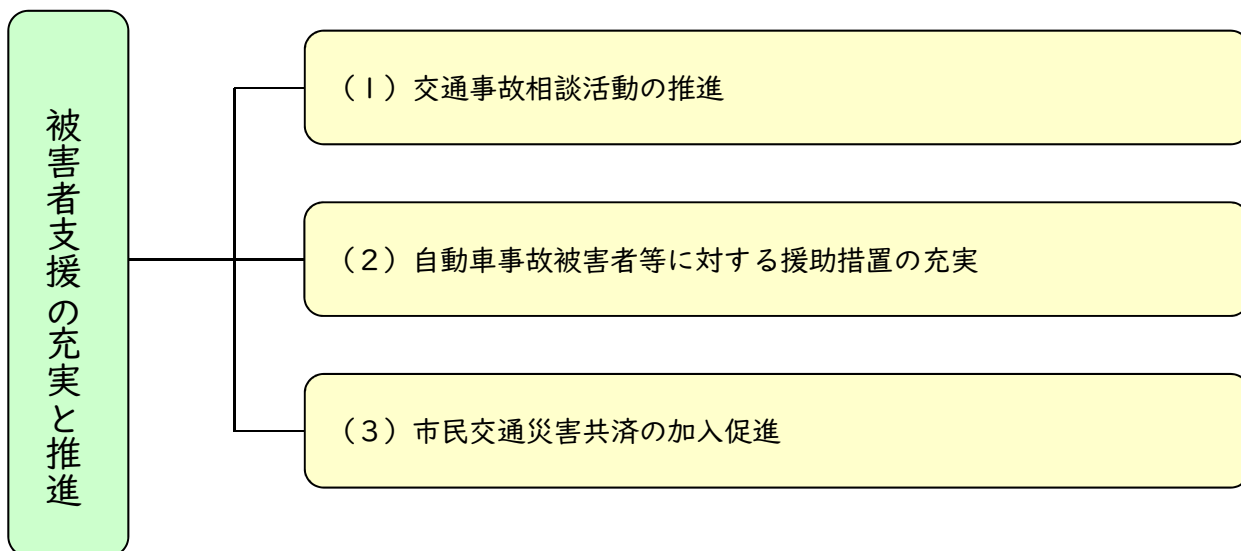
また、一次（初期）救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制事業により第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための、第三次救急医療体制として、複数科にまたがる高度な診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの運営を支援します。

(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。

7 被害者支援の充実と推進



(1) 交通事故相談活動の推進

ア 円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談業務の充実を図るとともに、関係機関などとの連携を図ります。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図ります。

ウ ホームページや広報誌等の積極的な活用等により、救済制度や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します。

(2) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通遺児に対し、激励金を支給し励ますとともに交通安全意識の高揚を図ります。

また、財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児に対する各種援助事業の充実、推進を図ります。

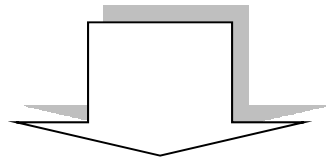
(3) 市民交通災害共済の加入促進

交通事故により被害を受けた市民を救済するための相互扶助制度である福島県市民交通災害共済について、地域、学校、職場等の協力を得ながら周知を図り、加入率の向上に努めていきます。

第2章 踏切道の交通の安全

1 踏切道の交通の安全についての目標

- 踏切事故件数ゼロを目指す。



2 踏切道の交通安全対策

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切道の交通の安全についての目標

第1 踏切事故の現状

1 踏切事故の現状

本市における踏切事故は、平成28年と30年にそれぞれ1件発生しており、積極的に踏切事故防止対策を講じる必要があります。

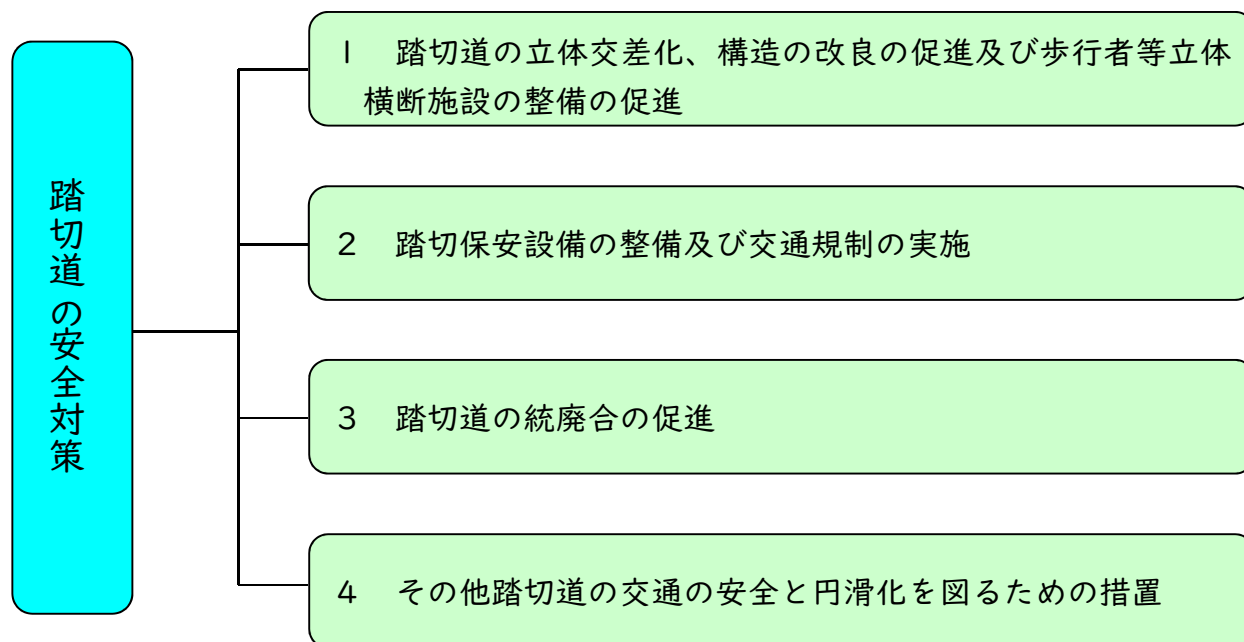
第2 交通安全計画における目標

【数値目標】

踏切事故件数をゼロ

第2節 講じようとする施策

第1 踏切道の安全対策



1 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進します。

また、自動車交通量が多く踏切遮断時間が長いなどの踏切道で、立体交差化を実施することにより交通の円滑化に著しく効果があると認められるものについては、極力立体交差化を図り踏切道の除却を促進します。

加えて、立体交差化までに時間のかかる比較的遮断時間の長い踏切等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進します。

なお、以上の各種対策を実施するうえで、道路管理者と鉄道事業者が協力し、より効果的な対策を推進していきます。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実

に踏切遮断機の整備を行います。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、市街地にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、高輝度化による視認性の向上を図り事故防止を推進します。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、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、う回路の状況等によっては、地域住民の通行及び、災害時等の避難経路の確保に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

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等の構造改良については、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することとします。

4 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指導取締りを適切に行います。

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。

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の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組みを推進します。