

第11次いわき市交通安全計画新旧対照表

旧	新
<p>○第10次いわき市交通安全計画 第10次いわき市交通安全計画（平成28年度から平成32年度） （まえがき） （略） しかし、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、交通事故の発生も増加することが懸念されます。 また、最近では、規範意識の低下による重大な事故も発生してきており、交通問題は、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、緊急かつ重要な課題となっております。 このような状況にあつて、ふるさと・いわき21プランに基づく平穏な暮らしの実現のためには、人命尊重の理念のもと、本市の区域内における交通安全対策の総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していく必要があります。</p> <p>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、平成28年度から平成32年度までに講ずべき交通安全施策の大綱として、「第10次いわき市交通安全計画」を定めました。</p> <p>今後は、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実情に即した施策を具体的に定め、関係機関・団体との綿密な連携を図りながら、市民総ぐるみの運動として展開され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。</p>	<p>○第11次いわき市交通安全計画 第11次いわき市交通安全計画（令和3年度～令和7年度） （まえがき） （略） <u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>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、<u>令和3年度から令和7年度</u>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。</p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(計画の趣旨)</p> <p>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9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が、依然として年間 1,700 件を超える交通事故が発生し、2,000 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います。</p> <p>本市では、市民の安全、安心な暮らしの確保に向け、明日のいわきを夢と希望の持てる、すばらしい「ふるさと」にするために、新・いわき市総合計画「ふるさと・いわき 21 プラン」の改定後期基本計画のもと、様々な取組を行っています。</p> <p>この計画は、平成 28（2016）年度を初年度とし、平成 32（2020）年度を目標年度とする 5 か年計画です。</p>	<p>(計画の趣旨)</p> <p>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 <u>10 次</u>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。</p> <p>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いますが、依然として<u>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</u>など、更なる取組みが求められています。</p> <p>本市では、市民の安全、安心な暮らしの確保に向け、<u>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</u>のもと、様々な取組を行っています。</p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(計画の基本理念)</p> <p>(略)</p> <p>本計画を推進するにあたり、以下の4つを基本理念として掲げます。</p> <p>1 交通事故のない社会の実現</p> <p>(略)</p> <p>これまで、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2,000人以上の方々が交通事故に遭っていることからすると、更なる対策の実施が必要です。</p> <p>文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在し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。</p> <p>また、踏切事故について、平成18年に2件発生したものの、それ以降については、発生していない状況でありましたが、平成28年に1件発生しており、ひとたび事故が起これば、多数の方が被害にあ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。</p> <p>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、地震や津波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。</p> <p>(新設)</p>	<p>(計画の基本理念)</p> <p>(略)</p> <p>本計画を推進するにあたり、以下の<u>5つ</u>を基本理念として掲げます。</p> <p>1 交通事故のない社会を目指して</p> <p>(略)</p> <p>これまで、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<u>1,000人</u>以上の方々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。</p> <p><u>併せて、人優先の交通安全思想を念頭に、</u>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。<u>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。</u></p> <p>また、踏切事故について、<u>平成28年と30年にそれぞれ1件発生しており</u>、ひとたび事故が起これば、多数の方が被害にあ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。</p> <p>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<u>水害</u>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。</p> <p>2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築</p> <p><u>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に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。</u></p>

旧	新
<p>4 効果的・効率的な対策の推進 (略) (追加)</p> <p>◆ 交通安全運動年間スローガン (平成28年1月～)</p> <div data-bbox="145 906 1081 1018" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>みんながね ルール守れば ほら笑顔</p> </div>	<p><u>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。</u> <u>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「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。</u></p> <p>5 効果的・効率的な対策の推進 (略)</p> <p><u>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。</u></p> <p>◆ 交通安全運動年間スローガン (<u>令和3年1月～</u>)</p> <div data-bbox="1137 879 2096 1002" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><u>わたります 止まるやさしさ ありがとう</u></p> </div>

旧	新
<p>第1章 道路交通の安全</p> <p>1. 道路交通の安全についての目標</p> <p>①「平成32年までに年間の24時間死者数を 7人以下」とする。 (新設)</p> <p>②「平成32年までに年間の死傷者数を 1,550人以下」とする。</p> <p>2. 道路交通の安全についての対策</p> <p>対策の重点</p> <p>① 高齢者及び子どもの交通事故防止 (新設)</p> <p>② 自転車の安全利用</p> <p>③ シートベルトの着用の徹底 (新設)</p> <p>④ 交通安全意識の向上</p> <p>分野別の施策<7つの柱></p> <p>① 道路交通環境の整備</p> <p>② 交通安全思想の普及徹底</p> <p>③ 安全運転の確保</p> <p>④ 車両の点検整備・安全性情報の提供</p> <p>⑤ 道路交通秩序の維持</p> <p>⑥ 救助・救急活動の充実</p> <p>⑦ 被害者支援の推進</p>	<p>第1章 道路交通の安全</p> <p>1. 道路交通の安全についての目標</p> <p>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。</p> <p>②「令和7年までに年間の重傷者数を 66人以下」とする。</p> <p>③「令和7年までに年間の死傷者数を 790人以下」とする。</p> <p>2. 道路交通の安全についての対策</p> <p>対策の重点</p> <p>① 高齢者及び子どもの交通事故防止</p> <p>② <u>道路横断中の交通事故防止</u></p> <p>③ 自転車の安全利用</p> <p>④ シートベルトの着用の徹底</p> <p>⑤ <u>悪質・危険な運転の根絶</u></p> <p>⑥ 交通安全意識の向上</p> <p>分野別の施策<7つの柱></p> <p>① 道路交通環境の整備</p> <p>② 交通安全思想の普及徹底</p> <p>③ 安全運転の確保</p> <p>④ 車両の<u>安全性の確保</u></p> <p>⑤ 道路交通秩序の維持</p> <p>⑥ 救助・救急活動の充実</p> <p>⑦ 被害者支援の<u>充実</u>と推進</p>

旧	新
<p>第1節 道路交通の安全についての目標</p> <p>第1 道路交通事故の現状</p> <p>(略)</p> <p>その後は減少傾向を示し、平成23年には、過去最少の7人まで減少しました。その後は、平成24年に11人、平成25年に9人、平成26年に19人、平成27年に10人となり、第9次いわき市交通安全計画の「平成27年までに年間の24時間死者数を10人以下にする」という目標を3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。</p> <p>しかしながら、年間2,000人以上の方々が交通事故に遭っており、今後とも交通安全対策を強力に推進していく必要があります。</p> <p>第2 交通安全計画における目標</p> <p>(平成27年中に発生した市内の交通事故)</p> <p>(1) 65歳以上の高齢者の死者は6人で、全死者10人の60.0%を占めています。このうち、歩行中の死者は5人で高齢者の死者数の83.3%を占めています。</p> <p>(2) 夜間の事故による死者は8人で、全死者数の80.0%を占めています。</p> <p>(3) 四輪乗用中に事故で亡くなった方3人のうち、シートベルトを装着していたのは、1人で、着用率は33.3%でした。</p> <p>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「平成32年までに年間の24時間死者数を7人以下にする」ことを目指します。</p> <p>もとより、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少ですが、今後はさらに、交通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、「平成32年までに年間死傷者数を1,550人以下とする」ことを目指します。</p>	<p>第1節 道路交通の安全についての目標</p> <p>第1 道路交通事故の現状</p> <p>(略)</p> <p><u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>しかしながら、年間<u>1,000人</u>以上の方々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。</p> <p>第2 交通安全計画における目標</p> <p>(<u>令和2年中</u>に発生した市内の交通事故)</p> <p>(1) <u>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。</u></p> <p>(2) <u>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。</u></p> <p>(3) <u>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。</u></p> <p>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「<u>令和7年までに年間の24時間死者数を6人以下とする</u>」ことを目指します。</p> <p>もとより、本計画における最優先の目標はかかる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「<u>令和7年までに年間重傷者数を66人以下とする</u>」こと、死傷者数を「<u>令和7年までに年間死傷者数を790人以下とする</u>」ことを目指します。</p>

旧	新
<p>第2節 道路交通の安全についての対策</p> <p>第1 対策の重点</p> <p>1 高齢者及び子どもの交通事故防止</p> <p>(1) 高齢者の交通事故防止</p> <p>本市の65歳以上の高齢者の人口は、平成27年12月1日現在、約92,858人、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は27.9%となっていますが、本計画の終了年次である平成32年には、高齢者の人口は101,236人、高齢化率は32.3%と推定されています。そして、本市において交通事故の犠牲となる方の60.0%は高齢者となっています。</p> <p>平成27年においては、高齢者の死者は6人であり、死亡事故の状況を見ると、歩行中及び自転車運転中となっており、歩行中に事故で亡くなられた方5人のうち4人は夜間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。</p> <p>(2) 子どもの交通事故防止</p> <p>本市において、交通事故でけがをした子どもの数は年々減少していますが、亡くなられた子どもの数は、最近では平成24年には1人、平成25年には2人(平成26年、平成27年はなし)となっています。</p> <p>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、自転車運転中となっています。</p> <p>(新設)</p>	<p>第2節 道路交通の安全についての対策</p> <p>第1 対策の重点</p> <p>1 高齢者及び子どもの交通事故防止</p> <p>(1) 高齢者の交通事故防止</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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</u>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。</p> <p>(2) 子どもの交通事故防止</p> <p><u>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いましたが、令和2年については増加しております。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>2 道路横断中の交通事故防止</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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</u></p>

旧	新
<p>2 自転車の安全利用</p> <p>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る自転車ですが、近年、全国的には自転車と歩行者、自転車同士の死亡事故なども発生し、高額な賠償請求がなされるケースも出ています。</p> <p>本市における自転車事故は、平成27年には、死者はいなかったものの、傷者124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18歳未満の人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。</p> <p>【対象となる危険行為】</p> <p>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</p>	<p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>3 自転車の安全利用</p> <p>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る自転車ですが、<u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>【対象となる危険行為】</p> <p>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</p>

旧	新
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	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 <u>⑮妨害運転（R2.6追加）</u>
<p>3 シートベルトの着用の徹底 (略)</p> <p>しかしながら、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）によれば、福島県のシートベルトの着用率は、「一般道走行中の運転席」を除き、平成26年の着用率を下回る結果となりました。</p> <p>また、後部座席の着用率は、一般道では44.4%、高速道でも78.0%と運転席や助手席と比べて著しく低いほか、一般道、高速道ともに助手席同乗者の着用率が、全国平均を下回る状況となっています。</p> <p>本市の平成27年の交通死亡事故においては、四輪車乗用中に事故で亡くなられた方のシートベルト着用率は33.3%で、シートベルト非着用者2人は、シートベルトを着用していれば救命効果があったと考えられています。</p> <p>(新設)</p>	<p>4 シートベルトの着用の徹底 (略)</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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48.4%、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。</u></p> <p>5 悪質・危険な運転の根絶</p> <p><u>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16%が悪質違反による交通事故となっております。</u></p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>第2 分野別の施策</p> <p>1 道路交通環境の整備</p> <p>(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</p> <p>ア 生活道路における交通安全対策の推進</p> <p>(ア) 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、県や市町村、地域住民等が連携して、「ゾーン30」整備箇所等における通過交通の排除及び速度抑制対策に取り組み、歩行者・自転車利用者が安心して通行できる道路空間の確保を図るほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を進めます。</p> <p>(イ) 「高齢者、障害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、信号表示面に青信号までの待ち時間及び青信号の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、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します。</p> <p>(ウ) 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の形成に努めます。</p>	<p>第2 分野別の施策</p> <p>1 道路交通環境の整備</p> <p>(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</p> <p>ア 生活道路における交通安全対策の推進</p> <p><u>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。</u></p> <p>(ア) <u>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。</u></p> <p>(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、<u>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。</u></p> <p>(ウ) <u>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</u></p>

旧	新
<p>イ 通学路等における交通安全の確保</p> <p>(ア) 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支援するとともに、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。</p> <p>(イ) 通学路等の歩道整備等を積極的に推進します。</p> <p>(ウ) ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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。</p> <p>(3) 幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>キ 改築等による交通事故対策の推進</p> <p>(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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、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。</p> <p>(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。</p>	<p><u>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。</u></p> <p>イ 通学路等における交通安全の確保</p> <p>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支援するとともに、<u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>(3) 幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>キ 道路の改築等による交通事故対策の推進</p> <p>(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、<u>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、</u>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。</p> <p>(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。</p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(新設)</p> <p>(5) 歩行者空間のバリアフリー化 高年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積極的に推進します。</p> <p>(8) 自転車利用環境の総合的整備 ア 自転車道や自転車専用通行帯等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。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。あわせて、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。 各地域において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月 国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。</p>	<p>(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実 <u>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手段の確保・充実を図る取組みを推進します。</u></p> <p>(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 高年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、<u>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</u>を積極的に推進します。</p> <p>(9) 自転車利用環境の総合的整備 ア <u>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。</u> 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、<u>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</u>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。</p>

旧	新
<p>(10) 災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>ア 災害に備えた道路の整備 (略)</p> <p>また、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。</p> <p>エ 災害発生時における情報提供の充実 (略)</p> <p>また、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進します。</p> <p>2 交通安全思想の普及徹底</p> <p>(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>カ 高齢者に対する交通安全教育の推進</p> <p>シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）など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、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。</p> <p>キ 障がい者に対する交通安全教育の推進</p> <p>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きめ細かい交通安全教育を推進します。</p>	<p>(11) 災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>ア 災害に備えた道路の整備 (略)</p> <p>また、<u>豪雨・豪雪時等においても</u>、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。</p> <p>エ 災害発生時における情報提供の充実 (略)</p> <p><u>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。</u></p> <p>2 交通安全思想の普及徹底</p> <p>(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>カ 高齢者に対する交通安全教育の推進</p> <p>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、<u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>キ 障がい者に対する交通安全教育の推進</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>ア 交通安全運動の推進 (略)</p> <p>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。</p> <p>(新設)</p> <p>イ 自転車の安全利用の推進 (略)</p> <p>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、そうした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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>ア 交通安全運動の推進 (略)</p> <p>さらに、<u>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。</u></p> <p>イ <u>横断歩行者の安全確保</u></p> <p><u>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者が多いため、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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>ウ 自転車の安全利用の推進 (略)</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>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・団体等との協力のもと、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。</p> <p>カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 交通安全関係団体、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。 また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。</p> <p>キ 危険ドラッグ対策の推進 教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。</p> <p>ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施） 安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図ります。</p> <p>コ 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います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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、これら違反の防止を図ります。</p>	<p>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 <u>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。</u></p> <p>キ 飲酒運転根絶に向けた<u>交通安全教育及び広報啓発活動等の推進</u> 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<u>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」という県民の規範意識の確立を図ります。</u> また、<u>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。</u></p> <p>(削除)</p> <p>ケ その他の普及啓発活動の推進 (ア) <u>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。</u> <u>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。</u> (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、<u>歩行者の横断違反</u>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。</p>

旧	新
<p>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を促進します。</p> <p>(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。</p> <p>(新設)</p> <p>(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。</p> <p>(オ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、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、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。</p> <p>(新設)</p> <p>(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 (略)</p> <p>また、交通安全関係団体等に対しては、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。</p>	<p>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、<u>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</u>を促進します。</p> <p>(ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、<u>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。</u></p> <p>(エ) <u>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。</u></p> <p>(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。</p> <p>(カ) <u>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、</u>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。</p> <p>(キ) <u>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。</u></p> <p>(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 (略)</p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(5) 市民の参加・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ます。 市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」作成活動や、当該地域に根ざした具体的な目標設定に基づく安全活動などの交通安全対策を推進します。</p> <p>3 安全運転の確保</p> <p>(1) 運転者教育等の充実 イ 高齢運転者対策の充実 （ア）高齢者に対する教育の充実 （略） 特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。</p> <p>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 関係機関・団体と連携し、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、着用義務違反に対する街頭での指導取締りを強化し、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を推進します。</p> <p>(2) 安全運転管理の推進 安全運転管理者等の選任を徹底し、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。</p>	<p>(5) <u>地域における交通安全活動への参加・協働の推進</u> 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<u>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。</u></p> <p>3 安全運転の確保</p> <p>(1) 運転者教育等の充実 イ 高齢運転者対策の充実 （ア）高齢者に対する教育の充実 （略） <u>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。</u></p> <p>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 <u>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。</u></p> <p>(2) 安全運転管理の推進 <u>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。</u> <u>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</u></p>

旧	新
<p>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事故等の情報の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。</p> <p>4 車両の安全性の確保</p> <p>(2) 自動車の検査及び点検整備の充実</p> <p>ア 自動車の検査の充実</p> <p>道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく自動車検査の確実な実施を図ります。</p> <p>イ 自動車点検整備の充実</p> <p>(ア) 自動車点検整備の推進</p> <p>広報活動、関係者への指導、街頭検査等を強化し、「自動車点検整備推進運動」を推進し、自動車使用者の保守管理意識の向上を図ります。</p>	<p><u>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。</u></p> <p>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<u>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</u>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。</p> <p>4 車両の安全性の確保</p> <p>(2) 自動車の検査及び点検整備の充実</p> <p>ア 自動車の検査の充実</p> <p><u>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。</u></p> <p>イ 自動車点検整備の充実</p> <p>(ア) 自動車点検整備の推進</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>

旧	新
<p>(イ) 不正改造車の排除 広報活動、関係者への指導、街頭検査等を強化し、「不正改造車を排除する運動」を推進します。</p> <p>(3) リコール制度の充実・強化 (新設)</p> <p>(4) 自転車の安全性の確保 (略)</p> <p>さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進につとめ、自転車の被視認性の向上を図ります。</p> <p>5 道路交通秩序の維持</p> <p>(1) 一般道路における指導取締りの強化等</p> <p>(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進 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。</p> <p>(イ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進 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、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。</p>	<p>(イ) 不正改造車の排除 <u>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。</u></p> <p>(3) リコール制度の充実・強化 <u>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。</u></p> <p>(4) 自転車の安全性の確保 (略)</p> <p>また、<u>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。</u></p> <p>5 道路交通秩序の維持</p> <p>(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、<u>妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反</u>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。</p> <p>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、<u>悪質・危険な交通違反に対する</u>検挙措置を推進します。</p>

旧	新
<p>6 救助・救急活動の充実</p> <p>(1) 救助・救急体制の整備</p> <p>ア 救助体制の整備・拡充</p> <p>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。</p> <p>第1節 踏切道の交通の安全についての目標</p> <p>第1 踏切事故の現状</p> <p>1 踏切事故の現状</p> <p>本市における踏切事故は、平成18年に2件発生したものの、それ以降については、発生していない状況でありましたが、平成28年に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。</p> <p>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</p> <p>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、踏切信号機等を設置するほか、踏切に接続する道路の拡幅については、踏切道においての幅員差が生じないように努めます。</p> <p>また、情報技術(IT)の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等や、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。</p> <p>さらには、踏切事故は、直前横断に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の啓発、広報活動を強化するとともに、学校、自動車教習所等においても、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するほか、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。</p>	<p>6 救助・救急活動の充実</p> <p>(1) 救助・救急体制の整備</p> <p>ア 救助体制の整備・拡充</p> <p>交通事故の種類・内容の複雑多様化に対応<u>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。</u></p> <p>第1節 踏切道の交通の安全についての目標</p> <p>第1 踏切事故の現状</p> <p>1 踏切事故の現状</p> <p>本市における踏切事故は、<u>平成28年と30年にそれぞれ1件発生しており</u>、積極的に踏切事故防止対策を講じる必要があります。</p> <p>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</p> <p>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<u>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。</u></p> <p>また、<u>(削除)</u>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。</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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、遮断解消や迂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。</u></p>

