

第 1 0 次

南相馬市交通安全計画

(素案)



平成 3 0 年 月

南 相 馬 市

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、「南相馬市交通安全計画」を策定し、これまで、国、県、関係機関及び団体等が一体となり、各種交通安全施策の実施に取り組んできたところです。

第9次南相馬市交通安全計画では、数値目標として、平成27年・28年において死亡者数ゼロを目指しましたが、平成27年においては5人、28年においては3人の方が交通事故の被害者となり、目標を達成できない状況となっております。交通事故による負傷者も年間300人を超え、さらには、超高齢社会の本格的な到来により高齢者が当事者・加害者となる交通事故の件数も増加しており、これからも厳しい状況が続くものと考えられます。また、復旧・復興事業にかかる車両の増加により、交通を取り巻く環境が大きく変化し、交通事故発生危険性が高まること危惧されています。

交通事故防止に向けた努力は、関係機関や団体だけでなく、市民の皆様とともに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です。運転者・歩行者それぞれが交通社会の一員であるとの自覚を持ち、交通ルールの遵守、正しい交通マナーの実践を行うことが何よりも大切になります。

市民の皆様が、交通事故のない、安全で安心して生活できる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計画を定め、これに基づいて諸施策をこれまで以上に積極的に推進していく必要があります。

「第10次南相馬市交通安全計画」は、このような観点から、平成29年度から平成32年度までの4年間に講ずべき交通安全に関する計画を策定したものです。しかし、本来であれば、県が策定した「第10次福島県交通安全計画」に基づいて、平成28年度を計画初年度とした計画策定が必要でありましたが、東日本大震災の影響から「第9次南相馬市交通安全計画」の期間が、平成27年度と28年度の2年間としたため、平成29年度から4年間の計画策定を行ったものであります。この計画により、交通事故のない、安全で安心して暮らせる南相馬市を目指して、市民の皆さんはもとより関係機関・団体と一丸となって推進してまいります。また、県が策定した「第10次福島県交通安全計画」を踏まえるとともに、震災からの復旧・復興に伴う本市の特別な交通環境や地域実態に即して策定したものであり、悲惨な交通事故を一件でも減らし交通事故のない安全な社会の実現を目指すものであります。

平成30年 月 日

南相馬市長 桜井勝延

目次

第1章 南相馬市交通安全計画について

- 1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第2章 道路交通の安全

- 第1節 道路交通安全についての目標・・・・・・・・・・ 3
 - 第1 道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - 第2 高齢者の交通事故等の状況・・・・・・・・・・ 4
 - 第3 第10次交通安全計画における目標・・・・・・・・ 5
- 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
 - 5 復旧・復興事業関連の交通事故防止・・・・・・ 8
 - 第2 分野別の施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - 1 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・ 9
 - 2 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
 - 3 道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
 - 4 救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・ 18
 - 5 被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・ 19

第3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・・・・・・・・・・・・ 21
 - 第1 踏切事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
 - 第2 第10次交通安全計画における目標・・・・・・・・ 21
- 第2節 講じようとする施策・・・・・・・・・・・・ 21
 - 第1 踏切道交通安全についての施策・・・・・・・・ 21
 - 1 踏切道の構造の改良の促進・・・・・・・・・・ 21
 - 2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・ 21

第1章 南相馬市交通安全計画について

1 計画の目的

第10次南相馬市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指して交通安全対策全般にわたる総合的な施策を推進し、市民の安全確保を図ることを目的とします。

2 計画の期間

本計画は、平成29年度から32年度までの4年間の計画とします。

※東日本大震災の影響から「第9次南相馬市交通安全計画」の期間が、平成27年度と28年度の2年間としたため、平成29年度から4年間の計画策定とします。

3 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

毎年多くの方が交通事故の被害に遭われており、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には、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、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となります。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。

また、交通事故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を踏まえるほか地震や津波等の自然災害に対する防災の観点にも配慮しながら進めていきます。

(2) 市民参加の推進

地域社会の絆を強め、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・協同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。

(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り組みが行われていますが、内容や取り組み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。

市では、関係機関や団体と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、様々な活動主体と連携・協力を図ることができるネットワークづくりを推進します。

(4) 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には、市や市民、関係機関・団体等が相互に情報を交換し、相互の信頼関係を築くことが大切です。情報を適切に分かりやすく提供し、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。

◆福島県交通安全運動年間スローガン（平成28年1月～）

みんながね ルール守れば ほら笑顔

◆南相馬市交通安全スローガン（平成28年度）

小学生の部 最優秀賞

運転は ゆずるやさしさ 待つ心

中学生の部 最優秀賞

飛び出しは 事故につながる 第一歩

一般の部 最優秀賞

ポケモンを追う彼方に 事故が待つ

第2章 道路交通の安全

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見ると、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28年は、事故件数は5,802件、負傷者数は7,112人となり、平成に入り最小となりましたが、死者数は90人となり、最小の死者数となった平成27年の77人から13人増加しました。

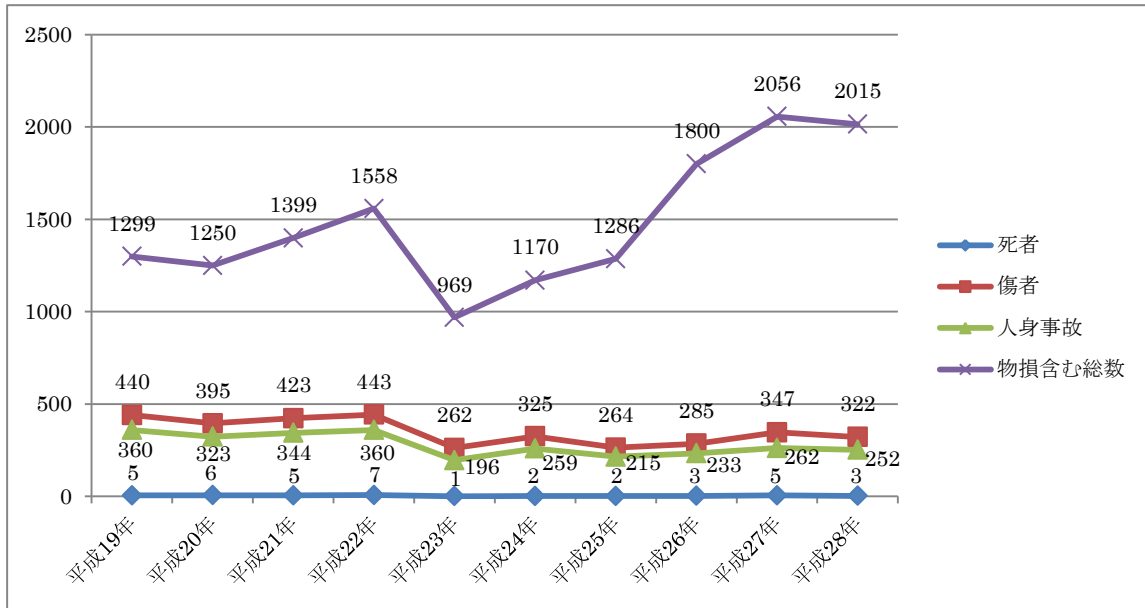
市内での過去10年間の死者数は、震災前の平成22年の7人をピークに、震災後の4年間は、1～3人で推移しておりましたが、平成27年には死者数は5人に増加し、平成28年には3人に再び減少しました。

人身事故発生件数は、平成22年までは350件前後、平成23年以降は震災以前に比べ減少傾向にあり、傷者数についても、平成22年までは400人前後で推移していましたが、平成23年以降は200人前後に減少しました。

一方、物損事故を含む交通事故発生件数は、平成23年の969件から急激に増加し続け、平成27年には2,000件を超えました。

平成28年にはわずかながら減少となりましたが、物損事故を含む交通事故発生件数は依然2,000件を超えており、交通事故防止に向けた早急な対応が求められているところであります。

表（１）-南相馬警察署管内の交通事故発生件数（人身分は南相馬市のみ）



出典：「平成 28 年版交通白書」（福島県、福島県警察本部）。南相馬警察署による。

第 2 高齢者の交通事故等の状況

高齢化社会の進展とともに交通事故の当事者となる高齢者は、20%前後を推移していましたが、平成28年には27.4%に増加しました。

今後、さらに高齢化率の上昇とともに高齢者に対する交通教室などの充実強化が求められており、加えて、次代を担う子どもたちを交通事故から守る取り組みが必要であります。

表(2)－(表1)南相馬市交通事故(人身事故)件数のうち65歳以上の高齢者

区分	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
件数	69	67	61	76	43	63	39	53	60	69
死者	0	1	0	2	1	1	1	3	1	1
傷者	92	82	70	90	52	84	44	57	83	80

表(3)－表(1)に対する65歳以上の高齢者の割合

区分	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
件数	19.2	20.7	17.7	21.1	21.9	24.3	18.1	21.9	22.9	27.4
死者	0	16.7	0	28.6	100	50	50	100	100	100
傷者	20.9	20.8	16.5	20.3	19.8	25.8	16.7	18.7	23.9	24.8

第3 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。

第10次計画における目標値は、

○年間の交通事故死者数をゼロとする。

○年間の交通事故件数を、計画期間末までに1,300件以下とする。

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うなど、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0人、平成28年は3人（幼児1人、小学生2人）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在義務付けられています。

しかし、平成28年の県内の傷害別のシートベルト着用状況をみると、死者数のシートベルト着用状況は、傷害の程度が重くなるほど着用率が低く、死亡者の着用率は52.6%であることから、シートベルト着用の有無が、死亡事故、重傷事故を減らすこととなります。

市としても、シートベルト着用率100%を目指し、着用の徹底に取り組めます。

死者数 38人中着用者 20人（着用率52.6%、前年比+5.9%）

死者数 272人中着用者 226人（着用率83.1%、前年比+3.9%）

死者数 5,518人中着用者5,256人（着用率95.3%、前年比+0.1%）

（平成28年交通事故のあらましより）

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。

5 復旧・復興事業関連の交通事故防止

現在、市内各幹線道路では、復旧・復興関連工事等にかかる車両の往来により、交通事故発生危険性が高まっている状況にあることから、今後も引き続き、「南相馬市復興事業等・地域安全連絡協議会」を通し事業者の交通安全・交通事故防止の徹底を図ります。

第2 分野別の施策

1 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・保育所においては、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立哨活動等を促進します。

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。

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。

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。

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・媒体を通じて着用の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、各季の交通安全運動期間に街頭啓発活動を実施し、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「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、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、運転免許証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、街頭啓発活動などを通じて、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、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。

2 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

(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30km/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。(平成26年に大町病院周辺をゾーン30に整備)

(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検討します。

(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) 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、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働きかけます。

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推進します。

イ 幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機（音響信号機）等の整備を推進します。

ウ 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

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）等を働きかけます。

(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、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を働きかけます。

(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。

イ 条例に基づく放置防止対策

「南相馬市自転車等放置防止条例」(平成18年1月1日条例第223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

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。

(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 違法駐車対策の推進

(ア) 地域の実態に応じた取締り活動を推進します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、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) 駐車場等の利活用の推進

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。

イ 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。

イ 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います。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。

3 道路交通秩序の維持

(1) 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。

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。

イ 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。

ウ 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。

4 救助・救急活動の充実

(1) 迅速かつ適正な救助・救急活動

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、応急手当（AED含む）について、消防機関が実施する講習会等の普及啓発を推進します。また、甚大な事故により傷病者が多数発生した場合に対処するため、各関係機関との綿密な連絡体制の強化を図ります。

(2) 負傷者搬送先医療機関の充実及び救急医療機関の整備

救急医療機関への迅速かつ的確な収容を確保するため、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・協力の確保を推進するとと

もに、救急医療機関の受入れ、連携体制の構築を図ります。

また、救急医療機関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住宅当番医制の普及定着化を促進、さらに、初期救急医療体制では応じきれない重症患者の診療を確保するため、二次救急医療体制の整備を図ります。

(3) ヘリコプターによる救急業務の推進

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や救急業務における消防防災ヘリコプターの積極的活用を推進します。

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。

第3章 踏切道における交通の安全

計画の基本

踏切事故のない社会を目指して

踏切道の交通安全についての目標

踏切事故件数ゼロ

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
- 2 踏切道の統廃合の促進
- 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

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。