

第11次 南相馬市交通安全計画の概要

計画の趣旨

本市では、交通安全対策基本法に基づき、これまで10次にわたり「南相馬市交通安全計画」を策定し、国、県、関係機関及び団体等の協力を得ながら、各種交通安全施策の実施に取り組んできたが、交通事故のない、安全で安心して生活できるまちづくりの実現に向け、交通安全施策をこれまで以上に積極的に推進するため、国及び県の第11次交通安全計画を踏まえ、「第11次南相馬市交通安全計画（以下「計画」という。）」を策定するもの。

◎計画の策定経過

- ①南相馬警察署、南相馬地区交通安全協会、南相馬消防署、相双地方振興局等8団体への確認作業を実施した。
- ②庁内関係課（企画課、危機管理課、こども育成課、土木課、学校教育課）への確認作業を実施した。

第1章 南相馬市交通安全計画

◎計画策定の目的（P1）

人命尊重の理念のもと、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する。

◎計画の位置付け（P1）

交通安全対策基本法第26条に基づく、総合的な交通安全対策を推進するための計画。

計画を着実に推進することにより、SDGsの目標達成（「目標3 すべての人に健康と福祉を」「目標11 住み続けられるまちづくりを」）に貢献するもの。



◎計画期間（P2）

令和3年度から令和7年度までの5年間。

国及び県の計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間となっている。交通安全対策基本法では、県の交通安全計画に基づき、交通安全計画を作成するよう努めるものとして定められていることから、国及び県の計画期間と合わせ、計画は、令和3年度を初年度とし、令和7年度を目標とする5か年計画とする。

◎計画の基本理念（P2～3）

計画の目的達成に向けて、4つの基本理念を掲げ、計画的な施策を推進していきます。

1 交通事故のない社会をめざして

「人優先」の交通安全思想を基本とし、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とともに、高齢化社会の進展や社会情勢の変化を踏まえ、また、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交通安全の施策を展開する。

2 市民参加の推進

互いに支え合う地域社会を目指し、市民が「自らの安全は自らが守る、地域の安全は地域が守る」という安全意識の下、市民の自主的な参加・協働型の交通安全活動を推進する。

3 関係機関や団体の相互の連携・協力の推進

警察署をはじめとする関係機関や南相馬市交通対策協議会等の関係団体と市が、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する。

4 効果的・効率的な対策の推進

市民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、「交通安全スローガン」を掲げ、市民や関係機関・団体等が一体となって、地域の実情に応じた活動を進める。

第2章 道路交通の安全

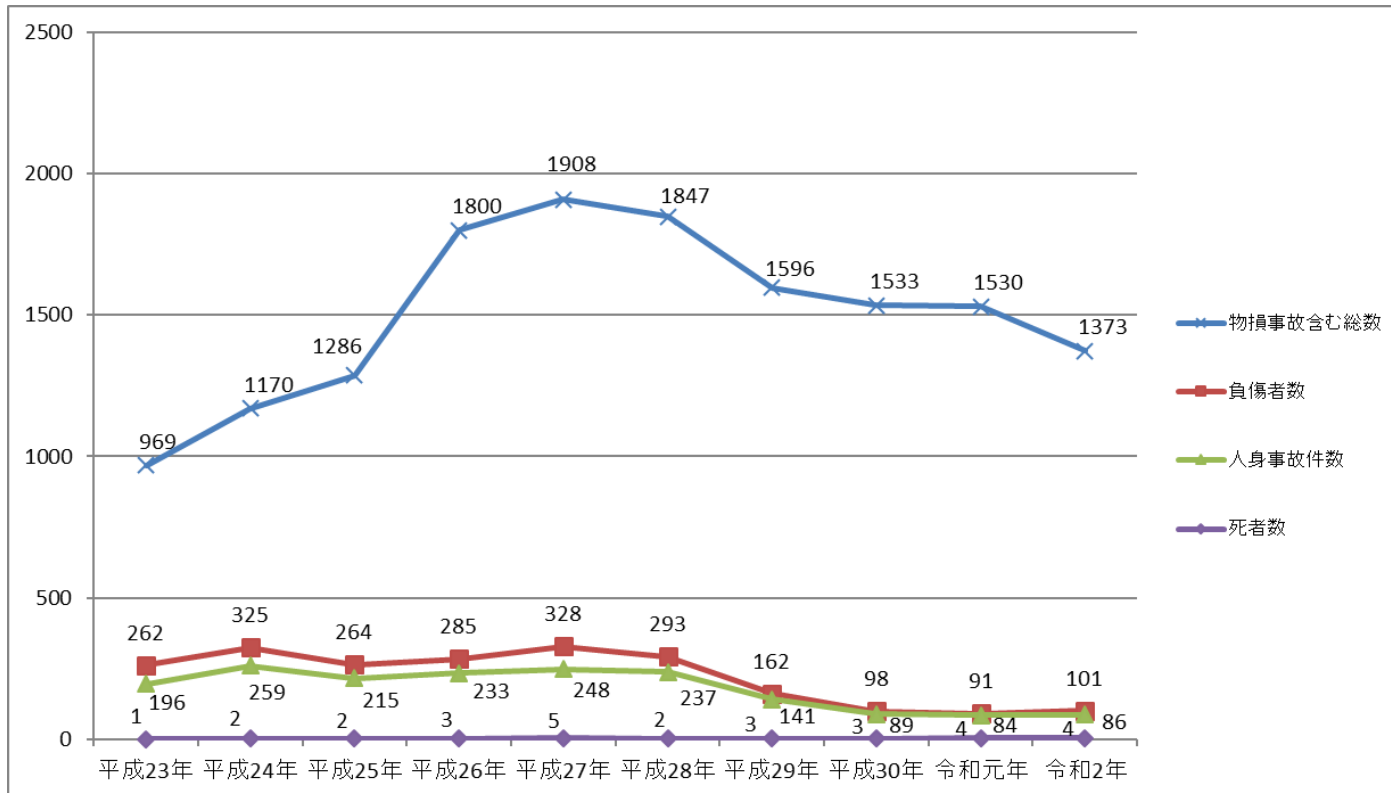
■道路交通安全についての目標

◎道路交通事故の現状（P4～5）

◇本市の交通事故件数

平成30年	人身事故件数	89件、物損事故含む総数	1,533件、負傷者数	98人
令和元年	人身事故件数	84件、物損事故含む総数	1,530件、負傷者数	91人
令和2年	人身事故件数	86件、物損事故含む総数	1,373件、負傷者数	101人

南相馬市内の交通事故件数等



出典：「令和2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。

◇高齢者の交通事故等の状況（P5）

南相馬市内の交通事故件数等のうち 65 歳以上の高齢者の割合（※参考：東日本大震災前の3年分を記載）（単位：件、人、％）

区分	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人身事故件数	323	344	360	196	259	215	233	248	237	141	89	84	86
うち高齢者の 人身事故件数	67	61	76	43	63	39	53	59	69	44	30	23	25
％	20.7	17.7	21.1	21.9	24.3	18.1	22.7	23.8	29.1	31.2	33.7	27.4	29.1
負傷者数	395	423	443	262	325	264	285	328	293	162	98	91	101
うち高齢者の 負傷者数	82	70	90	52	84	44	57	82	80	48	34	25	33
％	20.8	16.5	20.3	19.8	25.8	16.7	20.0	25.0	27.3	29.6	34.7	27.5	32.7

高齢者が関わる交通人身事故件数の割合は10～20％台で推移していたが、平成29年に30％台となり、平成30年には33.7％に増加した。

◆目標（P6）

- ・年間の交通事故死者数をゼロとする。
- ・年間の人身事故件数を計画期間末までに65件以下とする。

※65件の根拠

平成30年から令和元年にかけての減少率5.6％を維持することを目標に、下表のとおり目標値を設定。

計画	年	人身事故件数	備考
第10次計画	H30	89件	—
	R1	84件	対前年減少率5.6％
	R2	86件	—
第11次計画	R3	81.2件	86件－5.6％
	R4	76.7件	81.2件－5.6％
	R5	72.4件	76.7件－5.6％
	R6	68.3件	72.4件－5.6％
	R7	65件	68.3件－5.6％(小数点以下切り上げ)

■目標達成のために講じようとする施策

I 対策の重点 (P7～10)

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

高齢者の事故において、夜間歩行中及び自動車での事故が多くなっていることから、明るい色の服装や反射材用品の着用を呼びかけるとともに、今後、高齢化が進むことを踏まえ、高齢者が当事者となる交通事故の減少や重大事故発生抑止を図るため、高齢運転者に対する交通安全教育等を行うことと併せ、自動車の安全運転支援装置の設置促進や運転免許証自主返納支援の事業を行うなど交通安全対策を講じる。

(2) 子どもの交通事故防止

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、また、学校等での交通安全教室の実施や通学路等における歩道等の整備を推進する。

2 自転車の安全利用

自転車運転者について、交通安全教育の充実と安全利用の普及促進を図る。

自転車運転者講習制度、福島県自転車安全利用五則

3 シートベルトの着用の徹底

全席シートベルト着用率100%を目指す。

4 交通安全意識の向上

これまで以上に交通安全対策に関心をもってもらうため、交通安全教育活動や広報啓発活動を一層充実させる。

5 復旧・復興事業関連の交通事故防止

「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・交通事故防止を図る。

II 分野別の施策 (P11～21)

1 交通安全思想の普及徹底

幼児から高齢者、また、障がい者への段階的かつ体系的な交通安全教育、広報、普及啓発活動を推進する。

2 道路交通環境の整備

人優先の安全・安心な歩行空間の整備、幹線道路の整備、災害に備えた道路交通環境の整備等を働きかけるとともに、関係機関と連携し推進する。

3 道路交通秩序の維持

交通事故抑止のため、危険性の高い違反や迷惑性の高い違反等の指導取締りを推進する。

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救助・救急活動、ヘリコプターによる救急業務等を推進する。

5 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等の支援事業を推進するとともに、関係機関や団体と連携を図り相談業務等を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

■踏切道についての目標

◆目標（P23）

- ・踏切事故件数ゼロとする。

◎踏切事故の現状（P23）

県内では、踏切事故死者数は平成27年からの3年間は0人、平成30年に1人、令和元年に2人と増加している。

（踏切事故は毎年3件前後発生）

■目標達成のために講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良の促進

踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良を目指す。

2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

違反行為の取締りや踏切の通過方法等の教育など、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

第 1 1 次

南相馬市交通安全計画

(素案)



令和□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10次南相馬市交通安全計画では、数値目標として、平成29年から令和2年において交通事故死者数ゼロを目指しましたが、平成29年に3人、平成30年に3人、令和元年に4人、令和2年に4人の方が交通事故の被害者となり、目標が達成できない状況となっております。さらには、高齢者が当事者・加害者となる交通事故件数は市内全体の事故件数とともに減少傾向となっておりますが、超高齢化社会の本格的な到来により、全体件数に占める高齢者件数の割合は上昇傾向にあり、全国的に高齢運転者のアクセルとブレーキの踏み間違いや道路逆走による交通事故などが大きな社会問題となっております。

交通事故防止に向けた対応は、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、交通ルールへの遵守、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11次南相馬市交通安全計画」は、このような観点から、令和3年度から令和7年度までの5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。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、本計画は、県が策定した「第11次福島県交通安全計画」を踏まえるとともに、本市における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。

令和□年□□月□□日

南相馬市長 門 馬 和 夫

目 次

第1章 南相馬市交通安全計画

- 1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 2 計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 3 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 4 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

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・・・・・・・・・・・・・4
 - 第1 道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
 - 第2 高齢者の交通事故等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
 - 第3 第1次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
- 第2節 道路交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・7
 - 第1 対策の重点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
 - 1 高齢者及び子どもの交通事故防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
 - 2 自転車の安全利用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
 - 3 シートベルトの着用の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
 - 4 交通安全意識の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
 - 5 復旧・復興事業関連の交通事故防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
 - 第2 分野別の施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
 - 1 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
 - 2 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
 - 3 道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
 - 4 救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
 - 5 被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - 第1 踏切事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - 第2 第1次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
- 第2節 講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - 第1 踏切道交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - 1 踏切道の構造の改良の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - 2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

第1章 南相馬市交通安全計画

1 計画の目的

第1次南相馬市交通安全計画（以下「計画」という。）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 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画であり、同法第26条の規定により県計画に基づき策定するものです。

また、この計画を着実に推進することにより、SDGsの目標達成（「目標3 すべての人に健康と福祉を」「目標11 住み続けられるまちづくりを」）に貢献し、持続可能なまちを目指します。



SDGsの目標達成に貢献していく交通事故の防止に関する取組

交通安全教育や広報啓発活動等、地域住民と一体となった交通安全活動を推進するとともに、悪質・危険な運転の根絶等道路交通秩序の維持を図り、交通事故を抑止します。また、安全で円滑な交通環境の確保を図るため、交通安全施設の整備を進めます。

○（参考）SDGsの全体像

SDGsとはSustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略称で、平成27(2015)年の国連サミットで採択された平成28(2016)年から令和12(2030)年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17のゴール(なりたい姿)・169のターゲット(具体的な達成基準)で構成されています。SDGsは、パリ協定と併せて地球規模の問題として、世界各国で政府、自治体や企業、一般市民に至るまで取組が進んでいます。



出典：外務省 HP 持続可能な開発目標（SDGs）と日本の取組

3 計画の期間

国及び県の計画期間は、令和3年度から7年度までの5年間となっています。交通安全対策基本法では、県の交通安全計画に基づき、交通安全計画を作成するよう努めるものとして定められていることから、国及び県の計画期間と合わせ、計画は、令和3年度を初年度とし、令和7年度を目標とする5か年計画とします。

4 計画の基本理念

計画の目的達成に向けて、4つの基本理念を掲げ、計画的な施策を推進していきます。

(1) 交通事故のない社会

毎年多くの方が交通事故で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、第一に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、超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各種安全対策を進めていきます。

(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。

(3) 関係機関や団体の相互の連携・協力の推進

警察署をはじめとする関係機関や南相馬市交通対策協議会等の関係団体と市が、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。

参考掲載

◆福島県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

◆南相馬市交通安全スローガン（令和2年度）

小学生の部 最優秀賞

横断歩道 わたるわたしを みつけてね

中学生の部 最優秀賞

車でも 密をさけよう 車間距離

一般の部 最優秀賞

ルールです 歩行者保護を 確実に

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

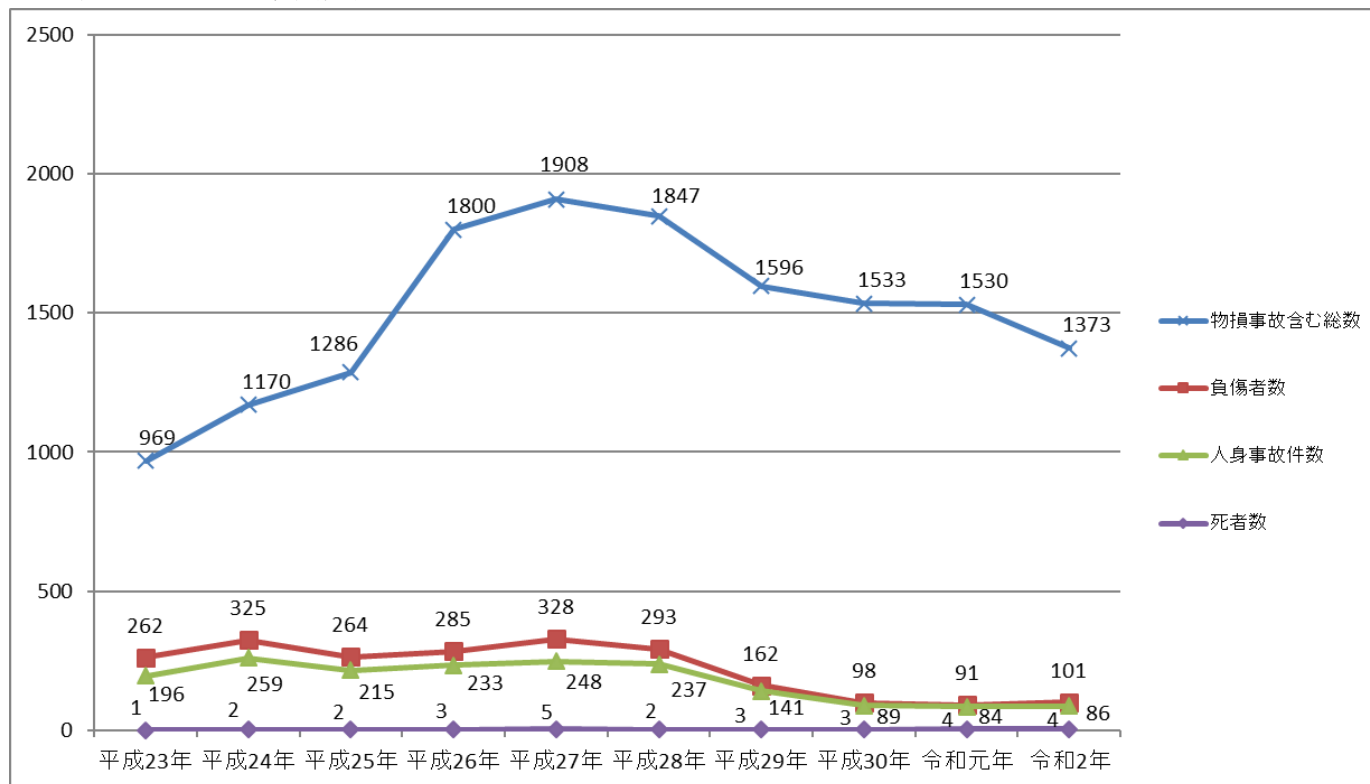
その後、平成22年に死者数が112人となった以降は、死者数、負傷者数ともに減少し、令和2年には、事故件数は3,266件、負傷者数は3,857人、死者数は57人となり、平成元年以降で最小となりました。

市内での平成23年～令和2年の死者数は、平成27年の5人をピークに、平成28年以降の3年間は2～3人で推移していましたが、令和元年と令和2年にそれぞれ4人となり、増加しました。

人身事故件数は、平成24年の259件をピークに、平成28年以降は減少傾向となり、令和元年には84件に減少しました。負傷者数についても、平成23年から平成28年までは300人前後で推移していましたが、令和元年は91人に減少しました。

一方、物損事故を含む交通事故件数は、平成23年の969件から急激に増加し続け、平成27年には1,900件を超えました。平成28年にわずかに減少し、令和2年には1,373件まで減少しました。

南相馬市内の交通事故件数等



出典：「令和2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

超高齢化社会の進展とともに交通人身事故に関わる高齢者は、10%～20%台を推移していましたが、平成29年に30%となり、翌年の平成30年には33.7%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。

南相馬市内の交通事故件数等のうち65歳以上の高齢者の割合（※参考：東日本大震災前の3年分を記載）（単位：件、人、%）

区分	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人身事故件数	323	344	360	196	259	215	233	248	237	141	89	84	86
うち高齢者の人身事故件数	67	61	76	43	63	39	53	59	69	44	30	23	25
%	20.7	17.7	21.1	21.9	24.3	18.1	22.7	23.8	29.1	31.2	33.7	27.4	29.1
負傷者数	395	423	443	262	325	264	285	328	293	162	98	91	101
うち高齢者の負傷者数	82	70	90	52	84	44	57	82	80	48	34	25	33
%	20.8	16.5	20.3	19.8	25.8	16.7	20.0	25.0	27.3	29.6	34.7	27.5	32.7

第3 第11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11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。

○年間の人身事故件数を計画期間末までに65件以下とする。

◆65件の根拠

平成30年から令和元年にかけての減少率(5.6%)を維持することを目標に、下表のとおり目標値を設定。

計画	年	人身事故件数	備考
第10次計画	H30	89件	—
	R1	84件	対前年減少率 5.6%
	R2	86件	—
第11次計画	R3	81.2件	86件－5.6%
	R4	76.7件	81.2件－5.6%
	R5	72.4件	76.7件－5.6%
	R6	68.3件	72.4件－5.6%
	R7	65件	68.3件－5.6%(小数点以下切り上げ)

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。高齢者が当事者となる交通事故の減少や重大事故発生抑止を図るため、高齢運転者に対する交通安全教育等を行うとともに、自動車の安全運転支援装置の設置促進や運転免許証自主返納支援の事業を行うなど交通安全対策を講じます。

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ります。

(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。また、死者数も減少傾向にあり、平成28年は3人、平成29年は1人、平成30年は1人、令和元年は0人となっています。

しかし、全国に目を向けると未就学児が犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。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、学校や幼稚園・保育園での交通安全教室の実施、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や、通学路等における歩道等の安全点検や歩行空間を整備するなどの対策を推進します。

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。

自転車に関係する交通事故を防止するため、安全で快適な自転車通行空間の確保を推進するとともに、自転車利用者に対して、運転中のスマートフォンやイヤホンの使用禁止等の交通ルールの徹底、夜間の

自転車利用時における反射材用品の着用推進及び前照灯の早期点灯促進などの交通安全教育等の促進を図ります。

併せて、自転車損害賠償責任保険への加入を促進します。

◆自転車運転者講習制度について

平成27年6月1日、危険な交通違反（政令で定める危険行為）を繰り返した自転車利用者を対象に「自転車運転者講習制度」が開始され、令和2年6月30日の改正道路交通法施行令により、講習の対象となる危険行為として、新たに「妨害運転」が追加されました。

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

福島県では、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

※スマートフォン・イヤホンも含む

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、令和2年の県内の傷害別のシートベルト着用状況をみると、死傷者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54.2%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、各種啓発活動を行い、シートベルト着用率100%を目指し、着用の徹底に取り組みます。

【令和2年の県内の傷害別のシートベルト着用状況】

死者数	24人中着用者13人	着用率54.2%、前年比-25.8ポイント
重傷者数	176人中着用者144人	着用率81.8%、前年比-2.9ポイント
軽傷者数	2,788人中着用者2,678人	着用率96.1%、前年比-0.1ポイント

(令和2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

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る交通事故防止のため、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

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園・保育所に通う幼児に対しては、心身の発達段階に応じて、基本的なルールを守ることや日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識の習得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、さまざまな機会をとらえて、関係機関・団体や保護者等と連携を図ります。

② 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、交通教育専門員や交通安全母の会をはじめとする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。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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、運転者教育を推進します。

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推進します。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化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習得を目標に、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。

⑦ 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、交通安全に必要な知識や技能の習得のため、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。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、日本の交通ルールや交通マナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、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、交通安全に関する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

① 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。

② 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」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。

- ③ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。
- ④ チャイルドシートの正しい使用の徹底
関係機関・団体等と連携し、シートベルトの正しい使用方法等について広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。
- ⑤ 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。
- ⑥ 自動車等の前照灯の早期点灯促進
歩行者及び自転車利用者の反射材用品の着用と併せて、自動車等運転時において、薄暮時や夜間に歩行者や自転車利用者等を早期に発見できるよう、前照灯の早期点灯を促すとともに、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を励行し、交通事故防止を図ります。
特に、日没時間が早まる11月から2月にかけては、午後4時を目安に前照灯の点灯を促す啓発活動を推進します。
- ⑦ 危険運転根絶に向けた広報啓発活動の推進
飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶に向け、広報啓発等を引き続き推進します。特に飲酒運転については、関係機関や地域で活動する様々な団体、住民等と連携して、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。
- ⑧ その他の普及啓発活動の推進
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、高齢運転者のブレーキとアクセルの踏み間違い事故を抑止する自動車の安全運転支援装置の設置促進や、自らの自動車等の運転に不安を有する高齢者へ

の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。

⑨ 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。

i) 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。

ii) 家庭向け広報媒体の積極的な活用、行政区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。

iii) 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行います。

(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、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) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 歩行者の安全に配慮した歩行空間の整備

歩行者の安全な通行を確保するため、生活道路におけるハンプや狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置など、交通安全施設の整備を推進します。

また、「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。）」において、警察や地域住民等と連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策を推進します。

高齢者や障がい者等を含めすべ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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備します。また、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、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機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・バリアフリー化を積極的に推進します。

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。

② 子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の交通安全の確保

子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路における交通安全を確保するため、保育所や小学校等の対象施設、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、定期的な安全点検を実施するとともに、安全点検の結果を踏まえ、横断歩道や歩道等の整備、防護柵の設置等により、安全・安心な歩行空間の整備を進めます。

また、交通安全講習会の実施や通学時の立哨を行う交通教育専門員の配置等ソフト面からも必要な対策を実施します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 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関係機関と連携し推進します。

② 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、また、関係機関と連携し対策案をまとめ、その推進を図ります。

③ 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推進します。

④ 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関係機関と連携し推進します。

⑤ 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）等を関係機関と連携し推進します。

（３）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働きかけます。

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を関係機関と連携し推進します。

（４）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関係機関と連携し推進します。

(5) 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関係機関と連携し推進します。

(6) 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と連携し推進します。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

① 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を関係機関と連携し推進します。

② 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・処分を推進します。

(8) 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関係機関と連携し推進します。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 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を関係機関と連携し推進します。

② 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）の整備を関係機関と連携し推進します。

③ 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関係機関と連携し推進します。

④ 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関係機関と連携し推進します。

(10) 総合的な駐車対策の推進

① 違法駐車対策の推進

i) 地域の実態に応じた取締り活動を関係機関と連携し推進します。

ii) 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を関係機関と連携し推進します。

② 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・高揚を関係機関と連携し推進します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 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関係機関と連携し推進します。

② 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関係機関と連携し推進します。

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関係機関と連携し推進します。

① 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、無免許運転及びあおり運転については、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。

② モデル横断歩道における交通指導取締りの促進

横断歩行者の安全確保のため、信号機のない横断歩道の中から「モデル横断歩道」を指定し、交通指導取締り等を行う取り組みの継続を警察に要請するとともに、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の徹底を図ります。

③ 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。

④ 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、違反の未然防止を働きかけます。

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

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。

(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関係機関と連携し推進します。

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

① 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。

② 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。

③ 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27、28年には3件、29年は0件で、平成30年が1件と減少傾向で推移しましたが、令和元年には4件と増加し、発生が上下する状況です。

また、死者数については、平成27年からの3年間は0人でしたが、平成30年、令和元年で計3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。

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と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

鉄道事業者に対し、各踏切道の状況を踏まえて、歩行者の安全・安心を確保するため、歩道拡幅等の構造改良など事故防止効果が高い構造への改良を促していきます。

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。

パブリックコメント手続の実施について

1 実施概要

(1) 公表する資料

第11次南相馬市交通安全計画（素案）

(2) 意見の提出方法

- ① 意見提出の書式は自由、住所、氏名、電話番号を明記
- ② 提出方法は持参、郵送、FAX及び電子メール

(3) 意見の提出期限・公表期間

令和3年12月1日（水）から12月20日（月）まで

(4) 公表場所

生活環境課、市役所市民課、各区役所、各生涯学習センター、
市民情報交流センター、市ホームページ

(5) 提出・問合せ先

〒975-8686 南相馬市原町区本町二丁目27番地

市民生活部生活環境課

Tel 24-5240 Fax 23-0311

電子メール seikatsukankyo@city.minamisoma.lg.jp

2 今後のスケジュールについて

日 付	項 目
10月26日（火）	企画調整会議（パブコメ手続実施について）
11月 5日（金）	庁議（パブコメ手続実施について）
11月	各区地域協議会へパブコメ手続実施について報告
12月1日（水）～ 12月20日（月）	パブリックコメント実施
令和4年 1月17日（月）	企画調整会議（計画策定について）
1月24日（月）	庁議（計画策定について）
2月	議会報告（全員協議会）
3月	公表

第 10 次南相馬市交通安全計画からの主な変更点

1 SDGs への取組について追加記載

（素案の第 1 章 2 の計画の位置付け：P1）

南相馬市交通安全計画を着実に推進することにより、SDGs の目標達成（「目標 3 すべての人に健康と福祉を」「目標 11 住み続けられるまちづくりを」）に貢献していく取組について追加記載。

2 道路交通事故の現状に係る表とグラフのデータの更新

（素案の第 2 章第 1 節第 1 の南相馬市内の交通事故件数等のグラフ：P5）

（素案の第 2 章第 1 節第 1 の南相馬市内の交通事故件数等のうち 65 歳以上の高齢者の割合：P5）

平成 30 年から令和 2 年分を追加記載。

3 第 11 次計画における目標値の変更

（素案の第 2 章第 1 節第 3 の第 11 次交通安全計画における目標：P6）

「年間の交通事故件数」を「年間の人身事故件数」へ変更。（南相馬市復興総合計画の④交通安全の推進において「年間の人身事故件数」を成果指標としているため。）

4 高齢者が当事者となる交通事故減少や重大事故発生抑止を図る事業の追加記載

（素案の第 2 章第 2 節第 1 の対策の重点（高齢者の交通事故防止）：P7）

南相馬市が独自で事業実施している「南相馬市高齢者安全運転支援装置設置促進事業助成金」や「南相馬市高齢者運転免許証自主返納支援事業」などの交通安全対策を記載。

5 県の計画に基づく追加記載

（素案の第 2 章第 2 節第 2 の分野別の施策（外国人に対する交通安全教育の推進）：P12）

・「外国人に対する交通安全教育の推進」の項目追加。

（素案の第 2 章第 2 節第 2 の分野別の施策（モデル横断歩道における交通指導取締りの促進）：P20）

・「横断歩道における交通指導取締り促進」の項目追加。