

第10次

本宮市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)



平成29年 1 月

本 宮 市

ま え が き

本市では、基本構想で定めた将来像「水と緑と心が結びあう 未来に輝くまち もとみや」を実現するため、「安全・安心な環境のまちづくり」を基本目標として、交通事故を防止し、安全、円滑かつ快適な交通環境を確立するため、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「交通安全計画」を策定し、国・県の関係行政機関及び関係民間団体等が一体となって、各種交通安全施策に取り組んできました。

しかしながら、運転免許人口や車両台数の増加、さらには超高齢社会の本格的な到来により高齢者が加害者・被害者となる交通事故の割合が増加しており、これからもなお厳しい状況が続くものと考えられます。

交通事故防止は、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ながら、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践することが何より大切であります。

今後も人命尊重の理念の下に交通事故のない社会を目指し、市や関係機関並びに団体等、さらに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であるため、従来にもまして強力で推進していくことが必要であります。

「第10次本宮市交通安全計画」は、このような観点から、平成28年度から32年度までの5年間に講ずべき本市における交通安全に関する施策の大綱を定めたものであります。

この交通安全計画に基づき、交通事故のない、安全で安心して暮らせる本宮市を目指して、交通安全対策を推進してまいります。

目 次

第1章 本宮市交通安全計画について	3
1 計画の目的	3
2 計画の期間	3
3 計画の位置づけ	3
4 計画の基本理念	3
第2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	5
第1 道路交通事故の現状と展望	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通を取り巻く状況の展望	6
第2 第10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 シートベルトの着用の徹底	8
3 自転車の安全利用	9
4 交通安全意識の向上	10
第2 分野別の施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	15
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	23
第3章 踏切道における交通の安全	24
1 踏切道の構造の改良の促進	24
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	24

第1章 本宮市交通安全計画について

1 計画の目的

第10次本宮市交通安全計画は、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28年度から32年度までの5年間の計画とします。

3 計画の位置づけ

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基本的な考えと施策の方向性を示した計画であり、国の中央交通安全対策会議並びに福島県交通安全対策会議が定めた「第10次交通安全基本計画」及び「第10次福島県交通安全計画」に基づき作成したものです。

また、本計画は「本宮市第1次総合計画 後期基本計画」に掲げる交通安全に係る施策を推進するものであります。

4 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

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。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進します。

万一、交通事故等が発生した場合には負傷者の救命を図り、また、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ります。

こうした施策を、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とともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行いながら推進します。

(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、交通の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・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や市、県等が情報を共有し、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、郡山北警察署本宮分庁舎や本宮地区交通安全協会及び大玉村などの交通安全推進団体で構成する南達交通対策連絡協議会を中心に、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・協力が図られ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、市や市民等が相互に情報交換し、信頼関係を築くことが大切です。

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。

第2章 道路交通の安全

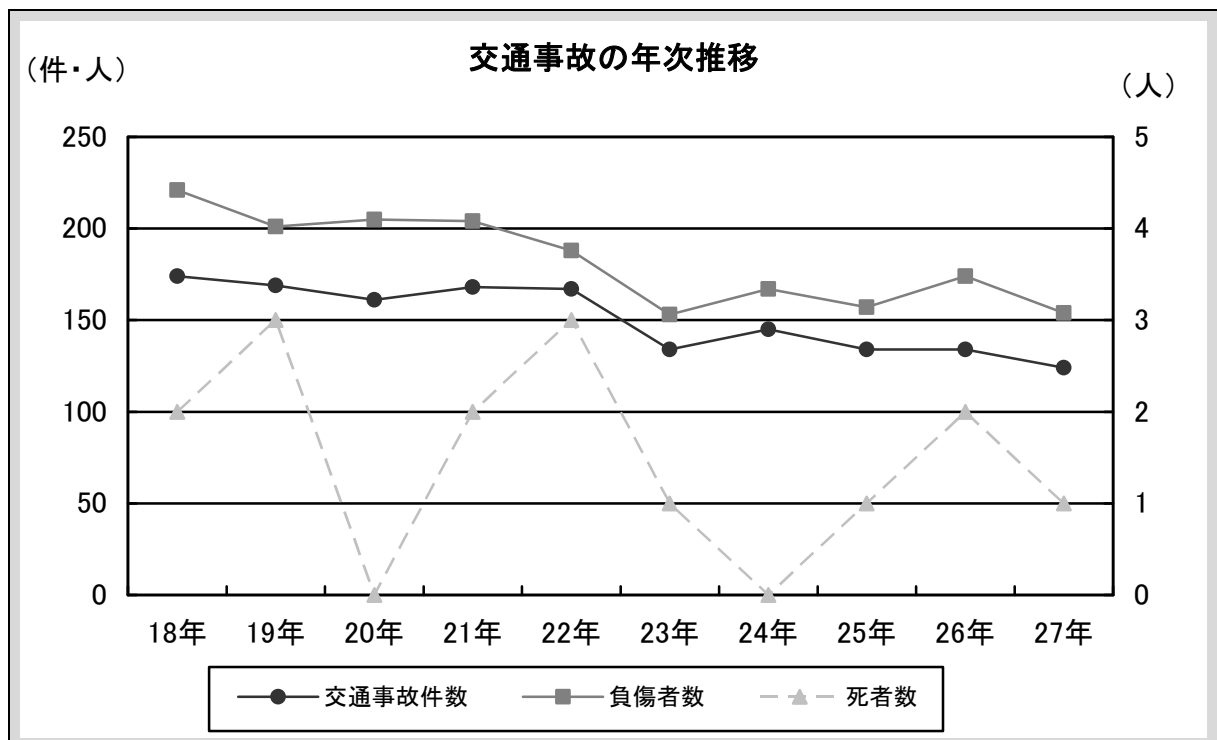
第1節 道路交通の安全についての目標

第1 道路交通事故の現状と展望

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故の発生状況を最近の10年間で見ると、人身事故件数並びに負傷者数は、平成18年をピークに減少傾向を示し、平成27年には124件、154人となりました。死者数についても、平成19年と平成22年の3人、その後は一旦減少傾向を示しています。

●交通事故の年次推移（平成18年～27年）



	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
交通事故件数(件) (人身事故件数)	174	169	161	168	167	134	145	134	134	124
負傷者数(人)	221	201	205	204	188	153	167	157	174	154
死者数(人)	2	3	0	2	3	1	0	1	2	1

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く状況を展望すると、超高齢社会の到来により、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、なかでも高齢者の運転免許保有者数の増加は、道路交通にも大きな影響をあたえるものと考えられます。

また、少子化が進展する中で、安心して子どもを産み育てることができる環境整備が求められていることから、子どもを交通事故から守る必要性が一層増しています。

交通事故のない、誰もが安全で安心して暮らせる社会の実現のために、交通事故に遭わないように、市民総ぐるみで継続的に交通安全意識の向上を図ることが求められています。

第2 第10次交通安全計画における目標

交通事故のない安全な社会を実現することが目標となりますが、本計画期間中では、最優先の目標を死者数をゼロとし、さらに交通事故そのものの減少や死傷者数の減少に積極的に取り組み、交通事故の減少傾向を確かなものとするを旨と目指します。

第10次計画における目標値は、

- 年間の24時間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110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

県内では、高齢者の交通事故死者の占める割合が非常に高いことや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。

また、死亡事故の現状をみると、歩行中及び自動車運転中の事故が多くなっています。

高齢者の交通事故を減少させるためには、こうした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ます。

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。

高齢化社会が進み、高齢運転者が増加し続ける現状を認識し、高齢者が加害者にならないよう、被害に遭わないように、広報紙・チラシ・防災行政無線などあらゆる機会を利用して啓発活動を推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図り、交通弱者に対する保護意識の醸成を図る取り組みが必要です。

さらに、平成29年3月12日施行の改正道路交通法による75歳以上の高齢運転者に対し義務付けられた臨時認知機能検査と臨時高齢者講習等の制度の普及啓発を推進することが必要となります。

◆75歳以上の高齢ドライバーについて

(1) 免許証更新時について

- ① 現行制度では、免許証更新時の「認知機能検査」で、「認知症のおそれあり」と判定されても、過去1年間に特定の違反行為をしていなければ、専門医の診断を受ける必要はないが、改正後は、「認知症のおそれあり」と判定された人全員が専門医の診断を受けなければならない。
- ② 「認知機能検査」で、「認知症」や「認知機能の低下」のおそれを示すと判定された場合、講習時間が長くなる。(2時間→3時間)

(2) 規定の違反行為をした場合

- ① 75歳以上のドライバーが、認知機能が低下した場合に行われやすい違反行為をすると、臨時に「認知機能検査」(臨時認知機能検査)が行われ、「認知症のおそれあり」を示す「第1分類」と判断された場合、専門医の診断が義務付けられる。
- ② 「臨時認知機能検査」で「認知症」や「認知機能の低下」のおそれを示すと判定された場合、臨時に実施される「高齢者講習」(臨時高齢者講習)を受けなければならない。

【臨時認知機能検査の対象となる違反行為】

- ①信号無視 ②通行禁止違反 ③通行区分違反 ④指定横断等禁止違反 ⑤進路変更禁止違反 ⑥踏切での違反 ⑦交差点右左折方法違反 ⑧指定通行区分違反 ⑨環状交差点安全進行義務違反 ⑩優先道路通行車妨害 ⑪交差点優先車妨害 ⑫環状交差点通行車妨害 ⑬横断歩行者等妨害 ⑭横断歩道のない交差点で歩行者横断を妨害など ⑮徐行場所違反 ⑯指定場所一時不停止 ⑰合図不履行 ⑱安全運転義務違反

(2) 子どもの交通事故防止

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。

また、子どもを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。

2 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。

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、未だに低い着用率であることから、今後は、100%の着用率を目指して取り組む必要があります。

3 自転車の安全利用

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。

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などから、交通安全教育の充実を図る必要があるなど、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回以上を繰り返すと、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歩行車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
 - 交差点では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 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全ての市民が、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認するとともに、自らが考え、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る必要があります。

第2 分野別の施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

- ① 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、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わ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。

※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。

- ② 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行き交う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。
- ③ 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、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によるエリア内への通過車両の抑制対策を図ります。
- ④ 道路標識の高輝度化、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。

- ⑤ 交通事故の多いエリアでは、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的な対策を図ります。
- ⑥ 夜間の交通事故防止を図るために、スクールゾーンや幹線道路における防犯灯の一体的・集中的な整備を行います。

イ 通学路等における交通安全の確保

- ① 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、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。
- ② 通学路等の歩道整備等を推進します。
- ③ 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、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配慮した歩行空間等の整備

- ① 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、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。
- ② 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推進します。
- ③ 視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、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。
- ④ 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、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

幹線道路（一般国道等）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、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、車両速度の抑制や通過交通を抑制・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 事故危険個所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険個所として指定し、集

中的な事故抑止対策を実施し、事故危険個所においては、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。

イ 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。

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。

エ 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」「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検討し、安全で円滑な道路交通を確保します。

オ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

交通安全施設等の計画的整備、道路の拡幅等の改良事業、道路の維持管理、道路交通情報の提供等をそれぞれ随時働きかけ、安全水準の維持、向上に努めます。

カ 改築等による交通事故対策の推進

- ① 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等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。
- ② 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を働きかけます。

キ 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等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を働きかけます。

(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」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における安全・安心な歩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。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

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。

(6) 効果的な交通規制の推進

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・見直しを要請し、交通事情の変化を的確に把握したソフト・ハード両面での総合的な対策を働きかけます。

(7) 自転車利用の向上

交通ルール・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。
特に、放置されている自転車等の撤去等の推進を図ります。

(8) 交通需要マネジメントの推進

ア 公共交通機関利用の促進

鉄道・バス・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。

イ 自動者利用の効率化

共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図ります。

(9) 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、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。

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充実を要望します。

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実施します。

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、道路・交通に関する災害情報等の提供を実施します。

(10) 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

地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進します。

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。

ウ 駐車場等利活用の推進

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取締りの推進と併せ、既存駐車場の有効活用を推進します。

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、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。

(11) 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

① 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。

② 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。

さらに、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。

③ 道路の掘り返し規制等

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。

イ 子どもの遊び場等の確保

公園等の整備を推進します。

さらに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を促進します。

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。

エ 地域に応じた安全の確保

適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施します。

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充実を推進します。

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。

さらに、交通ボランティア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、交通教育専門員や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等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

高齢者交通安全指導隊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、指導體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積極的に推進します。

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がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導等、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。

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きめ細かい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、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

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正しい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・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れ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、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。

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・団体等と連携し、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。

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。

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供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。

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。

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・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

広報誌、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。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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

- ① 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、運転免許証の自主返納制度についても周知を図ります。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図るとともに、他の年齢層に高齢者の特性を理解してもらうとともに、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。

- ② 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。

また、街頭啓発活動等により、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促進します。

- ③ 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。

(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。

住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。

3 道路交通秩序の維持

一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、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。

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、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、飲酒運転等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた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みを推進します。

② 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。

4 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。

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 ※災害医療派遣チーム（DMAT）の活用等、救助・救急体制の充実を図ります。

※災害医療派遣チーム（DMAT）：専門的な訓練を受けた医師、看護師、業務調整員で構成され、災害急性期（おおむね48時間以内）に応急措置等の活動ができるチーム。

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

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や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促進します。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む）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。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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、教育訓練を積極的に推進します。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速道路株式会社との連携を強化し、救急業務実施体制の整備を促進します。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術やその位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより、緊急車両等の迅速な現場急行を可能にするシステムの普及と高度化を図るために必要な環境を整備します。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を促進します。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、各地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制）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、複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの質の向上を図ります。

イ ドクターヘリ事業の推進

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の積極的な活用を促進します。

(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。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害医療派遣チーム（DMAT）の活用を促進します。

5 被害者支援の充実と推進

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

公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児等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

1 踏切道の構造の改良の促進

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。

2 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踏切保安設備設置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要請します。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行に対し、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。



本宮市イメージキャラクター
まゆみちゃん