

# 第11次伊達市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

伊達市交通対策協議会

## ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定され、これに基づき第1次～第7次までは旧伊達町・旧梁川町・旧保原町・旧霊山町・旧月舘町ごとに、平成18年1月1日に5町が合併し「伊達市」が誕生したことにより、第8次については、伊達市において交通安全計画を策定し、関係機関及び民間団体等の協力を得て、各種の交通安全施策の実施に努めてきたところです。

平成28年からの第10次福島県交通安全計画においては、数値目標として「平成32年度までに年間の死者数を60人以下とすること」を目標としたところ、計画の最終年である令和2年には、昭和27年以降で最少となる57人となって目標を達成することができました。しかし、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めており、高齢者の交通事故防止対策が課題となっているほか、依然として年間約4千人もの方々が交通事故で負傷するなど憂慮すべき状況に変わりはありません。

伊達市内において過去5年間の交通事故の状況を見ますと、発生件数は、平成28年には104件でありましたが、令和2年には48件に、負傷者数は、平成28年には109名であったものが令和2年には59名とそれぞれ大幅に減少しました。また、死者数については、平成28年、平成29年の4人をピークに毎年2人で推移している状況であります。

交通事故根絶に向けた努力は、身の回りの安全と安心の確保のため絶え間なく続けていかなければならないものであり、県・市・関係団体だけでなく、市民ひとり一人が全力を挙げて取り組まなければならない最も重要な課題であります。

交通事故のない、子どもから高齢者まで、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現を目指し、人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる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強力に推進していかなければなりません。

この「第11次伊達市交通安全計画」は、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、地域における交通事故の死傷者を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることを目標として、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11次交通安全基本計画」及び「第11次福島県交通安全計画」に基づき、令和3年度から令和7年度までの交通安全計画を作成するものです。

令和4年3月

伊達市交通対策協議会

# 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	4
第1節 道路交通安全についての目標	5
第1 道路交通事故の現状	5
第2 道路交通を取り巻く状況の展望	8
第3 道路交通の安全についての目標	9
第2節 道路交通安全についての対策	9
第1 対策の重点	9
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	9
2 道路横断中の交通事故防止	11
3 自転車の安全利用	11
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	14
1 道路交通環境の整備	14
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備	14
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	15
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	16
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	16
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	17
(7) 無電柱化の推進	17
(8) 効果的な交通規制の推進	17
(9) 自転車利用環境の総合的整備	17
(10) 交通需要マネジメントの推進	17
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(12) 総合的な駐車対策の推進	18
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	20
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20

(2) 効果的な交通安全教育の推進	2 1
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	2 2
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	2 4
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	2 4
3 道路交通秩序の維持	2 5
(1) 交通指導取締りの強化等	2 5
4 救助・救急活動の充実	2 5
(1) 救助・救急体制の整備	2 6
(2) 救急医療体制の整備	2 7
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	2 7
5 被害者支援の推進	2 8
第2章 踏切道における交通の安全	2 9
第1節 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての目標	3 0
1 鉄道事故・踏切事故の現状	3 0
2 交通安全計画における目標	3 0
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	3 1

# 計画の趣旨

## 1 計画策定の趣旨

伊達市交通安全計画は、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。

交通事故発生件数が減少してきていることから交通事故による死傷者数は年々減少傾向にあります。が、交通事故死者数ゼロを目指し、引き続き更なる取組が求められています。

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、子どもから高齢者まで、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現を目指すため、この計画を策定しました。

## 2 計画の期間

この計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とします。

## 3 計画の特徴

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、市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す。

対策の重点を設け、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

地域における安全で安心できる生活を確保するためには、交通の安全は欠かすことのできない条件の一つであります。交通安全対策を推進するにあたっては、人命尊重の理念に立ち、交通事故のもたらす社会的・経済的損失をも勘案して、地域の交通事故の実態と社会情勢の変化に対応した具体的な施策を講じていく必要があります。

このような観点から本市では、第11次福島県交通安全計画に基づき、「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通社会を構成する「人間」と道路等の「交通環境」について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を市民協働の立場で関係機関が一体となって推進します。

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

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て、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 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。

全ての交通の分野で、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、交通の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。

#### 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や市、県をはじめとする関係機関・団体等が情報を共有し、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。

市では、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・協力が図られる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には、市や市民、関係機関・団体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。

# 第1章 道路交通の安全

## 基本理念

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
- 3 市民参加の推進
- 4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進
- 5 効果的・効率的な対策の推進

## 1. 道路交通の安全についての目標

- ① 「令和7年までに年間の交通事故発生件数を45件以下」とする。
- ② 「令和7年までに年間の死傷者数を63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

- 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

### 分野別の施策〈5つの柱〉

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進

※これらの視点を重視して対策の推進を図る。



# 第1節 道路交通安全についての目標

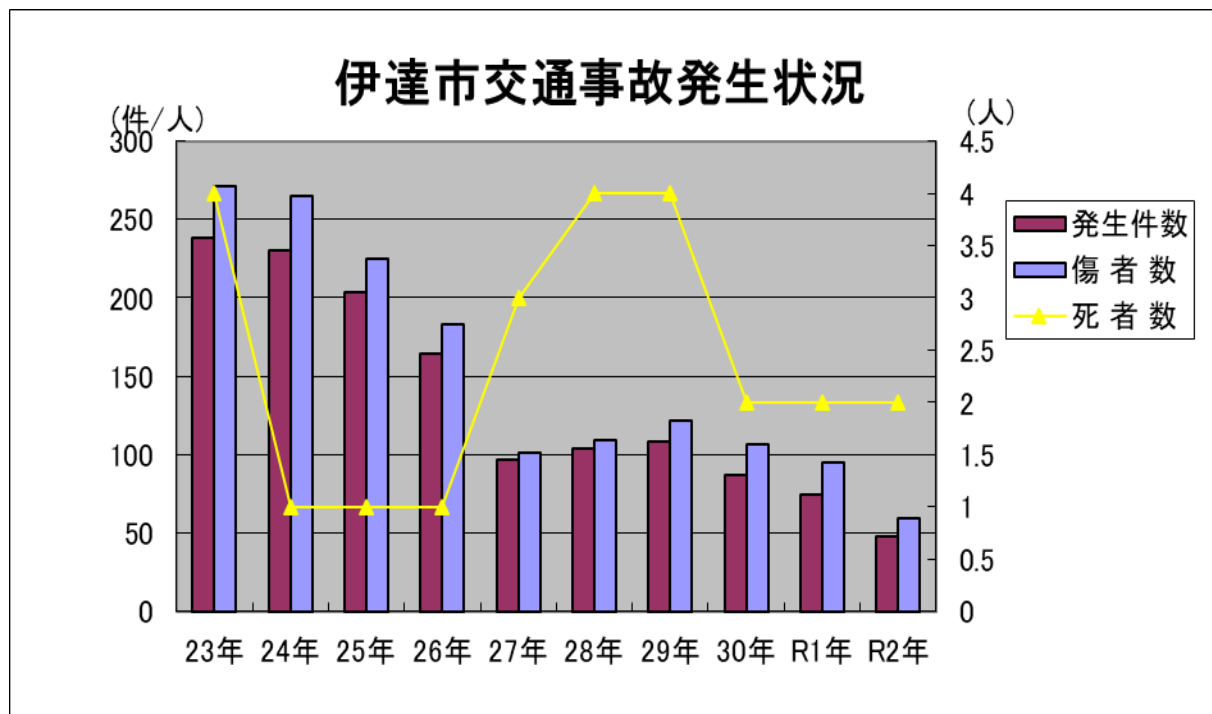
## 第1 道路交通事故の現状

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、傷者数は平成23年をそれぞれピークに減少傾向を示し、令和2年には、48件、59人となり、第10次交通安全計画で目標とした「平成32年までに年間の交通事故発生件数を90件以下、死傷者数を95人以下とする」目標を達成する事ができました。

死者数は、平成24年から3年連続で1人を記録しましたが、平成27年から平成29年は増加し、平成30年から令和2年は2人の推移となり、今後とも交通安全対策を推進する必要があります。

○交通事故の年次推移 (平成23年～令和2年)

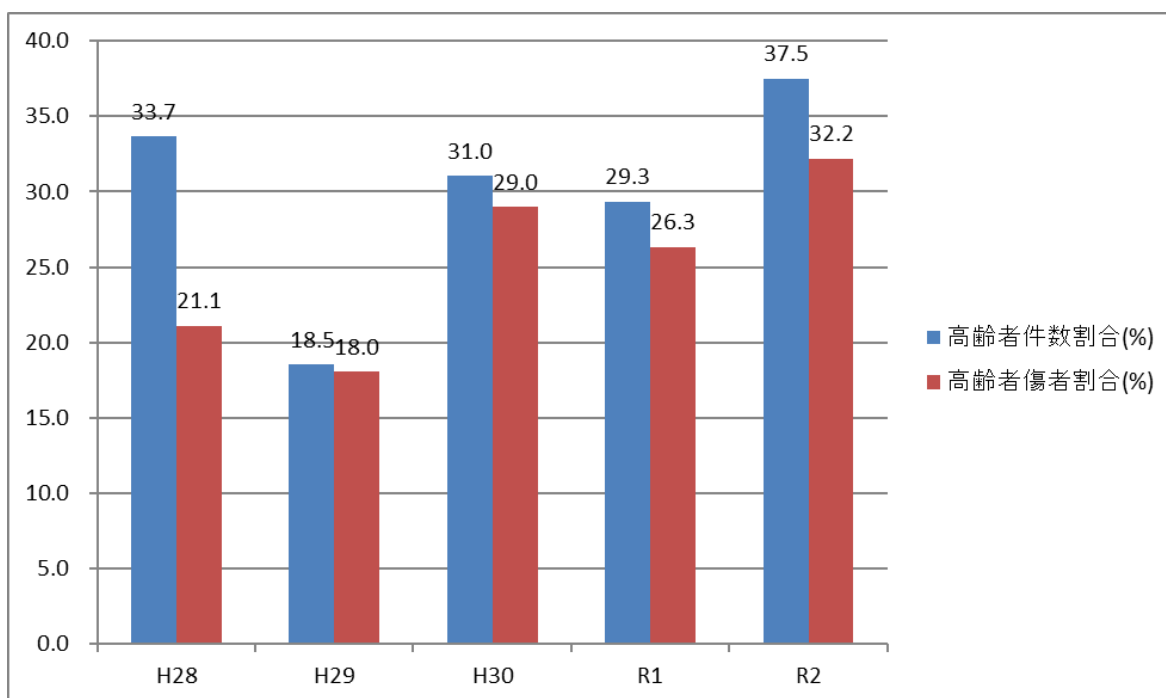
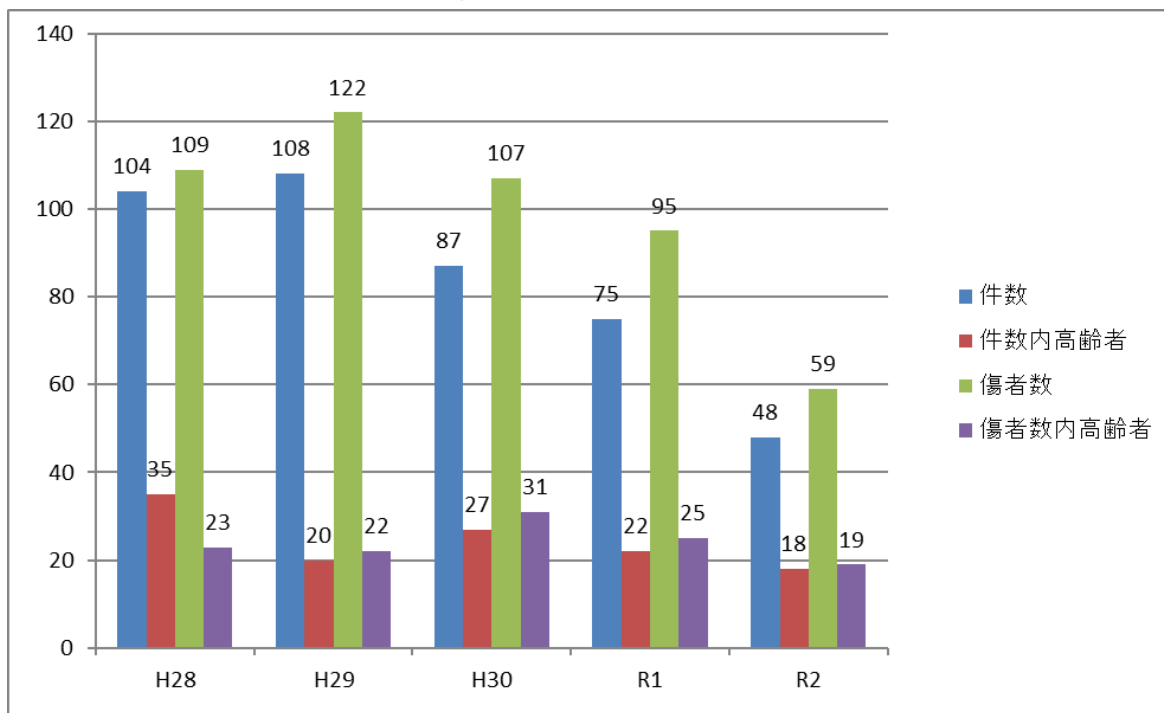
	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
発生件数	238	230	204	164	97	104	108	87	75	48
死者数	4	1	1	1	3	4	4	2	2	2
傷者数	271	265	225	183	101	109	122	107	95	59



本市の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

① 高齢運転者による事故は令和2年で18件発生し全体の37.5%を占めました。同じく傷者数は19人で全体の32.2%を占めました。

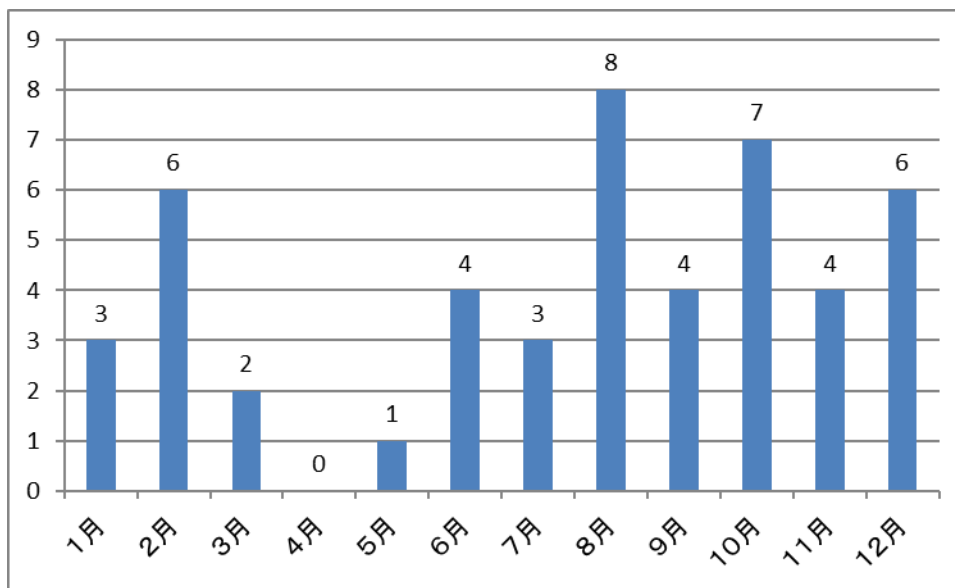
○高齢運転者による交通事故発生状況（平成28年～令和2年）



② 月別では2月、8月、10月、12月に事故の発生する割合が高くなっており、行楽シーズンによる交通量の増加や日没時間が早まる気象条件、冬期間の積雪、凍結等による交通環境の変化が影響しているものと考えられます。曜日別の事故発生状況は金曜日、水曜日、月曜日の順で多く、平日に事故が集中しています。また、時間別の事故発生状況は、6時～12時、14時～18時の、日中の時間帯に多く発生しております。また、薄暮の時間帯においても事故発生割合が高くなっています。

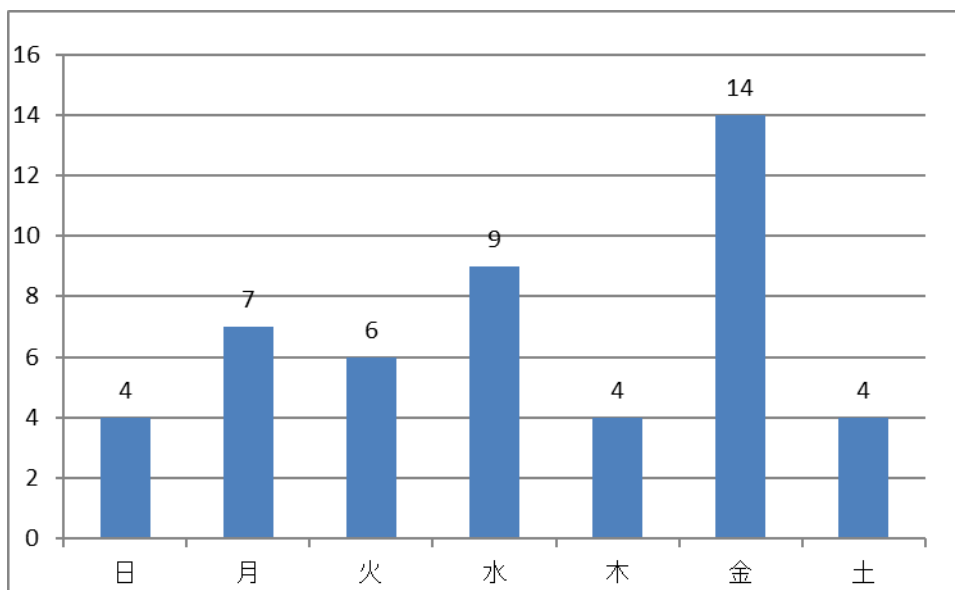
○月別交通事故発生状況

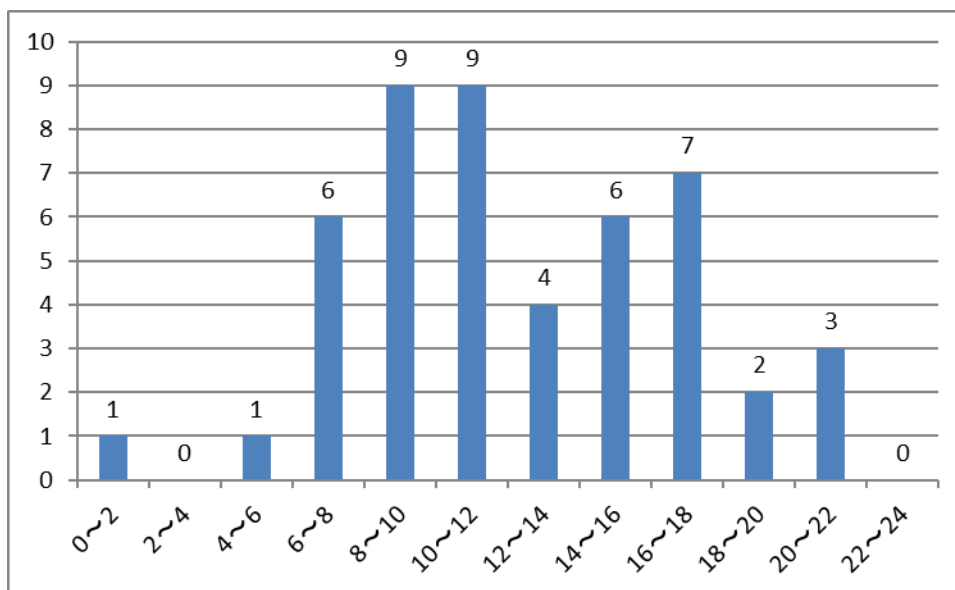
令和2年



○曜日別交通事故発生状況

令和2年





## 第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今後の状況を展望すると、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

また、新型コロナウイルス感染症の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想されます。

このような中でも安全で安心して暮らせるまちづくりの実現を目指し、子どもから高齢者まで交通事故から守る必要性が一層増しています。

### 第3 道路交通の安全についての目標

#### 【数値目標】

交通事故発生件数	45件以下
交通事故死傷数	63人以下

交通事故のない社会を実現することが目指すべき目標ですが、計画期間の「令和7年までに年間の交通事故発生件数を45件以下にする」ことを目指します。

また、死傷者数の減少にも一層積極的に取り組むことで「令和7年までに年間死傷者数を63人以下にする」ことを目指します。

## 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
- 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3年1月1日現在、21,026人、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は35.5%となっています。

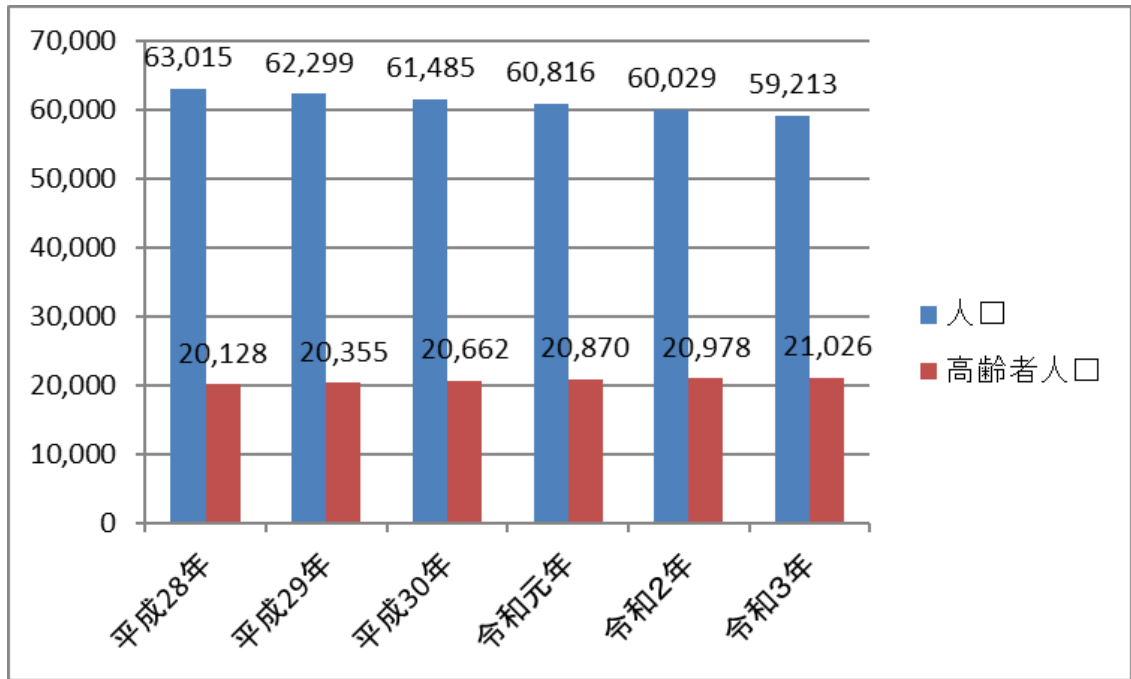
高齢社会の到来により歩行者に対しては、夜間は運転者から発見されやすいよう明るく目立つ色の服装や夜光反射材用品を着用するよう呼びかける、運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下を自覚してもらうことも交通事故防止には有効です。また、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策など、その立場や場面に応じた交通安全対策を講じていく必要があります。

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。

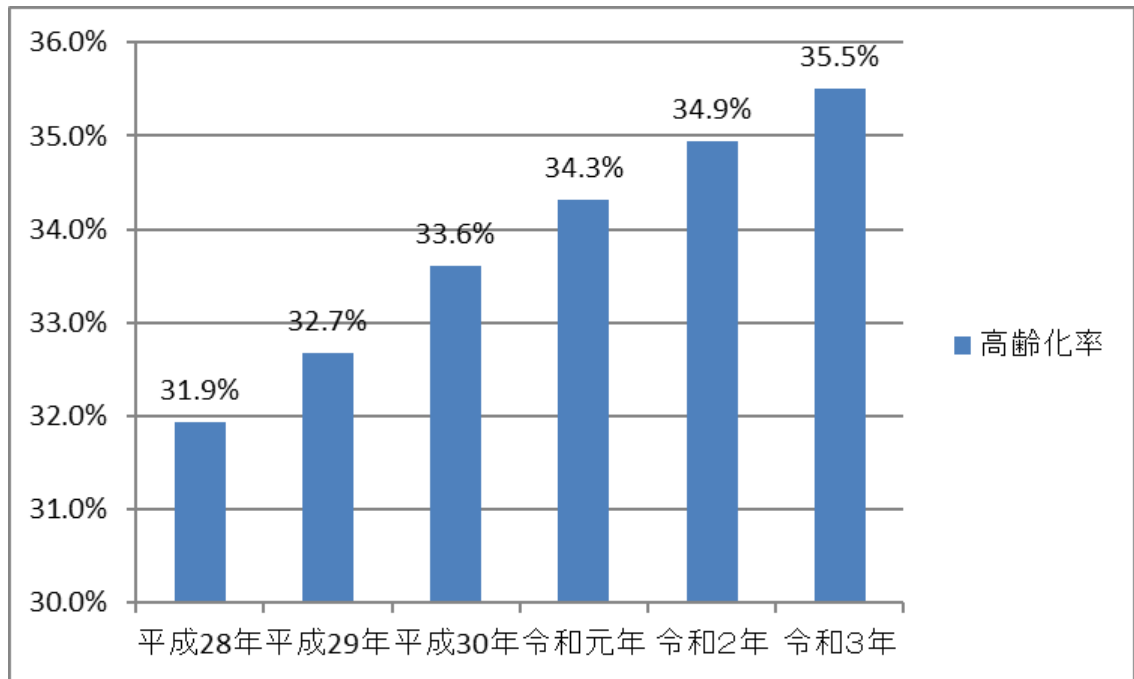
高齢者の交通事故死者の占める割合が非常に高いこと、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必

要です。

○ 人口の推移



○ 高齢化率の推移



(2) 子どもの交通事故防止

本市において、交通事故でけがをした子どもの数は毎年10人未満で推移しており、福島県内の事故の状況を見ると、歩行中の事故は自宅から500メートル以内での事故が多く、自転車乗用中では、自宅から1キロメートル以内での事故が多い状況となっております。

子どもを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2人、けがをされた方が5人となっており、福島県内の事故の状況を見ると交通事故に遭った歩行者のうち、亡くなられた方が20人、けがをされた方が427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。

JAFの調査結果によると、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パーセント、令和元年は8.7パーセント、令和2年は27.0パーセントにとどまっており、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

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、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。

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。

## 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、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、「一般道走行中の着用状況」は、全ての座席で令和元年の着用状況を上回りましたが、「高速道路等の着用状況」はいずれも令和元年を下回る結果となりました。

また、後部座席の着用率は、一般道では48.8パーセント、高速道でも81.2パーセントと運転席や助手席と比べて著しく低い状況となっています。

福島県の令和2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54.2パーセントで、シートベルト非着用者11人のうち5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。

平成20年に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、未だに下記のような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。

## 5 悪質・危険な運転の根絶

令和2年に福島県で発生した交通事故のうち、悪質違反による事故の死傷者は、亡くなられた方が7人、けがをされた方が757人となっており、全体の20パーセントが悪質違反による交通事故となります。

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、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。

## 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

### 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

(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、市、福島県及び地域住民等が連携して、「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推進します。

(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) 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を推進します。また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・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。

※ 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。

##### 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組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。

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推進します。
- (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、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車、放置自転車等の撤去や取締りを推進します。

## (2) 高速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（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）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、高規格幹線道路等、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、集中的な事故抑制対策を実施し、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。

### 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 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、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。

さらに、交通事故、天候不良等の交通障がいが発生した場合は、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。

## エ 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。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

道路計画等に基づき、「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推進します。

## カ 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。

## 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、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、立体交差化等を働きかけます。

## ク 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プラス」の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除、物理的デバイスとの適切な組み合わせ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。

## (5) 高齢者等の移動手段の確保・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段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）である伊達市地域公共交通計画を基

に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・充実を図る取組を推進します。

#### (6) 歩行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・安心な歩行空間の整備を推進します。

#### (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、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を働きかけます。

#### (8) 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。

#### (9) 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創出

歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進するとともに、レンタサイクル及びシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、交通ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策も積極的に推進します。

##### イ 自転車等の駐車対策の推進

指定した放置禁止区域の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。

#### (10) 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

バス専用・優先レーンの設定、バス待合環境の改善等、バスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、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。

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推進し、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

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。

さらに、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。

### 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。

## (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。

(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、使用者責任を強力に追及します。

### 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の取締りの推進と併せ、既存駐車場の有効活用を促進します。

#### 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・啓発活動を行い、市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、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・改善を図るとともに、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) 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。

##### (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。

#### イ 休憩施設等の整備の推進

「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

#### ウ 子どもの遊び場等の確保

住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。

また、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。

#### エ 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、決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。

#### オ 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の実施、ならびにチェーン着脱場等の整備を推進します。

また、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に道路情報等の状況を情報提供します。

## 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・保育園及び認定こども園においては、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・保育園及び認定こども園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、交通ボランティア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、福島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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。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、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、夜光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、市民運動として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、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。

また、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・保育園及び認定こども園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 夜光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夜光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。

夜光反射材用品等は、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られた方のうち、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、市は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。
- (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、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夜光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、地域住民等の意見を交通

安全の取組に積極的にフィードバックするよう努めます。

### 3 道路交通秩序の維持

#### (1) 交通指導取締りの強化等

##### ア 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。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

##### (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、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交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県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交通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。また、引き続き、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

##### (イ) 背後責任の追及

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。

##### (ウ) 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、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

##### イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

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、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら隊のパトロール等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

### 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するため、救助体制の整備・拡充を図り、円滑な救助活動を実施します。

### 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（AED）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の取り扱いを含む）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確保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。

さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部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推進

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

高速道路株式会社との連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジに財政措置を講じ、市においても、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。

#### 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緊急通報システムや事故自動通報システムの格段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等、初期救急医療機関の整備を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重篤及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、その質の向上を図ります。

#### イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努めます。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

#### ウ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、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推進します。

### (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。

## 5 被害者支援の推進

### (1) 交通事故被害者の支援

#### 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

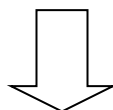
交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。



## 第2章 踏切道における交通の安全

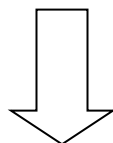
**基本理念：鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して**

- 人やものを大量に高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。  
このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指します。



### 1. 鉄道交通・踏切道における交通の安全についての目標

- 乗客の死者数ゼロを目指す。
- 踏切事故件数ゼロを目指す。



### 2. 踏切道における交通の安全対策

- 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
- 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 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての目標

### 第1 鉄道事故・踏切事故の現状

#### 1 鉄道事故の現状

福島県においては、列車の衝突・脱線・火災等の重大な鉄道事故は発生していませんが、ひとたび事故が発生すれば、多数の乗客の方の死傷につながるなどから引き続き、重大な鉄道事故の絶無を期し、乗客の死者数ゼロを目指す必要があります。

#### 2 踏切事故の現状

福島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 交通安全計画における目標

#### 【数値目標】

乗客の死者数ゼロを目指す  
踏切事故件数ゼロを目指す

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。ひとたび事故が発生すれば、多数の乗客の死傷につながるなどから引き続き、「乗客の死者数ゼロ」を目指します。

また、踏切事故は福島県内において毎年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 踏切道における交通の安全対策

### 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踏切道など、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踏切道については、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。さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を推進します。

### 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、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、迂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、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行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。

### 4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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、遮断解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

## 第 11 次伊達市交通安全計画

---

発行日：令和 4 年 3 月

発 行：伊達市交通対策協議会

（伊達市市民生活部生活環境課）

〒960-0692

伊達市保原町字舟橋 180 番地

TEL：024-575-1290