

第 11 次

# 相馬市交通安全計画

令和5年3月

相 馬 市



# ま え が き

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、交通事故の死傷者数が著しく増加し、交通安全の確保は大きな社会問題となりました。

このため、国は、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年に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を制定し、これに基づき、本市においても、これまで10次にわたって交通安全計画を策定し、国、県、関係機関及び団体等が一体となり各種交通安全対策を実施してまいりました。

第10次相馬市交通安全計画（平成28年度から令和2年度）においては、数値目標として年間の交通事故発生件数を97件以下、同じく交通事故死傷者数を122人以下に抑えることを目指し活動した結果、令和2年には目標数を、発生件数で50件・死傷者数で68件減少と、目標を大幅に達成することができました。

近年、超高齢化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が連日報道され、全国的には高齢運転手によるアクセルとブレーキの踏み間違いや高速道路の逆走による交通事故が大きな社会問題となっています。

第11次相馬市交通安全計画では、こうした状況を踏まえ、令和4年度から令和7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。

交通事故根絶に向け、市、交通関係団体はもとより、市民一人ひとりが、安全で安心な交通社会を実現することを目標に、総合的な諸対策を計画に基づき実施するものとし  
ます。

令和5年3月31日

相馬市長 立谷 秀清



# 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 道路交通の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及び交通事故の見通し	6
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) 道路横断中の交通事故防止	7
(3) 自転車の安全利用	7
(4) シートベルトの着用の徹底	7
(5) 悪質・危険な運転の根絶	8
第2 分野別の施策<7つの柱>	9
(1) 道路交通環境の整備	9
(2) 交通安全思想の普及徹底	13
(3) 安全運転の確保	18
(4) 車両の安全性の確保	19
(5) 道路交通秩序の維持	19
(6) 救助・救急活動の充実	21
(7) 被害者支援の充実と推進	21
第2章 踏切道における交通の安全	23
第1節 踏切道における交通の安全についての目標	24
第1 踏切事故の現状	24
第2 第1次交通安全計画における目標	24
第2節 講じようとする施策	24
第1 踏切道交通安全についての対策	24
(1) 踏切道の構造の改良の促進	24
(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	25

# 計 画 の 趣 旨

## 1 計画策定の趣旨

相馬市交通安全計画は、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「相馬市交通安全計画」を策定し、各種の交通安全対策を実施してきました。

第10次相馬市交通安全計画（以下、文中において「第10次計画」という。）は、令和2年度までを計画期間としており、令和2年の市内の交通事故発生件数は、依然として年間47件の交通事故が発生し、負傷者は53人であり、第10次計画を策定した平成28年度と比較すると、交通事故発生件数および負傷者は大幅に減少しているものの、高齢者の事故が全体に占める割合が多いことなど更なる取組みが求められています。

市民一人ひとりが交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を持ち、交通事故のない、安全で安心なまちづくりを実現するため、この計画を策定しました。

## 2 計画の期間

この計画は、令和4年度を初年度とし、令和7年度を目標年度とする4か年計画です。

## 3 計画の特徴

### (1) 交通安全対策推進の指針となる計画

交通事故のない社会の実現をめざすため、交通安全対策の共有の指針として、市と関係機関・団体などが連携して4ヶ年間に取り組むべき施策をまとめたものであり、目標の実現に向けてともに力を合わせて、取り組んでいくことが必要となっています。

### (2) 分かりやすい計画

目標の実現に当たっては、この計画が市全体で共有されることが重要であることから、対策の重点を設け、今後取り組むべき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

交通事故のない社会を実現するためには、市民一人ひとりが相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要です。

特に交通社会は、地域社会と密接な関係を有していることから、地域における市民等の自主的な活動の輪を広げるとともに、それらが有機的に連携・協力する地域的なネットワークの構築が重要です。

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

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、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の重要な要素です。

交通事故は大きな社会的・経済的損失をもたらすため、究極的には交通事故のない社会を目指して、市民一人ひとりが相互理解と思いやりを持ち行動する交通社会を構築することが必要です。

そのため、人優先の交通安全思想を念頭に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全、特に子どもや高齢者、障がい者等の交通弱者の安全をより一層確保する必要があります。

## 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。

地域で高齢者が自動車に頼らずに安全で快適に移動することができる交通社会、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」の構築を目指します。

## 3 市民参加の推進

地域社会のきずなを強め、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、家庭、地域、社会から悲惨な交通事故をなくしていきます。

#### 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、警察署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。

既に市内各地域にて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、縦割りではなく、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、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。

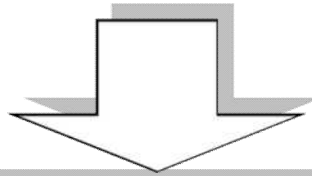
行政をはじめ関係機関・団体と市民の間には、交通安全に関する情報や専門知識の量や質の点で格差が存在していることから、情報を適切に分かりやすく提供する等、相互に連携・協力できる信頼関係を築くよう努めます。

なお、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市内の交通においても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事故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。

# 第1章 道路交通の安全

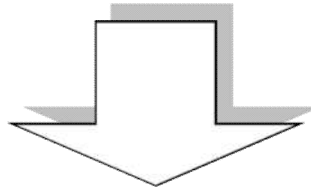
## 基本理念

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



## 道路交通の安全についての目標

- ① 年間の交通事故死者数をゼロとする。
- ② 年間の交通事故発生件数を、令和7年までに78件以下とする。
- ③ 年間の交通事故負傷者数を、令和7年までに50人以下とする。



## 道路交通の安全についての対策

対策の重点	分野別の施策<7つの柱>
<ol style="list-style-type: none"><li>① 高齢者及び子どもの交通事故防止</li><li>② 道路横断中の交通事故防止</li><li>③ 自転車の安全利用</li><li>④ シートベルトの着用の徹底</li><li>⑤ 悪質・危険な運転の根絶</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>① 道路交通環境の整備</li><li>② 交通安全思想の普及徹底</li><li>③ 安全運転の確保</li><li>④ 車両の安全性の確保</li><li>⑤ 道路交通秩序の維持</li><li>⑥ 救助・救急活動の充実</li><li>⑦ 被害者支援の充実と推進</li></ol>



# 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

本市における第10次交通安全計画実施中の交通事故の件数および死傷者数は、平成29年の事故発生件数127件、傷者数154人をピークに減少傾向にあり、第10次交通安全計画の目標数である交通事故件数の97件以下、交通事故死傷者数122人以下を達成することができました。近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ・75歳以上の高齢者の交通事故死傷者数が多い。
- ・安全不確認、前方不注意、一時不停止等の違反が多い。
- ・昼夜別発生状況は、発生件数は昼間に多いが、夜間は発生件数に対し死者数の割合が高い。

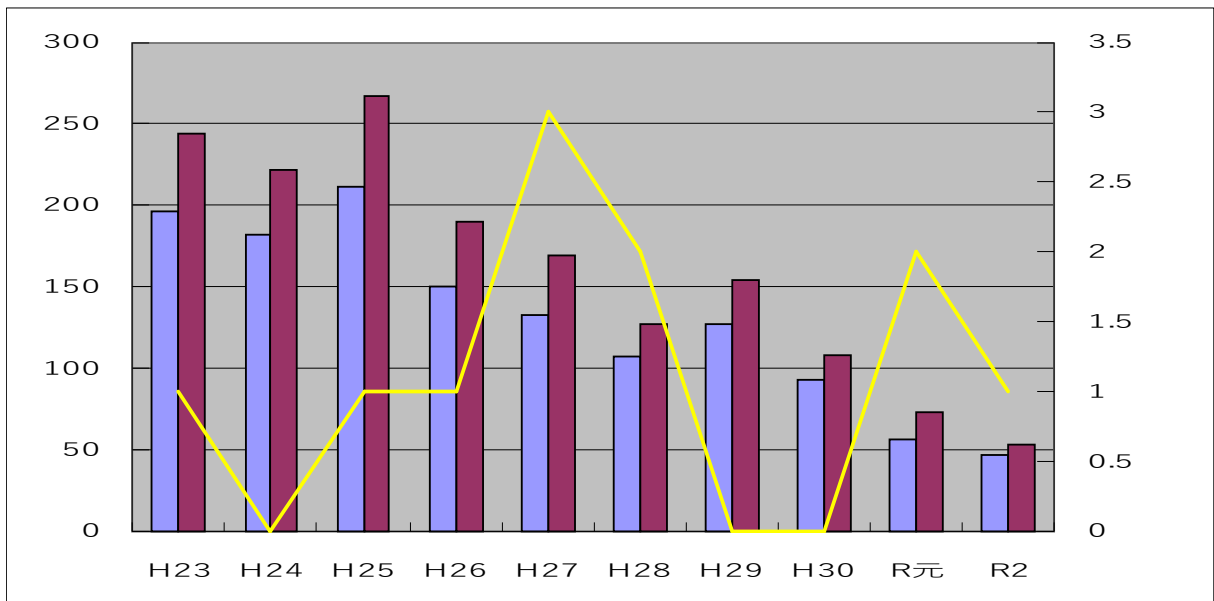
これらは、

- ・高齢化社会の進展、生活形態の24時間化
- ・運転中のブレーキとアクセルの踏み間違い操作による不注意
- ・価値観の多様化、および個々人の規範意識の低下等が要因となっているものと考えられます。

### 【相馬市の交通事故発生件数の推移】

発生件数(件) 傷者数(人)

死者数(人)



■ 発生件数(件) ■ 傷者数(人) — 死者数(人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	196	182	211	150	133	107	127	93	56	47
死者	1	0	1	1	3	2	0	1	2	1
うち高齢者	1	0	1	1	2	1	0	0	2	1
傷者数	244	222	267	190	169	134	154	108	73	53
うち高齢者	30	31	37	32	21	20	24	26	11	10

## 第2. 道路交通を取り巻く状況及び交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴って複雑に変化するものと見込まれ、さらには今後も新型コロナウイルス感染症による様々な制約などが人々のライフスタイルや行動に影響を及ぼすことも懸念されます。

また、本市における将来の交通事故については、人口が減少傾向にある中、高齢者が関係する事故の割合や、運転免許保有者数に占める高齢者の割合が増加傾向にあることから、高齢者が関係する事故の抑止が重要になると考えられます。

## 第3. 第11次交通安全計画における目標

### 【数値目標】

年間の交通事故死者数	0人以下（24時間死者数）
年間の交通事故発生件数	78件以下
年間の交通事故負傷者数	94人以下

### 【数値目標の理由及び根拠】

「交通事故のない安全で安心して暮らせるまちづくり」を実現することが究極の目標ですが、本計画の計画期間である令和7年までのすべての年において、設定した目標の達成を目指します。

ア 令和2年中の交通事故死者数は1人となりましたが、第10次相馬市交通安全計画期間においては、年間の死者数は0人から2人となり、5年間の平均死者数は1人となりました。

本計画では、計画期間すべてにおいて、年間の交通事故死者数を0人とするように設定します。

イ 令和2年中の交通事故発生件数は47件となりましたが、第10次相馬市交通安全計画期間においては、5年間の平均交通事故発生件数は86件となりました。

本計画では、第10次相馬市交通安全計画の平均発生件数を1割削減し、計画期間すべてにおいて、年間の交通事故発生件数を78件以下とするように設定します。

ウ 令和2年中の交通事故負傷者数は53人となりましたが、第10次相馬市交通安全計画期間においては、5年間の平均負傷者数は104人となりました。

本計画では、第10次相馬市交通安全計画の平均負傷者数を1割削減し、計画期間すべてにおいて、年間の交通事故負傷者数を94人以下とするように設定します。

(注) 令和2年は新型コロナウイルス感染の拡大に伴い、国の緊急事態宣言等を受けた人の移動が制限された結果、交通事故の減少に繋がったと考えられることから、令和2年の死者数及び負傷者数に限らず、第10次相馬市交通安全計画期間の数値を踏まえ、目標を設定しました。

## 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

高齢者に対しては、加齢に伴って生じる身体機能の変化が道路における交通行動に及ぼす影響や、高齢歩行者側にも原因がある走行車両の直前直後横断等の死亡事故が多いことを理解していただくよう努めます。

高齢運転者に対しては、安全な運転に必要な技能・知識を再認識していただくよう、自動車教習所等で開催される高齢者講習の受講や、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の促進に努めます。

また、次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、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いて、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進していきます。

#### (2) 道路横断中の交通事故防止

県内においても横断中の死者のうち、交差点での死者が5割を占め、交差点内の傷者のうち、7割が横断歩道を横断中に事故に遭っています。

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、運転者の遵守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、道路横断の際には横断歩道を渡ること、手を上げるなどして運転者に対し横断する意志を明確に伝えることといった、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、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育に一層取り組んでいきます。

#### (3) 自転車の安全利用

生活に密着した交通手段となっている自転車ですが、平成27年6月には道路交通法が改正され、危険行為に対する罰則規定が設けられました。また、自転車利用者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など、自転車の安全利用推進に努めます。

※自転車安全利用五則の周知

#### (4) シートベルトの着用の徹底

シートベルトは、全ての座席において着用が義務づけられています。これらの着用徹底を図るため、関係機関・団体等と連携し、またこれに加えて各種広報媒体を活用して広報啓発を図ります。

## (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。

各分野の施策においては、これまでの交通安全対策を基本としつつ、特にこれらの視点を重視して対策の推進を図ることとします。

## 第2. 分野別の施策<7つの柱>

### (1) 道路交通環境の整備

交通安全の推進には人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設など、道路交通環境の整備が不可欠です。

これまでも、警察や道路管理者などと連携し、道路交通環境の整備を推進してきたところであり、今後も引続き、適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、地域の交通実態に応じた道路交通環境の整備等各種対策を推進し、地域住民の主体的参加の下で交通事故防止を実施します。

さらに、災害に備えた道路の整備及び災害に強い交通安全施設等の整備等、災害時における交通安全を確保するための施策を推進します。

### 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

交通事故の多いエリアにおいて、市や県、関係団体、市民等が連携し、通過交通量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。

(ア) 地域住民が日常的に利用する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※」の整備を推進します。

※ゾーン30 プラス 最高速度30Km/hの区域規制と速度抑制対策との適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域。

(イ) 高齢者、障がい者等を含めすべての人が、安全に安心して生活をするため、バリアフリーの考え方に基ついた歩道等の整備に努めます。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路の交通事故防止並びに安全対策に対する総合的な施策を推進し、児童生徒の登下校時の安全確保に寄与するため「相馬市通学路安全推進会議」において、国や県、警察、教育委員会、市などが対象場所の合同点検等を行い関係機関等に対しハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

### ② 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関係機関と連携し推進します。

#### 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、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。

#### ウ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の原因について調査するとともに、発生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。

#### オ 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等を関係機関と連携し推進します。

### ③ 交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通安全を確保する必要がある道路について、道路環境を中心とした詳細な事故分析を行い、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図ります。

#### 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供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、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。

### ④ 高齢者等の移動手手段の確保・充実

交通手段を持たない65歳以上の高齢者が、安全に移動できるよう、各地域と中心市街地を結ぶ福祉巡回車（おでかけミニバス）を無料で利用できるよう運行しており、引続き広報、啓発を推進します。

### ⑤ 歩行者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、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・安心な歩行空間を整備します。

## 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 自転車利用環境の総合的整備

ア 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みを推進するとともに、レンタサイクル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 駅前駐輪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。相馬市自転車等駐車場条例に基づき、保管・返還・処分を行います。

## ⑧ 公共交通機関利用の促進

高齢者による交通事故リスクの軽減を図るため、公共交通機関の利用を促進するほか、鉄道やバス等の公共交通機関の維持・確保に向けた施策を国、県及び交通関連事業者等と連携した取組みを推進します。

## 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推進します。

また、津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路等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。

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関係機関と連携し推進します。

- エ 災害発生時における情報提供の充実  
市ホームページやライン、ツイッター等の情報媒体を活用した道路・交通に関する災害情報等の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

- ア 違法駐車対策の推進  
地域の実態に応じた違法駐車取締りの実施、また、交通事故の原因となる違法や常習的、悪質な違法駐車交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけます。
- 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・団体と連携し、住民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成と意識の高揚を図ります。

## 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  
道路の構造を保全し、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を指導するとともに、道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、指導により道路交通を確保します。  
また、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。
- イ 地域に応じた安全の確保  
積雪、寒冷時には適時、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。
- ウ 子どもの遊び場等の確保  
都市公園等の計画的な整備及び、適正な維持管理に努めます。  
さらに、子どもの遊び場の確保のため、児童館等の利用促進を促し、子どもが路上で遊ばない環境の整備を図ります。
- 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、また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。



## (2) 交通安全思想の普及徹底

交通事故のない社会の実現のためには、かけがえのない命を守るべく、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通マナーの向上に努め、また、高齢者や障がい者等の交通弱者への思いやりの心を育み、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

さらに、家庭、学校、職場、地域等の相互間の連携を強化し、交通安全指導者の育成・確保、交通安全の情報提供、教材、施設等の充実を図るとともに、参加・体験・実践型の教育方法の普及にも努めます。

交通安全は、市民一人一人の安全意識により支えられていることから、「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で行われる自主的な活動を支援します。

### 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、交通教育専門員による園児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、県公安委員会及び相馬警察署で行う各種講習、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養成、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。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。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。

高齢運転者に対しては、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。

## ② 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、市民運動として市交通対策協議会を始め、関係機関・団体が相互に連携するとともに、それぞれの地域における実情に即した交通安全運動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めます。

### 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、運転者に対し横断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、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。

### ウ 自転車の安全利用の推進

自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全

利用五則」（令和4年11月1日付け中央交通安全対策会議交通対策本部決定）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。

### エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果と正しい着用方法についての理解促進に努め、関係機関・団体等との協力のもと、後部座席も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。

#### カ 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。

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

市の広報紙、チラシ、新聞、ホームページやツイッター等の広報媒体を活用して、効果的な広報を行います。

- ・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。
- ・家庭向けの広報媒体の積極的な活用、行政区を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努めます。
- ・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

- ・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。
- ・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反射材用品等の着用を促進します。

- ・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。

- ・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。
- ・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。
- ・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ような情報を始め、安全装置の有効性や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市民に届け、交通安全に関する意識をたかめます。

#### コ 交通安全総ぐるみ大会の開催

市民一人ひとりが人命の尊さを再認識し、交通ルールの遵守と正しい交通マナー

の実践により、市民総ぐるみで悲惨な交通事故の防止に取り組み「安全で安心に暮らせる交通社会の実現」を目指すことを目的に、毎年「交通安全総ぐるみ大会」を開催します。

また、広く市民各層の意識の高揚を図り、団体や個人の長年に渡る協力者に対し、大会を通して交通安全功労者等の表彰を行います。

### ③ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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。

### (3) 安全運転の確保

#### ① 運転者教育等の充実

##### ア 高齢運転者対策の充実

- ・高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用  
高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。
- ・高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した市民に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、持続可能な公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努めます。

##### イ 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

正しい着用の徹底を図るため、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、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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。

##### ウ 「ながら運転」・「あおり運転」等の危険運転の防止

携帯電話やスマートフォン等、携帯通信端末の普及に伴い、通話やゲーム等をしてしながら運転する、いわゆる「ながら運転」や、クラクションを必要以上に鳴らしたり、車間距離不保持等の迷惑行為をする「あおり運転」といった危険な運転による交通事故が増えています。

こうした危険運転による事故を防ぐため、関係機関・団体と連携し、あらゆる機会を通じて啓発活動に努めます。

#### ② 安全運転管理の推進

相馬地区安全運転管理者協会と連携し、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。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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。

## (4) 車両の安全性の確保

### ① 自動車の検査及び点検整備の充実

- ・自動車点検整備の推進

「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開します。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。

- ・不正改造車の排除

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、関係者への指導等を強化します。

### ② 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者を救済するため、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、夜間における交通事故の防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

## (5) 道路交通秩序の維持

### ① 交通の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、交通指導取締りの強化を関係機関と連携し推進します。

- ・交通事故抑止に資する指導取り締まりの推進

交通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、運転中の携帯電話やスマートフォンの操作等の危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を推進します。

特に、飲酒運転、無免許運転及びあおり運転については、取り締ま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り組みを推進します。

- ・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の強化を働きかけます。

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、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締り強化を要請します。

**② 暴走族対策の強化等**

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

「福島県暴走族根絶条例」の適正な運用を図るとともに、暴走族根絶の取り組みを呼び掛けます。

また、関係団体等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底するとともに、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進します。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、指導取締りの強化を要請します。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

オ 車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。



## (6) 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

交通事故に起因する救助活動の増大や複雑化・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について関係機関への要請を強化します。

#### 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 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故現場に救急車が到着するまでの間、適切な応急手当が必要なことから、居合わせた市民による応急手当の重要性の浸透を図り、自主救護能力と救命率の向上を図るため、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について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を促進します。

学校においても、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含む各種講習会の開催により応急手当について指導の充実を図ります。

#### エ 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。

## (7) 被害者支援の充実と推進

### ① 自動車損害賠償保障制度の充実等

#### ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のための広報活動を実施し、無担保（無共済）車両の運行を防止します。

#### イ 任意の自動車保険（自動車共済）について

被害者救済等の充実に資するよう、制度の理解を深め普及率の向上を図るべく広報及び啓発を行います。

### ② 損害賠償の請求についての援助等

#### ア 交通事故相談活動の推進

・交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくない交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進するため、交通事故相談所における相談を実施し、被害者等が交通事故相談等を受けられる機会の充実を図ります。

・交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図り

ます。

- ・ホームページや広報誌等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

#### イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

#### ウ 市民交通災害共済への加入促進

市民の相互扶助を目的とした市民交通災害共済の運営については、令和4年3月末で38.6%の加入率となっております。不幸にして交通事故にあった市民の救済を図るため、加入取りまとめ期間に各地区区長会での次年度の説明を実施し、各地区区長を通じてチラシを市内全世帯へ配布するとともに、市庁舎、公共施設などでポスターを掲示し更なる加入促進を図ります。

### ③ 交通事故被害者の支援

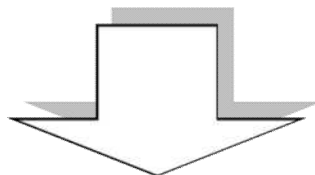
公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会および相馬市交通対策協議会が行う交通遺児等に対する各種支援事業の推進を図るとともに、交通安全意識の一層の高揚を図ります。

また、交通事故により、父または母が死亡となった交通事故被害者を救済するため、「相馬市交通遺児激励金支給条例」に基づき、その交通遺児を養育する方に手当を支給し、交通遺児の健全な育成を図ります。

## 第2章 踏切道における交通の安全

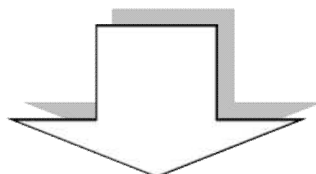
### 基本理念

- ・ 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（年間）をゼロとする。



### 踏切道の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 踏切道における交通の安全についての目標

### 第1. 踏切事故の現状

本件における踏切事故は、平成27年、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。

#### 《県内における踏切交通事故の年次推移》

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	3	3	0	1	4	1
負傷者数(人)	5	3	0	0	2	2
死者数(人)	0	0	0	1	2	0

### 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

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車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取り締まりを関係機関に働きかけます。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、関係機関・団体と連携を図り、交通安全意識の向上と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に努めます。

さらに、学校等においては、踏切の通過方法等の交通安全教育を引き続き推進します。