

第11次

郡山市交通安全計画(案)



セーフコミュニティ郡山

郡山市は、2018年2月2日 国際認証取得

県内初、国内で15番目、世界で391番目

令和4年〇月

郡山市交通安全対策会議

はじめに

郡山市交通安全対策会議は、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、「郡山市交通安全計画」を策定し、市及び関係団体等が一体となった各種交通安全施策の実施に努めてきたところです。

平成28(2016)年度から令和2(2020)年度までを計画期間とする第10次郡山市交通安全計画において、「令和2(2020)年までに年間の死者数3人以下、年間の死傷者数800人以下とする」ことを目指しておりましたが、令和2年には死者数9人、死傷者数828人であり、目標を達成することは出来ませんでした。

このように、依然として多くの市民が交通事故で負傷するなど憂慮すべき状況となっております。

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、市、関係団体だけでなく、市民の皆さんとともに取り組まなければならない重要な課題です。そのためには、交通安全対策全般にわたる計画を定め、これに基づいて諸施策を積極的に推進していく必要があります。

第11次郡山市交通安全計画は、このような視点から、令和3(2021)年度から7(2025)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。

この計画を、交通安全対策の共有する指針として、交通事故のない、安全で安心して暮らせる郡山市を目指してまいりますので関係機関・団体はもとより市民一人ひとりの御理解と御協力をお願いいたします。

令和4年〇月

郡山市交通安全対策会議会長

郡山市長 品川 萬里

目 次

計画の趣旨	1
計画の基本理念	3
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通安全についての目標	6
第1 道路交通事故の現状と展望	6
第2 交通安全計画における目標	7
第3 セーフコミュニティ活動の推進	9
第2節 道路交通の安全についての対策	10
第1 対策の重点	10
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	11
2 道路横断中の交通事故防止	13
3 自転車の安全利用	14
4 シートベルトの着用の徹底	15
5 悪質危険運転の根絶	17
6 交通安全意識の向上	18
第2 分野別の施策	20
1 道路交通環境の整備	20
2 交通安全思想の普及徹底	35
3 安全運転の確保	41
4 道路交通秩序の維持	42
5 救助・救急活動の充実	44
6 被害者支援の充実と推進	46
第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全	48
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	48
第1 鉄道事故・踏切事故の現状	48
第2 交通安全計画における目標	48
第2節 鉄道事故及び踏切事故の対策	49
第1 鉄道交通の安全対策	49
1 鉄道施設等に影響を与える道路施設等の安全性の確保	49
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	49
3 救助・救急活動の充実	49
4 被害者支援の推進	49
第2 踏切道における交通の安全対策	50

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	・・・ 50
2	踏切道の統廃合の促進	・・・ 50
3	その他踏切の交通の安全と円滑化を図るための措置	・・・ 50
第3章	計画の推進	・・・ 52
1	推進体制	・・・ 52
資料1	第11次郡山市交通安全計画の各種施策	・・・ 54
資料2	第11次郡山市交通安全計画各種施策の実施に係る連携	・・・ 55
資料3	郡山市交通安全計画の推移	・・・ 56
コラム1	・・・	19
コラム2	・・・	34
コラム3	・・・	40
コラム4	・・・	47

計画の趣旨

1 計画策定の趣旨

郡山市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づくものであり、関係機関、団体等が協力し合いながら、市民共通の願いである交通事故ゼロを目指し、様々な対策を実施するための基本計画です。

これまで時代の変化に対応しながら策定を重ね、多くの方々のご尽力により、交通事故防止の様々な活動が継続的に行われてきました。

この結果、交通事故による死傷者数は年々減少し続けているが、第 10 次交通安全計画の最終年となった令和 2 年においては、交通事故件数 679 件、死者数 9 人、死傷者数 828 人であり、「年間の死者数 3 人以下、年間の死傷者数 800 人以下とする」という目標を達成することは出来ませんでした。

このように、市民共通の願いである交通事故ゼロに向けて、引き続き更なる取組が必要で

本市では、令和 3 年 3 月に策定した郡山市まちづくり基本指針（あすまちこおりやま）において、本市全体の将来都市構想の実現に向けて 5 つの政策大綱の一つに「暮らしやすいまちの未来」を据え、その施策「誰もが安心して快適に暮らせるまち」において、交通安全を推進しています。

また、「けがや事故は原因を究明し、対策することで予防できる。」という基本理念のもと、団体、機関、市民、行政が分野の垣根を越えた協働により予防活動を行う「セーフコミュニティ^{*}」を推進しており、交通安全対策を重点分野の一つに位置づけ、けがや事故のデータ分析結果を活かした交通安全活動に取り組んでいます。

国際的にも、2030 年までの国際目標である「SDGs^{*}」のターゲット 3.6 に規定しているとおり道路交通事故による死傷者を半減させるため、交通に関わるすべての人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常に持ち、交通ルールを守り、マナーを向上させる必要があり、そのためには、市民一人ひとりが交通事故防止に取り

^{*} セーフコミュニティ:スウェーデンの国際 NGO 組織であるセーフコミュニティ認証センターが管理する国際認証制度であり、「生活の安全と安心を脅かすけがや事故は、原因を究明することで予防することができる」という理念のもと、地域の実情をデータを用いて客観的に評価し、地域住民、団体・組織、機関、行政等が協働により「安心して生活できる安全なまちづくり」に取り組む活動を行っている地域のこと。郡山市は、2018 年 2 月 2 日にセーフコミュニティ国際認証取得。

^{*} SDGs: 2015 年 9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された 2016 年から 2030 年までの国際目標であり、貧困、教育、気候変動、産業やジェンダーなど、17 のゴールとそれぞれの下により具体的な 169 項目のターゲットで構成される。郡山市は、SDGs 達成に向け先導的に取り組む自治体として 2019 年 7 月に内閣府から「SDGs 未来都市」に選定されている。

組む必要があります。

このような取組を一過性のものではなく継続可能なものとし、究極の目標である交通事故ゼロを目指し、全市を挙げて交通事故防止を図るための計画がこの第11次郡山市交通安全計画です。

2 計画の期間等

この計画は、令和3（2021）年度を初年度とし、令和7（2025）年度を目標年度とする5か年計画です。

3 計画の特徴

交通安全対策推進の指針となる計画

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、国、県、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

交通事故のない安全で安心して暮らせる郡山市を目指して、本計画を推進するに当たり、以下の5項目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。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として年間 800 人以上の方々が交通事故に遭っている現状を踏まえ、更なる対策の実施が必要です。人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきで、その実現のためには、市民一人ひとりが相互理解と思いやりを持って行動する交通社会の構築を図っていくことが必要です。

併せて、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等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。さらに、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。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すべきと考えます。

また、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通機関や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくモビリティ・マネジメントの推進を図ることも重要です。鉄道交通については、人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できるなど市民生活に欠くことのできない交通手段ですが、ひとたび事故が起これば、多数の方が被害にあう可能性があることから、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、各種の安全対策を推進していく必要があります。

高齢化社会の進展や、DX化による新しいモビリティ社会、さらには誰一人取り残さない SDGs の目標達成など国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、気候変動対応型の持続可能な社会の構築に向け地震や水害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行いながら進めていきます。

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。

すべての交通の分野で、「団塊の世代」が75歳に到達する2025年問題を踏まえ、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

地域社会のきずなを強め、「自助・共助・公助」を基本とした公民連携により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、地域で多くの人々が支え合う運動を推進します。

また、セーフコミュニティ活動により、市民一人ひとりが参加できる活動、個人でも実施できる活動を推進します。

4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進

セーフコミュニティ活動における交通事故のデータ分析結果を活用し、地域で活動する様々な活動主体や市等が、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組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、こおりやま広域連携中枢都市圏（こおりやま広域圏）を含め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、市民等が、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、情報を適切にわ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。

【計画の基本的理念】

基本的な視点	基本理念	
SDGsの推進 DX化の推進 気候変動の対応	① 交通事故のない社会を目指して	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰一人取り残さないSDGsの目標達成 ・ DX化による新しいモビリティ社会の推進 ・ 気候変動対応型の持続可能な社会の構築
2025年問題 2040年問題	② 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2025年問題、2040年問題を踏まえ、高齢になっても安全に安心して移動できる社会の構築
自助・共助・公助	③ 市民参加の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自助・共助・公助を基本とした公民連携による交通安全活動の推進
こおりやま広域圏 セーフコミュニティ活動の推進	④ 関係機関・団体相互の連携協力の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ こおりやま広域圏を含め様々な活動主体との連携・協力、セーフコミュニティ活動の推進
コロナウイルスの対応	⑤ 効果的・効率的な対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報を適切にわかりやすく提供 ・ コロナ禍における交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視

第1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と展望

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和47年に過去最悪の43人を数えましたが、その後、減少傾向が続き、最近10年間は15人以下で推移しています。

また、交通事故件数と傷者数は、平成13年に交通事故件数3,515件、傷者数4,282人と過去最悪を記録しましたが、平成14年以降は、減少傾向となりました。平成24年及び平成29年には前年を上回ったものの、その後は、交通事故件数、傷者数ともに再び減少しております。

しかしながら、第10次交通安全計画の最終年である令和2年には交通事故件数679件、死者数9人、死傷者数828人となり、「令和2年までに年間の死者数3人以下、年間の死傷者数800人以下とする」という目標を達成することができませんでした。

本市は、高速交通網が整備された交通の要衝であるため、他市町村からの車両の流入が多く、また、市内の車両台数も多いことから、県内でも交通量の多い地域となっており、これに伴い、県内の交通事故の約20%が本市で発生し、依然として悲惨な交通事故があとを絶たず、未だ年間800人以上の方々が交通事故に遭っており、高齢化社会の進展による高齢化率の増加や、運転免許人口における高齢者の割合の増加に伴い、高齢者が関与する交通事故の増加も予想されることから、今後は、更なる交通安全対策を強力に推進していく必要があります。

市内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。

(令和2年中に発生した郡山市内の交通事故)

- (1) 65歳以上の高齢者の死者は7人で全死者数9名の70%以上を占めており、令和元年の33.3%から大きく上昇しており、依然として高水準で推移しています。
- (2) 夜間の事故による死者は5人で、全死者数の50%以上を占めています。
- (3) 歩行中の事故による死者は5人で、全死者の50%以上を占めており、そのうち3人は道路横断中の事故で全死者数の30パーセント以上を占めています。

第2 交通安全計画における目標

【数値目標】

令和7年まで

年間の24時間死者数

5人以下

年間の交通事故重傷者数

70人以下

年間の死傷者数

570人以下

交通事故のない社会を実現することが目指す目標ですが、中期的には「令和7年までに年間の24時間死者数を5人以下とする」ことを目指します。

もとより、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少ですが、今後は、重傷者が発生する交通事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、重傷者に関する目標を設定し「令和7年までに重傷者数を70人以下にする」ことを目指します。

加えて、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「令和7年までに年間死傷者数を570人以下とする」ことを目指します。

目標値の考え方：死者数→現状値の約半数

重傷者数→死傷者数の増減率平均より算出

死傷者数→過去5年間の増減率平均（10%）より算出

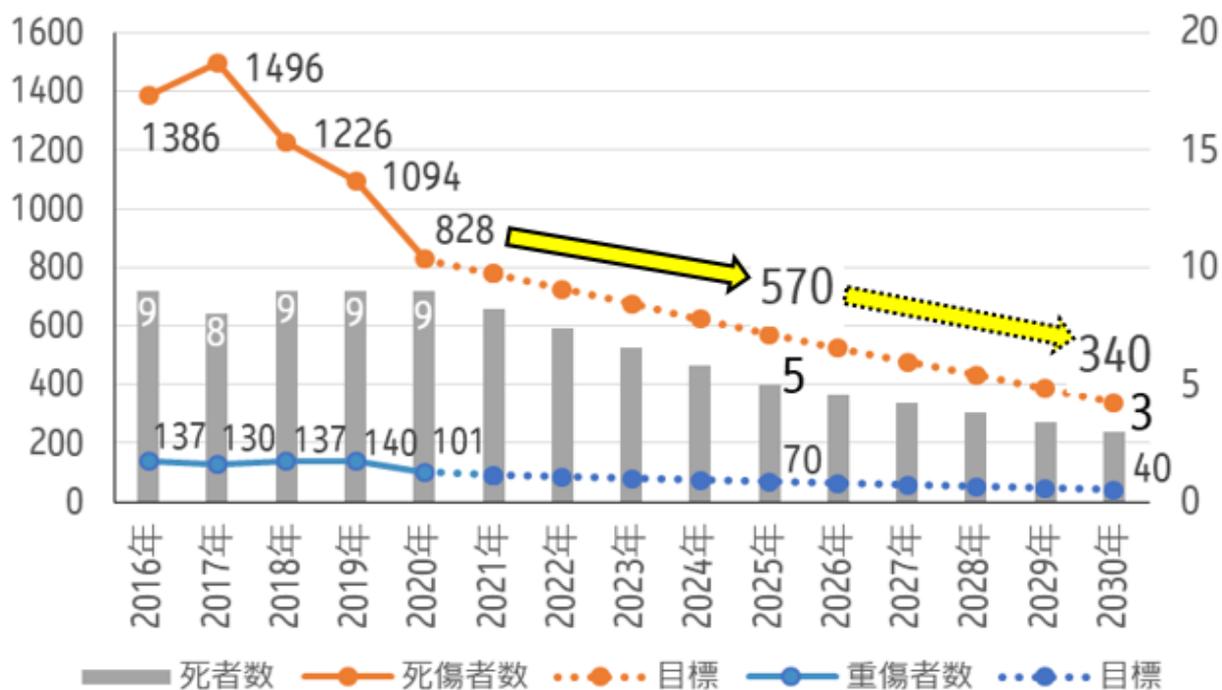
※令和12（2030）年目標からのバックキャスト

郡山市内の交通事故発生状況

1. 交通事故件数、死者数、傷者数（郡山市・福島県）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
郡山市	事故件数	1,128	1,190	1,008	920	679
	死者数	9	8	9	9	9
	傷者数	1,377	1,488	1,217	1,085	819
福島県	事故件数	5,802	5,588	4,592	3,919	3,266
	死者数	90	68	75	61	57
	傷者数	7,112	6,710	5,482	4,683	3,857

【郡山市の目標（2025年までに）】



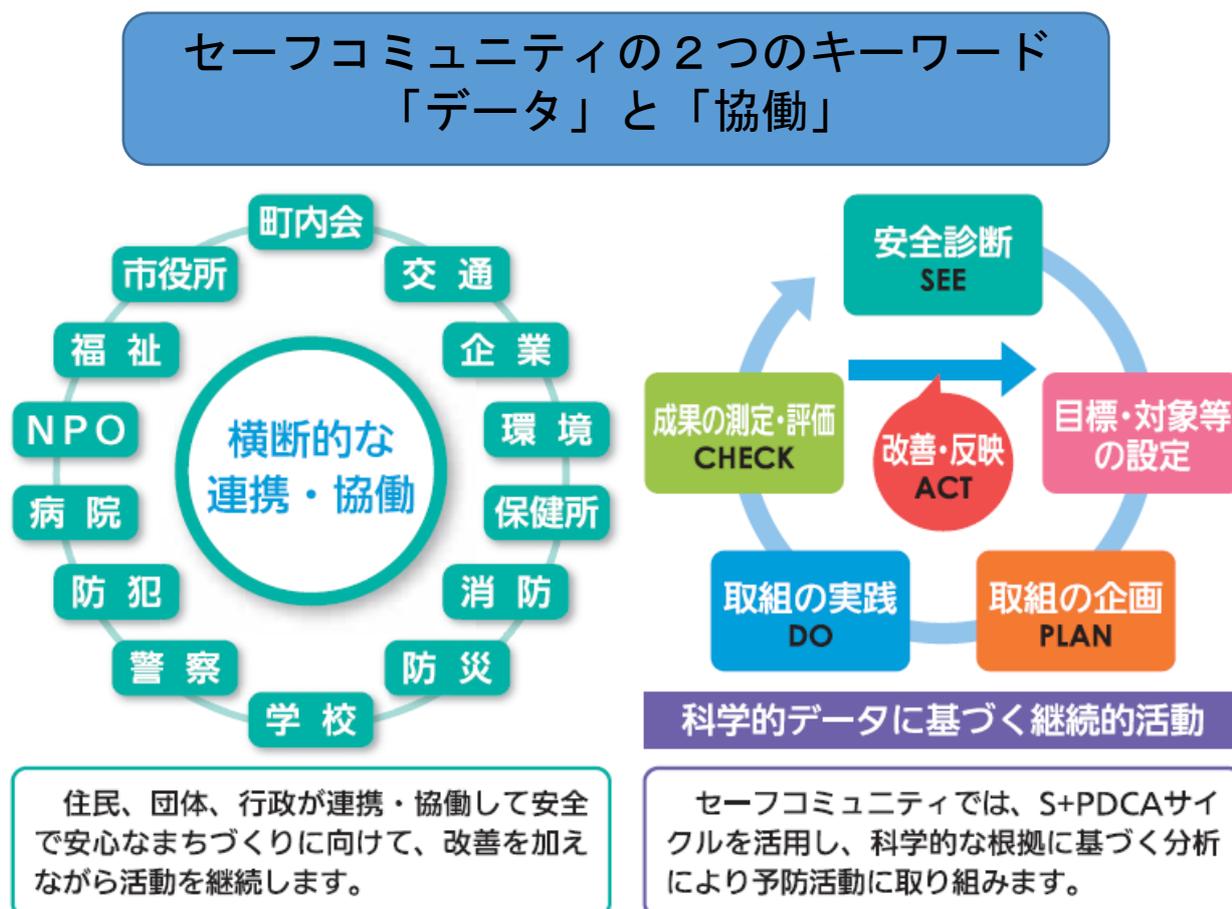
第3 セーフコミュニティ活動の推進

セーフコミュニティとは、WHO(世界保健機関)地域安全推進協働センターによって始められた認証制度であり、「生活の安全と安心を脅かすけがや事故は、原因を究明することで予防することができる」という理念のもと、地域の実情をデータを用いて客観的に評価し、地域住民、団体・組織、機関、行政等が協働により「安心して生活できる安全なまちづくり」に取り組む活動を行っている地域のことをいいます。

現在、本市では、セーフコミュニティを推進するため「セーフコミュニティ推進協議会」を設置し、交通安全を重点分野のひとつとして位置付け、交通安全対策委員会を立ち上げています。(郡山市は2018年2月2日セーフコミュニティ国際認証取得)

交通安全対策委員会では、「横断的な協働・連携」と「科学的データに基づく継続的活動」を活かし、交通事故のデータ分析等を行い、交通事故を無くすための対策を検討しております。

本市では、「市民参加の推進」、「関係機関の連携」、「効果的な対策の推進」といった交通安全計画の理念と一致する、セーフコミュニティ活動を積極的に推進します。

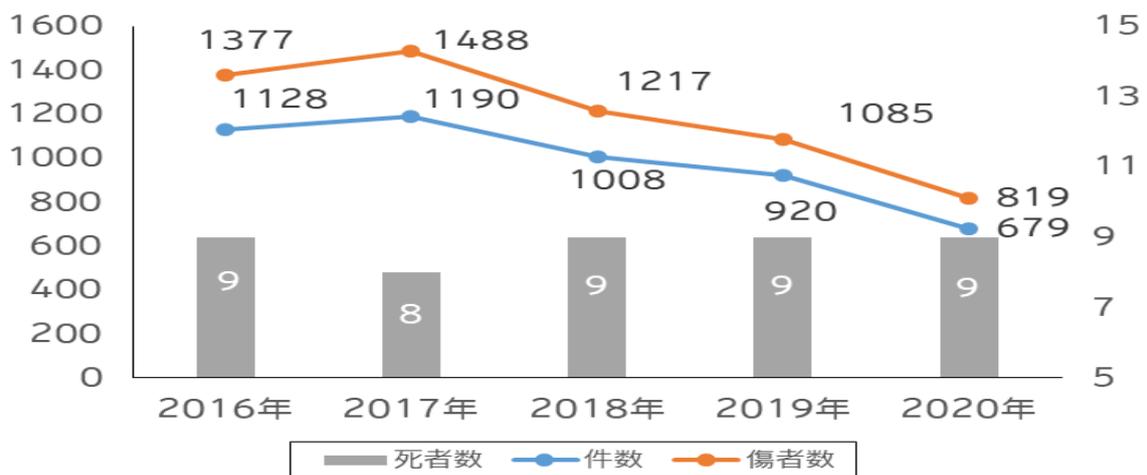


第2節 道路交通の安全についての対策

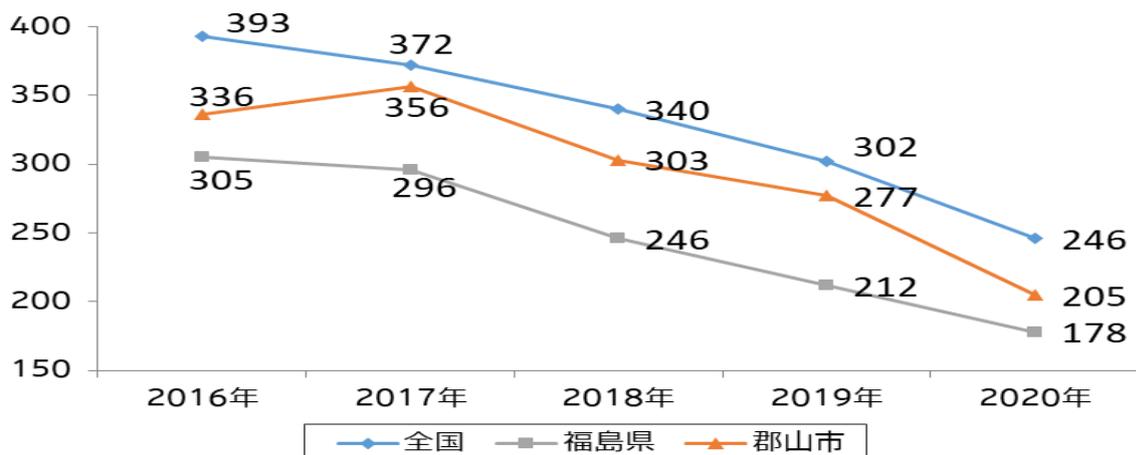
第1 対策の重点

- 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

【郡山市の交通事故発生状況】



【交通事故の発生推移状況】



全体的に減少傾向が続いているものの、人口10万人あたりの交通事故発生件数では県平均を上回った状態が続いている。

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、85,513人、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は26.6%となっていますが、本計画の終了年次である令和7年には、高齢者の人口は98,789人、高齢化率は30.7%と推計されています。そして、本市において交通事故の犠牲となる方の約半数以上が高齢者となっています。死亡事故の状況を見ると、歩行中及び自動車運転中の事故が多くなっています。

また、令和2年においては交通事故で亡くなった高齢者7人のうち、約5割の4人の方は夜間の歩行中に事故に遭っています。

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夜光反射材を身につけるよう呼びかける、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。

本市は、高齢者の交通事故死者の占める割合が非常に高いこと、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。

このため、高齢者の様々な活動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進するとともに、高齢者に対する交通安全活動や乗合タクシーなどのデマンド交通を一層充実させることが重要です。

また、最近、全国的に高齢者の運転による交通事故が問題となっていることから、交通事故防止対策が必要であり、対策のひとつとして運転免許証の返納を促し、自主返納した高齢者に対する支援を推進します。

(2) 子どもの交通事故防止

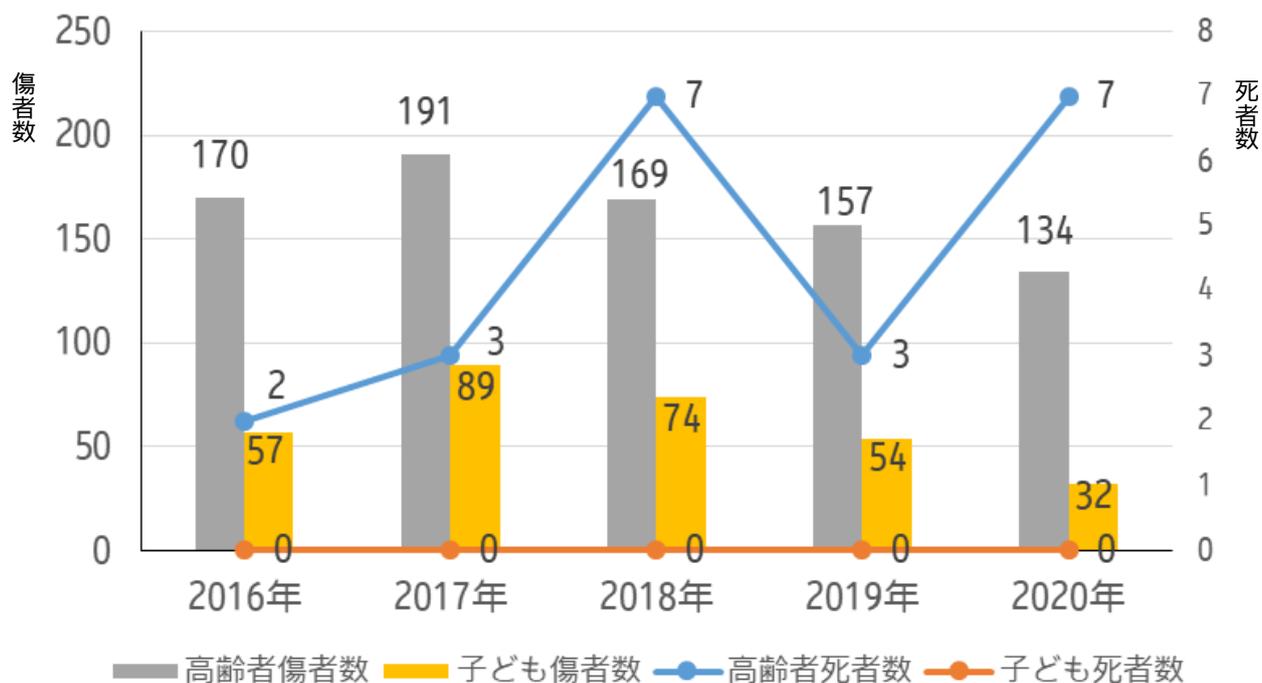
次に、本市において、交通事故でけがをした子どもの数は年々減少していますが、依然として多くの子どもが交通事故に遭っています。

このため、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。

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防止対策が求められます。

【高齢者と子どもの交通事故死者数及び傷者数の推移】



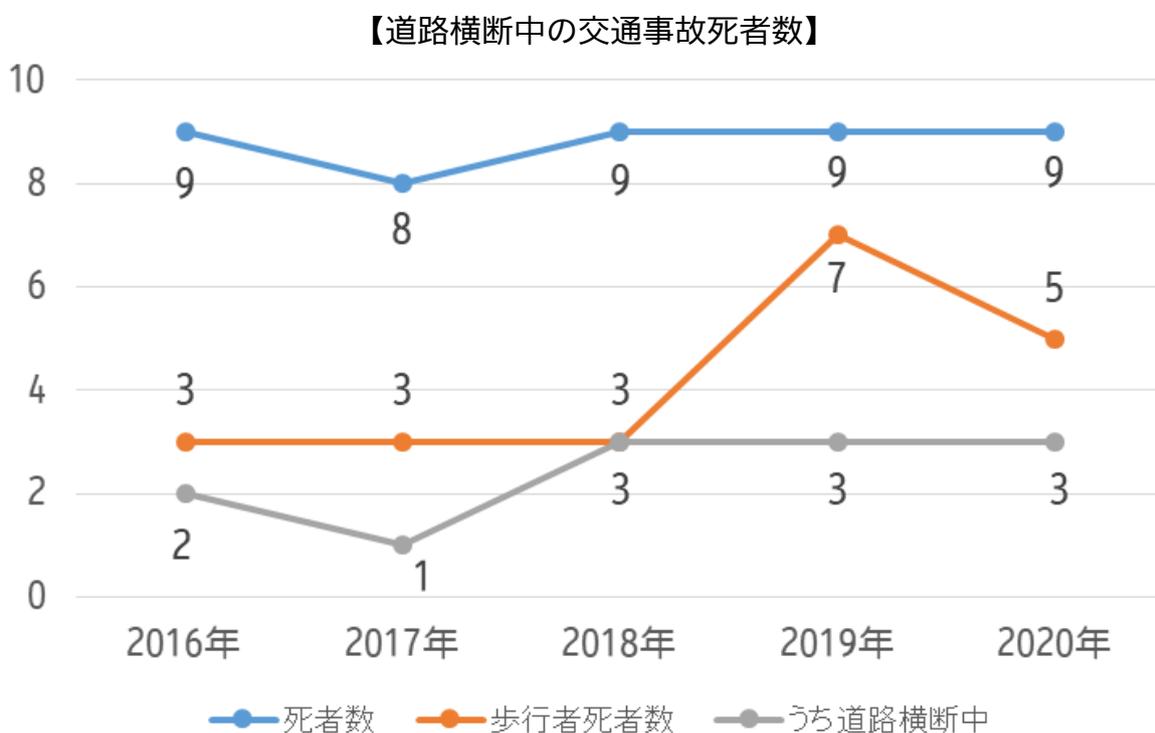
65歳以上の高齢者の死者数は7人（市内全死者数9人の70%以上）

こどもの交通事故傷者数は32人※死者なし（市内全傷者数819人の4%）

2 道路横断中の交通事故防止

令和2年の交通事故死者数9人のうち3人は道路横断中の事故です。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。



道路横断中の死者は3人（市内全死者数9の30%以上）

3 自転車の安全利用

自転車は通勤や通学、買い物など、子どもから高齢者まで気軽に利用され、生活に密着した交通手段となっていますが、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。

本市の令和2年の自転車事故は、死者0人、傷者104人となっています。

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。

◆ 自転車運転者講習制度について

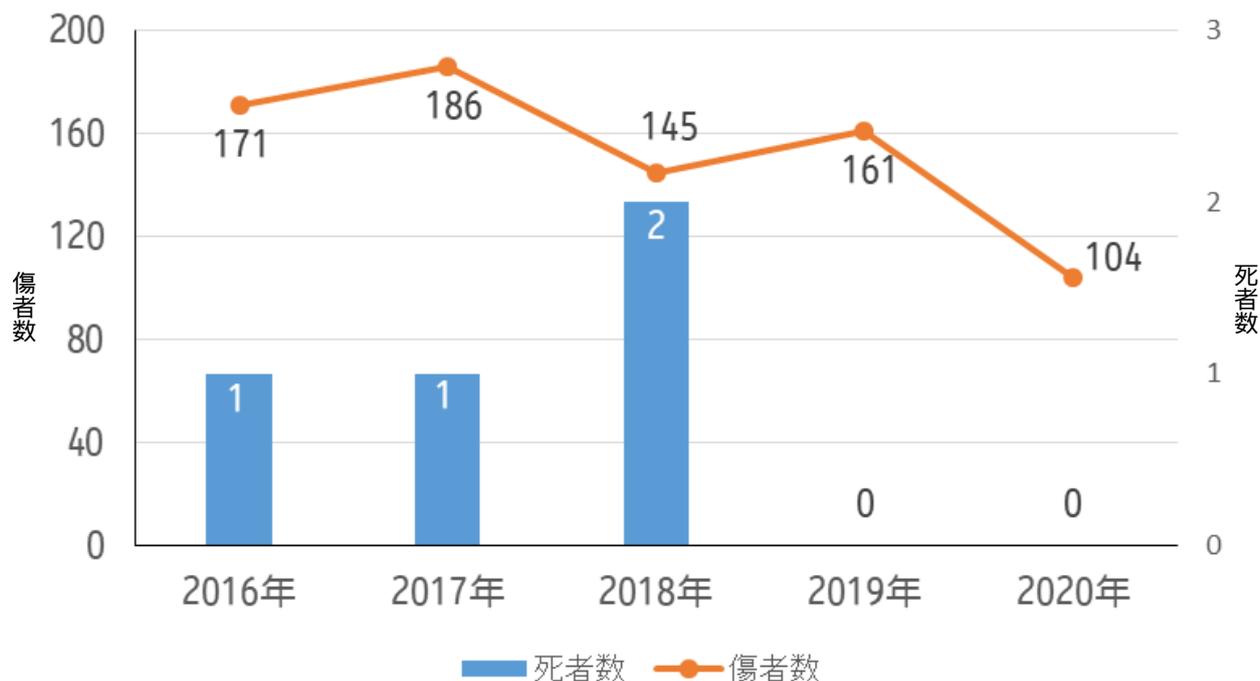
平成27年6月1日、道路交通法の改正に伴い、自転車運転者講習制度が施行されました。

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

【自転車事故死者数及び傷者数の推移】



自転車事故の傷者数は 104 人※死者なし（市内全傷者数 819 人の 13%）
（県内自転車事故全傷者数 349 人の 30%）

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、後部座席すべ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、すべ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%、高速道でも 81.2%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%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。

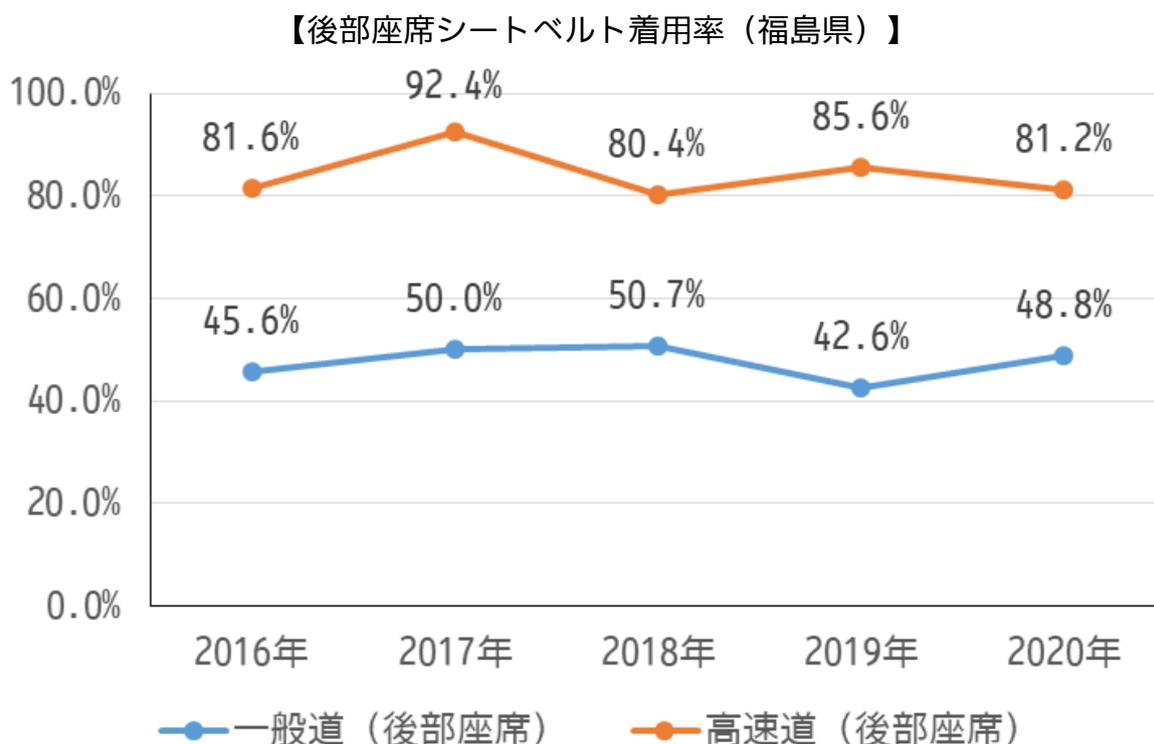
これは、非常に大きな問題であり、大切な命を守るためにシートベルトやチャイルドシートを着用するよう周知徹底することが極めて重要ですが、後部座席シートベルトの着用は、平成20年に後部座席のシートベルトの着用も義務化されていますが、未だに

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。

そのためにも、関係機関・団体等と連携して、あらゆる機会・媒体を通じた着用徹底の啓発活動を展開するとともに、教育活動を通じて、学童期からシートベルトの重要性を理解してもらおう等、より実践的な活動を展開していく必要があります。

○ シートベルトの着用状況（令和2年）

	福島県	全国平均
・一般道（運転席）	98.9%（対前年 + 0.1ポイント）	99.0%
・一般道（助手席）	97.7%（対前年 + 3.0ポイント）	96.5%
・一般道（後部座席）	48.8%（対前年 + 6.2ポイント）	39.2%
・高速道（運転席）	99.9%（対前年 △ 0.1ポイント）	99.7%
・高速道（助手席）	99.1%（対前年 △ 0.3ポイント）	98.5%
・高速道（後部座席）	81.2%（対前年 △ 4.4ポイント）	75.8%

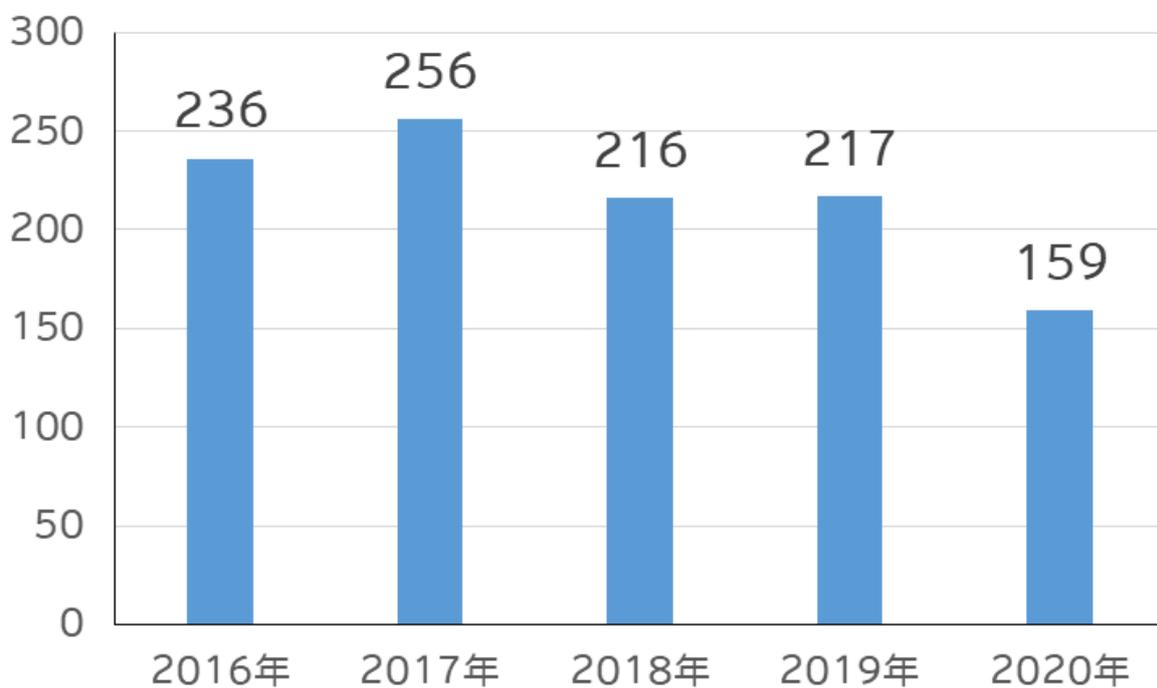


県内後部座席シートベルト着用率は 48.8%（運転席 98.9%、助手席 97.7%）
 ※高速道路での後部座席シートベルト着用率は 81.2%

5 悪質危険運転の根絶

交通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、市民から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てまいります。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て取組を推進してまいります。

【悪質違反による交通事故発生件数】



悪質違反の交通事故発生件数は 159 件（市内交通事故発生件数 679 件の 23%）

※悪質違反：信号無視、酒酔い等

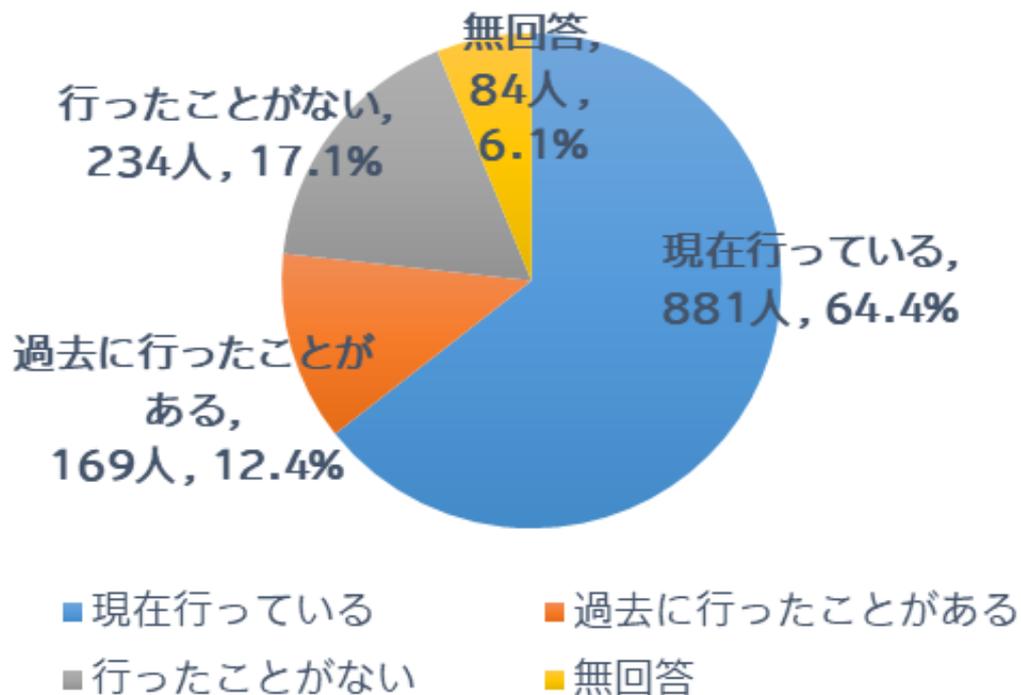
6 交通安全意識の向上

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、交通事故にあ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、セーフコミュニティ推進協議会の交通安全対策委員会において作成する交通事故多発地点マップの活用など、新たな視点からの情報提供を行うことにより、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、住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住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。

【交通安全活動の取組を行っている人の割合】



交通安全活動を行っている人の割合は 64.4% (2020 年度セーフコミュニティ市民意識調査)

コラム 1

コロナ蔓延下のE Rから

郡山市は県内でもコロナ陽性者数が多く、各病院は感染対策に多大な労力をとられております。高熱の患者さんが1人搬送されてくれば、以前よりも遥かに多くのマンパワーと場所、物品を使って治療に当たります。このため同時に数多くの患者さんに対応することが出来ず、救急車を呼んでも長時間にわたって収容先が決まらないことも増えてきました。首都圏では重症患者さんが救急車を呼んでも、収容する病院が半日以上も見つからないことも珍しくなくなりました。もとより首都圏に比べて医療のマンパワーが少ない東北地方では、コロナ対応と通常診療の両立が困難となることは自明の理です。突然の脳卒中や心臓発作を簡単に予防することはできませんが、突然の怪我を予防することは出来るはずです。少なくとも、車に乗るときは必ずシートベルトを着用してください。運転席・助手席は勿論のこと、後部席でも必ずシートベルトを着用しましょう。ベルトは緩みなく、しっかりと肩と腰（骨盤の部分）にかけてください。救急医療の現場からの切なるお願いです。

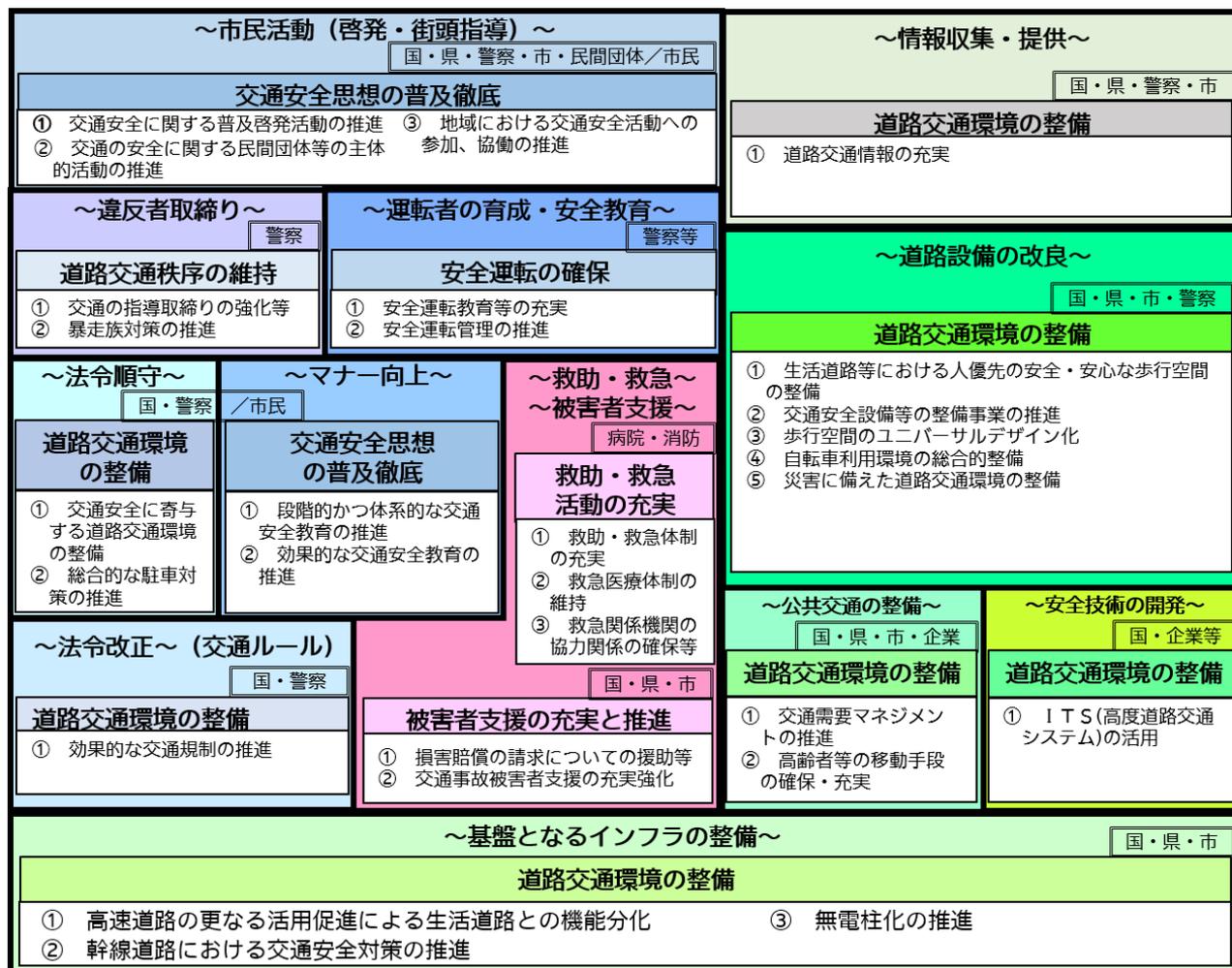
太田西ノ内病院 救命救急センター所長 篠原一彰



全席でシートベルトを
正しく着用しよう!!

第2 分野別の施策

【分野別施策の構造イメージ】



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

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、国、県、市、市民等が連携し、通過交通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) 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^{*}」整備を引き続き推進するとともに、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わかりやすい道路標識・道路標示や信号灯器の

* ゾーン 30：小学校の通学路や住宅街等において、区域(ゾーン)を定めて最高速度 30 km/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。

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流円滑化対策を実施します。

(イ) 「高齢者、障害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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を図ります。また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・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、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、市民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

郡山市通学路交通安全推進協議会による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、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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、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。

高校、中学に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、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、押しボタン式信号機・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

^{*} 光ビーコン：詳細は、P33 参照。

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図ります。
- (エ) 視覚障害者誘導用ブロック、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についても、関係機関と連携し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

幹線道路のうち、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される幹線道路から、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 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

- (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見等を参考にしながら選定します。
- (イ) 市民に対し、SNS 等も活用しながら、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 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、集中的な事故抑止対策を実施し、事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化等の対策を推進します。

ウ 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。

エ 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害が発生した場合は、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。

オ 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。

カ 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」「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進め、安全で円滑な道路交通を確保します。

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系

統的な整備を行うとともに、福島県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策^{*}を推進します。

キ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅等の改築事業、道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

(ア) 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、事故要因の分析を行い、中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施します。

(イ) 道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤーロープの設置を推進します。

(ウ) 逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産官学が連携した新しい技術として、錯覚効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施します。また、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進します。

(エ) 事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(オ) 走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

ク 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、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

^{*} マルチモーダル施策：複数の交通機関の連携を通じて利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系のこと。

差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。

また、侵入速度の低下等による交通事故防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

(オ) 交通混雑が著しい鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を推進します。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進します。

ケ 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

(イ) 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推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

(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、歩行空間のユニバーサルデザイン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、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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、比較的遮断時間の長い踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

エ ITS^{*}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・高度化を図ります。

(ア) 複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図ります。

(イ) 光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム(UTMS^{*})を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により道路交通情報の提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全総点検を積極的に推進するとともに、住民からのご意見箱としての「標識 BOX」及び「信号機 BOX」、国土交通省で設置する「道の相談室」等を活用して道路交通環境の整備に反映します。

(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、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定した上で、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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩

* ITS : Intelligent Transport Systems 詳細は、P33 参照。

* UTMS : Universal Traffic Management Systems 詳細は、P33 参照。

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。

(7) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のユニバーサルデザイン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、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

ア 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・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

イ 速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

ウ 駐車規制については、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、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

エ 信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

オ 福島県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行います。

(9) 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を推進します。また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を

混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

さらに、自転車の活用方策を検討するとともに、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車普及などのソフト施策を積極的に推進します。

イ 道路及び駅前広場等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。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における道路においては、違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等により、違法駐車を防止する取組を推進します。

(10) ITSの活用

最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITS（高度道路交通システム）を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICS^{*}の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンを活用して新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS）を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到達時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS）を始めとするUTMSの整備を行うことによりITSを推進します。

エ ETC2.0の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで

^{*} VICS : Vehicle Information and Communication System 詳細は、P33 参照。

安全運転を支援します。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）の整備を推進します。

(11) 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

クルマから環境にやさしい通勤手段への転換を促す「エコ通勤」を推進するとともに、バス路線のない郊外部においては、デマンド型交通として乗合タクシーを導入するなど、交通環境の整備や、鉄道、バス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、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促進し、交通結節機能を強化します。

イ 貨物自動車利用の効率化

共同配送による貨物自動車の積載効率の向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進します。

(12) 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、豪雨・豪雪時等においても、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。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

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。

また、災害発生時には、道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進します。

(13) 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メリハリを付けた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、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する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。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

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、地域の駐車管理構想を見直し、町内会、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、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、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。

(14) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図ります。

イ ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICISの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の安全と円滑化を推進します。

ウ わかりやすい道路交通環境の確保

利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(15) 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。

また、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図ります。

(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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ ICTを活用した安全の確保

スマートフォンやタブレット端末などを活用し、道路の破損や道路照明・防犯灯の故障などを、現場写真を撮影・投稿し、情報を寄せてもらうシステム「ココナビこおりやま」の活用を推進します。

寄せられた情報を基に現地を調査し、早急に修繕や補修などを実施し、安全の確保に努めます。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、地域子育て支援センター等の活用を推進公立の小学校、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、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。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示やラジオ、SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除の見通し等を情報提供します。

○光ビーコン

光を用いて車載機との双方向通信を行うもので、車両の存在を感知する車両感知器としての機能も持っている。光ビーコンの下を車両が通過すると、最新の交通情報が車載機に送信される。通常、交差点の出口側の車線ごとに設置しているもの。

○ITS (Intelligent Transport Systems)

情報通信技術等を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決をはかる新しい交通システム。渋滞情報と連動した高度なナビゲーションシステム(VICS)や、自動料金収受システム(ETC)など、いくつかの要素技術からなる。

○UTMS (Universal Traffic Management System)

情報通信技術等を利用して交通信号制御や交通情報提供をしたり、交通規制を適切に運用し、安全、円滑にして人と環境に優しい交通社会の実現に貢献するもの。

○VICS (Vehicle Information and Communication System)

道路交通情報通信システム。道路わきに設置された発信機を経由し、VICSセンターから送られてきた自分の車の位置、渋滞、事故、駐車場の混雑状況などに関するさまざまな情報を、専用の受信機を利用して走行中の車のカーナビ画面に表示する情報通信システム。

生活道路の交通安全対策について

2021年6月、千葉県八街市で児童が死傷する痛ましい交通事故が発生したことは記憶に新しいかと思えます。

日本と諸外国の交通事故死者数を比較すると、日本は、自動車乗車中が少ないのに対し、歩行中や自転車乗車中が多い状況です。また、交通事故による死者のおよそ半数が身近な道路で発生していることから、生活道路の交通安全対策の推進が強く求められています。

郡山市内においては、神明・桃見台地区で生活道路対策が行われ、芳山小学校の東側には、車両の速度を抑制するため、狭さくやシケインなどが整備されています。

令和3年度からは、新たな施策として、国土交通省と警察庁が連携しながら、最高速度30km/hの区域規制と、物理的デバイス（ハンプ、狭さく等）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を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路の安全対策の更なる推進を図ることとしています。

なお、国土交通省では、生活道路対策エリアにおける技術的支援として、可搬型ハンプの貸し出しや、ETC2.0データを活用した、交通分析結果の提供などを行っております。生活道路の交通安全対策を検討し、取組を進める際には、是非、郡山国道事務所まで、ご相談ください。

国土交通省東北地方整備局

郡山国道事務所 副所長 佐藤 幸喜



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、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。

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。

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。

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。

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た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

高齢者に対する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。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の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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの特性、危険の予測と回避等について理解させるなど、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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や特性に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

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、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、市民運動として市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、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や歩きながらスマートフォン等を操作する「歩きスマホ」は注意力が散漫となり事故につながる大変危険な行為であることから、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。

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、すべ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 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、事業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支援するため、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、交通情報板等を活用するなどして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。

(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、交通事故の概要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。

(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。

(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、企業等と市民が横断的な連携・協働を密にしたセーフコミュニティ活動を推進するとともに、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、市民の参加・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。

交通安全スローガンについて

日本の交通安全標語は、大正 8 年～9 年頃、東京のタクシー会社で安全運転のための標語を募集したとことが始まりといわれています。

このとき第 1 位となったのが

「留守にさんすな手に持つラッパ フートペダルと耳と目と」
という作品で、これが、日本の交通安全標語の第 1 号といわれています。

意味は、「おろそかにしてはいけないよ、クラクション、アクセル、ブレーキ、耳と目」とのことです。

現在の交通安全スローガンは、昭和 40 年に全日本交通安全協会が募集し、昭和 41 年の春の交通安全運動に年間スローガンとして使用したのが最初となります。

その後、各自治体や企業等で独自にスローガンを募集するなどして、交通安全活動に活用しています。

現在、本県で使われている交通安全年間スローガンは、
「わたります 止まるやさしさ ありがとう」
で、昨年県民の皆さんから募集した作品です。

歩行者の目線で横断歩行者の保護を訴えるスローガンとなっています。

横断歩道上での歩行者保護は、みんなで守らなければならない交通ルールです。交通ルールを守り、交通事故をなくしていきましょう。

福島県郡山警察署交通第一課長 根本 雄太郎



3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

免許を取得しようとする者に対する取得時講習について、法定講習として定められた内容のほか、市内の交通事故実態等の分析結果を取り入れるなど講習内容の充実に努めます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

ウ 妨害運転等の悪質危険な運転手に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する講習会等の充実

高齢者講習の効果的実施に努め、特に、高齢者講習においては、運転技術に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努めます。

(イ) 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。

(ウ) 高齢者の運転免許証自主返納に対する支援

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、関係機関や団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知や、バス・タクシー利用券の交付等により公共交通機関であるバス・鉄道・タクシーなどの利用促進を図ると共に、運転免許証を自主返納した者に対する支援を推進します。

オ 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

後部座席を含めたすべての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等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。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、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、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

4 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、スマートフォンの画面を注視したり携帯電話で通話したりしながらなどの「ながら運転」や無免許運転、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、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を推進します。

また、引き続き、高齢者、障がい者、子ども等の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させます。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置を効果的に活用するとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努めます。

(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、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、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、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。

(2) 暴走族対策の推進

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

「福島県暴走族等根絶条例」の適正な運用を図るとともに、市民に対しても暴走族根絶の取組を呼び掛けます。

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、指導取締りを強化します。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

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。

また、県暴走族根絶対策会議及び各地区の暴走族根絶地区ネットワークのもとに、関係機関団体が連携し、全県的に暴走族の根絶に取り組みます。

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、全国的な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。

5 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、救助活動の円滑な実施を期します。

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促進します。

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の使用を含む）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保障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充実させるとともに、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。

*AED : Automated External Defibrillator

カ ドクターヘリによる救急業務の推進

消防防災ヘリコプター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、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

関係市町村等と、高速道路株式会社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所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、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関係市町村は、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（HELP[※]）や事故自動通報システム（ACN[※]）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）救急医療体制の維持

本市における救急医療体制は、初期救急としての郡山市休日・夜間救急センター及び在宅当番医制が整備され、また、入院が必要な患者を受け入れる二次救急として市内の病院が病院群輪番制及び小児病院群輪番制を運営し、さらに重篤な救急患者を受け入れる第三次救急としての救命救急センターが太田西ノ内病院に整備されており、この体制を維持します。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑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・協力関係の確保を促進します。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの運用を推進するほか、医師

※ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

※ ACN : Automatic Collision Notification

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。

6 被害者支援の充実と推進

(1) 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

(ア) 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。

(イ) ホームページや広報誌等の積極的な活用により交通事故相談活動の周知を図り、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

救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(2) 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支援事業への協力等

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への協力を図るとともに、本市においては、小・中学校に在学する交通遺児に対し、激励金を支給します。

イ 市民交通災害共済への加入促進

交通事故により被害を受けた市民を救済するための相互扶助制度である福島県市民交通災害共済への加入を促進し、加入率向上のため、町内会等の協力を得るとともに、各種広報媒体による周知徹底を図ります。

「ハンドルを握る」ということ

免許とは、一般には許されない事柄を特別に許可することをいい、運転免許は「自動車を安全に運転する技術と知識を持つ人に限って特別に運転が許可されたもの」と言えますが、そのような人でも交通事故を起こしてしまい、そのほとんどは運転者の不注意によるものです。

不注意とは、法令や社会規範により要求される注意義務を尽くさないことをいい、交通事故の根拠法令となる道路交通法には、信号や道路標識に従わなければならないことはもちろん、道路や交通の状況などに応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないことなど、実に多くの遵守事項（注意義務）が規定されているので、交通事故の原因は「運転者が道路交通法を遵守しなかったこと」と言うことができます。

交通事故を起こした運転者は責任を問われる立場に立ちますが、それは、運転者には一般には許されない自動車の運転が特別に許可されているからであり、注意義務が課せられているからです。

「ハンドルを握る」ということは、そういうことなのです。

福島県郡山北警察署交通課長 廣木 崇幸



第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

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

本市においては、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す必要があります。

なお、本市の鉄道事故及び踏切事故は、平成 28 年及び令和元年に、それぞれ踏切事故が1件発生しております。

第2 交通安全計画における目標

【数値目標】
踏切事故件数をゼロ

踏切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。

^{*} 鉄道事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故（踏切道以外の事故）、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいいます。

第2節 鉄道事故及び踏切事故の対策

第1 鉄道交通の安全対策

1 鉄道施設等に影響を与える道路施設等の安全性の確保

鉄道施設上に架設されている跨線橋等の道路施設は、地震や老朽化等による落橋やコンクリート片の落下などの事故が起こった場合に鉄道の安全性を脅かし、第三者被害を招くことにつながるため、平成28年12月に改正された道路法施行規則に基づいて跨線橋の計画的な点検や老朽化対策及び耐震化を促進し、防災対策の強化を図ります。

また、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識をわかりやすく、適確に提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させることとします。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

4 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専

門家の紹介等)等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第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

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促進します。

2 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、う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。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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3章 計画の推進

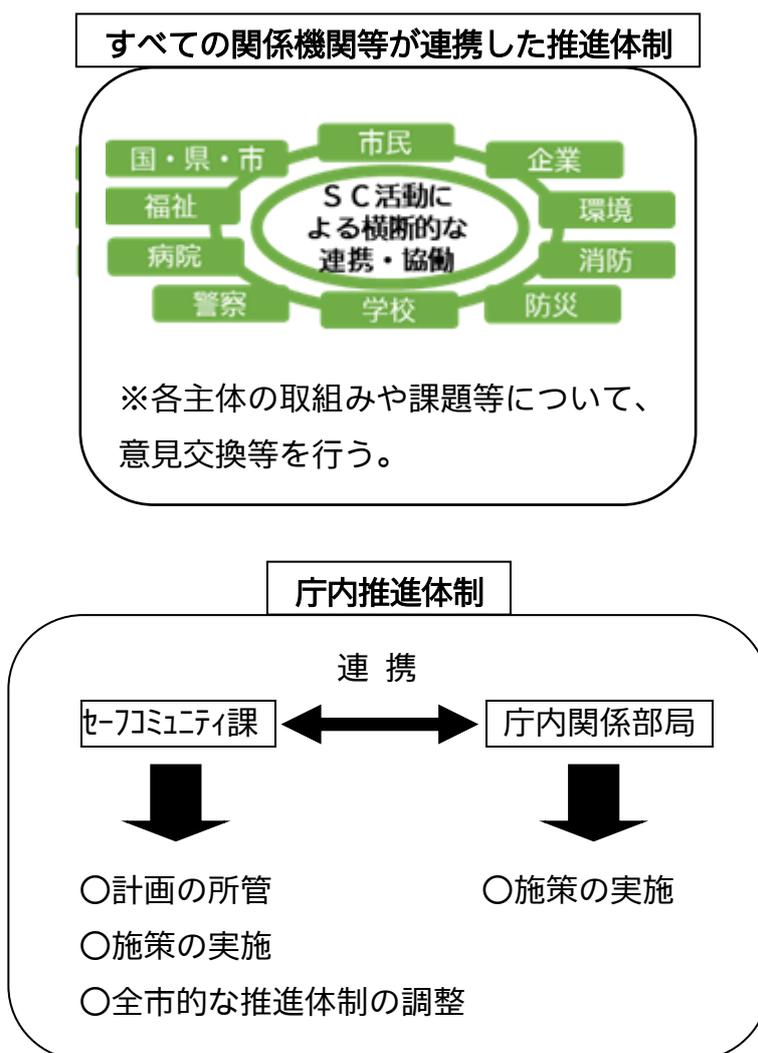
1 推進体制

(1) すべての関係機関等が連携した推進体制

本計画の着実な推進を図るためには、市民、国、県、市、関係機関・団体等が緊密な連携を図り、各主体の取組みや課題について、お互いに認識を深め、情報の共有や意見交換を行うとともに、市民の自主的な交通安全活動を推進します。

(2) 庁内推進体制

計画に盛り込まれた施策については、市が取り組むとされた事業等を着実に遂行するため、交通安全に関する施策を担う庁内関係部局における連携を図っていきます。



役割分担							
------	--	--	--	--	--	--	--

	国	県	警察	市	病院	企業	市民
市民活動	○ (啓発)	○ (啓発)	○ (啓発)	○ (啓発)	○ (参加)	○ (参加)	○ (参加)
運転者の育成			○				
違反者取締り			○				
マナー向上	○ (教育)		○ (教育)				○ (遵守)
法令順守	○ (規制)		○ (規制)				○ (遵守)
法令改正	○		○				
救助・救急		○		○	○		
被害者支援	○	○		○			
情報収集・提供	○	○	○	○			
道路整備の改良	○	○	○	○			
公共交通の整備	○	○		○		○	
安全技術の開発	○					○	
基盤インフラ整備	○	○		○			

資料

第11次郡山市交通安全計画の各種施策

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

	市 民	道路管理者 (国・県・市)	警 察	郡 山 市	教育委員会	救急医療	鉄道 (JR)	公共交通機関 (バス・タクシー等)	事業主 (雇用主)
施策1 道路交通環境の整備	・危険箇所等の通報	・ゾーン30の整備 ・通学路合同点検 ・バリアフリー化 ・自転車レーン、バスレーンの整備 ・災害に強い交通安全施設等の整備	・ゾーン30の整備 ・通学路合同点検 ・交通規制及び取締り	・ゾーン30の整備 ・通学路合同点検 ・放置自転車対策 ・地域公共交通計画の策定	・ゾーン30の整備 ・通学路合同点検		・シームレスな公共交通の実現 ・踏切道の改善	・危険箇所等の通報 ・公共交通利用促進(高齢者等)	・危険箇所等の通報 ・物流等の効率化
施策2 交通安全思想の普及徹底	・交通安全教室への参加 ・交通安全意識の向上 ・交通ルールとマナーの遵守 ・自転車用ヘルメットの着用 ・シートベルト(全席)、チャイルドシートの着用 ・夜光反射材の利用 ・自転車保険等への加入促進 ・エコドライブ、エコ通勤の推進	・道路標識、看板等による啓発活動 ・交通関係団体との連携	・交通安全教育の実施 ・「福島県自転車安全利用五則」の周知 ・シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 ・夜光反射材の利用促進 ・交通関係団体との連携 ・教育に必要な情報の提供 ・交通関係団体との連携	・交通安全教室の実施 ・「福島県自転車安全利用五則」の周知 ・シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 ・夜光反射材の利用促進 ・交通関係団体との連携 ・自転車保険等への加入促進 ・エコドライブ、エコ通勤の推進	・小中学生への交通安全教育の実施 ・自転車用ヘルメットの着用の徹底 ・自転車保険等への加入促進		・踏切事故防止キャンペーンの推進	・社員の交通安全教育の実施 ・シートベルト(全席)着用の徹底 ・エコドライブ、エコ通勤の推進	・社員の交通安全教育の実施 ・シートベルト(全席)着用の徹底 ・エコドライブ、エコ通勤の推進
施策3 安全運転の確保	・交通ルールとマナーの遵守 ・自転車用ヘルメットの着用 ・高齢者運転免許証自主返納	・適切な交通規制の実施 ・道路情報、交通状況の提供	・適切な交通規制の実施 ・高齢者講習の効果的な実施 ・安全運転業務管理の徹底 ・処分者講習での再教育による悪質危険運転特性の矯正	・職員の交通安全教育の実施 ・高齢者運転免許証自主返納に対する啓発、支援 ・交通安全団体への支援	・教職員の交通安全教育の実施		・適切な安全運転管理 ・安全運転管理者の選任	・適切な安全運転管理 ・安全運転管理者の選任	・適切な安全運転管理 ・安全運転管理者の選任
施策4 道路交通秩序の維持			・交通指導取締り(飲酒運転、無免許運転、悪質危険運転等) ・指導警告(無灯火、二人乗り等) ・暴走行為の取締り強化	・危険運転根絶に向けた啓発 ・青少年の健全育成	・青少年の健全育成			・過労運転等の無い適切な事業活動	・過積載、過労運転等の無い適切な事業活動
施策5 救助・救急活動の充実	・救命救急講習会等への参加	・緊急車両の通行確保	・消防、医療機関との連携	・AEDの普及促進 ・大規模道路交通事故等の発生時における消防、医療機関との連携	・教職員等への救命救急講習会の実施	・救命救急士の養成、配置等の促進 ・救急医療体制の維持	・避難誘導、救助、救急活動時の関係機関との連携	・事業所内での救命救急講習会の実施	・事業所内での救命救急講習会の実施
施策6 被害者支援の充実と推進	・損害賠償請求制度の理解		・ひき逃げ等の被害者支援相談	・交通事故相談 ・交通遺児激励金の支給 ・市民交通災害共済への加入促進					

第11次郡山市交通安全計画各種施策の実施に係る連携

	市 民	道路管理者 (国・県・市)	警 察	郡 山 市	教育委員会	救急医療	鉄道 (JR)	公共交通機関 (バス・タクシー等)	事業主 (雇用主)
市 民	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全教室への参加 交通安全意識の向上 交通ルールとマナーの遵守 自転車用ヘルメットの着用 シートベルト(全席)、チャイルドシートの着用 夜光反射材の利用 高齢者運転免許証自主返納 救命救急講習会等への参加 損害賠償請求制度の理解 	<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報 ゾーン30の整備 通学路合同点検 道路標識、看板等による啓発 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 交通安全教育の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 交通安全教育の実施 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> 救命救急講習会等への参加 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止キャンペーンの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進 (高齢者等) シートベルト(全席)着用の徹底 	
道路管理者 (国・県・市)	<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報 ゾーン30の整備 通学路合同点検 道路標識、看板等による啓発 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い交通安全施設等の整備 自転車レーン、バスレーンの整備 パリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 適切な交通規制 道路情報、交通状況等の共有 緊急車両の通行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急車両の通行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切道の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報 	<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報
警 察	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 交通安全教育の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 適切な交通規制 道路情報、交通状況等の共有 緊急車両の通行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 交通規制及び取締り 交通安全教育の実施 高齢者講習の効果的な実施 交通指導取締り (飲酒運転、無免許運転、悪質危険運転等) 指導警告 (無灯火、二人乗り等) 暴走行為の取締り強化 ひき逃げ等の被害者支援相談 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 交通安全教育の実施 「福島県自転車安全利用五則」の周知 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 夜光反射材の利用促進 AEDの普及促進 交通事故相談 職員の交通安全教育の実施 自転車保険等への加入促進 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 教育に必要な情報の共有 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模道路交通事故等の発生時における消防、医療機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底
郡 山 市	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 損害賠償請求制度の理解 交通安全教室の実施 高齢者運転免許証自主返納に対する啓発、支援 交通安全団体への支援 市民交通災害共済への加入促進 自転車保険等への加入促進 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 「福島県自転車安全利用五則」の周知 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 夜光反射材の利用促進 AEDの普及促進 交通事故相談 職員の交通安全教育の実施 自転車保険等への加入促進 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 通学路合同点検 放置自転車対策 「福島県自転車安全利用五則」の周知 シートベルト(全席)、チャイルドシートの正しい着用の徹底 夜光反射材の利用促進 AEDの普及促進 交通事故相談 職員の交通安全教育の実施 自転車保険等への加入促進 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 青少年健全育成 交通違反励助金の支給 自転車保険等への加入促進 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模道路交通事故等の発生時における消防、医療機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止の交通安全教室 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進の啓発 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 適切な安全運転管理 エコドライブ、エコ通勤の推進
教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 教育に必要な情報の共有 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30の整備 通学路合同点検 青少年健全育成 交通違反励助金の支給 自転車保険等への加入促進 	<ul style="list-style-type: none"> 教職員の交通安全教育の実施 小中学生の交通安全教育の実施 自転車用ヘルメット着用の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 教職員等への救命救急講習会の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止の交通安全教室 		
救急医療	<ul style="list-style-type: none"> 救命救急講習会等への参加 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急車両の通行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模道路交通事故等の発生時における消防、医療機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模道路交通事故等の発生時における消防、医療機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 教職員等への救命救急講習会の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 救命救急士の養成、配置等の促進 救急医療体制の維持 	<ul style="list-style-type: none"> 避難誘導、救助、救急活動時の関係機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所内での救命救急講習会の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所内での救命救急講習会の実施
鉄道 (JR)	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止キャンペーンの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切道の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止の交通安全教室 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故防止の交通安全教室 	<ul style="list-style-type: none"> 避難誘導、救助、救急活動時の関係機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 適切な安全運転管理 安全運転管理者の選任 	<ul style="list-style-type: none"> シームレスな公共交通の実現 	
公共交通機関 (バス・タクシー等)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進 (高齢者等) シートベルト(全席)着用の徹底 エコドライブ、エコ通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進の啓発 エコドライブ、エコ通勤の推進 		<ul style="list-style-type: none"> 事業所内での救命救急講習会の実施 	<ul style="list-style-type: none"> シームレスな公共交通の実現 	<ul style="list-style-type: none"> 社員への交通安全教育の実施 適切な安全運転管理 安全運転管理者の選任 過労運転等の無い適切な事業活動 	
事業主 (雇用主)		<ul style="list-style-type: none"> 危険箇所等の通報 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理業務の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 適切な安全運転管理 エコドライブ、エコ通勤の推進 		<ul style="list-style-type: none"> 事業所内での救命救急講習会の実施 		<ul style="list-style-type: none"> 物流等の効率化 社員への交通安全教育の実施 シートベルト(全席)着用の徹底 適切な安全運転管理 安全運転管理者の選任 過積載、過労運転等の無い適切な事業活動 	

郡山市交通安全計画の推移

[※ 昭和 45 年～交通安全対策基本法制定]

計 画	計 画 期 間	目 標 等	計画期間における 交通事故状況
	平成 10 年度 ～12 年度	死傷者数を限りなくゼロに 近づける	平成 12 年 死者数) 17 人 死傷者数) 3,946 人
	平成 13 年度 ～17 年度	死傷者数を限りなくゼロに 近づける	平成 17 年 死者数) 16 人 死傷者数) 3,987 人
第 8 次*	平成 18 年度 ～22 年度	死者数：10 人以下 死傷者数：3,000 人以下	平成 22 年 死者数) 14 人 死傷者数) 2,635 人
第 9 次	平成 24 年度 ～27 年度	死者数：10 人以下 死傷者数：2,000 人以下	平成 27 年 死者数) 5 人 死傷者数) 1,565 人
第 10 次	平成 28 年度 ～令和 2 年度	死者数：3 人以下 死傷者数：800 人以下	令和 2 年 死者数) 9 人 死傷者数) 828 人
第 11 次	令和 3 年度 ～7 年度	死者数：5 人以下 重傷者数：70 人以下 死傷者数：570 人以下	

*「平成 10 年度～12 年度」及び「平成 13 年度～17 年度」の計画については、第〇次という設定をしていなかったが、「平成 18 年度～22 年度」の計画策定の際、国・県に準じるように指導があったため、「第 8 次郡山市交通安全計画」とした。

第 11 次郡山市交通安全計画

令和 4 年〇月発行

《編集・発行》郡山市交通安全対策会議

《事務局》郡山市市民部セーフコミュニティ課

〒963-8601 郡山市朝日一丁目 23 番 7 号

TEL 024-924-2151

FAX 024-921-1340

Eメール safecommunity@city.koriyama.lg.jp