**( 第 11 次 )**

**大玉村交通安全計画**

**大　玉　村**

**ま　え　が　き**

大玉村では、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、昭和46年以降10次にわたり「大玉村交通安全計画」を策定し、村、関係行政機関及び民間団体等が一体となった各種交通安全施策を実施してきました。

第10次交通安全計画（平成28年～令和2年）期間中の本村の交通事故発生状況をみると、平成30年に交通事故発生件数29件、死傷者数35人うち、死亡者3人と痛ましい交通事故による被害となりました。

また、令和元年～令和3年の間では、発生件数こそ減少しつつありますが、交通事故による死亡者が2年連続で発生している状況にあります。

言うまでもなく、交通事故根絶に向けた努力は絶え間なく続けていかなければならず、また、村、関係団体だけでなく、村民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題です。人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指し、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。

この大玉村交通安全計画は、このような観点から、令和4年度から令和8年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画を積極的に推進し、安全で安心な交通環境をつくるため、交通安全関係機関・団体はもとより村民一人一人の御理解と御協力をお願い申し上げます。

**目　　　次**

[**計 画 の 基 本 理 念** 1](#_Toc477448568)

[**第1章　道路交通の安全** 3](#_Toc477448569)

[**第1節　道路交通事故のない社会を目指して** 3](#_Toc477448570)

[**第2節　道路交通安全についての目標** 3](#_Toc477448571)

[**第1** **道路交通事故の現状** 3](#_Toc477448572)

[**第2** **第11次交通安全計画における目標** 5](#_Toc477448573)

[**第3節　道路交通安全についての対策** 5](#_Toc477448574)

[**第1** **道路交通安全対策の重点** 5](#_Toc477448575)

[1 高齢者及び子供の交通事故防止 5](#_Toc477448576)

[2 道路横断中の交通事故防止 6](#_Toc477448577)

[3 自転車の安全利用 7](#_Toc477448578)

[4 シートベルトの着用の徹底 7](#_Toc477448579)

[5 悪質・危険な運転の根絶 7](#_Toc477448579)

[6 交通安全意識の向上 7](#_Toc477448579)

[**第2** **分野別の施策** 8](#_Toc477448580)

[1 道路交通環境の整備 8](#_Toc477448581)

[2 交通安全思想の普及徹底 10](#_Toc477448582)

[3 安全運転の確保 16](#_Toc477448583)

[4 車両の安全性の確保 17](#_Toc477448584)

[5 救助・救急活動の充実 18](#_Toc477448585)

[6 被害者支援の推進 19](#_Toc477448586)

[**第2章　鉄道交通及び踏切道における交通の安全** 20](#_Toc477448587)

[**第1節　鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して** 20](#_Toc477448588)

[**第1** **鉄道事故・踏切事故の現状** 20](#_Toc477448589)

[1 鉄道事故の現状 20](#_Toc477448590)

[2 踏切事故の現状 20](#_Toc477448591)

[**第2節　講じようとする施策** 20](#_Toc477448592)

[**第1** **鉄道交通の安全対策** 20](#_Toc477448593)

[1 鉄道の安全な運行の確保 20](#_Toc477448594)

[2 救助・救急活動の充実 21](#_Toc477448595)

[**第2** **踏切道における交通の安全対策** 21](#_Toc477448596)

[1 踏切保安設備の整備及び構造改良も促進 21](#_Toc477448597)

[2 踏切道の統廃合の促進 21](#_Toc477448598)

[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 21](#_Toc477448599)

# **計 画 の 基 本 理 念**

**1　交通事故のない社会を目指して**

安全が確保され、安心できるくらしを実現するためには、交通の安全は欠かすことのできない条件です。

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、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要です。

人命尊重の理念に基づき、更には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します。

もとより、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出します。

**2　人優先の交通安全思想**

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。交通分野では、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であり、特に道路交通にあっては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者への安全の確保が必要です。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

**3　施策推進に当たっての基本的な考え方**

本計画においては、以下の3つの基本的な考え方を基に、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、さらに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

①　交通社会を構成するひと

第一に、交通社会を構成するひとの安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するために、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導の強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。また、交通社会に参加する村民一人一人が自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

②　車両等の交通機関

第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等の実施体制を充実させるものとします。

③　活動する場としての交通環境

第三に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとします。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ります。

（三つの各要素に係る対策の推進）

これら三要素を結び付け、それぞれの施策効果を高めるものとして情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用を積極的に進めます。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎となる、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとします。さらに、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ります。特に、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとします。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっていますが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが重要です。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、適切な施策を選択し、重点的かつ効果的に実施するものとします。

さらに、交通の安全は、交通の円滑性・快適性や交通需要とも密接な関連を有しており、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮します。また、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行っていくものとするほか、地震や土砂災害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

交通事故防止のためには、村、関係民間団体等が緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、村民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であります。引き続き村の行う交通安全に関する施策に計画段階から村民が参加できる仕組みづくり、村民が主体的に行う交通安全総点検、地域特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

# **第1章　道路交通の安全**

## **第1節　道路交通事故のない社会を目指して**

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

道路交通事故をゼロにする、あるいは、大幅に減少させるということは、多様化する交通社会と多くの人にとって悲願であります。

私たちは、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を構築すべきであり、そのためにも積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させていく努力が常に必要となります。

しかし、現実には多くの交通事故が発生しており、わずかな油断や、交通ルールを順守しない認識の甘さが大半の事故を発生させ、財産だけでなく尊い命を亡くすことにつながっています。

今後も、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

特に、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、地方公共団体の果たす役割が大きくなっています。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効です。

なかでも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要です。

さらに、防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことも、地域における取り組みを進める上で有効です。

## **第2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**

本村における道路交通事故の死傷者数は、昭和46年以降着実に減少に向かい、昭和45年に交通事故件数64件、死者4名、負傷者101名であったものが、昭和59年には交通事故件数14件、死者1名、負傷者16名までに減少しました。

その後増勢へと転じ、平成14年には交通事故件数78件、死者1名、負傷者121名となり過去最大を記録しました。

平成15年以降、60件前後で推移した事故件数が、平成20年からは、30件前後と半減し平成22年には事故件数27件と18年ぶりに30件を下回りました。しかしながら、平成23年には、死者3名と過去最悪を記録しています。

平成28年からの5年間は、発生件数こそ少ないものの、平成30年に死者3名という平成23年と同様の記録を出してからは、3年連続で死者を出している状況となります。

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年次 | 昭和57年 | 昭和58年 | 昭和59年 | 昭和60年 | 昭和61年 | 昭和62年 | 昭和63年 | 平成元年 | 平成2年 | 平成3年 | 平成4年 | 平成5年 |
| 発生件数 | 14 | 25 | 14 | 22 | 25 | 23 | 32 | 26 | 29 | 31 | 29 | 41 |
| 死傷者 | 19 | 34 | 17 | 34 | 31 | 31 | 45 | 40 | 37 | 40 | 33 | 53 |
| ・死亡 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 |
| ・負傷 | 19 | 33 | 16 | 34 | 31 | 31 | 45 | 40 | 37 | 37 | 32 | 50 |
| 年次 | 平成6年 | 平成7年 | 平成8年 | 平成9年 | 平成10年 | 平成11年 | 平成12年 | 平成13年 | 平成14年 | 平成15年 | 平成16年 | 平成17年 |
| 発生件数 | 52 | 36 | 40 | 48 | 45 | 46 | 49 | 57 | 78 | 58 | 75 | 59 |
| 死傷者 | 67 | 52 | 61 | 72 | 61 | 61 | 63 | 72 | 122 | 80 | 112 | 76 |
| ・死亡 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| ・負傷 | 67 | 52 | 60 | 72 | 61 | 61 | 60 | 71 | 121 | 78 | 111 | 75 |
| 年次 | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 | 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 |
| 発生件数 | 64 | 66 | 36 | 42 | 27 | 28 | 36 | 27 | 40 | 33 | 34 | 27 |
| 死傷者 | 85 | 92 | 53 | 44 | 27 | 36 | 40 | 35 | 59 | 47 | 37 | 35 |
| ・死亡 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ・負傷 | 84 | 92 | 53 | 44 | 27 | 33 | 40 | 35 | 59 | 47 | 36 | 35 |
| 年次 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 | 令和11年 |
| 発生件数 | 29 | 20 | 21 | 10 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 死傷者 | 35 | 22 | 29 | 10 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ・死亡 | 3 | 1 | 1 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ・負傷 | 32 | 21 | 28 | 10 |  |  |  |  |  |  |  |  |

近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりであります。

①　交通事故死亡者に占める65歳以上の高齢者の割合が増加している。

②　夜間における交通事故件数が高水準で推移している。

③　悪質違反による交通事故件数が高水準で推移しており、特に、通行区分・追い越し違反、速度違反が多くなっている。

④　見通しの良い交差点での交通事故件数が高水準で推移している。

⑤　村外者が関係する交通事故が増加している。

これらは、下記のような理由が要因となっているものと考えられます。

ア　高齢化社会の急激な進展

イ　生活形態の24時間化

ウ　道路の整備が進んだことによる高速化

エ　生活圏の広域化に伴う村外からの流入

### **第2 第11次交通安全計画における目標**

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、当面、本計画における最優先の目標は自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させるとともに、第11次交通安全計画期間中の24時間死者数を3人以下とすることを目指します。そのため、村及び関係行政機関は、村民の理解と協力のもと、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進します。

## **第3節　道路交通安全についての対策**

### **道路交通安全対策の重点**

1. 高齢者及び子供の交通事故防止
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

従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、必要に応じて改善していくものとします。

#### 1 高齢者及び子どもの交通事故防止

本村の65歳以上の高齢者の人口は、令和4年1月1日現在、約2.4千人、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は27.6%となっており、既に令和7年度の推計値と同等の割合となっています。（※1）。今後更に、高齢化が急速に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。

例えば、歩行者に対しては、夜間は運転者が発見しやすいように明るい服装や夜光反射材を着用するよう呼びかける、高齢運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下を自覚してもらい運転技能の向上を図るなど、事故が起きやすい実態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、加齢による身体機能の変化にかかわりなく、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です。

高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。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、通学路等における歩行空間の整備を推進するなど、子どもを事故から守る観点からの交通事故対策が強く求められます。

※「大玉村第9期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画〔令和3年度～令和5年度〕」（大玉村）による。

#### 2 道路横断中の交通事故防止

　　 令和2年に福島県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。また、過去5年間では、事故で亡くなられた歩行者の約65パーセントが道路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中に

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

子どもから高齢者まで利用され、通学や買い物など、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への理解が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反する行動から事故につながる事例が多いため、交通安全教育の充実など、自転車の安全利用を推進する必要があります。

◆自転車運転講習制度について

道路交通法の改正（平成27年6月1日施行）に伴い、自転車運転者講習制度が定められました。

政令で定める「危険行為」を3年以内に2回以上繰り返すと、有料で講習を受けるよう福島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、5万円以下の罰金が科せられます。

【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

#### 4 シートベルト着用の徹底

平成20年より後部座席を含む全ての座席のシートベルトの着用が義務づけられており、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、福島県内の後部座席のシートベルト着用率は一般道で48.8%、高速道で81.2%と、全国平均を上回る状況となっておりますが、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。

福島県内でも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る交通死亡事故が発生していることから、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重要です。

#### 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、県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た取組を推進してまいります。

#### 6 交通安全意識の向上

交通社会に参加するすべての村民が、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しなくてはなりません。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実させ、多くの村民が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を構築していこうとする意識が重要です。

以上のような6つの視点を重視して、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより交通事故の減少を図ります。また、運転者の不注意による事故や高齢運転者の身体機能の低下に伴う事故対策として安全運転を支援するシステムなどの技術発展を踏まえたシステムの活用を推進するなど、交通事故が起きにくい環境づくりにも留意しながら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）人優先の安全・安心な歩行空間の整備**

①　通学路等における交通安全の確保

（ア）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・ソフト両面から通学路等の歩道整備など必要な対策を推進します。

（イ）押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図ります。

②　生活道路における交通安全対策の推進

歩道の整備やハンプ、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、村や地域が連携して「ゾーン30プラス※」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。

③　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

公共施設や福祉施設等と接する歩道、公共交通機関と連携するバリアフリー化、幅の広い歩道、見やすくわかりやすい道路標識や信号機の設置等、ユニバーサルデザインに配慮した安全な歩行空間ネットワークの整備を推進します。

**（2）道路ネットワークの整備**

①　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、安全で円滑な道路交通を促進するため、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・自転車歩行者道の整備を推進します。

（イ）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、歩道・自転車歩行者道路の系統的な整備とともに、地域の特性や必要に応じて区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施します。

（ウ）村民のニーズに応じた効率的で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、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備を実施します。

②　改築による道路交通環境の整備

（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、既存道路空間の再編成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、地域特性に応じて交差点のコンパクト化等を推進します。

（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、コミュニティ道路等の整備を推進します。

（オ）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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

**（3）交通安全施設等整備事業の推進**

①　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の対策を推進するとともに、無電柱化による歩道の幅員確保や歩行空間のバリアフリー化及び通学路を含めた安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

②　幹線道路・交通円滑化等対策の推進

幹線道路における特定事故危険箇所を指定し、交差点・交通安全施設の改良等対策を図ります。また、交通容量の拡大を図ることで交通の円滑化を推進します。

**（4）高齢者等の移動手段の確保・充実**

　　　 令和4年3月に「大玉村地域公共交通計画」が策定されたことにより、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、デマンドタクシー・大玉村通勤通学バスを利用した地域公共交通を設置するなど、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。

　　　 ①　デマンドタクシー（たまちゃんタクシー）

　　　　 村内在住の方なら年齢問わず、どなたでもご利用でき、運賃300円でご自宅から村内公共施設をはじめ、村内各小売店や村外の医療機関等にドアツードアで運行します。

　　　 ②　大玉村通勤通学バス

　　　　 広域生活バス・福祉バスの代替として、令和4年4月1日から朝夕時間帯のみ村内と本宮駅とを運行します。郡山や福島方面の通勤通学にご利用できます。

**（5）効果的な交通規制の推進**

地域の交通実態等を踏まえ、点検・見直しを図り、速度規制・駐車規制・信号表示の調整などソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、効果的な交通規制を推進します。

**（6）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備**

交通安全の確保は、道路利用者の生活や地域の経済、社会活動に密着した課題であるとともに、道路環境や利用実態が地域によって異なること等を踏まえ、道路交通環境の整備に当たっては、地域住民の声を積極的に取り入れながら地域の実情に応じた効果的・効率的な対策を推進します。

併せて、交通安全対策に関して村民が参加しやすい仕組みづくりにも取り組みながら、行政と地域住民の連携による交通安全対策を推進します。

**（7）災害に備えた道路交通環境の整備**

①　災害に備えた道路の整備

豪雨・豪雪、地震等の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を確保することとし、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため橋梁の耐震補強を推進します。また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進します。

②　災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、交通規制により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進します。

**（8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

①　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、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　子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図ります。

さらに、幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館等の設置を促進するとともに、公立の小学校、中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。

#### 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**

①　幼児に対する交通安全教育

幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

②　児童に対する交通安全教育

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて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。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

③　中学生に対する交通安全教育

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、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。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する研修会等を実施します。

④　高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

⑤　20歳未満の運転免許取得者を含む成人等に対する交通安全教育

成人等に対する交通安全教育は、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

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、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所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。

また、社会人を対象とした学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るなど、社会教育における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

なお、ここ数年、自転車乗用中の交通事故が増加していることから、併せて自転車の安全利用についての広報啓発を推進します。

⑥　高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導者の養成及び指導体制の整備、教材・教具等の充実などに努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。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、高齢者の交通安全教室を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。特に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、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等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、反射材等交通安全用品の活用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、販売店及び電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言の徹底を要請するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施します。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流による交通安全活動を促進します。

⑦　障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、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、自立歩行が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。

⑧　外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する事業主等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

**（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、教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**

①　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正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、村民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するための村民運動として、村の交通対策協議会を始め、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

さらに、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

　　　 ②　横断歩道の安全確保

　　　　 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。

③　自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。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についての周知・徹底を図ります。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの被害軽減効果について理解促進に努め、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。

④　後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト着用の推進

　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、村、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用啓発活動を展開します。

⑤　チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、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、正しい着用の徹底を図ります。

⑥　反射材の普及促進

夜間における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を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進します。

特に、高齢者を対象とした夜光反射材の着用促進・広報啓発等の取り組みを強力に推進することとします。

さらに、すべての年齢層の村民に対し、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

⑦　飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

安全運転管理者・酒類製造販売業者・酒類提供飲食店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「飲酒運転をしない、させない」という村民の規範意識の確立を図ります。

⑧　効果的な広報の実施

村広報誌をはじめ、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の各種広報媒体を積極的に活用して、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、村、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、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。

⑨　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住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運転誤作動による事故をなくすための運転免許証自主返納制度の普及に努めます。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

（イ）夜間の重大事故の主な原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活動

するなど自動車の前照灯の早期点灯を促します。

（ウ）障がい者の安全な交通に資するため、身体障がい者マークを取り付けた自動車の保護意識を高めるよう努めるとともに、国際シンボルマークである駐車場の車椅子マークや、おもいやり駐車場制度ヘの理解について周知を図ります。

（エ）二輪運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について広報啓発活動を推進します。

（オ）乗用型トラクターの事故を防止するため、作業着を装着・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。

**（4）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、交通安全ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動を支援します。

**（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、企業等と住民が連携を密にしたう上で、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 安全運転の確保

**（1）運転者教育等の充実**

①　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習内容及び講習方法の情報提供に努めます。

　　　 ②　妨害運転等の危険運転根絶に向けた広報啓発活動の促進

飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶に向け、広報啓発等を推進し、正しい運転マナーを呼びかけるよう努めます。

特に飲酒運転については、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という村民の規範意識の確立を図るとともに、関係機関や地域で活動する様々な団体、村民と連携して取り組みを強化します。

③　二輪車安全運転対策の推進

毎秋行われる二輪車安全運転推進運動を村内に呼びかけ、二輪車を利用する者の安全を確保し、安全で快適な二輪車の社会を構築するよう正しいルールの周知を図ります。

④　高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

　　　加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響について理解を促進するとともに、法廷速度を遵守した安全運転の徹底や無理な道路横断の防止、正しい交通ルールの習得を目標に交通安全教育推進します。また、交通安全教育に触れる機会の少ない独居高齢者に対しては、警察や村内の民生委員と連携して、交通安全指導と反射材用品の普及を図り、地域全体で高齢者の移動の安全が確保されるように努めます。

（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、村をはじめ民間団体にも呼びかけ、全世代に対し高齢者マークの周知を図ります。

（ウ）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された者に対する支援措置の充実、持続可能な地域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。

⑤　乗車用安全具の正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシート及び二輪乗車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、これら乗車用安全具着用義務違反に対する街頭での指導の充実を図ります。

**（2）安全運転管理の推進**

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等の育成強化を図ります。

また、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。

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の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めます。

**（3）交通労働災害の防止等**

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間や走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

**（4）道路交通に関する情報の充実**

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、地震、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。また、道路の降雪状況や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推進します。

#### 4 車両の安全性の確保

**（1）自動車アセスメント情報の提供等**

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめた「自動車アセスメント」情報を村民に提供することにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進します。

特に、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を検討します。

**（2）自動車の検査及び点検整備の充実**

①　自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不正改造車両、整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

②　自動車点検整備の充実

（ア）自動車点検整備の推進

「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもと村内に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するためあらゆる機会をとらえ、関係者に対し車両の保守管理について意識の高揚に努めます。

（イ）不正改造車の排除

　　　道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改

造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力のもとに「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、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

**（3）自転車の安全牲の確保**

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を活用します。また、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気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

#### 5 救助・救急活動の充実

**（1）救助・救急体制の整備**

①　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処するため、救助体制の整備・拡充を図ります。

②　多数傷者発生時における救助・救急体制の整備

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、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進します。

③　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、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、中学校、高等学校の教科「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について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図り、救援活動の円滑な実施を期します。

**（2）救急医療体制の整備**

①　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します。

#### 6 被害者支援の推進

**（1）損害賠償の請求についての援助等**

①　交通事故相談活動の推進

（ア）地域における交通事故相談活動を充実するため、県政相談室及び各県政相談コーナーと連携し相談者の便宜を図ります。

（イ）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。

（ウ）交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供するため、広報誌等各種広報媒体を通じ、交通事故相談活動の周知を図ります。

**（2）交通事故被害者支援の充実強化**

①　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児に対する各種援助事業の充実、推進を図るとともに、交通安全意識の高揚を図ります。

# **第2章　鉄道交通及び踏切道における交通の安全**

## **第1節　鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して**

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことのできない交通手段であり、各種の安全対策を推進し、鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要があります。

また、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指すこととします。

### **第1 鉄道事故・踏切事故の現状**

#### 1 鉄道事故の現状

本村の鉄道事故等は、近年発生しておらず、これまで講じてきた各種の安全対策の成果と考えられます。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ことから引き続き、各種安全対策を推進する必要があります。

#### 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。

## **第2節　講じようとする施策**

### **第1 鉄道交通の安全対策**

#### 1 鉄道の安全な運行の確保

**（1）鉄道交通の安全に関する知識の普及**

踏切事故等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要があります。このため、鉄道事業者に対し、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう指導します。

**（2）気象情報等の充実**

鉄道交通に影響を及ばす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行の確保に努めます。

また、気象、地震、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ＩＴ）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

#### 2 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、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・協力体制の強化を推進します。

### **第2 踏切道における交通の安全対策**

#### 1 踏切保安設備の整備及び構造改良も促進

歩道が狭隘な踏切道及び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、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備や構造改良を進めます。

#### 2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造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。

#### 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、歩行者等のための横断歩道橋等の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導・啓発活動を積極的に行います。

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必要があります。

災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物質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発生時の管理方法を定める取組を推進します。