

第 10 次

天童市交通安全計画（案）

（平成28年度～平成32年度）

天 童 市

ま え が き

我が国では、モータリゼーションの急激な進展に対して、交通安全施設の不足や安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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）が制定されました。これに基づき、国においては交通安全基本計画を、また、県及び本市においては交通安全計画をそれぞれ9次にわたって策定し、関係機関・団体が一体となって交通安全対策を実施してきました。

本市においては、昭和45年に交通事故発生件数が301件、死者数は過去最高の11人に達し、死傷者数が著しく増加しました。その後は増減を繰り返し、平成19年以降は、交通事故発生件数、死者数とも減少傾向にあります。

平成11年6月に天童市交通安全条例を制定し、市民の安全確保を図ってきた結果、近年の死傷者数については減少傾向にありますが、今後も「くるま社会」の進展を考えれば、多くの死傷者が生じることが懸念され、引き続き厳しい状況にあります。

また、鉄道交通の分野においては、市内に6箇所の踏切道が現存していることから、ひとたび交通事故が発生した場合には、重大な事故となる恐れが常にあります。

交通事故の防止は、国、県、市、警察、関係機関・団体が連携を図り、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない、安全で安心して暮らせる天童市を目指して、総合的かつ長期的な施策を策定し、諸施策を推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、平成28年度から平成32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。市及び関係機関・団体は、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、また、市民の積極的な協力と参加の下、交通の安全に関する施策を実施し、その効果を一層深めるよう努める必要があります。

目 次

計画の基本理念	4
第1章 道路交通安全の目標と対策	6
第1節 道路交通事故のすう勢	6
1 道路交通事故のすう勢	6
2 交通死亡事故の特徴	6
第2節 交通安全計画における目標	6
第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 高齢者及び子どもの安全確保	8
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	9
4 交通安全意識の高揚	9
第4節 道路交通安全対策の重点事項	10
1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進	10
2 交差点での交通事故防止対策の推進	10
3 運転者対策の推進	11
4 生活道路などの道路安全施設整備における交通事故防止対策の推進	11
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	11
6 シートベルト、チャイルドシートの着用の徹底	12
7 飲酒運転防止対策の推進	12
第2章 道路交通安全のための施策の展開	13
第1節 交通安全思想の普及徹底	13
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
2 効果的な交通安全教育の推進	18
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
4 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	20
5 飲酒運転の撲滅など交通秩序の維持	21
6 自転車の安全利用の推進	22
7 公共交通の利用促進	22
第2節 道路交通環境の整備	23
1 生活道路などにおける「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	23
2 幹線道路における交通安全対策の推進	24
3 交通安全施設などの整備促進	24
4 効果的な交通規制の促進	25
5 地域住民などと一体となった道路交通環境の整備	25
6 効果的で重点的な事故対策の促進	25

7	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	26
8	災害に備えた道路交通環境の整備	27
9	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
第3節	交通事故後の対応	28
1	救急・救助活動の充実	28
2	交通事故被害者などへの支援の推進	28
3	交通事故調査・分析の充実	29
第3章	踏切道における交通安全の目標と対策	30
第1節	踏切道における交通安全の目標	30
第2節	踏切道における交通安全の対策	30
1	踏切道の構造の改良などの促進	30
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の促進	30
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	30

計 画 の 基 本 理 念

【 交通事故のない安全・安心な社会の実現 】

本市は、少子高齢社会の到来など、これまで経験したことがない大きな転換期を迎えています。このような大きな環境の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが重要であり、第六次天童市総合計画に掲げる市の将来像「笑顔 にぎわい しあわせ実感 健康都市」を実現していくことにもつながります。

交通事故による被害者数が災害や犯罪など他の危険によるものと比べて圧倒的に多いことを考えると、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極めて重要な要素です。

このため、交通安全の確保に向け、これまで様々な対策を講じてきたところですが、近年、高齢者の交通事故件数が高い水準で推移しており、さら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ことが求められており、悲惨な交通事故の根絶に向けて、安全対策を推進していきます。

【 人優先の交通安全思想の普及 】

市民の安全・安心の確保のためには、特に、弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠であり、高齢者、障がい者、子どもなどの交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。交通弱者の安全確保のためには、国や県、市が実施する交通安全施策は当然のことながら、子どもや高齢者が生活する身近な地域において、交通弱者を交通事故から守る仕組みを地域ぐるみで構築していくことが重要であると考えます。また、安全・安心な地域社会を実現していくためには、交通事故の危険に対する対応力を強化していく必要があります。

本市においては、このような人優先の交通安全思想を基本とし、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりを推進します。

1 交通社会の構成要素に係る対策

本市では、このような観点から、道路交通や踏切道における交通について、本計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、交通社会を構成する「人」、車両などの「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、推進します。

(三つの各要素に係る対策の推進)

(1) 人に係る安全対策

安全な運行と歩行者などの安全な移動を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善及び労働条件の適正化を図るとともに、指導取締りの強化を促進します。

また、交通社会に参加する市民一人ひとり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、今後も交通安全教育及び普及啓発活動を充実させ、社会全体の規範意識及び交通マナーの向上に努めます。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は間違いを犯すものとの前提の下で、それらの間違いが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって、その構造、設備、装置などの安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、車両などの高い安全水準を常に維持させるための措置や、必要な検査を実施し得る体制などの充実を促進します。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設などの整備、効果的な交通規制の促進、交通に関する情報提供の充実及び施設の老朽化対策などに取り組みます。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、歩行者などの移動空間と自動車や鉄道などの交通機関との分離を図るなど、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ます。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路などにおいて、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に努めます。

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など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、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の情報収集に努めます。

さらに、交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動と負傷者の治療の充実などを図っていきます。また、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ります。

交通事故防止のためには、国、県、警察、関係機関・団体などと緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市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ることから、市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくりや、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域における特性に応じた取組などにより、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第1章 道路交通安全の目標と対策

第1節 道路交通事故のすう勢

1 道路交通事故のすう勢

本市の交通事故による年間の死傷者数は、昭和45年に301件の事故が発生し、負傷者数391人、死者数11人を数え、統計開始以来最悪の事態となりました。昭和46年以降、交通安全計画に基づき交通安全の推進に努めてきた結果、事故発生件数、負傷者数、死者数とも漸減し、昭和54年には死者数1人と減少させることができました。その後、死者数については、増減を繰り返していますが、平成20年11月から平成23年6月まで961日間死亡事故ゼロという記録的な偉業を成し遂げたほか、平成25年も年間死亡事故ゼロとなるなど、減少傾向で推移しています。

しかし、事故発生件数、負傷者数については、平成17年に事故発生件数691件、負傷者数870人とこれまでの最高を数え、第一次交通戦争と言われた昭和40年代の交通情勢よりもさらに悪化する状況となりました。近年は、減少傾向にありますが、大型商業施設の出店などに伴う交流人口の拡大により、本市の事故発生率は県内でも2番目に高い状況にあります。

2 交通死亡事故の特徴

最近の交通事故の特徴は、次のとおりです。

- ア 高齢者が犠牲
 - イ 道路横断時に発生
 - ウ 夕方から夜間にかけての発生
- などが挙げられます。この背景には、
- ア 高齢化の急速な進展
 - イ 自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加
 - ウ 交通安全に対する意識の低下
 - エ 市街地の道路密度が高く、交通量が増加
- などの要因が影響しているものと考えられます。

第2節 交通安全計画における目標

安全で安心して暮らせる天童市の実現が究極の目標であり、本計画の計画期間である平成32年までの各年について、交通事故による年間の死者数の目標をゼロとします。

また、事故そのものの減少や負傷者の減少については、平成32年までに年間の負傷者数の目標を460人未満とします。

【目標】

交通事故による年間死者数	0人
交通事故による年間負傷者数	460人未満

第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の対策を基本としつつ、社会経済情勢や交通情勢の変化などに対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の関係する交通事故が増加傾向にあり、今後も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や移動ができる交通社会の形成が必要です。その際、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな交通安全対策を推進するべきであり、高齢者が歩行及び自転車などを交通手段として利用する場合と自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきです。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策を充実させることが重要です。後者については、引き続き、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが緊急の課題です。

また、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢などにかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設と連携して交通安全活動を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

一方、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、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。このため、子どもの安全を確保するということから、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育や歩道などの歩行空間の整備を推進します。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

こうしたことから、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路などにおいて、歩道の整備などによる歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となる両面を持っていることから、それぞれに対策を講じる必要があ

ります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自動車通行量に応じた走行空間の確保を進める必要があります。また、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あり、ルールやマナーに違反する行動（特に、携帯電話の使用、イヤホンの着用、傘さし運転）が多いことから、交通安全教育の充実を図る必要があります。

さらに、横断歩道においては、「歩行者が優先」であることを含め、自動車などの運転者は、一時停止し「歩行者を守る」という保護意識の定着を図る必要があります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

歩行者や自動車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路において、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行の普及などの対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進することなど、生活道路における交通の安全確保を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。

さらに、積雪地特有の「冬期間における交通安全の確保」が求められます。冬期間は、積雪や路面凍結、悪天候時の視界不良などにより、道路環境が悪化し、重大事故の多発が懸念されることから、適切な除排雪体制の充実や「冬道の安全運転5則（①スピードは、夏場より10キロ以上減速する。②車間距離は、乾燥路面時の2倍以上とする。③急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどの急激な操作を避ける。④視界不良時は、前方をよく見て早めに徐行する。⑤危険がいっぱい、追い越しはしない。）」の励行が重要です。

4 交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、すべての市民が交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない天童市を目指し、「交通事故は起こさない、交通事故にあわない」という意識を再確認することが求められています。

そのため、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すべきですが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるとすれば、効果は限定的であるため、市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要です。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりするなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要です。

第4節 道路交通安全対策の重点事項

次の7項目を重点事項として取り組みます。

1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進

本市における高齢化率は27.9%（平成28年10月1日現在）で、毎年高齢化が進行しています。これに伴い、高齢者が関与する交通事故が年々増加し、特に、交通事故死者の約4割（過去5年間平均）が高齢者で占められているほか、高齢運転者が第一当事者となる交通事故も大幅に増加している現状にあります。加えて、今後、高齢化の一層の進展を考えると、高齢者の交通安全対策は、緊急かつ重要な課題といえます。

このため、高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下と交通行動に及ぼす影響を理解し、道路及び交通の状況に応じた安全な行動を自ら選択できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

一方、高齢者と同じく交通弱者といわれる子どもの交通事故は、全事故に占める割合は6～7%で推移しているものの、決して楽観できる状況ではありません。本市が将来ともに発展していくためには、未来を担う子どもたちが、安全に安心して学びや遊びなど、生き生きと生活できる環境を提供していくことが求められます。子どもを交通事故から守るため、自ら危険を予測し、対応する能力を身に付けさせることが必要であることから、その発達段階に応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を実施し、交通事故防止に必要な実践的スキルを習得することを推進します。具体的には、子どもが自分の命を守る力を身に付けられるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進していきます。

さらに、夜光反射材の活用など交通安全用品の普及に努めることにより、高齢者や子ども自らが自分を守る意識を高めるとともに、地域においては、高齢者や子どもを事故から守る意識が醸成されるよう啓発します。

また、歩行中の事故のうち、高齢者や子どもの事故は自宅付近で多く発生していることから、地域における危険箇所の把握や改善を行うなど、身近な地域において道路交通環境整備などを行い、地域から交通事故を出さないように事故防止を推進します。

2 交差点での交通事故防止対策の推進

交通事故の中でも高い比率を占めている交差点での事故を防止するため、重点的に対策を実施します。

交差点での交通事故の主たる原因は、安全確認の不徹底など人的要因によるものです。この背景には、近年における規範意識低下の風潮や運転中の携帯電話の使用などにみられるように、他者（車）に対する思いやりや運転行為に対する危険性の認識が低下し、これが交通安全意識全般の低下に結びついた結果ではないかと考えられます。

交差点での事故を防止するための具体的な対策としては、交通安全意識を高めるための「交通マナーアップ県民運動（仮称）」の展開や「しっかり止まって はっきり確認」の普及浸透により、運転者や歩行者としての規範意識の高揚を図るとともに、人的要因を補う

ための道路交通環境や安全施設の整備など、あらゆる角度から施策を推進します。

3 運転者対策の推進

高齢運転者については、交通事故発生件数、負傷者数とも増加しており、全体に占める割合も増加傾向にあります。

そのため、具体的な事故事例に基づく教育はもとより、自らの身体機能の低下などを把握できる参加・体験・実践型交通安全教育を推進します。また、身体機能の衰退や判断力の低下などにより、安全な運転に支障がある高齢者の運転免許証自主返納を促進するために、支援制度の推進と公共交通の充実を図ります。

また、青年運転者については、交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、平成27年の発生件数は135件と全体の約28%を占めています。事故の原因は、運転に必要な技術や経験が不足していることから、ハンドルやブレーキの操作不適事故、速度超過や無理な追越しなどによる事故が多い傾向にあります。

そのため、安全運転管理者事業所の事業者対策を強化するとともに、安全運転管理者事業所以外の事業所に対しても若者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

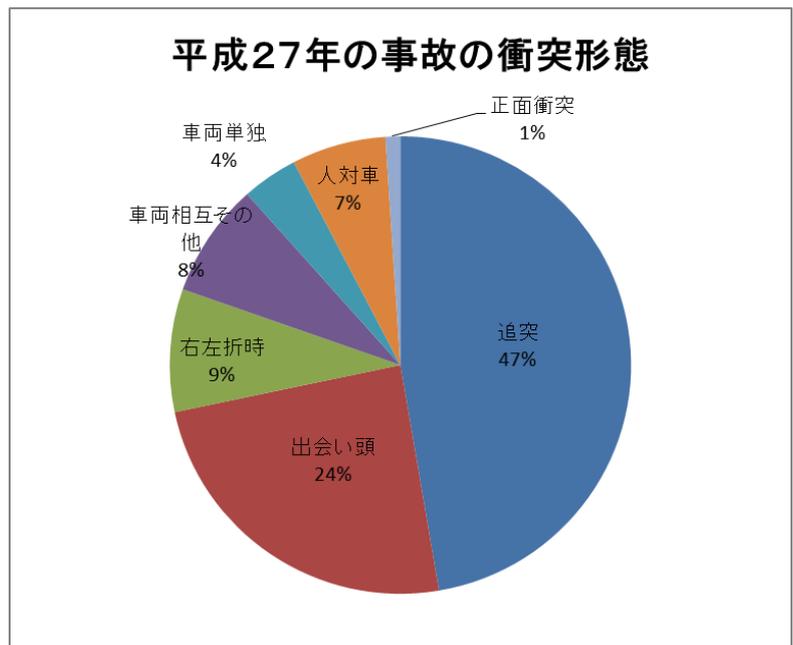
4 生活道路などの道路安全施設整備における交通事故防止対策の推進

市内の交通事故の約半数が市道で発生しており、その7割を追突や出会い頭の事故が占めることから、交通事故が発生した箇所のうち、緊急に対策が必要な箇所については、早急に必要道路の改良や安全施設の整備を行い、交通の安全を確保して再発防止に努めます。

また、車両や歩行者の交通実態及び道路環境などに適した交通規則の実施や見直し、道路標識の大型化など、分かりやすく見やすい道路標識・標示を促進します。

さらに、交通事故が多発している

交差点や区間を事故危険箇所として抽出し、交通事故危険マップの作成などにより広報啓発に努めるほか、右折レーン、道路照明灯、視線誘導標などの設置、舗装の改良などの交通事故防止対策を推進します。



5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

日没時間の早まる秋以降、夕暮れ時から夜間にかけて、高齢者などが道路を歩行中に交通事故にあう危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯の早め点灯の呼び掛けを行

うほか、前照灯のこまめな切り替えによる前方への注意を高める運転についての対策を推進します。

また、交通安全協会、交通安全母の会などの関係機関・団体などと連携し、夜光反射材などの交通安全用品の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の実験などによる参加・体験・実践型教育により、夜光反射材の自発的な活用の促進に取り組めます。

6 シートベルト、チャイルドシートの着用の徹底

本市におけるシートベルト非着用者の死亡事故は減少していますが、県内では未だにシートベルト非着用者の死亡事故が後を絶ちません。

このような情勢を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果についての理解を深め、後部座席を含む全席の着用率100%を目標に、正しい着用の徹底を図ります。

このため、警察、関係機関・団体などの相互の協力により、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

7 飲酒運転防止対策の推進

飲酒運転は、重大な交通事故を引き起こす要因となっており、極めて危険な行為であるとともに犯罪でもあります。関係機関・団体と連携しながら、市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組めます。

第2章 道路交通安全のための施策の展開

第1節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとらえるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者、子どもなどの交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることも重要です。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図りながら、他の世代に対しても、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう、自転車の安全利用に関する指導を強化します。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的な指導に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動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取り入れ、教材の充実を図り、市民が自ら納得して安全な交通活動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

また、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を図りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう、交通安全協会や交通安全母の会など関係民間団体への支援を行います。

さらに、関係行政機関と交通安全に関する民間団体などで構成されている天童市交通安全推進協議会の活動の一層の活性化を図るとともに、同協議会を中心とした交通安全活動や各種の啓発活動などを市民総参加の下、積極的に展開します。

地域ぐるみの交通安全教育、普及、啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子どもと親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の推進に努めます。また、小学生、中学生及び高校生においては、自らシートベルトを締める意識の醸成が、将来、運転免許証を取得した際の交通安全思想への定着に繋がるため、自主的な全席シートベルト着用の促進に努めます。

さらに、交通事故防止の要である「交通安全思想の普及徹底」に向けた取組として「交通マナーアップ県民運動（仮称）」を展開します。

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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する習慣を身に付けさせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア 幼稚園、保育所及び認定こども園などにおける交通安全教育の推進

幼稚園、保育所及び認定こども園などにおける交通安全教育の推進については、家庭、地域、関係機関、関係団体などと連携を図りながら、幼児の交通安全クラブである「かもしかクラブ」に対して、計画的かつ継続的に交通安全教育を推進していきます。

また、これらの活動を効果的に行うため、紙芝居などの視聴覚教材の活用や親子による実習活動の促進を図るなど、より一層分かりやすい交通安全の指導を行うとともに、指導資料の作成、指導力の向上及び教材・教具の整備を進めていきます。



イ 家庭及び地域における交通安全活動の推進

市及び関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況などの地域の実情を踏まえ、地域単位で結成されている「かもしかクラブ」の活動の活性化を図るとともに、講師の派遣などを通し、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会などの実施に努めます。

(2) 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

ア 小学校における交通安全教育の推進

小学校においては、家庭及び関係機関・団体などと連携・協力を図りながら、関連教科や道徳、総合的な学習、特別活動の時間を中心に、学校の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、バスなどの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などについて、重点的に交通安全教育を実施します。

小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

用参考資料などを有効に活用します。

また、関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

イ 家庭における交通安全教育の推進

学校での教育がより効果的になるように、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中などの実際の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会などを開催します。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任などの対策として、自転車保険の加入を奨励します。

ウ 地域における支援体制の整備推進

P T A、地域の交通安全協会などとの密接な連携を図り、交通ボランティアによる通学路における児童の安全な行動の指導などを積極的に推進します。

(3) 中学生に対する交通安全教育

中学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、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりではなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

ア 中学校における交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体などと連携・協力を図りながら、関連教科や道徳、総合的な学習の時間、特別活動を中心に、学校の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、自動車などの特性、危険の予測と回避、標識の意味、応急手当などについて、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、指導用参考資料などを有効に活用します。

イ 家庭における交通安全教育の推進

学校での教育がより効果的になるように、生徒の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中などの実際の場面で、生徒に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会などを開催します。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任などの対策として、自転車保険の加入を奨励します。

ウ 地域における支援体制の整備推進

P T A、地域の交通安全協会などとの密接な連携を図り、交通ボランティアによる通学路における生徒の安全な行動の指導などを積極的に推進します。

(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、自転車の利用者及び自動二輪車の運転者として、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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体などと連携・協力を図りながら、保健体育、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事などの特別活動や総合的な学習の時間を中心に、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当などについて、さらに理解を深めさせるとともに、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促進します。

特に、自転車、自動二輪車・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などと連携しながら、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、実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任などの対策として、自転車保険の加入を奨励します。

高等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、「自転車安全指導マニュアル」、「自転車利用における交通安全・危険予測シミュレーション」、「バイクの安全な乗り方」などの指導用参考文献を有効活用します。また、生徒の通学に際しての自転車使用状況や各種運転免許証の取得状況など、学校における交通安全指導の実施状況についての情報収集を行い、今後の交通安全教育の充実を促進します。さらに、関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供などの支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(5) 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車などの安全運転確保の観点から、免許取得者としての運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生などに対する交通安全教育の充実に努めます。

ア 免許取得後の運転者教育の促進

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・回避能力の向上、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、横断歩道における人優先の意識の徹底や交通弱者に対する思いやりの心の醸成など、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とします。

運転者に対しては、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設など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、運行管理者などが行う交通安全教育を中心として行うことを促進します。

イ 事業所における安全管理の促進

事業所においては、安全運転管理者や運行管理者などの法定講習の受講に努めます。また、法令などにより講習が義務化されていない事業所においても、指導者向けの研修会などへの積極的な参加を促し、安全管理の活発化に努めます。

また、高度な運転技術、指導方法などを身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を促進します。

ウ 公民館などの社会教育施設における活動の推進

公民館などの社会教育施設においては、交通安全関係機関・団体と連携し、青壮年会や子ども会育成会などの会員を対象とした講座の開催を支援するとともに、関係機関・団体、交通ボランティアによる街頭立哨指導などの活動を推進します。

(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は、運転免許の有無などにより、交通行動や危険認識、交通ルールの知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルールなどの知識を習得させることを目標とします。

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴う高齢運転者の事故増加に対応するため、関係機関・団体と連携し、参加・体験型の研修会の開催や運転適性検査器を活用した交通安全教育を推進します。また、県、老人クラブ、交通安全協会



などと連携し、交通安全教室などを開催するとともに、高齢者に対する各種催しなどの多様な機会を活用し、高齢歩行者教育システム、交通安全ゆとり号（運転適性検査器搭載車）の資器材を有効に活用した交通安全教育を積極的に推進します。

安全運転に支障となる身体機能の変化が確認された高齢者については、事故防止に関しての理解を得ながら免許返納を奨めるため、自主返納者に対し社会生活に必要な移動交通手段などの支援を推進するとともに、公共交通の充実を図ります。

イ 反射材の普及

夜間における歩行者や自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい服装の着用を促進するとともに、交通安全協会や交通安全母の会などが実施する事業を通じ、反射材などの交通安全用品の普及に努めます。

ウ 小学生から高齢者へ交通安全を呼び掛ける「ハートフルメール」の実施

家族による高齢者の交通安全を願う取組が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、小学生から高齢者へ交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。併せて、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の推進に努めます。

エ 地域における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設、高齢者サークル活動の場など、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全指導、反射材の配布などの交通安全広報活動を推進します。

(7) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識を習得させるため、小規模作業所や福祉活動の場を利用する団体などと連携し、通所者などに対する安全な歩行訓練や自転車の安全な利用などに関する交通安全教育を推進します。

(8) 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすは道路交通法では歩行者として扱われ、その操作の簡便さなどを背景として高齢者や障がい者にとって便利な移動手段となっています。このため、電動車いす利用中の事故防止に関する広報とその利用に関する交通安全教育を推進します。

(9) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、母国と日本の交通ルールや交通安全に対する考え方などの違いについて理解を求めるため、交通安全教育への参加を促します。

2 効果的な交通安全教育の推進

受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得するため、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、他の関係機関など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など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(1) 交通安全教育を推進するための指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び障がい者などに対する適切な交通安全教育を実施するため、県、市、警察、学校、関係民間団体などが連携を図り、交通安全教育指導者の育成・確保、教材の充実など、効果的な教育手段の開発・導入に努めます。

また、指導者養成の場として、交通安全教育モデル事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会への参加を促します。

(2) 交通安全教育の推進

ア 交通安全専門指導員の派遣

学校、子ども会、町内会、老人クラブ、ドライバー講習会などで交通安全教室を開く際、対象者に合わせて交通安全専門指導員を派遣します。

イ 交通安全教育用補助機材の貸出し

模擬信号機、衝突実験用ダミー人形などを各種交通安全教育の実施時に貸し出し、より実践的な交通安全教育を推進します。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 関係機関・団体などと連携した交通安全運動の推進

天童市交通安全推進協議会は本計画の実施主体となり、構成員となっている各機関・団体などとの連携の強化を図り、一体となって各季の交通安全運動に取り組むとともに、構成員それぞれも主体となり、各季の交通安全運動や「交通マナーアップ県民運動（仮

称)」などの交通安全活動を展開します。

(2) 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全県民運動を中心に、交通事故の実態に即した市民運動として展開するほか、高齢者の交通事故防止推進強化月間など、その他の時期においても、実情に即した交通安全運動を実施します。



イ 日を定めて行う運動

市民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、毎月15日を「交通安全行動の日」と定めており、運転者や歩行者などに安全を呼び掛ける街頭指導を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

年間の運動として、「子どもから高齢者までの交通マナーアップ」を重点とするほか、年毎の重点項目を設定し、交通安全県民運動の名の下、市民総ぐるみの運動を展開します。

エ 安全・安心なまちづくり市民大会の開催

安全・安心なまちづくり市民大会を開催し、大会宣言や決意表明など交通安全の重要性を市民に発信するとともに、市民総参加による交通安全活動を推進します。

オ 地域における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を市民一人ひとりに浸透させるため、地域との連携を密にし、地域と一体となった市民運動を展開します。また、交通安全推進協議会など交通安全推進体制の強化を図り、各地域主導による交通安全運動を推進します。

(3) 普及啓発活動の効果的な展開

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動の実施に当たっては、交通安全意識の普及・高揚を図るため、関係機関・団体などが緊密な連携の下に街頭における啓発キャンペーンを行うなど、効果的な運動を実施します。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールへの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるため、交通事故の実態を的確にとらえ、地域、職場、学校、家庭などの場に応じた広報媒体を計画的、積極的に活用し、日常生活に密着した広報を展開します。

特に、家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、交通安全母の会や関係機関・団体及び自治会などの組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者の保護及び無謀運転の追放など、交通安全意識の高揚を家庭から発信します。

ウ 交通安全機関・団体、報道機関への資料、情報などの提供

交通安全機関・団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、交通安全に関する資料、情報などを積極的に提供します。

(4) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、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理解と徹底を図ります（平成27年10月に実施した全国調査による一般道のシートベルト着用率は、運転席99.3%、助手席97.1%、後部座席33.8%）。このため、警察、交通安全協会、交通安全母の会などの関係機関・団体が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。また、すべての座席の着用率100%を目標に、着用率の低い後部座席におけるシートベルトの着用やチャイルドシートの着用を促進するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会に着用の徹底を広く呼び掛けます。



(5) 薄暮時におけるヘッドライトの早め点灯の促進

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている前方不注意による安全運転義務違反や飲酒運転による事故実態・危険性を広く周知し、これら違反の防止を図ります。また、季節や気象の変化、地域の実態などに応じ、早めのヘッドライト点灯（自動車の前照灯の早期点灯）を促進します。

(6) 交通事故に関する情報提供の推進

市民が交通事故の発生状況を認識し、事故防止に関する意識の向上を図ることができるよう、インターネットなどを通じて、身近な地域で発生している交通事故の状況や事故多発地点などに関する情報を地図上に表示して「見える化」を図り、情報提供に努めます。

4 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業などと住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

(1) 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進

ア 子どもと高齢者交通事故防止対策推進のための組織などの設置を促進

地域を挙げて子どもと高齢者の交通安全対策を推進するため、地域ごとに子ども

と高齢者交通事故防止対策推進のための組織などの設置を促進します。特に、住民や道路利用者が主体的に行う事故・ヒヤリ体験などを地図にした「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検、交通安全パトロールを実施するなど、住民が積極的に参加できるような仕組みづくりを図ります。

その際、地域の交通安全関係機関・団体は、当該地域に根ざした具体的な目標の設定の方法や活動方法などについての情報やノウハウを提供し、実効のある交通安全対策となるよう支援するなど、住民・関係機関・団体が一体となった交通安全対策を推進します。

イ 三世代交流型交通安全教育

子ども、親、高齢者の三世代が一緒になって行う交流型の交通安全教育を実施し、家族や地域住民で子どもと高齢者を守る地域づくりを推進します。

(2) 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

地域における高齢者の交通安全リーダーを育成するため、参加・体験・実践型の研修を行い、研修修了者による交通安全に関する情報を提供する仕組みづくりを行い、高齢者の自主的な交通安全活動を推進します。

5 飲酒運転の撲滅など交通秩序の維持

飲酒運転は、極めて危険な行為であるとともに犯罪であり、平成20年3月に制定された「山形県飲酒運転をしない、させない、許さない条例」の目的に沿って、行政機関・団体はもとより市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

特に、若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動などに取り組むことができる環境整備に努めます。



(1) 職場・家庭などにおける飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性などの周知徹底を図るとともに、職場、家庭、飲食店などでの取組を促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅を図ります。

(2) 交通安全県民運動と連携した啓発・普及などの実施

交通安全県民運動と連携したキャンペーンを実施し、飲酒運転は「絶対しない！させない！許さない！」という意識の普及啓発運動を展開するとともに、事業者、バス・トラック・タクシーなどの運行事業者、飲食店、酒類販売事業者など特定事業者などと連携した飲酒運転の防止活動を推進します。

(3) 暴走行為防止活動の推進

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するとともに、暴走行為など

の対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで道路交通秩序の維持を図り、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

6 自転車の安全利用の推進

(1) 自転車の安全利用

自転車は、子どもから高齢者まで簡単に利用できる乗り物ですが、自転車は、本来車両であることや、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解する必要があります。

近年、自転車の歩道での暴走や携帯電話の使用などにより、自転車の加害事故が増加傾向にあり、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。さらに、山形県道路交通規則の一部改正により、平成24年3月1日に自転車乗用中の携帯電話の禁止、イヤホンの使用禁止、傘さし運転の禁止などが施行されていることから、自ら加害者、被害者になることがないように、歩行者や他の車両に配慮した通行など、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。

そのため、小学生、中学生、高校生及び高齢者を対象に、学校や交通安全協会などと連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。特に、小学生については、ヘルメット着用の徹底などの安全対策にも努めます。また、自転車利用者の一時不停止、信号無視、飲酒運転、安全運転義務違反など、危険を及ぼす違反などに対しては、警察と連携し、警告や講習などにより、ルールの遵守とマナーの向上を図ります。さらに、賠償責任などの対策として、自転車保険の加入を奨励します。



(2) 薄暮時の早め点灯

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の早めの点灯を徹底するとともに、自転車の側面などへの反射材の取付けを推進します。

7 公共交通の利用促進

朝・夕の通勤時間帯は交通事故や交通渋滞の発生が多いことから、通勤時におけるバスや鉄道などの公共交通機関の利用を奨励し、交通事故の減少や交通渋滞の緩和を図ります。

第2節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも国、県、市や警察などの関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、事故多発地点対策などで一定の事故抑止効果が確認されています。

近年の交通死亡事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要です。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化などの社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

1 生活道路などにおける「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

「ゾーン30」（歩行者などの安全な通行を確保するため、区域を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制や区域内を抜け道として通行する行為の抑制などを図る生活道路対策。平成28年3月末現在で県内30箇所、本市では泉町周辺と田鶴町周辺を指定している。）を設定し、最高速度規制を行うことにより、通学路の安全対策とともに、幹線道路から区域内の道路を抜け道として通行する車両の抑制・排除を図ります。

また、地域の実情に応じた新たな「ゾーン30」の区域設定を促進するとともに、それ以外の生活道路においても、安全で安心な道路空間を創出します。

(2) 高齢者、障がい者などの安全に資する歩行空間などの整備

ア 歩道及び自転車道などの整備

高齢者や障がい者などを含め、すべての人が安全に安心して活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道などの整備を推進します。

イ 人にやさしい標識などの整備

視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップなどにより、公共施設の位置や施設までの経路などを適切に案内します。

また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障がい者用の駐車ますを有する自動車駐車場などの整備を行い、高齢者や障がい者などの通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化などを推進します。

ウ 通学路などの安全確保

天童市通学路交通安全プログラムに基づき、路肩のカラー舗装や注意喚起の路面標示などにより、通学路の安全性の向上を図ります。また、交通指導員や交通安全協会などによる立哨指導、道路の新設や改良などにより安全・安心な歩行空間の創出を推進するとともに、適宜通学路の見直しを図り、児童や生徒の安全の確保に努めます。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 幹線道路における交通規制

幹線道路については、道路の構造、交通の状況などを勘案しつつ、最高速度規制や追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制などの見直しを促進します。

(2) 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に交通機能が分担されるよう道路の体系的な整備を推進します。

ア 高速道路へのアクセス推進

一般道路と比較して、死傷事故率が低く安全性の高い高速道路などへ、より多くの交通量を分担させることにより、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

イ バイパス及び環状道路などの整備

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故の多発を防止するため、バイパスや環状道路などの整備を促進します。

ウ 補助的な幹線道路及び区画道路、歩行者専用道路などの整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者などの通行の多い商業地域内においては、通過交通をできる限り幹線道路に誘導させるなど道路機能の分化により、道路交通環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路などの系統的な整備を総合的に推進します。

3 交通安全施設などの整備促進

次の事項について、県や警察など関係機関と連携を図りながら促進します。

(1) 効果的な交通安全施設などの整備

交通情報システム（情報通信技術を用いて事故や渋滞の解消を図る交通システム）などによる詳細な事故分析に基づき、信号機や大型標識の設置、高輝度道路標示（ヘッドライトの反射により注意を促す標示・標識）の整備、効果的な交通安全施設の整備などを促進します。

(2) 信号機の設置及び改良の促進

市民から寄せられている信号機の設置要望や新規道路供用に伴う交通流の円滑化、出会い頭などの事故防止を図るため、設置の必要性、緊急性などを総合的に勘案し、信号機の新設整備を促進します。

また、既に設置されている信号機についても、交通流（量）の変動などに対応した改良を促進し、交通の安全と円滑の確保に努めます。

(3) 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間に対して、ドット線（路側線に点線を付け、優先路線を解りやすく指示するもの）や視線誘導線（車道の側方に沿って道路線形などを明示し、運転者の視線誘導を行う施設）の設置などを推進します。

(4) 夜間事故防止対策の促進

夜間における交通死亡事故の発生率が高いことから、道路照明灯の設置と併せ、高輝

度道路標示、灯火式道路標識（暗くなると標識自体が光るもの）及び横断歩道照射式道路標識の整備を促進します。

4 効果的な交通規制の促進

県や警察など関係機関と連携を図りながら、下記について促進します。

主として通過交通の用に供される道路については、駐車禁止など円滑化に重点を置いた交通規制を促進します。

また、地域交通の多い道路については、一方通行、通行禁止などを組み合わせた通過交通を抑制するなど地域の特性に応じた交通規制を促進します。

さらに、歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅など、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を促進します。

5 地域住民などと一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、安全施設などの点検を行う交通安全総点検を積極的に推進し、道路交通環境の整備に反映します。

6 効果的で重点的な事故対策の促進

(1) 事故危険箇所対策の促進

死傷事故が多発している交差点や単路を事故危険箇所として指定し、関係機関と連携を図り死傷事故抑止対策を講じます。

事故危険箇所対策においては、道路標識の設置及び高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線などの整備、防護柵、区画線などの整備、道路照明及び視線誘導標などの設置や歩道、自転車道の整備などの対策を促進します。

(2) 交通安全施設などの整備促進

道路の構造、交通事故の実態、必要性、緊急性などを総合的に勘案し、信号機などの整備を促進するとともに、既設の信号機についても、交通流（量）の変動に対応できるように、集中制御化、系統化などの高度化を促進します。

また、道路の構造、交通の状況など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などの整備を促進します。

(3) 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線などにおいては、事故分析に基づき、最高速度の指定、追越しによる右側部分はみ出し通行禁止などの効果的な交通規制を重点的に促進します。

7 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

(1) 道路交通環境の整備

ア 信号機の高度化

既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化などの高度化を促進します。

イ 休憩施設などの整備

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者などの増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設などの整備を促進します。

ウ わかりやすい道路標識などの整備

道路の構造、交通の状況などに応じた交通の安全を確保するために、必要に応じ道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備などを検討するほか、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の実施を促進します。

また、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識などの整備を促進します。

(2) 道路の使用及び占用の適正化

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事などのための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件などの適正な維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の指導

道路交通に支障を与える不法占有物件については、実態調査及び指導・対応を行います。特に「三角板」を設置して敷地内へ出入りしている箇所については、事故につながる恐れがあるため、設置しないように沿線住民などに対して積極的に指導を行います。

ウ 道路の掘り返しの抑制

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

安全で快適な自転車利用となるよう、ルールやマナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

また、駅周辺などにおける放置自転車などの問題の解決を図るため、駅前広場及び道路に放置されている自転車の整理・撤去などを行います。

(4) 違法駐車締め出し機運の醸成・高揚

違法駐車排除及び保管場所の確保に関し、関係機関・団体、地域住民などと密接な連携を図りながら、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を効果的に展開し、違法駐車を排除しようとする機運の醸成を図ります。

8 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

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨、豪雪、地震など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します。また、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の確保を推進します。

イ 冬期の安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結抑制剤散布の実施、交差点における消雪施設などの整備を推進します。

また、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況などの情報を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置などの適切な管理を行います。

(2) 災害発生時における交通措置

災害の局面に応じた緊急交通路の確保、緊急通行車両標章交付事務、通行禁止措置、道路啓開における車両移動措置を関係機関と連携し、的確かつ迅速に行います。

また、被災地への車両の流入抑制などの交通規制、通行禁止措置、う回路への交通誘導などについても関係機関と連携し、的確かつ迅速に行います。

(3) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路などの確保及び道路利用者への道路交通情報の提供などに資するため、携帯電話などによる地域エリアメールやインターネットなど I T を活用した道路・交通に関する災害情報を提供します。

9 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

道路の破損、決壊又は異常気象時などにより、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) 子どもの遊び場などの確保

ア 街区公園などの整備

自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、子どもの遊び場としての街区公園を始めとする公園の整備を推進します。

イ 地域における遊び場の確保

遊び場などの不足に伴う交通事故の増加など児童を取り巻く道路交通環境が大きく変化していることから、各地域における子どもの遊び場の確保に努めていきます。

(3) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保などの観点から無電柱化推進計画に基づき、市街地の幹線道路の無電柱化を促進します。

第3節 交通事故後の対応

1 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急・救助体制及び救急医療体制の充実を図ります。また、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、市民への応急手当の普及などを推進します。

(1) 救急・救助活動の充実

救急・救助業務の円滑適切な遂行を図るため、救急救命士の増員を図るとともに、高度救助・救命処理用資器材の整備を図り、救急・救助の即応体制の充実を図ります。

また、高速道路における救急・救助業務は、協定に基づき関係消防本部の円滑な連携により、負傷者の早期救出を図ります。

(2) 救急医療体制の充実

救急患者の症状に応じた医療を提供するため、関係機関と連携を図り、一次救急医療から三次救急医療までの体系的な救急医療体制の確保に努めます。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保

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、消防機関などの関係機関における緊密な連携・協力関係を推進します。

2 交通事故被害者などへの支援の推進

交通事故の被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者などを支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者などのための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通事故に関する知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、被害者支援を積極的に推進します。

(1) 自動車事故被害者などに対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児などに対する生活資金を貸し付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び市の行う交通遺児激励金給付事業などにより交通事故被害者の遺児などを支援します。

また、重度後遺障がい者に対する救済策を推進するため、独立行政法人自動車事故対策機構による重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・看護を専門に行う療護センターの設置・運営に関する情報の提供などに努めます。

さらに、交通安全母の会などの組織との連携による交通遺児対策の充実を図られる環境の醸成に努めます。

(2) 交通事故被害者などの心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者などの支援の充実を図るため、自助グループの活動などに対する支援を始めとした施策を推進します。

交通事故被害者などの心情に配慮した相談業務について、平成19年11月に山形県

公安委員会から「犯罪被害者等早期援助団体」に指定された公益社団法人やまがた被害者支援センター、交通安全活動推進センターや検察庁、警察署など関係機関・団体と連携を図りながら推進します。

3 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者などの行動のみならず、道路環境面など様々な角度から情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要があります。

このため、きめ細やかな交通事故分析の充実を促進します。

(1) 交通事故多発箇所の共同現場点検

過去に発生した交通事故発生実態から、特定の区間又は地点（交差点やカーブなど）で集中して発生している道路について、関係機関・団体などとともに現場点検を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析して効果的な事故防止対策に生かします。

(2) 交通死亡事故など重大事故発生に伴う緊急現場点検

死亡事故などで多数の死傷者数を出した事故又は社会的影響若しくは公共に対する被害の大きい事故については、多角的に分析し、事故の直接的、間接的原因を明らかにして、当該地点における同種の事故の再発防止を図るための緊急的な現場点検を行います。

第3章 踏切道における交通安全の目標と対策

第1節 踏切道における交通安全の目標

全国の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、道路交通量が増加している中、減少傾向にあります。

このように踏切事故が減少してきたのは、踏切の立体交差化、統廃合、踏切保安設備などの整備、交通規制、広報活動の実施など、安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

本市における踏切道は6箇所ありますが、踏切道の安全対策を推進することにより、踏切事故防止を図ります。第2節における諸対策を、関係機関と連携を図りながら推進し、今後とも踏切道事故件数ゼロを目指します。

【目標】

踏切道における年間事故件数	0件
---------------	----

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 踏切道の構造の改良などの促進

現在、道路交通量の多い主要な道路との交差については、立体交差化や構造の改良などにより安全対策が行われていますが、現存する6箇所の踏切についても、近隣の道路交通再編による構造の改良や踏切閉鎖に向けた検討を促進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の促進

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況などを勘案して必要に応じ、障害物検知装置、大口径遮断棒などにより事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況などを勘案し、必要な交通規制を促進します。また、道路標識などの大型化や高輝度化を促進し、視認性の向上を図ります。

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識の設置などを促進します。

踏切事故は、直前横断、落輪などに起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者などの踏切道通行者に対し、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など、緊急措置の周知徹底を図ります。

また、冬期間の踏切において、豪雪などの荒天時には踏切から線路内に誤進入する車両がないよう、除雪対策など関係機関が連携して対策を講じます。

