

鶴岡市交通安全対策会議

日時：平成29年1月31日（火）

午後2時

場所：にこ♥ふる3階 栄養指導研修室

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 協 議

(1) 第10次鶴岡市交通安全計画（案）について

4 そ の 他

5 閉 会

鶴岡市交通安全対策会議委員 出席名簿

任期 平成27年8月1日～平成29年7月31日

NO.	役職	氏名	職名	出欠
1	会長	榎本政規	鶴岡市長	×
2	委員	山本益生	鶴岡市副市長	○
3	委員	佐々木和嗣	国土交通省酒田河川国道事務所鶴岡国道維持出張所長	○
4	委員	青柳秀幸	国土交通省酒田河川国道事務所月山国道維持出張所長	代理出席
5	委員	五十嵐誠一	山形県庄内総合支庁総務企画部総務課長	代理出席
6	委員	渡辺満	山形県庄内総合支庁建設部道路計画課道路管理主幹	代理出席
7	委員	新野利英	鶴岡警察署交通課長	○
8	委員	加藤捷男	鶴岡地区交通安全協会会長	○
9	委員	藤岡学	東日本旅客鉄道株式会社鶴岡駅長	○
10	委員	宇治將凱	鶴岡市町内会連合会	○
11	委員	上野均	鶴岡市自治振興会連絡協議会	○
12	委員	百瀬正子	鶴岡市交通安全推進協議会藤島支部副支部長	○
13	委員	丸山壽身	鶴岡市交通安全推進協議会羽黒支部長	○
14	委員	齋藤静江	鶴岡市交通安全推進協議会櫛引支部副支部長	○
15	委員	長南達夫	鶴岡市交通安全推進協議会朝日支部長	×
16	委員	三浦英喜	鶴岡市交通安全推進協議会温海支部長	×
17	委員	渡会悟	鶴岡市建設部長	代理出席
18	委員	小細澤充	鶴岡市教育委員会教育部長	×
19	委員	佐藤茂巳	鶴岡市市民部長	○

第10次鶴岡市交通安全計画(案)の概要

第9次計画の検証

◎目標

- 年間交通事故死者数 4人以下(県の数値目標 35人以下)
- 年間交通事故負傷者数 800人以下(県の数値目標 7,000人以下)

◎結果

	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7
死者数	8	4	1	5	4
負傷者数	1,024	874	825	744	763

- 第9次の目標を達成した。
- 高齢者が犠牲となる死亡事故が多い。【全死者数の半数以上が高齢者】
- 前方不注意による事故が多い。【事故全体に占める割合が増加】
- 国道・県道等幹線道路での発生が多い。【全死者数の約8割】
- 交差点での出会い頭の事故が多い。【全発生件数の半数を占める】

2 道路交通安全についての対策

道路交通安全対策を考える視点

- 高齢者と子どもの安全確保
- 歩行者と自転車利用者の安全確保

道路交通安全対策の重点事項

- 高齢者と子どもの交通安全対策の推進
- 横断歩道、交差点での交通事故防止対策の推進
- 生活道路及び幹線道路における交通事故防止対策の推進
- 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進
- シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底
- 自転車の安全運転の推進

3 道路交通安全のための施策の展開

(1) 交通安全思想の普及徹底

- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - 効果的な交通安全教育の推進
 - 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 自転車の安全利用の推進
- ### (2) 安全運転の確保
- 飲酒運転の撲滅
 - 高齢運転者対策の充実
 - シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底
 - 積極的なヘッドライト活用の促進

【 道路交通の安全 】

1 目標(平成32年まで)

- 平成32年までに年間交通事故死者数を3人以下とする。
(県の第10次交通安全計画の数値目標 30人以下)
- 平成32年までに年間交通事故負傷者数を630人以下とする。
(県の第10次交通安全計画の数値目標 6,000人以下)

第10次計画の概要

- 【 基本理念 】 ～ 交通事故のない、安全で安心して暮らせる鶴岡市を目指して～

「人優先」の交通安全思想を基本とした施策の推進と

地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりの促進

第10次鶴岡市交通安全計画（案）

（平成28年度から平成32年度まで）

鶴岡市交通安全対策会議

ま え が き

我が国では、車社会の急速な進展に対して、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、鶴岡市においては、昭和46年度以降、9次にわたる鶴岡市交通安全計画を策定し、国、県及び関係機関・団体と一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、鶴岡警察署管内における交通事故による死者数は、昭和46年の32人をピークに、その後は減少傾向に転じ、平成27年には5人まで減少しており、また、交通事故発生件数・負傷者数についても近年は減少傾向で推移しています。

しかし、交通環境の著しい変化や高齢者層の人口の増加などに伴い、高齢者が関連する事故防止が急務となっております。

いうまでもなく、交通事故の防止は、国、県及び関係機関・団体はもちろん、市民一人ひとりが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鶴岡市」を目指して、総合的かつ長期的な施策をまとめた計画を策定し、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項の規定に基づき、平成28年度から同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と数値目標を定めたものであります。

本市は、この計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを積極的に実施することとします。

目 次

計画の基本理念	1
第1節 道路交通安全の目標等	3
1 道路交通事故のすう勢等	3
(1) 道路交通事故のすう勢	3
(2) 交通事故の特徴	3
(3) 交通事故死者数が減少した理由	5
2 交通安全計画における目標	5
第2節 道路交通安全についての対策	5
1 道路交通安全対策を考える視点	5
(1) 高齢者と子どもの安全確保	5
(2) 歩行者と自転車利用者の安全確保	6
2 道路交通安全対策の重点事項	6
3 道路交通安全のための施策の展開	7
(1) 交通安全思想の普及徹底	7
(2) 安全運転の確保	10
(3) 道路交通環境の整備	12
(4) 踏切道における交通の安全についての対策	13
(5) 救助・救急活動の充実	13
(6) 被害者支援の推進	13

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

全国的に、少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来など、これまで経験したことがない大きな転換点を迎えています。このような大きな社会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様々な不安の解消に向けて、生命と暮らしを守る公的なセーフティネットを再構築するとともに、地域住民などと連携して、暮らしの安全・安心な地域づくりを推進していくことが重要です。

その際、交通事故による被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保も、安全・安心な地域づくりの実現を図っていくための極めて重要な要素であります。

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、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あります。

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ます。

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、県、市、及び関係機関・団体等と連携して力強く推進していかなければなりません。

2 「人優先」の交通安全思想

安全・安心な地域づくり、こと交通安全については、子ども、高齢者等のいわゆる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、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られます。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、あらゆる施策を推進するとともに、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりを促進していきます。

基本方針

本市では、このような観点から、道路交通にお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じ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、車両等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各要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の実態を調査・分析し、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、強力に推進します。

(1) 人間に係る安全対策

安全な運行を確保するために、運転する人間の交通安全意識の徹底を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するために、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にかんがみ、今後も交通安全教育、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) 交通環境に係る安全対策

「人優先」の考えの下、交通環境に係る安全対策として、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図ることとします。

(3) 救助・救急活動及び交通事故被害者等支援の充実

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・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。

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被害者支援の充実を図ることとします。

(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市、関係機関・団体等が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す。

市が行う交通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節 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故のすう勢

第9次交通安全計画では、平成27年までの年間交通事故死者数4人以下、負傷者数800人以下を目標として推進した結果、平成27年の死者数は4人、負傷者数は763人であり、ともに第9次計画の数値目標を達成することができました。なお、平成23年から平成27年までの交通事故の概要は下記のとおりであり、発生件数、負傷者数は総体的に減少傾向にあります。また、死者数については、第8次交通安全計画期間の総計45人と比較し、減少しております。

(2) 交通事故の特徴

第9次交通安全計画期間内の交通事故の特徴は、次のとおりです。

① 高齢者が犠牲となる死亡事故が多い

平成28年3月31日現在、人口に占める高齢者の比率は約32%ですが、第9次交通安全計画期間内の交通事故死者数22人のうち高齢者13人の比率は約59%となっています。

② 前方不注意(脇見・漫然・ぼんやり)による事故が多い

第9次交通安全計画期間内の前方不注意による事故の発生件数は855件で全体の約24%、死者数は6人で約27%を占めており、第8次交通安全計画期間内の発生件数970件(全体の21%)及び死者17人(全体の38%)と比較すると、件数等は減少しているものの、事故全体に占める件数の割合は増加しています。

③ 国道・県道等幹線道路での発生が多い(全死者の約8割を占める)

④ 交差点(付近を含)での出会いの頭事故が多い(全発生件数の半数以上を占める)

○第9次交通安全計画期間の交通事故発生状況

※交通年鑑(山形県警察本部発行)より抜粋(統計の集計期間:1月~12月)

I 発生件数等

区分	発生件数	死者数(うち高齢者)		負傷者数(うち高齢者)	
平成23年	849件	8人	(4人)	1,024人	(177人)
平成24年	737件	4人	(1人)	874人	(140人)
平成25年	708件	1人	(1人)	825人	(158人)
平成26年	634件	5人	(4人)	744人	(158人)
平成27年	621件	4人	(3人)	763人	(177人)
計	3,549件	22人	(13人)	4,230人	(810人)

※「高齢者」は65歳以上

II 車両の主な事故原因別発生状況

区 分	前方不注意				安全速度		通行区分(右側)		最高速度		飲酒運転(内数)	
	脇見		漫然・ぼんやり		件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
	件数	死者	件数	死者								
平成23年	138 件	0 人	69 件	2 人	14 件	2 人	9 件	1 人	0 件	0 人	7 件	0 人
平成24年	102 件	0 人	71 件	0 人	23 件	0 人	16 件	1 人	1 件	0 人	5 件	0 人
平成25年	97 件	0 人	76 件	1 人	29 件	0 人	12 件	0 人	0 件	0 人	3 件	0 人
平成26年	88 件	0 人	61 件	1 人	26 件	1 人	8 件	1 人	0 件	0 人	4 件	1 人
平成27年	90 件	1 人	63 件	1 人	10 件	0 人	12 件	1 人	0 件	0 人	2 件	0 人
計	515 件	1 人	340 件	5 人	102 件	3 人	57 件	4 人	1 件	0 人	21 件	1 人

III 昼夜別・道路形状別発生状況

区 分	昼		夜		交差点(付近を含)		単路・その他	
	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
平成23年	636 件	6 人	213 件	2 人	459 件	3 人	384 件	5 人
平成24年	560 件	2 人	177 件	2 人	393 件	0 人	338 件	4 人
平成25年	525 件	1 人	183 件	0 人	371 件	1 人	329 件	0 人
平成26年	481 件	4 人	153 件	1 人	339 件	2 人	289 件	3 人
平成27年	471 件	1 人	150 件	3 人	358 件	2 人	261 件	2 人
計	2,673 件	14 人	876 件	8 人	1,920 件	8 人	1,601 件	14 人

※「昼」は日の出から日没までの間

IV 道路別発生状況

区 分	国道		県道		市道・その他	
	件数	死者	件数	死者	件数	死者
平成23年	219 件	6 人	303 件	2 人	327 件	0 人
平成24年	188 件	2 人	236 件	1 人	313 件	1 人
平成25年	168 件	0 人	250 件	0 人	290 件	1 人
平成26年	136 件	2 人	199 件	1 人	299 件	2 人
平成27年	148 件	1 人	220 件	2 人	253 件	1 人
計	859 件	11 人	1,208 件	6 人	1,482 件	5 人

V 高齢者の免許保有率及び高齢ドライバーの事故状況

区 分	市内の 免許所有者数	うち高齢者数	全保有者に対する 高齢者の割合	高齢ドライバー 事故件数	全事故に対する 高齢ドライバーの 割合
平成23年	90,154 人	18,466 人	20.5 %	175 件	20.6 %
平成24年	90,104 人	19,618 人	21.8 %	155 件	21.0 %
平成25年	89,958 人	20,739 人	23.1 %	156 件	22.0 %
平成26年	89,676 人	21,972 人	24.5 %	141 件	22.2 %
平成27年	89,327 人	23,091 人	25.8 %	146 件	23.5 %
計	449,219 人	103,886 人	23.1 %	773 件	21.8 %

※「高齢者」は65歳以上

(3) 交通事故死者数が減少した理由

交通事故発生件数は、第9次交通安全期間内において連続で減少しており、それと比例するように、死者数も過去との比較により総体的に減少傾向にあります。その理由としては、交通安全思想の普及徹底、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、道路交通秩序の維持、救急・救助活動等の充実等の各種対策が相乗的に効果を発揮したものと認められますが、主な要因としては次のものがあげられます。

- ① 飲酒運転等悪質な違反による事故の減少
- ② シートベルト着用率の向上に伴う致死率の低下
- ③ 前方及び周囲の安全確認の徹底による事故の減少

2 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、安全・安心な鶴岡市を達成することが究極の目標ですが、本計画の計画期間である平成32年までに年間の24時間死者数を3人以下とし、負傷者数については630人以下とすることを目指します。

第2節 道路交通安全についての対策

1 道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数、負傷者数が減少傾向にあることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した事故に関する情報の収集や分析を行いながら、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する必要があります。

(1) 高齢者と子どもの安全確保

第9次交通安全計画期間内において、交通事故死者数のうち高齢者が半数以上を占めていた年が4カ年もあり、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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かかつ総合的な交通安全対策を推進すべきであり、道路交通環境の整備のほか家庭や地域と連携した交通安全啓発活動などが重要となります。また、子どもの安全確保に対しては、防犯・交通安全対策の観点から、特に通学路において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

(2) 歩行者と自転車利用者の安全確保

「人優先」の考えの下、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おります。こうしたことから、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等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、それぞれの対策を講じる必要があります。自転車の走行空間の確保などの道路環境整備のほか、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、ルールやマナーに反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

加えて、横断歩道においては、「歩行者が優先」であることを含め、自動車等の運転者に対して「歩行者を守る」保護意識の定着を図る必要があります。

2 道路交通安全対策の重点事項

第9次鶴岡市交通安全計画期間内における交通事故の特徴を踏まえ、次の6項目を重点として取組みます。

- (1) 高齢者と子どもの交通安全対策の推進
- (2) 横断歩道、交差点での交通事故防止対策の推進
- (3) 生活道路及び幹線道路における交通事故防止対策の推進
- (4) 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進
- (5) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底
- (6) 自転車の安全運転の推進

3 道路交通安全のための施策の展開

交通安全対策をより効果的に推進するため、前述の2つの視点と6つの重点事項を踏まえ、以下の6つの柱を中心とした施策を展開していきます。

(1) 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て市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉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、子ども等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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることも重要であることから、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。

また、自転車を使用することが多い児童、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。

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

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態度を習得させるとともに、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。

幼稚園・保育園等においては、幼稚園・保育園単位で結成されている幼児交通安全教室「かもしかクラブ」を通じての交通安全教育に重点を置き、鶴岡市交通安全指導専門員を派遣し、保育士・教職員及び保護者と連携を取りながら計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、かもしかクラブリーダー研修会の開催や指導資料の作成をするなどの指導力の向上を推進します。

また、家庭・地域及び関係機関・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捉えて交通安全活動等を推進します。

イ 小・中学生及び高校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。

学校で実践する交通安全教室に鶴岡市交通安全指導専門員を派遣し、交通安全教育の支援を行います。

また、PTA・交通安全母の会、地区の交通安全協会等と密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に対する横断的な取り組みを推進します。

さらに、交通安全ポスター募集事業を通し、児童が自ら積極的に交通安全について考える機会を創出し、交通安全に対する意識の向上を図ります。

中学生、高校生に対する交通安全教育は、特に自転車の安全通行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。

ウ 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、自動車等の安全運転意識の向上が必要であり、また加害者になり得る可能性が高いため、特に交通社会における社会的責任の自覚が必要です。車両等の安全運転を確保する観点から、運転者としての危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情や交通事故の悲惨さに対する理解、また横断歩道における人優先の交通意識、交通マナーの向上が求められます。

そのため、責任と思いやりのある社会人の自覚を醸成するため、地域・職場における運転者講習会や関係団体の諸活動を通じて、幅広く交通安全意識の高揚を図ります。

エ 高齢者に対する交通安全教育

運転免許保有者に占める高齢者の割合が増加してきており、また、それ以上に高齢者が関わる事故の割合が増加しております。

このため、高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢による身体及び認知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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。また、夕暮れ時から夜間における歩行者・自転

車利用者の事故を防止するため、反射材等の着用を呼びかけます。そのほか、高齢者を対象とした交通安全教室を開催しながら、社会教育活動、福祉活動、老人クラブ活動にも鶴岡市交通安全指導専門員を派遣するなど、多様な機会を捉えて、交通安全教育を積極的に推進します。さらには、老人福祉施設・高齢者サークル活動の場等、高齢者が集まる場所においてポスター掲示、交通安全指導、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

オ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域の福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

カ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、母国との交通ルールや交通安全に対する考え方の違いをわかりやすく説明し、国内の交通ルールに関する知識の普及を目的とした交通安全教育を推進します。

② 効果的な交通安全教育の推進

ア 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害者等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、関係団体等が連携を図り、指導者養成の場として、かもしかクラブリーダー研修会や高齢者交通安全実践教室などを開催します。

イ 交通安全教育の推進

- 交通安全指導専門員の派遣

幼稚園、保育園、学校、町内会、老人クラブ等で交通安全教室を開く際、対象者にあわせて鶴岡市交通安全指導専門員を派遣します。

- 交通安全教育用補助機材等の活用

模擬信号機、横断歩道マット、衝突実験用ダミー人形等を各種交通安全教育の実施時に活用し、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

ア 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

鶴岡市交通安全対策会議は、構成員となっている各機関・団体等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をはじめとした交通安全活動を展開します。

イ 交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した県民運動として街頭立哨などを展開するほか、高齢者の交通事故防止推進強化月間等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。

ウ 普及啓発活動の効果的な展開

・ 街頭啓発活動等の実施

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・団体等が緊密な連携の下に大型店舗や街頭等における啓発活動を実施するほか、広報車による街頭広報宣伝活動など、効果的な運動を実施していきます。

・ 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、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、市広報や市ホームページなどを計画的、積極的に活用し、日常生活に密着した広報活動を展開するとともに、交通安全のための諸活動が活発に行われるよう報道機関に対し、情報等を積極的に提供します。

④ 自転車の安全利用の推進

ア 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であること、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る、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の普及啓発の強化を図ります。

また、自転車は歩行者と衝突した場合には加害者に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りながら、関係団体と連携し、損害賠償責任保険等の加入も促進します。

イ 薄暮時の早めの点灯等の推進

薄暮時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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取り付けを促進します。

(2) 安全運転の確保

① 飲酒運転の撲滅

飲酒運転は、極めて危険な行為であるとともに犯罪でもあり、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めます。

ア 職場・家庭等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等の周知徹底を図るとともに、職場、家庭、飲食店等での取組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の追放を図ります。

イ 交通安全県民運動と連携したキャンペーン等の実施

交通安全県民運動と連携したキャンペーンを実施し、「絶対しない、させない、許さない」運動を展開するとともに、飲酒する側が注意することはもちろん、提供する側においても飲酒運転の防止活動を促進します。

② 高齢運転者対策の充実

高齢者の運転免許所持率が上がっており、更に急激な増加が予測されることから、事故発生率が高い高齢運転者への交通安全対策は、緊急かつ重要な課題であります。高齢運転者に対しては、加齢による身体及び認知機能の低下が、運転者としての交通行動に悪影響を及ぼすこと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走行するために必要な実践的スキルや交通ルールを習得させるため、参加・体験・実践等の交通安全教育を実施します。

また、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るとともに、取り付けた車両に対する保護意識の高揚を図ります。

さらに、自主返納制度の広報周知に努め、運転免許証を返納しやすい環境づくりに努めます。

③ シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故のうち、シートベルトを着用していれば助かった事故も多いとのデータがあります。

後部座席も含めたすべての座席におけるシートベルト、チャイルドシートの正しい着用の理解と徹底を図るため、警察・関係団体等と連携し、各種活動・交通安全等の機会に、着用の徹底を広く呼び掛けます。

④ 積極的なヘッドライト活用の促進

薄暮時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等による安全運転義務違反等の事故実態や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、前方の道路状況をいち早く把握するため、ヘッドライトの早めの点灯やハイビームの積極的な活用とこまめな切り替えを促します。

(3) 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・警察等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、事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されています。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者や障害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歩道等交通安全施設の一層の整備、効果的な交通規制の推進等、人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

① 道路における交通安全対策の推進

安全かつ円滑な交通を確保するため、次の方針により交通安全対策を推進していきます。

ア 安全・安心な歩行空間の整備

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、特に通学路や生活道路における歩行空間の整備を推進します。

イ 交差点・カーブ箇所の交通事故防止対策

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間について、路面表示や区画線の強調表示などにより、運転者への注意喚起を促すなど、警察と連携し交通事故抑止対策に努めます。

ウ 交通安全施設等の整備

危険箇所への転落防止柵・ガードレールなどの整備や区画線、道路反射鏡の整備等、交通安全施設の整備を推進します。

エ 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、積雪による車道・歩道の幅員の減少や、凍結によるスリップや転倒など、冬期間特有の危険に対し、市内全域の生活道路や通学路の除雪対策を講じるほか、防雪柵等の整備を推進します。

② 効果的な交通規制の推進

道路構造、交通安全施設整備状況、交通事故発生状況等を勘案しつつ、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能・役割を考慮し、国、県と連携しながら地域の特性に応じた効果的な交通規制を実施します。

③ 駐車対策の実施

路上における悪質な違法駐車を防止し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、県と連携しながら駐車禁止等の交通規制等の適正化を図ります。

④ その他道路交通環境の整備

ア 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等については、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故対策を実施します。

イ 重大事故の再発防止

死傷事故や社会的に大きな影響を与える重大事故などが発生した場合には、速やかに事故発生箇所の道路交通環境など発生要因を調査するとともに、関係機関と連携しながら発生要因を踏まえた対策を講ずることにより、再発防止を図ります。

ウ 通学時の安全確保

危険な通学路に、鶴岡市交通指導員を配置し、安全な道路横断を指導・誘導することにより児童生徒の通学時の安全を確保します。

(4) 踏切道における交通の安全についての対策

自動車の通行に支障となっている狭隘な踏切道にあつては、鉄道管理者の理解を得ながら、構造改良を推進します。

また、冬季間は、他の時期に比べ事故が多く発生する傾向にあることから、機を捉え、事故防止対策についての広報活動を実施します。

(5) 救助・救急活動の充実

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、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

また、集団救急が必要となる事故の際には、市内における傷病者の搬送能力、収容能力を超える恐れもあるため、近隣市町及び消防機関における円滑な広域応援体制の運用を図ります。

(6) 被害者支援の推進

交通事故の被害者の現状を把握して、被害者の視点に立ち県交通事故相談所・日弁連交通事故相談活動などの周知徹底を図り、交通事故当事者に対して、広く相談の機会を提供します。