

# 第 1 1 次鶴岡市交通安全計画

(令和 3 年度から令和 7 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、10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、令和2年には4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ねばなりません。

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、令和3年度から同7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
計画の基本方針	2
第1節 道路交通安全の目標等	3
1 道路交通事故の現状等	3
(1) 道路交通事故の現状	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 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) 歩行者及び自転車の安全確保と違法意識の向上	6
2 交通安全対策の重点事項	6
3 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	11
(3) 道路交通環境の整備	13
(4) 踏切道における交通の安全についての対策	14
(5) 救助・救急活動の充実	14
(6) 被害者支援の推進	14

# 計 画 の 基 本 理 念

## 1 交通事故のない社会を目指して

本市は、長期の人口減少過程に入っており、高齢化率が高くなっています。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくため、市民の願いである、安全で安心して暮らせる鶴岡を実現することが極めて重要であります。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお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、更なる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、交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、市民や国、県及び関係機関・団体等と連携して力強く推進していかねばなりません。

## 2 「人優先」の交通安全思想

道路交通については、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、全ての交通について、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る。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、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ております。

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。

## 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い、生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。今後、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」を構築することを目指します。

## 基本方針

本市では、基本理念に基づき、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、これらを市民の理解と協力の下、総合的に推進します。

### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の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から、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一層の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、国、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 道路交通事故の現状等

#### (1) 道路交通事故の現状

第10次交通安全計画では、平成32年度（令和2年度）までの年間交通死亡事故者数3人以下、負傷者数630人以下を目標として推進した結果、令和2年の死者数は4人、第10次交通安全計画期間の年平均死者数は4.8人、令和2年負傷者数は422人、計画期間の年平均負傷者数は594.8人であり、第10次計画の負傷者数は数値目標を達成したものの、死者数は計画達成することができませんでした。なお、平成28年から令和2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。しかし、死者数については、第9次交通安全計画期間の総計22人に対し2名増加しております。

#### (2) 交通死亡事故の特徴

第10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

令和3年3月31日現在、人口に占める高齢者の比率は約35.5%ですが、第10次交通安全計画期間内の交通事故死亡者22人のうち高齢者13人の比率は約50%になっています。

② 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の6割を占める）

③ 高齢ドライバーが第一当事者になる事故が多い。（全発生件数の3割）

#### ○第10次交通安全計画期間中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28年	613 件	3 人（ 2 人）	723 人（ 166 人）
平成29年	565 件	7 人（ 6 人）	693 人（ 150 人）
平成30年	519 件	7 人（ 2 人）	620 人（ 122 人）
令和元年	431 件	3 人（ 3 人）	520 人（ 118 人）
令和2年	353 件	4 人（ 2 人）	423 人（ 104 人）
計	2,481件	24人（ 15人）	2,979 人（ 660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28年	70件	0人	52件	1人	19件	0人	22件	1人	0件	0人	0件	0人
平成29年	79件	1人	48件	3人	23件	0人	21件	0人	0件	0人	7件	0人
平成30年	37件	1人	43件	2人	23件	1人	26件	0人	0件	0人	3件	1人
令和元年	42件	0人	32件	1人	17件	0人	20件	0人	0件	0人	1件	0人
令和2年	35件	0人	22件	2人	13件	0人	8件	0人	0件	0人	2件	0人
計	263件	2人	197件	9人	95件	1人	97件	1人	0件	0人	13件	1人

※安全速度・・・制限速度内で危険に対して回避行動が取れる時間的余裕のある速度

※最高速度・・・制限速度を超える速度

## 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28年	461件	2人	144件	1人	315件	2人	290件	1人
平成29年	416件	2人	141件	5人	333件	5人	224件	2人
平成30年	385件	3人	126件	4人	291件	1人	220件	6人
令和元年	321件	2人	107件	1人	246件	1人	182件	2人
令和2年	272件	3人	81件	1人	197件	2人	155件	2人
計	1,439件	12人	599件	12人	1,382件	11人	1,071件	13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28年	139件	1人	210件	0人	256件	2人
平成29年	129件	2人	199件	5人	229件	0人
平成30年	130件	2人	166件	0人	213件	5人
令和元年	99件	1人	143件	0人	186件	2人
令和2年	78件	2人	112件	1人	162件	1人
計	575件	8人	830件	6人	1,046件	10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28年	88,748 人	23,968 人	27.00%	167 件	27.20%
平成29年	88,290 人	24,910 人	21.20%	155 件	27.40%
平成30年	87,760 人	25,582 人	29.10%	130 件	20.00%
令和元年	86,977 人	26,073 人	30.00%	125 件	29.00%
令和2年	86,271 人	26,635 人	30.87%	113 件	32.01%
<b>計</b>	<b>438,046 人</b>	<b>127,168 人</b>	<b>29.03%</b>	<b>690 件</b>	<b>27.81%</b>

### (3) 交通事故死者数が減少した理由

交通事故件数は、第10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令和7年までに年間の交通事故発生後24時間以内に死亡した者を3人以下（第10次計画の目標数値）とすることを目指します。

また、重傷者が発生する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、命に関わり優先度が高い交通事故によって負傷し、1か月以上の治療を要する者（重傷者数）を目標に設定することとし、令和7年までに年間の重傷者数を34人以下（山形県の目標280人の12%程度）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っ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) 高齢者及び子どもの安全確保

第10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犠牲となる事故が半数以上を占めており、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) 歩行者及び自転車の安全確保と違法意識の向上

「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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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っていくことが重要です。

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ことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、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とともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を展開し、全年齢での

交通安全教育等を推進する必要があります。

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ため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推進、自転車の点検・整備、自転車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きます。

また、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から、交通安全教育等の充実を図り、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

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10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) 高齢者及び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ルールとマナーの指導を強化します。

## 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の推進

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・保育園及び認定こども園においては、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とら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の推進

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の推進

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の推進

運転免許保有者に占める高齢運転者の割合が増加してきており、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、視認性の高い明るい色の服装の着用及び反射材等の交通安全用品の活用を呼びかけます。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 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、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。

## カ 外国人に対する交通安全教育の推進

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がい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、関係民間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、衝突実験用ダミ一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、情報提供等を積極的に提供します。

#### ④ 自転車の安全利用の推進

##### ア 自転車の安全で適正な利用の推進

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ります。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車による安全利用を促進するため、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議、交通対策本部長決定）を活用するなどにより、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への加入義務化を周知・啓発します。

##### イ 薄暮時の早め点灯等の推進

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することで、自転車の被視認性の向上を図ります。

## (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啓発・普及等の実施

交通安全県民運動と連携したキャンペーンを実施し、飲酒運転は「絶対しない、

させない、許さない」という意識改革の普及啓発運動を展開するとともに、地域、職域における飲酒運転撲滅に向けた取組を更に促進します。

## 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を努め、運転免許証を返納しやすい環境づくりに努めます。

### I 運転免許証の自主返納者数

区分	市内の 免許所有者数	運転免許返納 者数	
		うち高齢者数	うち高齢者数
平成28年	88,748 人	23,968 人	—
平成29年	88,290 人	24,910 人	333人
平成30年	87,760 人	25,582 人	511人
令和元年	86,977 人	26,073 人	695人
令和2年	86,271 人	26,635 人	634人
計	438,046 人	127,168 人	2,173人

## ③ シートベルト全席着用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 薄暮時におけるヘッドライトの早めの点灯及びハイビーム活用の促進

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事故実態や危険性等を広く周知し、同時時間帯の交通事故を防止するため、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、早めのヘッドライト等の点灯（自動車及び自転車の前照灯の早期点灯）、対向車及び先行車がない状況では積極的なハイビームの使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、高齢者や障がい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

交通事故発生の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、県公安委員会と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

各踏切道の状況を踏まえ、鉄道管理者の理解を得ながら、事故防止効果の高い構造改良を推進します。

また、冬期間は、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、集団救助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

交通事故の被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的に打撃を受けたり、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等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな負担を抱えている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、県交通事故相談所や弁護士による無料法律相談等の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して、広く相談の機会を提供します。