

第11次

# 寒河江市交通安全計画

寒河江市交通安全対策会議

## まえがき

わが国では、モータリゼーションの急激な進展等により昭和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、交通安全の確保が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が制定されました。これに基づき、国及び山形県では46年度以降10次にわたる交通安全計画を策定しました。本市においても5年を区切りに10次の交通安全計画を策定し、これまで、県、関係機関・団体等が一体となり、各分野において交通安全対策を強力に実施してまいりました。

その結果、本市における交通事故発生件数は、平成17年の399件をピークに、その後は緩やかな減少傾向に転じ、令和2年度には145件となっています。

しかしながら、近年において、全国では高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことが重要となってきます。

交通事故の防止は、行政や関係団体はもちろん、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課題です。人命尊重の理念の下、「交通事故のない安全・安心な寒河江市」を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の計画を定め、これに基づき諸施策を強力に推進していく必要があります。

この第11次寒河江市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、令和3年度から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して、山形県が策定した「第11次山形県交通安全計画」及び「新第6次寒河江市振興計画」に基づき定めたものです。

交通安全に関する施策は多方面にわたり、しかも相互に密接な関連を有するため、関係機関・団体と緊密な連携を取りながら実施しなければなりません。また、交通安全施策は、市民生活に直接かかわるものであり、市民の十分な理解と協力を求め積極的な参加を得ることにより推進していかねばなりません。

本市は、この第11次交通安全計画に基づき、関係機関・団体、市民総参加の下、交通の状況や地域の実態に即して交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施してまいります。

# 目次

計画の基本的な考え方	1
<b>第1章 道路交通の安全</b>	<b>2</b>
<b>第1節 道路交通事故の現状と今後の目標</b>	<b>2</b>
1 道路交通事故の現状等	2
(1) 道路交通事故の状況	
(2) 交通事故の特徴	
(3) 今後の見通し	
2 第1次交通安全計画における目標	4
<b>第2節 道路交通安全対策についての重点事項</b>	<b>5</b>
1 高齢者と子どもの安全確保	
2 幹線道路での交通事故防止対策の推進	
3 運転者対策の推進	
4 生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進	
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	
6 衝突時の被害軽減対策の推進	
<b>第3節 交通安全のための施策の展開</b>	<b>7</b>
1 交通安全思想の普及徹底	7
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	
(5) 飲酒運転の撲滅	
(6) 自転車の安全で適正な利用の促進	
2 安全運転の確保	13
3 道路交通環境の整備	14
(1) 幹線道路における交通安全対策の推進	
(2) 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	
(3) 交通安全施設等の整備促進	
(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	
(5) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	

- (6) 総合的な駐車対策の推進
- (7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
- 4 車両の安全性の確保 ……………16
  - (1) 自動車の点検整備の充実
  - (2) 自転車の安全性の確保
- 5 道路交通秩序の向上 ……………17
  - (1) 交通の指導取締りの強化等
  - (2) 暴走行為等への対策
- 6 救助・救急活動の充実 ……………18
  - (1) 救助・救急体制の整備
  - (2) 救急医療体制の充実
- 7 交通事故被害者等支援の推進 ……………18
  - (1) 交通事故被害者等に対する援助措置の推進
  - (2) 交通事故相談業務の充実等
- 8 交通事故調査・分析の充実 ……………19
  - (1) 交通事故多発箇所の共同現場点検
  - (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う現場点検

## **第2章 鉄道交通及び踏切道における安全** ……………20

### **第1節 鉄道交通安全の施策** ……………20

- 1 鉄道施設等の安全性の向上
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

### **第2節 踏切道における交通安全対策** ……………20

- 1 踏切道の構造の改良の促進
- 2 踏切保安施設の整備及び交通規制の実施
- 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

# 計画の基本的な考え方

## 1 計画の目的

第11次寒河江市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通事故のない社会を目指して総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

## 2 計画の期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

## 3 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法第26条及び第11次山形県交通安全計画に基づき策定する市町村交通安全計画であるとともに、本市の交通安全に関する分野の基本計画として新第6次寒河江市振興計画に即して策定するものです。

## 4 計画の基本理念

本市において、人口減少と少子高齢化社会の進展は最重要課題の一つとなっています。この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、市民の生命と暮らしを守り安全で安心な生活を確保していくことが重要です。

そのためにも、交通安全の確保に向け、県、関係機関・団体等と地域住民が強力で連携し、交通事故の無い寒河江市を目指すことが求められます。

特に交通社会においては、弱い立場にある方への配慮や思いやりを持って、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の一層の安全確保が必要であること、また、自転車の安全で適正な利用について理解を深めるとともに、交通マナー向上を図ることを目指してまいります。

本計画は、これまで10次にわたる計画において進めてきた取り組みと成果を踏まえ、本市における交通事故の特徴や第10次計画策定後に施行された法改正など、交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や県の計画と整合を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策の充実を図っていきます。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故の現状と今後の目標

### 1 道路交通事故の現状等

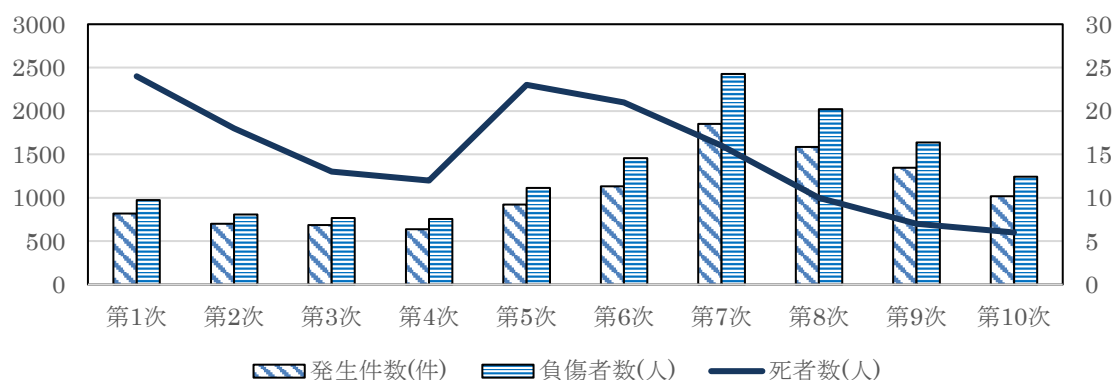
#### (1) 道路交通事故の状況

第1次交通安全計画の初年度である昭和46年度から前計画（第10次計画）の最終年度である令和2年度までの本市における交通事故発生状況を、計画期間（5年）ごとにみると、第1次計画期間から第4次計画期間までは、発生件数、死者数、負傷者数ともに減少傾向が続ききました。

しかし、第5次計画の初年度である平成3年度を境に増加に転じ、死者数は第5次計画期間に23人と第4次計画期間より倍増、負傷者数も1,114人と5割近く増加しました。それ以降死者数は減少傾向にあるものの、交通事故発生件数は、第7次計画期間に過去最高の1,853件を記録し、負傷者数も2,427人と過去最高を記録しました。

ただ、第8次計画期間以降は、発生件数、死者数、負傷者数ともに減少する傾向にあり、前計画期間の交通事故発生件数及び負傷者数にあっては、ピーク時の約5割にまで減少しています。

区分（5年ごと）		発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
第1次計画期間	昭和46年度～昭和50年度	818	24	975
第2次計画期間	昭和51年度～昭和55年度	700	18	806
第3次計画期間	昭和56年度～昭和60年度	687	13	765
第4次計画期間	昭和61年度～平成2年度	639	12	755
第5次計画期間	平成3年度～平成7年度	921	23	1,114
第6次計画期間	平成8年度～平成12年度	1,133	21	1,455
第7次計画期間	平成13年度～平成17年度	1,853	16	2,427
第8次計画期間	平成18年度～平成22年度	1,584	10	2,022
第9次計画期間	平成23年度～平成27年度	1,345	7	1,637
第10次計画期間	平成28年度～令和2年度	1,017	6	1,242



第10次計画期間内における年別寒河江市内交通事故発生状況及び目標値									
区分	発生件数			死者数(24時間死者数)			負傷者数		
	件数 (件)	増減 (件)	増減率 (%)	人数 (人)	増減 (人)	増減率 (%)	人数 (人)	増減 (人)	増減率 (%)
平成28年	247	▽12	▽4.6	1	1	100	312	0	0
平成29年	235	▽12	▽4.9	1	0	0	287	▽25	▽8.0
平成30年	213	▽22	▽9.4	2	1	100	253	▽34	▽11.8
令和元年	177	▽36	▽16.9	1	▽1	▽50	219	▽34	▽13.4
令和2年	145	▽32	▽18.1	1	0	0	171	▽48	▽21.9
計	1,017	—	—	6	—	—	1,242	—	—
目標値				5人以下			1,100人以下		

第10次交通安全計画を振り返ると、平成28年から令和2年までの交通事故死者数5人以下、負傷者数1,100人以下を目標とし、様々な施策を展開してきました。その結果、計画期間中の交通事故死者数は6人、負傷者数は1,242人と、第9次計画時に比べ減少はしていますが、目標には達しませんでした。

## (2) 交通事故の特徴

県の第10次交通安全計画期間(平成28年度から令和2年度)における交通死亡事故の特徴は、次のように分析されています。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い。
- ② 国道・県道等幹線道路での発生が多い。
- ③ 高齢ドライバー及び青年ドライバーが第1当事者<sup>注1</sup>である事故が多い。
- ④ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意(脇見・考え事等)が多い。
- ⑤ 夕方から夜間にかけて(午後4時～午後8時)の事故が多い。
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故が多い。

以上6項目が挙げられています。

本市においても第10次計画期間における交通死亡事故の犠牲者6人全員が高齢者であり、この内3件が歩行者の道路横断中の事故であること、また交通死亡事故の発生場所も6件中4件が、国道や県道等の幹線道路で発生しているなど、県全体の傾向と同様の特徴が認められます。

この背景には、高齢人口割合の増加等の要因が影響しているものと考えられます。

## (3) 今後の見通し

高齢社会の進展によって高齢ドライバーが今後ますます増えることが見込まれ、高齢者が係わる事故の増加が懸念されることから、ここ数年は減少傾向にあるとはいえ、依然として予断を許さない状況にあります。

注1 「第1当事者」とは、交通事故において過失程度が最も重い当事者をいい、過失の程度が同程度の場合には、被害が最も軽い者をいう。「山形県警本部 交通年鑑」より

## 寒河江市内で発生した交通死亡事故（平成28年～令和2年）

No.	日時	場所・道路	自動車(A)	歩行者等(B)	概要
1	平成28年 4月6日(水) 午前9時	中郷地内 国道	原付バイク (81歳男性運 転) <b>死亡</b>	軽乗用自動 車(81歳男性 運転)	A原付バイク とB自動車 が出会頭衝突
2	平成29年 3月1日(水) 午後7時	大字寒河江地内 県道	軽乗用自動 車(38歳女性 運転)	歩行者(83歳 女性) <b>死亡</b>	A自動車と道 路横断中のB が衝突
3	平成30年 6月20日(水) 午後2時	中央地内 県道	普通乗用自 動車(29歳女 性運転)	自転車(72歳 女性) <b>死亡</b>	A自動車と道 路横断中のB 自転車 が衝突
4	平成30年 10月26日(金) 午前6時	本町地内 市道	軽乗用自動 車(22歳男性 運転)	歩行者(86歳 男性) <b>死亡</b>	A自動車 がB に衝突
5	令和元年 9月6日(金) 午後6時	寒河江字五反地内 県道	普通乗用自 動車(41歳女 性運転)	歩行者(82歳 女性) <b>死亡</b>	A自動車と道 路横断中のB が衝突
6	令和2年 5月11日(月) 午後4時	小沼町地内 市道	軽貨物自動 車(82歳男性 運転)	歩行者(94歳 女性) <b>死亡</b>	A自動車と道 路横断中のB が衝突

## 2 第11次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・安心な寒河江市を目指すことが究極の目標ですが、国や県の目標やこれまでの交通事故の傾向を勘案し、本市では、令和3年度から本計画の計画期間である令和7年度までの死者数の合計人数を4人以下とすることを目指します。(県第11次交通安全計画に示す目標値120人以下の概ね3.76%<sup>注2)</sup>)

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者<sup>注3)</sup>が発生する事故防止への取り組みが死者数の減少にも繋がることから、命に係わり優先度が高い重傷者数を目標に設定することとし、令和3年から令和7年までの合計重傷者数を52人以下とすることを目指します。(県第11次交通安全計画に示す目標値1,400人以下の概ね3.76%<sup>注2)</sup>)

このため、国や県、関係機関・団体及び市民の理解と協力を得ながら、道路交通安全諸施策を総合的かつ強力で推進します。

注2 県人口1,068,027人 寒河江市人口40,189人 比率3.76%〔令和2年国勢調査〕より

注3 重傷者:交通事故によって負傷し1か月(30日)以上の治療を要する者

第11次計画期間内における目標値		
区分	死者数	重傷者数
目標値	4人以下	52人以下



## 第2節 道路交通安全対策についての重点事項

### 1 高齢者と子どもの安全確保

本市の高齢化率は、32.1%（「令和2年国勢調査」）で、県平均（33.8%）は下回るものの、全国平均（28.6%）を上回っています。こうした高齢社会の進展に伴い、高齢者の関係する交通事故は増加傾向にあります。本市においては、過去5年間で発生した交通死亡事故の犠牲者6名全員が高齢者でありました。今後、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安全対策を図ることが、緊急かつ重要な課題と言えます。

このため、加齢に伴う身体機能の低下等が及ぼす影響についての学習や、交通ルールの習得を目的に、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。また、高齢者や障がい者が交通社会に参加することを可能にするため、歩道等のバリアフリー化など道路交通環境の整備を図ることも重要です。

また、高齢社会の進展とともに考えなければならないのが少子化の進展です。少子化の進展の中で、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを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。そのため、幼児期から心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や、通学路等歩行空間の整備を推進します。

さらに、夜光反射材等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の醸成を図る一方、地域においても、安全・安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民全体の意識を醸成していきます。

### 2 幹線道路での交通事故防止対策の推進

令和2年中、本市内の幹線道路（国道、県道）における交通事故発生件数は78件で、全体の5割を占めています。

交通事故防止対策としては、幹線道路で運転者への注意喚起活動を実施します。さらに、道路管理者と協力しながら、交通安全施設の整備充実を図ります。

### 3 運転者対策の推進

令和2年中、本市内での交通事故発生件数は145件でしたが、その内、交通事故の第1当事者が高齢ドライバーである件数が30件となっており、全体の約2割を占めました。高齢ドライバーに対しては、具体的な事故事例に基づく安全教育はもとより、道路及び交通の状況に応じた実践的技能の習得や、自らの身体機能の低下等を把握できる参加・体験型交通安全教育を推進します。一方、自動車を運転することは、生活の足として、社会参加のための一手段となることから、安全運転の能力維持・向上のための研修会等についても推進を図っていきます。また、運転免許証の自主返納については、身近な交番や駐在所でも扱うことができるようになりましたが、さらにこれを拡大していくため、自主返納に対する支援制度についても、関係機関と連携を取りながら周知を図っていきます。

一方、令和2年中に青年ドライバー(16歳以上30歳未満の運転者)が交通事故の第1当事者となる件数は33件であり、全体の約2割を占めました。青年ドライバーに対しては、安全運転管理者協議会等を中心に、若者対象の参加・体験型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よる交通事故防止対策の推進**

歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路では、県公安委員会等に要請し、地域住民参加の下、地域の実情を踏まえた道路整備等の総合的な交通事故対策に取り組めます。

また、車両や歩行者の交通実態、道路環境等に適した道路標識・標示の整備等についても、関係機関と連携を取りながら対応していきます。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、重点的に広報啓発活動に努めるほか、右折レーン、道路照明灯、視線誘導標等の設置、カラー舗装など関係機関と連携を取りながら、交通事故防止対策を行います。

#### **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、高齢者等が道路歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、運転者に対し前照灯の早め点灯の呼びかけを行うほか、歩行者を早めに確認できるハイビームの積極的な活用を推奨するなど、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を推進します。

また、交通安全推進協議会、交通安全協会、交通安全母の会等関係機関・団体等と連携し夜光反射材等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体験等により、夜光反射材の自発的な活用を促進します。

#### **6 衝突時の被害軽減対策の推進**

シートベルト及びチャイルドシートは人命を守るための安全装置であることを再認識するとともに、着用効果についての理解を深め、運転席、助手席、後部座席すべての座席における着用率100%を目標に、正しい着用の徹底を図り、安全運転サポート車(以下「サポカー」という。)の普及促進を推進します。

さらに、自転車利用者に対しては、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づくヘルメット着用等の安全措置規定の周知・啓発を図り、その着用を促進します。

このため、県、警察、関係機関・団体等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。

## 第3節 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実施するため、次の8つの柱により交通安全施策を展開していきます。

- 1 交通安全思想の普及徹底
- 2 安全運転の確保
- 3 道路交通環境の整備
- 4 車両の安全性の確保
- 5 道路交通秩序の向上
- 6 救助・救急活動の充実
- 7 交通事故被害者等支援の推進
- 8 交通事故調査・分析の充実

### 1 交通安全思想の普及徹底

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、障がい者等交通弱者に対する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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

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います。また、高齢社会が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る一方、他の世代からも高齢者の特性を理解してもらった上で、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を推進します。

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ルールとマナーの指導を強化します。

学校においては、情報通信技術（ICT）を活用した効果的な学習活動を取り入れるなど、学習指導要領に基づき、関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動など、教育活動全体を通じて計画的な指導に努めます。また、障がいのある児童生徒等に対しては、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

また、交通安全活動や各種の啓発活動等が、市民総参加のもと積極的に展開されるように、県、警察、学校、関係機関・団体、地域社会・企業及び家庭が連携をとりながら実施できる体制づくりを進めていきます。

#### (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の推進

幼児に対する交通安全教育は、身近な日常生活の中で交通安全の決まりを理解し安全に

道路を通行するための基本的な行動ができるように、保育所・幼稚園等、家庭、地域と連携を図りながら、計画的かつ継続的に行います。

保育所・幼稚園等においては、幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」を中心に、交通安全専門指導員を派遣するなど、交通安全教育の支援の充実を図ります。また地域や家庭においては、幼児の心身の発達や交通状況等、地域の実情に応じた教育を実践し、また幼児の保護者が常に幼児の手本となって交通安全の大切さを教え伝えられるように、保護者に対する交通安全教育等を実施します。

## ② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

小学校、中学校及び高等学校の児童生徒に対する交通安全教育は、児童生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて、交通安全に必要な事柄を理解させ、様々な危険に気づき、的確な判断ができるよう、実践的な態度や能力を養う必要があります。

児童生徒のほとんどが将来、運転者となる現実を踏まえ、交通社会の一員として、自己の安全のみならず、他者の安全にも積極的に貢献できる人間育成を目的として、学校や家庭、地域等の連携を図りながら計画的かつ継続的に交通安全教育を実施します。これに加え、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任等の対策として、自転車保険の加入を促進します。

小中学生においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、関連教科や道徳、総合的な学習の時間など、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、鉄道車両、自動車等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について交通安全教育を実施します。

高校生においては、関連教科や、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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の普及に努めます。特に、自転車、二輪車・自動車利用の指導の際には、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、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、実技指導等の実践的な交通安全教育実施に協力をしていきます。

## ③ 成人に関する交通安全教育の推進

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、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等、民間の交通安全教育施設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等の実施について連携協力します。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における研修会等を通じ、「交通安全ありがとう運動」の推進等の交通安

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実施に連携協力します。

#### ④ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解するとともに、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等の知識の習得を目標に実施します。

また、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全・安心に外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるよう促します。

このため、老人クラブや高齢者福祉関係団体等と連携しながら、交通安全専門指導員等による高齢者交通安全教室を開催するとともに、社会教育活動や福祉活動等による催事等、様々な機会を捉えて交通安全教育を実施します。あわせて、自動車教習所等と連携を図りながら、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。

また、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服装の着用を促進するとともに、夜光反射材の積極的な使用普及に努めます。

さらに、高齢ドライバーの安全運転に資するため、サポカー等に搭載される先進安全技術の有効性の広報を推進します。

#### ⑤ 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スキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場等を利用するなど、障がいの種別や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

#### ⑥ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、国内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します。また定住外国人に対しては、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理解するなど、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者等に対して、効果的な交通安全教育に努めます。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

#### 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を実施するため、県、警察、関係機関・団体等と連携をとり、交通安全教育指導者の育成に努めます。また、各種研修会等の機会をとらえ、取り組み活動状況を周知し、指導者相互の資質向上に努めます。

## ② 交通安全教育の推進

学校、町会、老人クラブ等で交通安全教室を行う際に交通安全専門指導員を派遣します。また、対象者にあわせた交通安全紙芝居や交通安全指導用教材を活用し、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

#### ① 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・年末の交通安全県民運動を中心に、交通事故の実態に即した運動を展開するほか、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。

##### (イ) 日を定めて行う運動

交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、県では毎月1日と15日を「交通安全の日」と定めています。本市においても、運転者や歩行者等に安全を呼び掛ける街頭指導等を推進します。

##### (ウ) 年間を通じて行う運動

交通安全県民運動と連動し、「運転者の交通ルール遵守」を重点とするほか、各年の重点項目をもとに、市民総ぐるみの運動を展開します。

##### (エ) 交通安全市民大会の開催

寒河江市交通安全市民大会を開催し、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

交通安全運動の趣旨を市民一人ひとりまで浸透させるため、交通安全推進協議会や交通安全母の会等との交通安全推進体制の強化を図りながら、地域と一体となった運動を展開します。

## ② 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あたっては、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等と連携をとりながら街頭啓発キャンペーン等を行うなど、効果的な運動を推進します。

### (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、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、交通事故実態を的確にとらえ、地域、職場、学校、家庭等の場に応じ、ソーシャル・ネットワーク・システム（SNS）の活用を含め、日常生活に密着した広報活動を展開します。

特に、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市報やホームページをはじめとする家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、交通安全関係機関・団体及び町会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者の保護、妨害運転及び飲酒運転等

の悪質・危険な運転の撲滅のため、交通安全意識の向上を家庭から推進します。

(ウ) 交通安全機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

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、関係機関・団体に対し資料、情報等を積極的に提供します。また、報道機関に対しては、市内で行われる交通安全活動等情報の積極的な提供を行います。

**③ 横断歩行者の安全確保**

運転者に対しては、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等を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや、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。

また、横断するときは、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つけるなど、歩行者が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」を推進します。

**④ 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着用率が低いことを踏まえ、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。

このため、県、警察、交通安全関係機関・団体等が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。また、運転席及び助手席の着用率100%を目標に掲げ、着用率の低い後部座席におけるシートベルト着用、子どもを同乗させる際のチャイルドシートの着用率100%を推進するため、あらゆる機会をとらえて広く呼び掛けます。

**⑤ 夕暮れ時におけるヘッドライトの早め点灯及びハイビーム使用の促進**

夕暮れ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、前方不注意等の安全運転義務違反による事故実態・危険性等を広く周知するとともに、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を促します。

また、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

**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を常に持つことが出来るよう、市報等を通じて身近な地域で発生している交通事故の状況及び事故多発地点等に関する情報を提供します。

#### (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、市民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、地域を訪れ、関りを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあつては、市や関係機関・団体、企業等と市民が連携を密にした上で、地域の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ます。

特に、子どもと高齢者の交通安全対策を、地域をあげて推進し、子どもと高齢者の交通事故防止対策を目指します。また、交通安全総点検や「ヒヤリ地図」の作成、交通安全パトロール等を市民が主体的に実施できるよう働きかけていきます。

#### (5) 飲酒運転の撲滅

飲酒運転は極めて危険な行為による犯罪です。県の定める「飲酒運転をしない、させない、許さない条例」の趣旨にのっとり、交通安全関係機関はもとより、職場、家庭、飲食店等市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅を図ります。

また、交通安全県民運動と連携した飲酒運転追放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、飲食店等と連携した飲酒運転の撲滅活動を促進します。

#### (6) 自転車の安全で適正な利用の促進

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、道路を通行する場合は、車両としての交通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」等を活用するなど、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。特に、自転車のルールやマナーに違反する行動を防止するため、交通安全教育等の充実を図ります。

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、関係機関・団体の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入義務化を周知・啓発するとともに、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

また、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用については、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果の周知に努め、着用の徹底を呼びかけます。

さらに、夕暮れ時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の徹底と、反射材用品等の活用促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。



## 2 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導及びその他広報啓発等により、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者や子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

### ① 参加・体験型教育の推進

複雑多様化した交通社会において、安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、道路及び交通の状況に応じた危険を予測し、これを回避する意識及び能力の向上と、責任の自覚と他の人々への思いやりを促すため、参加・体験の教育を行います。

### ② 自動二輪車安全運転対策の推進

自動二輪車安全運転講習会及び原付等安全講習会の開催を関係機関・団体に呼びかけ、自動二輪運転者の安全意識の向上及び技能の向上を図ります。

### ③ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全運転を継続できるように、安全運転の能力を維持・向上させるための取り組みを推進するとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用促進と、取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

また、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両をサポカーに限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることになっていることから、これらの制度が適切に運用されるよう周知に努めます。

### ④ 運転免許証を自主返納する高齢者への支援

高齢運転者の運動機能等低下による交通事故を未然に防止するため、高齢者が運転免許証を自主的に返納する場合、公共交通機関等の利用に対して、運賃助成等の支援を図ります。

また、運転免許証の自主返納に関して、支援制度の広報周知に努めます。

### ⑤ シートベルト等の正しい着用の徹底

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徹底、着用

効果の啓発等を積極的に行います。

### 3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、歩行中や自転車乗用中の死者数の割合が高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。このため、今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組みます。

また、少子高齢化がより一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、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が重要となります。

#### (1) 幹線道路における交通安全対策の推進

本市は、東北横断自動車道酒田線をはじめ国道112号、同287号、同458号の3つの主要幹線道路が貫く、山形県の交通要衝の地です。また幹線道路とともに、それらを補完する県道、市道等があり、これらを適切な機能分担がされるようネットワーク化することによって、道路交通の安全性向上を図ります。道路の体系的整備については、関係機関と連携を図りながら取り組んでいきます。

また、市街地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、交通の効果的な分散により、交通混雑の解消や交通事故防止を図ります。

さらに、環状道路の建設や交差点のコンパクト化、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等を関係機関と連携を取りながら推進していきます。

国道112号のフラワーロードをはじめ、主要幹線道路及び生活道路では、植花・植樹帯やポケットパーク等を設け、心にゆとりと安らぎを与える道路環境の整備を推進します。

寒河江駅等鉄道駅周辺においては、自転車の放置を防止するため、自転車駐輪場（原動機付自転車の駐車を含む）の利用を促進します。

冬期間は、スリップ事故や積雪、凍結による交通事故、交通渋滞がおきやすく、交通安全対策が特に必要となります。円滑で安全な道路交通を確保するため、積雪や凍結路面对策として、適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施によって車道及び歩道の交通確保を図ります。

#### (2) 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

生活道路においては、県公安委員会と連携して車両速度の抑制等、面的かつ総合的な事故抑止対策を講じるため、地域の実情を踏まえた適切な対策を検討し、その実施に取り組みます。

また、高齢者や障がい者等を含め全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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩行空間

の整備等、ユニバーサルデザイン化を推進します。通学路や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における交通安全を確保するため、定期的な合同点検や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関及び地域が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。このため、通学路等を中心に歩道の整備や歩道除雪の充実等を積極的に推進し、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

### (3) 交通安全施設等の整備促進

交通事故が多発している道路、その他緊急に安全を確保する必要がある道路については、重点的かつ計画的に交通安全施設を整備し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

また、生活道路においては、人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面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、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

### (4) 地域住民等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あたっては、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、交通安全総点検を積極的に推進します。

また、安全な道路交通環境の整備に係る市民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表します。

### (5) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

#### ① 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査、指導によりその排除を行い、特に市街地において重点的にその是正の指導を実施します。

また、道路の掘り返しを伴う占用工事については、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。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

#### ② 自転車利用環境の総合的整備

歩行者と自転車の事故等への対策を講じ、ルール・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、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

#### (6) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車の実除及び保管場所の確保に関し、関係機関・団体、地域住民等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、違法駐車を排除する機運の醸成を図ります。

また、違法駐車により安全で円滑な道路交通が阻害されている市街地の道路においては、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示を行うなど、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

#### (7) 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、決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

市街地における交通量の増大にともない、児童等が交通事故の被害者となることを防止するため、子どもの遊び場としての街区公園をはじめとする都市公園の整備を推進します。

##### ③ 無電柱化の推進

道路拡幅に伴う計画的な無電柱化については、歩道の幅員確保等による歩行者の安全性向上を図るため、関係機関と連携を取りながら検討していきます。

##### ④ 冬期の安全確保

冬期の積雪による車道・歩道の幅員の減少や凍結によるスリップ、転倒の増大などの危険に対し、市内全域の幹線市道、通学路等の除排雪の充実を推進します。

## 4 車両の安全性の確保

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の問題であることから、先進安全技術のさらなる性能向上及び活用・普及促進により、着実に交通安全を確保していくことが重要です。このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講じるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、先進技術のより一層の普及促進等により、できる限り交通事故の未然防止を

図ります。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、走行及び時間の経過等に伴い、磨耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進するよう働きかけていきます。

## (1) 自動車の点検整備の充実

### ① 車両の点検整備の充実

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、関係団体の協力のもと、全国的に実施される「自動車点検整備推進運動」の展開に合わせて、自動車使用者に対して広報活動等を行います。

### ② 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を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に全国的に実施される「不正改造車を排除する運動」の展開にあわせ、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の意識高揚を図ります。

## (2) 自転車の安全性の確保

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、関係機関・団体と連携し普通自転車及び駆動補助機付自転車の利用者に対し、定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成します。また、夜間における交通事故防止を図るため、灯火の取り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 道路交通秩序の向上

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、警察による交通指導取締り等のほか、市民の交通秩序の維持・向上を図る必要があります。

さらに、暴走行為等への対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走行為等をさせない環境づくりを推進します。

### (1) 交通の指導取締りの強化等

重大事故の発生を抑止するため、飲酒運転、著しい速度超過や煽り運転等交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、また迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化について協力を行っていきます。特に、飲酒運転については、地域ぐるみで飲酒運転の撲滅に努めます。

### (2) 暴走行為等への対策

近年、暴走族による集団的な暴走行為の発生はなく、また、暴走族組織も確認されていま

せんが、空ぶかしなどの騒音運転や車両の不正改造を行う者が散見されることから、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、地域における関係機関・団体と連携し、暴走行為等がでない環境づくりを推進します。

## 6 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、被害を最小限に留めるため、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・協力関係を確保しながら、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

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、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

### (1) 救助・救急体制の整備

救急隊員が到着するまでに行う応急措置活動を充実するため、市民を対象としたAED（Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器）操作法を含めた心肺蘇生に関する講習会を開催するとともに、公共施設等へのAEDの設置を促進します。

また、負傷者の救急搬送に有効なドクターヘリや消防防災ヘリコプターについて、ランデブーポイントになっている協力施設と連携し、運航の環境整備を図ります。

### (2) 救急医療体制の充実

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制について、休日在宅当番医制の円滑な運営を図ります。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため二次救急医療体制の充実を図るとともに、重症・重篤な患者の三次救急医療機関への搬送体制の充実を図ります。

## 7 交通事故被害者等支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的に大きなダメージを受けています。このような交通事故被害者等を支援することの重要性を考慮し、交通事故被害者等のための支援に取り組みます。

また、交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が不足している場合があることから、県、関係機関と連携して交通事故に関する相談が受けられる機会充実を図ります。

### (1) 交通事故被害者等に対する援助措置の推進

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等により、交通事故被害者の遺児等の支援を推進します。

また、交通安全母の会等の組織との連携による交通遺児対策の充実が図られる環境の醸

成に努めます。

## (2) 交通事故相談業務の充実等

交通事故相談業務の円滑かつ適正な遂行を図るため、関係援助機関・団体等との連絡協調を促進します。特に、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて担当職員の資質向上を図るとともに、県が設置する交通事故相談所との連携を強化し、相談業務の充実を図ります。

## 8 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、運転者等の行動のみならず、道路環境面等様々な角度から情報を収集し、事故が発生した要因を解明する必要があるため、きめ細やかな交通事故分析の充実に努めます。

### (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（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路については、関係機関・団体等と共同して現場点検を実施し、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を推進します。

### (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う現場点検

死亡事故等で多数の死傷者を出した事故、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、ただちに関係機関・団体等と共同して多角的に分析し、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対策を講じます。

## 第2章 鉄道交通及び踏切道における安全

全国における鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にありますが、一たび列車の衝突や脱線等事故が発生すれば、多数の死傷者が生じるおそれがあります。

今後も一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策について、関係機関・団体と連携協力を図っていきます。

また、全国における踏切事故については長期的には減少傾向にありますが、本市において令和3年12月に、踏切内で脱輪し動けなくなった車両に列車が衝突する事故が発生しており、令和4年1月には、踏切手前でスリップした車両が走行中の列車側面に衝突する事故が発生していることから、特に冬期間における注意喚起を市報やホームページを通じて行います。

令和3年3月末現在、本市内には第1種踏切（遮断機及び警報機有り）が13カ所設置されています。踏切道については、今後とも鉄道業者と連携をとりながら、安全性の確保を図っていきます。

### 第1節 鉄道交通安全の施策

#### 1 鉄道施設等の安全性の向上

駅施設等については、関係機関・団体と連携し、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮した鉄道施設等の整備について働きかけていきます。

#### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の運転事故の約9割を占める踏切障害事故と人身傷害事故の多くは、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、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。

このため、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・団体の協力の下、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の浸透を図ります。

### 第2節 踏切道における交通安全対策

#### 1 踏切道の構造の改良の促進

自動車が通行する踏切であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の舗装が悪いもの、歩道が狭く歩行者が歩きにくい踏切等については、鉄道事業者と連携を密にして構造の改善を推進します。



## **2 踏切保安施設の整備及び交通規制の実施**

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、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を働きかけます。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じて、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を関係機関と連携して実施し、踏切道における交通の安全を図ります。

## **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**

踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、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り、広報活動等を強化します。特に冬期間におけるスリップや脱輪等による事故防止のため、市報等により注意喚起を行います。