

第 10 次 新 庄 市 交 通 安 全 計 画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

新庄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）が制定された。これに基づき本市では、昭和46年度から9次にわたり交通安全計画を策定し、国、県、市の関係行政機関並びに関係民間団体が一体となって陸上交通の各般にわたる安全対策を強力に推進してきた。

その結果、本市の年間の交通事故による死者数は、昭和44年の14人をピークに、その後は減少傾向に転じ、平成23年は2人、さらに平成24年には1人までに抑止できるなど、ピーク時を大きく下回る状態で推移している。

これは、国、県、市の関係機関や団体のみならず、市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、交通環境の著しい変化や高齢化の進行などに伴い、近年の交通事故発生件数は200件台、負傷者数においても200人台で推移し、今や事故そのものを減少させることが求められている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市及び関係機関・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新庄市」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らない。

この交通安全計画は、このような観点から、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年から平成32年までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。この交通安全計画に基づき、国・県及び関係機関・団体の積極的な協力を得ながら、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、これを強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本的な考え方	P 1
第 1 章 道路交通の安全	P 3
第 1 節 道路交通事故のすう勢	P 3
1 道路交通事故の長期的推移	P 3
2 第 9 次交通安全計画期間中の交通事故の状況	P 4
3 道路交通を取り巻く状況の展望	P 4
4 道路交通事故の見通し	P 4
第 2 節 第 10 次交通安全計画における計画の期間及び目標	P 5
第 3 節 道路交通安全についての対策	P 5
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	P 5
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	P 5
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	P 6
(3) 市民一人ひとりの意識改革	P 6
2 道路交通安全対策の重点事項	P 7
(1) 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	P 7
(2) 交差点での交通事故防止対策の推進	P 8
(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	P 8
(4) 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	P 8
(5) シートベルト全席着用及びチャイルドシート正しい着用の徹底	P 9
第 4 節 道路交通安全のための施策の展開	P 9
1 交通安全思想の普及徹底	P 9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	P10
(2) 効果的な交通安全教育の推進	P13
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	P13
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	P16
(5) 飲酒運転の根絶	P17
(6) 自転車の安全利用の推進	P17
2 安全運転の確保	P18
(1) 運転者教育等の充実	P18
(2) 交通労働災害の防止	P19
(3) 道路交通に関する情報の充実	P19
3 道路交通環境の整備	P20
(1) 道路ネットワークの整備の推進	P21
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	P21
(3) 効果的な交通規制の推進	P23
(4) 総合的な駐車対策の推進	P23
(5) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備	P24

(6) その他の道路交通環境の整備	P24
4 車両の安全性の確保	P27
(1) 自動車点検整備の充実	P27
(2) 自転車の安全性の確保	P28
5 道路交通秩序の維持	P28
(1) 効果的な指導取締りの強化等	P28
(2) 暴走対策の強化	P28
6 救助・救急体制の整備	P29
(1) 救助体制の整備・拡充	P29
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	P31
7 被害者支援の充実	P31
(1) 交通事故相談活動の強化	P31
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	P31
8 交通事故調査・分析の充実	P32
第2章 踏切道における交通の安全	P33
第1節 踏切道における交通安全の目標等	P33
第2節 踏切道における交通安全のための施策の展開	P33
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	P33
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	P33
3 踏切道の統廃合の促進	P34
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	P34

計画の基本的な考え方

我が国は、少子化による人口増加の鈍化と高齢化の進行に伴う社会構造全体の高齢化による本格的な人口減少社会に直面し、かつて経験したことのない大きな転換期を迎えている。このような社会環境の変化を乗り越え、豊かで活力ある社会を構築していくためには、市民の「安全と安心」を確保していくことが極めて重要である。中でも、交通事故による被害者数は他の危険による被害者数と比べ圧倒的に多いことから、交通安全の確保は、「安全で安心」な社会を実現するために、緊急かつ重要な課題である。このため、「人命尊重」の理念に基づき、交通事故及び死傷者の根絶を究極の目標とし、社会情勢の変化をも踏まえつつ、実態に即した交通安全対策を講じていく必要がある。

市民の「安全と安心」の確保には、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、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等交通弱者の安全安心の確保を確実なものとする必要がある。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元より、子どもや高齢者も混在して生活する一般的な地域において、これら交通弱者を交通事故から守る仕組みを地域全体で構築していくことが重要であると考えられる。

本市においては、このような「人優先」の交通思想を基本とし、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く。

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」という三つの要素について、相互の関連性を考慮しながら、交通事故分析の傾向も踏まえ、効果的な施策を総合的に推進する。

第一に、「人」に対する交通安全対策については、安全な運行を確保するための、運転者としての知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図る。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変え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や

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る。

第二に、車両等の交通機関が原因となる事故防止策として、それぞれの機関が担う社会的役割や特性を考慮し、社会的要求に応じた安全水準を維持向上させるための措置を講じつつ、日常的な点検や検査をさらに推進する。

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、交通安全施設等の整備、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する。

これら三要素に関する有効かつ適切な交通安全対策を講ずるにあたっては、その被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動、被害者等の事故相談を受ける機会の拡充により、被害者の救済に必要な措置について、万全を尽くすよう務める。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連があることから、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うほか、防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

これらのことを踏まえ、交通事故を防止するために国、県及び関係機関・団体と綿密な連携を図りつつ、市民の協力を得ながら官民一体となって施策を強力に推進し、市民の声を広く反映させ交通事故のない安全な交通社会を実現する。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のすう勢

1 道路交通事故の長期的推移

本市の道路交通事故の長期的推移をみると、戦後昭和20年代後半から40年代半ばまでは、死傷者数は著しく増大し、昭和44年には、交通事故の死者数は過去最高の14人を数えた。

これは、車社会の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保する技術が未発達であったことや、交通社会に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会全体の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

このように、交通安全の確保は全国的な課題となり、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められることになった。

この法律の施行を受け、昭和46年度「第1次新庄市交通安全計画」策定から始まり、「第9次新庄市交通安全計画」を実施してきた。各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に対する施策を強力に推進し、その結果、減少傾向が定着し、平成24年の交通事故の死者数は1人までに減少するに至った。

一方、負傷者数については、第1次及び第2次交通安全計画に基づく諸対策により、昭和46年の298人から昭和55年の120人までに減少させることができた。その後増勢に転じ、平成15年には392人と過去最多を記録し、平成26年には249人と減少させることができたが、依然として多い状況で推移している。事故件数については平成13年に302件と過去最多を記録したが、平成26年には205件までに減少させることができた。

2 第9次交通安全計画期間中の交通事故の状況

平成23年度から平成27年度の5か年における第9次交通安全計画期においては、市民を交通事故の脅威から守るため、「交通死亡事故を限りなくゼロに近づけるとともに、交通事故の死傷者数を300人以下とする」ことを目標に掲げ、各般の交通安全対策を鋭意推進したところだが、交通事故死傷者数は、平成24年の260人、平成26年の249人、平成27年の257人を除き、目標を達成することができなかった。

第9次交通安全計画期間内の交通死亡事故の特徴

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 65歳以上の高齢者の死者数が全体の73%を占めている。② 歩行者の死亡事故のうち、高齢者が60%を占めている。③ 15時から22時までに発生した事故による死者数が全体の55%を占めている。④ 幹線道路（国道・県道）での死者数が64%を占めている。 |
|--|

3 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の今後の道路交通を取り巻く状況を展望すると、東北中央自動車道の整備に当たる高規格幹線道路「尾花沢新庄道路」の開通、新庄北道路の供用開始並びに地域高規格道路「新庄酒田道路」の整備、新庄南バイパスの供用開始など、周辺地域を結ぶ道路交通ネットワークが形成され、車両通行の高速化、人や物などの広域交流の一層の進展が図られることになる。

また、高規格幹線道路等の整備に対応し、市街地への導入路や都市計画道路網の整備等も進み、より安全な幹線道路網が形成される。

こうした道路網の整備に加え運転免許保有者数、自動車保有台数の増加などによる道路交通の量的増加に加え、高齢者人口の増加、生活の多様化や活動の広域化等が道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

4 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化する

と見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるものの、今後の年齢層別人口の変化等による諸要因から推定すると、高齢者の死者数が増加するものと考えられ、さらに厳しい状況になることが予想される。

第2節 第10次交通安全計画における計画の期間及び目標

この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5ヵ年とし、市民を交通事故の脅威から守るため、交通死亡事故を、「限りなくゼロに近づける」とともに、交通事故の死傷者数を「260人以下」に抑えることを目標とする。

第3節 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による負傷者数、死者数が減少していることを鑑みると、「道路環境の整備」や「交通安全思想の普及」など、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化にも対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効率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規施策を次の視点を重視して推進し、対策の充実を図っていく。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市の高齢化率(65歳以上人口)は29.96%(平成27年10月1日国勢調査結果)と高い比率であり、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して暮らせるような交通社会の形成が必要である。そのためには、高齢者が歩行及び自転車等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交通安全に対する身構え方の相違に着眼するなど、様々な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな交通安全対策を推進する。

さらに、高齢者の事故が自宅近辺で発生することが多いことから、地域に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

他方、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、防犯の観点はもちろんのこと、子どもの安全対策が一層求められる。このため、子どもの安全を確保する観点から、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において歩道の歩行空間並びに自転車の利用空間の整備等を推進する。

(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る。こうしたことから、「人優先」の考えの下、歩道整備による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

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、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る必要がある。

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る。

(3) 市民一人ひとりの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関に関わるものを含め、交通社会に参加するものが、飲酒運転等による交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認する必要がある。

そのために、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し、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与できるような仕組みづくりを進め、

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気運の醸成を図る。

2 道路交通安全対策の重点事項

第9次新庄市交通安全計画期間中の交通事故の特徴を踏まえ、次の5項目を重点として取り組む。

(1) 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進

本市の高齢化率は29.96%で、全国平均を大幅に上回っています。これに伴い、高齢者が関与する交通事故が年々増加し、特に交通事故の死者数の約7割（過去5年間）が高齢者で占められているほか、高齢者が第一当事者となる交通事故も大幅に増加している傾向にある。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である。

このため、高齢者に対しては、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を理解させるとともに道路及び交通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機能及び交通ルール等の知識を取得させることを目標として、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

他方、高齢者と共に交通弱者といわれる子どもを交通事故から守るためには、子ども自身が交通社会の一員であることを理解できるよう、自ら危険に気づく能力を身につ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室を実施し交通事故防止に必要な実践的スキルを育てる。具体的には、子どもの興味・関心に応じて、参加・体験・実践型の教育を積極的に推進していく。

さらに、夜光反射材の活用等交通安全用品の普及に努めることにより、高齢者自らが自分を守る意識を醸成するとともに、地域において高齢者を事故から守る意識が醸成されるよう誘導する。

(2) 交差点での交通事故防止対策の推進

交通事故の中でも交差点での事故は高い比率を占めている。その主たる原因は、安全確認の不徹底など人的要因によるものであり、近年における規範意識低下の風潮や、他者に対する思いやり運転の欠如など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る。

このため、交通安全県民運動の展開や「人も車も自転車も交通ルールを守りましょう」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。

(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

歩行者や自転車に係る交通事故発生割合が大きい生活道路では、県公安委員会や道路管理者と連携して、地域の実情を踏まえた交通安全施設の設置や歩道整備など総合的な交通事故対策に取り組めます。

また、交通事故の多くが国道、県道等の幹線道路で発生しており、緊急に対策が必要なものには、状況に適した交通規制の実施や道路・安全施設の改善を国・県に対し求め、交通環境の整備を図る。

(4) 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についての対策を推進する。

また、交通安全機関・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型教育により、自発的な活用の促進に取り組む。

(5) 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

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、後部座席を含めた全ての座席における着用率100%を目指し、正しい着用の徹底を図る。

このため、交通安全機関・団体等との相互協力により、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する。

第4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推進するため、前述の3つの視点と5つの重点項目を踏まえ、以下の8つの柱を中心とした施策を展開していく。

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、交通社会を構成する一員としての責任を自覚し、相互の立場を尊重するとともに、地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成し、交通安全意識と交通マナーの向上に努める上で、重要な意義を有している。

交通安全意識の向上と交通マナーを修得するためには、市民一人ひとりの成長過程に合わせた学習を促進して、交通安全の確保を自らの課題として捉えることができるよう交通安全に対する意識付けを促すことが重要である。

このため、幼児から成人まで、心身の発達成長に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要である。すなわち、高齢者に対しては自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対する高齢者の特性を周知し、高齢者を保護し、高齢者に対する配慮を高めるために啓発指導を強化する。

一方、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する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、市民が自ら納得して安全な交通行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る。

交通安全教育・普及啓発活動については、関係行政機関、警察、学校、民間関係団体及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域と一体となった活動を推進する必要がある。特に、交通安全教育・普及活動に当たる職員や交通ボランティア等の指導力向上を図るとともに、教材の充実及び実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

(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としては、歩行者として安全に通行するための習慣や態度を身につけさせることを目標とする。幼稚園、保育所においては、家庭や関係機関・団体と連携を図りながら、普段の教育・保育活動を通じたあらゆる場面において交通安全教育を行う。

これらを効果的に実施するにあたり、紙芝居や視聴覚教材等を活用した分かりやすい指導に努める。

家庭内においては、幼児期における交通安全教育の必要性を認識させ、保護者によって適切な指導や交通安全についての話し合いが積極的に行われるように働きかける。さらに、地域の実情に応じた広報啓発活動を推進するとともに、かもしかクラブ等による安全教育や保護者を対象とした交通安全講習会等の開催、心身の発達段階に応じた教育・啓発活動を積極的に支援する。

② 児童・生徒に対する交通安全教育

児童・生徒に対する交通安全教育は、各年代に応じて、日常生活における交通安全に必要な事柄を理解させ、身近な交通環境における危険を予測し常に的確な判断のもと、安全に行動できる実践的な態度や能力を養う。また、交通社会の一員として、自己の安全はもちろんのこと、身の周りの人々や社会の安全に自主的に貢献できる健全な社会人を育成することを目標として、学校・家庭・地

域・関係団体が連携を図りながら一環したシステムの中で計画的かつ継続的に行う。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携協力を図りながら、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事の特別活動、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」・「交通安全ルール」・「シートベルトの着用」等について重点的に指導する。

中学校においては、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、自己の安全ばかりでなく、他の人々への安全にも思いやりをもって、配慮できるようにすることを目標とする。

高等学校においては、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、原動機付自転車・自動二輪車・自動車の特性、運転手の特性、運転者の責任、応急手当等について一層の理解を深めるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標にする。特に、自転車・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団体と連携しながら、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、自転車・二輪車・自動車に乗車する生徒に対する実技指導等を含む交通安全教育の充実を図る。

③ 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、社会における運転者としての重責を自覚させ交通安全の推進役としての立場を深く認識させる。また、地域、職場においての参加・体験・実践型の講習会等を開催するほか、民間交通安全団体と連携し歩行者及び自転車利用者の保護、後部座席も含めた全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、死亡事故に直結するような悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の抑止を図り、責任と思いやりのある交通

社会人の自覚を醸成する。

また、運転者教育は運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、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、公安委員会等が行う各種講習、自動車教習所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に行う。

さらに、公民館等の社会教育施設において社会人を対象として開催する学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るなど、交通安全の諸活動を推進するとともに、関係機関・団体による実践活動を推進する。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢化が急速に進展する中、高齢者の特性を踏まえた継続的な交通安全教育の推進が一層求められている。このため、交通安全協会、交通安全母の会、老人クラブ等関係機関・団体と連携して、高齢者になじみ易い交通安全教室を開催するとともに、世代間交流事業や高齢者世帯訪問などの各種催しや多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

さらに、交通安全指導専門員による、教材・資機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に、老人クラブ未加入の高齢者のいる家庭を訪問しての個別指導を通じて、家庭における交通安全についての話し合いの促進を図る。この場合、高齢者の自発性を考慮しつつ、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、夜光反射材の活用等交通安全用品の普及に努める。

地域においては、高齢者相互による交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブにおける交通安全推進員を中心に積極的な活動の推進を図る。

また、高齢者運転については、身体機能の低下に対する自覚を促すため、交通安全教育車「ゆとり号」等を活用した運転適正診断等を通じて安全運転の励行

に努める。

⑤ 障がい者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な技術及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

(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、交通安全教育指導者の育成を図る。

② 交通安全教育の推進

学校、子供会、町内会、老人クラブ等で交通安全教室を開く際、新庄市交通安全指導専門員を派遣する。また、衝突実験ダミー人形等の交通安全教育用補助教材を貸出し、より実践的な交通安全教育を推進する。

(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

市民一人ひとりに交通安全知識を普及させ、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ことにより、交通事故防止の徹底を図るとともに、春及び秋の全国交通安全運動、夏・年末の交通安全運動に合わせて行政機関及び民間交通安全推進団体が連携して、啓発活動を行うなど、市民多数の参加による活動を展開する。運動の実施に当たっては、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について事前に住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、地域の実態に応じた運動の重点を定め、事故の実態や住民等のニーズを踏まえるように努める。

ア 交通社会の一員としての責任を自覚し、正しい交通マナーを実践する「交通安全県民運動」を関係機関・団体と一体となって推進する。さらに、安全な交通のための具体的な行動としての「しっかり止まってはつきり確認」の徹底を図るとともに、市民の交通安全意識の高揚と交通事故撲滅を目指して、「安全のまち新庄市民大会」を開催する。

イ 効果的な交通安全運動を実施するため、運動の趣旨、実施期間、重点項目等について広く市民に周知するとともに、地域に密着したきめ細かい活躍が期待できる民間団体等の活動や、住民が主体的に実施する交通安全総点検などの交通安全活動を推進する。

ウ 各季の交通情勢に応じ、交通安全指導専門員による新入学児童となる幼児を対象とした通学のための実地訓練、中高生を対象とした自転車教室、交通死亡事故多発時に対応した巡回広報を実施する。

② 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

後部座席も含めた全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの着用の効果及び正しい着用の方法についての理解を深め、正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等との協力のもとに、あらゆる機会を捉え普及活動を展開する。特にチャイルドシートについては、街頭啓発や会報による周知活動に努めるとともに、かもしかクラブをはじめ幼児保護者への指導助言、情報提供等の充実を図る。

③ 走行中の携帯電話の使用の危険性に関する広報啓発

走行中の携帯電話使用による危険性については、関係機関・団体と連携して、各種講演の開催、街頭キャンペーン等により周知徹底を図り、また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるように努める。

④ 交通安全に関する広報の推進

市民一人ひとりの交通安全に対する意識を高め、自動車等を運転する立場ではもとより、そうでない場合も、自ら事故を誘発するような交通行動を取らないように交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるため、行政機関及び民間交通安全団体との綿密な連携の下に、対象年齢に応じ、日常生活に密着した内容で、それぞれの広報媒介を活用したきめ細かな広報活動を計画的に実施する。

市民一人ひとりの交通安全に対する意識を高め、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、市及び民間団体等が、綿密な協力をもとに家庭・学校・職場に対し、積極的な広報を実施して交通安全の啓発に努める。

ア 家庭、学校、地域などが一体となった広報活動を行うことにより、高齢者の事故防止、後部座席も含めた全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、薄暮・夜間の交通事故防止、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転等の悪質・危険な運転の追放、違法駐車のを排除を図る。

イ 市報による広報や街頭での啓発チラシの配布等の積極的な活動により、きめ細かな啓発に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等の撲滅を図る。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料・情報の提供を積極的に行い、全市的な気運の盛り上げを図る。

⑤ 夜光反射材の普及、貼り付け活動の推進

夜間における歩行者については、特に高齢者の交通事故防止を狙いとして、夜光反射材の着用により運転者からの視認性を高めることが重要である。さらに反射材の有効性についての知識の普及啓発に努めるとともに、反射材用品の普及活動、貼り付け活動の推進を強化する。

⑥ ヘッドライトの早め点灯の推進

薄暮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、季節や気象の変化、地域の実情に応じ、広報紙等を活用するなどして早めのヘッドライト点灯を推進する。

⑦ その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者の交通安全のための広報啓発等

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識高揚を図るため、高齢者交通安全マークの積極的な普及・活用を図るとともに、他の年代にも高齢者の特性を理解させるように努める。

イ 薄暮・夜間事故防止のための広報啓発活動等

夜間の重大事故の主因となっている最高速度違反、飲酒運転等の事故実態及び危険性を広く周知し、これらの悪質・危険な運転の撲滅を呼びかける。また、高齢者をはじめとする各年代の歩行者自身が、ドライバーからの視認性の高い衣服を着用したり、夜光反射材を活用する等安全策を講じる気運の醸成を図るとともに、自転車の夜間点灯の徹底や自動車の早期点灯の啓発など、夜間の事故防止に取り組む。

ウ 自転車マナー向上のための広報啓発

自転車の交通マナーの向上を図り、自転車乗車中の事故や自転車による迷惑行為を防止するため、集中的な広報を行うなど自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を推進する。

(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、住民自ら交通安全の重要性を再認識することが必要である。このため、交通安全思想の普及に当たっては、行政、民間、企業が相互に連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した活動を促進し、住民の参加・協働を進める。

① 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進

子どもと高齢者の交通安全対策を推進するため、交通安全総点検や交通安全パトロールなどに各地域の住民が積極的に参加できるような仕組みづくりを推進する。また、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推進し、家庭や地域住民で子ども・高齢者を守る地域づくりを推進する。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の推進

地域の高齢者の交通安全リーダーを育成するため、参加・体験・実践型の研修への参加を促進し、高齢者が自発的に交通安全活動を実施できる環境の整備を促進する。

(5) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等における飲酒運転撲滅運動の展開

飲酒運転は重大な犯罪でありさらに交通事故を引き起こす大きな要因となっていることから、飲酒運転を犯してしまう心理や人命を傷つけるという危険性の周知徹底を図るとともに、職場、家庭、飲食店での取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅を図る。

② 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、飲酒運転は「絶対しない、させない、許さない」という交通法令遵守の普及啓発運動を展開する。

(6) 自転車の安全利用の推進

① 自転車安全利用の推進

自転車走行中の交通事故や、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をする等、自転車の正しい乗り方の普及啓発の強化を図る。

また、自転車は歩行者と衝突した場合には加害者になる立場であり、道路交通体系に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、意識の啓発を図る。

さらに、道路交通法改正により、幼児及び児童（13歳未満）に対するヘルメット着用努力義務が施行され、自転車に乗る際のヘルメット着用を推進していく。

② 薄暮時の早めの点灯等の推進

薄暮時から夜間にかけては自転車に関係する重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の夜間点灯を徹底するとともに、自転車の側面の視認性を高める夜光反射材用品の取り付けを促進する。

2 安全運転の確保

交通安全社会を構築するためには、運転者の能力や資質の向上を図る必要がある。このため、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の充実に努める。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更新時の再教育等の充実に努める。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策を推進する。

(1) 運転者教育等の充実

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、次により運転者教育の充実に努める。

① 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所における教習は、初心運転者教育の中心的役割を果たし、常に教習水準の向上を図るとともに、安全運転に必要な技能・知識はもとより、交通社会人としての社会的責任を自覚する健全な運転者を養成する。

② 運転者に対する再教育等の充実

初心者講習・更新時講習などにより、受講者の段階に応じ、安全な運転に必要な知識を補い、運転者としての意識向上を目的に実施する。

③ 二輪車安全運転対策の推進

自転車、自動二輪車の交通事故を防止するため、自転車安全運転講習会、自動二輪車安全運転講習及び原動機付自転車等の安全運転講習の実施に努める。

④ 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、運転適性検査器材等の活用および診断用模擬運転装置による個別安全運転指導を通じて、年齢に応じた参加・体験・実践型の指導を行い、高齢者が身体的機能の低下を自覚してもらうとともに、その結果に基づいた指導助言を行う。

⑤ シートベルト、チャイルドシート及び原動機付自転車・自動二輪車用の乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習会・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、法令遵守と着用効果の啓発活動を積極的に行う。

(2) 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図り、安全運転管理者連絡協議会と連携した運転者等に対する安全教育を推進する。また、事業所における管理体制の確立、適正な労働時間の管理、教育など交通労働災害の防止に対する意識の高揚を図る。

(3) 道路交通に関する情報の充実

① 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細か

な道路交通情報を分かりやすく提供することが重要である。道路網・道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、広報等により適時適切な情報を提供する。

② 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪等の自然現象について、的確な実態把握を行い、適時適切な予報・警報等を伝達し、事故の防止を図る。

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は、災害対策本部等による道路の被災状況や道路交通の状況を迅速かつ的確に提供し、復旧対策の早期立案や緊急道路、緊急輸送路等の確保及び車両の運行等に資するため、インターネット等を活用した災害情報等の提供を推進します。

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・市等の関係機関・団体が連携し、幹線道路と生活道路の両面で整備を行うとともに、安全対策についても推進してきたところであり、一定の事故抑止効果が確認されている。

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た、身近な生活道路を始めとする人優先の道路交通環境の整備を図っていく必要がある。

道路交通事故については、道路の種別、道路構造、沿道条件、交通状況等の道路交通環境が複雑に絡み合っており影響しているものと考えられることから、道路交通環境の整備にあたっては、適切に機能分担された道路交通網の体系的整備を図るとともに、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境の整備を推進する。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常の生活や、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見も反

映させた計画の下に実施することが重要であり、これらを踏まえ、次の方針により整備することとする。

(1) 「道路ネットワーク」の整備の推進

① 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内等に至るエリアが適切なネットワークによって機能分担された道路の体系整備を推進するとともに、市街地における交通混雑解消や交通事故防止のため、「人優先」の安全に配慮した道路整備を促進する。また、地域高規格道路の整備・利用を促進し、交通量を分担することにより、道路ネットワーク全体の安全性の向上を図る。

④ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域全体の課題であることを踏まえ、沿線地域の人々の道路の利用実態、交通の流量等の実態を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。特に冬期間は、積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪、凍結防止剤の散布、交差点等の消雪施設の適切な維持管理や流雪溝整備、雪の堆雪スペースを持つ道路の整備を促進する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設の整備に当たっては、事故を効果的・効率的に削減する観点から、事故が多発するなど道路交通安全の問題が生じている箇所に対して重点的に実施する。

① バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

ア 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間については、改築事業等と併せて歩道等の整備を実施する。

イ 高齢者、身体障がい者等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、

公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦な幅の広い歩道等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

このほか、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒等の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、鉄道駅周辺、中心市街地、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な所において、歩道等の除雪体制の充実や融雪施設、流雪溝の整備を推進する。

ウ 幼児・児童の通行の安全を確保するため、交通指導員による登校時の交通安全指導、歩道等の整備、信号機・横断歩道等の拡充により、通園路・通学路の安全な環境を確保する。

② 円滑・快適で安全な道路交通の確保

ア 幹線道路において、道路の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号抑制を行うため、半感应化など信号機の高度化を推進する。

イ 高齢運転車の増加に対応するため、道路標識や道路標示の大型化・高輝度化等の整備を図るとともに、ソフト面での安全対策を推進する。

ウ 安全で円滑な道路交通環境を目指し、道路情報提供装置、交通情報板など利用者にとって系統的で分かりやすい案内標識の整備を進め、交通量の増大に対応する。

③ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等により災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するため、交通規制資機材の整備を促進するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を促進する。また、災害時には隣接市町村を含めた広域的な交通情報を収集するとともに、交通流量を適正に配分・誘導する

ための広域的な交通管理体制の整備を推進する。

(3) 効果的な交通規制の推進

安全で円滑な交通の確保を図りつつ、都市及び道路の交通機能を十分に発揮させるため、道路網全体における個々の道路が有する社会的機能、道路交通の実態及び交通障害・交通公害の防止対策の状況を的確に把握し、効果的な交通規制を実施する。

また、既設の交通規制については、交通事故の発生状況、交通流量等の実態の変化に応じた合理的な交通規制になるよう点検・見直しに努める。

また、災害発生時には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、被災地への車両流入抑制等の交通規制を迅速的確に実施し、迂回指示広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制の情報を提供するシステムの整備を促進する。

(4) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車は、幹線道路等における交通渋滞を悪化させるだけでなく、交通事故の原因となり、また、歩行者等の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動に支障を及ぼすなど住民の生活環境を害し、市民生活の全般に影響を与える。このため、安全で安心な道路環境を確保するため、総合的な違法駐車対策を実施する。

① 秩序ある駐車場の推進

ア 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から効果的な規制の検討を行い、駐車場の効用にも十分配慮して、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車を取り締まりは、交通の円滑化を阻害する横断歩道、バス停留所付近等における悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置き、交通環境の確保に努める。

② 駐車場等の整備

市街地の駐車場対策にあたっては、既存駐車場の有効利用を含め土地利用計画、商店街の活性化を図る計画に対応した駐車場整備を推進する。

③ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び保管場所の確保に関し、関係機関・団体と緊密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展開し、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(5) 地域住民と一体となった安全な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活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者を主体的に組み入れる、交通安全施設等の点検「交通安全総点検」を積極的に推進するとともに、道路利用者が日頃感じている意見を集約し、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通の安全は住民の安全意識に支えられていることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して、住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に関わるような仕組みづくりを進め、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

(6) その他の道路交通環境の整備

① 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即し

た所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止に努める。

② 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事のための道路の使用及び占用の許可については、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、適正な運用を行う。また、道路使用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に地下埋設設備の管理について指導を行う。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握に努め、その排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

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ところから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行い、道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

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、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について調整を図る。また、道路利用者や近隣住民に対する理解を深めてもらうために、路上工事に対する情報提供を充実させる。

③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

ア 特殊車両の通行の禁止又は制限

車両制限令（昭和36年政令第265号）に定める車両の幅、重量、高さ等の最高限度を超える大型車及び重量車の場合は、道路を通行させることは、道路の構造の保全及び交通危険の防止の観点から禁止されており、やむを得

ない場合に限り通行させることができる。しかし、これに違反して通行する車両があることから、警察機関と連携を図り、対策を講じる。

イ 異常気象時等における通行の禁止又は制限

道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、異常気象時等における道路の破損、欠損等により、現に危険が生じている場合はもちろん、その危険の発生が客観的に予測される場合又は道路工事のやむを得ないと認められる場合には、規制基準及び規制区間を設定するなどして、適時適切な通行の禁止又は制限を実施する。

④ 自転車利用環境の総合的整備

ア 都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、自転車、自動車の交通量に応じて安全円滑に利用できる自転車利用空間の整備を推進する。

イ 自転車等の駐車対策については、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づき、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車場需要が多くなることが予想される地域を中心に対策を推進する。

ウ 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、関係行政機関、施設管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係の下、効率的・総合的な自転車駐車環境の整備を促進する。また、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体と連絡を取り広報啓発活動に努め、違法駐車を防止する取り組みを図る。

エ 自転車利用者の意識の向上

自転車利用者に対し、交通社会における責任の自覚を求めるため、自転車の点検整備、安全な乗り方、道路交通法その他の法令の遵守、正しい駐車方

法等に関する教育及び広報活動を推進する。さらに、関係団体による正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を支援する。

⑤ 子供の遊び場等の確保

ア 都市公園の整備

都市における児童の遊び場を確保し、路上での遊びや運動による交通事故を防止するため、公園の環境整備に努める。また、児童が遊びながら交通知識を体得できるような各種の施設を有した交通公園などを活用する。

イ 児童館等の利用促進

都市化、核家族化の進行等により、子どもの数は地域的に偏在・減少する一方、遊び場の不足や交通事故の増加など、児童を取り巻く環境が大きく変化していることから、家庭や地域における児童の安全の確保と健全育成を図るため児童館等の利用を促進する。

ウ 学校施設等の開放

子供の安全な遊び場の確保のため、小学校、中学校等の校庭、体育施設等の開放を促進する。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車点検整備の充実

- ① 自動車運行の安全確保を図るため、関係団体の広報活動を通じて、自動車使用者に対する点検整備を励行する。
- ② 道路交通に危険を及ぼす不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係者の協力のもとに広報活動を展開し、不正改造の防止について認識を高める。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車利用者に対して、関係団体の活動、交通安全に関する教育及び広報活動を通じ、自転車に関する安全意識及び点検整備意識の徹底と規格・基準に適合した自転車の利用及び自転車整備店における定期的な点検整備の実施を呼びかける。また、児童生徒が利用する自転車の点検整備促進について、関係団体及び学校との連携により積極的に推進する。

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る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 効果的な指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用での事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいて、交通取締りを効果的に推進する。

これには、指導取締り体制を充実し、高齢者等の交通弱者保護の視点に立った交通取締りを推進し、幹線道路の事故多発路線等における街頭指導を強化するとともに、無免許、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた取り締まりに努める。

また、シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反については、非着用時の危険性を周知するとともに、着用率の向上を目指し、広報活動と連携した指導取締りを推進する。

(2) 暴走対策の強化

暴走行為による事故・事件の発生を未然に防止し交通秩序を確保するとともに、青少年の健全育成に資するため、関係機関・団体が連携して次の暴走対策を強力に推進する。

① 暴走族追放気運の醸成及び家庭・学校等における青少年の指導充実

暴走族追放の機運を高揚させるため、関係機関と連携して広報活動を積極的に行うとともに、家庭・学校・職場・地域等において青少年に対する適切な指導を行う。さらに、暴走族問題と青少年の非行問題とは関連性があることから、青少年健全育成市民会議等関係団体との連携を図り、青少年健全育成の観点からも施策を推進する。

② 暴走行為をさせない環境づくり

暴走族から利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族を集合させない施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、関係機関・団体が連携して暴走行為の出来ない道路環境づくりを積極的に行う。

6 救助・救急体制の充実

交通事故発生時における負傷者の救助・救命を図り、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるように、医療機関、消防、救急機関相互の緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制の整備を促進する。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送時点から、医師、看護師、救急救命士、救急隊員による一刻も早い救急医療、応急措置を実施するための体制整備を促進する。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増加及び事故形態の複雑化に対処し、円滑な救助活動を実現するため、救助体制の整備・拡充を図るとともに、広域的な救助・救急体制について推進する。

② 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実

交通事故等に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の養

成及び適正配置等の促進並びに一般の救急隊員が行う応急処置等の充実、救急現場及び搬送時点における応急処置等の効果的措置に努める。

③ 多数傷者発生時の救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故による多数傷病者発生に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練を実施し集団救助・救急体制の確立を推進する。

④ 救助・救急設備等の整備

救助工作車、救助資機材、高度救命処置資機材等の整備を推進するとともに、いち早い現場での収容と医療機関への搬送を実施するための救急医療情報収集装置等、消防緊急通信指令施設の高度化を図る。

⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、先端技術や知識を習得できる教育訓練を積極的に推進する。

⑥ 救急救命士の養成

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急措置）の向上のために、消防機関において救急救命士の計画的養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実施訓練、教育訓練の充実を促進し、救急救命士の資質の向上に努める。

⑦ 応急手当の普及

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、事故現場に居合わせた関係者等による、迅速かつ適切な応急手当等の必要がある。

このため、救急隊員が到着するまでの間、市民が行う応急処置活動を充実す

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消防機関、保健所、医療機関、学校等の関係機関において、開催を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ迅速かつ円滑に收容するため、救急医療機関、消防機関における緊密な連携・協力関係を確保する。

7 被害者支援の充実

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的打撃を受け、さらにはかけがえのない生命を絶たれる場合もあり、大きな不幸に見舞われており、交通事故後における諸対策が重要になっている。

また、交通事故被害者の精神的な打撃を緩和するため、交通事故に関する知識、情報を提供し、交通事故に関する悩みの相談を受ける機会を充実させ被害者支援を積極的に推進する。

(1) 交通事故相談活動の強化

地域における交通事故相談者へ適切な助言・指導を行うため、交通事故相談業務の充実強化に努める。

さらに、市報等の活用等により相談対応業務活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

市民が交通事故により被害を受けた場合の互助制度である交通災害共済事業の充実強化を図るため、町内会等の協力を得ながら市報等を通じて制度の周知を図る。

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、運転者等の行動や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る。このためきめ細かな交通事故分析の充実に努める。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通安全の目標等

踏切事故は、道路交通量が年々増加しているにもかかわらず、長期的に減少傾向にある。これは踏切の立体交差化・統廃合・踏切保安設備等の整備、交通規制、広報活動等の実施を推進してきた成果と考えられる。

平成11年12月に山形新幹線が新庄市まで延伸になったが、幸いにして踏切事故については発生していないものの、今後とも高速化に対応した、踏切道の安全対策を進める必要がある。

また、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況であり、改良すべき踏切道がなお残されている状況ある。

このため、引き続き踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制などの安全対策を実施し、踏切道における安全交通と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故件数ゼロを目指す。

第2節 踏切道における交通安全のための施策の展開

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

市街地等の列車運行回数が多い区間における踏切道のうち、遮断時間が特に長く、かつ、道路交通量の多いものや主要道路との交差点に係るもの等については、立体交差による踏切道の除去を推進するとともに、道路の新設・改築に当たっても、立体交差化を推進する。

また、自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等については構造の改良を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を考慮し、踏切遮断機の整備を促進する。

また、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考慮し必要に応じて大型遮断装置等事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。さらに、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安施設の整備状況、迂回路の状況等を考慮し、必要な交通規制を実施する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の統廃合について、その利用の状況又は迂回路の状況等を考慮し、住民通行に特に支障を及ぼさないものについては促進する。

4 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、必要に応じて踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等を設置するとともに、踏切交通安全施設の機能強化を図る。

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、安全意識の向上及び緊急時の非常ボタン操作等の周知徹底を図るために広報活動及び教育活動を推進する。

また、冬季の踏切道において降雪などの荒天時には、踏切から線路内に誤進入することがないように、標識の設置や除排雪対策など関係機関が連携して対策を講じることとする。