

第10次

山形市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

交通事故のない、安全で安心して暮らせる山形市を目指して

山形市交通安全対策会議

はじめに

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、山形市交通安全条例（平成12年10月制定）第8条第2項及び交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定にもとづき、国や県、警察等の関係機関のご協力を得て、「第10次山形市交通安全計画」（平成28年度～32年度）を作成いたしました。

この計画は、今後5カ年にわたる本市域における陸上交通の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、交通事故の防止について、市及び国の地方行政機関、県、警察、関係団体、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重要な課題であるとの認識のもと、それぞれの責務を明確化したものです。

これまで第9次にわたる計画を作成し、国の地方行政機関や県、関係機関とともに交通安全に係る様々な施策を展開してきたところですが、昨今の市内における道路交通事故の発生状況については、減少傾向で推移しているものの、依然として厳しい状況にあり、特に、高齢者の交通事故防止対策が重要課題となっております。

交通安全は、市民生活に直接係るものであります。市民を交通事故の脅威から守り、交通事故のない安全で安心して暮らせる明るい山形市づくりを進めるためには、市民や関係機関が総力を挙げて連携を強化し、対策を講じていくとともに、家庭、学校、職場、地域と一体となった幅広い取り組みを展開していくことが必要であります。

第10次山形市交通安全計画は、本市域において、市や県、国の地方行政機関及び警察等の関係機関が講ずべき施策をまとめたものであり、本市をはじめ各関係機関は、この計画を基に交通の状況や地域の実態に即して、それぞれの役割のもと交通安全に関する施策を定め、市民の積極的な協力を頂きながら、強力に実施・推進することとします。

平成29年3月

山形市交通安全対策会議
会長 山形市長 佐藤孝弘

目 次

計画の基本理念	1
交通事故のない社会を目指して	1
「人優先」の交通安全思想	1
先端技術の積極的活用	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標等	3
1 道路交通事故の状況等	3
2 交通安全計画における目標	5
第2章 道路交通安全についての対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1 交通事故による被害を減らすために重点的に考える視点	6
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重要な視点	7
第2節 道路交通安全対策のために重点的に取り組む事項	8
1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進	8
2 交差点での交通事故防止対策の推進	8
3 運転者対策の推進	8
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	9
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	9
6 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	10
第3節 道路交通安全のために講じようとする施策	11
1 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進	14
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	16
(5) 飲酒運転の撲滅	16
(6) 自転車の安全利用の推進	16

2	安全運転の確保	17
(1)	運転者教育等の充実	17
(2)	運転管理の推進及び運行管理の充実	18
(3)	交通労働災害の防止等	18
(4)	道路交通情報の充実	19
3	道路交通環境の整備	19
(1)	幹線道路における交通安全対策の推進	19
(2)	生活道路における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	21
(3)	交通安全施設等の整備促進	22
(4)	合理的な交通規制の推進	23
(5)	地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	23
(6)	効果的で重点的な事故対策の推進	23
(7)	高度な道路交通システムの活用	24
(8)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	25
(9)	交通需要マネジメントの推進	26
(10)	総合的な駐車対策の推進	26
(11)	災害に備えた道路交通環境の整備	27
(12)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
4	車両の安全性の確保	28
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	28
(2)	自転車の安全性の確保	29
5	道路交通秩序の維持	29
(1)	交通の指導取締りの強化等	29
(2)	暴走族対策の推進	30
6	救助・救急活動の充実	30
(1)	救助・救急業務体制の整備	30
(2)	関係機関の協力関係の確保等	32
7	交通事故被害者等支援の推進	32

8	交通事故調査・分析の充実	3 2
(1)	交通事故多発箇所の共同現場点検	3 2
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検	3 2
第2編	鉄道交通の安全	3 3
第1章	鉄道交通安全の目標等	3 4
1	鉄道事故の状況	3 4
2	交通安全計画における目標	3 4
第2章	鉄道交通の安全についての対策	3 4
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	3 4
第2節	鉄道交通安全のために講じようとする施策	3 5
1	鉄道交通環境の整備	3 5
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	3 5
(2)	運転保安設備の整備	3 5
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	3 5
3	鉄道の安全な運行の確保	3 5
(1)	保安監査の実施	3 5
(2)	運転士の資質の保持	3 6
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	3 6
(4)	気象情報等の充実	3 6
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	3 6
4	鉄道車両の安全性の確保	3 6
第3編	踏切道における交通の安全	3 7
第1章	踏切道における交通安全の目標等	3 8
1	踏切事故の状況	3 8
2	交通安全計画における目標	3 8

第2章	踏切道における交通の安全についての対策	38
第1節	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	38
第2節	踏切道における交通安全のために講じようとする施策	39
1	踏切道の立体交差化、 構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	39
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	39
3	踏切道の統廃合の促進	39
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	39

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない社会を目指して】

本市は、少子高齢社会の到来や人口減少の進行など、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。このような大きな環境変化を乗り越え、山形市発展計画に揚げた『世界に誇る健康・安心のまち「健康医療先進都市」の実現』を達成するためには、その前提として市民の安全・安心を確保していくことが重要です。そのため、輝かしい未来を持つ子どもたちや永年にわたり社会に貢献してきた高齢者を含めたすべての人が、「安全で安心して暮らせる山形市」を実現していかなければなりません。

とりわけ、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く、安全で安心して暮らせる地域社会を確保するためには、交通の安全は欠かさずこのできない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の実現を目指し、交通安全対策に市民や国、県および関係機関等と連携して積極的に取り組んでいかなければなりません。

【「人優先」の交通安全思想】

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、すべての交通については、高齢者、子ども、障がい者等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。市や国、県が実施する交通安全施策は当然のことながら、交通弱者が生活する身近な地域において交通事故から守る手立てを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。

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。

【先端技術の積極的活用】

今後、すべての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進していく必要があります。

第 1 編 道路交通の安全

第 1 章 道路交通安全の目標等

- ・平成 32 年までに、年間の死者数を一桁台とし、できるだけゼロに近づける
- ・平成 32 年までに、年間の死傷者数を 1, 500 人以下（県目標の 25%）

第 2 章 道路交通安全についての対策

○ 今後の道路交通安全対策を考える視点

[視点 1] 交通事故による被害を減らすために…

- (1) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

[視点 2] 交通事故が起きにくい環境をつくるために…

- (1) 先端技術の活用推進
- (2) 交通事故分析を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

○ 重点的に取り組む事項（6 項目）

- (1) 高齢者と子どもの交通安全対策の推進
- (2) 交差点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) 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

○ 講じようとする施策（8 つの柱）

- (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) 道路交通秩序の維持
- (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

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故の状況等

(1) 道路交通事故のすう勢

本市の交通事故による年間の24時間死者数^{※1}は、昭和45年の27人^{※2}をピークに減少傾向で推移し、昭和54年には6人まで減少しました。その後増加傾向に転じ、平成7年に平成で最多の21人となった後、再び減少傾向となり、平成21年は過去最少の2名を記録するなど、平成20年以降は一桁台で推移しています。

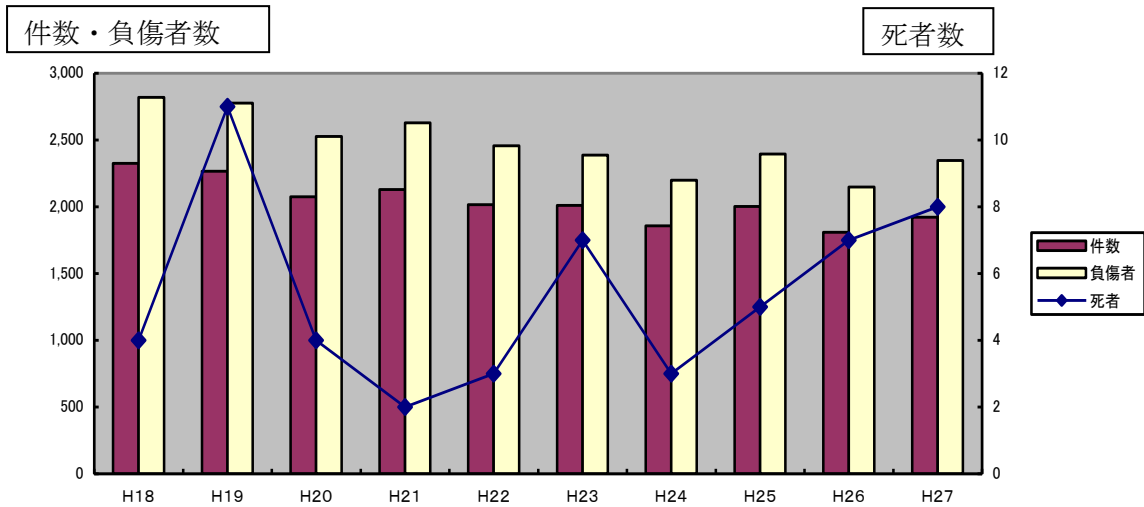
第9次交通安全計画期間内（平成23年度から平成27年度まで）においては、「平成27年までに、年間の死者数を一桁台とし、できるだけゼロに近づける。」を目標として、各般の交通安全対策を推進した結果、平成23年から平成27年までのすべての年で一桁台となり、目標を達成することができました。しかし、5年間の死者数の合計は30人と、平成18年から平成22年までの死者数の合計24人と比較すると、6人増加しました。

また、年間の事故件数と負傷者数については、平成14年の事故件数2,554件、負傷者数3,135人をピークに減少傾向を続けています。平成23年から平成27年までの5年間における1年間当りの事故件数は1,900件前後、負傷者数は2,100人台から2,300人台で推移しています。5年間の合計は、事故件数が9,605件、負傷者数が11,478人と、平成18年から22年までの事故件数10,810件、負傷者数13,211人と比較すると、それぞれ1,205件、1,733人減少しました。しかし、第9次交通安全計画の目標である「年間の死傷者数を1,750人以下とする。」は、すべての年で達成するに至りませんでした。

^{※1} 24時間死者数：警察の統計上、事故発生から24時間以内の死者を死者数としている。

^{※2} 統計の数値：警察の統計上、発生件数、負傷者数、死者数、死傷者数は暦年の数値としている。

山形市内の10年間の交通事故発生状況



年	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
件数(件)	2,325	2,266	2,074	2,128	2,017	2,011	1,857	2,004	1,810	1,923
負傷者(人)	2,820	2,778	2,526	2,629	2,458	2,387	2,200	2,396	2,147	2,348
死者(人)	4	11	4	2	3	7	3	5	7	8

※ 高速道路での交通事故を含む。

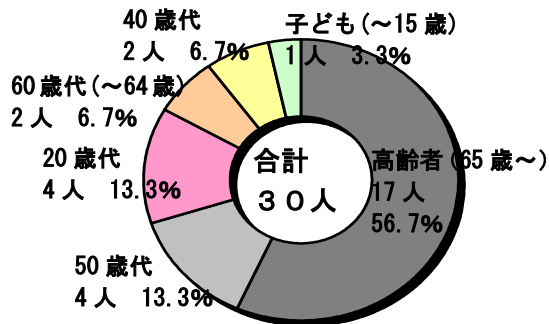
(2) 交通死亡事故の特徴

過去5年間（平成23年から平成27年まで）の交通死亡事故の特徴は、

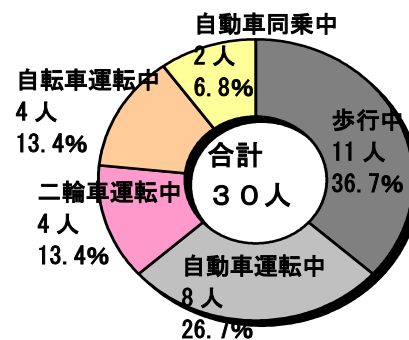
- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の56.7%を占める）
- ② ドライバーの前方不注意が原因の事故が多い（全死者の46.7%を占める）
- ③ 夜間の事故が多い（全死者の53.3%を占める）
- ④ 歩行者が犠牲になる事故が多い（全死者の36.7%を占める）
- ⑤ 交差点（交差点付近を含む）における事故が多い（全死者の50.0%を占める）

などがあげられます。

山形市の交通事故死者の年齢別の割合



山形市の交通事故死者の状態別の割合



(3) 減少傾向の理由

交通事故件数及び負傷者数は減少傾向にあり、死者数もほぼ1桁台を推移しています。その理由としては、交通安全教育の推進、安全運転の確保、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。

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ゼロにし、安全で安心して暮らせる山形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時間死者数を一桁台としてできるだけゼロに近づけることを目指します。

また、年間の死傷者数を1,500人以下（県計画目標の25%）とすることを目指します。

【参考】

		第10次計画	第9次計画	
		目標値	目標値	最終年(H27)実績
国	24時間死者数	2,500人以下	3,000人以下	4,117人
	年間死傷者数	500,000人以下	700,000人以下	670,140人
県	24時間死者数	30人以下	35人以下	57人
	年間死傷者数	6,000人以下	7,000人以下	8,094人
市	24時間死者数	一桁台としてできるだけゼロに近づける	一桁台としてできるだけゼロに近づける	8人
	年間死傷者数	1,500人以下	1,750人以下	2,356人

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

〔視点1〕 交通事故による被害を減らすために重点的に考える視点

(1) 高齢者^{*1}及び子ども^{*2}の安全確保

交通死亡事故において高齢者が犠牲となる割合が高く、状況別では、夜間に道路を歩行横断中に事故にあうケースが多いのが特徴です。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。

そのため、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進する必要があります。高齢者が主として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相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要があります。

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、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成や、交通安全活動を、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実施していくことが重要です。

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あり、安心して子どもを生子、育てることができる社会を実現するためにも、幼児期からの交通安全教育の推進や通学路等における安全な歩行空間の整備等を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

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、基本理念にある「人優先」の考えの下、主に通学路、市街地の幹線道路等で、歩行空間の確保を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半面、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も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。自転車の安全利用を進めるためには、幹線道路や生活道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることが重要であり、自転車の走行区間の確保や自転車交通の在り方、路肩の違法駐車対策等を含め、地域との連携にも配慮しながら交通安全教育

^{*1}高齢者：65歳以上の者をいう。

^{*2}子ども：幼児・小学生・中学生をいう。

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。

(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

幹線道路及び生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じることが必要です。また、通り抜け目的等の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など、生活道路における交通の安全確保を推進する必要があります。

[視点2] 交通事故が起きにくい環境をつくるために重要な視点

(1) 先端技術の活用推進

安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど科学技術の進展を見据えながら、新たな技術を有効に活用した取組みを推進していきます。

(2) 交通事故分析を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を減少させてきましたが、前方不注意などの安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な交通事故の情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより交通事故の減少を図っていきます。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、事故分析結果をインターネット等を通じ広く市民に発信し、いつでも閲覧できるようにし、交通事故情報の「見える化」を図り交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における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関わるよう、市民主体の意識を醸成していきます。

第2節 道路交通安全対策のために重点的に取り組む事項

第9次山形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り組みます。

〔重点項目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、27.1%（平成27年10月1日現在「山形市統計」）で全国平均の26.7%をやや上回っています。高齢者の交通事故の状況をみると、過去5年間（平成23年から平成27年まで）では、全死傷者数の14.3%を占め、全死者数の56.7%を占めていることから、交通事故で亡くなる割合が高くなっています。

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を理解していただくとともに、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を習得していただくことを目標とします。

一方、子どもの交通事故の状況をみると、過去5年間（平成23年から平成27年まで）では、全死傷者数の4.5%、全死者数の3.3%で、死者数、負傷者数ともに減少傾向にあります。

しかし、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、高齢者と同様、子どもにも交通社会の一員であることを理解させ、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育を実施し、交通事故防止に必要な実践的スキルを育てます。

〔重点項目2〕 交差点での交通事故防止対策の推進

交差点（交差点付近を含む）における交通死亡事故件数は、過去5年間（平成23年から平成27年まで）で全交通死亡事故件数の50.0%を占めており、特に、平成27年は、8件中7件（前年比+1）で87.5%と高くなっています。

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、運転者や歩行者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、有効性が見込まれる施策を検討、抽出するなど、行政及び警察、関係機関・団体等との連携による効果的な対策を推進します。

〔重点項目3〕 運転者対策の推進

（1）高齢ドライバー対策の推進

高齢ドライバー（第1当事者^{*}）による交通死亡事故件数は、過去5年間（平成23年から

^{*}第1当事者：交通事故が発生した場合、その事故に関わった人はすべて当事者となり、基本的に当事者の中で1番過失の重い人をいう。

27年まで)で全交通死亡事故件数の16.7%を占めており、平成27年においては8件中2件(前年比+1)で全体の25%を占めました。

今後、高齢社会の進展に伴い、高齢ドライバーによる事故の増加が予想されます。そのため、具体的な事故事例に基づく安全教育はもとより、自らの身体機能の変化等を把握できる参加・体験・実践型交通安全教育を推進していきます。

また、運転免許証の自主返納については、県が全国に先駆けて身近な交番や駐在所でも扱うようにするなどの条件整備を図っており、このことについて、市民に周知を図るとともに免許返納者への支援を継続していきます。

(2) 青年ドライバー*対策の推進

青年ドライバー(第1当事者)による交通死亡事故件数は、過去5年間(平成23年から27年まで)で全交通死亡事故件数の26.7%を占めており、平成27年においては8件中3件(前年比+3)で全体の37.5%を占めました。

そのため、安全運転管理者事業所及び安全運転管理者事業所以外の事業所に対して青年ドライバーの安全運転を呼びかける広報啓発活動を推進していきます。

[重点項目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

交通事故防止について、緊急に対策が必要な箇所については、必要な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等に適した交通規制の実施や見直しと、分かりやすく見やすい道路標識・標示を整備します。

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作成等により広報啓発に努めるほか、右折レーン、道路照明灯、視線誘導標等の設置などの交通事故対策を推進します。

[重点項目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します。

また、交通安全協会や関係機関・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実験等による参加・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みます。

*青年ドライバー：16歳以上29歳以下の運転者をいう。

[重点項目6] 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、後部座席も含めた全座席の着用率100パーセントを目標に、正しい着用の徹底を図ります。

このため、行政及び警察、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に講じようとする施策

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8つの柱を中心とした施策を展開して行きます。

- 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 道路交通秩序の維持
- 6 救助・救急活動の充実
- 6 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

【第1の柱】 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、障がい者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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることも重要です。

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るとともに、行政及び警察、関係機関、学校、関係民間団体、地域社会、企業さらに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ぐるみの活動が推進されるよう促します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（実施主体：山形市、山形警察署）

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。

ア 幼稚園・保育所及び認定こども園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においては、幼稚園・保育所単位で結成されて

いる幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」を通じての交通安全教室を推進していきます。これらを効果的に実施するため、交通安全専門指導員は紙芝居や視聴覚教材等を利用したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教材・教具の整備及び教職員の指導力の向上を推進します。

イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

「かもしかクラブ」の結成率の向上と活動の活性化を図るとともに、交通安全専門指導員等は、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等の実施に努め、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行います。また、親子で参加のできる交通安全イベントにより意識啓発を行います。

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の習得を図ります。また、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・団体等と連携・協力を図りながら、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、バス等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等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、通学路において交通事故発生危険性が高い箇所へ配置している交通指導員による、登校時の交通安全指導も積極的に実施します。

イ 家庭における交通安全教育の推進

P T A等保護者を中心とした組織が、市や学校、警察等と連携し児童の交通安全に関する教室等を実施することにより児童の実態を把握するとともに、正しい知識を身につけ日常生活の中で模範的な行動をとるなど、家庭や地域における児童の交通安全を推進する役割を担っていきます。

ウ 地域における支援体制の整備促進

P T A、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、防犯活動と関連させながら、交通安全教育に関する積極的な取組みを推進します。

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、自転車ですべて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、思いやりをもって乗車し、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・団体等と連携・協力を図りながら、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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

イ 地域における支援体制の整備推進

地域において、保護者対象の交通安全講習会の開催を促すとともに、PTA、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、防犯活動と関連させながら、交通安全教育に関する積極的な取組みを推進します。

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。

また、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、学校教育活動全体を通じて、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行います。

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、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

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の習得することを目標にします。

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係機関・団体と連携して交通安全専門指導員等による交通安全教室を開催します。

その際、県が所有する交通安全ゆとり号や歩行環境シミュレータ「わたりジョーズ君」等の器材を活用するなど、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 反射材の普及

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、直接訪問により反射材の貼付を行うなどの交通安全協会、交通安全ボランティア等が実施する事業を通じ、反射材等の交通安全用品の普及に努めます。

ウ 孫（小学生）から祖父母へ交通安全を呼びかける事業の実施

家族による高齢者の交通安全を願う取組みが、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、孫から祖父母への交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。あわせて、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

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等、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。また、公民館、コミュニティセンターや地区老人クラブ等に交通安全教室の実施や広報等の協力を依頼して高齢者の交通安全教育の普及を図ります。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能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、障がいの状態に応じ、きめの細かい交通安全教育を推進します。

また、電動車いすは道路交通法では歩行者として扱われ、その操作の簡便さ等を背景として便利な移動手段となっていますが、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。

⑧ 外国人に対する交通安全教育

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するとともに、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させるなど、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を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進（実施主体：山形市、山形警察署）

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、行政及び警察、学校、関係団体等が連携を図り、交通安全教育の指導者の育成を図ります。

② 交通安全教育の推進

各種交通安全教室の開催の際は、対象者にあわせて交通安全専門指導員等を派遣し、効果的な交通安全教育を行うとともに、必要に応じて模擬信号機等の交通安全教育用器材を活用し、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（実施主体：山形市、山形警察署）

① 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

山形市交通安全推進協議会^{*}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。

② 交通安全運動の推進

交通安全運動を実施するにあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市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・発展を図ります。

③ 普及啓発活動の効果的な展開

交通安全運動を実施するにあたっては、関係機関・団体等の連携の下、街頭等において啓発活動を行うなど、効果的な運動を実施するとともに、市民一人ひとりの交通安全の関心と意識を高めるため、広報媒体を計画的、積極的に活用し、日常的に密着した広報を展開します。また、報道機関に理解と協力を求め、交通安全のルールとマナーの普及を図ります。

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の正しい着用の理解と徹底を図る必要があります(平成27年10月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、関係機関・団体等と連携し、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パーセントを目標に、あわせて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におけるチャイルドシートの着用を推進するため、関係機関・団体と一体となり、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及びハイビーム活用の促進

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等による安全運転義務違反などによる事故実態・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、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして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）及びハイビームの効果的な活用を促します。

^{*}山形市交通安全推進協議会:交通安全対策を推進するため、交通安全関係機関の相互の緊密な連携を図り、組織的かつ総合的な交通事故防止対策を推進し、山形市の地域内における交通安全の確保を図ることを目的とする協議会。山形市長が会長。

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啓発を図ることが出来るよう、市報や市ホームページ等を通じて、交通事故の発生状況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（実施主体：山形市、山形警察署）

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市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、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの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。

高齢者、子ども、障がい者等の交通弱者の交通安全対策を、地域をあげて推進するため、交通指導員や自治会等を含めた地域住民が指導、声かけを行うなど交通弱者を事故から守る地域づくりを推進します。また、地域と連携し、高齢者宅等を訪問して夜光反射材の貼付活動にも取り組むとともに地域で行っている交通安全活動を支援します。

(5) 飲酒運転の撲滅（実施主体：山形市、山形警察署）

① 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、県、警察、関係機関・団体等と連携を図りながら、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、飲食店等で取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の追放を図ります。

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、実際に飲食店を訪問し、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、事業者及び飲食店など特定事業者等と連携した飲酒運転の防止活動を促進します。

(6) 自転車の安全利用の推進（実施主体：山形市、山形警察署）

① 自転車の安全利用の推進

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、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。特に自転車の歩道通行時のルールの周知・徹底を図ります。

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、交通に参加するもの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損害賠償責任保険等への加入を促します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操

作に与える影響等が体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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理解促進に努め、着用の徹底を図ります。

② 薄暮時の早め点灯等の推進

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、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、反射材の取り付けを促進します。

[第2の柱] 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、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交通安全教育等の充実に図ります。

また、全国的にはバスやトラック等の自動車運送業者による重大な交通事故が発生しています。こういった事故を防止するため安全運転管理の推進や交通労働災害の防止を図ります。

(1) 運転者教育等の充実（実施主体：山形市、山形警察署）

運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を育成するとともに、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるために運転者教育等の充実に図ります。

① 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安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実します。

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的な実施、内容の充実に努めます。また、検査結果に基づききめ細かな教育に努めます。

イ 運転適性相談の充実

認知症等の病気や加齢による身体機能の変化に伴い、運転に不安を持っている方が安心して相談できるよう、運転適性相談窓口の充実に努めます。

ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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、取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

エ 運転免許自主返納制度の周知

加齢に伴う身体機能の変化などにより、運転に自信がなくなったり運転する意思がなくなったりした方に対しては、運転免許証の自主返納の周知を図り、高齢者の

事故防止と公共交通の利用を促進します。また、自主返納者へのタクシー料金割引制度を周知するとともに、高齢者外出支援事業制度（バス定期券補助）等の支援を継続していきます。

② 二輪車安全運転対策の推進

二輪車の事故を防止するため、原付講習を推進するとともに、交通安全協会が行う自動二輪車安全運転講習に対して必要な協力を行い、二輪運転者の安全意識及び技能の向上を図ります。

③ 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

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、着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図ります。

④ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取り締まりを実施します。

⑤ 悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ迅速な執行により長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

(2) 運転管理の推進及び運行管理の充実（実施主体：東北運輸局、山形警察署）

① 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実を図り、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内での交通安全教育が適切に行われるよう指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

② 運行管理の充実

バス、タクシー、トラック等の自動車運送業者等については、法令の遵守、運行管理の徹底を図り運行の安全を確保するため、事業者団体と連携して指導をしてまいります。

(3) 交通労働災害の防止等（実施主体：山形労働局）

① 交通労働災害の防止

事業者に対する「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図ることにより、事業場における労務管理体制を確立させ、交通労働災害の防止に対する意識の高揚を促進します。

② 運転者の労働条件の適正化等

労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図ります。

(4) 道路交通情報の充実（実施主体：東北地方整備局、山形地方气象台、山形警察署）

① 道路交通情報の充実

高度化多様化する道路交通情報に対する道路利用者のニーズに対応し適時・適切な情報を提供するため、ドライバーに渋滞情報、工事規制情報等の交通情報をリアルタイムで提供するVICS^{*1}等の事業を推進します。

② 気象情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するため、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達します。

また、広く市民一般に対し、気象庁ホームページや国土交通省防災情報提供センターを通じて気象情報等をリアルタイムで分かり易く提供します。

[第3の柱] 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関と連携し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。

このため、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、身近な道路をはじめとする「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) 幹線道路における交通安全対策の推進（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署、東日本高速道路）

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高める事業に取り組みます。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路^{*2}から居住地域内道路に至る道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図ります。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図ります。

^{*1} VICS (Vehicle Information and Communication System) : 道路交通情報通信システム。渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステム。

^{*2} 高規格幹線道路 : 全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速道路及び一般国道の自動車専用道路で構成。

① 事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業の推進

道路整備事業の実施に当たって、効率的・効果的な実施に努め、限られた予算で最大の効果を発揮できるよう、事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業^{※1}を推進します。

② 事故危険箇所対策の推進

関係機関と連携の上、幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故制御対策を実施します。

③ 幹線道路における交通事故防止対策

幹線道路については、道路の構造、交通の状況等を勘案しつつ、現在の交通実態に即した規制となるよう最高速度規制の見直しを推進します。

また、交通事故多発区間については、最高速度規制を引き下げ、規制区間の延長、ランブルストリップス^{※2}等のはみ出し防止対策などの必要な交通安全対策を推進します。

④ 高速道路における交通事故防止対策の推進

可変式速度規制標識による適切な最高速度規制の実施、ランプ部における逆走防止対策を推進します。

⑤ 適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、幅員のある場合、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の多様な交通手段の安全確保を図ります。

ア 高規格幹線道路及びアクセス道路等の整備

一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

イ 山形市の骨格となる主要な幹線道路の計画的な整備

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、山形市の骨格となる主要な幹線道路の計画的な整備を図ります。

ウ 鉄道駅等の交通拠点へのアクセスの整備

市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、航空等複数の交

^{※1}事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業：交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、国土交通省が交通安全分野において全国的に展開している事業。交通事故の危険性が高い区間を選定し、注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じる。

^{※2}ランブルストリップス：道路の舗装路面を削り、カマボコ状の凹型を連続して配置することにより、その上を通過する車両に対し不快な振動や音を発生させ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告する交通事故対策。

通機関の連携を図ります。

エ 高規格幹線道路の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用を促進し、一般道路における交通事故の減少を図ります。

⑥ 新築・改良等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の新築・改良等による交通事故対策を推進します。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、山形市の骨格となる主要な道路等の整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や自動車と分離するための自転車走行空間の確保等の道路交通の安全に寄与する道路の新築・改良を検討していきます。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、右折レーン設置等を検討します。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した路上駐停車対策等の推進を図ります。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、関係機関・団体と連携し、歩道の安全化を図ります。

⑦ 交通安全施設等の高度化

信号機の集中制御化・プログラム多段系統化等を推進するとともに、視認性を高める信号灯器のLED^{*1}化を推進します。

(2) 生活道路における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署）

① 生活道路における交通安全対策の推進

あんしん歩行エリア^{*2}を中心とする生活道路において、幅員のある道路の歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故防止対策を、地域住民の主体的参加のもとで講じるため、計画策定の段階から住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組めます。

^{*1} LED(Light Emitting Diode)：発光ダイオード。ダイオードの一種で、順方向に電圧を加えた際に発光する半導体素子。低消費電力で長寿命といった特徴を持つ。

^{*2} あんしん歩行エリア：警察庁、国土交通省が全国平均に比べ事故発生率が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区を指定。山形市内では中心市街地区が該当。

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良を計画的に実施します。

また、必要に応じて道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）の検討を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上に努めます。

② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩道及び自転車道等の整備

高齢者や障がい者等を含めすべ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幅の広い歩道を設置した道路等の整備を図っていきます。

イ ひとにやさしい標識等の整備

視覚障がい者誘導用ブロック等により、公共施設の位置や施設までの経路等の適切な案内に向けた整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等を図ります。

あわせて、高齢者や障がい者等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等を推進します。

駅の周辺地区等において、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすいように整備を図ります。

③ 通学路等の整備

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、幅員のある通学路の歩道整備等を図ります。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。また、道路横断時の事故を防止するため押ボタン式信号機、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図ります。

（3）交通安全施設等の整備促進（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署）

平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画※（平成27年9月18日閣議決定）に基づき、事故実態の調査・分析を行いつつ、特に交通の安全を確保する必要がある道路について、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

※社会資本整備重点計画：社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画。

また、平成33年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図ります。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、あんしん歩行エリアにおける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。また、自転車利用環境の整備、関係機関との協力による無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

② 市道における交通の安全と円滑の確保

市道における事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、簡易な交差点改良等の対策を実施します。

また、交通安全に資するため交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止についても推進します。

③ ITS^{*}化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供、交通状況に応じた信号制御及び交通規制を広域かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実を図ります。

(4) 合理的な交通規制の推進（実施主体：山形警察署）

交通規制基準に基づき、交通規制が交通実態に合った合理的なものとなるよう最高速度規制、駐車規制及び信号制御等の点検・見直しを推進します。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署）

道路交通の安全は道路利用者の生活に密接に関係するため、対策の立案にあたっては地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要があります。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路環境整備を行います。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署）

① 事故ゼロプラン・事故危険区間対策の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、限られた予算で最大の効果を発揮できるよう「事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業」を推進します。

^{*} ITS (Intelligent Transport Systems) : 高度道路交通システム。人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。

② 事故危険箇所対策の推進

関係機関と連携の上、幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故制御対策を実施します。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、視距^{※1}の改良、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

③ 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、事故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を図ります。

(7) 高度な道路交通システムの活用（実施主体：東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署、東日本高速道路）

最先端のICT^{※2}等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITSを引き続き推進します。

① 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

② 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン^{※3}の機能を活用してUTMS^{※4}の開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境や人にやさしい交通社会の実現を目指します。

※1 視距：車線の中心線1.2メートルの高さから当該車線の中心線上にある高さ10センチメートルの物の頂点を見とることができる距離を当該車線の中心線に沿って測った長さをいう。自動車の交通の安全性・円滑性を確保する観点から、必要とされる設計速度に応じ進行方向の前方に障害物等を認め、衝突しないように制動をかけて停止することができる道路の延長を視距として定めている。

※2 ICT(Information and Communication Technology)：日本ではすでに一般的となったITの概念をさらに一歩進め、IT＝情報技術に通信コミュニケーションの重要性を加味した言葉。

※3 光ビーコン：光学式車両感知器。道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信をするための路上インフラ装置。

※4 UTMS(Universal Traffic Management System)：新交通管理システム。情報通信技術を始めた科学技術の活用により、安全・快適にして環境にやさしい交通社会を実現するためのシステム。

③ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用した、D S S S^{*1}の導入・整備を推進するとともに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的としたT S P S^{*2}の整備を推進します。

④ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進めます。

(8) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署、東日本高速道路）

① 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

交通情報の収集、分析、提供及び交通の実態に応じた的確な信号制御を広域的かつ総合的に行うため交通管制システムのエリアの拡大と高度化を図ります。また、既設信号機については、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等の高度化を推進するとともに、道路の構造、交通の状況等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や道路の高機能舗装や高視認性区画線の整備等を検討します。

② 道路の使用及び占用の適正化等

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、占有物件等の維持管理の適正化のために指導を行い、不法占有物件等については、調査及び指導取締りにより是正及び排除を実施します。

③ 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進します。

このためには、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があり、地域と連携を取りながら自転車走行空間の確保とネットワーク化を図ります。

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、地域の状況に応じ、条例等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

^{*1} D S S S (Driving Safety Support Systems) : 交通安全支援システム。ドライバーの認知・判断の遅れや誤りによる交通事故を未然に防止することを目的とするシステム。

^{*2} T S P S (Traffic Signal Prediction Systems) : 信号情報活用運転支援システム。光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム。

(9) 交通需要マネジメント^{※1}の推進（実施主体：山形市、東北地方整備局、山形警察署）

① 公共交通機関利用の促進

道路交通の混雑が著しい道路について、P T P S^{※2}の整備を推進し、バス等の公共交通機関利用への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

② 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上による効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、M O C S^{※3}の導入等による物流の効率化等の促進を図ります。

(10) 総合的な駐車対策の推進（実施主体：山形市、村山総合支庁、山形警察署）

① 秩序ある駐車場の推進

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、道路の区間ごとの特性等の場所的視点の両面から、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

② 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性等の高い違反に重点を指向し、地域の実情に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進します。

また、運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令等の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。

③ 駐車場等の有効利用

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、駐車場の有効利用を促進します。

④ 違法駐車締め出し機運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し機運の醸成・高揚を図ります。

※1交通需要マネジメント：自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変化を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取り組みをいう。

※2 P T P S (Public Transportation Priority System)：公共車両優先システム。バス等の公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムで、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行う。

※3 M O C S (Mobile Operation Control Systems)：車両運行管理システム。バス事業、貨物輸送事業、清掃事業等の事業者が、自社車両の運行管理を適切に行えるように支援するシステムで、個々の事業車両の走行位置や時刻などの情報を事業者提供に提供する。

⑤ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている道路においては、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備（実施主体：山形市、山形地方気象台、東北地方整備局、村山総合支庁、山形警察署、東日本高速道路）

① 災害に備えた道路の整備

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施するために、緊急輸送道路上にある橋やトンネル等の耐震対策を推進するなど、安全で安心な生活を支える道路交通を確保します。

また、冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪等を行うとともに、気象・路面状況等についての情報を収集し、道路利用者に提供します。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等の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、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資器材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進します。

③ 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^{*1}における車両移動措置等を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等の交通規制、通行禁止措置、迂回路への交通誘導等を的確かつ迅速に行います。

④ 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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の整備を推進するとともに、プローブ情報^{*2}、インターネット等ICTを活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備（実施主体：山形市、東北地方整備局、村山総合支庁、東日本高速道路）

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

^{*1}道路啓開：緊急車両等の通行のため、1車線でもとにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けること

^{*2}プローブ情報：走行している車から直接収集される位置と時刻のデータ（走行履歴）。

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。

また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

② 道路等の維持・管理

道路やトンネル、橋等の施設の老朽化に伴う事故を防止するため、定期的にパトロールや点検を行い、施設の適切な維持・管理を行います。

③ 子どもの地域における安全の確保

自動車の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止し、児童の地域における安全の確保と健全育成を図るため、子どもの遊び場として児童遊園や公園等の利用を働きかけます。

[第4の柱] 車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大して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、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図ります。

また、自動車の走行及び時間の経過等に伴い、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必要があります。

自動車の保守管理は、一義的な責任を有する自動車使用者に対し、保守管理の徹底を促すとともに、自動車検査等により、各車両の安全性の確保を図ります。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実（実施主体：東北運輸局）

① 自動車の検査の充実

道路運送車両法に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

② 型式指定制度^{*}の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図ります。

^{*}型式指定制度：自動車製作者等が新型の自動車等の生産又は販売を行う場合に、予め国土交通省に申請等を行い、保安基準への適合性等について審査を受ける制度。自動車製作者等が提示したサンプル車と品質管理システムを国が審査・型式指名し、自動車製作者等が指定を受けた個々の車を個別で基準適合性を確認する。

③ 自動車点検整備の充実

自動車の点検整備の確実な実施を図るため、自動車点検推進運動等を推進し、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と点検整備の普及促進に努めるとともに、自動車運送業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、監査や研修等を通じて、関係者に指導を行います。また、道路交通に危険を及ぼす暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除するため、不正改造車を排除するための運動等を展開し、自動車ユーザー及び自動車関係事業社等の不正改造防止に係る認識の更なる高揚を図ります。

(2) 自転車の安全性の確保（実施主体：山形警察署）

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、駆動補助機付自転車*及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

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ります。

[第5の柱] 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するため、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為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（実施主体：山形警察署）

① 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化

重大事故の発生を抑止するため、飲酒運転、著しい速度超過交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反及び市民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを強化します。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

② 幹線道路等事故多発路線における指導取締りの推進

地域の交通実態や交通事故の発生状況等を分析し、幹線道路等事故多発路線における歩行者等の保護の観点に立った指導取締りに努め、交差点における横断歩行者妨害、

*駆動補助機付自転車：人の力を補うため原動機を用いた自転車。

信号無視等の取締りを積極的に推進するとともに、交通事故の被害軽減を一層進めるため、シートベルト全席着用に係る指導取締りの徹底を図ります。

③ 取締り機器の整備による科学的な指導取締りの推進

速度違反自動取締装置等の整備を推進するなど、交通事故に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進します。

(2) 暴走族対策の推進（実施主体：山形警察署）

① 暴走族追放気運の高揚等

暴走族追放の気運を高揚させるため、山形県暴走族対策会議や関係団体・業界との連携を強化して、暴走族取締りの現場の視察や活動を推進するほか、暴走族の実態を的確かつ迅速に把握するよう努めるとともに、報道機関等への資料提供など、広報活動を行います。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進します。

この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に鑑み、青少年育成団体との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点からも施策を推進します。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及びこれに伴う群衆の集まり場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理・改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関等が連携し、暴走行為等ができない道路交通環境の整備を図ります。

③ 指導取締りの推進

集団暴走行為等の悪質な事案に対しては、検挙や補導を徹底するとともに、暴走族の解散指導を行うなど、指導取締りを推進します。また、車両の不正改造を防止するために、広報活動を推進し、企業、関係団体に対する指導を行います。

[第6の柱] 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、医療機関、消防機関等の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。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、事故現場からの緊急通報体制の整備や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・救急業務体制の整備（実施主体：山形市、東日本高速道路）

① 救助・救急体制の整備・拡充

消防における救助体制の整備の促進を図るため、救助隊の編成、装備及び配置の基準を定める省令に基づき、人命救助のため必要な救助資機材等を装備した高度救助隊を整備します。また、救急業務の高度化を図るため、高規格救急自動車を整備します。

② 救助・集団救急事故体制の整備

救助・集団救急事故の際には、本市における傷病者の搬送能力、収容能力を超えるおそれがあるため、他市町及び消防機関との広域応援体制を整備充実するほか、救護訓練の実施及びDMA T^{※1}による医療スタッフの早期の現場投入の活用等、救助・集団救急事故体制を推進します。

③ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急隊員が到着するまでの間、市民が行う応急手当を充実するため、市民を対象としたAED^{※2}の操作方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、主要な公共施設等へのAEDの設置を促進します。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア^{※3}の充実強化を図るため、救急救命士を計画的に養成するとともに、救急救命士の行う救命処置を円滑に実施するための講習及び実習を推進します。

また、メディカルコントロール体制^{※4}の充実を図り、医師による指示、指導体制、救急活動の医学的観点からの事後検証体制、救急救命士の研修体制の整備を促進します。

⑤ 救急業務への消防防災ヘリコプター及びドクターヘリ^{※5}の活用

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

⑥ 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・技能等の向上を図るための教育訓練の充実を図ります。

⑦ 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、適切かつ効率的な人命救護を行うため、消防と東日本高速道路株式会社は、共に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化します。さらに、大規模な交通事故等による多数傷病者発生時に備え、サービスエリア等におけるヘリ臨時離着陸場の確保等の救助・救急事故体制の整備を推進します。

※1 DMA T (Disaster Medical Assistance Team) : 災害派遣医療チーム。災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム。

※2 AED (Automated External Defibrillator) : 自動体外式除細動器。心停止の際に機器が自動的に心電図の解析を行い、心室細動を検出した際は除細動を行う医療機器。

※3 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処置。

※4 メディカルコントロール体制 : 救急現場から医療機関に搬送されるまでの間、救急救命士等が実施する医療行為について医師が指示、指導・助言及び検証することにより、これらの医療行為の質を保証する体制。

※5 ドクターヘリ : 医療機器や医薬品を搭載した小型ヘリコプターに、救急医療の専門医と看護師が搭乗し、一刻も早く患者に救命治療を行う医療専用のヘリコプター。

(2) 関係機関の協力関係の確保等（実施主体：山形市）

医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

[第7の柱] 交通事故被害者等支援の推進（実施主体：山形市、東北運輸局、山形警察署）

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等を支援することは極めて重要です。交通事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、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、広く相談窓口の情報を提供するとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

[第8の柱] 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、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（実施主体：山形警察署）

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、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緊急現場点検（実施主体：山形警察署）

死亡事故等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推進します。

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通安全の目標等

- ・乗客の死者数ゼロを目指す
- ・運転事故全体の死者数ゼロを目指す

第2章 鉄道交通の安全についての対策

○ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

- ・重大な列車事故の未然防止
- ・利用者等の関係する鉄道事故の防止

○ 講じようとする施策（4つの柱）

- （1）鉄道交通環境の整備
- （2）鉄道交通の安全に関する知識の普及
- （3）鉄道の安全な運行の確保
- （4）鉄道車両の安全性の確保

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通安全の目標等

1 鉄道事故の状況

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、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成23年からは800件程度で推移しています。平成27年の事故件数は792件、死者数は273人、負傷者数は397人でした。

なお、平成18年以降は、乗客の死亡事故は発生しておりません。

山形市における鉄道運転事故件数は、第9次交通安全計画期間内（平成23年から平成27年まで）1件、負傷者1人でした。

2 交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数**ゼロ**を目指します。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、列車の衝突や脱線等が一旦发生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、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を図るため、総合的な視点から施策を推進していきます。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

第2節 鉄道交通安全のために講じようとする施策

〔第1の柱〕 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上（実施主体：東北運輸局、東日本旅客鉄道）

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施します。また、自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消等のバリアフリー化の推進や、ホームからの転落防止のため、引き続き内方線付き点状ブロック等の整備を推進します。

(2) 運転保安設備の整備（実施主体：東北運輸局、東日本旅客鉄道）

曲線部等への速度制限機能付きATS^{*}等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進めます。

〔第2の柱〕 鉄道交通の安全に関する知識の普及（実施主体：山形市、東北運輸局、東日本旅客鉄道）

全国的に運転事故の多くは、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あるため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において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を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

〔第3の柱〕 鉄道の安全な運行の確保

運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。

(1) 保安監査の実施（実施主体：東北運輸局）

鉄道事業者に対し、定期的又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォ

^{*}ATS (Automatic Train Stop)：自動列車停止装置。列車や軌道車両が停止信号を越えて進行しようとした場合に警報を与えたり、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させ、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置。

ローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて平成26年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持（実施主体：東北運輸局）

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用（実施主体：東北運輸局）

事故等及びその再発防止対策に関する情報共有を行うとともに、安全上のトラブル情報に関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(4) 気象情報等の充実（実施主体：山形地方气象台）

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう特別警報・警報、予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、気象観測予報体制の整備、地震・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報（予報及び警報）の鉄道交通における利活用の推進を図ります。なお、噴火警戒レベルに応じて鉄道事業者等がとるべき防災対応について、平常時からの火山防災協議会における共同検討を通じて合意を図ります。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応（実施主体：東北運輸局）

幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

[第4の柱] 鉄道車両の安全性の確保（実施主体：東北運輸局）

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等

- ・踏切事故件数ゼロを目指す

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

○ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

○ 講じようとする施策（4つの柱）

- （1）踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- （2）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- （3）踏切道の統廃合の促進
- （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

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等

1 踏切事故の状況

踏切事故^{*}は、全国的に長期的減少傾向にあり、県内では平成22年以降1～4件、死傷者数は0～4人と推移しています。

踏切事故の減少は、踏切道の改良等の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。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、警報機等が設置されていない改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

山形市における踏切道での事故件数は、第9次交通安全計画期間内（平成23年から平成27年まで）は0件でした。

○市内の踏切

（平成28年3月現在）

種別	踏切数	備考
第1種	27	自動遮断機が設置されている踏切道
第3種	1	警報機が設置されている踏切道（山寺－高瀬間1箇所）
第4種	3	遮断機も警報機も設置されていない踏切道（山寺－高瀬間2箇所、東金井－羽前山辺1箇所）
計	31	

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、第10次交通安全計画期間内（平成28年から平成32年まで）の踏切事故件数ゼロを目指します。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすもの

^{*}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。

であること、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することにかんがみて、時間のかかる踏切への対応等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

第2節 踏切道における交通安全のために講じようとする施策

【第1の柱】 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（実施主体：山形市、東北運輸局、村山総合支庁、東日本旅客鉄道）

遮断時間が特に長い踏切等で道路交通量が多い踏切道や、主要な道路との交差点にかかわるもの等については立体交差化を検討するとともに、歩道が狭窄な踏切等について、歩行者安全対策のための構造の改良を図ります。

【第2の柱】 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（実施主体：東北運輸局、山形警察署、東日本旅客鉄道）

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切遮断機が整備されていない踏切道には、踏切道の利用状況・幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備等踏切保安設備の整備を促進します。

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、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、あわせて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

【第3の柱】 踏切道の統廃合の促進（実施主体：東北運輸局、東日本旅客鉄道）

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施にあわせて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めます。

【第4の柱】 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（実施主体：山形市、東北運輸局、村山総合支庁、山形警察署、東日本旅客鉄道）

踏切道における交通安全の円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、踏切事故は、直前横断、落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るための広報活動を推進します。

山形市交通安全対策会議委員

職名	現職	(市交通安全条例)
会長	山形市長	(8条4項)
委員	東北運輸局山形運輸支局長	(8条4項1号)
〃	山形地方気象台次長	(8条4項1号)
〃	山形労働基準監督署長	(8条4項1号)
〃	東北地方整備局山形河川国道事務所長	(8条4項1号)
〃	山形県村山総合支庁建設部長	(8条4項2号)
〃	山形警察署長	(8条4項3号)
〃	山形市教育委員会教育長	(8条4項4号)
〃	山形市消防長	(8条4項5号)
〃	山形市総務部長	(8条4項6号)
〃	山形市企画調整部長	(8条4項6号)
〃	山形市市民生活部長	(8条4項6号)
〃	山形市環境部長	(8条4項6号)
〃	山形市福祉推進部長	(8条4項6号)
〃	山形市子育て推進部長	(8条4項6号)
〃	山形市まちづくり推進部長	(8条4項6号)
〃	山形市立病院済生館事務局長	(8条4項6号)
〃	山形市かもしかクラブ連合会長	(8条4項7号)
〃	山形市交通安全母の会長	(8条4項7号)
特別 〃	東日本高速道路株式会社東北支社山形管理事務所長	(8条6項)
特別 〃	東日本旅客鉄道株式会社山形支店長	(8条6項)
事務局	山形市市民生活部市民課	