

# 第 1 1 次米沢市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

米沢市交通安全対策会議

# 米沢市交通安全対策会議

## ま え が き

我が国では、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などから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ばごろまで、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。これに基づき本市においては、昭和 46 年以降交通安全計画を 10 次にわたって策定し、市及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に推進してきました。

その結果、本市の交通事故による年間の死者数は、昭和 46 年の 21 人をピークにその後は減少傾向に転じ、平成 20 年においては死者数ゼロを記録しました。これは、市及び関係機関・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ます。

その一方、交通環境の変化や高齢化の進行などに伴い、高齢者の交通事故が多発するなど、平成 8 年から平成 17 年にかけて発生件数、負傷者数ともに急増し、特に負傷者数は平成 17 年において初めて 1,000 人を超え 1,028 人を数えました。平成 18 年以降は減少傾向にあり、令和 2 年には発生件数 243 件、負傷者数 284 人で、昭和 52 年以降で最も少なくなっていますが、今後もより一層減少させることが求められます。

第 11 次交通安全計画では、これまでの施策をさらに充実させるとともに、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ「高齢者の交通安全対策の強化」、「歩行者や自転車利用者の交通安全対策の強化」の 2 項目に重点を置いた計画としています。

交通事故の防止は、市及び関係機関・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緊急かつ重要な課題です。人命尊重の理念の下、「交通事故のない、安全で快適に生活できる米沢市」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展開していかねばなりません。

この交通安全計画は、以上のような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に、本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

令和 4 年 3 月

米沢市交通安全対策会議

会長 米沢市長 中 川 勝

# 目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	4
3 計画の重点事項	4
第2章 道路交通安全についての対策	5
第1節 今後の道路交通安全を考える視点	5
1 高齢者及び子どもの安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	6
3 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
4 幹線道路及び生活道路における安全確保	7
5 先端技術の活用推進	7
第2節 道路交通安全のための施策の展開	7
1 交通安全思想の普及徹底	7
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3) 飲酒運転の撲滅	11
(4) 自転車の安全で適正な利用の促進	12
(5) 効果的な交通安全教育の推進	12
(6) 交通安全関係団体への支援等	13
(7) 高齢者の交通安全対策の推進	13
(8) 高速道路での事故防止	14
(9) 住民の参加・協働の推進	14
2 道路交通環境の整備	14
(1) 道路における交通安全対策の推進	14
(2) 交通安全施設等の整備促進	15
(3) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	15
(4) 冬期の安全確保	15
3 安全運転の確保	16
(1) 高齢運転者対策の充実	16
(2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底	16
(3) 自転車安全運転対策の推進	16

(4) 安全運転管理の推進	16
4 救助・救急体制の整備	16
5 交通事故被害者等支援の推進	16
6 交通事故調査・分析の充実	17
7 踏切道における交通の安全	17

## 計画の基本的な考え方

### 1 計画の位置づけ

第 11 次米沢市交通安全計画は、交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)の定めるところにより、国の交通安全基本計画及び山形県の交通安全計画を踏まえ、本市における交通安全施策の大綱を定めるものです。

第 10 次計画が令和 2 年度で終了したことから、令和 3 年度から始まる第 11 次計画を策定するもので、計画期間は令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間となります。

また、この計画は、市の最上位計画である「米沢市まちづくり総合計画」を踏まえた、交通安全分野の基本計画として施策の展開方向を示すものでもあります。

### 2 計画の基本理念

本市は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えています。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民の安全で快適な生活を確保していくことが重要です。

交通の安全は、市民の安全で快適な生活の実現のため、行政による施策の推進と市民・事業者による自助努力によって現在及び将来にわたって維持しなければなりません。特に各種車両と歩行者が共存する陸上交通においては、弱い立場にある者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となります。

この計画では、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通事故のない安全・安心なまちをつくるため、交通社会を構成する「人」と「道路等」の交通環境について相互の関連を考慮しつつ、適切かつ効果的な施策を総合的に推進します。

「人」に係る安全対策としては、市民一人ひとりの交通安全意識の普及と徹底を図るため、高齢社会の進展や交通事故の発生実態等に即した、生涯にわたる交通安全教育の充実と広報啓発活動を積極的に推進していきます。さらに市民が身近な地域や団体において、地域ぐるみで交通安全に関する活動に直接、積極的に関わるなど、参加・協働型の交通安全活動を推進します。また、安全で秩序正しい運転を確保するため、運転知識や思いやりとゆとりのある運転マナーの醸成を図っていきます。

「道路等」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、施設の老朽化対策等を図るよう努めます。また、交通環境の整備においては「人優先」の考え方のもと、交通弱者に配慮した道路の整備を推進し、誰もが安全で快適な交通環境づくりに努めます。

# 第1章 道路交通安全の目標等

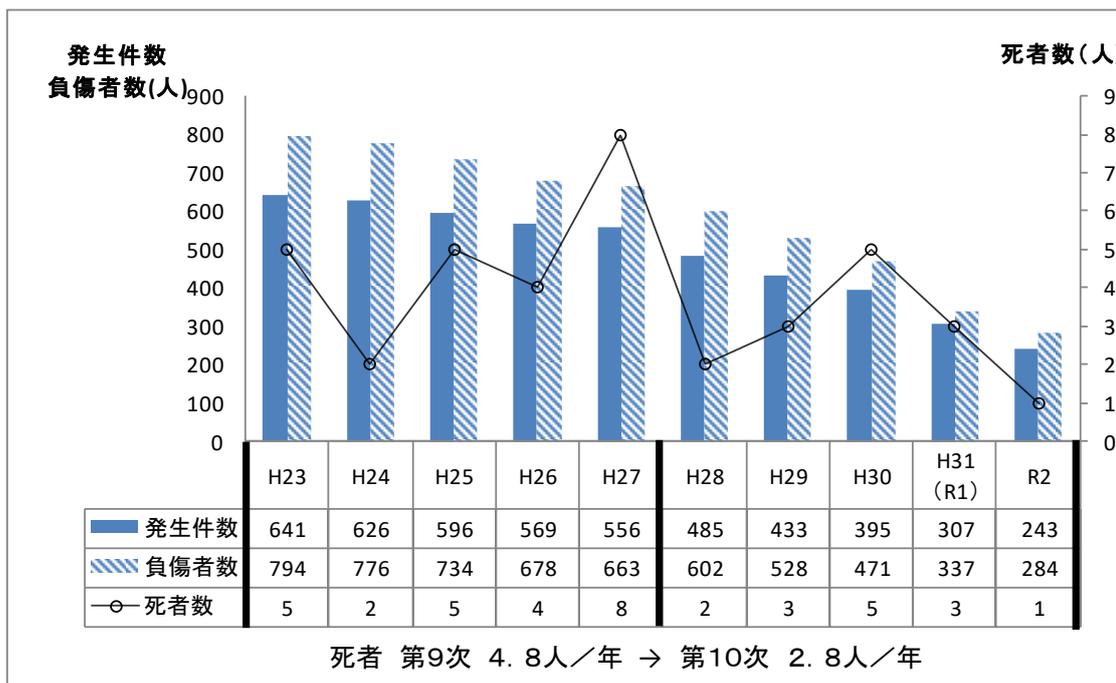
## 1 道路交通事故のすう勢等

### (1) 道路交通事故のすう勢

本市の交通事故による年間の死者数は、昭和46年の21人をピークに以後減少したものの、昭和49年以降はピーク時の半数を下回る状態で推移しています。

第10次交通安全計画では、「交通事故による死者数を限りなくゼロに近づける」、「交通事故発生件数や負傷者数についても更なる減少を目指す」ことを目標として推進した結果、計画期間の年平均死者数は、前期の4.8人から2.8人に減少し、発生件数や負傷者数も大幅に減少しています。令和2年には発生件数243件、負傷者数284人で、平成17年以降減少傾向が続いており目標を達成することができました。

交通事故のすう勢（過去10年）



## (2) 交通事故の特徴

第10次交通安全計画期間内（平成28年から令和2年まで）の交通死亡事故の特徴は次のとおりです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が全体の半数を占めています。（高齢ドライバーが第1当事者である事故は全体の2割。）
- ② 国道・県道等の幹線道路での発生が約7割を占めています。
- ③ 全体の約6割が夕方から夜間にかけて発生しています。
- ④ ぼんやり運転やわき見等の前方不注視（30.8%）及び通行区分違反（23.1%）による事故が多くなっています。

### 年齢別交通事故死者数（人）

	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	合計	構成率
子ども (15歳以下)						0	0.0%
若年層 (16歳～24歳)						0	0.0%
中間層 (25歳～64歳)	2	1	1	2	1	7	50.0%
高齢層 (65歳以上)		2	4	1		7	50.0%
合計	2	3	5	3	1	14	100.0%

## (3) 道路交通を取り巻く状況の展望

### ① 高齢社会の進行

高齢社会は急速に進行しており、令和3年6月1日現在の本市の65歳以上の高齢者は25,355人（住基ベース）で、高齢化率は32.3%となっています。また、令和3年6月末現在の65歳以上の運転免許保有者は15,109人で運転免許保有者の27.7%を占めています。それぞれ第10次交通安全計画の初年度である平成28年と比較すると、高齢者数（平成28年6月1日現在）は840人、3.4%増加し、65歳以上の運転免許保有者（平成28年6月末現在）は1,996人、15.2%増加しています。

高齢者人口と高齢運転者の増加により、高齢者の死傷者数の一層の増加が懸念されます。

### ② 子ども（中学生以下）を取り巻く状況

令和3年6月1日現在の中学生以下の人口は8,816人で、平成28年と比較すると1,595人、15.3%減少しています。

本市における子どもの交通事故発生件数は減少傾向にあり、死亡事故は、平成22年12月以来、発生していません。これは、幼児交通安全教室「かもしかクラブ」を

始めとした交通安全教育の徹底や各種の広報啓発活動等の成果と考えられます。

## 2 交通安全計画における目標

次章以降に掲げる対策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故に歯止めをかけ、交通事故による死傷者数の減少に努めます。

本市においては、

- 交通事故による死者数ゼロを目指す
- 交通事故発生件数や負傷者数についても更なる減少を目指す

という目標を掲げ、市民が交通事故の脅威にさらされることなく、安全で安心して暮らせるまちを目指します。

本計画に基づく取組は、持続可能な開発目標（SDGs）のゴールのうち、主に「3 すべての人に健康と福祉を」と、「ターゲット 3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる」に関連するものであり、SDGsの理念の実現に貢献します。

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**



## 3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「高齢者の交通安全対策の強化」、「歩行者や自転車利用者の交通安全対策の強化」の2項目に重点を置いた計画とします。

### ◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、平成28年から令和2年までの交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は半分となっています。

このため、従来から実施している対策の充実・強化により、今後、高齢者人口と高齢運転者の増加により高齢者が被害者となる交通事故及び、高齢者が加害者となる交通事故の増加防止を強化するため、高齢運転者の増加に対応した効果的な取組を実施します。

### ◆重点項目2：歩行者や自転車利用者の交通安全対策の強化

交通事故のない安全・安心なまちづくりのためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等への配慮が不可欠であり、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保するため、交通安全対策等の強化を図ります。

## 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考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、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します。

また、対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM<sup>1</sup>を推進して効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の関係する交通事故が増加傾向にあり、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者については、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

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については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や地域における見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策なども重要となります。

高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

一方、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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及び通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じていきます。

---

<sup>1</sup> EBPM (Evidence-based Policy Making 統計データや各種指標など、客観的エビデンス(根拠や証拠)を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと)

## 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、「人優先」の考えの下、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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な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、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、全年齢層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奨、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。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進めるとともに、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。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ほか、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」という保護意識の定着を図る必要があります。

## 3 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体及び住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策等に取り組んでいくことが一層重要となります。

また、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には、これまで以上に市民一人ひとりに交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域におけ

る安全で安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成する必要があります。

#### 4 幹線道路及び生活道路における安全確保

交通死亡事故が多く発生する傾向にある幹線道路における対策については、事故発生の危険性が高い特定の区間に対して、事故要因に即した効果の高い対策を実施する必要があります。

また、歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき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一層推進する必要があります。

#### 5 先端技術の活用推進

今後も安全運転サポート車（以下「サポカー」という。）及びサポカーS<sup>2</sup>の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3（条件付自動運転）以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。そのためにも、更にサポカー等の普及促進を推進していきます。

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、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していきます。また、今後も科学技術の進展が期待されますので、その導入過程での安全確保を図りながら、新たな技術を有効に活用した取組を推進していきます。

### 第2節 道路交通安全のための施策の展開

#### 1 交通安全思想の普及徹底

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。このため、心身の発達段階やライフステージに応じた

---

<sup>2</sup> サポカー：衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車

サポカーS：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

特に小・中・高校生は自らシートベルトを締める意識の醸成が、将来、運転免許証を取得した際の交通安全思想への定着に繋がるため、今後、児童生徒等に対して、自主的な全席シートベルト着用に向けた取組の促進を図っていきます。

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、市民が自ら納得して交通安全活動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会・企業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ぐるみの活動が推進されるよう促します。特に関係行政機関と交通安全に関する団体等で構成する米沢市交通安全推進協議会（会長 米沢市長）の活動の一層の活性化を図るとともに、同協議会を中心とした交通安全活動や広報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努めます。

## （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、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となる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育に重点を置き、家庭・地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。また、これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用や、親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

#### イ 家庭における交通安全活動等の推進

市及び関係機関・団体は、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教育の推進に努め、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行います。

### ② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

児童・生徒に対する交通安全教育は、単に児童・生徒を輪禍から守るだけの被害防止対策にとどまるものではありません。そこで、自他の生命を尊重する人間教育の立場から、道路の利用者として必要な技能と知識を習得するとともに、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、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。

また、児童・生徒に対する交通安全教育が、より適切に実施されるよう、教員への教材の貸出しや要望に応じて助言等を行うことにより指導体制の充実を図ります。

#### 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、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得するとともに、道路及び交通の状況に応じて、具体的な安全行動ができるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

#### イ 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、歩行者、自転車利用者として安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得するとともに、自己及び他の人々にも配慮した安全行動ができるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

#### ウ 高等学校における交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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するとともに、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交通安全教育を推進します。

### ③ 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。

#### ア 免許取得後の運転者教育の推進

免許取得後の運転者教育は、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、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安全運転管理者、運行管理者等が事業所の安全運転管理の一環として行う交通安全教育を中心として行います。目標としては、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能、特に危険予測・回避能力の向上、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指します。

#### イ 社会教育施設を活用した活動の推進

公民館等の社会教育施設においては、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とともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・

団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ① 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

米沢市交通安全推進協議会は本計画の実施主体となり、構成員となっている各機関・団体等と連携して一体となって各季の交通安全運動に取り組みます。

### ② 交通安全運動の推進

#### ア 期間を定めて行う運動

春・夏及び秋と年末の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した運動として展開するほか、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

山形県交通安全対策協議会では、県民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、毎月1日と15日を「交通安全の日」と定めています。

米沢市においても「交通安全の日」に、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導や広報活動を実施するとともに、市民が自主的に活動に参加できる環境づくりを推進します。

#### ウ 年間を通じて行う運動

年間の交通安全運動として、年毎の重点項目を設定し、交通安全県民運動と連携しながら市民総ぐるみの運動を展開します。

#### エ 安全・安心なまちづくり米沢市民大会の開催

安全・安心なまちづくり米沢市民大会を開催し、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。

### ③ 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キャンペーンを行うなど、効果的な運動を実施していきます。

#### 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、家庭等の場に応じた広報媒体を計画的、積極的に活用し、日常生活に密着した広報活動を展開します。

特に家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、交通安全母の会や関係機関団体及び町内会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報活動を行い、交通弱者の

保護及び無謀運転の追放等、交通安全意識の家庭からの発信を進めます。

#### ④ シートベルト全席着用及びチャイルドシート着用の徹底

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、後部座席も含めたシートベルトの正しい着用方法の理解と着用の徹底を図るため、警察、市、交通安全協会等の関係機関・団体等が連携し、街頭での着用指導と啓発活動を実施します。

また、全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの着用率 100%を目標に、関係団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会に着用の徹底を呼びかけます。

#### ⑤ 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

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、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替えによる前方への注意を高める運転について啓発を図ります。

また、交通安全協会、交通安全母の会等の関係機関・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を図ります。

#### ⑥ 交通安全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、ホームページ等を通じて、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。

#### ⑦ ながらスマホ等に対する啓発

歩行中や自転車等運転中のスマートフォン等の操作が社会問題化していることから、ながらスマホの危険性について、関係機関・団体等と連携し、広報・啓発活動を推進します。

また、自転車や自動車等の運転中のスマートフォン操作については、道路交通法上の違反であり、事故の加害者になれば、刑事責任を問われたり、損害賠償を求められたりする可能性があることについて周知・徹底を図ります。

### (3) 飲酒運転の撲滅

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り、職場、家庭、飲食店等での取組を促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の追放を図ります。

また、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します。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交

通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組む意欲の醸成を図り、飲酒運転の撲滅に向けた規範意識の確立を目指します。

#### (4) 自転車の安全で適正な利用の促進

##### ① 自転車の正しい乗り方の普及啓発

自転車利用者に対して、自転車の正しい乗り方の普及啓発を図り、自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止していきます。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

##### ② 損害賠償責任保険への加入促進

自転車は歩行者と衝突した場合には加害者と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るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

##### ③ 自転車用ヘルメットの着用徹底

自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて自転車利用者に対し、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。

#### (5) 効果的な交通安全教育の推進

##### ① 交通指導員の設置

交通指導員を配置して登校時に通学路の危険箇所における立哨指導を実施し、児童・生徒の通学時の安全を確保するとともに、交通ルールの遵守やマナーの実践を指導することにより、児童・生徒の交通事故の未然防止に努めます。また、交通指導員の資質向上を目的とした研修会を開催します。

##### ② 交通安全専門指導員の活動促進

幼稚園、保育所、認定こども園及び小中学校はもちろん町内会等において、交通安全専門指導員による交通安全教室を積極的に開催することにより、生涯を通じた交通安全教育が推進されるよう努めます。さらに、交通安全教室の開催を促進するため、交通安全専門指導員による交通安全活動の周知徹底を図ります。

また、交通安全専門指導員の資質向上を図るため、各種研修会等へ積極的に派遣します。

##### ③ 交通安全教育用機材等の貸出し

模擬信号機、衝突実験用ダミー人形や視聴覚機器等の教育用機材を充実させるとともに、各種交通安全教育実施の際に活用することはもちろん、積極的に貸出しを行い、より実践的な交通安全教育の充実を推進します。

## (6) 交通安全関係団体への支援等

交通安全協会、かもしかクラブ、交通安全母の会などの交通安全推進団体に対し、自主的かつ積極的な活動ができるよう必要な支援を行います。

また、米沢市交通安全推進協議会の活性化を図り、関係機関・団体等との連携を強化し、効果的かつ継続的な活動を展開します。

## (7) 高齢者の交通安全対策の推進

### ① 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するとともに、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、必要な技能及び交通ルール等の知識を習得することを目標とします。

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。

#### ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢化の進行に伴う高齢者の事故増加に対応するため、関係機関・団体等と連携し、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の研修会を開催します。特に自動車教習所で開催する「高齢者交通教室」の一層の充実を図り、高齢者に対する交通安全教育を推進します。

また、老人クラブ、交通安全協会等と連携し、交通安全危険予測シミュレータや交通安全ゆとり号、動画KYT（危険予測トレーニング）等の資器材を有効に活用した交通安全教育を積極的に推進します。

#### イ 高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

医療機関、福祉施設、老人クラブ活動の場等、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全教育ビデオの上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

### ② 夜光反射材の普及促進

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を促進するとともに、交通安全協会、交通安全母の会、交通安全ボランティア等が実施する各事業を通じ、反射材等の交通安全用品の普及に努めます。

### ③ 家庭訪問による啓発

交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、交通安全母の会や老人クラブと連携し、家庭訪問による交通安全に関する呼びかけを行い、高齢者への交通安

全意識の普及徹底を図ります。

#### ④ 高齢者の自主的な交通安全活動の推進

高齢者の交通安全活動を積極的に支援し、老人クラブ等での交通安全に関する情報提供や身近な交通安全を語り合うなど、地域での交通安全活動を推進します。

### (8) 高速道路での事故防止

#### 高速道路での交通事故防止意識の啓発

高速道路での事故は重大事故になる可能性が高いことから、高速道路での安全走行を呼びかける啓発活動の実施などにより交通事故防止意識の向上を図ります。

### (9) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

## 2 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が連携し推進してきたところであり、いずれの道路においても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た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ります。

### (1) 道路における交通安全対策の推進

#### ① 安全・安心な歩行空間の整備

歩行者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道の整備を推進するとともに、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等、バリアフリー化を推進します。

また、児童生徒の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を推進します。

#### ② 道路の改築等による交通事故対策の推進

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や自転車歩行者道の確保等、道路交通の安全に寄与する道路改良事業を推進します。

また、交通事故発生危険性が高い交差点や見通しの悪いカーブ区間、幅員の狭い道路等については、積極的な道路改良を行います。

### ③ 通学路等における交通安全の確保

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童等の通行の安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組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、通学路等の歩道整備等の必要な対策を推進します。

## (2) 交通安全施設等の整備促進

交通事故発生危険性の危険性や市民からの要望を踏まえ、ガードレールやカーブミラー、道路照明の整備等、効果的な交通安全施設の整備を推進するとともに、施設等が適正に機能するよう維持管理を行います。

また、必要に応じてクランクやドット線などによる自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点があることの運転者への明示、歩行者と車の通行区分の明示等を進め、それぞれが共存する安全で安心な道路空間を創出できるよう関係機関等に要望していきます。

## (3) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、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安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進します。

また、あらゆる機会を通じ広く市民から意見や要望を集め、道路交通環境の整備に反映していきます。

## (4) 冬期の安全確保

### ① 除排雪体制の整備

冬期における安全かつ円滑な交通を確保し、良好な道路交通環境を維持するため、道路除排雪の実施や凍結防止剤の効果的な散布により、冬期路面管理の充実に努めます。

また、市街地においては、幹線道路や交差点周辺を中心に運搬排雪による車線と見通しの確保に努めるとともに、市民が自主的に行う除排雪を積極的に支援します。

### ② 歩道の除排雪の充実

歩道については、積雪による歩道幅員の減少や封鎖、凍結による転倒の危険性の増大等、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箇所において冬期バリアフリー対策としての歩道除雪等の充実に努めます。

### 3 安全運転の確保

#### (1) 高齢運転者対策の充実

##### ① 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。

##### ② 運転免許証自主返納制度の周知

運転免許証自主返納制度の広報周知に努めるとともに、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図り、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。

#### (2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底を図るため、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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

#### (3) 自転車安全運転対策の推進

家庭、学校、関係機関・団体が連携して、児童・生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに、「自転車マナーアップキャンペーン」を通じて、自転車の交通事故防止を図ります。

#### (4) 安全運転管理の推進

企業・事業所等は交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策を実施します。また、警察と連携し、安全意識の向上を図るための講習会や交通安全教育を安全運転管理者が中心となって実施します。

### 4 救助・救急体制の整備

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、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備に協力していきます。

### 5 交通事故被害者等支援の推進

被害者やその家族、遺族の精神的・経済的な負担を軽減するため、県交通事故相談所の交通事故相談業務に協力し、交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図ります。

## 6 交通事故調査・分析の充実

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対し、関係機関・団体等と共同して現地診断を実施し、事故多発原因を分析し、効果的な事故防止対策を推進します。

## 7 踏切道における交通の安全

踏切事故は長期的には減少傾向にあり、山形県内の踏切事故は、平成 28 年度以降 1 件～2 件、死傷者数は 0～2 人で推移しています。本市における踏切事故は、平成 30 年 1 月の松原踏切（奥羽本線）での事故以来、発生しておりません。

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であるため、踏切安全通行立哨指導等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図ります。

また、踏切事故が多く発生する冬期や高速で通過する山形新幹線の踏切での事故防止のための広報活動を積極的に行います。