

第10次
酒田市交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

酒田市交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、全国的に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 6 月、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、酒田市では昭和 46 年度以降、9 次にわたる酒田市交通安全計画を作成し、国、県及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、近年、本市の事故発生件数は年々減少傾向で推移してきましたが、依然として交通死亡事故はなくなり、中でも高齢者が関係した交通事故が高い割合を占めています。

言うまでもなく、交通事故の防止は、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酒田市」を目指して、総合的な交通安全対策全般にわたる大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進してまいります。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、平成 28 年度から 32 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を定めたものです。

施策の推進にあたっては、市民生活に直接かかわるため、関係機関・団体との緊密な連携を図り、交通安全対策を的確に推進してまいります。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全の安全	2
第1節 道路交通安全の目標等	3
1 道路交通事故のすう勢等	3
(1) 道路交通事故のすう勢等	3
(2) 第9次交通安全計画内の交通死亡事故の特徴	4
2 交通安全計画における目標	4
第2節 道路交通安全についての対策	5
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
【視点1】 高齢者及び子どもの安全確保	5
【視点2】 歩行者及び自転車の安全確保	6
【視点3】 幹線道路及び生活道路における安全確保	7
【視点4】 地域ぐるみの交通安全対策の推進	7
2 道路交通安全のための6つの施策の展開	8
【第1の柱】 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	9
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	11
(5) 飲酒運転の撲滅	11
(6) 自転車の安全利用の推進	12
【第2の柱】 高齢者運転対策の充実	12
【第3の柱】 道路交通環境の整備	13
(1) 幹線道路における交通事故防止対策	13
(2) 生活道路等における安全・安心な歩行空間の整備	13
(3) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	13
(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	14
(5) 高速道路における事故防止対策の推進	14
(6) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	14
(7) 公共交通体系の整備・利用促進	14
(8) 総合的な駐車対策の推進	15
(9) 災害に備えた道路の整備	15
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
【第4の柱】 救助・救急活動の充実	16
(1) 救助・救急業務体制の整備	16

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	17
【第5の柱】交通事故被害者等支援の推進	17
(1) 交通事故相談活動の推進	17
(2) 交通事故被害者対策の充実	17
【第6の柱】交通事故分析・安全対策の充実	17
(1) 交通事故多発箇所共同現場点検	17
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検	17
第2章 踏切道における交通の安全	18
第1節 踏切道における交通安全の目標等	19
1 踏切事故のすう勢等	19
2 交通安全計画における目標	19
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	20
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	20
2 踏切道における交通安全のための施策の展開	20
(1) 踏切道の構造の改良の促進	20
(2) 踏切保安設備の整備の実施	20
(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	20

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

全国的に、少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来など、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。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力ある社会を築いていくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。

交通事故による被害者数が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いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であります。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、人命尊重の理念に基づき、悲惨な交通事故根絶に向けて、各関係機関等と連携して力強く推進していかなければなりません。

2 「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あり、すべての交通について、高齢者や子ども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。交通弱者の安全確保のためには、国や県、市が実施する交通安全施策は当然のことながら、子どもや高齢者等が生活する身近な地域において交通弱者を守る仕組みを地域ぐるみで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。

本市においては、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進するとともに、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりを促進していきます。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本市では、このような観点から、道路交通及び踏切道における交通について、本計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、交通社会を構成する人、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の実態を分析し、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつこれを市民の理解と協力の下、強力に推進します。

第 1 章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、継続的な交通安全施策を実施することにより、交通事故のない安全・安心な酒田市を目指します。

2 道路交通の安全についての目標

交通事故死者数	平成 32 年までに年間の 24 時間死者数を 2 人以下 又は第 10 次計画期間累計死者数 10 人以下
交通事故死傷者数	平成 32 年までに年間 500 人以下 又は第 10 次計画期間累計死傷者数 2,400 人以下

3 道路交通の安全についての対策

【視点】 交通事故防止のため重点的に対応すべき対象

- (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
- (4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

【交通事故防止対策の 6 つの柱】

- (1) 交通安全思想の普及徹底
- (2) 高齢運転者対策の充実
- (3) 道路交通環境の整備
- (4) 救助・救急活動の充実
- (5) 交通事故被害者等支援の推進
- (6) 交通事故分析・安全対策の充実

第1章 道路交通の安全

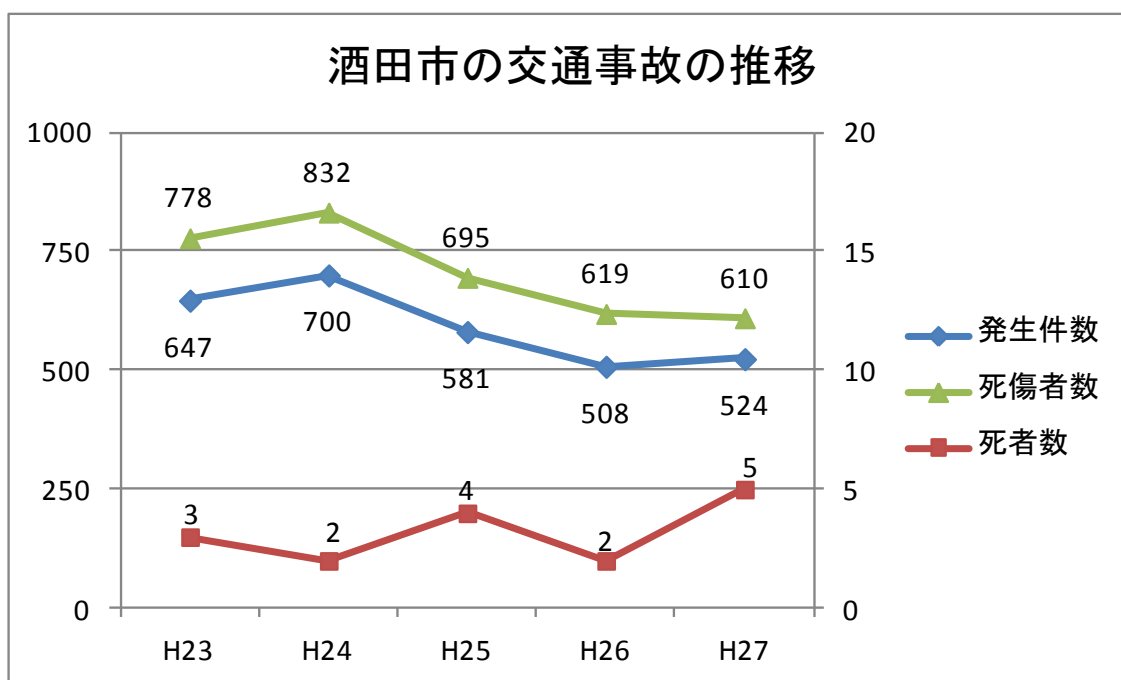
第1節 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故のすう勢等

本市の交通事故の発生件数は、平成24年と平成27年に前年比で増加したものの、全体的には減少傾向にあり、平成27年は524件で、平成23年の発生件数647件と比較すると約2割減少しています。

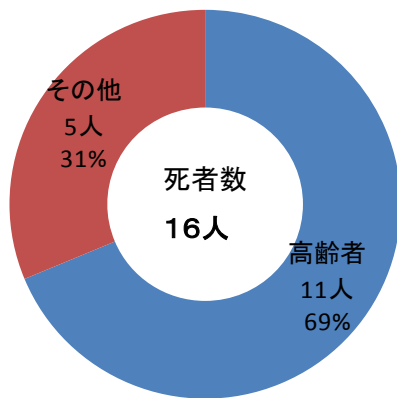
本市の第9次交通安全計画では、年間の24時間死者数4人以下、年間死傷者数700人以下を抑止目標として推進した結果、死者数は平成27年を除き、4か年で目標を達成することができました。また、死傷者数については平成25年以降3年連続して目標を達成しています。



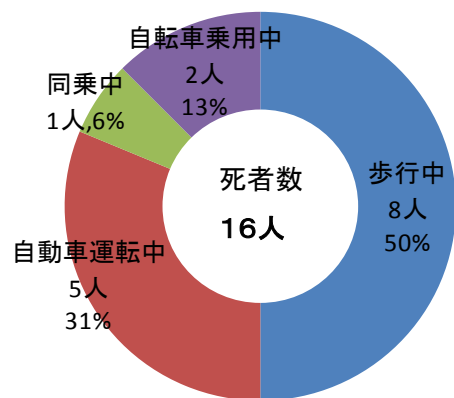
(2) 第9次交通安全計画期間内の交通死亡事故の特徴（平成23年～27年）

- ① 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い。（全死者の約7割）
- ② 歩行者が犠牲となる事故が多い。（全死者の5割）
- ③ 夕方から夜間にかけて（16:00～20:00）の事故が多い。（全死者の約3割）
- ④ 歩行者の横断中の事故が多い。（全死者の25%）

酒田市の交通事故死者数に占める高齢者の割合



酒田市の状態別交通事故死者数の割合



2 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、安全・安心な酒田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2人以下とすることを目指します。

さらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少については、平成32年までに年間の死傷者数を500人以下とすることを目指します。

【参考】

		平成32年までの目標値	平成27年までの目標値	平成27年の実数値
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	2人以下 又は5年累計10人以下	4人以下	5人
	年間死傷者数	500人以下 又は5年累計2,400人以下	700人以下	610人

第2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、死者数が減少傾向にあることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、また、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。

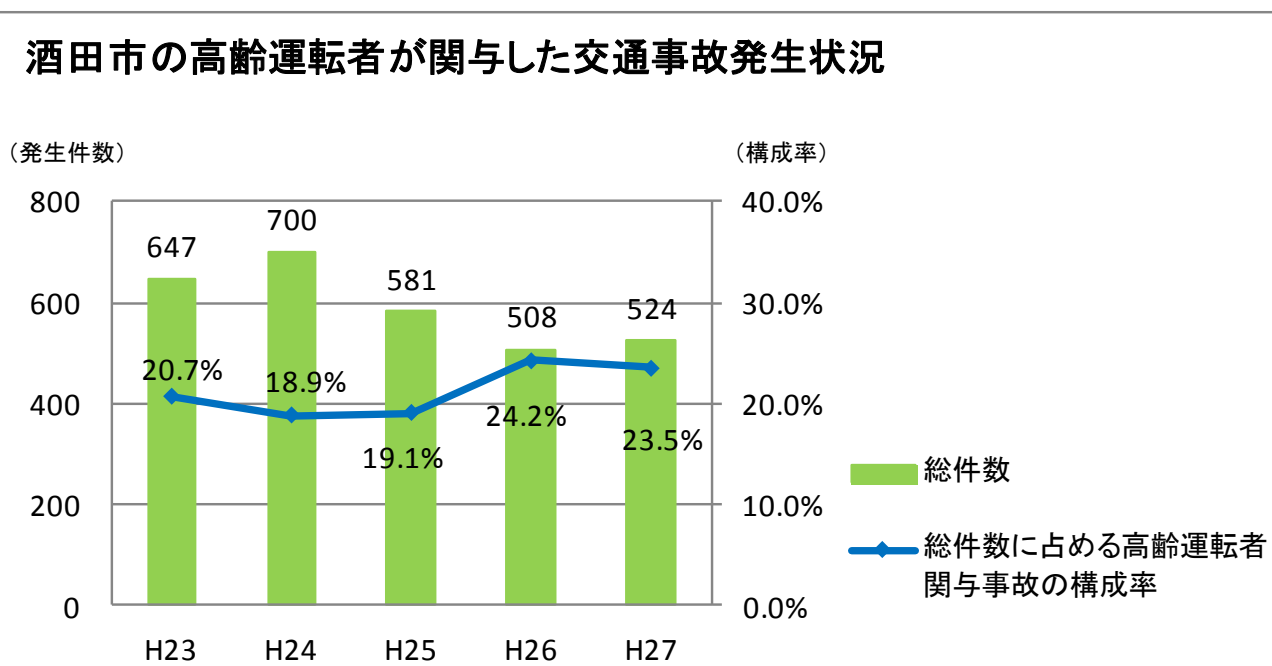
交通事故による被害を減らすために重点的に考える4つの視点

【視点1】 高齢者及び子どもの安全確保

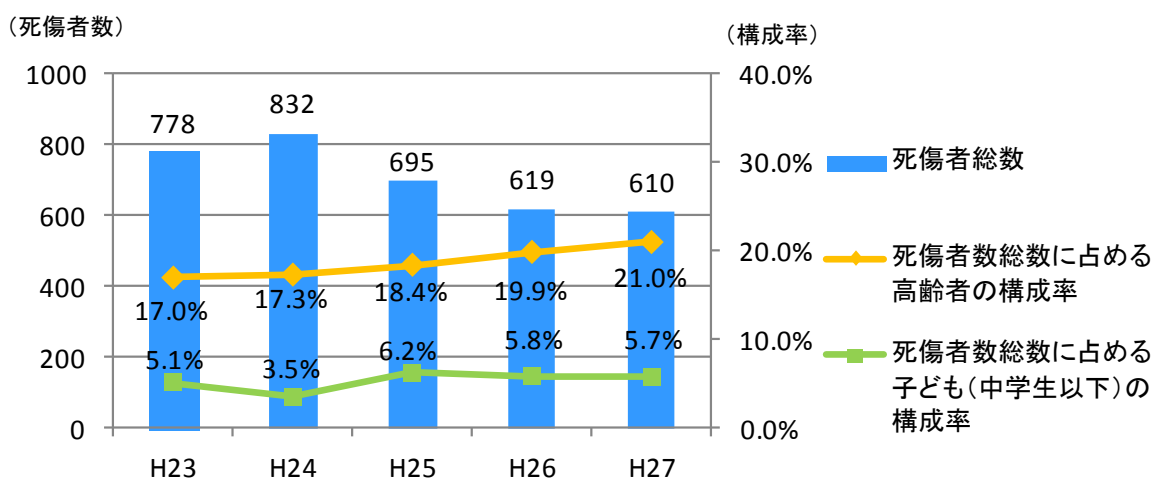
高齢者が関係する交通事故割合は増加傾向にあり、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要です。そのためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

一方、少子化が進展する中、子どもの安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や、通学路において歩道等の歩行空間の整備を推進する必要があります。



酒田市で発生した事故による死傷者数

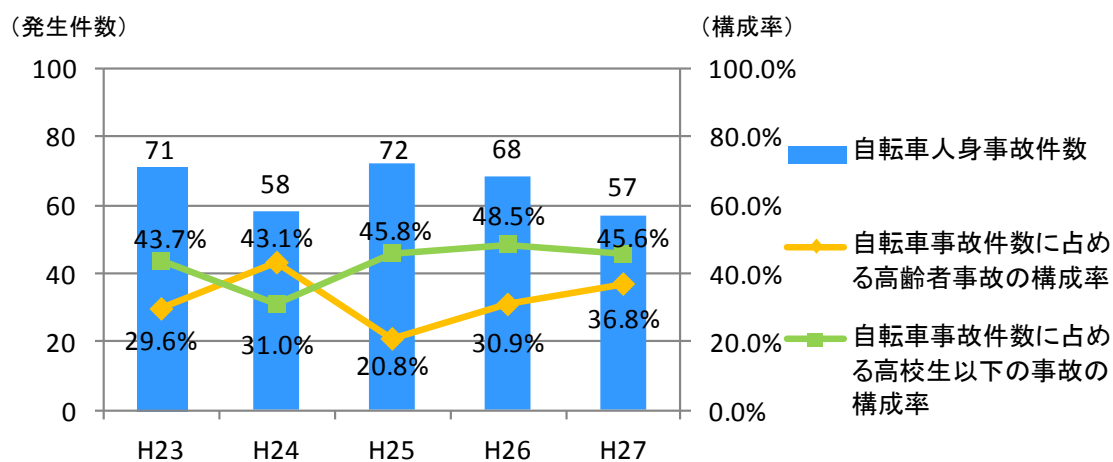


【視点2】 歩行者及び自転車の安全確保

「人優先」の考えの下、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進し、横断歩道においては、自動車等の運転者に対し、歩行者が優先であることを含め、「歩行者を守る」保護意識の定着を図る必要があります。

自転車利用者については、自動車と衝突した場合には被害を受ける半面、歩行者や自転車と衝突した場合には加害者となる両面を併せ持つことから、それぞれの対策を講ずる必要があります。また、自転車事故は高齢者と未成年者の割合が高く、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育や啓発活動の充実を図る必要があります。

酒田市の自転車人身交通事故発生状況



【視点3】 幹線道路及び生活道路における安全確保

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¹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を講ずるとともに、幹線道路²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交通安全対策を、総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。

【視点4】 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故は市民の居住する身近な通り慣れた道で多く発生しています。交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域の実情に即した交通安全啓発活動を積極的に推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

また、飲酒運転撲滅のために、これまで以上に家庭や職場、地域が一丸となって取り組む必要があります。

酒田市における道路別事故発生件数

	国道	県道	市町村道等	高速道	計
H23	190	158	293	6	647
H24	218	182	296	4	700
H25	195	149	237	0	581
H26	160	130	218	0	508
H27	170	123	230	1	524

酒田市の飲酒運転事故・違反者の実態(住所別)

	違反者等人員	人身事故人員
H24	23	3
H25	42	2
H26	36	0
H27	32	0

¹ 主として地域住民の日常生活に利用される道路で、自動車通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路。車道幅員 5.5m未滿の狭い道路が多い。

² 全国や地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。高速自動車国道、一般国道、主要地方道、一般都道府県道など。

2 道路交通安全のための6つの施策の展開

本市では、交通事故を防止し、安全な道路交通環境を整備するため、次の6つの柱に基づき交通安全施策を展開します。

- 1 交通安全思想の普及徹底
- 2 高齢運転者対策の充実
- 3 道路交通環境の整備
- 4 救助・救急活動の充実
- 5 交通事故被害者等支援の推進
- 6 交通事故分析・安全対策の充実

【第1の柱】交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、市民一人ひとりに交通安全の確保を自らの課題として考えさせることが重要です。また、「人優先」の交通安全思想の下、高齢者や子ども等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故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うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図りながら、他の世代に対しても、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、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交通ルールを遵守し、交通マナーを習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、「かもしかクラブ」や幼児交通安全教室を通じての交通安全教育に重点を置き、交通安全専門指導員を派遣して、参加・体験型の交通安全教育を行います。わかりやすく効果的な教材作成に努め、家庭や地域、関係機関と連携協力を図りながら、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

② 児童・生徒に対する交通安全教育

小学生は、幼児期に比べ行動範囲が広がり、保護者と離れて行動する機会が増加することから、特に歩行者としての心得、自転車の安全利用について重点的に交通安全教育を実施します。学校やPTA、関係機関等と連携協力を図りながら、

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。

中学生及び高校生は、自転車通学など日常的に自転車を利用する機会も増加することから、特に自転車安全利用五則の周知を図り、道路を通行する場合は思いやりを持って乗用し、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的に交通安全教育を実施します。

加えて、自転車乗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。

③ 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を習得させることを目標とします。

老人クラブや自治会、地域包括支援センターなどが主催する交通安全教室に交通安全専門指導員が出向いて交通安全指導を行うとともに、関係機関・団体と連携し、高齢者に対する各種催し等の多様な機会を活用し、夜光反射材の普及啓発及び直接貼付活動を積極的に推進します。

④ 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、福祉施設や学校等で開催される交通安全教室等を通じて、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

⑤ 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します。母国との交通ルールや交通安全に対する考え方の違いをわかりやすく説明し、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、発達段階に応じた適切な交通安全教育を実施するため、県や学校、関係民間団体等と連携を図り、交通安全教育指導者の育成及び教材等の充実に努めます。

また、指導者養成の場として、かもしかクラブリーダー研修会や交通指導員研修会などを開催します。

② 交通安全教育の推進

ア 交通安全専門指導員・交通指導員の派遣

幼稚園、保育所、学校、自治会、老人クラブ等で交通安全教室を開く際、希望に応じて指導員を派遣します。

イ 交通安全教育用補助機材等の貸し出し

模擬信号機、横断歩道マット、衝突実験用ダミー人形、紙芝居等を各種交通安全教育の実施時に貸し出し、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 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

市は、警察及び各関係機関・団体との連携強化を図り、一体となって交通安全活動を展開します。特に、「スマートドライバー宣言もっけだの～五則」と「スマート歩行者プロジェクト」をドライバー対策と歩行者対策の両輪として周知を図り、市民の安全意識向上に努めます。

② 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・冬の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した県民運動を展開するほか、高齢者の交通事故防止推進強化月間等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

市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日の「交通安全の日」を中心に、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

交通安全県民運動の名のもと、年毎の重点項目を設定し、市民総ぐるみの運動を展開します。

エ 市民大会の開催

「安全と安心のまち酒田」市民大会、酒田市交通安全高齢者等市民大会を開催し、安全・安心のまちづくりの重要性を市民に発信します。

オ 交通安全団体の活動支援、連携した活動体制の強化

運動の趣旨を市民一人ひとりまで浸透させるため、交通安全団体等の活動を支援し、地域と一体となった市民運動を展開します。

③ 普及啓発活動の効果的な展開

ア 街頭啓発活動の実施

交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に街頭等における啓発活動をするなど、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、市広報や市ホームページ、防災無線、FMラジオ等、あらゆる媒体を活用し、事故防止の広報啓発を実施します。

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、交通安全に関する資料、情報等を積極的に提供します。

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

交通安全運動などあらゆる機会を捉え、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広く呼び掛けます。また、将来、運転免許証を取得することとなる子ども達に、交通安全教室などを通じて、自主的な全席シートベルト着用を啓発することで交通安全意識の定着を図ります。

さらに、酒田地区交通安全協会が行うチャイルドシート・ベビーシートの無料貸出制度を促進し、利用しやすい環境づくりに努めます。

⑤ 薄暮時におけるヘッドライトの早め点灯・ハイビームの積極活用の促進

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の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、ヘッドライトの早め点灯（自動車及び自転車の前照灯の早期点灯）の促進とハイビームの効果的な活用を広く呼び掛け、事故防止を図ります。

⑥ 高速道路における効果的な啓発の充実

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、高速道路利用者に対する交通安全キャンペーン等の啓発活動を推進します。

(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進

児童・生徒の登下校時に、自治会やボランティア等を含めた地域住民が見守りと交通事故防止の声掛けを行うなど、地域ぐるみで取り組む安全・安心なまちづくりを推進します。

また、各関係機関・団体と連携して、高齢者宅を訪問し、事故多発地点等について知らせるとともに、夜光反射材の直接貼付活動にも取り組み、交通事故防止を呼び掛けます。

(5) 飲酒運転の撲滅

飲酒運転は、極めて危険な行為であるとともに悪質な犯罪です。平成20年3月に制定された「山形県飲酒運転をしない、させない、許さない条例」の目的に沿って、市民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

(6) 自転車の安全利用の推進

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誰でも簡単に利用できる乗り物ですが、自転車は本来車両であり、道路を通行する場合には、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの実践が求められます。そのため、特に歩道通行時のルールの周知・徹底を図り、「自転車安全利用五則」の普及啓発の強化も図ります。

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・責任が求められます。警察、学校等と連携し、自転車保険の必要性を説明し、TSマークなどの各種自転車保険の加入促進を図ります。

幼児・児童は自転車で転倒した際に頭部を負傷するリスクが高いことから、保護者等に対し、ヘルメット着用による被害軽減効果について周知に努め、ヘルメット着用の推進を図ります。

② 薄暮時の早め点灯等の推進

薄暮時の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の取り付け及び点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

【第2の柱】 高齢者運転対策の充実

高齢者が安全運転を継続できるよう支援する観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育の充実を図ります。

① 高齢運転者標識（高齢者マーク）の周知

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 効果的な交通安全教室の実施

老人クラブや自治会、地域包括支援センター、デイサービスセンター等、高齢者の関わる様々な団体に対して交通安全専門員による交通安全教室を周知し、高齢者に対して地域の実情に応じた効果的な交通安全教育を行います。

③ 運転免許自主返納制度の周知

加齢に伴う身体機能の低下などにより、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。

【第3の柱】 道路交通環境の整備

(1) 幹線道路における交通事故防止対策

幹線道路において交通事故の発生割合の大きい区間については、道路管理者、各関係機関・団体と連携して、交通事故防止対策を推進します。

また、一般道路に比べて安全性が高い高速道路や地域高規格道路³の整備促進を国・県に要望し、高速道路等へ交通量を分散させることで一般道路における事故の減少を図ります。

(2) 生活道路等における安全・安心な歩行空間の整備

① 安全な歩行空間、ひとにやさしい標識等の整備

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、道路管理者においては、公共施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備等により、歩行空間の確保を図ります。

また、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、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を図ります。さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

② 通学路等の整備

ア 通学路の歩道整備等の推進

市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路面表示や防護柵設置等の代替的な措置を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

イ 通学路安全点検

児童、生徒の通学路について関係機関、団体等と共同して安全点検し、危険箇所の安全対策を推進します。

(3) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

各関係機関と連携し、道路の構造、交通事故の実態、必要性、緊急性等を総合的に勘案し、効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備を推進します。

³ 高速道路等を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支えるため、自動車専用道路又はこれと同等の規格を有し、概ね 60km/h 以上で走行できる道路として国土交通省が指定する道路。

(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推進します。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住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) 高速道路における事故防止対策の推進

雨天、夜間及び積雪並びにランプ部入口等の事故誘発要因の分析を行い、事故誘発要因の大きい箇所がある場合は、高機能舗装の整備、自発光式視線誘導標の設置、速度減速の注意喚起及び誘導看板・誘導標示の設置等、事故防止対策を推進します。

逆走防止については、現在設置している逆走防止設備の逆走車の検知、逆走車への回転灯点滅及び電光表示板による注意喚起の効果を検証します。

(6) 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

ア 道路の使用及び占用の適正化

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当たっては、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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の指導等

道路交通に支障を与える不法占用物件については、実態調査等を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

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、施工時期や施工方法を調整します。

② 自転車等駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題解決を図るため、放置されている自転車等の整理、撤去等の推進を図り、各学校等と連携をし、適切な管理を徹底します。

(7) 公共交通体系の整備・利用促進

高齢者の交通事故割合が増加傾向にある中、運転免許自主返納を検討する高齢者にとって、自動車に替わる移動手段の確保は大変重要な課題です。るんるんバスやデマンドタクシー等、利便性が高い公共交通体系を整備し、路線バスやタクシーを含めた公共交通機関の利用促進を図ります。

(8) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車排除及び保管場所の確保に関し、酒田市交通安全条例に基づき、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図りながら、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。

(9) 災害に備えた道路の整備

① 災害に備えた道路の整備

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、大規模地震の発生時においても被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保します。

イ 冬期の安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施します。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による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機材の整備を推進します。

(10) 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または制限を行います。

② 子どもの遊び場等の確保

ア 街区公園等の整備

自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、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良好な環境整備を推進します。

イ 児童センター等の利用促進

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、児童の家庭や地域における安全確保と健全育成を図るため、児童センター等の利用を促進します。

【第4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、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。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・救急業務体制の整備

① 救助体制の整備・拡充

消防機関の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救助隊の配置を推進します。

② 救助・集団救急事故体制の整備

集団救助・救急事故の際には、現場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、消防機関における広域応援体制を推進するほか、救護訓練の実施及びDMAT（災害派遣医療チーム）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、市民が行う応急措置活動を充実するため、市民を対象としたAED（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。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

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）の充実強化を図るため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう早期養成を図るとともに、救急救命士の行う応急措置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下に行う救急救命士による応急処置等の質を確保しメディカルコントロール体制の充実を図ります。

⑤ 救助・救急体制の整備の推進

救急業務の円滑適切な遂行を図るため、各署に配属された高規格救急自動車等について、今後は計画的に更新を図ります。

⑥ 消防防災ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、早期処置による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。

⑦ 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・技能等の向上のため、教育訓練の充実を図ります。

⑧ 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の実施にあたっては、東日本高速道路株式会社と協力して適切かつ効果的に行い、救急業務の円滑な実施を図ります。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、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5の柱】 交通事故被害者等支援の推進

(1) 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所や弁護士による無料法律相談などの周知徹底を図り、交通事故被害者等に対して、広く相談窓口の情報を提供します。

(2) 交通事故被害者対策の充実

① 交通遺児等に対する援助

交通事故被害者の視点に立ち、山形県交通安全母の会連合会の交通遺児激励金制度、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付、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の情報提供に努めます。

② 交通災害共済制度の活用

酒田市交通災害共済制度の普及啓発を図り、不幸にも交通事故に遭われ治療や診断を受けられた会員に見舞金を給付します。

【第6の柱】 交通事故分析・安全対策の充実

(1) 交通事故多発箇所共同現場点検

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、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

死亡事故等社会的影響が大きい事故については、関係機関、団体等と共同で現場点検を実施して事故原因を分析し、同種の事故の再発防止策を推進します。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切事故件数 0件

3 踏切道における交通の安全についての対策

【視点】

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の総合的かつ積極的推進

【事故防止の3つの施策】

- (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整備の促進
- (2) 踏切保安設備の整備
- (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

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

1 踏切事故のすう勢等

全国における踏切事故（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。）は、長期的には減少傾向にあり、県内の踏切事故は、平成22年以降1件～4件、死傷者数は0～4人で推移しています。

踏切事故が長期的に減少しているのは、踏切道の改良等、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全体の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

近年の踏切事故の特徴としては、原因別でみると、直前横断によるものが約4割を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝突したものが約4割、歩行者と衝突したものが約4割を占めています。県内の状況では、自動車と衝突したものがほとんどを占めています。

踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多い（県内も同様）が、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどが挙げられます。

市内の踏切の状況（平成28年3月現在）

種別	踏切数	備考
第1種	32	昼夜間を通じ、踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は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
第4種	3	踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	36	

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下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、平成32年までに踏切事故件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 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鑑みて、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。

2 踏切道における交通安全のための施策の展開

(1) 踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切道及び歩車分離のない踏切道における歩行者安全対策のための構造改良を推進します。

(2) 踏切保安設備の整備の実施

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勘案し、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

(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、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強化します。

さらに、冬期の踏切において、豪雪などの荒天時には踏切から線路内に誤進入する車がないよう、除雪対策など関係機関が連携して対策を講じます。