

第 9 次  
山 形 県 交 通 安 全 計 画  
(平成 2 3 年度～平成 2 7 年度)

～ 交通事故のない、安全・安心な山形県を目指して ～

山形県交通安全対策会議

# 目 次

計画の基本理念	1
<b>第1編 道路交通安全</b>	<b>4</b>
第1章 道路交通安全の目標等	4
1 道路交通事故のすう勢等	4
2 交通安全計画における目標	7
第2章 道路交通安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 高齢者及び子どもの安全確保	8
2 歩行者及び自転車の安全確保	9
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	9
第2節 道路交通安全対策の重点事項	10
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	10
2 交差点での交通事故防止対策の推進	10
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	11
4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	11
5 シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底	11
第3節 道路交通安全のための施策の展開	12
1 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(2) 効果的な交通安全教育の推進	17
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	20
(5) 飲酒運転の撲滅	21
(6) 自転車の安全利用の推進	21
2 安全運転の確保	22
(1) 運転者教育等の充実	22
(2) 運転免許業務のサービスの向上	25
(3) 運転管理の推進及び運行管理の充実	25

(4)	交通労働災害の防止等	26
(5)	道路交通情報の充実	26
3	道路交通環境の整備	28
(1)	生活道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	28
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	29
(3)	交通安全施設等の整備促進	31
(4)	効果的な交通規制の推進	32
(5)	地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	33
(6)	効果的で重点的な事故対策の推進	33
(7)	高速道路における事故防止対策の推進	34
(8)	高度な道路交通システムの活用	34
(9)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	35
(10)	交通需要マネジメントの推進	37
(11)	総合的な駐車対策の推進	37
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	38
(13)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	39
4	車両の安全性の確保	40
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	40
(2)	自転車の安全性の確保	41
5	道路交通秩序の維持	42
(1)	交通の指導取締りの強化等	42
(2)	交通事故事件及び特殊犯罪捜査体制の強化	43
(3)	暴走族対策の強化	43
6	救助・救急活動の充実	44
(1)	救助・救急業務体制の整備	44
(2)	救急医療体制の充実	45
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	46
7	交通事故被害者等支援の推進	46
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	46
(2)	損害賠償の請求についての援助等	46
(3)	交通事故被害者対策の充実強化	47

8	交通事故調査・分析の充実	48
(1)	交通事故多発箇所の共同現場点検	48
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検	48
(3)	交通事故データ解析等統計分析の高度化	48
<b>第2編 鉄道交通の安全</b>		<b>49</b>
第1章 鉄道交通安全の目標等		49
第1節 鉄道事故の状況等		49
1	鉄道事故の状況	49
2	近年の運転事故の特徴	49
第2節 交通安全計画における目標		49
第2章 鉄道交通の安全についての対策		50
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点		50
第2節 鉄道交通安全のための施策の展開		50
1	鉄道交通環境の整備	50
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	50
(2)	運転保安設備の整備	50
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	51
3	鉄道の安全な運行の確保	51
(1)	運転士の資質の保持	51
(2)	リスク情報の分析・活用	51
(3)	気象情報等の充実	51
(4)	鉄道事業者に対する保安監査等の実施	52
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	52
4	鉄道車両の安全性の確保	53
5	救助・救急活動の充実	53
6	鉄道事故等の原因究明と再発防止	53

第3編 踏切道における交通の安全	54
第1章 踏切道における交通安全の目標等	54
第1節 踏切事故の状況等	54
1 踏切事故の状況	54
2 近年の踏切事故の特徴	54
第2節 交通安全計画における目標	54
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	55
第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向	55
第2節 踏切道における交通安全のための施策の展開	55
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	55
(1) 踏切道の立体交差化	55
(2) 踏切道の構造の改良の促進	55
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	55
(1) 踏切保安設備等の整備	55
(2) 交通規制の実施	55
3 踏切道の統廃合の促進	56
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	56

## 計 画 の 基 本 理 念

### 1 交通事故のない社会を目指して

本県は、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。このような大きな社会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、その前提として県民の様々な不安の解消に向けて、県民の生命と暮らしを守る公的なセーフティネットを再構築するとともに、地域住民などと連携して、暮らしの安全・安心な地域づくりを推進していくことが重要であり、それは、第3次山形県総合発展計画にいう「緑と心が豊かに奏であい一人ひとりが輝く山形」を実現していくことにもつながります。

その際、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いことを考えると、交通安全の確保も、安全・安心な地域づくりの実現を図っていくための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を目指すことが求められます。

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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、県民、市町村及び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

安全・安心な地域づくり確保のためには、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、障がい者、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、国や県や市町村が実施する交通安全施策は当然のことながら、子どもや高齢者が生活する身近な地域において交通弱者を交通事故から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。

本県においては、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 交通社会を構成する三要素

本県では、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、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じ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三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進します。

#### (1) 人間に係る安全対策

安全な運行を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する県民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることにかんがみ、今後も交通安全教育、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ます。

#### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制等を充実させることとします。

#### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図ることとします。また、交通環境の整備にあたっては、「人優先」の考えの下、歩行者等の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させることとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、「人優先」の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

### 4 ITの活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であります。情報社会が急速に進展する中で安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術（IT）の活用等を積極的に進めます。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

### 5 救助・救急活動及び交通事故被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。特に、犯罪被

害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図ることとします。

## 6 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町村、関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県及び市町村の行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくりや、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域における特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

## 7 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、厳しい財政事情を踏まえ、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に取り組むこととしています。

交通の安全に関する施策は、多方面にわたっていますが、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要です。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施することとします。

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を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等により、これらの視点にも十分配慮するとともに、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っていくものとするほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うこととします。

## 8 公共交通機関等における一層の安全の確保

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善することとします。



# 第1編 道路交通の安全

## 第1章 道路交通安全の目標等

### 1 道路交通事故のすう勢等

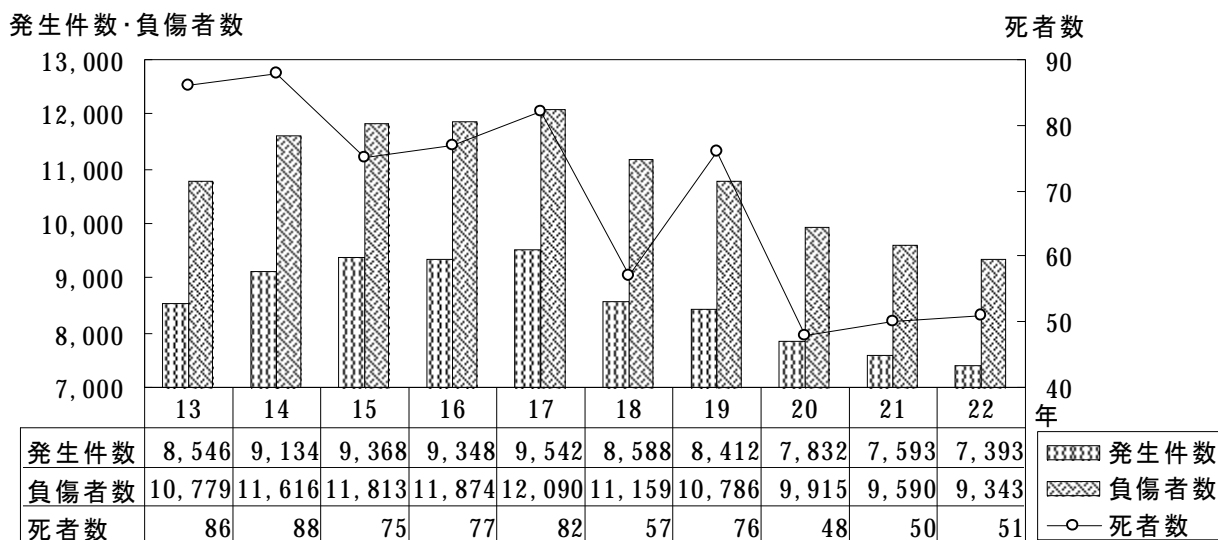
#### (1) 道路交通事故のすう勢等（くらし安心課、交通企画課）

本県の交通事故による年間の死者数は、昭和46年の204人をピークに、以後着実に減少し、平成20年には昭和32年以降最も少ない48人を記録しました。

第8次交通安全計画では、平成22年までの年間交通事故死者数55人(国の第8次交通安全基本計画の目標の1%以下)以下を目標として推進した結果、平成21年の50人、平成22年に51人とその目標を達成していますが、平成20年から3年連続して増加傾向にあります。

しかしながら、発生件数や負傷者数は5年連続で減少し、平成22年には、発生件数7,393件、負傷者数9,343人と平成13年以降最小となっています。

交通事故のすう勢（過去10年間）



## (2) 交通事故の特徴（くらし安心課、交通企画課）

第8次交通安全計画期間内（平成18年から平成22年）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多い（全死者の約半数を占める）
- ② 第1当事者の高齢ドライバーによる事故が多い（全死者の26%を占める）
- ③ 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の約8割を占める）
- ④ 夕方から夜間にかけて（16:00～20:00）多い（全死者の約3割を占める）
- ⑤ 前をよく見ていなかったことによる事故が多い（全死者の約4割を占める）
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故及び交差点での出会い頭事故が多い（全死者の約4割を占める）

などがあげられます。

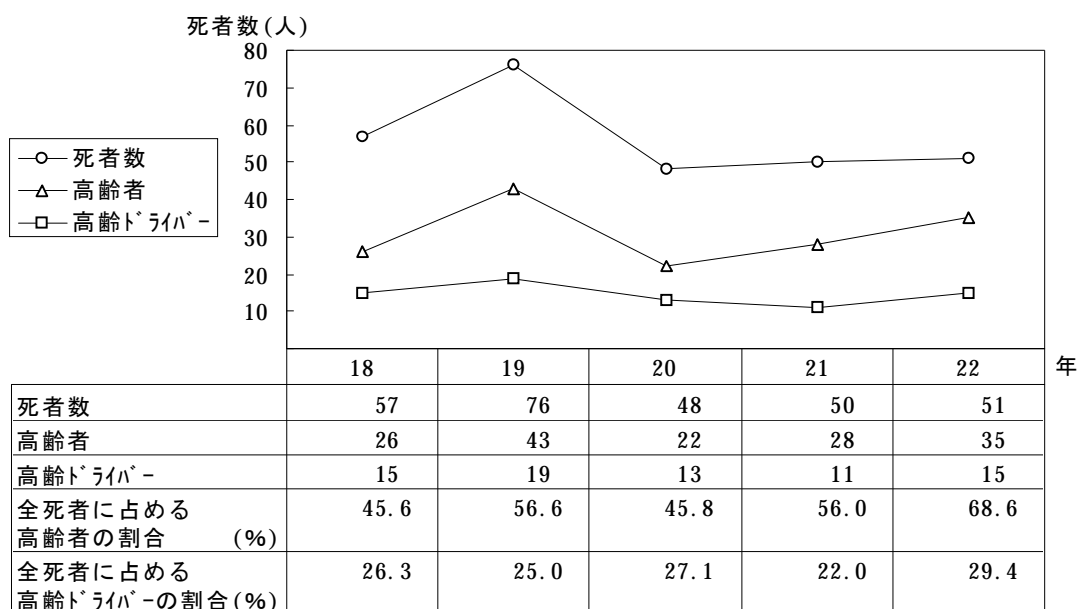
この背景には、

ア 高齢人口の割合の増加

イ 高齢者の運転免許保有数の増加

等の要因が影響しているものと考えられます。

交通事故死者数に占める高齢者、高齢ドライバー数（過去5年間）



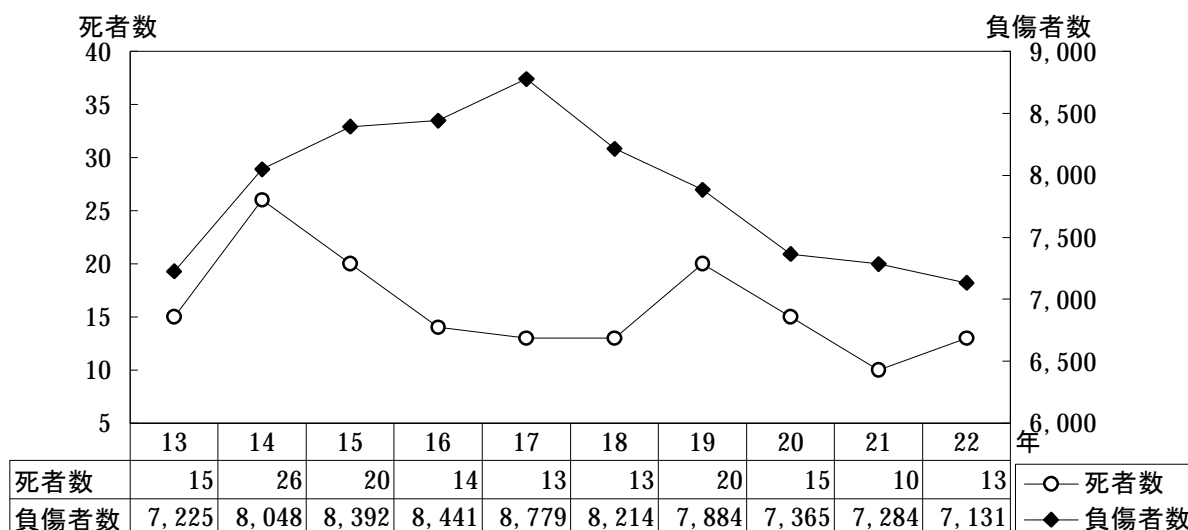
(3) 交通事故死者数が減少している理由（くらし安心課、交通企画課）

交通事故件数が平成17年以降5年連続で減少し、死者数についても総体的に減少傾向にあります。

その理由としては、交通安全思想の普及徹底、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・救助活動等の充実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が、定量的に示すことができる主な要因としては次のものがあげられます。

- ① 飲酒運転等悪質・危険性の高い違反を伴う事故の減少
- ② シートベルト着用率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下
- ③ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
- ④ 法令違反の歩行者の減少
- ⑤ 車両の安全性の向上

シートベルト着用中の死傷者数（過去10年間）



## 2 交通安全計画における目標（くらし安心課、交通企画課）

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、安全・安心な山形県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27年までに、年間の24時間死者数を35人以下（国の第9次交通安全基本計画に示す目標の概ね1%）とすることを目指します。

また、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）の減少に努めます。

さらに、事故そのものの減少や死傷者の減少については、平成27年までに年間の死傷者数を7,000人以下（国の第9次交通安全基本計画に示す目標の1%以下）とすることを目指します。

【参考】 これまでの山形県交通安全計画の目標値と実数値

区 分	期 間	目 標 数 値	実数値
第1次山形県交通安全計画	昭和46年度～ 昭和50年度	歩行者の死亡事故の半減を目途とする 55人	昭和50年 52人
第2次山形県交通安全計画	昭和51年度～ 昭和55年度	昭和46年の交通事故死者の半減を図る 102人	昭和55年 94人
第3次山形県交通安全計画	昭和56年度～ 昭和60年度	昭和60年までに死者数を年間80人以下とする	昭和60年 88人
第4次山形県交通安全計画	昭和61年度～ 平成2年度	昭和65年までに死者数を年間80人以下とする	平成2年 93人
第5次山形県交通安全計画	平成3年度～ 平成7年度	最終年には第5次交通安全基本計画における抑止目標(平成7年の死者数を年間1万人以下とする)の1%未満に止めること。 100人以下	平成7年度 109人
第6次山形県交通安全計画	平成8年度～ 平成12年度	当面「第6次交通安全基本計画における抑止目標の1%未満に止めること」 90人以下	平成12年 91人
第7次山形県交通安全計画	平成13年度～ 平成17年度	最終年までに、交通安全基本計画に示す目標値8,466人の1%未満を目指す 84人	平成17年 82人
第8次山形県交通安全計画	平成18年度～ 平成22年度	平成22年までに、交通安全基本計画に示す目標の1%以下を目指す 55人	平成22年 51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（くらし安心課、交通企画課、道路課）

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、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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。

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の交通事故死者数が2年連続で全体の50%以上を占めており、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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、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べきです。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。

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、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を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、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等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

一方、高齢社会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す。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、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路において歩道等の歩行空間の整備を積極的に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、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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反面、歩行者と衝突した場合には加害者となる両面を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促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を進める必要があります。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、街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必要があります。

## 3 生活道路及び幹線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において、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。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も、市町村においては重要な課題となります。

また、交通事故死者数の約8割を占める幹線道路における対策については、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）・事故危険区間対策事業」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

## 第2節 道路交通安全対策の重点事項

第8次山形県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5項目を重点として取組みます。

### 1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進

本県における高齢化率は27.3%（平成21年10月1日現在）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、交通事故死者の約半数（過去5年間平均）が高齢者で占められているほか、高齢運転者が第一当事者となる交通事故も大幅に増加している現状にあります。加えて、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スキル及び交通ルール等の知識を習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します。

また、高齢者の安全運転対策として、高齢者講習の充実を図ります。

一方、高齢者に並び交通弱者といわれる子どもの交通事故は、死者数・負傷者数ともに、全事故に占める割合は7～8%で推移しているものの、少子化の現状からみると決して楽観してよい状況ではありません。持続的に発展できる県づくりには、県民みんなが安心して「生み」、「育て」、「活かす」ことのできる安全・安心なまちづくり社会の実現に向けていくことが求められます。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。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行きます。

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します。

また、歩行中の高齢者の事故は、自宅付近で多く発生していることから、地域における危険箇所の把握や、改善を行うなど、身近な地域において道路環境の整備等を行い、地域から交通事故を出さないとの観点からの事故防止を促進します。

### 2 交差点での交通事故防止対策の推進

交通事故の中でも高い比率を占めている交差点での事故防止を重点に対策を実施します。

交差点での交通事故の主たる原因は、安全確認の不徹底など人的要因（ヒューマンエラー）によるものです。この背景には、近年における規範意識低下の風潮や運転中の携

携帯電話の使用などにみられるように、他車（者）に対する思いやりや、運転行為に対する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られます。

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、交通安全意識を高めるための「交通安全『山形路いつも心に思いやり』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、歩行者や運転者としての規範意識の高揚を図るとともに、ヒューマンエラーを補うための道路交通環境や安全施設の整備など、あらゆる角度から有効性が見込まれる新規施策を検討、抽出するなど、県、市町村、警察、関係機関・団体等との強い連携による効果的な対策を推進します。

### 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死傷事故発生割合が大きい生活道路では、県公安委員会と道路管理者が連携して、地域住民の主体的参加の下、地域の実情を踏まえた歩道整備、車両速度の抑制、直接その地域に用がなくただ通過するだけの通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策に取り組めます。

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、最高速度違反及び車線変更などの通行区分違反等によるものが多いことから、交通事故が発生した箇所のうち、緊急に対策が必要な箇所については、早急に必要な安全施設の整備等を行い、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、信号機のLED化など、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、カラー舗装など交通事故対策を行います。

### 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遭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、ハイビームを活用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、交通安全母の会等関係機関・団体等と連携し夜光反射材等交通安全用品の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の実験等による参加・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めます。

### 5 シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底

本県においては、平成22年中の四輪乗車中の死者25人のうち、シートベルト非着



用者（11人）が44%を占め、このうちシートベルトを着用していれば助かったとされる者は7人（すべて運転者）でした。また、警察庁等による平成23年度のチャイルドシート着用率全国調査では、全国平均を下回る44%でした。

このような情勢を踏まえ、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、全ての座席における着用率100%を目標に、正しい着用の徹底を図ります。

このため、県、市町村、警察、関係機関・団体等の相互の協力により、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

### 第3節 道路交通安全のための施策の展開

交通安全対策をより効果的に推進するため、前述の3つの視点と5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

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県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、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、交通事故を起こさない意識を育てることも重要です。

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、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、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。

さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化します。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めます。また、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

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、県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ます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町村、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民間団体等で構成されている山形県交通安全対策協議会（会長山形県知事）及び市町村交通安全推進協議会等（会長各市町村長）の活動の一層の活発化を図るとともに、同協議会を中心とした交通安全活動や各種の啓発活動等が県民総参加のもと積極的に展開されるよう努めます。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の成果や課題等を分析検討し、効果的な実施に努めます。

**(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（東北運輸局、くらし安心課、長寿社会課、子育て支援課、障がい福祉課、義務教育課、高校教育課、学事文書課、生涯学習振興課、スポーツ保健課、交通企画課）**

**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・保育所等における交通安全教育の推進**

幼稚園・保育所等においては、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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、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 家庭及び地域における交通安全活動等の推進**

県及び関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、「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、講師の派遣等を通し、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

において行われる交通安全教育の支援を行います。

さらに、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

## 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を習得させるとともに、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、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、教科「体育」、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、バス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。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任等の対策として、自転車保険の加入を促進します。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等を含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

また、関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

### イ 家庭における交通安全教育の推進

P T A等の保護者を中心とした組織が、学校や市町村、警察署等と連携し、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取るなど、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、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に関する積極的な取組みを推進します。

また、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

## 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、教科「保健体育」、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、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。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任等の対策として、自転車保険の加入を促進します。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

#### 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、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯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。

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、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。

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機関・団体やPTA等と連携しながら、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、実技指導等の実践的な交通安全教育の充実を図ります。それに加え、自転車利用中に加害者となる事例もあることから、賠償責任等の対策として、自転車保険の加入を促進します。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施

します。

生徒の通学に際しての自転車使用状況や各種運転免許証の取得状況等学校における交通安全指導の実施状況について調査研究を行い、今後の交通安全教育を充実させます。

さらに、関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

#### 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、免許取得時及び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、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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として行います。

##### イ 事業所における安全管理の推進

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進します。

##### ウ 公民館等の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を活用し、社会人を対象とした社会教育施設が主管する学級・講座や市町村や警察署等が主管する研修会等を実施することにより、交通安全教育の啓発を図り、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・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。

#### 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、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

高齢化の進展に伴う高齢運転者の事故増加に対応するため関係機関・団体と連携し、参加・体験型の研修会の開催や運転適性検査器を活用した交通安全教育を推進します。また、市町村、老人クラブ、交通安全協会等との連携を図り、自動車教習所の一泊開放等を利用するとともに、高齢歩行者教育システム、交通安全ゆとり号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 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、交通安全協会、交通安全母の会が実施する事業を通じ、反射材の普及に努めます。

#### ウ 孫（小学生）から祖父母へ交通安全を呼び掛けるハートフルメールの実施

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、孫から祖父母へ交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。併せて孫と高齢者家族の交通安全意識の向上を図ります。

#### 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、交通安全指導、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

### 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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

### ⑧ 電動車いす利用者に対する交通安全教育

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高齢者にとっ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。

### ⑨ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、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、外国人向け教材の充実を図り、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（くらし安心課、交通企画課、スポーツ保健課）

受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関等の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

#### 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害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、県、市町村、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・確保・教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

また、指導者養成の場として、交通安全教育モデル事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会を開催します。

#### ② 交通安全教育の推進

##### ア 交通安全専門指導員の派遣

学校、子ども会、町内会、老人クラブ、ドライバー講習会等で交通安全教室を開く際、対象者にあわせて山形県交通安全専門指導員を派遣します。

##### イ 交通安全教育用補助機材等の貸出し

模擬信号機、衝突実験用ダミー人形等を各種交通安全教育の実施時に貸出し、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（くらし安心課）

#### ① 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

山形県交通安全対策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・団体等の連携の強化を図り、一体となって各季の交通安全運動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

##### ア 期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した県民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

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。

交通安全の日においては、県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ことを目的に、運転者や歩行者等に安全を呼び掛ける街頭指導を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

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

エ 交通安全県民大会の開催

山形県交通安全県民大会を開催し、講演等を通じ、交通安全の重要性を県民に発信するとともに、県民総参加による交通安全活動を推進します。

オ 地域や市町村における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を県民一人ひとりまで浸透させるため、地域や市町村との連携を密にし、地域と一体となった県民運動を展開します。また、地区・市町村交通安全推進協議会等交通安全推進体制の強化を図り、自治体主導、各地域主導による交通安全運動を促進します。

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するなど、効果的な運動を実施して行きます。

イ 広報媒体の積極的活用

県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図ります。

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。

また、交通安全のルールとマナーの普及を図るため、報道機関の理解と協力を求めます。

④ 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

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、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(H22.10 現在の一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.3%、助手席 96.1%、後部座席 39.3%)。このため、警察、市町村、交通安全協会等関係機関団体等が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。高速道路では、タクシー協会、バス協会等を通じ、乗客に対する着用の徹底を促進します。



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最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・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）を促します。

#### ⑥ 交通安全に関する情報提供の推進

県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。

### (4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進（くらし安心課、交通企画課）

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。

#### ① 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進

ア 市町村における子どもと高齢者交通事故防止対策推進のための組織等の設置促進

子どもと高齢者の交通安全対策を、地域をあげて推進するため、各市町村の交通安全推進協議会等を単位に子どもと高齢者交通事故防止対策推進のための組織等の設置を促進します。

また、市町村内の各地域においては、特に、子どもと高齢者の交通事故防止の観点から、安全で良好なコミュニティ形成が図られるよう、住民や道路利用者が主体的に行う事故・ヒヤリ体験などを地図にした「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検、交通安全パトロールを実施するなど住民が積極的に参加できるような仕組みづくりを促進します。

その際、地域の交通安全関係機関・団体は、当該地域に根ざした具体的な目標の設定の方法や活動方法等の情報提供や、ノウハウを提供し、実効のある交通安全対策となるよう支援するなど、住民・関係機関・団体が一体となった交通安全

対策を推進します。

イ 民生委員・児童委員、老人クラブ員等による交通事故防止の呼掛け運動の促進  
民生委員・児童委員等は日々の高齢者の見守り活動の中で、老人クラブは地域で子どもの安全を守るため、登下校時などの見守り活動の中で、交通事故防止を呼びかける活動を促進します。

ウ 三世代交流型交通安全教育の促進

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、家庭や家族、地域住民で子ども・高齢者を守る地域づくりを推進します。

## ② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

地域における高齢者の交通安全リーダーを育成するため、参加・体験・実践型の研修を行い、研修修了者による、交通安全に関する情報を提供する仕組みづくりを行い、高齢者の自主的な交通安全活動を促進します。

## (5) 飲酒運転の撲滅（くらし安心課、交通企画課）

飲酒運転は、極めて危険な行為であるとともに犯罪でもあり、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、行政機関・団体はもとより県民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組めます。

### 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、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、飲食店等での取り組みを促進し、県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啓発・普及等の実施

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、事業者及びバス・トラック・タクシー等運行事業者、飲食店、酒類販売業者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（くらし安心課、交通企画課、交通指導課、子育て支援課、義務教育課、高校教育課、学事文書課、スポーツ保健課）

### 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、自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としての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。

自転車は歩行者と衝突した場合には加害者になる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図ります。

また、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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取り付けを促進します。

## 2 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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、今後大幅増加が予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。また、運転免許制度については、最近の交通情勢に照らして運転能力の有無が的確に反映されたものになっているかを検証し、必要に応じて改善を図ります。

今後の自動車運送業の変化等を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進めます。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する県民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図ります。

### (1) 運転者教育等の充実（運転免許課、交通企画課）

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を図ります。

#### ① 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

指定自動車教習所の教習水準の維持・向上を図るため、立入検査を計画的に実

施し、実態に応じた指導・助言を行います。

また、職員講習会等を通じて教習指導員等の資質の向上を図ります。

#### イ 運転免許取得時講習の充実

各免許を取得しようとする者への取得時講習の充実に努めます。

さらに、指定自動車教習所での免許取得時講習では、運転シミュレータ（擬似運転装置）等を活用し、内容の高度化を促します。

#### ウ 運転免許交付時講習の推進

新たに普通免許・二輪免許を取得する者には、任意の運転免許証交付時講習を実施し、初心・若年運転者の安全運転意識の向上を図ります。

### ② 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習、満70歳以上を対象とする高齢者講習、取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習及び初心運転者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質向上、講習内容・方法等の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させます。

さらに、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育の体制を整備するなど、地域の交通安全教育センターとしてその機能を活用します。

### ③ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。また、指定自動車教習所の交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転に対する教育の充実強化に努めます。

#### ア 各種安全運転講習の推進

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。

また、交通安全協会が主催する二輪車安全運転山形県大会を開催し、二輪車の模範運転者の育成を図ります。

#### イ 自動車教習所における二輪教習体制の整備

立入検査を計画的に実施し、人的・物的状況及び教習内容を的確に把握して、実情に応じた指導・助言を強化します。

また、自動二輪車の教習施設及び体制の整備を促進するとともに、職員講習会等の機会を通じ、指導員等の資質の向上を図ります。

### ④ 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支援する施策を充実させる観点から、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、更新時講習時の高齢者講習に対する安全運転を支援するため、講習内容の充実に努めます。特に、満75歳以上を対象に記憶力・判断力を検査する講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習では、検査結果に基づくきめ細かな教育に努めます。また、検査の実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものか検証を行います。

#### イ 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査の機会等を通じて、専門医による臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については適正迅速な運転免許の取消等の行政処分を行います。

#### 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 運転経歴証明書の充実

運転経歴証明書の身分証明書機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。

### ⑤ 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、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実に努めます。

### ⑥ 自動車安全運転センターの業務の充実

通知及び証明業務を的確に行うとともに、SDカードの普及に努め、運転者の安全意識の向上を図ります。

また、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用した体験的な交通安全教育を促進します。

### ⑦ 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締りを実施します。

### ⑧ 事業用自動車の運転者教育の充実（東北運輸局）

事業用自動車の運転者には、一般の運転者よりも高い資質が求められていることから、関係機関との連携を密にし、実践的、専門的かつ高度な安全運転意識・技能についての研修等を実施し、資質の高い運転者を育成するとともに、運転者の安全運転を確保するため必要な業務を行う交通安全教育指導者（運行管理者等）の育成に努めます。

### ⑨ 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運用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) 運転免許業務のサービスの向上（運転免許課）

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、総合交通安全センターでは、障がい者に対する運転適性相談活動の充実を図ります。

さらに、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を活用したICカード運転免許証の導入を推進し、運転免許証の偽造防止、運転免許業務運営の合理化等を図ります。

## (3) 運転管理の推進及び運行管理の充実（東北運輸局、交通企画課）

### ① 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。

さらに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者責任を追及し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

### ② 運行管理の充実

#### ア 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

自動車運送事業者等については、安全規制の遵守、運行管理の徹底を図るため、運行管理者の資質の向上を図る目的で法定されている運行管理者の資格取得のための運行管理者試験制度のほか各種研修を実施し、資質及び安全意識の高揚を図り安全運行の徹底を推進します。

また、自動車運送事業者に対して監査を行い、法令の遵守、安全の確保に係る社内体制の改善を指導するとともに、悪質な違反や重大事故を起こした事業者に対しては事業停止等の厳正な行政処分を行うほか、事業者団体等関係団体を通じての指導を行います。特に、トラックについては、貨物自動車運送適正化実施機関と連携して過労運転防止、過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導を徹底します。

#### イ 運行管理者等に対する指導講習の充実

交通事故の発生原因は、ほとんどが人的要因であることから、人的要因から発生する事故を運行管理面で防止する適正な乗務割の作成、点呼の実施、運転者への教育等の運行管理業務を適切に行う必要があるため、運行管理者等に対する指導講

習について、事故情報の多角的分析の結果の活用等により講習内容の充実、向上を図るとともに、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

#### (4) 交通労働災害の防止等（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係る意識の高揚を促進します。

また、多発している荷役作業中の墜落・転落災害を防止するため、関係災害防止団体と連携し、事業場におけるリスクアセスメントの実施の促進を図るとともに、過重労働による健康障害の防止対策を指導・推進します。

##### ② 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、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」の遵守を徹底するための監督指導を実施します。

また、東北運輸局山形運輸支局と連携し、相互通報制度の適切な運用を図るとともに、合同による監督・監査を実施します。

#### (5) 道路交通情報の充実（東北地方整備局、東北総合通信局、山形地方气象台、交通規制課、道路課）

##### 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り、高度化、多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、IT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要があります。

##### ア 道路交通情報収集・提供体制の充実

光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用し、交通監視用カメラ、路側通信システム（道路上に設置した小型無線送信機から半径数百メートル以内の車両にカーラジオを介して交通情報を提供）、交通情報板等の情報収集・提供体制の一層の充実を図ります。

##### イ 日本道路交通情報センターの効果的な活用

多様化する道路利用者の要望に応えるため、日本道路交通情報センターの効果的な活用を図り、道路交通情報の一層の活用に向けた正確で適切な道路交通情報の提供を推進します。

##### ウ 道路交通情報通信システム（VICS）の整備拡充

F M多重放送、情報ビーコン（高速道路や幹線道路上に設置されている無線による情報提供システム）等最新の電気通信メディアを用いて、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道路交通情報通信システム（V I C S : **Vehicle Information and Communication System**）の整備・拡充を図り、交通の安全と円滑及び経済性の向上並びに自然環境への負荷低減化を促進します。

## ② 危険物輸送に関する情報提供の充実等（危機管理課）

危険物輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物運送事業者の指導を強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

## ③ 気象情報の充実（山形地方気象台）

交通事故の防止・軽減に資するため、主に次の情報を適時・適切に発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達します。また、県民に対し、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やすく提供します。

### ア 気象予報・警報等

気象による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に気象予報・警報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

### イ 緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等

地震・津波による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報・注意報、地震情報等を発表し、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

### ウ 噴火警報等

火山現象による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に噴火警報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

### エ 気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、予報、警報等の伝達などに関する説明会を開催します。



### 3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも公安委員会や国・県・市町村等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を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。

近年の交通死亡事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要であり、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていきます。

#### ① 施策パフォーマンスの追求

限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組みます。

#### ② 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めるためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であるため、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、地域や住民の主体性を重視する取組を推進します。

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、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道等の歩行空間を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

#### (1) 生活道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

(東北地方整備局、道路課、交通規制課)

##### ① 生活道路等における交通安全対策の推進

「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)」を中心とする生活道路において、県公安委員会と道路管理者が連携して、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抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で講じるため、計画策定の段階から地域住民が参画し、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、その実施に取り組みます。

県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に留意

した施策を推進します。

道路管理者においては、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を図ります。

## 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

高齢者や障害者等を含め全ての人々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等を整備します。

### イ ひとにやさしい標識等の整備

視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、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。

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。併せて、高齢者、障害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。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道を面的に整備しネットワーク化を図ります。

### ウ 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、通学路の歩道整備等を積極的に推進します。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、路肩のカラー舗装や防護柵設置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。このほか、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。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進（東北地方整備局、道路課、交通規制課、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新たに取り組みます。

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（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、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。) から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に交通機能が分担されるよう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る道路整備を推進します。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 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、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業」を推進します。

#### ② 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所に指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故対策を実施します。

#### ③ 幹線道路における交通規制

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、速度規制を引き下げたり、規制区間を延長するなどの必要な安全対策を推進します。

#### ④ 高速道路等における事故防止対策の推進

緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めます。

#### 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、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

##### ア 高速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 バイパス及び環状道路等の整備

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、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

##### ウ 補助的な幹線道路及び区画道路、歩行者専用道路等の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実

施します。

エ 鉄道駅、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備

県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、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

オ 高速道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用を促進し、一般道路における交通事故の減少を図ります。

そのため、高速道路等のETCを活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高速道路等のより活用しやすい環境の整備を推進します。

⑥ 改築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改築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、バイパス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車両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改築事業を推進します。

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、立体交差化等を推進します。

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副道等の整備、植樹帯の設置、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、幅の広い歩道の整備を推進します。

⑦ 交通安全施設等の高度化

交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置するとともに、既存の信号機は、集中制御化等の高度化を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備促進（東北地方整備局、道路課、交通規制課、東日本高速道路）

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成20年度から24年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成21年3月31日閣議決定）に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針に

より重点的、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。

また、平成 25 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、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 国道・県道等における交通の安全と円滑の確保

国道・県道等では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、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、信号機の高度化や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、交差点の立体化等を推進するほか、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を推進します。

#### ③ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図るとともに、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

### (4) 効果的な交通規制の推進（交通規制課）

道路の社会的機能、交通流・量の状況等地域の実態に応じ、規制内容をより合理的なものにするよう努めます。また、県公安委員会が行う交通規制の情報のデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行います。

#### ① 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、交通流を整序化する交通規制を、生活道路では、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。

#### ② 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

計画的に都市部の交通規制を推進し、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保する規制を積極的に推進します。

#### ③ より合理的な交通規制の推進

県警察において、最高速度規制基準に基づき、規制が交通実態に合った合理的なものか点検及び見直しを推進します。駐車規制は、客待ちタクシー、駅前等の対策を重点に、規制の点検及び見直しを推進します。また、信号制御は、歩行者、自転車の視点で、点検及び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（東北地方整備局、道路課、交通規制課）**

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行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識 BOX」及び「信号機BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

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、事業の進捗よく状況、効果等について積極的に公表します。

さらに、警察と道路管理者が設置している「山形県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(6) **効果的で重点的な事故対策の推進（東北地方整備局、道路課、交通規制課）**

① **事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業の推進**

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、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）・事故危険区間対策事業」を推進します。

ア 国道・県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や死傷事故件数の多い区間、地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。

イ 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

ウ 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

## ② 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。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、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、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の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) 高速道路における事故防止対策の推進（東日本高速道路、交通規制課）

## ① 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間、E T C車線誤認等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき自発光式視線誘導標、高機能舗装の整備等を重点的に実施します。

道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等分離対策の強化を図ります。

逆走による事故防止のための標識や路面表示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

## ② 安全で快適な交通環境づくり

本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、高速バス利用の利便性の向上、休憩施設の混雑解消等を推進します。

併せて、多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、ファックス、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

## ③ 高度情報技術を活用したシステムの構築

渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、高速道路等の有料道路の料金所で一旦停止することなく、自動的に料金の支払いを可能にするノンストップ自動料金支払いシステム（E T C）等の高度道路交通システム（I T S）の整備を推進します。

# (8) 高度な道路交通システムの活用（東北地方整備局、東北総合通信局、道路課、交通規制課、東日本高速道路）

最先端のIT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、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ITSスポット等のインフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報を補完するものとして、グリーンITSについて産・官・学の連携の下、実現を図ります。

#### ② 新交通管理システム（UTMS）の推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図ります。

#### ③ 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。

### (9) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備（東北地方整備局、道路課、都市計画課、東日本高速道路、交通規制課）

#### ① 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

##### ア 交通管制システムの充実・高度化

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管制エリアの拡大を図るとともに、新交通管理システム（UTMS）構想に基づく総合的な交通管理機能を充実させるため、交通管制システムの高度化を推進します。

##### イ 信号機の高度化

既存の信号機については、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、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。

##### ウ 休憩施設等の整備

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を推進します。

##### エ わかりやすい道路標識等の整備



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等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を検討するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにします。

また、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等の整備を推進します。

さらに、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進します。

## 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、工事等のための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、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等については、実態調査、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

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

### 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。

## ③ 自転車利用環境の総合的整備

### ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

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・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している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、自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

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、地方公共団体、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、

条例の制定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。

特に、バリアフリー新法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

#### (10) 交通需要マネジメントの推進（東北地方整備局、交通規制課）

##### 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、公共車両優先システム（PTPS: **Public Transportation Priority Systems**）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、車両運行管理システムの導入等による物流の効率化等の促進を図ります。

##### ③ 交通需要の平準化

ピーク時間帯の交通を分散するため、フレックスタイム制、時差通勤制等の普及促進を図ります。

#### (11) 総合的な駐車対策の推進（都市計画課、交通規制課、交通指導課）

##### ① 秩序ある駐車場の推進

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や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、当該車両の利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、利用者責任を追及します。

##### ③ 駐車場等の整備

###### ア 駐車場整備計画策定の推進

自動車交通が著しく混雑する地区で、円滑な道路交通を確保するため必要があると認められる区域について、市町村の駐車場整備地区の指定及び駐車場整備計画の策定を推進します。

イ 駐車場の整備促進

大規模な建築物の駐車場に係る市町村の附置義務条例の制定及び各種補助制度並びに民間駐車場整備促進に係る税制・融資制度を活用した駐車場整備を促進します。

④ 違法駐車締め出し機運の醸成・高揚

ア 広報啓発活動の推進

違法駐車排除及び保管場所の確保に関し、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図りながら、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を効果的に展開し、違法駐車を排除しようとする機運の醸成を図ります。

イ 自動車保管場所の確保等に関する法律の効果的な運用等

保管場所証明等により、自動車の保管場所の確保を図り、自動車の路上放置を防止します。

また、自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続きについて、ワンストップサービス導入に向けた取組みを推進します。

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都市内の道路においては、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、きめ細や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。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備（東北地方整備局、道路課、危機管理課、交通規制課、東日本高速道路、山形地方气象台）

① 災害に備えた道路の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、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の確保を図ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災

拠点としての活用を推進します。

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の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、堆雪幅、流雪溝、防雪柵、雪崩防止施設、チェーン着脱場等の整備を推進します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等を適切に維持、更新します。

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機材の整備を推進します。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法等による通行禁止等、道路交通法に基づき、迅速かつ的確な交通規制を行うとともに、交通規制に関する情報を交通情報板等により提供します。

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、緊急輸送道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、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等 I T 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。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備（東北地方整備局、道路課、都市計画課、子育て支援課、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 子どもの遊び場等の確保

ア 街区公園等の整備

都市における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整備を推進します。

#### イ 児童館等の利用促進

都市化、核家族化の進展等により、子どもの数は減少する一方、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、児童の家庭や地域における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します。

#### ③ 無電柱化の推進

道路拡幅に伴う計画的な無電柱化とともに、歩道の幅員確保等による歩行者の安全性向上を図るため、無電柱化に係るガイドラインに沿って、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進します。

### 4 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いることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要です。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講じるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、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、自動車を使用される段階においては、自動車の走行及び時間の経過等に伴い、磨耗・劣化する部品や、走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。

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（東北運輸局）

##### ① 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、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。

さらに、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化するとともに、軽自動車の検査については、実施機関である軽自

自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図ります。

## ② 自動車点検整備の充実

### ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に県下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、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、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

### イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている不正改造車等を排除するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を県下に展開し、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の不正改造防止に係る認識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査の重点的实施等により、不正改造車の排除を徹底します。

### ウ 自動車分解整備事業の適正化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、点検・整備の確実な実施及び整備料金、整備内容の適正化について指導します。

### エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、自動車ユーザーの要請の多様化等に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応して、整備技術を高度化する必要があることから、整備主任者に対する技術研修等を通じて情報提供を行うとともに一級自動車整備士制度を活用し、整備士の技術面及び接客面の能力の向上を推進します。

さらに、J-OB D IIを活用した点検整備情報取扱指針に基づき、情報等が適切に提供されるよう努めます。

## (2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）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。

## 5 道路交通秩序の維持

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、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。

また、事故原因の徹底究明を求める県民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的操作の充実強化を図ります。

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するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図ります。

### (1) 交通の指導取締りの強化等（交通指導課）

#### ① 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者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置いた交通取締りを効果的に推進します。

このため、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、シートベルト未装着、駐停車禁止違反などの悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図るとともに、事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底し、必要に応じ自動車の使用制限命令等を行います。

また、自転車利用者による酒酔い、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道歩行者に危険を及ぼす違反者に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

#### ② 高速道路における指導取締りの強化

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、交通の指導取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止と交通流の整序を図ります。

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

#### ③ 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) 交通事故事件及び特殊犯罪捜査体制の強化（交通指導課）

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進するとともに、次により要員、装備等の充実強化を図ります。

### ① 専従捜査体制の強化等

交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努めます。

### ② 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を促進します。

## (3) 暴走族対策の強化（交通指導課）

### 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、暴走族の実態を把握するとともに、暴走族取締りの現場の視察や活動を推進するほか、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、凶悪化する暴走族の実態を的確かつ迅速に把握するよう努めるなど、広報活動も積極的に行います。

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い集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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 指導取締りの強化

ア 暴走族取締り体制及び装備資機材の充実

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事案に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令の適用による検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、指導取締りを強化します。

また、暴走行為に使用された車両の押収のみならず、没収（没取）を見据えた捜査を推進するとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任



の追及等を行います。

#### イ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されることのないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、県下における広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

#### ウ 再犯防止

暴走族関係事案の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

### ④ 迅速な行政処分

暴走行為に係る運転免許の行政処分については、迅速、的確に実施します。

## 6 救助・救急活動の充実（危機管理課）

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（危機管理課、地域医療対策課）

#### 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援助資機材等を装備した救助隊を配置するよう指導します。

#### 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、現場市町村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、当該区域内の市町村及び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（Disaster Medical Assistance Team：災害医療チーム）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、県民が行う応急措置活動を充実するため、県民を対象としたAED(Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器)操作法を含めた心肺蘇生に関する講習会を開催するとともに、駅などの公共施設等への

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事後検証体制、救急救命士の再教育体制等により医学的観点からの救急活動の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

#### ⑤ 救助・救急設備の整備の推進

救助・救急業務の円滑適切な遂行を図るため、高規格救急自動車等の整備を図ります。

#### ⑥ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

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。

#### 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・技能等の向上を図るため、山形県消防学校において実施している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、通過市町村間で締結している協定に基づき、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) 救急医療体制の充実（危機管理課、地域医療対策課）

#### ① 救急医療機関等の充実

救急患者の症状に応じた医療を提供できるよう、三次救急医療から初期救急医療まで体系的に救急医療体制の充実を図ります。

#### ② 救急医療従事者の養成等

救急医療従事者の専門的な知識と技能の向上を図るため、救急医療担当医師に対し、救命措置等に関する研修を実施することにより、救急救命士の救命措置等に対する指示・指導・検証を行う専門性を養い、もって救急救命士の資質の向上を図ります。

また、救急医療に携わる医師を確保していくため、医師の卒前教育等において、救急医療に関する教育等の充実に努めるとともに、医学生等に対する医師修学資金制度等医師確保対策を積極的に展開します。

**(3) 救急関係機関の協力関係の確保等（危機管理課、地域医療対策課）**

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するとともに、救急医療機関の受入れ連絡体制の明確化を図ります。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、DMATの活用を推進します。

**7 交通事故被害者等支援の推進**

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あることから、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

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、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、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。

**(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等（東北運輸局）**

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。

**① 無保険（無共済）車両対策の徹底**

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

**② 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等**

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、その普及に努めます。

**(2) 損害賠償の請求についての援助等（くらし安心課）**

**① 交通事故相談活動の推進**

県が設置する交通事故相談所の業務については、次の措置により、その充実強化を図ります。

ア 地域における交通事故相談活動を充実するため、交通事故相談所の相談業務の

充実を図るとともに、市町村相談窓口に対する県交通事故相談所の指導を行います。

イ 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等との連絡協調を促進します。

ウ 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

エ 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、県及び市町村等の広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供します。

## ② 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

また、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日本司法支援センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

## (3) 交通事故被害者対策の充実強化

### ① 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

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け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等により交通事故被害者の遺児等を支援します。

また、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営等に関する情報の提供等に努めます。

交通安全母の会等の組織との連携による交通遺児対策の充実が図られる環境の醸成に努めます。

### ② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進します。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関・団体との連携を図ります。

また、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引き」を作成し、活用します。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

さらに、行政処分に関する情報についても、交通死亡事故の被害者の遺族等による問い合わせに応じ、その適切な提供を図ります。

## 8 交通事故調査・分析の充実（交通企画課）

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、きめ細やかな交通事故分析の充実に努めます。

### （1）交通事故多発箇所の共同現場点検

過去に発生した交通事故発生実態から特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路について、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。

### （3）交通事故データ解析等統計分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通情報管理システムにおける分析・解析機能の高度化を図ります。

## 第2編 鉄道交通の安全

### 第1章 鉄道交通安全の目標等(東北運輸局)

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道(軌道を含む。以下に同じ。)は、年間 220 億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段であります。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

#### 第1節 鉄道事故の状況等

##### 1 鉄道事故の状況(東北運輸局)

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るが、近年は下げ止まりの傾向にあり、平成18年からは850件程度で推移し、22年は870件でした。

また、平成22年の死者数は332人であり、負傷者数は429人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18年から22までの間は乗客の死亡事故が発生しませんでした。

##### 2 近年の運転事故の特徴(東北運輸局)

全国における人身障害事故は、平成14年から増加傾向にあり、18年から件数で踏切障害事故を上回り、22年には運転事故全体の約50%を占めています。また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、平成22年においても運転事故全体の約40%を占め、人身障害事故を合わせると約90%を占めています。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加傾向にあります。

#### 第2節 交通安全計画における目標(東北運輸局)

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、県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、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

## 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（東北運輸局）

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たびたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあること、踏切障害事故とホームでの事故等の人身障がい事故を合わせると運転事故全体の約90%を占めており、その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから、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とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していきます。

### 第2節 鉄道交通安全のための施策の展開

#### 1 鉄道交通環境の整備

##### (1) 鉄道施設等の安全性の向上（東北運輸局）

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施します。また、多発する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。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進めます。特に、経営の厳しい地域鉄道については、それぞれが定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。

また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進していきます。

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、転落防止の効果の高いホームドアを始めとした設備等の整備によるバリアフリー化を引き続き推進します。また、列車の速度が高く、かつ、1時間当たりの運行本数の多いホームについて、非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等の安全対策の推進を図ります。

##### (2) 運転保安設備の整備（東北運輸局）

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。

## 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及（東北運輸局、くらし安心課）

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、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、適確に提供します。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。

さらに、山形県踏切道事故防止対策委員会の活動を継続し、関係機関・団体と密接に連携して安全対策を講じます。

## 3 鉄道の安全な運行の確保（東北運輸局）

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実に図ります。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、迅速かつ適確に対応します。

### (1) 運転士の資質の保持（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。

### (2) リスク情報の分析・活用（東北運輸局）

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導します。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。

### (3) 気象情報等の充実（東北運輸局、山形地方气象台）

鉄道の安全な運行に資するため、主に次の情報を適時・適切に発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達します。また、県民に対し、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。

ア 気象予報・警報等



気象による鉄道運行障害が予想される時は、適時・適切に気象予報・警報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

イ 緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等

地震・津波による鉄道運行障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報・注意報、地震情報等を発表し、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

ウ 噴火警報等

火山現象による鉄道運行障害が予想される時は、適時・適切に噴火警報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

エ 気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、予報、警報等の伝達などに関する説明会を開催します。

鉄道事業者が、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めるよう指導します。

**(4) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施（東北運輸局）**

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取り扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制についての適切な指導を行います。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図ります。

さらに、鉄道事業者による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行います。あわせて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。

**(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応（東北運輸局）**

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、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、列車の運行状況を適確に把握して、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。

#### 4 鉄道車両の安全性の確保

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。また、事故発生時における乗客、乗務員の被害軽減のための方策や、鉄道車両の電子機器等の誤動作防止のための方策の検討を行い、その活用を図ります。

#### 5 救助・救急活動の充実（東北運輸局）

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

#### 6 鉄道事故等の原因究明と再発防止（東北運輸局）

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速かつ適確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努め、もって鉄道事故の防止に寄与します。また、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させます。

さらに、事故等調査で得られた結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告、及び国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

また、過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき、特定の事故類型について、その傾向、問題点、防止策を分析し、その結果を公表することや、事故等調査結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなどの事故等の防止につながる啓発活動を行います。

### 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

##### 第1節 踏切事故の状況等

###### 1 踏切事故の状況（東北運輸局）

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、平成22年の発生件数は314件、死傷者数は250人となっており、県内の踏切事故は平成18年以降1件～4件、死傷者数は0～2人を推移しています。

踏切事故は長期的には減少しており、これ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、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

###### 2 近年の踏切事故の特徴（東北運輸局）

近年の踏切事故の特徴としては、①原因別で見ると、直前横断によるものが半数以上を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めています。県内の状況では、近年、積雪等によるものが続発しており、自動車と衝突したものがほとんどを占めています。

②踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）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見ると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられます。

県内の踏切の状況

（平成23年3月現在）

種別	踏切数	備 考
第1種	394	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	20	警報機が設置されている踏切道
第4種	26	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	440	

##### 第2節 交通安全計画における目標（東北運輸局）

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県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積極的に推進することにより、平成27年までに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の方向（東北運輸局）

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することとします。

### 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（東北運輸局、道路課）

##### （1）踏切道の立体交差化

遮断時間が特に長い踏切等で道路交通量の多い踏切道や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図ります。

##### （2）踏切道の構造の改良の促進

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推進します。

#### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（東北運輸局、交通規制課）

##### （1）踏切保安設備等の整備

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、着実に踏切遮断機の整備を行います。また、都市部にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、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。

##### （2）交通規制の実施

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します。

### 3 踏切道の統廃合の促進（東北運輸局、道路課）

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施します。

### 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（東北運輸局、道路課）

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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必要があります。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとします。