

第11次 南陽市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のない、安全・安心な南陽市を目指して～

南陽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年代半ば頃まで、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、本市は昭和46年以降、交通安全計画を10次にわたって策定し、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、本市の年間の交通事故による死者数は、昭和48年の12人をピークに、その後は減少傾向に転じました。さらに発生件数及び負傷者数については、平成29年以降年々減少し、令和2年には第1次計画策定以来、最少を記録することができました。

これは、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。

しかしながら、近年、毎年交通事故により尊い命が失われており、特に高齢者が被害者となる事故が後を絶ちません。

このような状況から、交通事故の防止は、市及び関係団体はもちろん、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あり、人命尊重の理念の下に、「交通事故のない、安全・安心な南陽市」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推進していかねばなりません。

本計画は、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年度から同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と数値目標を定めたものです。

令和4年3月

南陽市交通安全対策会議

会長 南陽市長 白岩孝夫

目 次

計画の基本理念	1
第1章 交通安全計画における目標等	
1 交通事故の現状等	2
(1) 交通事故の現状	2
(2) 交通事故の特徴	3
2 交通安全計画における目標	4
第2章 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	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 幹線道路及び生活道路における安全確保	6
4 先端技術の市民への周知	7
5 市民一人ひとりの意識改革	7
第2節 交通安全対策の重点事項	8
1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進	8
2 交差点での交通事故防止対策の推進	8
3 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	9
4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	9
5 衝突時の被害軽減対策の推進	9
第3節 交通安全のための施策の展開	11
1 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
① 幼児に対する交通安全教育の推進	
② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進	
③ 成人に対する交通安全教育の推進	
④ 高齢者に対する交通安全教育の推進	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	14
① 交通指導員の設置	
② 交通安全専門指導員の設置	
③ 交通安全教育の推進	

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
① 関係団体等と連携した交通安全運動の推進	
② 交通安全運動の推進	
③ 普及啓発活動の効果的な展開	
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	
⑤ 薄暮時・夜間の交通事故防止の推進	
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	16
① 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進	
② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進	
(5) 飲酒運転の根絶	16
(6) 自転車の安全で適正な利用の促進	17
① 自転車の安全で適正な利用及びマナーアップの促進	
② 薄暮時の早め点灯等の推進	
(7) 踏切事故防止の啓発	17
2 交通環境の整備	17
(1) 「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	17
① 歩道及び自転車道等の整備	
② 通学路の整備	
(2) 交通安全施設等の整備促進	18
① 交通安全施設等の整備	
② 交差点等の道路改良促進	
(3) 道路除排雪の充実	18
① 除排雪体制の整備	
② 歩道の除排雪の充実	

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

少子高齢化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期を迎えています。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、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重要であり、それは本市が将来都市像として掲げる「つながり つどう 縁結ぶまち南陽」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原因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・安心な社会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。

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、市民及び関係機関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、弱い立場にある歩行者等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。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。

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 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い、生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

第1章 交通安全計画における目標等

1 交通事故の現状等

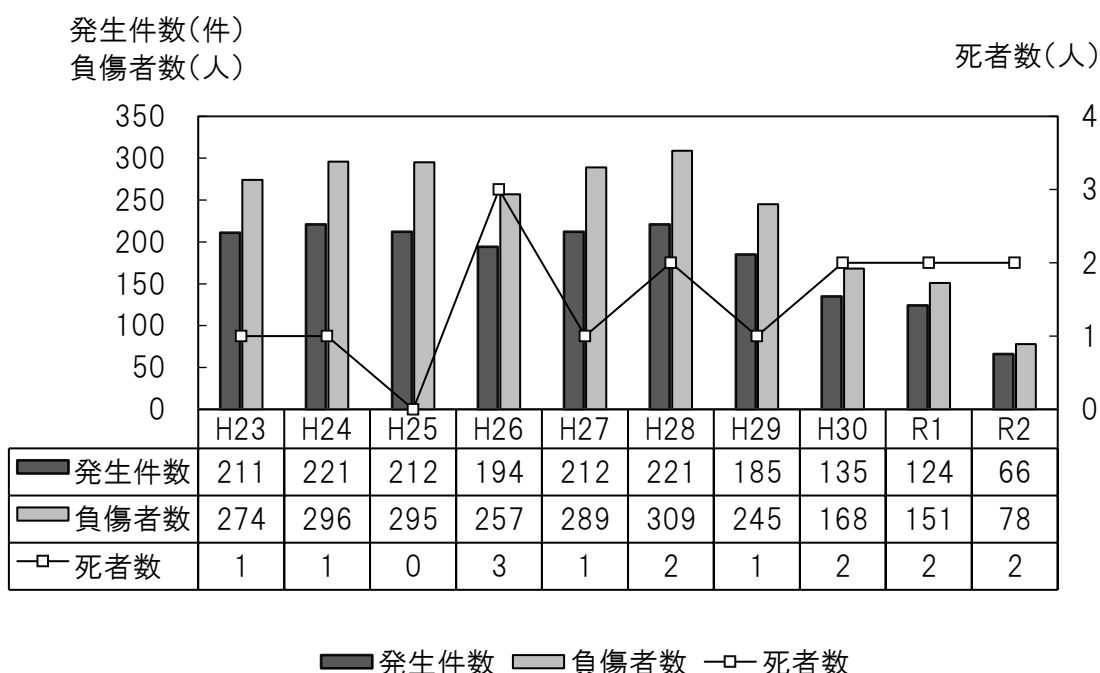
(1) 交通事故の現状

本市の交通事故による年間の死者数は、昭和48年の12人をピークに、以後は増減を繰り返しながらも着実に減少し、平成20年からは3人以下で推移しています。

第1次計画策定以降、平成25年に初めて死者数0人を記録したものの、それ以降は第10次計画における「交通事故による死者数を0人にする」という目標は、残念ながら達成することができませんでした。

一方、発生件数や負傷者数では、平成29年以降毎年減少し、特に令和2年には発生件数66件、負傷者数78件と、昭和42年以降最少を記録し、第10次計画の目標「年間負傷者数を200人以下とする」を大幅に下回ることができました。

【図1 本市の交通事故状況（過去10年間）】



(2) 交通事故の特徴

本市における、第10次交通安全計画期間内（平成28年から令和2年）の交通事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢ドライバー*¹（27%）及び青年ドライバー*²（23%）が第1当事者*³である事故が多く、全体の50%を占めています。
- ② 国道・県道等幹線道路での発生件数が全体の70%を超えています。
- ③ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意が多く（24%）、次いで動静不注意*⁴となっています（18%）。また、交差点での安全不確認等が13%、一時不停止が9%、信号無視が4%となっています。
- ④ 発生時間帯は、午後1時から午後9時までが多くなっています（51%）。

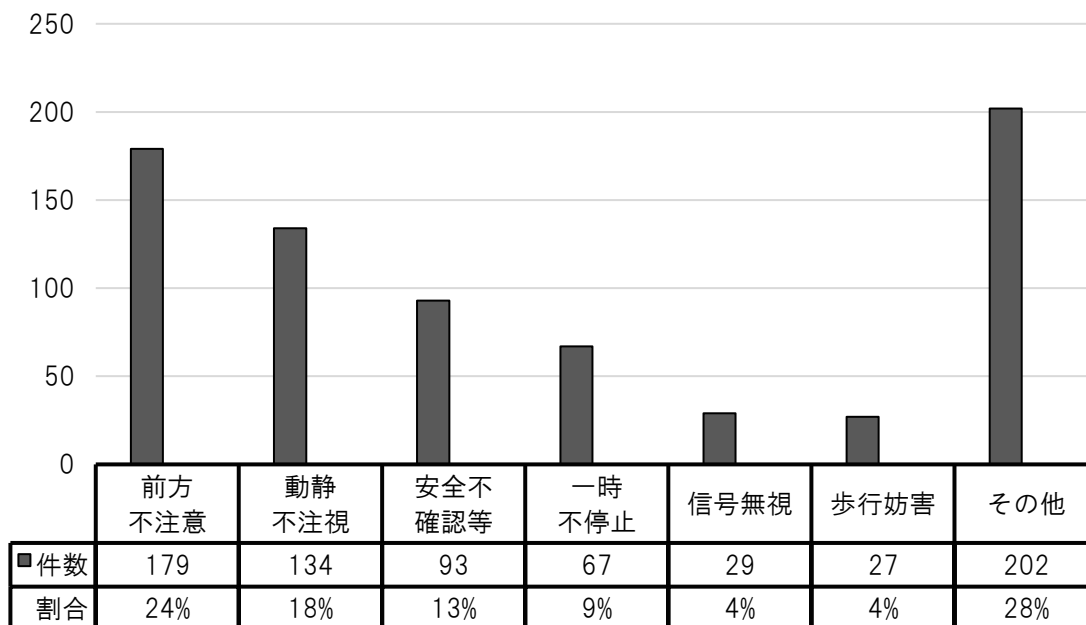
*¹ 高齢ドライバー：65歳以上のドライバーをいう。

*² 青年ドライバー：16歳から29歳までのドライバーをいう。

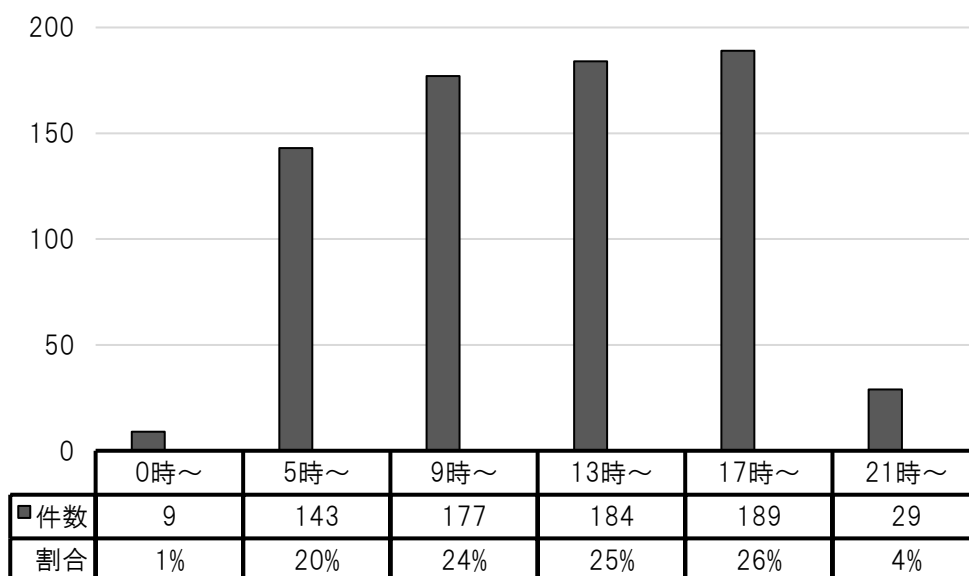
*³ 第1当事者：交通事故において過失程度が最も重い当事者をいい、過失の程度が同程度の場合には被害が最も軽い者をいう。

*⁴ 動静不注意：相手車両の存在をあらかじめ認識していたものの、いまだそれが事故に結びつく具体的な危険はないものと判断して、相手車両の動静の注視を怠ったことをいう。

【図2 本市の交通事故原因（過去5年間）】



【図3 本市の交通事故発生時間帯（過去5年間）】



2 交通安全計画における目標

山形県の交通安全計画の目標は、「交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、安全で安心な山形県を達成する」ことが究極の目標とされていることから、本市の計画においても、第10次計画から継続して令和7年までに、年間の24時間死者数*¹を0人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*²）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、令和7年までに年間の重傷者数*³を8人（過去5年間（第10次計画期間）の年間平均重傷者数と県の第11次交通安全計画目標「280人以下」との比率を参考に設定）以下とすることを目指します。

*¹ 24時間死者：交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。

*² 30日以内死者：交通事故によって、発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）に死亡した者をいう。

*³ 重傷者：交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する者をいう。

第2章 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

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ながら、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、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。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の総人口は、近年減少傾向で推移しているものの、65歳以上の高齢人口の割合は増加し、少子高齢化が進行しています。今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全・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を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*¹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、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。

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、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、安心して子どもを生み育てることができる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、通学路等において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

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。

*¹ 生活道路：一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路。

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。

そのため、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路*¹等において歩道の整備を始め、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など、自らの安全を守るための行動とともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を展開し、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、車道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進めます。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あり、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ことが必要です。

*¹ 幹線道路：全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。国道・県道・高速道路。

3 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している幹線道路における対策については、事故要因を把

握し、事故発生の危険性が高い区間について、効果の高い対策を講じていかななくてはなりません。

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、総合的なまちづくりの中で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。

4 先端技術の市民への周知

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や、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、先端技術の情報を収集し、市民へ情報を発信していく必要があります。

5 市民一人ひとりの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての市民が交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故は起こさない、交通事故にあわない」という意識を再確認することが求められています。

そのため、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実する必要がありますが、一方的な情報提供や呼びかけによる効果は限定的なものであり、市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要です。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わっていくなど、安全・安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

第2節 交通安全対策の重点事項

第1 1次山形県交通安全計画を踏まえ、次の5項目を重点として取り組みます。

1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進

本市の高齢化率は平成27年以降3割を超えており、令和2年10月1日現在では34.0%と、今後もさらに高齢者人口の増加が見込まれます。県内の65歳以上の高齢者の運転免許保有率は、年々増加し、平成23年は19.7%と全年齢層の2割を下回っていましたが、令和2年には29.8%と、3割に近い割合となっています。

今後、更なる高齢化の進展を考えると、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して、道路及び交通の状況に応じた安全な行動を自ら選択できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

一方、子どもの交通事故は、発生件数及び死傷者数ともに減少傾向が続いているものの、第10次計画期間中には県内で2人が交通事故で死亡しています。子どもを交通事故から守るためには、高齢者と同様に、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付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いきます。

さらに、夜光反射材活用等交通安全用品の普及に努めることにより、子どもや高齢者自らが自分を守る意識と、地域において子どもや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、歩行中の事故のうち子どもや高齢者の事故は、自宅付近で発生しやすい傾向にあることから、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

交通事故の中で高い比率を占めている交差点での事故防止対策を重点的に実施し

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帯電話の使用などにみられるように、他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県民運動の展開や「しっかり止まって はっきり確認」の普及浸透により、運転者や歩行者としての規範意識の高揚を図るとともに、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、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とが連携し、交通安全協会や地区長会等の協力の下、地域の実情を踏まえた交通安全施設の整備に取り組みます。

また、交通死亡事故の多くが国道・県道等の幹線道路で発生しており、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、早急に必要な道路の改良や安全施設の整備を行うよう道路管理者に要望し、再発防止に努めます。

さらに、交通安全協会等と連携しながら、交通事故防止の広報啓発を図ります。

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性が高まることから、車両運転者に対し前照灯の早め点灯の呼びかけを行うほか、歩行者を早めに確認できるハイビームの積極的な活用等、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、交通安全母の会等の関係機関や団体と連携し、夜光反射材等交通安全用品の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の体験などによる参加・体験・実践型の交通安全教育により、夜光反射材の自発的な活用を促進します。

5 衝突時の被害軽減対策の推進

県内においては、令和2年中の四輪乗車中の死者6人のうち、シートベルト非着用者が半数(3人)を占めています。警察庁等が令和2年に実施したシートベルト着用状況全国調査によると、県内では、運転席は99.5%と着用率が高いものの、後部座席の着用率は41.3%と前席に比べ非常に低くなっています。また、令和元年中のチャイルドシート着用状況全国調査(令和2年は、新型コロナウイルス感染症の影響により調査中止)では、全国平均を13.9ポイント上回る84.4%と年々向上しています。

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、後部座席を含めた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。

さらに、自転車利用者に対しては、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づくヘルメット着用等の安全措置規定の周知・啓発を図り、その着用を促進します。

第3節 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5つの視点と5つの重点事項を踏まえ、「交通安全思想の普及徹底」、「交通環境の整備」を中心とした施策を展開していきます。

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市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとら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、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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

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います。

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、親の三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。

(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な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア 幼稚園・保育所及び認定こども園等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等においては、施設単位で結成されている幼児交通安全教室「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・地域及び関係団体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。

② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

小・中・高等学校の児童生徒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、歩行者及び自転車等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。

また、関係団体は、各学校において行われる交通安全教育の支援を行い交通安全教育の推進を図ります。

ア 小・中学校における交通安全教育の推進

小中学校においては、学校教育活動として、歩行者としての心得、自転車の安全な利用及びマナーアップ、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。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例をとらえ、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

また、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。

さらに、地域の子ども見守り隊等のボランティアによる通学路における児童・生徒に対する安全な行動の指導の取組みを応援します。

イ 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、教科等の学校教育活動全体を通じ、自転車の安全な利用及びマナーアップ、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理解を深めるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

また、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成、自転車乗車中におけるヘルメットの着用、自転車利用中に加害者となる事例をとらえ、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

さらに、関係団体は、高等学校において行われる交通安全教育への協力及び啓発活動を実施します。

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、地区の交通安全協会及び安全運転管理者連絡協議会等が中心となり交通安全教育の推進を図ります。

ア 免許取得後の運転者教育の推進

運転免許取得後の運転者教育のため、地区交通安全協会青年部及び女性部が中心となり、同世代の運転者に注意を促す事業を展開します。

また、安全運転競技会などを開催し、運転技術向上を図ります。

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管理の活発化に努めます。

また、新入社員を対象にした、交通安全教室を開催するなど、若者の交通マナー教育等を行います。

ウ 公民館等の社会教育施設における活動の推進

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など、公民館等の社会教育施設における諸活動を促進するとともに、関係団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

④ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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が必要です。その上で、高齢者自身が加齢による身体機能の変化に伴い、安全な交通行動を実践する上で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、高齢運転者に対しては、本市の運転免許証自主返納支援事業について広報周知に努めます。

さらに、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、関係団体等と連携し、参加・体験型の研修会を開催し交通安全教育を推進します。

具体的には、老人クラブ及び交通安全協会等と連携を図り、交通安全教室等を開催するとともに、交通安全危険予測シミュレータ等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、交通安全母の会等が実施する各事業を通じ、反射材の普及に努めます。

ウ 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。併せて交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進と交通安全

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、老人福祉施設及び高齢者サークル活動の場など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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

① 交通指導員の設置

児童等の通学時の安全を確保するため交通指導員を設置し、学校、警察及び交通安全推進機関との緊密な連携を図り、交通量の多い交差点等において、登校登園時に学童園児の安全指導と、運転者への注意喚起を行います。加えて交通指導のレベル向上のため、警察による交通指導員研修を実施し、指導内容の充実・強化を図り、児童等の見守りを促進します。

② 交通安全専門指導員の設置

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び障がい者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、南陽市交通安全専門指導員を設置し、交通安全教育の充実を図ります。

③ 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、老人クラブ等で交通安全教室を開く際、対象者にあわせて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 関係団体等と連携した交通安全運動の推進

南陽市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、一体となって交通安全運動に取り組むとともに、各構成員が主体性を持って、各種の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・夏・秋及び冬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

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、原則毎月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、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ことを目的に、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

一年を通して推進される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。

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

交通安全意識の普及高揚を図るため、関係団体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、効果的な運動を推進します。

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、学校及び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、妨害運転及び飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶のため、家庭から交通安全意識の向上を推進します。

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の理解と徹底を図るため、街頭での着用啓発と指導を実施します。また、運転席及び助手席の着用率100%を目標にするとともに着用率の低い後部座席におけるシートベルトの着用、子どもを同乗させる際のチャイルドシートの適切な着用を推進するため、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広く呼びかけます。

⑤ 薄暮時・夜間の交通事故防止の推進

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、季節や気象の変化に応じて、早めのヘッドライト点灯（自動車及び自転車の前照灯の

早期点灯)、対向車及び先行車がない状況では積極的なハイビームの使用を促します。

また、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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 子どもと高齢者交通事故防止対策推進

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、住民・関係機関・交通安全協会を始めとした団体が一体となって交通安全対策を推進します。

イ 子ども会、老人クラブ等による交通事故防止の呼びかけ運動の促進

子ども会や老人クラブの事業活動の中で、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

高齢者、子ども及び親の三世代が一体となっていく交流型の交通安全教育を推進し、家庭や地域住民で子どもや高齢者を交通事故から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

高齢者に対する研修は、座学の講習だけではなく、参加・体験・実践型の研修も加え、研修修了の高齢者が未受講の高齢者に、研修で得た交通安全に関する情報を話題提供できる興味ある研修を行うとともに、高齢者の自主的な交通安全活動を促進します。

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、極めて悪質・危険な犯罪行為であり、重大な交通事故を引き起こす要因であることから、交通安全県民運動と連動したキャンペーンを実施し、飲酒運転を「しない、させない、許さない」運動を展開するとともに、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、飲食店等での取組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の根絶を図ります。

運転者に対しては、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ことができる環境の整備に努めます。

(6) 自転車の安全で適正な利用の促進

① 自転車の安全で適正な利用及びマナーアップの促進

自転車は子どもから高齢者まで簡単に利用できる乗り物ですが、本来車両であり、道路を通行する場合は、車両としての交通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。

また、損害賠償責任保険等への加入義務化を周知・啓発するとともに、自ら加害者、被害者になることがないように、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に関する普及啓発の強化を図ります。

自転車用ヘルメットについては、あらゆる機会を通じて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、全年齢層でのヘルメット着用を促進します。

② 薄暮時の早め点灯等の推進

薄暮時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、自転車の前照灯の点灯を徹底するとともに、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進します。

(7) 踏切事故防止の啓発

踏切事故は、一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します。また、踏切事故は、直前横断によ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広報活動を行います。

2 交通環境の整備

歩行者や自転車が多く通行する生活道路は、主として地域住民の日常に利用される道路であるため、安全対策をより一層推進する必要があります。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者が安全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、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きます。

(1) 「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

① 歩道及び自転車道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自転車道等の整備を推進します。

② 通学路の整備

園児、児童生徒の通園通学時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・充実等を継続的に取り組む「南陽市通学路交通安全プログラム」に基づき、学校・教育委員会・警察・保育所等の対象施設・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を積極的に推進します。

(2) 交通安全施設等の整備促進

① 交通安全施設等の整備

道路交通の安全は、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であり、地域住民や道路利用者の主体的な参加により交通安全総点検を実施するなど、誰でも安心して利用できる道路交通環境づくりに努めます。

また、自主的なパトロールや市民からの要望を踏まえ、道路照明やガードレール、カーブミラーの整備等、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に努めます。

② 交差点等の道路改良促進

交通事故発生危険性が高い、交差点や幅員の狭い道路、見通しの悪いカーブ区間等については、積極的な道路改良に努めます。

また、必要に応じてドット線設置などで運転者への注意を促します。

(3) 道路除排雪の充実

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、冬期の踏切において、豪雪などの悪天候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。

② 歩道の除排雪の充実

降雪期の歩道については、積雪による歩道幅員の減少、封鎖、凍結により転倒の危険性が增大することから、冬期バリアフリー対策としての歩道除排雪に努めます。

参 考 資 料

資料 1 交通安全対策基本法（一部抜粋）

資料 2 南陽市交通安全対策会議条例

資料 3 南陽市交通安全対策会議会長及び委員一覧

資料 1 交通安全対策基本法（一部抜粋）

	昭和45年	6月	1日	法律第110号
改正	昭和46年	6月	2日	法律第98号
	同 50年	7月10日	同 第58号	
	同 58年	12月2日	同 第80号	
	平成11年	7月16日	同 第102号	
	同 11年	12月22日	同 第160号	
	同 18年	5月17日	同 第38号	
	同 23年	8月30日	同 第105号	
	同 25年	6月14日	同 第44号	
	同 27年	9月11日	同 第66号	
	令和 3年	5月19日	同 第36号	

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かななければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

(2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、

これを都道府県知事に報告しなければならない。

- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

資料2 南陽市交通安全対策会議条例

昭和45年12月22日 条例第50号
改正 昭和46年12月23日 条例第44号
同 50年12月23日 同 第40号
同 62年 6月22日 同 第25号
平成24年 3月12日 同 第 2号

(目的)

第1条 この条例は、南陽市交通安全対策会議の設置及び運営に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

(設置)

第2条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、南陽市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第3条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 南陽市交通安全計画を作成し、その実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画について審議し、その施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第4条 会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、市長をもつて充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者 3人以内
 - (2) 山形県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者 4人以内
 - (3) 山形県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者 2人以内
 - (4) 市長がその部内の職員のうちから委嘱する者 6人以内
 - (5) 市教育委員会教育長
 - (6) 置賜広域行政事務組合南陽消防署長
 - (7) 学識経験者 6人以内
- 6 前項第7号の委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第5条 会議に、特別の事項を審議させるため、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、日本道路公団、その他の陸上交通に関する事業

を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。

- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
(議事等)

第6条 前条までに定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、
会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、昭和46年1月1日から施行する。

附 則 (昭和46年12月23日条例第44号)

この条例は、昭和47年1月1日から施行する。

附 則 (昭和50年12月23日条例第40号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和62年6月22日条例第25号)

この条例は、公布の日から施行し、昭和62年4月1日から適用する。

附 則 (平成24年3月12日条例第2号) 抄
(施行期日)

- 1 この条例は、平成24年4月1日から施行する。

資料3 南陽市交通安全対策会議会長及び委員一覧

区分	氏名	役職等	
会長	白岩 孝夫	南陽市長	
委員	1号委員	阿部 進一	国土交通省米沢国道維持出張所長
	2号委員	笹原 由之	山形県置賜総合支庁総務企画部総務課長
		吉永 和雄	山形県置賜総合支庁建設部道路計画課長
	3号委員	山口 幸治	南陽警察署交通課長
	4号委員	嵐田 淳一	南陽市総務課長
		嶋貫 憲仁	南陽市みらい戦略課長
		栗野 清	南陽市建設課長
		鈴木 博明	南陽市市民課長
	5号委員	長濱 洋美	南陽市教育委員会教育長
	6号委員	赤井橋 政広	置賜広域行政事務組合南陽消防署長
	7号委員	安部 史生	南陽市地区長連絡協議会長
		小関 一豊	南陽地区交通安全協会会長
		殿岡 和郎	南陽市議会文教厚生常任委員長
		金子 朋子	南陽市交通安全母の会長
漆山 英隆		南陽市老人クラブ連合会長	
堀 裕一		南陽市小中学校連合校長会長	

第 1 1 次南陽市交通安全計画

令和 4 年 3 月

編 集 南陽市市民課

〒999-2292 山形県南陽市三間通 436-1

TEL:0238-40-3211 (代表)