

第11次

遊佐町交通安全計画(案)

(令和3年度～令和7年度)

～ 交通事故のない、安全・安心な遊佐町を目指して ～

遊佐町

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、国においては交通安全基本計画を、また、山形県及び本町においては交通安全計画をそれぞれ10次にわたって策定し、県、市町村及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力的に実施してきました。

その結果、山形県の年間の交通事故による死者数は、昭和46年の204人をピークに、その後は減少傾向に転じ、特に、平成28年には統計開始（昭和23年）以降最も少ない28人まで減少し、ピーク時の1割程度まで減少させることができました。

本町においては、年間死傷者数が平成10年の128人をピークに、その後は減少傾向に転じ、平成30年と令和2年には33人まで減少しました。

これは、県、市町村及び関係機関・団体のみならず県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、近年において、高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

言うまでもなく、交通事故の防止は、県、市町村及び関係機関・団体はもちろん、町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、「交通事故のない、安全・安心な遊佐町」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的に推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に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。

本町は、この交通安全計画に基づき、幅広く町民の理解を求めるとともに、町民の積極的な協力を得て、その成果を高めるよう努め、また各関係機関との密接な連携を図り、これを実施するものとします。

目 次

計 画 の 基 本 理 念	1
第 1 章 道路交通安全の目標等	4
1 道路交通事故の現状等	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通事故の特徴	5
2 第 1 次交通安全計画における目標	5
第 2 章 道路交通安全についての対策	6
第 1 節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
<重視すべき視点>	6
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	6
(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	7
(4) 先端技術の活用推進	8
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
第 2 節 道路交通安全対策の重点事項	9
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	9
(1) 高齢者の交通安全対策の推進	9
(2) 子どもの交通安全対策の推進	9
2 幹線道路での交通事故防止対策の推進	9
3 運転者対策の推進	9
(1) 高齢ドライバー対策の推進	9
(2) 青年ドライバー対策の推進	10
4 生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進	10
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	10
6 衝突時の被害軽減対策の推進	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	16
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17

(4) 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進.....	19
(5) 飲酒運転の撲滅	19
(6) 自転車の安全で適正な利用の促進	20
2 道路交通環境の整備.....	21
(1) 幹線道路における交通安全対策の推進.....	21
(2) 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.....	22
(3) 交通安全施設等の整備促進	23
(4) 効果的な交通規制の推進.....	23
(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	23
(6) 効果的で重点的な事故対策の推進	23
(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	24
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	25
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
(10) 踏切道の交通の安全と円滑化の推進	26
3 自転車の安全性の確保.....	26
4 救助・救急活動の充実.....	26
(1) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	27
(2) ヘリコプターによる救急業務の推進.....	27
5 交通事故被害者等支援の推進	27
(1) 山形県市町村交通災害共済制度の加入促進.....	27
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	27
(3) 交通事故相談活動の推進.....	27
(4) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	27
6 交通事故調査・分析の充実.....	28
(1) 交通事故多発箇所共同現場点検	28
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検.....	28

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本町は、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、その前提として町民の様々な不安の解消に向けて、町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8次遊佐町総合発展計画にいう「自然と調和した安全・安心・快適なまち」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、防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、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、町民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。

【人優先の交通安全思想】

町民の安全・安心の確保のためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等への配慮や思いやりが不可欠であり、全ての交通について、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。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。

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。

本町においては、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。

【 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。

1 交通社会を構成する三要素

本町では、このような観点から、道路交通における、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、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③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、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを町民の理解と協力の下、強力で推進します。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、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町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から、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ます。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

交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、社会の変化に適切に対応し、必要性の低下した施設の見直し等を図ることとします。また、交通環境の整備に当たっては、「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。

これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等の災害に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（1）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

（2）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、交通にも及び、様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

3 横断的に重要な事項

（1）救助・救急活動及び被害者支援の充実

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交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ることとします。

（2）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、町、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、町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、町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくりや、町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組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第1章 道路交通安全の目標等

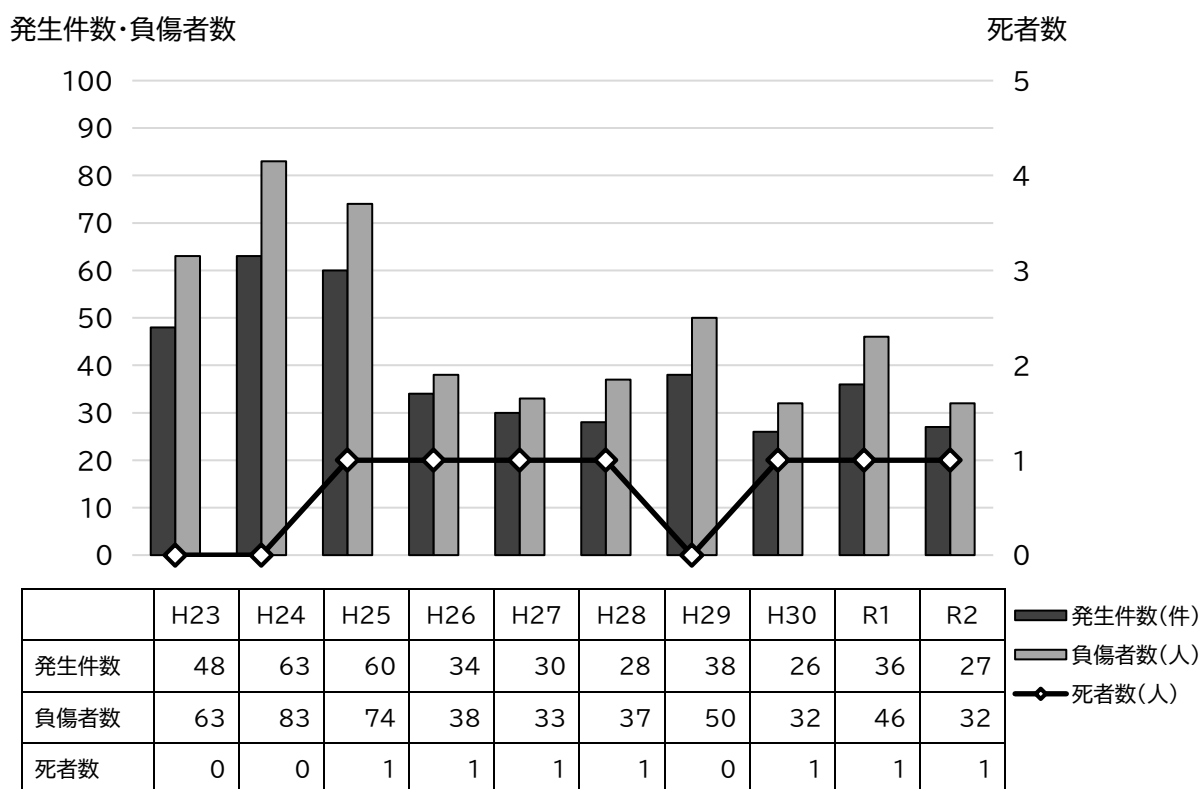
1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

本町の交通事故による年間の死者数は、昭和46年の10人をピークに、以後着実に減少し、平成23年以降の年間死者数は、0から1人を推移しています。

交通事故発生件数や負傷者数については、平成24年以降減少傾向にあり、令和2年には、発生件数27件、負傷者数32人となり、平成24年と比べて、発生件数及び負傷者数のいずれも5割程度まで減少しています。

交通事故の状況(過去10年間)



(2) 道路交通事故の特徴

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

① 交通死亡事故の特徴

- ア 4件全ての事故で高齢者が犠牲となっている
- イ 全て国道で発生している
- ウ 薄暮時における、歩行者の道路横断中の事故が多い（全死者の5割）
※反射材の着用なし

② 交通事故の特徴

- ア 日中（9:00～18:00）の事故が多い（全事故件数の7割）
- イ 車両相互の事故が多い（全事故件数の7割以上）
- ウ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意と一時不停止が多い

2 第11次交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数ゼロという究極の目標を掲げるとともに、事故そのものの減少に結びつく交通安全対策を推進し、安全・安心な遊佐町を目指します。

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

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つつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

山形県内における高齢者の交通事故死者数は、平成29年以降4年連続で全体の約6割を超えています。また、町内においては、平成27年以降の交通死亡事故による犠牲者はすべて高齢者です。今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や地域における見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策なども重要となります。

高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、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、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路及び通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

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

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠

であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

こうしたことから、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図っていくことが重要です。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、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、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要があります。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、横断歩道においては、「歩行者が優先」であることを含め、自動車等の運転者に対して「歩行者を守る」という保護意識の定着を図る必要があります。

(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

交通事故死者数の約6割を占める国道等の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」を継続して取り組むなど、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。

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は、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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重要な課題となります。

(4) 先端技術の活用推進

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

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

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を減少させてきましたが、前方不注意などの安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、山形県警察本部マップギャラリー等を活用し、発生地域、場所、形態等の詳細な交通事故の情報を町民に対し効果的に発信していきます。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、事故分析結果をインターネット等を通じ広く町民に発信し、いつでも閲覧できるようにし、交通事故情報の「見える化」を図り交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全・安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、町民主体の意識を醸成していきます。

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

第2節 道路交通安全対策の重点事項

1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進

(1) 高齢者の交通安全対策の推進

本町における高齢化率は、41.9%（令和3年4月1日現在）で全国平均（28.8%）を大幅に上回っています。平成27年以降の交通事故死者は全員が高齢者で、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言えます。

このため、高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下と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。

また、関係機関・団体等と連携した戸別訪問指導を計画的に推進し、交通ルールへの遵守、交通事故防止の声かけ及び夜光反射材の普及促進に努めるとともに、特に夜光反射材の普及促進については、高齢者が利用する施設、大型スーパー、病院などにおける活動を推進して、高齢者自らが自分を守る意識と、各地域において高齢者を事故から守る意識の醸成に努めます。

(2) 子どもの交通安全対策の推進

子どもの交通事故は、少子化の影響もあり、年々減少傾向にあります。交通弱者である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、自ら危険に気付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技術を育てます。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。

2 幹線道路での交通事故防止対策の推進

交通死亡事故の多くが国道等の幹線道路で発生しています。また、その主たる原因は、脇見・考え事・動静不注視など前方不注意です。

具体的な交通事故防止対策としては、交通安全協会や安全運転管理者協議会等と連携しながら幹線道路における交通安全広報・啓発活動に努め、運転者の注意喚起及び運転者や歩行者としての規範意識の高揚を図ります。更に、道路管理者と連携し、交通安全施設の整備充実を推進します。

3 運転者対策の推進

(1) 高齢ドライバー対策の推進

本町における過去5年間（平成28年～令和2年）の高齢ドライバー（第1当事者）

による事故件数は、全体の35.5%を占め、発生件数、負傷者数ともに横ばい状態にあります。

高齢ドライバーの事故は、加齢による身体能力、運転技能の低下が大きく影響しているものと考えられ、身体能力等の低下は個人差があることを踏まえ、それぞれの特性に応じたきめ細かな対策を講じる必要があります。

そのため、具体的な事故事例に基づく安全教育はもとより、自らの身体機能の低下等を把握できる参加・体験・実践型の交通安全教育を推進していきます。

また、安全運転を支援するサポカーの普及促進や運転免許証の自主返納をしやすくする環境づくり及び運転免許証自主返納支援制度の促進に取り組みます。

(2) 青年ドライバー対策の推進

本町における過去5年間（平成28年～令和2年まで）の青年ドライバー（第1当事者）による事故件数は、全体の15.0%を占め、発生件数、負傷者数ともに減少傾向にあり、死亡事故の発生はありません。

引き続き、警察、関係機関・団体等と連携し、若者対象の啓発活動、参加・体験・実践型交通安全教育を推進します。

4 生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進

歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路では、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、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みます。

また、車両や歩行者の交通実態、道路環境等に適した交通規制の実施・見直し、分かりやすく見やすい道路標示を整備します。

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などにより広報啓発に努めるほか、道路照明灯、視線誘導標等の設置、カラー舗装及び区画線の整備などの交通事故対策を行います。

5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

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、歩行者を早めに確認できるハイビームの積極的な活用を推奨するなど、前照灯のこまめな切り替えによる前方への注意を高める運転についての対策を推進します。

また、交通安全協会、交通安全母の会などの関係機関・団体等と連携し、夜光反射材等交通安全用品の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の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。

6 衝突時の被害軽減対策の推進

山形県においては、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、本県では、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%と前席と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、後部座席も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るとともに、サポカーの普及を促進します。

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。

このため、町、県、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

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町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、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、高齢者の特性を理解した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小学生、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ルールとマナーの指導を強化します。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領に基づく、関連教科、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に交通安全教育を実施するよう努めます。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交通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、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。

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

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、高齢者を中心として、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。

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るとともに、教材の充実を図り、ホームページに掲載するなど、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、町民が自ら納得して交通安全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、町、県、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が一体となった活動が推進されるよう促します。特に、遊佐町交通安全推進協議会（会長：遊佐町長）については、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町民総参加のもと積極的に展開されるよう努めます。

さらに、交通事故防止の要である「交通安全思想の普及徹底」に向けた取組として「交通マナーアップ県民運動」を展開していきます。

（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要となる基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア 保育園及び認定こども園における交通安全教育の推進

町内保育園及び認定子ども園においては、園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捉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、視聴覚教材等の利用や参加・体験型の学習、親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

町は、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」の継続と活動の活性化を図るとともに、町交通安全専門指導員を派遣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、保育園及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

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、体育、道徳、総合的な学習の時間及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、

横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、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。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捉え、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。

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、学校や町、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、児童の行動実態を把握するとともに、保護者自らが正しい交通ルールや交通マナーを遵守して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、交通ボランティア（見守り隊）、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を推進します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、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。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捉え、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。

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、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を推進します。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

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。

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら「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捉え、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。

⑤ 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、特に免許取得後の運転者に対しては、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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、地域や職場における交通安全講習会等への参加を促進します。

また、交通安全機関・団体と連携し、運転者、歩行者及び自転車利用者としての交通安全意識・交通マナーの向上や交通ルール等遵守の啓発に努めます。

⑥ 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た上で、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

また、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全・安心に外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、町民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるよう促します。

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢化の進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・団体等と連携し、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の研修会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。具体的には、町、老人クラブ、まちづくり協会及び交通安全協会等と連携して交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する各種の催し等の多様な機会を活用し、交通安全危険予測シミュレータ、交通安全ゆとり号、動画KYT（危険予測トレーニング）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、町、老人クラブ、まちづくり協会、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、反射材等の交通安全用品の普及に努めます。

ウ 孫（小学生）から祖父母へ交通安全を呼びかける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が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、孫から祖父母への交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。併せて、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。

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。

さらに、高齢ドライバーの安全運転に資するため、高齢者がサポカー等に搭載される先進安全技術を体験できる機会とサポカーの有効性の広報を推進します。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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の推進

電動車いす利用者は、道路交通法では歩行者として扱われており、その操作の簡便さなどから高齢者にとって便利な移動手段として広く普及しているため、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の推進

外国人に対し、日本国内の交通ルールや交通マナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした交通安全教育を推進するとともに、定住外国人に対しては、母国との交通ルールや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、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、町交通安全専門指導員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。

(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

遊佐町交通安全推進協議会は本計画の実施主体となり、構成員となっている各機関・団体等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性を持って、各季の交通安全運動や「よく見て 確認 ゆとり行動」県民運動等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・秋の全国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旬間や飲酒運転撲滅・冬道の交通事故防止強化旬間を設け、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

町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」と定めており、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導等を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

年間県民運動として、「運転者の交通ルール遵守」を重点とするほか、各年の重点項目を設定し、交通安全県民運動の名のもと、県民総ぐるみの運動を展開します。

また、酒田警察署と連携し、「スマートドライバー宣言！“もっけだの～五則”」や「スマート歩行者プロジェクト」など地域に密着した運動を展開します。

エ 地域における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を町民一人ひとりまで浸透させるため、地域との連携を密にし、地域と一体となった交通安全運動を展開します。

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

運動の実施に当たっては、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に街頭等における啓発キャンペーンを行うなど、効果的な運動を推進します。

イ 広報媒体の積極的活用

町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、交通事故の実態を的確に捉え、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・団体及び自治会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者

の保護、妨害運転及び飲酒運転等の悪質・危険な運転の撲滅のため、家庭から交通安全意識の向上を推進します。

ウ 交通関係機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

交通関係機関・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 横断歩行者の安全確保

運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

また、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、歩行者が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」を全年齢層で展開します。

⑤ シートベルト全席着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、後部座席も含めた全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ります。警察庁等による令和2年のシートベルト着用状況全国調査における当県の着用率は、運転席99.5%、助手席97.5%、後部座席41.3%であり、後部座席の着用率が低いことから、警察、町及び交通安全協会などの関係機関・団体が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。

また、運転席及び助手席の着用率100パーセントを目標に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適切な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かけます。

⑥ 薄暮時におけるヘッドライトの早め点灯及びハイビーム使用の促進

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている前方不注意等による事故実態・危険性等を広く周知するとともに、同時時間帯の交通事故を防止するため、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、防災無線や広報誌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）、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。

⑦ 交通事故に関する情報提供の推進

町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、インターネット等を通じて、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の提供に努めていきます。

(4) 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進

① 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、各地区を単位とした子どもと高齢者の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、各地区においては、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・ヒヤリ体験等を地図上に示した「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検、県交通安全計画及び町交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

その際、地域の交通関係機関・団体は、当該地域に根ざした具体的な目標の設定方法や活動方法等について情報やノウハウを提供し、実効性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。

② 民生委員・児童委員、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

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。

③ 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行う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。

(5) 飲酒運転の撲滅

飲酒運転は、極めて悪質・危険な行為であり、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、行政機関・団体はもとより、町民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

特に若年運転者層は、他の年齢層と比較して飲酒運転における死亡事故率が高いことから、若者を中心とする層に対し、交通安全に関する効果的な情報提供により規範意識の確立を図るとともに、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。

また、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう関係機関・団体が連携した取組を推進します。

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であることから、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、飲食店等での飲酒運転撲滅に向けた取組を促進し、町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動した啓発・普及等の実施

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、バス・トラック・タクシー等運行事業者、飲食店及び酒類販売業者など特定事業者等と連携しながら、ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅に向けた取組を更に促進します。

(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、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していく必要があります。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議、交通対策本部長決定）を活用するなどにより、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、自転車のルールやマナーに違反する行動を防止するため、交通安全教育等の充実を図ります。

自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図り、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入義務化を周知・啓発するとともに、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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や幼児用座席の適切な使用についての広報啓発を促進します。

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、自転車の灯火点灯の徹底と、反射材用品等の活用促進により、自転車の被視認性の向

上を図ります。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、国、県、町、警察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、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

歩行中や自転車乗用中の死者数の割合は主な諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組んでいかなければなりません。

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、高齢者や障がい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) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 幹線道路における交通事故防止対策

幹線道路については、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、安全で円滑な道路環境の整備に努めます。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進し、特に、交通事故が発生した区間については、速度規制等の必要な安全対策を道路管理者と連携を図り推進します。

② 道路の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道路管理者と連携を図り推進します。

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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備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、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を検討します。

(2) 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

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、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により講じるため、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、実施します。

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車及び歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成します。

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とともに、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成対策、エリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

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

高齢者や障がい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 人にやさしい標識等の整備

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン及び障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

③ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、通学路安全推進会議による定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、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、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童、幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を道路管理者と連携を図り推進します。

(3) 交通安全施設等の整備促進

町民から寄せられる意見を参考に、必要性や緊急性等を総合的に勘案し、道路反射鏡等の交通安全施設の整備等を推進するとともに、その施設等が適正に機能するよう管理していきます。また、交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間に対して、ドットラインや視線誘導標の設置等を道路管理者と連携を図り推進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

交通規制や交通管制の内容については、地域の交通実態等を踏まえ、常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(5) 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行い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、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表します。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

① 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や潜在的な危険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、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。

② 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) 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、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、許可条件の順守、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占有物件の指導等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、道路上から不法占有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いことから、不法占有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有工事については、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、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図り、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ます。また、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

駅及び自転車駐車場等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。また、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推進します。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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道路管理者と連携を図り推進します。

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道路管理者と連携を図り推進します。

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、大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、HP等の手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供します。

② 災害発生時における交通措置

災害の局面に応じた緊急交通路の確保、緊急通行車両標章交付事務、通行禁止措置、道路啓開における車両移動措置等を的確かつ迅速に行います。

また、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

③ 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に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(9) 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、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。

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 校庭等の利用促進

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校庭等の利用を促進します。

(10) 踏切道の交通の安全と円滑化の推進

踏切事故は、直前横断、脱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、インターネットや広報誌等により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ります。

また、冬季の踏切において、豪雪などの荒天時には踏切内に誤進入する車両がないように、除雪対策など関係機関が連携して対策を講ずることとします。

3 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機運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済及び加害者の負担軽減に資するため自転車の損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、薄暮時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射器材用品等の取付けの促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

4 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推進

します。また、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を推進します。

(1) 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に町民が行う応急措置活動を充実するため、町民を対象とした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の開催等を推進するとともに、公共施設等へのAEDの設置を促進します。

(2) ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、消防防災ヘリコプターとドクターヘリの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの活用を推進します。

5 交通事故被害者等支援の推進

交通事故被害者等は、多大な肉体的、精神的及び経済的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、被害者支援を積極的に推進します。

また、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。

(1) 山形県市町村交通災害共済制度の加入促進

交通事故被害者への見舞金支給制度である山形県市町村交通災害共済への加入促進及び共済制度の周知に努めます。

(2) 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ことにより、無保険（無共済）車両の運行の防止に努めます。

(3) 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所および町社会福祉協議会の心配事相談所等の普及に努めます。

町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。

(4) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通遺児育成基金の行う交通事故被害者の遺児等を支援するための情報や、自動車事

故対策機構が行う交通遺児等及び重度後遺障害者に対する支援を行うための情報の提供等に努めます。

また、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。

6 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、道路環境面等様々な角度から情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要があります。

このため、きめ細かな交通事故分析の充実に努めます。

(1) 交通事故多発箇所の共同現場点検

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。