

第 11 次

# 真室川町交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

～ 交通事故のない、安全・安心な真室川町を目指して ～

真 室 川 町

真室川町交通安全対策推進協議会

## 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、昭和46年から10次にわたって交通安全計画を策定し、国、県、町及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、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。

これは、国、県、町及び関係機関・団体のみならず町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、町及び関係機関・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・安心な真室川町」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に推進していかねばなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に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。

この交通安全計画に基づき、町及び関係機関においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進することとします。

# 目

# 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全の目標等	3
1 道路交通事故の現状等	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 道路交通事故の特徴	3
2 交通安全計画における目標	4
第2章 道路交通安全についての対策	4
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
1 高齢者及び子どもの安全確保	4
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	5
3 幹線道路及び生活道路における安全確保	5
4 町民一人ひとりの意識改革	5
第2節 道路交通安全対策の重点事項	6
1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進	6
2 幹線道路での交通事故防止対策の推進	6
3 運転手対策の推進	7
(1) 高齢ドライバー対策の推進	7
(2) 青年ドライバー対策の推進	7
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	7
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	7
6 衝突時の被害軽減対策の推進	7
第3節 道路交通安全のための施策の展開	8
1 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	12
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	14
(5) 飲酒運転の撲滅	14
(6) 自転車の安全で適正な利用の推進	15
2 安全運転の確保	15
(1) 道路交通情報の充実	15

3	道路交通環境の整備	15
	(1) 幹線道路における交通安全対策の推進	16
	(2) 交通安全施設等の整備促進	16
	(3) 地域住民と一体となった道路交通環境の整備	16
	(4) 効果的で重点的な事故対策の推進	16
	(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
	(6) 公共交通の利用促進	17
4	車両の安全性の確保	17
5	道路交通秩序の維持	17
6	救助・救急活動の充実	17
7	交通事故被害者等支援の推進	17
8	交通事故調査・分析の充実	18

# 計 画 の 基 本 理 念

## 1 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す。

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において、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。

## 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、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、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。

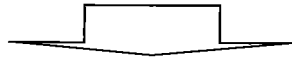
## 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

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。

# 道路交通の安全

## 1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全・安心な真室川町を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む。



## 2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数ゼロを目指す。
- ② 交通事故件数10件以下を目指す。



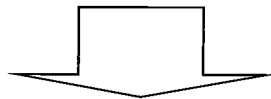
## 3. 道路交通の安全についての対策

### 〈4つの視点〉

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 幹線道路及び生活道路における安全確保
- ④ 町民一人ひとりの意識改革

### 〈6つの重点事項〉

- ① 高齢者と子どもの交通安全対策の推進
- ② 幹線道路での交通事故防止対策の推進
- ③ 運転者対策の推進
- 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
- ⑤ 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進
- ⑥ 衝突時の被害軽減対策の推進



### 〈8つの施策〉

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者等支援の推進
- ⑧ 交通事故調査・分析の充実

# 道路交通の安全

## 第1章 道路交通安全の目標等

### 1 道路交通事故の現状等

#### (1) 道路交通事故の現状

山形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28年には統計開始(昭和23年)以降最も少ない28人を記録しました。

真室川町の第10次交通安全計画では、年間交通事故死者数をゼロにすることを目標に推進した結果、平成29年は1人でしたが、平成28年、平成30年、令和元年、令和2年は0人で目標を達成することができました。

交通事故発生件数や負傷者数については、平成23年～27年までの5年間の平均と比較すると平成28年～令和2年までの5年間の平均はいずれも減少しています。

目標の負傷者数17人以下を達成した年は、平成30年を除き、平成28年、平成29年、令和元年、令和2年で目標を達成することができました。

真室川町の過去5年間の交通事故発生件数(平成28年～令和2年)

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均	平成23年～27年までの平均
件数	12件	10件	16件	6件	10件	10.8件	17.4件
死者数	0人	1人	0人	0人	0人	0.2人	0.6人
負傷者数	13人	9人	21人	7人	11人	12.2人	21.4人

#### 真室川町の過去5年間に発生した交通死亡事故(平成28年～令和2年)

① 発生日時：平成29年10月23日(月)午前5時47分頃

発生場所：主要地方道真室川鮭川線 釜淵地内

#### (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～令和2年)の交通死亡事故の県内の特徴は、次の通りです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い(全死者の6割以上を占める)
- ② 国道・県道等幹線道路での発生が多い(全死者の6割以上を占める)
- ③ 高齢ドライバー及び青年ドライバーが第1当事者である事故が多い(全死者の5割以上を占める)

- ④ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意（脇見・考え事等）が多い（全死者の約5割を占める）
- ⑤ 夕方から夜間にかけて（16:00～20:00）の事故が多い（全死者の35%を占める）
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故が多い（全死者の約2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。

## 2 交通安全計画における目標

本計画の計画期間である令和7年までに、年間の24時間死者数をゼロとすることを目標とします。

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日以内死者等）の減少に努め、交通事故件数を10件以下とすることを目指します。

## 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、一定の効果があつたものと考えられます。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、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。

#### 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平成29年以降4年連続で全体の約6割を超えており、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・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などが重要となります。

高齢者が自動車を運転する場合については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を進める必要があります。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必要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、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、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、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。

## 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、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。

## 3 幹線道路及び生活道路における安全確保

歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、可搬式速度違反自動取締装置等による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。

## 4 町民一人ひとりの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加する全ての町民が、交通事故の危険性を十分認識した上で交通事故のない真室川町を目指し、「交通事故を起こさない、事故に合わない。」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べきですが、

一方的な情報提供や呼びかけにとどまれば、効果は限定的であり、町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ようになることが重要です。

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たりしていくなど、安全で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 道路交通安全対策の重点事項

第10次真室川町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6項目を重点として取組みます。

### 1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進

山形県における高齢化率は、33.4%（令和3年版「高齢社会白書」）で全国平均（28.8%）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の割合が年々増加し、交通事故死者における高齢者の占める割合は、平成29年から4年連続で6割を超える高い値で推移しています。

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。

さらに、関係機関等と連携した戸別訪問指導を計画的に推進し、交通ルールの遵守や交通事故防止の声掛け及び夜光反射材の普及促進に努めるとともに、高齢者が利用する施設、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。

一方、交通弱者である子どもを交通事故から守るには、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スキルを育てます。具体的には子供の興味・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

県内の過去5年間（平成28年～令和2年）の国道、県道等の幹線道路における死亡事故件数は全体の67.0%を占めています。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が92件であり、全体（歩行者・自転車を除く）の52.2%を占めています。

具体的な交通事故防止対策としては、幹線道路における交通指導取締りにより、運転者の注意喚起を図るとともに、交通安全協会や交通安全母の会等と連携しながら「前をよく見て運転集中」の広報啓発を図ります。

また、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

県内の過去5年間（平成28年～令和2年）における高齢ドライバー(第1当事者)による死亡事故件数は、全体の39.7%を占めています。また、高齢ドライバーによる交通事故は、発生件数、負傷者数ともに減少しているものの、全体に占める割合はいずれも増加傾向にあります。

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。

#### (2) 青年ドライバー対策の推進

県内の過去5年間（平成28年～令和2年）における青年ドライバー(第1当事者)による死亡事故は、全体の15.6%を占めています。

青年ドライバーの多くは、事業所等で稼働していることから、引き続き事業所に対して青年ドライバーの安全運転を呼びかける広報啓発活動を推進します。

### 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。

### 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、交通安全協会や交通安全母の会等関係機関と連携し、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

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。

このため、行政及び警察、関係機関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4つの視点と6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。

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、町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、行政及び警察、関係機関等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努めます。

#### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

##### ① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な

交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要となる基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

#### ア こども園・保育所における交通安全教育の推進

こども園・保育所においては、こども園・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、紙芝居や視聴覚教材等を利用や親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

#### イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

町及び関係機関等は、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、こども園・保育所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、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、賠償責任等の備えとして、自転車保険の加入を促進します。

また、関係機関等は、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、日常の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。

### 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習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って乗車し、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。

#### イ 地域における支援体制の整備促進

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、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、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等を中心に、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さらに理解を深めます。

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P T A等と連携しながら、安全運転に関する意識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。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、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。

さらに、関係機関等は、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。

## 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、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 事業所における安全教育の推進

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ります。

### イ 公民館等の社会教育施設を活用した活動の推進

社会人を対象とした社会教育施設が主管する講座や町、警察署等が主管する研修会等を実施することにより、「交通安全ありがとう運動」の推進等の交通安全教育の啓発を図り、関係機関等の交通安全のための活動を促進します。

## 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。

### 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、関係機関等と連携し、教育教材を活用した参加・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。また、町、老人クラブ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。

### 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。

### 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。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

### ・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実施する際、対象者に合わせて交通安全専門指導員を派遣します。

## (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ① 関係機関等と連携した交通安全運動の推進

真室川町交通安全対策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

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、町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等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、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 交通安全機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

交通安全機関・団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、交通安全に関する資料、情報等を積極的に提供します。

④ 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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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

自動車運転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るため、警察、町、交通安全協会等関係機関等が連携し、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、関係機関等が一体となり、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。

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、早めのヘッドライトの点灯（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、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

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 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、交通安全協会、交通安全母の会等関係機関が一体となって交通安全対策を推進します。

###### イ 民生委員、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

民生委員や老人クラブの活動の中で、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・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

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・実践型の研修を行うとともに、研修終了者が地域内の高齢者に対して、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

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、町、関係機関等のもとより、町民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

##### 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みを促進し、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、町内飲食店等と連携した飲酒運転撲滅に向けた取組みを促進します。

## (6) 自転車の安全で適正な利用の推進

### ① 自転車の安全で適正な利用の推進

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による安全利用を促進するため、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。

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

### 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 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の充実に努めます。特に、今後も増加が予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者、障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

### (1) 道路交通情報の充実

#### 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情報を分かりやすく提供することが重要であり、道路交通情報に対する町民のニーズに対応し、広報等により適時・適切な情報を提供します。

#### ② 気象情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風及び地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等を適時・適切に提供します。

## 3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、国・県・町・警察等の関係機関等が連携し、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制効果が確認されています。

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

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から生活道路に至る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。

### (2) 交通安全施設等の整備促進

#### ① 歩行者等の安全の推進

生活道路において人優先の考えの下、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、自転車利用環境を整備し、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いることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の高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、対策を要望していきます。

### (3) 地域住民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交通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を集約し、道路交通環境の整備に反映します。

### (4) 効果的で重点的な事故対策の推進

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、事故の危険性の高い区間を地域住民の意見を参考にしながら対策を推進し、改善を要望していきます。

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、事故要因に即した効果の高い対策を推進、要望していきます。

### (5) 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

地震、豪雨、豪雪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。また、災害発生時には、混乱を最小限に抑えるため、迅速かつ的確な交通規制を行うとともに、災害情報、交通規制に関する情報をインターネット等を活用し提供していきます。

#### ② 冬季の安全の確保

冬季の安全な道路交通を確保するため、冬季積雪・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、交差点における消融雪施設等の整備、流雪溝等の整備を推進します。

#### (6) 公共交通の利用促進

高齢者の交通事故割合が高水準にある中、運転免許証の自主返納を検討する高齢者にとって、自動車に替わる移動手段の確保は重要な課題です。運転免許証自主返納者への支援及び路線バスや乗合デマンドタクシーの公共交通の整備と利用促進を図ります。

### 4 車両の安全性の確保

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

### 5 道路交通秩序の維持

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図ります。

### 6 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、高規格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。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。

### 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、犯罪被害者等基本法等の下、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するなどして、被

害者支援を積極的に推進します。

## 8 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るため、きめ細かな交通事故分析の充実に努めます。