

第 10 次

真室川町交通安全計画

(平成28年度～平成32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9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。

さらに、町では、真室川町交通安全条例及び真室川町交通安全専門指導員設置条例を制定し、町、町民、交通安全機関・団体が一体となって交通安全対策にあたってきています。

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24年には昭和25年以降最も少ない37人まで減少し、ピーク時の2割を切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、平成24年以降は、高齢者の交通事故死者数の増加などにより全体の死者数が増加に転じ、平成27年は交通事故による死者数が57人、負傷者数も8,000人を超える状況になっています。

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26条第1項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱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 道路交通事故のすう勢等	3
(1) 道路交通事故のすう勢等	3
(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 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	5
3 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	5
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	6
2 幹線道路及び踏切道における交通安全対策の推進	6
(1) 幹線道路における交通安全対策の推進	6
(2) 踏切道における交通安全対策の推進	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 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	8
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	9
(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	15
(6) 自転車の安全利用の推進	15
2 安全運転の確保	15

(1)	道路交通情報の充実	16
3	道路交通環境の整備	16
(1)	道路ネットワーク整備の推進	16
(2)	交通安全施設等の整備促進	16
(3)	地域住民等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	17
(5)	災害に備えた道路交通環境の整備	17
4	道路交通秩序の維持	17
5	救助・救急活動の充実	17
6	交通事故被害者等支援の推進	18
7	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

真室川町は、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ー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きわ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、依然として交通事故は高い水準で推移しており、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、真室川町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、全ての交通機関について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、いっそう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、真室川町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。

真室川町においては、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推進していきます。

3 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、山形県、真室川町、関係機関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は重要です。そのため、県、真室川町の行う交通の安全に関する施策に、町民の声を反映させ、交通事故のない安全な社会を目指します。

第1編 道路交通の安全

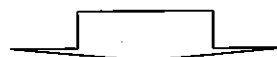
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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、事故そのもの及び死傷者の減少についても積極的に取り組む必要がある。



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 交通事故死傷者数17人以下を目指す。



3. 道路交通の安全についての対策

〈3つの視点〉

- ① 高齢者と子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

+

〈6つの重点事項〉

- ① 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進
- ② 幹線道路での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 シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底



〈7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 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救命・救急活動の充実
- ⑥ 交通事故被害者等支援の推進
- ⑦ 交通事故調査・分析の充実

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

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24年には昭和25年以来最も少ない37人を記録しました。

真室川町の第9次交通安全計画では、平成27年までの年間交通事故死者数を限りなくゼロにすることを目標に推進した結果、平成23、26年はゼロ、平成24、25、27年は各1人でした。

交通事故発生件数や負傷者数については、平成19年～23年までの5年間の平均と比較すると平成23年～27年までの5年間の平均は減少していますが、目標の負傷者数20人以下を達成した年は、平成23、25年、達成できなかった年は、24、26、27年となっています。

真室川町の過去5年間の交通事故発生件数（平成23年～27年）

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平均	平成19年～23年までの平均
件 数	10件	23件	18件	18件	18件	17.4件	23.8件
死者数	0人	1人	1人	0人	1人	0.6人	0.2人
負傷者数	17人	24人	20人	23人	23人	21.4人	31.4人

真室川町の過去5年間に発生した交通死亡事故（平成23年～27年）

- ①発生日時：平成24年8月18日（土）午後2時24分頃
発生場所：滝の上地区
- ②発生日時：平成25年9月21日（土）午後6時20分頃
発生場所：木ノ下地区
- ③発生日時：平成27年11月16日（月）午後2時5分頃
発生場所：本町地区

(2) 交通事故の特徴

第9次交通安全計画期間内（平成23年～27年）の交通死亡事故の県内特徴は、次の通りです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の半数以上を占める）
- ② 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の7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6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26%を占める）
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故が多い（全死者の23%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平成32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、年間の死傷者数を17人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

高齢者の交通死亡事故死者数が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暮らせるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな、総合的な交通安全対策

を推進する必要があります。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る必要があります。特に、高齢者が自動車を運転する場合については、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、高齢社会の進展と同時に行わ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には、自動車と比較して弱い立場で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。

3 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9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項目を重点的に取組みます。

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、29.9%（平成26年10月1日現在「高齢社会白書」）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、過去5年間（平成23年～27年）では、交通事故死者の約55.9%が高齢者で占められています。今後、更なる高齢化の進展を考えると、高齢者の歩行中及び自転車利用中の交通安全対策は、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。

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、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。

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と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、大型スーパー、病院などにおいても同様の活動を推進し、高齢者自らが自分を守る意識の醸成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。

2 幹線道路及び踏切道における交通安全対策の推進

(1) 幹線道路における交通安全対策の推進

国道、県道等の幹線道路における死亡事故件数は、過去5年間（平成23年～27年）で全死亡事故の72.4%を占めています。

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が129件であり、全死亡事故件数（歩行者・自転車を除く）の57.3%を占めています。

具体的な交通事故防止対策としては、交通安全協会や交通安全母の会等と連携しながら「前をよくみて運転集中」の広報啓発を図ります。

また、必要な道路安全施設の改善を国、県に要望し、交通安全施設の整備充実を推進します。

(2) 踏切道における交通安全対策の推進

全国における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、県内の踏切事故は平成22年以降1件～4件、死傷者は0～4人で推移しており、原因別で見ると、直前横断によるものが約4

割、衝撃物別では自動車と衝突したものが約4割を占めています。また、県内の状況では、近年、自動車と衝突したものがほとんどを占めています。

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方法等の緊急措置の周知徹底を図っていく必要があります。このため、広報活動等を強化します。

また、冬季の踏切道において、降雪などの荒天時には踏切から線路内に誤進入する車がないよう、除雪対策など関係機関等と連携して対策を講じていきます。

町民の理解と協力の下、上記の対策を積極的に推進することにより、踏切事故件数ゼロを目指します。

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23年～27年）の高齢ドライバー（第1当事者）による死亡事故は、全死亡事故の28%を占めています。また、高齢ドライバーによる交通事故は、件数、負傷者数とも徐々に増加しており、全体に占める割合も増加傾向にあります。

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・実践型交通安全教育を推進していきます。

また、高齢者運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図り、運転免許自主返納制度の広報周知に努めます。

(2) 青年ドライバー対策の推進

県内の過去5年間（平成23年～27年）の青年ドライバー（第1当事者）による死亡事故は、全死亡事故の22%を占めております。

そのため、安全運転管理者事業所を含む事業者対策を強化するとともに、安全運転管理者事業所加入事業所以外の事業者に対しても若者対象の参加・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めます。

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、交通安全母の会等関係機関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。

6 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

県内において、警察庁等による平成27年度のシートベルト着用率全国調査では、後部座席が全国平均を1.3%下回る33.8%となっています。

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。

このため、県、町、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3つの視点と6つの重点項目を踏まえ、以下の7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うえで高齢者を保護し、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、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努めます。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、真室川町交通安全対策推進協議会（会長町長）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

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 こども園・保育所等における交通安全教育の推進

こども園・保育所等においては、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、親子で実習するなど、わ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事情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、講師の派遣等を行い、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・保育所等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

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、関連教科や、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。加えて、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、指導用参考資料等を配布します。

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、地区の最上地区交通安全協会真室川支部等と密接な連携を図り、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り組みを推進します。

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、関連教科や、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。加えて、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、参考資料等を配布します。

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、地区の最上地区交通安全協会真室川支部等と密接な連携を図り、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り組みを推進します。

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十分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名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、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、原付・自動二輪車・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させます。

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安全に応じて、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。加えて、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。

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が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供など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 事業所における安全教育の推進

自動車の使用は、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、指導方法を身につ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

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

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、関係機関等と連携

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、町、老人クラブ、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、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、交通安全ボランティア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。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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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、ドライバー講習会等で交通安全教室を開く際、対象者に合わせて真室川町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、構成員それぞれのも主体となり、各季の交通安全運動や「交通マナーアップ県民運動（仮称）」などの、交通安全活動を推進します。

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、町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、運転者や歩行者に安全を呼び掛ける街頭指導を実施します。

ウ 年間を通じて行う運動

年間県民運動として、「子どもから高齢者までの交通マナーアップ」を重点とするほか、年毎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。

③ 普及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するなど、効果的な運動を実施していきます。

イ 広報媒体の積極的活用

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、交通安全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。

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、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、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。

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前方不注意等による安全運転義務違反などによる事故実態・危険性等を広く周知し、これらの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、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）を促します。

⑥ 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等を認識し、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

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、町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、町民の参加・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 町における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等は、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努めるなど、住民・関係機関等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、研修終了者による、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

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、町、関係機関等はもとより、町民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

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、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の防止活動を促進します。

(6) 自転車安全利用の推進

① 自転車安全利用の推進

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。

自転車常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。

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、交通に参加するもの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推進します。

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す。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に努めます。

また、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を推進します。

(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やかな道路情報をわかりやすく提供することが重要であり、道路網・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

交通事故の防止・軽減に資するため、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪等の気象情報について、予報・警報、災害情報等を適時・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、事故多発地点対策等で一定の事故抑制効果が確認されています。

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、子どもを交通事故から守り、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環境整備の強化を図っていくものとします。

(1) 道路ネットワークの整備の推進

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居住地内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の整備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

生活道路について、人優先の考えの下、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。

4 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図ります。

5 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。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活動等を推進します。

6 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。

7. 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、きめ細やかな交通事故分析の充実の分析に努めます。