

# 第 10 次

## 庄内町交通安全計画

平成 3 1 年度～平成 3 2 年度

庄 内 町

# ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、国においては交通安全基本計画を、また、山形県、および本町においては交通安全計画をそれぞれ9次にわたって策定し、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。

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、安全で安心して暮らせる庄内町」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協力を推進していかなければなりません。

この安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成31年度から平成32年度まで(平成28年度から平成30年度までの3年間は、第9次計画を継承)の2年間に講ずべき、交通安全に関する施策の大綱を定めたものであります。

この安全計画に基づいた施策の推進にあたっては、関係機関の連携を図りながら実施することが必要であり、町民一人ひとりが交通社会の一員として交通安全教育を重視しながら交通安全対策を強力に推進し、明るい町づくりに資するものであります。

# 目 次

|         |   |
|---------|---|
| 計画の基本理念 | 1 |
|---------|---|

## 第1編 道路交通の安全

|                    |     |
|--------------------|-----|
| 第1章 道路交通安全の目標等     | 2～4 |
| 1 道路交通事故のすう勢等      |     |
| 2 第10次交通安全計画における目標 |     |

## 第2章 道路交通安全についての対策

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 第1節 今後の交通安全対策を考える視点 | 5～6 |
| 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     |     |
| 3 町民一人ひとりの意識改革      |     |
| 4 先端技術の活用推進         |     |

## 第2節 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               |  |
| (2) 子どもの交通安全対策の推進               |  |
| 2 運転者対策の推進                      |  |
| (1) 高齢者ドライバー対策の推進               |  |
| (2) 青年ドライバー対策の推進                |  |
| 3 交差点での交通事故防止対策の推進              |  |
| 4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進        |  |
| 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 |  |
| 6 冬期間の交通安全の推進                   |  |
| 7 スマホ操作などのながら運転の排除              |  |

## 第3節 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           |  |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進  |  |
| (2) 効果的な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   |  |
| (4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進 |  |

- (5) 飲酒運転の撲滅
- (6) 自転車の安全利用の推進
- 2 安全運転の確保
  - (1) 運転者教育等の推進
  - (2) 高齢運転者対策の充実
  - (3) シートベルトの全席着用並びに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
  - (4) スマホ操作などながら運転の排除
  - (5) 事業用自動車の運転者教育の充実
- 3 道路交通環境の整備
  - (1) 通学路等の整備
  - (2) 冬期間の安全確保
  - (3) 交通安全施設等の整備
  - (4) 総合的な駐車対策の推進
  - (5) 災害発生時における交通規制等
- 4 車両の安全性の確保
  - (1) 不正改造車の排除
  - (2) 先端技術の活用推進
  - (3) 自転車の安全性の確保
- 5 道路交通秩序の維持
  - (1) 暴走族追放気運の高揚
  - (2) 暴走行為をさせないための環境づくり
- 6 救助・救急業務体制の整備
  - (1) 集団救助・救急業務体制の整備
  - (2) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
- 7 交通事故被害者等支援の推進
  - (1) 無保険(無共済)車両対策の徹底と任意の自動車保険の充実
  - (2) 交通災害共済への加入の促進
  - (3) 交通事故相談所の活用

第2編 踏切道における交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

第1章 踏切道における交通安全目標

第2章 踏切道の安全対策

## 計 画 の 基 本 理 念

交通安全の推進にあたり、人命尊重の理念に立ち、交通事故及び死傷者の根絶を目標として実態に応じた安全対策を推進していく必要があります。

本計画においては、交通安全施設の整備充実、運転者の知識・技能の向上及び交通安全意識の高揚、生涯各期に適応した交通安全に関する教育、普及啓発活動の充実、広報活動の充実等、各種の交通安全対策を総合的に実施し、安全、円滑かつ快適な交通社会の実現に努めるものとします。

以上のような対策は、関係機関・団体との連携を緊密に行い、町民一人ひとりの理解、協力及び積極的な参加の下に実施し、交通事故の根絶という最終目標に向け、平成32年度までの交通事故を大幅に減少させることを基本理念とします。

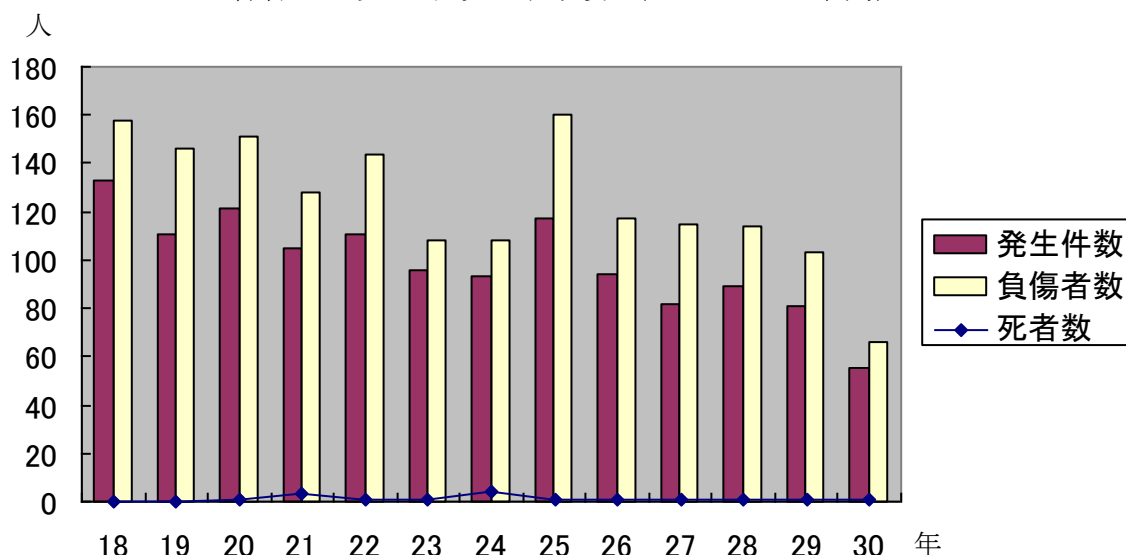
## 第1編 道路交通の安全

### 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

第9次交通安全計画では、目標を平成27年までの交通事故発生件数を100件以内、負傷者数を110名以下として推進した結果、交通事故発生件数は、平成25年以外は100件未満で目標値を達成できましたが、負傷者数は、平成23年と平成24年は110名未満でしたが、それ以降は110名以上で横ばいとなり目標を達成できませんでした。死者数については、第8次より3名が多くなりました。死亡事故の内容については、「庄内署管内交通死亡事故一覧」のとおりです。

庄内署管内の交通事故のすう勢（過去10+3年間）



|         | 第8次交通安全計画(年) |     |     |     |     | 第9次交通安全計画(年) |     |     |     |     | 計   | 前回比  | 第9次継承(年) |     |    |
|---------|--------------|-----|-----|-----|-----|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|----------|-----|----|
|         | 18           | 19  | 20  | 21  | 22  | 23           | 24  | 25  | 26  | 27  |     |      | 28       | 29  | 30 |
| 発生件数(件) | 133          | 111 | 121 | 105 | 111 | 96           | 93  | 117 | 94  | 82  | 482 | ▲99  | 89       | 81  | 55 |
| 負傷者数(人) | 158          | 146 | 151 | 128 | 144 | 108          | 108 | 160 | 117 | 115 | 608 | ▲119 | 114      | 103 | 66 |
| 死者数(人)  | 0            | 0   | 1   | 3   | 1   | 1            | 4   | 1   | 1   | 1   | 8   | 3    | 1        | 1   | 1  |

平成 23 年～平成 27 年 庄内署管内交通死亡事故一覧

| 年月日        | 発生場所                          | 事故形態         | 内 容   |
|------------|-------------------------------|--------------|---|
| H23. 8. 30 | 清川字下川原地内<br>国道 4 7 号<br>緩いカーブ | 車対自転車        | 酒田市方面から新庄市方面に進行の自転車が、対向車線に進入し、対向の中型貨物自動車に衝突、自転車を運転していた 20 歳女性が死亡。               |
| 24. 3. 9   | 余目字前田元地内<br>国道 4 7 号          | 車対自転車        | 新庄市方面から酒田市方面に進行の普通乗用車が、進路左から右に横断した自転車と衝突、自転車を運転していた 83 歳男性が死亡。                  |
| H24. 4. 15 | 狩川地内<br>町道                    | 自転車          | 楯山公園から狩川字今岡方面に下り坂を走行中、カーブでバランスを崩し転倒し死亡。   |
| H24. 6. 1  | 余目新田（常万）地内<br>住吉神社前付<br>近町道   | 原付バイク        | 廻館方面から余目方面に旧国道を北進中の二種原付バイク（110 CC）に乗車中の新聞配達員が転倒し、運転していた 43 歳の男性が死亡。             |
| H24. 9. 30 | 清川字花崎地内<br>国道 4 7 号           | 車対車          | 戸沢村方向へ進行中の普通乗用車が対向車線にはみ出し、余目方向に進行中の中型貨物トラックと正面衝突し、普通乗用車を運転していた 63 歳の男性が内臓破裂で死亡。 |
| H25. 12. 7 | 家根合地内<br>主要地方道余目・加茂線          | 車            | 中貨物車が酒田市方面から吉岡方面に東進中、一時不停止のまま交差点に進入、左方道路から来た普通車（ワゴン車）に衝突し、ワゴン車の男性が死亡。           |
| H26. 1. 5  | 提興屋地内<br>主要地方道余目・松山線          | 車            | 乗用車が旧松山町方面から廿六木方面に西進中、シャーベット路面でハンドルを取られ進路左側の街路樹に衝突し、同乗の男性（14 歳）が死亡。             |
| H27. 5. 19 | 西小野方地内<br>主要地方道余目温海線          | 車対コンクリートブロック | 緩い左カーブを進行中、進路右側に逸脱し、路外に設置されたマンホール囲いのコンクリートブロックに衝突後、横転して車両炎上し運転していた 18 歳の女性が死亡。  |

第 9 次計画期間（平成 23 年から平成 27 年）における庄内署管内の交通死亡事故（24 時間死者）は 8 件（8 名死亡）発生しており、その特徴として

- ①車線等のはみ出しによる事故が多い。
- ②自転車及び原付バイクの転倒が多い。
- ③交差点での一時不停止。
- ④自転車の横断中。

＜参考＞ 平成 28 年～平成 30 年 庄内署管内交通死亡事故一覧

| 発生日時                   | 発生場所                     | 事故形態  | 内 容   |
|------------------------|--------------------------|-------|---|
| H28. 10. 2<br>AM8 : 33 | 余目字上朝丸<br>地内<br>国道 4 7 号 | 人対車   | 国道47号上を酒田市方向から庄内町狩川方向に東進進行していた軽自動車と、同国道上を南方から北方（運転者から見て右側から左側）に手押し車を押しながら横断していた高齢女性が衝突して死亡。 |
| H29. 3. 15<br>AM1 : 00 | 狩川地内<br>県道               | 原付バイク | 直線道路を進行中、道路わきの用水路に転落し66歳男性が死亡。飲酒事故  |
| H30. 5. 3<br>AM6 : 50  | 家根合地内                    | 車対車   | 一時停止標識のある十字路交差点において、左から右に進行中の車と出会い頭に衝突し、79歳男性が死亡。シートベルト非着用、車外放出。                            |

第 9 次計画継承期間（平成 28 年～平成 30 年）における庄内署管内の交通死亡事故（24 時間死者）は、3 件（3 名死亡）発生している。

道路交通を取り巻く状況は経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化し自動車乗車中の事故や高齢者の死者数が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層、憂慮すべき事態になることが懸念されます。

従って、交通安全対策を積極的に推進するため、第 10 次庄内町交通安全計画を策定します。

## 2 第 10 次交通安全計画における目標

交通事故による死傷者をゼロに近づけ、安全で安心して暮らせる庄内町を達成することが目標であります。24 時間死者のみならず、道路交通事故に起因する死者（30 日以内死者数等）もゼロに近づけるとともに、第 2 次庄内町総合計画中間年の目標数値である平成 32 年までの事故発生件数 70 件以内を第 10 次交通安全計画目標数値として定め、負傷者数を 80 名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

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、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

高齢者の交通安全を推進していくためには、運転に自信のない高齢者の事故防止のため、運転免許証の自主返納の促進、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と連携しての交通安全活動の実施、地域で活動している老人クラブ単位等の交通安全活動の充実を図り、70歳以上の方が無料となる町営バス等の利用促進を図るようにしていきます。

また、高齢化と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、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、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路等において歩道等の歩行空間等の整備を推進します。

また、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実していきます。

#### 2 歩行者及び自転車の安全確保

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りうる両面性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。

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」保護意識の定着を図る必要があります。

### 3 町民一人ひとりの意識改革

交通事故のない町を目指し、「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ため、交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実するとともに、各種の交通安全対策事業に、参加していただき交通安全意識の高揚を図ります。

### 4 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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導入を推進していきます。

## 第2節 道路交通安全対策の重点事項

第9次庄内町交通安全計画期間内における交通事故の特徴等を踏まえ、次の7項目を重点として取り組みます。

### 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

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。

#### (2) 子どもの交通安全対策の推進

子どもに対しては、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つけさせる必要があることから、発達段階に応じて交通安全教育を実施し、交通事故防止に必要な体験・参加型の教育を推進します。

さらに、夜光反射材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を醸成されるよう誘導します。

### 2 運転者対策の推進

#### (1) 高齢者ドライバー対策の推進

高齢ドライバー対策として、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ます。

また、平成22年度4月より実施している高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続して実施し、運転が困難となっている高齢ドライバーが、免許証を自主返納しやすい環境を整えます。これにより高齢ドライバーが加害者となる交通事故の減少を目指します。

#### (2) 青年ドライバー対策の推進

青年ドライバー対策としては、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。

### 3 交差点での交通事故防止対策の推進

交差点における「しっかり止まってはつきり確認」を浸透させるとともに、

交通安全県民運動のスローガンの普及により、道路を利用する全ての者が互いに相手を思いやるよう、交通マナーアップの高揚を図ります。

また、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」保護意識の定着を図ります。

#### 4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

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あう危険が高まることから、車両運転手に対し前照灯の早め点灯および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防災行政無線や広報等で周知していきます。

また、交通安全協会、交通安全母の会等関係機関・団体と連携し夜光反射材等の交通安全用品の普及を図り、交通事故防止対策を推進します。

#### 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、シートベルト非着用の割合が高いことから、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を図ります。あわせて、後部座席も含めた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をはかるため、警察、関係機関・団体等との相互の協力により普及活動を展開します。

#### 6 冬期間の交通安全の推進

冬期間の交通安全は、地域に根ざした課題であることに鑑み、沿道の地域住民のニーズや道路の利用実態、交通量の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を推進します。

また、高齢者の交通事故対策と子どもが安全に通学できるように冬期の歩道空間の確保を図ります。

#### 7 スマホ操作などのながら運転の排除

近年のスマートフォンの爆発的な普及に伴い、歩きながらスマートフォンを操作する「歩きスマホ」や運転中に操作をする「ながら運転」など、自分自身はもとより他人に重大な被害を及ぼす行為が増加しています。

特に「ながら運転」は、歩行者等を巻き込む重大な事故につながっていることから、警察、関係機関・団体等と連携を図りながら注意を喚起していきます。

### 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、前述の基本理念の視点と6つの重点事項を踏まえ、以下の7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、交通事故の被害者にも加害者にもならない交通安全意識と交通マナーの向上に努めるため、生涯にわたる学習として促進します。

##### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（教育課、社会教育課、子育て応援課、環境防災課）

###### ① 幼児に対する交通安全教育

幼児の発達段階や地域の実情に応じた交通安全教育を行う必要があることから、正しい交通ルールやマナーを実践するため、かもしかクラブを通じての交通安全教育に重点をおき、これを積極的に推進します。

###### ② 小・中学生に対する交通安全教育

関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、登下校における歩行指導を行うとともに、自転車の安全な乗り方、ルール等の指導、自転車教室等への参加を推進し、交通事故防止を図ります。

###### ③ 高校生に対する交通安全教育

自転車の利用者として安全に道路を通行するため、交通社会において必要なマナーを身につけさせるため、交通安全教育に関する意識の高揚を図ります。

###### ④ 成人に対する交通安全教育

運転者については、地域職場における各種講習会への参加を推進し、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト、チャイルドシートの着用を推進し、思いやりのある交通社会人としての自覚を醸成します。

地域においては、交通安全協会、交通安全母の会等の民間交通安全団体と連絡協調し、交通ルールの遵守と良識あるマナーにより、交通安全意識の高揚を図ります。特に交通事故率の高い青年ドライバーに対しては、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。

また、公民館等社会教育活動の機会をとらえての交通安全教育を

推進し、PTA、婦人会、町内会等による実践活動を推進します。

#### ⑤ 高齢者に対する交通安全教育

急速な高齢化に伴い、高齢者の交通事故が増加していることから、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安全行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通状況に応じて安全に道路を通行するために必要な知識を習得させるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を努めるとともに、老人クラブ等に対する交通安全教室等の機会を活用した交通安全教育を推進します。

また、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、交通安全協会、交通安全母の会と連携して、視認性の高い明るい服装の着用を促進するとともに、反射材の普及に努めます。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進（教育課、子育て応援課、環境防災課）

#### ① 交通安全教育の推進

かもしかクラブ、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に町交通安全専門指導員の派遣を行い、必要に応じて県交通安全専門指導員の派遣を要請します。

#### ② 交通安全教育用機材等の利用促進

各種交通安全教室の実施時に、交通安全教育用ビデオ、プロジェクター等機材の利用促進を図ります。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（教育課、環境防災課）

#### ① 交通安全運動の推進

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を展開するほか、高齢者の交通事故防止広報強化月間、年間を通しての交通安全県民運動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。

#### ② 普及啓発活動の効果的な展開

交通安全意識の普及高揚を図るため関係機関・団体等が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。また、町民一人ひとりの交通安全に対する意識を高め、相手に対する思いやりの気持ちを基調とした正しい交通ルールとマナーの実践を習慣づけるため、交通安全協会、交通安全母の会等との連携を図り、家庭、学校、職場等に対し広報を推進します。

#### ③ 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けるシートベルトの非着用率が高いことから、シートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

あわせて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の正しいチャイルドシートの着用を推進するため、関係機関・団体等と連携し、街頭活動などあらゆる機会に着用の徹底を広く呼びかけます。

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みの促進を図っていきます。

#### ④ 薄暮時におけるヘッドライトの早め点灯等の促進

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、これら違反の防止を図ります。

また、早めのヘッドライト点灯及びハイビームの積極的な活用が効果的であることを広く周知します。

### (4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進（教育課、建設課、環境防災課）

#### 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のための組織設置の促進

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「交通安全マップ」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ていきます。

##### イ 地域の見守り隊等による交通事故防止の呼掛け運動の促進

地域の見守り隊等が、子どもの登下校及び高齢者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ていきます。

##### 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ていきます。

## (5) 飲酒運転の撲滅（環境防災課）

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、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、警察、交通安全協会、関係機関団体等と連携し、職場、家庭、飲食店等での取組みを促進し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キャンペーン等の実施

交通安全県民運動と連携したキャンペーンを実施し、「飲酒運転しない！させない！許さない！」を町民に周知させ飲酒運転の撲滅活動を促進します。

### ③ 飲酒運転の撲滅

「飲酒運転4しない運動」の徹底を広報等で周知を図ります。

- 1 運転するときは酒を飲まない
- 2 酒を飲んだら車を運転しない
- 3 運転する人に酒を飲ませない
- 4 酒飲み運転は見逃さない

## (6) 自転車の安全利用の推進（教育課、環境防災課）

### ① 自転車の安全利用推進

小・中・高校生及び高齢者を主たる対象に、警察、学校、交通安全協会等と連携して、体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。また、自転車運転による交通事故の誘発を防止するために、主たる対象者のみならず、大人がまず見本を見せることを重視し、啓発チラシの配布や大人の自転車講習会を実施するなどして、地域をあげて規則やマナーの周知徹底に努めます。

また、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ながら、損害賠償責任保険等への加入を促進していきます。



また、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あり、そのために安全運転教育体制の整備、教育等の充実を促進します。

### (1) 運転者教育等の推進（環境防災課）

自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の交通安全対策として、関係機関の活動に協力するとともに、安全運転教育体制の整備、教育内容の充実等について積極的に働きかけます。また、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」保護意識の定着を図ります。

### (2) 高齢運転者対策の充実（企画情報課、環境防災課）

高齢運転者の交通事故防止を図るため、関係機関・団体等に協力要請し、高齢者にベテランドライバー講習会等に参加を促し、運転能力の維持・向上を図ります。また、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ります。

また、運転免許証自主返納制度を広報周知し、運転免許証を自主返納した者の支援に努めると共に、70歳以上の方が無料となる町営バス等の利用促進を図るようにしていきます。

### (3) シートベルトの全席着用並びに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（環境防災課）

シートベルトの全席着用並びに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推進します。

### (4) スマホ操作などのながら運転の排除（環境防災課）

スマホ操作などの「ながら運転」は、歩行者等を巻き込む重大な事故に

つながっていることから、警察、関係機関・団体等と連携を図りながら注意を喚起していきます。

#### **(5) 事業用自動車の運転者教育の充実（環境防災課）**

事業用自動車の運転者は、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するように積極的に働きかけます。

また、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等の安全確保に資する車載機器の普及促進に努めます。

### **3 道路交通環境の整備**

道路交通環境の整備については、公安委員会や県・町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、事故多発地点対策等で事故抑止効果が確認されています。

今後は、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、歩道等の整備等の安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

#### **(1) 通学路等の整備（教育課、建設課、環境防災課）**

園児、児童等の安全を確保するため、歩道等の整備を推進します。

#### **(2) 冬期間の安全確保（建設課、環境防災課）**

冬期間は積雪によるスリップ事故や交通渋滞がおきやすく、交通安全対策が必要となっております。円滑な道路交通を確保するため、積雪対策として適時適切な除排雪を実施し、車道や歩道空間の確保を図るとともに防雪柵の計画的整備を行います。

#### **(3) 交通安全施設等の整備（建設課、環境防災課）**

交通事故防止のため、事故多発地点及び通学路等の交通安全の確保が必要な道路については、安全、円滑かつ快適な交通の確保を図り、各種交通安全施設の整備を総合的に推進します。

##### **① 道路反射鏡および赤色回転灯の整備**

町道等の新設による見通しの悪い交差点、部落内の見通しの悪い交差点等には道路反射鏡の整備を行います。

また、既設の道路反射鏡で雨・風等により視認性の悪くなったものは、

随時交換修理をしていきます。

町内における危険箇所には赤色回転灯やスポットフラッシュ等を整備し、ドライバーへの注意喚起を促します。

#### ② 防護柵及び道路照明灯の整備

歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため、防護柵及び道路照明灯・防犯灯等の安全施設を整備します。

#### ③ カラー舗装等による道路の整備

路側帯や交差点へカラー舗装を実施することにより、走行速度の抑制を図ります。

#### ④ 道路環境の整備

車両の通行上、視界の妨げになる空き家等の樹木については、所有者へ連絡するなどして早期に解決を図り、円滑な道路交通を確保します。

#### ⑤ 交通安全立看板の設置

事故が多発する箇所や安全を促す必要がある箇所に、交通安全立看板を設置していきます。

### (4) 総合的な駐車対策の推進（環境防災課）

#### ① 秩序ある駐車場の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、関係機関との連携を図り、幹線道路・商店街道路等において、正しい駐車方法等の啓発に努めます。

#### ② 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

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、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。

### (5) 災害発生時における交通規制等（建設課、環境防災課）

#### ① 災害発生時における交通規制

大規模な災害発生時は、交通の混乱が予想されることから、これらを防止するために次のような迅速かつ的確な交通規制を行います。

(ア) 災害の状況、規模、発生地区の交通事情を把握し、それに応じた車両通行禁止等の必要な交通規制の要請

(イ) 迅速な迂回路の表示と広報

(ウ) 道路交通に関する情報の表示と広報

#### ② 災害に備えた道路の整備

豪雨、豪雪、地震、洪水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を確保します。

### ③ 積雪寒冷地等地域に応じた安全確保

冬期の安全な道路環境を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を図ります。

## 4 車両の安全性の確保

### (1) 不正改造車の排除（環境防災課）

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するために、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、街頭指導を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

### (2) 先端技術の活用推進（環境防災課）

運転者の不注意による交通事故や高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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導入を推進していきます。

### (3) 自転車の安全性の確保（教育課、環境防災課）

自転車の安全を図るため、自転車利用者に対して、規格・基準に適合した自転車利用を呼びかけ、安全意識及び点検整備の徹底を図るとともに、児童生徒が利用する自転車の点検整備について、関係団体の積極的な協力を求めます。

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ます。

## 5 道路交通秩序の維持

### (1) 暴走族追放気運の高揚（社会教育課、環境防災課）

暴走族追放気運を高揚させるため、関係団体との連携を強化して、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、暴走族問題と青少年の非行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り青少年の健全育成を推進します。

### (2) 暴走行為をさせないための環境づくり（社会教育課、環境防災課）

暴走族及びこれに伴う群集の集合場所として利用されやすい施設の管

理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設管理・改善等の環境づくりを推進します。

## 6 救助・救急業務体制の整備

### (1) 集団救助・救急業務体制の整備（環境防災課）

集団救助・救急事故の際には、酒田地区消防組合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、他の消防機関における広域応援体制を推進します。

### (2) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（環境防災課）

交通事故による負傷者の救命率を向上させるためには、事故現場に居合わせた関係者等による、負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当が必要なことから、心肺蘇生に関する応急手当講習会等を開催し、応急手当の知識・実技の普及を図るとともに、関係機関と連携し、広報活動を積極的に推進します。

## 7 交通事故被害者等支援の推進

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、交通事故に係わる知識、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の充実を図ります。

### (1) 無保険(無共済)車両対策の徹底と任意の自動車保険の充実

(環境防災課)

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で周知します。

また、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は、交通事故被害者の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済に資するよう、その普及に努めます。

### (2) 交通災害共済への加入の促進（環境防災課）

山形県市町村交通災害共済への加入の促進を図るとともに、交通安全意識の高揚に努めます。

### (3) 交通事故相談所の活用（環境防災課）

県の交通事故相談所における交通事故相談活動の周知を図り、交通事故による賠償問題や示談等、広く相談の機会を提供します。

また、社会福祉協議会の心配ごと相談への紹介を行います。

## 第2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目標

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、県内では、平成22年以降1～4件、死傷者数は0～4人で推移しています。

踏切事故の減少は、踏切道の改良や安全対策を積極的に推進したことによるものと考えられますが、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の3割を占めている現状にあります。

引き続き、踏切道の構造の改良、踏切保安設備の整備、その他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を積極的に推進し、踏切事故件数ゼロを目標とします。

### 第2章 踏切道の安全対策

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、踏切道の安全通行や鉄道防止事故に関する知識を広く一般に普及する必要があります。

運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切故障時における非常ボタンの操作等の周知徹底を図るため、交通安全県民運動等の機会をとらえてポスターの掲示、チラシの配布等による広報活動を積極的に推進します。