

第 1 1 次

金山町交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

金 山 町

はじめに

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、山形県及び市町村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、時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、安全で安心して暮らせる金山町」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条の規定に基づき、山形県第11次交通安全計画（令和3年度～7年度）により令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、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、これを強力に実施すると同時に、その推進にあたっては、町民の十分な理解を求めるとともに、町民の積極的な協力と参加を得ることにより、その効果を一層高めるよう努める必要があります。

なお、今次計画が終了した令和7年度以降に係る本計画についても、新たな国の交通安全基本計画及びこれを受けた山形県交通安全計画に沿って策定すべきものです。

しかしながら、国又は県の計画策定期間が金山町交通安全計画の策定に影響を与えることにより、次期の計画策定までに空白期間が生じることも考えられるため、この合は新たな金山町交通安全計画が策定されるまでの期間は、今次計画に準拠した目標のもとに交通安全施策を進めるものとします。

目 次

| | |
|------------------------------------|----|
| 計画の基本的な考え方 | 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 |
| 2 第1次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 | 5 |
| 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 町民一人ひとりの意識改革 | 6 |
| 第2節 道路交通安全対策の重点事項 | 7 |
| 1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進 | 7 |
| 2 交差点での交通事故防止対策の推進 | 7 |
| 3 生活道路、幹線道路における交通事故防止対策の推進 | 8 |
| 4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進 | 8 |
| 5 衝突時の被害軽減対策の推進 | 8 |
| 第3節 道路交通安全のための施策の展開 | 9 |
| 1 交通安全思想の普及徹底 | 9 |
| 2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 10 |
| 3 効果的な交通安全教育の推進 | 13 |
| 4 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 14 |
| 5 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進 | 15 |
| 6 飲酒運転の撲滅 | 15 |
| 7 自転車の安全で適正な利用の推進 | 16 |
| 第4節 道路交通環境の整備 | 17 |
| 1 生活道路・通学路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備 | 17 |
| 2 交通安全施設等の整備促進 | 18 |
| 3 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備 | 19 |
| 4 その他の道路交通環境の整備 | 20 |
| 第5節 救助・救急活動の充実 | 21 |
| 1 救助・救急体制の整備 | 21 |
| 2 救急関係機関の協力関係の確保等 | 21 |
| 第6節 交通事故被害者対策の推進 | 22 |
| 1 交通事故相談活動の推進 | 22 |
| 2 交通災害共済の加入促進 | 22 |
| 第7節 道路交通事故原因の調査と分析の充実 | 23 |

計画の基本的な考え方

1 交通事故のない社会をめざして

我が国は、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、町民の「安全と安心」を確保していくことが極めて重要です。特に、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、安全で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。

特に、交通事故による被害者は、災害や犯罪等の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、安全で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み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、さら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、関係機関と連携して金山町の実態に即した交通安全対策を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

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、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。

4 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画においては、このような観点から、①交通社会を構成する人、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、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、かつ、これを町民の理解と協力の下、強力に推進します。

第一に、人に係る安全対策としては、交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化要請等を図り、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、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。

第二に、交通機関に係る安全対策としては、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、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的役割や特性を考慮しつつ、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。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、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。

第1章 道路交通安全の目標等

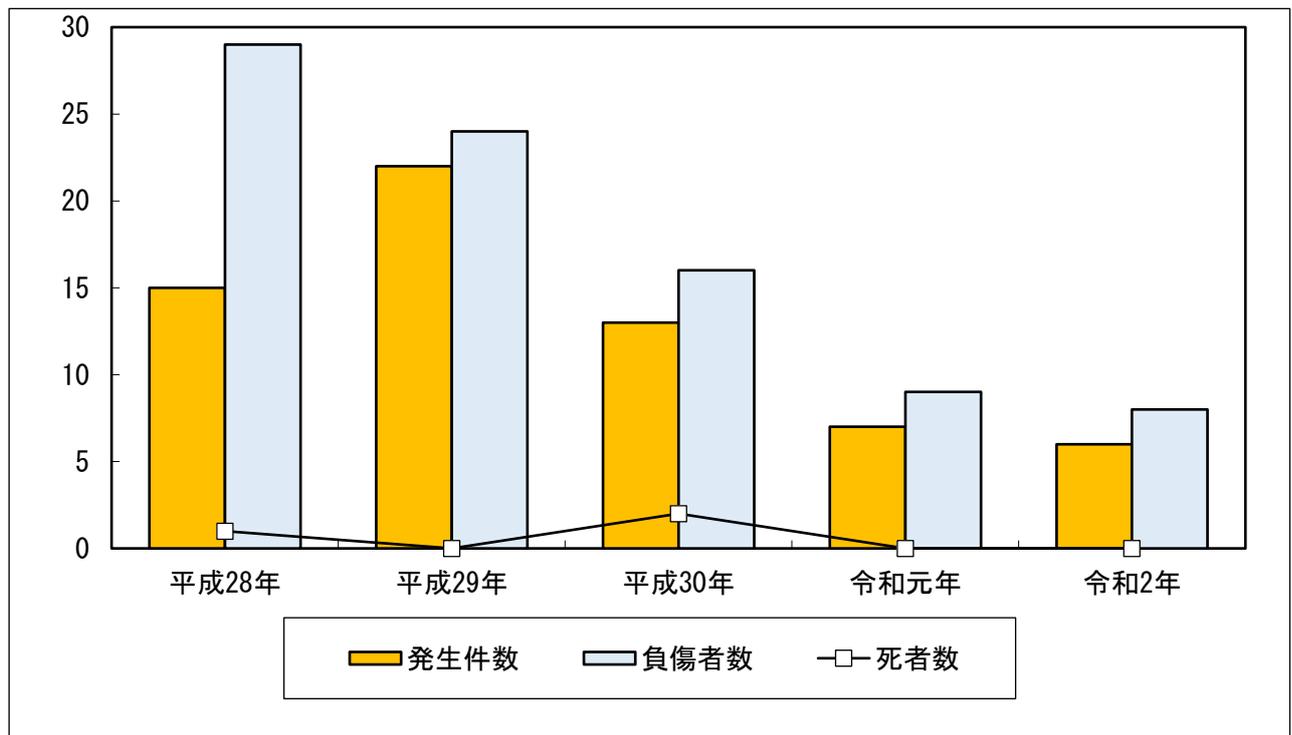
1 道路交通事故の現状等

平成28年度から令和2年度までを目途とした第10次交通安全計画では、毎年の交通事故発生件数12件未満、死者数0人、負傷者数16人未満を目指して施策を展開してきたところであり、計画期間内の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のようになっています。

- ① 第9次交通安全計画期間内との比較では、発生件数が63件で14件減、死亡者が3名で1名減、負傷者が86人で13人減となっています。
- ② 国道・県道等の幹線道路での事故が全体の57.2%を占めています。

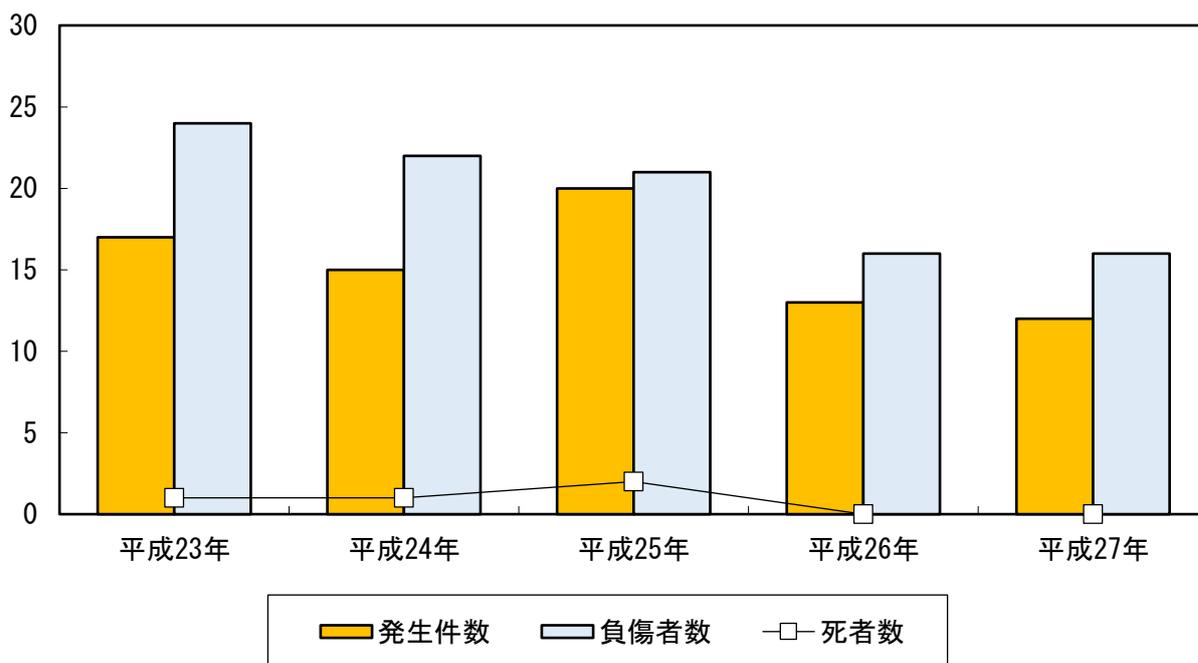
金山町の交通事故発生件数（平成28年～令和2年）第10次交通安全計画期間

| 区 分 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 平成31年 (令和元年) | 令和2年 | 計 | 平 均 |
|------|-------|-------|-------|-----------------|------|----|------|
| 発生件数 | 15 | 22 | 13 | 7 | 6 | 63 | 12.6 |
| 負傷者数 | 29 | 24 | 16 | 9 | 8 | 86 | 17.2 |
| 死者数 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0.6 |



金山町の過去の交通事故発生件数（平成23年～平成27年）第9次交通安全計画期間

| 区 分 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 計 | 平 均 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|----|------|
| 発生件数 | 17 | 15 | 20 | 13 | 12 | 77 | 15.4 |
| 負傷者数 | 24 | 22 | 21 | 16 | 16 | 99 | 19.8 |
| 死者数 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 4 | 0.8 |



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を限りなくゼロに近づけ、安全・安心な金山町を達成することが究極の目標ですが、本計画の計画期間内である、令和7年度までに、毎年の交通事故発生件数6件未満、死者数0人、負傷者数8人未満を目指します。

そのため、関係機関、団体と連携を密にし、町民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進します。

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。

また、対策の実施に当たっては、目標を設定して、その実施後においては効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

併せて、町民参加型社会の進展、高齢化、国際化、情報化等の社会情勢の変化に対応した施策の展開を図るとともに、高齢者、障がいのある方、交通事故被害者等の視点にも十分配慮することとします。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、円滑な交通の流れの確保を目指し、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行っていくものとするほか、防災の観点にも適切な配慮を行うこととします。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、救助・救急体制の整備、被害者対策の推進等の各般の交通安全対策を充実し、関係機関・団体の緊密な連携の下に、総合的かつ計画的に推進することとします。

特に、次の重点施策及び新規施策を強力に推進していきます。

1 高齢者及び子どもの安全確保

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、地域の状況に敵った自動運転サービス等の活用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、安心して子どもを産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、キッズゾーンの設定や、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はか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。

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、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」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

町民一人ひとりが交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない金山町を目指し、「交通事故は起こさない、交通事故に遭わない」という意識を再確認することが求められています。

このため、地域社会や関係団体の意向を交通安全の施策に十分反映させたり、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かか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をして、より多くの町民の意識を高揚していくことが大切です。

第2節 道路交通安全対策の重点事項

第10次金山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5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

本町の高齢化率は、37.0%（令和2年国勢調査）で、県平均（33.8%）全国平均（28.6%）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。

また、県内で令和2年中における高齢者の死者数は19人（前年比マイナス3人）で全体の63.3%を占めていますが、このうち、歩行中及び自転車乗車中の死者は、14人（前年比+1）で高齢者の全死者の73.7%を占めています。

今後、さら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。

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、交通ルールの遵守、交通事故防止の声かけ及び夜光反射材「命のバンド」の着用推進に努め、交通安全意識の普及促進に努めます。

(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、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、県内では、第10次期間中に2人が交通事故で死亡しています。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つ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。

2 交差点での交通事故防止対策の推進

交通事故の中で、最も高い比率を占めているのが交差点での事故です。

交差点での交通事故の主な原因は、脇見・考え事・動静不注視などの前方不注意など人的要因によるものです。これらは、運転行為への危険性の認識の甘さや他車（者）に対する思いやり不足など、交通安全意識全般の低下として考えられます。

この対策としては、思いやり運転の推進や規範意識の高揚を図ること、そして安全施設を整備するなど、関係機関・警察と強く連携して効果的な対策を推進します。

3 生活道路、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交通事故の発生割合が大きい生活道路では、県公安委員会や道路管理者と連携して地域の実情を踏まえた交通安全施設の設置など総合的な交通事故対策に取り組みます。

また、交通事故の多くが国道、県道等の幹線道路で発生しており、一時不停止、前方不注意によるものが多いことから、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い、標識の設置やカラー舗装などの対策を行い再発防止に努めます。

さらに、主寝坂道路から高速で通行してきた車両が一般国道に進入後も同じ速度で通行することや、国道13号の速度規制が緩和されたためスピードアップによる重大事故が発生することが懸念されます。

そのため、交通実態や道路環境等に適した交通規制の点検や、ドライブマナー啓発活動さらには、道路沿線住民の交通安全教育などを積極的に実施し、幹線道路での交通事故防止対策を推進します。

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

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、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、着用を促進します。

このため、県、警察及び関係機関・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。障がいのある児童、生徒等に対しては、特別支援学校等において、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り組み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、国、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。

三世代同居率の高い本町では、子ども、父母及び祖父母の世代間交流によって各世代が交通安全について互いに注意を呼び掛け合うことや家庭内での話し合い等により、効果的な交通安全教育・普及啓発活動を推進します。

さらに、高齢者のみの世帯に対しては、交通安全母の会などが地域の関係機関・団体と連携して、効果的な交通安全教育、普及啓発活動を支援するシステムづくりに努めます。

2 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。

認定こども園においては、「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実施します。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の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。

また、かもしかクラブの組織の充実を図るとともに、交通安全母の会の活動を支援する環境の醸成に努めます。

県及び関係機関・団体が、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、認定こども園において行われる交通安全活動の活性化を図るとともに、講師の派遣等を通して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、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。

さらに、交通ボランティアによる幼児に対する通園児や園外活動時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

(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。

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。

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、自転車の安全な利用等を含め、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、交通安全教室の推進、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、関係機関・団体等は、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。

特に、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とるなど、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。

また、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り組みを推進します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

(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、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。

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、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、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り組みを推進します。

(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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、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更に理解を深めるとともに、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。

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。

高等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、交通安全教室の推進、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施します。

生徒の通学に際しての自転車使用状況や各種運転免許証の取得状況等、学校における交通安全指導の実施状況について調査研究を行い、今後の交通安全教育を充実させます。

さらに、関係機関・団体等は、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、指導者の派遣や情報の提供等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。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、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交通事故の悲惨さ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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

また、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、指導車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。

さらに、公民館等の社会教育施設を活用し、社会人を対象とした社会教育施設が主管する学級・講座や町や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、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

(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。

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。

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。

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、交通安全ボランティア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。

家族による高齢者の交通安全を願う取り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。

(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。

3 効果的な交通安全教育の推進

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図るため、県、町、警察、学校及び関係民間団体等が連携を図り、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。また、学校・子ども会・町内会及び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。

各種交通安全教育の実施時には、模擬信号機、衝突実験用ダミー人形等を活用し、より実践的な交通安全教育を推進します。

4 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町民運動の推進

町と町民がそれぞれの活力を発揮し協働しながら、快適に生活できるまちづくり、地域の安全・安心を確保するため良好な社会の実現、そして安全確保の教訓や知識を未来に継承していくものとした「金山町安全で安心して生活できる元気なまちづくり条例」の理念に基づき、町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及及び浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、町民自身による道路交通環境改善に向けた取り組みを推進するため、関係機関・団体等が相互に連携して交通安全運動を組織的、継続的及び効果的に展開します。

また、春・秋の交通安全県民運動を中心に、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。

さらに、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、毎月15日を「安全推進の日」として交通安全意識高揚のための各種活動を行います。

(2) 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。

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。

(3) 交通の安全に関する広報の推進

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、町行政情報放送の活用を図るとともに、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。

(4) 反射材の普及、貼付活動の推進

反射材は、夜間における歩行者、自転車の視認性を高める効果が大きいことから、反射材の有効性に関する知識の普及啓発に努めるとともに、反射材「命のバンド」等の普及活動を行い、特に、高齢者に対して着用の推進を強化します。

(5) 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、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。

(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を認識し、事故防止に関する意識の啓発を図ることができるよう、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自己多発地点等に関する情報を提供します。

5 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、地域住民に留まらず、金山町を訪れ、関りを有する通勤・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。

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、交通安全総点検や交通パトロールなど各地域の住民が積極的に参加できるような仕組みづくりを推進します。

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、研修修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。

認知機能低下が疑われる高齢者への見守りや免許返納の促し等を交番や地域包括支援センターと連絡しながら行います。

6 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。

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。

特に、本町では飲酒運転撲滅のために全戸署名活動や「私は宣言します 飲酒運転は絶対しません、させません」のワッペン着用、「私たちの地区から飲酒運転者を出しません」の地区宣言、「私の家庭では飲酒運転者を出しません させません」看板の回覧など多様な活動を行ってきたところであり、今後とも交通安全運動の重点運動として取り組みます。

7 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、「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共架を図ります。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。

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。

第4節 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事故抑制効果が確認されています。

歩行者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。

道路交通環境の整備については、国道及び県道から地区内道路に至るまで、適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を推進し、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、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や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、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成を推進します。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を減少させることを目的とし事故が多発している箇所、道路交通環境が良好でない箇所を重点的に実施していきます。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、身近な道路の交通安全対策の立案には地域住民等の主体的な参加を促します。

1 生活道路・通学路等における「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

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制対策を、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対策を選択し、実施します。

このほか、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、地区内、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な所において、冬期バリアフリー対策としての歩道除雪等の充実や排雪作業を推進します。

(2) 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人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、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の整備を推進しま

す。併せて、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進します。

積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、地区内、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な所において、冬期バリアフリー対策としての歩道等の除雪や排雪作業の推進にあわせ、流雪溝等の整備を推進します。

(3) 通学路等における交通安全対策の推進

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、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り組み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、認定こども園等の対象施設、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、認定こども園に通う児童、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、路肩のカラー舗装、押ボタン式信号機、横断歩道等の拡充の対策を推進します。

(4) 幹線道路における交通安全対策の推進

交通安全を確保するため高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に交通機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進します。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の整備と利用促進を図ります。

2 交通安全施設等の整備促進

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、通過交通の抑制・排除等の面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び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、自転車利用環境の整備、歩行者、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発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。

(3) 災害発生等に備えた安全の確保

地震、豪雨、豪雪等による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。

災害発生時において地域の孤立等を避けるための生命線となる道路の整備や道路の防災対策、緊急輸送道路を中心とした橋梁等の耐震補強、雪崩・地吹雪対策を実施します。

また、災害発生時の停電により信号機や街路灯等が消灯することがあり、交差点等での交通事故の危険性が高くなります。このため車両の交通規制や歩行者の通行のあり方及び停電対策等について関係機関と連携してその対応にあたります。

(4) 積雪寒冷地域に対応した安全の確保

積雪寒冷特別地域である本町においては、冬期の安全な移動を確保するため、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、交差点等における除雪の強化、堆雪幅、流雪溝、防雪柵、雪崩防止施設、チェーン着脱場等の確保を図ります。

また、雪崩や道路への屋根雪等の落雪に注意するよう、通行者や建物の所有者に注意を促していきます。

(5) 事故多発地点対策の推進

- ① 自動車交通の安全と円滑性を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について詳細な事故分析を行い、これに基づいた交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備を重点的に実施します。

また、道路の構造等に応じて、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、道路標示、区画線等の交通安全施設等の整備を推進します。

- ② 交通安全施設等の整備後は、その効果を評価し、対策効果が不十分な箇所においては、事故発生要因の分析・対策立案段階に立ち返り、追加的な対策を講ずるものとします。

また、効果的な事故削減対策のノウハウを整理・蓄積し、これを適切に活用することにより、幅広く交通事故の削減を図ります。

- ③ 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を要望していきます。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように高度化を推進します。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感应化や閑散時押ボタン化を要望していきます。

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標示の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進します。

さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標識等の設置による夜間事故対策を推進します。

(6) 円滑・快適で安全な道路交通の確保

交通安全施設の整備面では、危険箇所での警戒標識やガードレール等の設置、主要道路との接続部については、交差点協議による案内標識や各種標識及び道路照明灯の設置の充実を図り、安全な道路交通の確保に努め、地域生活に密着した施設となるよう整備します。

また、道路維持による交通安全施設の機能保持に努めます。

3 地域住民等と一体となった安全な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ため、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」では現場を確認しながら実施していきます。

また、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、安全で良好なコミュニティの形

成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と町民の連携による交通安全対策を推進します。

4 その他の道路交通環境の整備

(1) 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、発生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に努めます。

(2) 道路使用及び占用の適正化等

① 道路の使用及び占用の抑制

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、原則として抑制する方針の下に適正な運用を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導を強化します。

② 不法占有物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、強力な指導取締りを要請し、その排除を行うとともに、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ます。

(3) 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、又は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制限又は禁止を行います。

第5節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動は年々増加しており、事故の種類及び内容も複雑化かつ多様化しています。そのため、これらの状況に対応できる救助・救急体制の整備・拡充を推進します。

そして、これらの救助・救急体制を確立するために、消防機関及び医療機関との緊密な連絡協力関係を構築していきます。

また、交通事故による負傷者の搬送途上又は救急現場における応急処置、救急医療等の充実を図る観点から、救助及び救急の一手段として山形県ドクターヘリを利用した救急業務の実施を推進します。

さらに、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（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 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受入れ連絡体制の明確化を図ります。

第6節 交通事故被害者対策の推進

交通事故による被害者は、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。

交通事故被害者等は、精神的にも大きな負担を抱えている上、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。

また、交通事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

1 交通事故相談活動の推進

交通事故相談活動を充実するため、県が設置する交通事故相談所と連携のもと、広報紙などの活用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。

また、警察や地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として、交通事故に関する相談、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務を広報しながら相談の機会を提供します。

2 交通災害共済の加入促進

住民の生活の安定と福祉の増進を目的に設立された山形県市町村交通災害共済組合が行う交通災害共済制度の加入促進を図ることにより、交通事故被害者等の救済を図ります。

第7節 道路交通事故原因の調査と分析の充実

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。