



第 1 1 次

河 北 町 交 通 安 全 計 画 (令和 3 年度～令和 7 年度) (案)

河 北 町
河北町交通安全対策会議

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、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。これに基づき本町においては、交通安全計画を10次にわたって策定し、国、県、他市町村及び関係機関・団体と協力し、交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本町の交通事故件数は減少傾向となっております。

これは、町及び関係機関・団体のみならず町民一人一人の努力の成果であると考えております。

しかしながら、平成28年1月から令和2年12月の5年間における負傷者数は年平均80人、死亡事故も2件発生するなど、更に事故件数を減少することが求められております。

言うまでもなく、交通事故の防止は、町、国、県、その他市町村及び関係機関・団体はもちろん、町民一人一人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・安心な河北町を目指して、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目標を定めたものであります。

この交通安全計画に基づき、町及び関係機関・団体においては、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、これを強力に実施することとします。

交通安全対策基本法（昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号）
（抜粋）

（目的）

第 1 条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（交通安全基本計画の作成及び公表等）

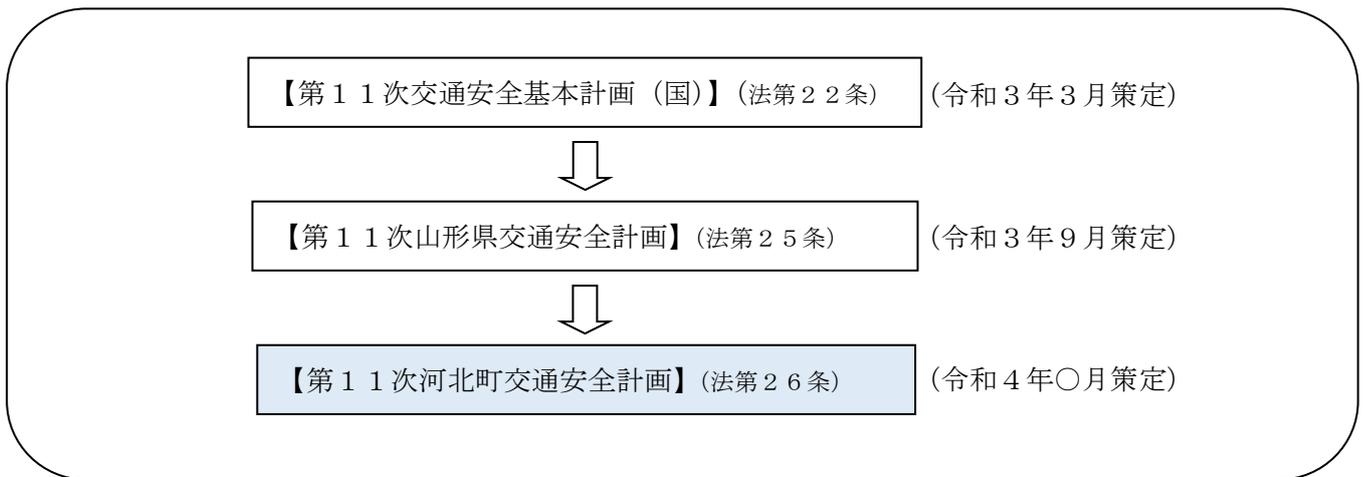
第 2 2 条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

（都道府県交通安全計画等）

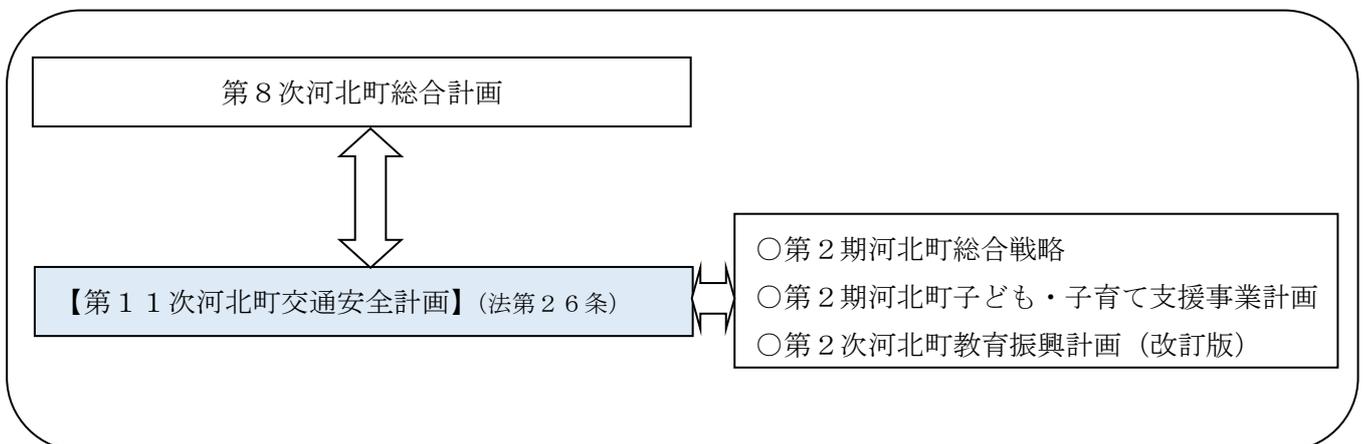
第 2 5 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

（市町村交通安全計画等）

第 2 6 条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。



町の計画の位置づけ



目 次

国・県計画に基づく本町の基本理念	1
第1章 交通安全の目標等	5
1 第10次河北町交通安全計画の検証	5
(1) 交通事故のすう勢等	5
(2) 交通事故の特徴	7
(3) 交通事故の検証	7
(4) 交通事故の課題	8
2 第11次河北町交通安全計画における目標	8
第2章 交通安全の対策	9
第1節 今後の交通安全対策を考える視点	9
1 交通事故による被害を減らすために重点的に考える視点	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用と遵法意識の向上	10
(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保	11
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重要な視点	11
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	11
第2節 交通安全対策の重点事項	12
1 高齢者及び子どもを事故から守る交通安全対策の推進	12
(1) 高齢者の交通安全対策の推進	12
(2) 子どもの交通安全対策の推進	12
2 幹線道路及び交差点での交通事故防止対策の推進	13
3 高齢ドライバー及び青年ドライバー対策の推進	13
(1) 高齢ドライバー対策の推進	13
(2) 青年ドライバー対策の推進	14
4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	14
5 衝突時の被害軽減対策の推進	14

第3節	交通安全のための施策の展開	1 5
1	交通安全思想の普及徹底	1 5
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 6
(2)	効果的な交通安全教育の推進	1 9
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	2 0
(4)	地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	2 2
(5)	飲酒運転の撲滅	2 2
(6)	自転車の安全で適正な利用促進	2 3
2	自動車の安全運転の確保	2 4
(1)	運転者教育等の充実	2 4
(2)	高齢運転者対策の充実	2 4
(3)	シートベルト、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	2 4
3	道路交通環境の整備	2 4
(1)	幹線道路における交通事故防止対策の推進	2 4
(2)	生活道路等における「人優先」の安全な歩行空間の整備	2 5
(3)	交通安全施設等の整備促進	2 5
(4)	地域ぐるみの道路交通環境の点検	2 5
(5)	災害発生に備えた道路交通環境の整備	2 5
4	車両の安全性の確保	2 6
5	救助・救急活動の充実	2 6
6	交通事故被害者等支援の推進	2 6

国・県計画に基づく本町の基本理念

【 交通事故のない社会を目指して 】

我が国では、少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来等、これまでに経験したことがない大きな転換期を迎えています。このような大きな社会環境の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、町民の安全な地域づくりを推進していくことが重要です。

その際、交通事故による被害者数は災害や犯罪等の発生によるものと比べても圧倒的に多いことを踏まえると、交通安全の確保も安全な地域づくりの実現を図っていくうえで重要な要素です。

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、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から、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、国、県、その他市町村及び関係機関等と連携して力強く推進していかねばなりません。

【 人優先の交通安全思想 】

安全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す。

本町においては、「人優先」の交通安全思想を基本とした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外出し移動できる交通社会の構築 】

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外出し移動することができ、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

本町の基本理念に基づき、本計画期間内（令和3年度～令和7年度）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、交通事故の分析や政策評価を実現させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、町民の理解と協力の下、強力に推進します。

(1) 人間に係る安全対策

車両等を安全に運転するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化を図り、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一人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にかんがみ、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、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機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持す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します。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策、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こと等により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実します。

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 先端技術の積極的活用

先端技術が急速に進展する中で安全な交通社会を構築していくためには、情報通信技術（ICT）の活用等を積極的に進めることが必要です。そのため、交通安全の確保に資する先端技術や情報活用を促進するとともに、あらゆる知見を動員して、新たな技術の研究開発にも取り組み、また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

3 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、負傷者の治療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）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充実に努めます。

4 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、県、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、町及び県の行う交通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み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

5 効果的・効率的な対策の実施

交通安全に関する施策は、多方面にわたっていますが、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要であり、交通事情等の変化に弾力的に対応するとともに、その効果等を勘案しながら適切な施策を選択し、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れながら、地震等に対する防災の観点にも配慮します。

6 計画期間内において特に注視すべき事項

(1) 交通安全関係団体による活動

これまでの交通安全施策において重要な位置づけとなっている老人クラブ及び交通安全母の会等の会員数は減少傾向にあり、交通安全活動を継続していくための対策を早急に講じる必要があります。

(2) 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、治安等、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。

第1章 交通安全の目標等

1 第10次河北町交通安全計画の検証

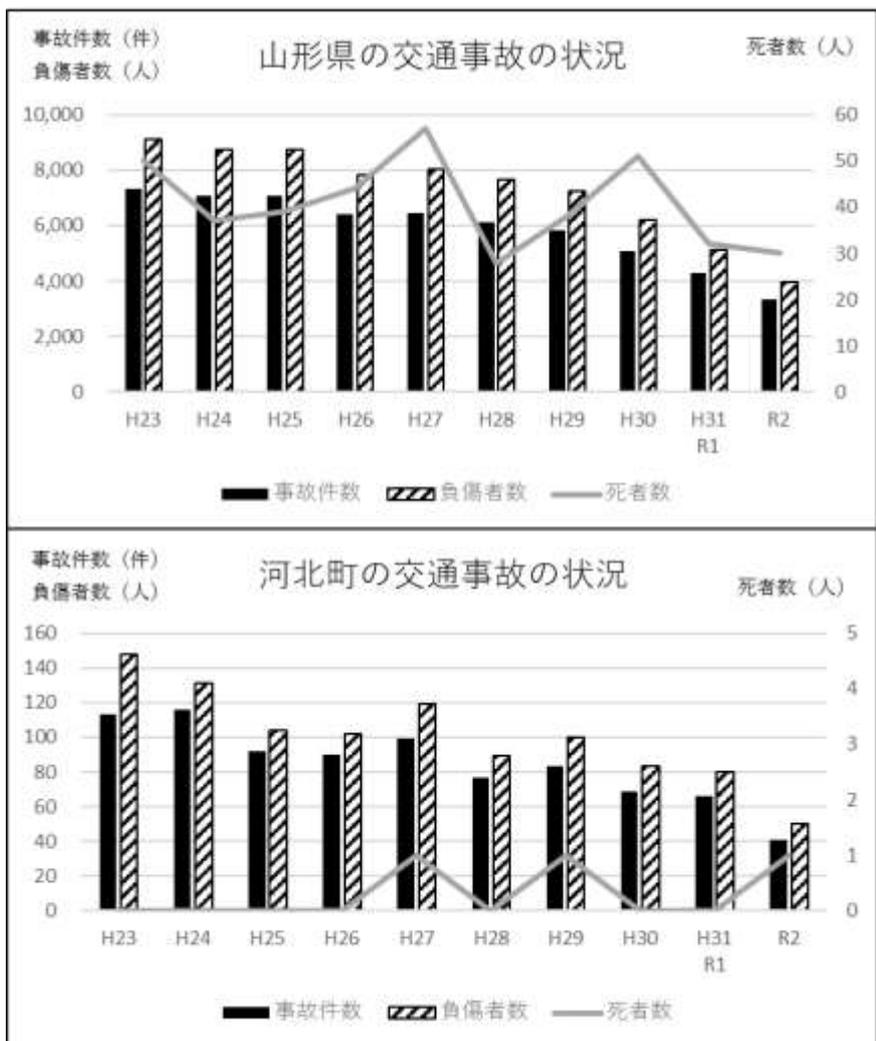
第10次河北町交通安全計画の目標

- ・ 計画期間死者数 **ゼロ**
- ・ 計画期間中の年間負傷者数 **100人以下**
- ※最終年（令和2年）の年間負傷者数 **90人以下**

(1) 交通事故のすう勢等

本町の交通事故における死亡事故は、昭和63年から平成10年まで毎年発生していましたが、平成22年4月から平成27年5月までの長期にわたり死亡事故はなく、平成27年5月、平成29年4月、令和2年4月に1件ずつ発生しております。

一方、交通事故の発生件数については、平成13年の148件を最高に、令和2年は41件であり、交通事故の負傷者数は平成17年の186人を最高に令和2年は50人でありました。



第7次交通安全計画期間

		H13	H14	H15	H16	H17	年平均
山形県	事故件数 (件)	8,546	9,134	9,368	9,348	9,542	9,188
	負傷者数 (人)	10,779	11,616	11,813	11,874	12,090	11,634
	死者数 (人)	86	88	75	77	82	81.6
河北町	事故件数 (件)	148	128	135	144	128	137
	負傷者数 (人)	184	174	170	181	186	179
	死者数 (人)	2	0	0	2	0	0.8

第8次交通安全計画期間

		H18	H19	H20	H21	H22	年平均
山形県	事故件数 (件)	8,858	8,412	7,832	7,593	7,393	8,018
	負傷者数 (人)	11,159	10,786	9,915	9,590	9,343	10,159
	死者数 (人)	57	76	48	50	51	56.4
河北町	事故件数 (件)	145	113	110	96	110	115
	負傷者数 (人)	183	156	141	112	135	145
	死者数 (人)	0	1	0	1	1	0.6

第9次交通安全計画期間

		H23	H24	H25	H26	H27	年平均
山形県	事故件数 (件)	7,308	7,084	7,082	6,426	6,446	6,869
	負傷者数 (人)	9,108	8,753	8,752	7,811	8,037	8,492
	死者数 (人)	50	37	39	44	57	45.4
河北町	事故件数 (件)	113	116	92	90	99	102
	負傷者数 (人)	148	131	104	102	119	121
	死者数 (人)	0	0	0	0	1	0.2

第10次交通安全計画期間

		H28	H29	H30	R1	R2	年平均
山形県	事故件数 (件)	6,136	5,816	5,097	4,292	3,328	4,934
	負傷者数 (人)	7,670	7,244	6,199	5,135	3,975	6,045
	うち重傷者数 (人)	605	537	478	465	362	489
	死者数(人)	28	38	51	32	30	35.8
河北町	事故件数 (件)	77	83	69	66	41	67
	負傷者数 (人)	89	100	83	80	50	80
	うち重傷者数 (人)	6	9	8	9	8	8
	死者数(人)	0	1	0	0	1	0.4

参考：交通年鑑（ただし、負傷者数及び重傷者数は警察署からの聴き取り）

(2) 交通事故の特徴

- ① 追突、出会い頭の事故が多い。
- ② 事故件数は年々減少しているが、通勤・通学時間帯等の午前中（6:00～11:59）の事故、さらに、薄暮時（15:00～17:59）における事故の割合が高い。
- ③ ドライバーの前方不注意による事故が多い。
- ④ 道路横断中の事故が多い。
- ⑤ 高齢者が犠牲となる事故が多い。この背景として、「高齢者人口の割合の増加」や「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る。

(3) 交通事故の検証

町の1,000人当たりの事故発生件数、負傷者数ともに減少

事故件数 平成28年：4.00件 令和2年：2.28件

負傷者数 平成28年：4.62人 令和2年：2.78人

人口1,000人あたりの事故発生件数・負傷者数の状況

		H28	H29	H30	R1	R2
山形県	事故件数 (件)	5.52	5.29	4.69	3.99	3.12
	負傷者数 (人)	6.91	6.59	5.70	4.78	3.73
	人口(人)	1,110,646	1,099,162	1,087,591	1,074,523	1,065,980
河北町	事故件数 (件)	4.00	4.37	3.70	3.59	2.28
	負傷者数 (人)	4.62	5.27	4.45	4.35	2.78
	人口(人)	19,251	18,975	18,651	18,377	17,998

参考：山形県の人口…山形県の人口と世帯数（推計）各年12月末日現在
 河北町の人口…住民基本台帳データ 各年12月末日現在

(4) 交通事故の課題

これまでの施策として進めてきた、交通安全対策により、事故件数が減少しており成果が出ていますが、依然として死亡事故や重大事故が発生しており、継続的な取り組みが必要と考えられます。特に、高齢者や子ども等の交通弱者が交通事故の犠牲者となることを防ぐための取り組みが重要と考えられます。

①計画期間中の死者数 **ゼロ**

②計画期間中の年間重傷者数 **4人以下**

③計画期間中の年間交通事故発生件数（人身事故） **50件以下**

・①～③はいずれも各年1月から12月までの件数とする。

第2章 交通安全の対策

第1節 今後の交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による負傷者数、死者数が減少していることから、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柔軟に対応し、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、実効性のある新たな対策を推進していく必要があります。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に考える視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

県における高齢者の交通事故死者数が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、高齢者が安全に外出し、移動できる交通社会の構築が必要です。

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等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策も重要となります。

また、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、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、横断歩道の設置と適切な管理、歩道の整備、冬期間の交差点の見通し確保等による安全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、地域の交通実態に応じた交通安全教育等の対策を講じていきます。

(2) 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用と遵法意識の向上

安全な社会の実現を図るためには、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、安全な歩行空間の確保を積極的に進める等、歩行者の安全確保を図る対策を推進していくことが必要です。

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等、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、手を上げる等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等、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ことが必要です。

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ことが必要です。

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等、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ことが必要です。

(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等、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ことが必要です。このためには、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、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、町においては重要な課題となります。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重要な視点

(1) 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ることができましたが、前方不注意等の安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多い状況です。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、発生地域、場所、形態等を詳細な交通事故の情報に基づき分析し、町民に対し効果的な情報発信を行っていきます。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全な交通社会の実現に向けた取り組みを具体化することが急がれる中で、町、関係団体及び住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策等に取り組んでいくことが一層重要となります。このため、地域の実情に詳しい関係者の知見を地域の取組みに活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態等事故特性に応じた対策を実施していくため、交通事故情報の提供に努めます。また、地域住民に対し、交通安全対策により一層関心を持ってもらい、当該地域における安全な交通社会の構築について、自らの問題として積極的に参加してもらおう等、町民主体の交通安全意識の向上を図っていきます。

第2節 交通安全対策の重点事項

これまでに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 高齢者及び子どもを事故から守る交通安全対策の推進

(1) 高齢者の交通安全対策の推進

令和3年4月1日における町の高齢化率は37.2%で、全国平均(28.8%)を大幅に上回っています。

また、山形県においては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、平成28年1月から令和2年12月の5年間、町内で発生した交通死亡事故2件のうち、2件とも高齢者が犠牲となっています。

今後、更なる高齢化の一層の進展を考えると、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いえます。

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、大型スーパー、病院等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向上に努めます。

(2) 子どもの交通安全対策の推進

山形県の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、第10次期間中には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、自ら危険に気づく能力を身につけ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ます。

2 幹線道路及び交差点での交通事故防止対策の推進

過去5年間（平成28年～令和2年）に町で発生した交通事故のうち、幹線道路（国道、県道）における交通事故発生件数は199件で、交通事故全体（336件）の59%を占めています。

具体的な交通事故防止対策としては、運転者の注意喚起を図るとともに、県、他市町村、警察、関係機関・団体等と連携しながら早急に必要な安全施設の整備等の要望等を行い、交通の安全を確保して再発防止に努めます。

また、交通事故の中でも高い比率を占めている交差点の事故防止対策として、交通安全意識を高めるための啓発活動の推進や、危険箇所の点検等を行って交通事故防止に努めます。

さらに、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 高齢ドライバー及び青年ドライバー対策の推進

(1) 高齢ドライバー対策の推進

山形県の過去5年間（平成28年～令和2年）における65歳以上の高齢ドライバー（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です。

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ことが必要です。

そのため、具体的な事件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ます。

併せて、運転に自信がなくなったり、家族から「運転が心配」等と言われたりしている高齢者の方へ、安全運転を支援するサポカー^{※1}、サポカーS^{※2}及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の周知や、高齢者運転免許自主返納支援事業による運転免許の自主返納の推進とともに、地域交通の確保に取り組みます。

※1 「セーフティ・サポートカー」のこと。衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車

※2 「セーフティ・サポートカーS」のこと。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

(2) 青年ドライバー対策の推進

山形県の過去5年間（平成28年～令和2年）における16歳以上29歳以下の青年ドライバー（第1当事者）による死亡事故は、全体の15.6%を占め、青年ドライバーによる発生件数は、青年ドライバーの減少と比例して年々減少傾向です。

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・実践型の交通安全教育を推進します。

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等、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等による参加・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

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、山形県では、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。

このような実態を踏まえ、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、サポカーの普及促進を啓発します。

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 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2つの視点と5つの重点事項を踏まえ、以下の6つの柱を中心とした施策を展開します。

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て、生涯にわたる学習を促進して町民一人一人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、交通事故の加害者にも被害者にもならない意識を育てることも重要です。

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、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等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に取り組みます。

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入れるとともに、教材の充実を図り、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します。

交通安全教育・普及啓発活動については、町、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれ特性を生かし、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促します。

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、保護者の各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。

(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な基本的技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア 幼稚園及び認定こども園における交通安全教育の推進

幼稚園及び認定こども園においては、幼稚園・こども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・団体と連携を図りながら、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の利用や親子での実習等、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・団体は、幼児の心身の発達や交通状況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等、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、幼稚園・こども園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、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等（ヘルメットの着用を含む）、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。

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、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

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、小学生の交通安全に関する教室等を実施することにより、小学生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等、家庭や地域における小学生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等、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 中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

中学生及び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、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。

さらに、高校生に対する交通安全教育は、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等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も目標とします。

ア 中学校及び高等学校における交通安全教育の推進

中学校及び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、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

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等、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 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 免許取得後の運転者教育の推進

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能、特に、危険予測・回避能力の向上、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、民間の交通安全教育施設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。

イ 事業所における安全管理の推進

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管理の活性化に努めます。

ウ 公民館等を活用した活動の推進

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・団体等による活動を促進します。

⑤ 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、高齢者が安全に外出できる交通社会を構築するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、地域ぐるみで高齢者を見守り、気配りする意識を高めます。

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、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、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、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、保護者の各世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進します。

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。

⑥ 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等して、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。

⑦ 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、その操作の簡便さ等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。

⑧ 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への理解等、効果的な交通安全教育に努めます。

(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、講師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。

① 交通安全教育を推進するための指導者の育成

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実施するため、町、県、警察、学校及び関係民間団体等が連携を図り、交通安全指導者の育成・教材等の充実に努めます。

② 交通安全教育の推進

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に、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・団体等と連携した交通安全運動の推進

河北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を始めとした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実効ある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等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

山形県では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、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交通安全を呼びかける街頭指導を推進します。

ウ 交通安全町民大会の開催

交通安全河北町民大会を開催し、交通安全功労者の顕彰及び講演等を通じ、交通安全の重要性を町民に発信するとともに、町民総参加による交通安全活動を推進します。

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・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等、効果的な運動を推進します。

イ 広報媒体の積極的活用

町民一人一人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 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、交通安全教育の推進に努めます。

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、手を上げる等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等、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山形県の着用率は、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、町、警察、交通安全協会等の関係機関・団体等が連携し、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%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、交通安全運動等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の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安全運転義務違反等による事故実態・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 ドライブレコーダー等の普及促進

交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器について普及促進します。

(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、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、住民の参加・協働を積極的に進めながら、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 子どもと高齢者の交通事故防止対策推進のための組織等の設置促進

町内の各地域において、特に、子どもと高齢者の交通事故防止の観点から、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検、町交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組みに地域住民等の意見を積極的にフィードバックし、安全で良好なコミュニティ形成を進めます。

その際、地域の交通安全関係機関・団体は、当該地域に根ざした活動方法等の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等、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。

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びかけ運動の促進

民生委員児童委員等の日々の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ます。

ウ 各世代交流型交通安全教育の促進

高齢者、子ども及び保護者の各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。

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。

(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、関係機関・団体等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を行い、規範意識の高揚を図るとともに、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整備に努めます。

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、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等、地域、職域等における飲酒運転撲滅に向けた取組みを更に促進します。

※ 「自動車仲間や知人と飲食店等へ行く場合、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が自動車の運転をして仲間等を送り届ける。」というもので、「乗るなら飲むな、飲むなら乗るな」を実践する、飲酒した人にハンドルを握らせない運動

(6) 自転車の安全で適正な利用促進

① 自転車の安全で適正な利用促進

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、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ことが必要です。

自転車乗車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）の活用等により、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。

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、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児2人を同乗させる場合において安全性に優れた幼児2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。

③ 自転車保険加入促進

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。

2 自動車の安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

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等の充実に努めます。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導及びその他広報啓発等により、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者、障がい者及び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。

(2) 高齢運転者対策の充実

今後大幅に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、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るとともに、取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

また、安全運転を支援するサポカー、サポカーS及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の周知に努め、さらに、運転免許証自主返納者の町営路線バス利用への支援等、認知症の高齢ドライバーも含めた対策について、関係機関と連携して推進します。

(3) シートベルト、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

シートベルト、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行います。

3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関と連携し、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多発地点等で一定の事故抑止効果が確認されていますが、自動車と比較して弱い立場にある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します。

(1) 幹線道路における交通事故防止対策の推進

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、速度規制及び交通規制について見直しを行い、公安委員会及び道路管理者と連携し、安全で円滑な道路環境の整備を推進します。

(2) 生活道路等における「人優先」の安全な歩行空間の整備

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等、「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構築します。高齢者や障がい者等含め全ての人が安全に参加し活動できる社会を実現するため、バリアフリーを取り入れた歩道等の整備を推進します。また、小学生や中学生等が利用する通学路の整備及び関係機関等への要望を推進します。

さらに、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・充実等の取組みを継続するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、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。

(3) 交通安全施設等の整備促進

交通安全施設等総点検等により、信号機、横断歩道等の設置が必要と判断した箇所については、県公安委員会に要望します。

また、交通事故の危険性がある交差点・カーブ区間に対し、ドット線（路側線に点線を付け、優先路線を分かりやすく指示するもの）、イメージハンプ（舗装の色や材料を一部分だけ変え、凹凸があるように見せかけ、ドライバーに注意をうながし、自動車の速度を落とさせる貼付式路面標示）、グリーンベルト（歩道が整備されていない道路の路側帯を緑色に着色して、車のドライバーに路側帯であることを視覚的に認識させるもの）等の設置を推進します。

(4) 地域ぐるみの道路交通環境の点検

安全な道路交通環境の点検に当たっては、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、町民の意見を参考とし、町、河北交番、町交通安全協会等が協力し実施している交通安全施設等総点検を推進します。

(5) 災害発生に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の自然災害発生時においても安全な道路交通を確保するため、道路の安全性に関する点検を常実施し、点検結果に基づき計画的に道路構造物の補強等により耐震性等自然災害に強い施設の整備を推進します。

4 車両の安全性の確保

自動車を使用される段階においては、自動車の走行及び時間の経過に伴い、磨耗・劣化する部品や、走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなります。また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。自動車使用者に対し、保守管理の徹底を促し各車両の安全性の確保を図ります。

また、自転車の利用者に対しては、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける意識の向上に努めます。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。

5 救助・救急活動の充実

救急隊員が到着するまでの間、現場に居合わせた町民が、負傷者に対して迅速かつ適切な応急手当が行われるよう、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた、応急手当の知識・技術の普及のため、各関係機関と連携し講習会等の開催を推進します。

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等、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の下、交通事故被害者等のための施策について、国・県及びその他の関係団体と連携しながら推進します。

また、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窓口の情報について、日ごろから周知に努める等、被害者支援を積極的に推進します。

河北町交通安全対策会議条例

(趣旨)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、河北町交通安全対策会議（以下「会議」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 河北町交通安全計画を作成し、及びその実施を推進する。
- (2) 前号に掲げるもののほか町の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関し審議し、及びその施策の実施を推進する。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、町長をもつて充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げるものをもつて充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから町長が委嘱するもの2名以内
 - (2) 山形県の部内の職員のうちから町長が委嘱するもの2名以内
 - (3) 寒河江警察署の警察官のうちから町長が委嘱するもの2名以内
 - (4) 部内の職員のうちから町長が指名する者7名以内
 - (5) 河北町の教育長
 - (6) 河北町の消防団長

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議する必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、日本道路公団、その他の陸上交通に関する業務を営む公共的機関の職員のうちから町長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(幹事)

第5条 会議に幹事10名以内を置くことができる。

- 2 幹事は、町の職員のうちから町長が指名する。

3 幹事は、会議の所掌事務について会長、委員、特別委員を補佐する。

(庶務)

第6条 会議の庶務は、総務課において処理する。

(議事等)

第7条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和49年条例第22号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和60年条例第48号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成8年条例第5号)

この条例は、公布の日から施行し、平成8年4月1日から適用する。

附 則 (平成9年条例第40号抄)

(施行期日)

1 この条例は、平成10年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年3月15日条例第4号)

この条例は、令和3年4月1日から施行する。