
第 11 次
高 畠 町 交 通 安 全 計 画
(令和3年度～令和7年度)

『“交通事故のない”まちを目指して』

高畠町交通安全対策会議

交通事故のない高島町を目指して

我が国では、モータリゼーションの急激な進行に対して、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、県や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、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。



本町の交通事故による年間の死者数は、昭和47年の9人をピークにその後は減少傾向に転じ、事故発生件数も減少傾向にあります。これは、市町村、県及び関係機関・団体のみならず地域住民がこぞって長年にわたり努力してきた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。

交通事故の防止は、市町村、県及び関係機関・団体はもちろん、地域住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、高島町では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まほろばの里たかはた」を目指した交通安全計画を策定し、これに基づいて諸政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をまとめたものであります。

本町では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た交通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。

令和4年3月

高島町交通安全対策会議会

会長 高島町長 寒河江 信

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故の現状等	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通事故の特徴	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	5
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	6
第2節 道路交通安全対策の重点事項	6
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	6
2 運転者対策の推進	7
3 生活道路及び幹線道路における交通事故防止対策の推進	7
4 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	7
5 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	9
(2) 効果的な交通安全教育の推進	11
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	13
(5) 飲酒運転の撲滅	14
(6) 自転車の安全で適正な利用の促進	14
2 道路交通環境の整備	15
(1) 生活道路における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	15
(2) 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
3 自転車の安全性の確保	16
4 救助・救急活動の充実	16
5 交通事故被害者等支援の推進	16
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	16
(2) 損害賠償の請求についての援助等	17
6 踏切道における交通の安全	17

計画の基本理念

【 交通事故のない安全・安心なまちを目指して 】

高畠町は、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新たな時代を迎えています。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、地域住民と連携し、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が災害や犯罪等他の危険によるものと比べて圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、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。

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。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きます。

【 「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、交通弱者といわれる高齢者・障がい者・子ども等の安全を確保することが大切です。そのためには、国・県や町が実施する交通安全施策は当然のことながら、地域ぐるみで交通弱者を交通事故から守る仕組みを構築していくことが重要です。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。

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、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。

【 高齢化が進行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、高齢化の進行に伴い、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、安心して外出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。

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

高畠町内の交通事故による年間の死者数は、昭和47年の9人をピークに、平成30年には2人、令和元年は1人、令和2年は1人と減少傾向となっています。発生件数も平成30年に93件だったものが、令和元年は63件、令和2年は55件と減少し負傷者数も減少傾向にあります。

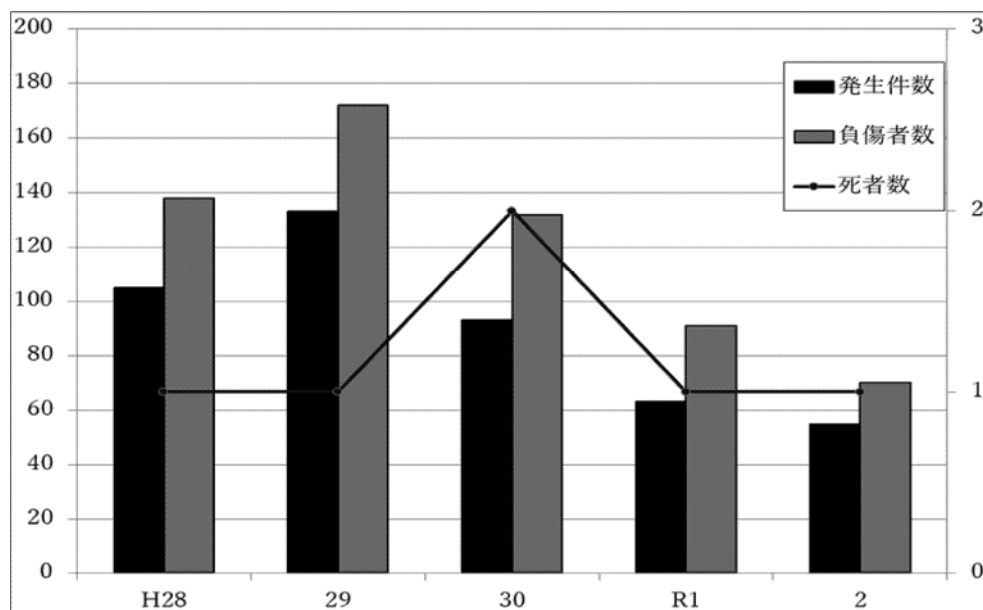
交通事故発生状況（過去5年間）

（単位：件・人）

	発生件数	死者数	負傷者数
平成28年	105	1	138
平成29年	133	1	172
平成30年	93	2	132
令和元年	63	1	91
令和2年	55	1	70
計	449	6	603
平成23~27年累計	698	7	875
平成18~22年累計	784	8	1021

交通事故のすう勢（過去5年間）

（単位：件・人）



(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年から令和2年）の町内の交通死亡事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い。
- ② 国道・県道等幹線道路での発生が多い。
- ③ 青年ドライバーが第1当事者である事故が多い。
- 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。
- ⑤ 夕方から夜間にかけて（16：00～20：00）の事故が多い。
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故が多い。

交通死亡事故の概要（過去5年間）

発生日	時刻	道路	概要
H28. 1. 1	午後5時55分頃	竹森地内 国道	普通乗用自動車が出発地点を直進中、進路左前方にいた歩行者に衝突。70歳男性が死亡。
H29. 4. 18	午後7時12分頃	糠野目地内 国道	普通乗用自動車が出発地点を直進中、右から左に道路を横断していた歩行者と衝突。道路横断中の68歳男性が死亡。
H30. 1. 15	午前7時23分頃	二井宿地内 国道	軽貨物自動車が出発地点を進行中、トンネル内で対向車線に進出し、対向してきた中型貨物自動車と衝突。軽貨物自動車の62歳男性が死亡。
H30. 12. 20	午前9時19分頃	相森地内 主要地方道	普通貨物自動車が出発地点を進行中、進路左側の歩道に乗り上げ、歩道に設置された電柱に衝突。普通貨物自動車後部座席に同乗中の75歳女性が死亡。
R1. 10. 5	午後7時4分頃	一本柳地内 町道	普通乗用自動車が出発地点を進行中、進路上に倒れていた歩行者と衝突したもの。歩行者の64歳男性が死亡。
R2. 12. 28	午前5時13分頃	福沢地内 国道	軽乗用自動車が出発地点を進行中、同一方向に進行していた自転車に衝突したもの。自転車を運転していた74歳女性が死亡。

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・安心な高島町を達成することが究極の目標ですが、国や県の目標やこれまでの交通事故の傾向を勘案し、本計画の計画期間である令和7年までの累計死者数を5人以下とすること、累計負傷者数を572人以下（前5年間の5%減）にすることを目指します。



〈各関係機関・団体の協力のもと行った啓発活動の様子〉

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

山形県内における高齢者の交通事故死者数は、平成29年以降4年連続で全体の約6割を超えており、令和4年に「団塊の世代」が75歳以上に達し始め、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、デマンド交通を始め多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となります。

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違法意識の向上

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、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、運転者の違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」を推進し、全年齢層での交通安全教育を行う必要があります。

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。

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積極的に進める必要があります。

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など、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必要があります。

3 生活道路及び幹線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等の対策を講じるとともに、交通事故が多発する国道・県道の幹線道路における交通安全対策を一層推進する必要があり、地域住民の主体的な参加と取組が課題となります。

第2節 道路交通安全対策の重点事項

第10次高島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

高島町では、過去5年間（平成28年から令和2年まで）における交通事故死者の66.7%が高齢者で占められているほか、高齢の歩行者及び自転車利用者による交通死亡事故が全体の半数を占めています。

今後、高齢化の一層の進行を考えると、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・団体と連携し、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対策として、かもしかクラブの活動等を通じて子どもの興味・関心に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施していきます。

2 運転者対策の推進

山形県において、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、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必要があります。

そのため、具体的な事象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。

また、デマンド交通の利用促進等、運転免許証の自主返納をしやすい環境づくりを推進していきます。

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にあります。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、事業者対策を強化するとともに、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。

3 生活道路及び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死傷事故発生割合が高い生活道路では、地域の実情を踏まえた歩道整備等の交通事故対策に取り組みます。

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、前方不注意及び一時不停止等によるものが多いことから、交通事故が発生しやすい個所には、早急に道路の改良や安全施設の整備を関係機関に要望し、再発防止に努めます。

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の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の実験等による参加・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の推進に取り組みます。

5 衝突時の被害軽減対策の推進

山形県内の令和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、県、町、警察、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

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5つの重点事項を踏まえ、①交通安全思想の普及徹底、②道路交通環境の整備、③自転車の安全性の確保、④救助・救急活動の充実、⑤交通事故被害者等支援の推進、⑥踏切道における交通の安全の6つの柱により、交通安全対策の施策を展開します。

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、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、高齢社会が進行する中で、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。

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。

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。

交通安全教育・普及啓発活動については、県・町・警察・学校・交通安全協会・交通安全母の会・関係民間団体・地域社会及び家庭が互いに連携をとりながら、それぞれの特性を生かし、地域ぐるみの活動が推進されるよう促します。

(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 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園・保育園・認定こども園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。また、より効果的な交通安全教育とするため、紙芝居や視聴覚教材等を利用するなど分かりやすい指導に努めます。

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」の結成率の向上と活動の活性化を図るとともに、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・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の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、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。

また、町内6校の小学校において、交通安全専門指導員による交通教室を春に開催し、通学時の交通事故防止と交通指導には、交通指導員を配置し現地での指導に当たります。

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、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。

また、中学校と連携し、「自転車のマナーアップ」の呼びかけと交通教室の開催で交通安全教育の指導にあたります。

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、自転車の利用者及び二輪車の運転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。

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、社会人を対象とした学級・講座において交通安全の促進を図るとともに、交通安全協会や関係団体活動を通じ飲酒運転防止と安全運転の推進を図ります。

また、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

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。

また、高齢化の一層の進行に的確に対応し、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。

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢化の進行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・実践型の研修会を開催します。また、老人クラブ連合会、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、孫から祖父母へハートフルメールを送付し交通安全を呼びかけます。

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。

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した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、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講習会等への参加を促進します。

(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技能及び知識を習得し、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。

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、県・町・警察・学校及び関係民間団体等が連携を図り、交通安全教育指導者の育成を図ります。

現在、6名（高島1名、二井宿1名、屋代1名、糠野目3名）いる交通指導員の指導内容の充実を図るとともに、交通安全専門指導員の各種研修会等への積極的参加を促進し、指導内容の一層の充実に努めます。

② 交通安全教育の推進

ア 交通安全専門指導員の派遣

学校、子ども会、町内会、老人クラブ等での交通安全教室に交通安全専門指導員を派遣し、対象者にあわせた指導に努めます。また、県の交通安全専門指導員の派遣要請等も行い、より充実した交通安全教育を推進します。

イ 交通安全教育用補助機材等の貸出し

紙芝居・DVDやビデオソフトなど各種交通安全教育の実施時に貸出し、より実践的な交通安全教育を推進します。

(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

町交通安全対策協議会は本計画の実施主体となり、南陽地区交通安全協会や町交通安全母の会連合会等の各関係機関・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や「よく見て 確認 ゆとり行動」県民運動等などに取り組みます。また、各団体の自主性を重視した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県民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

山形県では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、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

年間の県民運動として、「運転者の交通ルール遵守」を重点とするほか、各年の重点項目に基づき、町民総ぐるみの運動を推進します。

エ 交通安全県民大会への参加

山形県交通安全県民大会への参加と、交通安全活動に功績のあった方を積極的に推薦し、交通安全ボランティア活動の一層の拡大に努めます。

オ 地域における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を町民一人ひとりまで浸透させるために地域と一体となった運動を展開し、功績のあった個人または団体には、高畠町交通安全対策協議会表彰要綱により表彰を行うことで地域における活動及び推進体制の強化を図ります。

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・団体等と連携し、交通安全運動出発式の開催や街頭啓発キャンペーン・交通安全キャラバンなど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、「広報たかはた」の積極的活用や車による町内広報等で日常生活に密着した広報を展開します。

特に、交通安全母の会や関係機関・団体及び町内各集落等の組織を通じ、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の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 交通関係機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

交通関係機関・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。

また、交通安全のルールとマナーの普及を図るため、報道機関の理解と協力を求めます。

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る必要があります。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、警察、交通安全協会などの関係機関・団体等と連携し、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、交通安全運動など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、交通情報板等を活用するなどして、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。

(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、町、警察、関係機関・団体等と住民が連携を密にし、それぞれの地域の実情に即した身近な活動と住民の参加・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

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、地域住民で子どもと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

各協力団体と連携し、地域における高齢者の参加・体験・実践型の交通教室を開催し、高齢者の自主的な交通安全活動を促進します。また、高齢者教室への参加者を増やすため、広

報活動等様々な方法でアプローチを行います。

(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。

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により規範意識の確立を図るとともに、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の整備に努めます。

令和4年10月から安全運転管理者選任事業所においてアルコールチェックが義務づけられることを踏まえ、町内事業所における飲酒運転撲滅に向けた取組を推進します。

また、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう関係機関・団体が連携した取組を推進します。

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、バス・トラック・タクシー等運行事業者、飲食店及び酒類販売業者など特定事業者等と連携した飲酒運転撲滅に向けた取組を促進します。

(6) 自転車の安全で適正な利用の促進

① 自転車の安全で適正な利用の促進

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、自転車は本来車両であることや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、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ます。

幼児・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

転車の灯火点灯の徹底と、「自転車のマナーアップ」運動等で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 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講じ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止効果が確認されています。

子どもを交通事故から守り、高齢者等が安全で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・幹線道路等の歩道を積極的に整備するなど、人優先の道路交通環境整備の推進を関係機関と共に実施します。

また、高規格幹線道路から地区内道路に至る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進め、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、車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等が分離された安全な道路交通環境の形成を推進します。

(1) 生活道路における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

① 歩道及び自歩道（自転車歩行者道）等の整備

高齢者及び障がい者が、安全で快適な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化を推進します。また、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自歩道（自転車歩行者道）等の整備の推進を関係機関に要望します。

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増大など、冬季特有障害に対し、JR高島駅周辺・中心市街地・通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な箇所において、歩道除雪等の充実を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

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組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、保育所等の対象施設、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、幼稚園、保育所等に通う児童、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、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(2) 災害に備えた道路交通環境の整備

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、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等を推進します。

(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 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、交通安全協会・道路管理者・小中学校や警察等の協力を得て町内の交通危険個所の点検を行い、危険個所の早急な改善に努めます。また、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及び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禁止又は制限を図るよう関係機関と連携を図ります。

また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため関係機関の連携強化を図ります。

② 子どもの遊び場等の確保

自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、子どもの遊び場として安心・安全に利用できる公園の整備を推進します。

3 自転車の安全性の確保

自転車利用の安全確保と事故防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、高畠町輪業組合の協力を得て点検活動を実施するなど、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成するとともに、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。

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。

4 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、高速道路を含めた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、救助・救急体制及び救急医療体制の整備に協力します。

5 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ます。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、事故に関する相談を受けられる機会を充実するなど被害者支援を積極的に推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、加入漏れによる無保険（無共済）車両を無くする

ため広報活動等を通じ周知します。

② 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

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（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者の救済に大きな役割を果たしていますが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて指導を行います。

③ 山形県市町村交通災害共済の取り組み

山形県市町村交通災害共済は、昭和44年4月に取り組みがなされ、令和3年で53年目となります。掛け金を出し合い、交通事故による怪我等に対し見舞金を支給する相互扶助制度です。交通事故被害者救済のため、今後も加入促進を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

町の広報等を積極的に活用し、交通事故当事者に対し交通事故相談活動の周知の徹底と、広く相談の機会を提供します。

また、交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター等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情報提供に努めます。

6 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、県内の踏切事故は平成28年度以降1件～2件、死傷者数は0～2人で推移しています。町内では平成28年以降、踏切道における人身事故は発生しておりません。踏切事故が長期的には減少しているのは、踏切道の改良等、安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者がでる可能性が高くなるなど、重大な結果をもたらすものです。踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、事故防止運動を積極的に推進し、踏切での交通事故ゼロを目指します。

高 島 町 内 の 踏 切

(単位：m)

路線名	踏切名称	延長	幅員	冬期通行
町道本町泉岡線	本町踏切	7.7	9.1	○
町道川南川原線	入生田踏切	10.5	1.8	×
町道石岡深沼線	第三津久茂踏切	10.2	3.0	×
町道中瀬川沼線	第一津久茂踏切	9.8	2.2	×
町道福沢露藤線	露藤踏切	10.9	3.1	×
町道夏茂高島線	中瀬踏切	8.5	8.5	○
町道山崎堰線	高島南踏切	6.5	7.0	○
県道糠野目亀岡線	糠野目踏切	12.0	11.0	○

道路交通安全

1. 計画の基本理念

- ◎交通事故のない安全・安心なまちを目指して
- ◎「人優先」の交通安全思想
- ◎高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築



2. 道路交通の安全についての目標

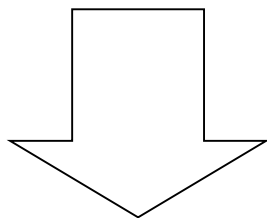
- ◎令和7年まで、累計死者数を5人以下とすること
- ◎累計負傷者数を572人以下（前5年間の5%減）にすること



3. 道路交通の安全についての対策

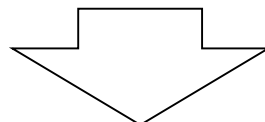
< 3つの視点 >

- 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 生活道路及び幹線道路における安全確保



< 5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 運転者対策の推進
- ③ 生活道路及び幹線道路における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 衝突時の被害軽減対策の推進



< 6つの柱 >

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 自転車の安全性の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 交通事故被害者等支援の推進
- ⑥ 踏切道における交通の安全