

ま え が き

我が国では、自動車交通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、山形県においては交通安全計画を策定し、県、市町村、交通関係機関・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、県内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人と、ピーク時の約14%まで減少させることができました。

一方、本町においては、県と同様に5年ごとに「三川町交通安全計画」の見直しを行い、それに基づいて交通安全に係る様々な施策を展開しております。

平成28年度から令和2年度までの第10次三川町交通安全計画期間においては、町内における交通死亡事故は4件（死者数4名）と、前5箇年比較で1件（1名）の増となりましたが、同期間における交通事故発生件数は年平均55.0件、負傷者数は年平均66.2名と減少する傾向にあり、特に直近2箇年においては減少傾向が顕著となっております。

しかしながら、本町を含め全国的にも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は後を絶たない状況にあります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、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・安心で住みよい三川町』を目指して、総合的な視点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。

第11次三川町交通安全計画は、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の大綱と数値目標を定めたものです。

この計画に基づき、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、これを強力に推進することとします。

本計画の概要

～本計画における基本理念と目標、目標達成のための対策～

《基本理念》 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・安心で住みよい三川町』を目指す。

《本計画の目標》

24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する**年間の死者数（30日以内死者数等含む）ゼロ**を目標とする。

《目標達成のための対策》

4つの視点重視

- ・高齢者及び子どもの安全確保
- ・歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ・幹線道路及び生活道路における安全確保
- ・地域が一体となった交通安全対策の推進

4つの重点事項

- ・高齢者の安全確保及び子どもの交通安全対策の推進
- ・運転者対策の推進
- ・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
- ・家庭、地域レベルでの交通安全意識向上対策の推進

目標達成のための施策

- ・交通安全思想の普及徹底
- ・安全運転の確保
- ・道路交通環境の確保
- ・交通事故被害者等支援の推進

第1章 交通安全の目標等

1 交通事故の現状等

(1) 交通事故の現状等

県内における交通事故による死傷者数は、昭和46年の204人をピークに、以後着実に減少し、平成28年には統計開始以降最も少ない28人を記録しており、ここ数年は年間30人程度で推移しています。また、発生件数及び負傷者数も減少傾向にあり、平成27年との比較ではいずれも5割程度まで減少しています。

本町においては、平成28年度から令和2年度までの第10次三川町交通安全計画（以下「第10次計画」という。）期間中、交通死亡事故4件、死者数4人となっており、第9次三川町交通安全計画前計画の期間（平成23年度から平成27年度）と比較して1件（1名）の増となった一方、発生件数、負傷者数は県の傾向と同様に半減となっています。

本町の道路交通を取り巻く環境は、国道7号三川バイパスの開通や大型商業施設の出店、新たな住宅地開発や企業誘致等によりこの20年で大きく変化しており、交通量の増加や道路の改良による車両速度の上昇など、交通安全を取り巻く環境は決して楽観できる状況にはありません。

特に今後は、さらなる高齢化の進展により高齢者が関連する交通事故の増加や、新たな住宅地の開発による交通量の増加が懸念される状況にあります。

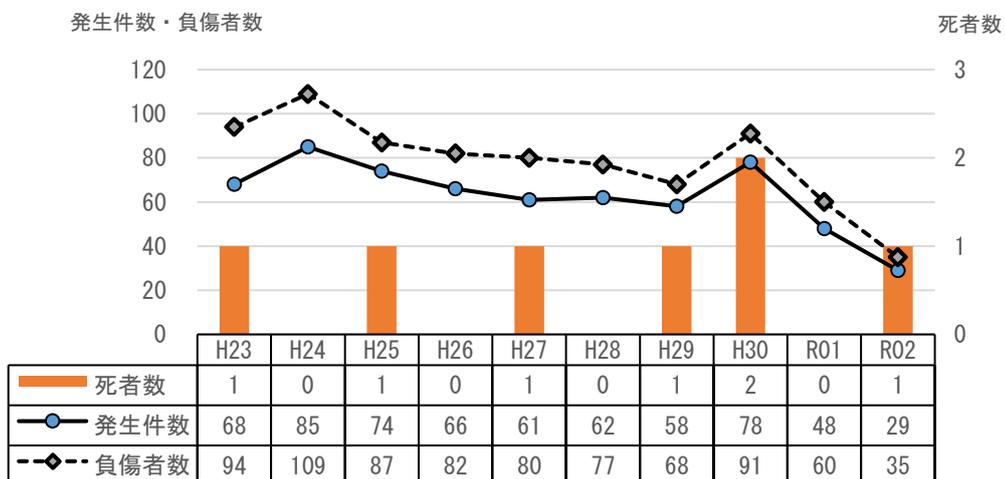
(2) 交通事故の特徴

第10次計画期間内における本町での死亡交通事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が半数を占めている（4件中2件）
- ② 発生箇所は交通量と必ずしも一致しない（4件中2件が町道）
- ③ 全件が前方不注意より発生している

県内での傾向と同じく高齢者が犠牲となる割合が高いほか、本町の特徴として一見見通しが良い箇所で前方不注意により死亡事故が発生していることがあげられます。

三川町における過去10年間における交通事故の状況



2 第1次交通安全計画における目標

第1次三川町交通安全計画（以下「本計画」という。）は、『交通事故のない、安全・安心で住みよい三川町』を達成することを基本理念に、計画期間を令和3年度から令和7年度までとして、期間内に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日以内死者数等含む）がゼロとなることを目標とします。**

第2章 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

交通事故件数、負傷者数がともに減少し、その傾向が顕著となっていることを考えると、これまでの第10次計画に基づき実施されてきた対策に一定の効果があつたものと考えられます。

このことを踏まえ、本計画についても従来の交通安全対策を基本としながら、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等に柔軟に対応し、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、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

〈重視すべき視点〉

1 高齢者及び子どもの安全確保

県内において、高齢者の交通事故死者数が平成29年以降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、本町においても高齢者が安全・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

そのため、高齢者については、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・普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生していることを踏まえ、運転支援機能をはじ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。

また、安心して子どもを生き育てることができる環境整備の一環として、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するとともに、幼少期から交通安全教育を展開していく必要があります。

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、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、道路横断に際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り、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自身が被害を受けるとともに、歩行者と衝突した場合には加害者となることから、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の対策が求められます。

自転車の安全利用を促進するためには、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に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など、自転車利用者をはじ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」という保護意識の定着を図る必要があります。

3 幹線道路及び生活道路における安全確保

国、県道等の幹線道路及び生活道路の安全確保については、学校、PTA、教育委員会等が連携し定期的に問題のある箇所を点検し関係機関へ改善を要望しており、これを継続していく必要があります。

また、町内会等を通じて寄せられる危険箇所等の改善要望についても、随時、関係機関と連携を密にしながら対応しているところです。

しかし一方で、交通量、道路形状、その他の理由により抜本的な改善が難しい場合については、関係機関、要望団体を含む関係団体等との共通認識の下、多角的な安全確保のための対策を展開していく必要があります。

4 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化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・安心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、関係団体及び住民の協働により地域に根ざした交通安全対策等を展開していくことが一層重要となります。

このため、町民一人ひとりが交通安全を自らの問題と捉え、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ことができるよう、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動等を通して、地域全体の交通安全意識を醸成していく必要があります。

第2節 道路交通安全対策の重点事項

県内における交通事故の特徴や第10次計画期間における取り組みの成果の特徴を踏まえ、次の4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

県内における高齢化率は、33.4%（「高齢社会白書」令和3年版）で全国平均（28.8%）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、令和2年中における県内の高齢者の死者数は19人（前年比-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%を占めております。

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です。

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、関係機関と連携し参加、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、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の普及促進に努め、高齢者自らが自分を守る意識と、各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) 子どもの交通安全対策の推進

県内における子どもの交通事故は、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、過去5年間（平成28年～令和2年）に2人が交通事故の犠牲となっています。

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、自ら危険に気付き、回避する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技能を育てます。

2 運転者対策の推進

県内における過去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%を占めており、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・実践型の交通安全教育を推進していきます。

また、安全運転を支援するサポカーの普及促進や、運転免許証の自主返納をしやすくする環境づくりとあわせ、町が実施している各種支援制度の周知についても推進していきます。

3 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、地域の実情を踏まえた車両速度の抑制、通行量の抑制や道路安全施設の整備等の面的かつ総合的な交通事故対策に取り組みます。

また、県公安委員会に対し、車両や歩行者の交通実態、道路環境等に適した交通規制の実施・見直し等を要請するなど、より安全な環境の整備に努めます。

さらに、関係機関と連携し交通事故が多発している交差点や区間を事故危険箇所として抽出し、交通事故危険マップ作成するなど、広報啓発に努めます。

4 家庭、地域レベルでの交通安全意識向上対策の推進

本町において飲酒運転の根絶は長年の悲願でしたが、かねてからの地道な啓発活動により、令和2年には飲酒運転ゼロを達成することができました。

これは、家庭、地域レベルで「飲酒運転は絶対にしない、させない」ための啓発活動を続けてきた成果であり、交通安全の実現には家庭、地域からの意識付けが必要不可欠であることを示しています。

今後も、町広報を活用した啓発や、関係機関・団体等からの協力を得ながら町が実施する行事等における啓発活動を継続的に展開するなど、さらなる交通安全意識の向上を図るための取り組みを推進していきます。

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、第1節の4つの視点と第2節の4つの重点事項を踏まえ、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 交通事故被害者等支援の推進 の4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、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・中学生に対しては、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。

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、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

(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。

保育園、幼稚園等においては、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のほか、園児と保護者が一緒に実習する機会を確保するなど、分かりやすく親しみやすい指導に努めます。

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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な登下校、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、通学バスの安全な利用、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。

また、町内会育成会が主体となって交通安全教室を開催し、地域内でも保護者と一緒に正しい交通ルールや交通マナーを学ぶ機会を確保することで、地域での交通安全を実践していきます。

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。

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、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、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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

○ 交通安全教育の推進

学校、町内会（育成会、老人クラブ等）、各種団体等で交通安全教室を実施する場合には、積極的に交通安全推進員を派遣します。この際、対象者に応じて県、警察等の関係機関に協力を要請し、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 交通安全運動の推進

県が期間を定めて行う県民運動や交通事故防止強化旬間にあわせ、交通安全運動を実施します。この運動については、各町内会へも協力を要請することとし、地域一体となった取り組みを推進します。

② 横断歩行者の安全確保

運転者に対して、横断歩道手前での原則義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識してもらうための取り組みを推進します。

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」を展開します。

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、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。

④ 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） 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、極めて悪質・危険な行為であり、犯罪です。

県では、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、行政機関・団体はもとより、県民総ぐるみで飲酒運転の根絶に取り組んできましたが、引き続き関係機関・団体が連携した取り組みを推進します。

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根絶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。

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し、地域、職域等における飲酒運転根絶に向けた取り組みをさらに促進します。

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ることから、運転者教育等の充実、特に、今後も増加が予想される高齢運転者に対する教育の充実を図ります。

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。

また、運転免許証自主返納制度の広報周知に努めるとともに、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図り、運転免許証を自主返納した者への支援に努めます。

3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、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、いずれにおいても一定の事故抑止効果があったものと考えられます。

しかし、歩行者や自転車乗用中の死傷事故が一定数発生していることを踏まえると、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。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・安心な人優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

4 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ることになります。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。

また、万一の備えのひとつの選択肢として、引き続き山形県交通災害共済が実施する見舞金制度を周知するとともに、加入促進を積極的に展開していきます。