

第 11 次

# 東根市交通安全計画

(令和4年度～令和8年度)

～交通事故“0（ゼロ）”の、安全・安心な東根市を目指して～

東根市交通安全対策会議



## ま え が き

車社会の急激な進展に対し、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、県及び本市においても交通安全計画をそれぞれ 10 次にわたって策定し、県、市及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を実施してきました。

その結果、県全体の交通事故死者数が昭和 46 年の 204 人をピークに減少傾向に転じ、本市の第 10 次東根市交通安全計画(以下、文中において、「第 10 次計画」といいます。)期間の平成 28 年から令和 3 年までの 6 年間における交通事故による死者数は 5 人で第 9 次東根市交通安全計画(以下、文中において、「第 9 次計画」といいます。)期間の 5 年間の死者数 8 人を下回って推移しております。

また、本市の第 10 次計画期間中の平成 28 年から令和 3 年までの年間交通事故発生件数は 300 件以下で推移し、令和元年以降は 100 件台まで減少させることができました。

しかしながら、近年は高齢者が交通事故の被害者となるばかりでなく、高齢ドライバーが加害者となるケースが増えるなど、依然として厳しい情勢にあります。

また、全国的には、高齢運転者による重大事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげ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。

本市は、国道 13 号・48 号・287 号が往来する交通の要衝にあり、東根大森工業団地等への通勤車両や集客力のある大型小売店等への市内外からの通行車両の増加に加え、道路整備事業や区画整理事業等による道路網の整備により、交通環境が著しく変化している現状にあります。「県内自治体の中で最も勢いがあるまち」と評される本市において、「自然と環境を未来につなぐ 安全・安心で快適なまち」の形成のため、交通安全の確保は益々重要性が高まっています。

東根市では「東根市交通安全条例」を平成 12 年に制定し、市民の安全かつ快適な住みよいまちづくりをめざしています。交通事故の防止は、県、市及び関係機関・団体はもちろん市民一人ひとりが交通事故の重大さを理解し、市民の協力によって取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもと「交通事故“0(ゼロ)”の、安全・安心な東根市」を目指し、安全施策を推進していかねばなりません。

この第 11 次東根市交通安全計画(以下、文中において、「本計画」といいます。)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 4 年度から 8 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。

# 目 次

○計画の基本理念	1
○計画の位置付け	3
○計画の期間	3
第1編 道路交通の安全	4
第1章 道路交通安全の目標等	5
1 道路交通事故の現状等	5
2 交通安全計画における目標	6
第2章 道路交通安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 高齢者及び子どもの安全確保	8
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	9
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
第2節 道路交通安全対策の重点事項	9
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	10
2 交差点での交通事故防止対策の推進	10
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	11
4 冬道及び夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	11
5 衝突時の被害軽減対策の推進	11
第3節 道路交通安全のための施策の展開	12
1 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	17
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(4) 地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	19
(5) 飲酒運転の撲滅	20
(6) 自転車の安全利用の推進	21
2 道路交通環境の整備	21
(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	22
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	22
(3) 交通安全施設等の整備促進	23
(4) 地域住民と一体となった道路交通環境の整備	23

(5) 効果的で重点的な事故対策の推進	23
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	24
3 車両の安全性の確保	24
4 道路交通秩序の維持	24
5 救急・救助活動の充実	24
(1) 救急・救助業務体制の整備	24
(2) 救急医療体制の充実	25
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	25
6 交通事故被害者等支援の推進	25
第2編 踏切道における交通の安全	26
第1章 踏切道における交通安全の目標等	26
1 踏切事故の状況	26
2 交通安全計画における目標	26
第2章 踏切道における交通安全についての対策	26

## ○計画の基本理念

### 【 交通事故“0（ゼロ）”を目指して 】

東根市では「市民の安全かつ快適な住みよいまちづくりに寄与する」ことを目的に平成 12 年に『東根市交通安全条例』を制定しました。この条例では、基本理念として「交通安全の確保は、市民生活の基本であり、行政による施策の推進及び市民の理解と協力によって維持されなければならない。」としています。そのために防犯や防災等の様々な取り組みが必要とされる中であって、交通安全の確保に向け、地域住民などと連携し、安全で安心して暮らせる地域づくりを推進していくことが重要であり、それは、第5次東根市総合計画に掲げる「自然と環境を未来につなぐ 安全・安心で快適なまち」を実現していくことにもつながります。

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・経済的な損失は甚大であり、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、市民及び関係機関等と連携して力強く推進していかなければなりません。

### 【 「人優先」の交通安全思想 】

一人ひとりの価値観が多様化し、また、年齢、性別、障がいの有無など、すべての人の多様性と個性が尊重される社会が求められる近年、安全・安心な地域づくり確保のためには、特に弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠であり、高齢者、子ども、障がい者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。そのためにも、国や県、市が実施する交通安全施策は当然のことながら、特に、高齢者や高齢者が生活する身近な地域において、交通弱者を交通事故から守る仕組みづくりを、地域ぐるみで構築していくことが重要であります。

安全・安心な社会を実現していくためにも、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる交通事故防止に向け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。

### 【 誰もが安心して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らず安全で安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

## 1 交通社会を構成する三要素施策推進にあたっての基本的な考え方

東根市では、本計画期間内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ずべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、交通社会を構成する『人』、車両等の『交通機関』、そして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、交通事故の原因の総合的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを市民の理解と協力のもと、推進していく必要があります。

特に、交通社会に参加する市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に鑑み、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。

また、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備など、「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。

## 2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### （1）人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

### （2）先進技術導入への対応

先進技術の導入に当たっては、人的要因（ヒューマンエラー）による事故の防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。

### （3）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、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、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。

### （4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の影響は、交通にも及び、様々な課題や制約が生じている中、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

## 3 横断的に重要な事項

### （1）救急・救助活動及び交通事故被害者等支援の充実

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、迅速な救急・救助活動の充実、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)の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図ることとします。

### （2）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、県、市、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、市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、地域が主体的に行う交通安全総点検及び特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の

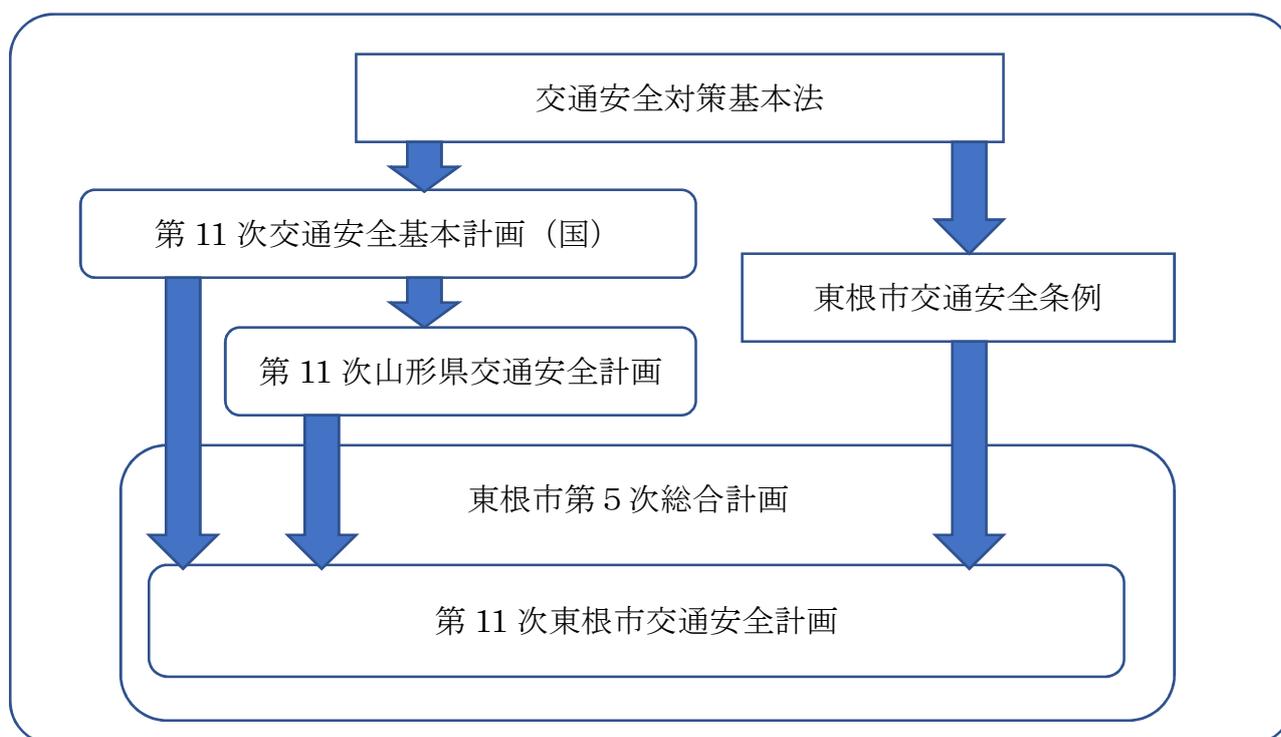
交通安全活動を推進します。

### (3) 公共交通機関における自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図ることが重要であり、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する必要があります。

## ○計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法（第 26 条第 1 項）及び東根市交通安全条例（第 5 条第 2 項第 1 号）の規定により、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、国作成の第 11 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月策定）及び山形県作成の第 11 次山形県交通安全計画（令和 3 年 9 月策定）に基づき、東根市交通安全対策会議が作成するものです。



## ○計画の期間

本計画の期間は、令和 4 年度から 8 年度までの 5 年間とします。

# 第1編 道路交通の安全

## 1. 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・安心な東根市を目指す。
- 交通事故の減少及び死者数の一層の減少に取り組むため、交通事故の原因究明に基づく安全対策及び地域における自発的な取り組みを行う。



## 2. 道路交通の安全についての目標

- 年間の24時間死者数を1人以下にする。(県計画24人以下)
- 令和8年までに年間重傷者数を12人以下にする。(県計画280人以下)  
※令和2年国勢調査の東根市の人口47,682人が山形県人口1,068,027人に占める割合(約4.46%)をベースに前次計画の実績を考慮して算出



## 3. 道路交通の安全についての対策

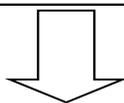
### 【4つの視点】

- 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
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 4 地域が一体となった交通安全対策の推進



### 【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 交差点での交通事故防止対策の推進
- 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 冬道及び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 車両の安全性の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救急・救助活動の充実
- 6 交通事故被害者等支援の推進

# 第1章 道路交通安全の目標等

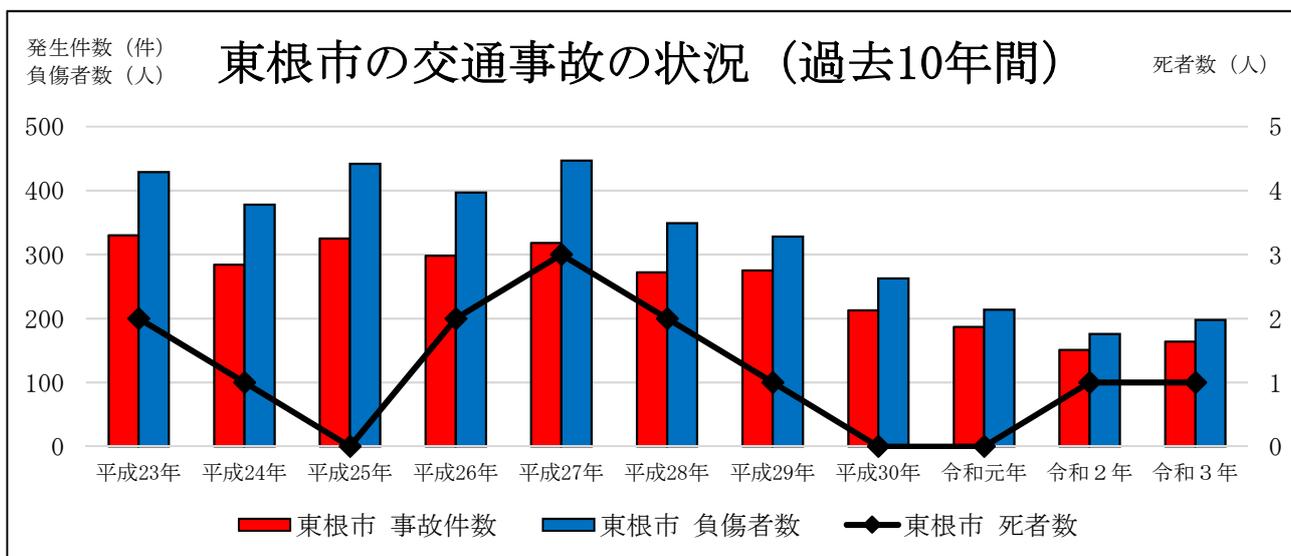
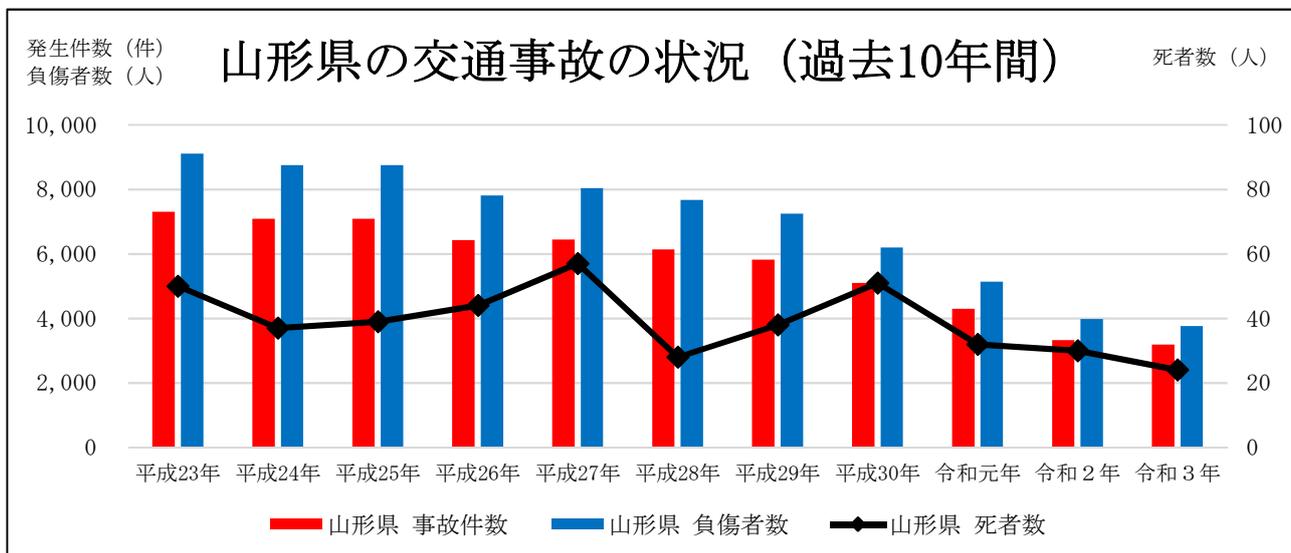
## 1 道路交通事故の現状等

### (1) 道路交通事故の現状

東根市内の交通事故は、昭和46年以降9次にわたる交通安全計画に基づき総合的な交通安全対策を推進した結果、昭和47年に過去最高の12人を数えた年間交通事故死者数は、平成元年以降、5人以下で推移しており、平成18年から平成27年までの10年間の年間交通事故死者数は3人以下となっております。

第10次計画では、年間死亡者数1.3人以下を目標として取り組んだ結果、平成28年は2人となっておりますが、平成29年1人、平成30年と令和元年0人、令和2年1人、令和3年1人と目標を達成しております。

また、第10次計画期間中の年間交通事故発生件数は、平成28年以降減少傾向にあり、令和3年には164件まで減少しております。さらに、年間死傷者数については、平成28年の351人から毎年減少し、令和3年は199人と、第10次計画目標値260人の約77%となっており、目標を達成しております。



## (2) 交通事故の特徴

第 10 次計画期間の交通事故の特徴は、次の通りです。

- ① 県内の交通事故の死亡者数に対する高齢者が占める割合が増加傾向にあり、全死者数の 6 割以上を占めています。

市内においては、6 年間で 5 人が死亡し、死者数は減少しており、その内、高齢者は 2 人・40% と高齢者の占める割合も減少し、第 9 次計画期間と比較すると改善しております。

また、東根市内で発生した死亡事故 5 件すべてが、市外・県外在住者が関連する事故となっております。

さらに、高齢ドライバー(第 1 次当事者)による交通事故発生件数は県、当市とも全発生件数の 2 割以上を占め、全事故に占める割合が増加しています。

- ② 市内での交通事故は、交差点での発生件数が第 10 次計画期間中、県の発生件数比率より高く、路線別発生件数では国道・県道での発生比率が県より高くなっております。

車両の主な事故原因別の発生件数の特徴は、前方不注意(わき見・漫然、ぼんやり)と安全不確認が多く、県の発生件数の比率より高くなっております。

- ③ 山形県においては、第 10 次計画時の交通事故発生件数は減少傾向にあり、死亡者数についても第 9 次計画時と比較して減少傾向にあります。東根市の交通事故発生件数については、第 9 次計画期間の平均発生件数 311 件と比較すると、第 10 次については平均 210 件、死者数においても第 10 次期間中に 1 人以下となり、減少傾向にあります。

これら交通事故の特徴については、県と多少の違いがみられます。

この背景には、

ア 幹線道路等の整備に伴う交通環境の変化による交通量の増加や道路事情への不慣れ等

イ 高齢人口の割合の増加

ウ 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ます。

## 2 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、『市民の安全かつ快適な住みよいまち』を達成することが目標ですが、具体的には本計画において、年間の 24 時間死者数を県目標の 24 人の 4.46% (令和 2 年国勢調査の東根市の人口 47,682 人が山形県人口 1,068,027 人に占める割合)、1 人以下とすることを目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、新たな指標として命に関わり優先度が高い重傷者数を目標値に設定することとし、令和 4 年の目標を 16 人以下とし、毎年 1 人ずつ減少させ、令和 8 年までに年間の重傷者数を 12 人(県目標 280 人の 4.46%)以下とすることを目指します。

【参考】これまでの実績

■ 第7次交通安全計画期間（平成13～17年度）

		平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
山形県	発生件数	8,546	9,134	9,368	9,348	9,542
	負傷者数	10,779	11,616	11,813	11,874	12,090
	死者数	86	88	75	77	82
東根市	発生件数	307	320	351	359	357
	負傷者数	389	436	471	481	455
	死者数	3	2	1	5	4

■ 第8次交通安全計画期間（平成18～22年度）

		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
山形県	発生件数	8,858	8,412	7,832	7,593	7,393
	負傷者数	11,159	10,786	9,915	9,590	9,343
	死者数	57	76	48	50	51
東根市	発生件数	331	332	329	288	306
	負傷者数	422	442	467	381	420
	死者数	1	2	3	4	4

■ 第9次交通安全計画期間（平成23～27年度）

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
山形県	発生件数	7,308	7,084	7,082	6,426	6,446
	負傷者数	9,108	8,753	8,752	7,811	8,037
	死者数	50	37	39	44	57
東根市	発生件数	330	284	325	298	318
	負傷者数	429	378	442	397	447
	死者数	2	1	0	2	3

■ 第10次交通安全計画期間（平成28～令和3年度）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
山形県	発生件数	6,136	5,816	5,097	4,292	3,328	3,184
	負傷者数	7,670	7,244	6,199	5,135	3,975	3,760
	死者数	28	38	51	32	30	24
東根市	発生件数	272	275	213	187	151	164
	負傷者数	349	328	263	214	176	198
	死者数	2	1	0	0	1	1

## 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

東根市では、近年交通事故による負傷者数、死者数が減少傾向にあることから、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、実際に発生した交通事故に関する情報を基に、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

高齢者が関係する交通事故が増加傾向にあり、近年、高齢運転者による重大事故が全国的に発生しており、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・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者が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が重要です。

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、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども、今後、重要となると考えられます。

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。全国的に通学中の子どもが犠牲となる事故が発生しており、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や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

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

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ける歩道の整備等、安全・安心な歩行空間の確保を進めるなど、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。

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、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、横断時に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、被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となることから、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(以下、「県自転車条例」という。)に基づき、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を熟知していないこともあり、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必要があります。

加えて、横断歩道等においては、「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ついては、県公安委員会や道路管理者等と連携した対策を推進するとともに、地域の実情を踏まえた道路及び歩道、車両速度の抑制や安全に通行するための道路交通環境の整備等のため、面的かつ総合的な交通事故対策に取り組めます。

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、発生件数が多い箇所については、国、県、警察、関係機関・団体等と連携した安全施設の整備や啓発活動を行い、交通の安全を確保して事故発生の防止に努めます。

### **4 地域が一体となった交通安全対策の推進**

市内においては、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、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、地域における行政、関係団体及び住民等の協働により地域に根差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、市民に交通安全対策に対して、より一層関心を持ってもらい、地域における安全・安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の交通安全意識の醸成とともに、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重要です。

## **第2節 道路交通安全対策の重点事項**

第 10 次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

高齢運転者が第一当事者となる交通事故が増加している現状の中、今後の高齢化の一層の進展を考えると、高齢者の交通安全対策は、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関係機関・団体等と連携し積極的に推進します。

さらに、高齢者の運転による交通事故防止を目的に、高齢者が運転免許証を自主的に返納した後の移動手段を一時的に確保する「東根市高齢者運転免許証自主返納者支援事業（運転リリーフ事業）」を平成 26 年度から実施しており、年々申請者が増加していることから、並行して推進していきます。

併せて、高齢者のタクシーの利用料金の一部を助成する「東根市高齢者社会参加促進事業（お出かけサポートタクシー事業）」を引き続き実施するとともに、市民バスやデマンド型タクシーなどの地域公共交通ネットワークの整備により、高齢者の社会参加と生活圏の拡大における安全な移動手段の確保を推進していきます。

また、関係機関・団体などと連携し、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るとともに、高齢者が利用する大型スーパーや病院等の施設、交通機関などにおける啓発を推進し、高齢者自らが自分を守る意識と、家庭や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

子どもを交通事故から守るためには、高齢者と同様、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ことが必要であることから、その発達に応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を実施し、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

東根市では、第 10 次計画期間の死亡事故は全て単路で発生しているものの、「道路形状別発生件数」によると第 10 次期間中の交差点での事故が、全体の 52.9%と県全体の比率（50.6%）より高くなっており、交差点での事故防止を重点に対策を推進してまいります。

交差点での交通事故の主たる原因は、安全確認の不徹底などヒューマンエラーによるものです。この背景には、近年の規範意識低下の風潮や運転中の携帯電話の使用などにみられるように、他車（者）に対する思いやりや運転行為に対する危険性の認識が低下した結果ではないかと考えられます。

交差点での事故を防止するための対策として、交通安全意識を高めるための運動などを展開することにより、歩行者や運転者としての規範意識の高揚を図るとともに、ヒューマンエ

ラーを補うための道路交通環境やカーブミラーなどの安全施設の積極的な整備など、あらゆる角度から有効性が見込まれる施策を検討するなど、県、警察、関係機関・団体等との連携による効果的な対策を推進します。

### 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、地域住民の主体的参加の下、地域の実情を踏まえた道路等の整備、車両速度の抑制等総合的な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、特に、第10次期間中の東根市内における死亡事故については、4件中、3件が国道で発生しております。事故原因別では、前方不注意及び安全不確認などが多いことから、国や県、警察、関係機関と連携して、道路環境に適した交通規制や、分かりやすく見やすい道路標識・標示など必要な安全施設の整備等を推進し、啓発活動なども実施しながら、交通の安全を確保して再発防止に努めます。

### 4 冬道及び夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

冬季間は、雪や路面凍結によって道路環境が悪くなり、交通事故の危険性が高くなるため、市民一人ひとりに冬道の交通安全意識の高揚を図るとともに、一層の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を啓発し、交通事故防止対策を推進します。

また、第10次期間中の時間別事故発生件数においては、15時台から17時台までの事故の比率が最も高く、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、前照灯のこまめな切り替えによりハイビームを活用するなど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、交通安全推進協議会、交通安全協会などの関係機関・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促進に取り組みます。

### 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、このうち、シートベルトを着用していれば助かったとされる者は1人でした。警察庁等が実施した全国調査によると、山形県においては、運転席のシートベルト着用率は99.5%と高いものの、後部座席の着用率は41.3%と低くなっています。また、令和元年のチャイルドシート着用率全国調査（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、山形県は全国平均を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、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。

また、チャイルドシートの普及啓発、正しい着用の徹底を図るため、平成19年度から作成している「チャイルドシート表示マーク」を活用し、チャイルドシートの着用率の向上に努

めます。

このため、県、警察、関係機関・団体等と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4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ていきます。

#### 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、市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、高齢者や障がい者、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。

交通安全教育・普及啓発活動については、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。特に、関係行政機関と交通安全関係団体で構成される東根市交通安全推進協議会においては、活動の一層の活発化を図るとともに、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動の推進に努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の成果や課題等を分析検討し、効果的な実施に努めます。

#### (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

幼児に対する交通安全教室は、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な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・保育所等における交通安全教育の推進

幼稚園・保育所等においては、幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」等を通じての

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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。より効果的に実施するため、視聴覚教材等の利用やとび出し実験など体験型の内容にするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、指導力の向上及び教材等の充実を図ります。

#### イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

「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、講師の派遣等を通し、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、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。

また、各児童福祉施設に結成された「かもしかクラブ」の組織力の向上や情報交換の場をつくるため、同クラブ連絡協議会の積極的な活用を促進します。

さらに、市民交通ボランティアによる幼児に対する通園児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や地域ぐるみの交通安全教育並びに普及啓発活動を促進します。



専門指導員を派遣して実施される「かもしかクラブ」

## ② 小学生に対する交通安全教育

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。

#### 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、学校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及び自転車用ヘルメット着用の習慣化や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交通安全教育を実施します。それに加え、「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もあることから、損害賠償責任保険等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、交通安全教育の推



PTA活動と連携して開催される「自転車教室」

進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

また、関係機関・団体等と連携を図り、小学校において行われる交通安全教育の支援を行います。

#### イ 家庭における交通安全教育の推進

P T A等の保護者を中心とした組織が、学校や市、警察署等と連携し、児童の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。

#### ウ 地域における支援体制の整備促進

市交通指導員、P T A、地域の見守り隊、交通安全協会や市防犯協会等の関連団体と密接な連携を図り、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組を推進します。

また、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

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、思いやりを持って乗車し、自己の安全ばかりでなく、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。

#### ア 中学校における交通安全教育の推進

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、損害賠償責任保険等へ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、T Sマークなど自転車点検状況の確認や教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

#### イ 地域における支援体制の整備推進

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、地域の交通安全、防犯関係団体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組を推進します。

### ④ 高校生に対する交通安全教育

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。

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、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さらに理解を深めさせるとともに、免許取得を前提とした交通安全教育の実施を働きかけていきます。

特に、自転車、二輪車や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PTA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、損害賠償責任保険等の加入を促進します。

また、スマートフォンの普及とともに社会問題となっているスマートフォンを操作しながら歩く、「歩きスマホ」の被害者・加害者にならないための啓発広報活動を推進していきます。

## ⑤ 成人に対する交通安全教育

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として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、安全運転に必要な技能及び技術、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の推進を働きかけます。

### イ 事業所における安全管理の推進

自動車を使用する事業者は、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の積極的な参加を促し、事業所における自主的な安全運転管理の推進に努めます。

### ウ 公民館等の社会教育施設を活用した活動や啓発広報活動の推進

公民館等の社会教育施設を活用し、社会人を対象とした交通安全の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るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による交通安全のための諸活動を促進していきます。

また、事故発生率の高い若年ドライバーの事故防止の啓発について、市主催イベント等(新卒者激励会、成人式など)を活用し、より一層啓発広報活動を推進していきます。

## ⑥ 高齢者に対する交通安全教育

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・認知機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させた上で、自らが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、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、その操作の簡便さ等を背景として高齢者にとって便利な移動手段となっています。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。

認知機能の低下等により、自分だけでは適正な判断が困難となる場合にも、家族や地域での支援などにより、高齢者の交通安全を確保する必要があります。

さらに、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、市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・団体と連携し、参加・体験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など加齢による身体機能の低下による事故を未然に防ぐ取り組みを推進します。また、県、老人クラブ、交通安全協会等と連携して交通安全教室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、「交通安全ゆとり号」※などを有効に活用した交通安全教育を積極的に推進します。



高齢者学級での「お達者交通安全教室」

### 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、市の啓発活動や交通安全関連団体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 地域における交通安全広報の推進

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。

## ⑦ 障がい者に対する交通安全教育

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

※ 交通安全ゆとり号：自動車の運転に必要な判断動作や注意力などの運転適性を診断する器材を搭載した山形県警察本部のマイクロバス

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 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、国内交通ルールや交通マナーに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実を図り、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、交通安全に関する情報の提供などを推進します。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育における受講者等が、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・団体が、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、県、警察、学校、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・確保、教材や資機材等の活用など、柔軟で多様な方法により、着実に教育を推進できるように努めます。

また、指導者養成の場として、幼児交通安全教育セミナー等への積極的な参加を働きかけます。

### ② 交通安全教育の推進

#### ア 交通安全専門指導員及び交通指導員の派遣

学校、子ども会、自治会、老人クラブ等で交通安全教室を開く際、対象者にあわせて東根市交通安全専門指導員及び交通指導員を派遣します。

#### イ 交通安全教育用補助機材等の活用

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実施します。

## (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

東根市と東根市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、構成員それぞれが主体性を持って、各季の交通安全運動をはじ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及び夏・年末の安全運動を中心に、県民運動と連携した市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。

#### イ 日を定めて行う運動

市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「東根市交通安全の日」と定めています。

交通安全の日においては、市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

県全体で年毎の重点項目を設定し行う交通安全県民運動と連携し、市民への啓発活動を推進し、運動を展開します。

#### エ 交通安全県民大会への参加・協力

交通安全の重要性を発信するために開催される山形県交通安全県民大会への参加・協力を働きかけます。

#### オ 地域における活動及び推進体制の強化

交通安全運動の趣旨を市民一人ひとりに浸透させるため、地域との連携を密にし、地域と一体となった運動を展開します。

また、交通安全推進体制の強化を図り、各地域主導による交通安全運動を促進します。

### 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するなど、効果的な運動を実施して行きます。

#### イ 広報媒体の積極的活用

市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とらえ、地域、職場、学校、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、交通安全関係機関・団体及び自治会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者の保護及び妨害運転及び飲酒運転等の悪質・危険な運転の撲滅の為、家庭からの交通安全意識の向上を推進します。

#### ウ 交通安全機関・団体への資料、情報の提供

交通安全機関・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。

### ④ 横断歩行者の安全確保



地域と連携した交通安全啓発活動

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、交通安全教育や啓発活動に努めます。

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、横断するときは、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の非着用率が高いことを踏まえ、すべ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。(警察庁等が実施した令和2年の全国調査による山形県の一般道のシートベルト着用率は、運転席 99.5%、助手席 97.5%、後部座席 41.3%) このため、県、警察、交通安全関係団体等が連携し、街頭での着用啓発と指導を推進します。

また、運転席及び助手席の着用率 100%を目標とするとともに、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のチャイルドシートの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。

さらに、東根市では平成 19 年度にチャイルドシートの普及啓発、正しい着用の徹底を図るため、公募による「チャイルドシート標示マーク」を作成し、常に車に装着できるようにマグネット式ステッカーとして、出生届をされた方や希望する世帯等に配布を行い、チャイルドシートの着用率の向上に努めます。



チャイルドシート標示マーク

#### 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、その危険性を広く周知するとともに、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)とハイビームの積極的活用を促します。

### (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、市民の安全意識により支えられるのみならず、当該地域を訪れ、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進めることが重要です。

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、企業等と市民が連携を密にした上で、地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・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

ア 交通事故防止対策推進のための組織等の設置促進・組織力の向上

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、各地域の交通安全

推進協議会等に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や組織力の向上について、促進するための働きかけを行います。

また、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、安全で良好なコミュニティ形成が図られるよう、各学校、PTA、地区民などの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「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市民が積極的に参加できる仕組みづくりを促進します。

その際、東根市交通安全推進協議会においては、当該地域に根ざした具体的な目標の設定方法や活動方法等の情報提供や、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など、市民、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。



高崎小学校で作成されている「安全マップ」

#### 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・児童委員等は日々の高齢者の見守り活動の中で、老人クラブは自らの活動の中で、交通事故防止を呼びかける啓発活動の取り組み実施について働きかけを行います。

#### ウ 三世代交流型交通安全教育の促進

子ども、親世代、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、地域住民で子どもや高齢者を守る地域づくりを推進します。

また、自分で身を守るための方策として、家庭の中から夜光反射材の着用を子どもや高齢者に促すように働きかけを行います。

### 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や、高齢者の自主的な交通安全活動を支援します。

## (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、県や関係機関・団体はもとより市民総ぐるみで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、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、飲食店等での取り組みを促進し、市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「絶対にしない、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、市内飲食店組合等と連携した飲酒運転撲滅活動を促進します。

## **(6) 自転車の安全利用の推進**

### **① 自転車の安全利用の推進**

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、自転車は車両であり、道路を通行する場合は車両としての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する必要があります。

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、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、歩行者や他の車両に配慮した通行等の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、自転車の歩道通行時のルールの周知・徹底を図ります。

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つつ、損害賠償責任保険等への加入義務化の周知・啓発を推進します。

また、自転車用ヘルメットについて、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、全世代での着用の徹底を促進します。

### **② 薄暮時の早め点灯等の促進**

薄暮時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、自転車の早めの点灯の徹底と、自転車への反射材用品の活用促進により、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、これまでも公安委員会や国、県等の関係機関と連携し、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す。

近年の交通事故の発生状況を類型別にみると、県全体及び東根市では「人対車両」の事故は1割以下と「車両相互」、「車両単独」に比較して割合が小さいものの、国内の歩行中や自転車乗車中の死者数の割合は主な諸外国と比べて大きいことから、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。

一方で、第10次期間中の東根市内の死亡事故については、4件中、3件が幹線道路で発生しており、国や県、警察と連携し、さらなる対策を講じる必要があります。

このため、今後の道路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な環境整備取組を推進していきます。

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めるためには、地域や地元住民が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重要であり、事業の実施に積極的に協力していく仕組みを作るなど、地域や住民の主体性を重視する取り組みを

推進します。

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通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備を図ります。

## (1) 生活道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

### ① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、県公安委員会と道路管理者が連携して、歩道の整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の「人優先」の総合的な事故防止対策を、地域住民の主体的な参加の下、地域の実情を踏まえて取り組みます。

また、国や県と連携を図りながら、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示を行うなど視認性の向上を推進します。

### ② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

#### ア 歩道の整備

高齢者や障がい者等を含めすべ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、駅、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。

#### イ 人にやさしい標識等の整備

視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路を適切に案内します。

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場を整備します。併せて高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、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。

### ③ 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通学路などにおける歩道やグリーンベルトなどの安全な歩行環境の整備を推進します。そのために、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の施設、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検討します。



警察、道路管理者、関係団体等による通学路点検

この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域については、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、安全で円滑な道路環境の整備を促進します。

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速道路及び一般国道の自動車専用道路で構成）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とともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

### **（３）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、少子高齢社会の進展を踏まえながら、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、無電柱化の促進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保の推進に努めます。

#### **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、事故危険箇所等、事故の発生割合の高い区間については、山形県交通安全計画で重点的に交通事故対策を実施することとしています。

本市内の国道・県道での令和３年の事故発生件数は60.9%と高い比率になっており、今後とも交通事故の多い箇所における事故原因の検証に基づいた事故防止対策について要望してまいります。

### **（４）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備**

安全な道路交通環境の整備については、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、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下、安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見の把握を行い、道路交通環境の整備に反映させていくよう努めます。

### **（５）効果的で重点的な事故対策の推進**

#### **① 事故危険箇所対策の推進**

特に事故発生割合の高い幹線道路等については、県公安委員会及び道路管理者等に対し事故抑止対策を要望していきます。事故抑止対策として、信号機の新設、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、区画線等の整備、道路照明の設置等について推進していきます。

#### **② 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、関係機関と連携して、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、事故の要因に即した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を図り

ます。

### **(6) 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や災害応急対策を迅速かつ安全に行えるよう、県、警察、関係機関等と連携し、交通流監視用カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を促進するとともに、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法等による通行禁止等の交通規制に関する情報の提供が行えるよう対策を検討していきます。

さらに冬季の安全な道路交通を確保するため、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に努めます。

## **3 車両の安全性の確保**

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。自家用自動車及び事業用自動車における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進による交通安全の確保を推進するとともに、これに伴う自動車の検査及び点検整備の充実についても、関係機関での十分な指導監督を行うよう働きかけていきます。また、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、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、県自転車条例に基づき、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意識が醸成されるよう、啓発に努めます。さらに、薄暮時間帯から夜間における交通事故を防止するため、関係機関・団体等と連携し、灯火点灯の徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

## **4 道路交通秩序の維持**

交通ルール無視による交通事故を防止するために、道路交通秩序の維持を図るうえで、関係機関との協力体制を構築します。

さらに、暴走行為等の対策を推進するため、関係機関・団体等と連携し、暴走行為や騒音運転、不正改造追放の意識高揚を地域ぐるみで図り、暴走行為等をさせない環境づくりを図っていきます。

## **5 救急・救助活動の充実**

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、道路上の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・協力関係を確保しつつ、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図ります。

### **(1) 救急・救助業務体制の整備**

#### **① 救助・救急体制の整備**

消防機関の救助体制の整備の促進を図るため、救助隊の編成、装備及び配置の基準を定める省令に基づき、人命救助に必要な救助資機材等を装備した救助隊の配備を図り

ます。また、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急事故対応を充実させるよう努めます。

## ② 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急隊員が到着するまでの間、市民が行う応急手当活動を充実させるため、市民を対象としたAED(Automated External Defibrillator: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及び公共施設等へのAEDの設置と適正な管理を促進します。

## ③ 救急救命士の養成・配置の促進

消防機関において、救急救命士の養成・配置を今後とも計画的に進めるとともに、救命処置の講習会等の積極的な参加や訓練を強化し、適切な救急処置により救命率の向上に努めます。

## (2) 救急医療体制の充実

### ① 救急医療機関等の充実

救急患者の症状に応じた医療を提供できるよう、体系的に救急医療体制の充実が図られるよう働きかけます。

### ② 救急医療従事者の養成等

救急医療従事者の専門的な知識と技術向上のため、救命処置等に関する研修が実施され、救急救命士の救命処置等に対する指示・指導・検証を行う専門性が養われるよう働きかけます。

## (3) 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が図られるよう働きかけます。

## 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す。県・関係機関と連携し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、交通事故に関する情報の提供等も含め、被害者支援を推進します。

さらに、関係機関・団体と連携し、交通遺児対策及び支援の充実が図られる環境の醸成に努めます。

## 第2編 踏切道における交通の安全

### 1. 踏切事故のない社会を目指して

- 踏切事故は全国的にも減少傾向にあり、東根市においては近年発生していないが、発生すれば重大事故となるため、引き続き踏切事故対策を推進し、事故のない安全・安心な東根市を目指す。



### 2. 踏切道における交通の安全についての目標

- 踏切事故件数ゼロを目指す。



### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

- 踏切道の利用状況や環境を勘案した改良等の推進
- 踏切道通行者に対する交通安全意識・緊急措置などの周知・広報
- 道路管理者と連携した冬季間の対策の推進

## 第1章 踏切道における交通安全の目標等

### 1 踏切事故の状況

全国における踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっており、県内の踏切事故は平成28年度以降1～2件、死傷者数は0～2人で推移し、東根市内では近年、踏切事故は発生していません。

近年、県内での踏切事故の特徴として、自動車と衝突したものが大半を占め、踏切の種類別にみると第1種踏切道（自動遮断器が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）での発生件数が最も多くなっています。

### 2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図り、令和8年までに踏切事故件数ゼロを目指します。

## 第2章 踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じるなど重大な事故につながるため、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切道の改良等を推進してまいります。

さらに踏切事故は、直前横断に起因するものや高齢者が関係するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

このため、広報活動を実施するとともに、学校、自動車教習所等において踏切の通過方法等の教育を関係機関等と連携し、引き続き推進します。

さらに、冬季間の踏切において、豪雪などの荒天時には踏切から線路内に誤進入する車がないよう、除雪対策など道路管理者と連携を密にして、対策を講じていきます。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が生じないよう推進してまいります。

# 東根市交通安全条例

平成12年 3月21日条例第5号

(目的)

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。以下「基本法」という。）第4条の規定に基づき、本市における交通安全の確保に関する基本理念及び施策の基本を定め、市民の安全かつ快適な住みよいまちづくりに寄与することを目的とする。

(基本理念)

第2条 交通安全の確保は、市民生活の基本であり、行政による施策の推進及び市民の理解と協力によって、維持されなければならない。

(市の責務)

第3条 市は、市民の交通安全意識の高揚と交通安全の確保に関し、啓発活動、交通環境整備等総合的な交通安全対策の実施に努めるものとする。

2 市は、前項の対策の実施に際しては、警察署、交通安全関係機関及び関係団体（以下「関係機関等」という。）と緊密な連携を図るものとする。

(市民の責務)

第4条 市民は、交通関係の法令を遵守し、自主的かつ積極的に交通事故防止に努めるとともに、市及び関係機関等が実施する施策に協力するものとする。

(交通安全対策会議)

第5条 市に、基本法第18条第1項の規定に基づき、東根市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を設置する。

2 対策会議の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

(1) 東根市交通安全計画を作成し、その実施を推進すること。

(2) 前号に掲げるもののほか、市における交通安全に関する総合的な施策の企画に関し審議し、その施策の実施を推進すること。

3 対策会議は、会長及び委員16人以内で組織する。

4 会長は、市長をもって充て、会務を総理する。

5 会長に事故あるとき又は欠けたときは、あらかじめ会長の指定する委員が、その職務を代理する。

6 委員の任期は2年とする。ただし、再任は妨げない。

7 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

8 対策会議に特別の事項を審議させるため、必要に応じて特別委員を置くことができる。

(交通環境の整備等)

第6条 市は、交通安全を確保するため、交通安全施設を整備するなど、良好な道路交通環境の保全に努めるものとする。

2 市は、良好な交通環境を確保するために、必要があると認めるときは関係行政機関等に対し、その措置

を講ずるよう要請するものとする。

(交通安全教育の推進)

第7条 市は、健全な交通社会人の育成を図るため、次に掲げる交通安全教育を推進するものとする。

- (1) 幼児及び園児に対し幼児教育、かもしかクラブ等を通じて交通安全の知識を身に付けさせること。
- (2) 児童及び生徒に対し学校、家庭、地域等と連携して安全な道路歩行及び自転車の安全利用を身に付けさせること。
- (3) 成人に対し関係機関等と連携して、交通社会における運転者としての責任を自覚させること。
- (4) 高齢者に対し各種会合や活動の場、世帯訪問等における日常生活の情報交換や啓発活動を通じて、安全な行動を身に付けさせること。
- (5) その他、地域の実情に応じて交通安全意識の高揚に努めること。

2 市は、前項の教育を効果的に推進するため、東根市交通安全専門指導員及び東根市交通指導員を活用するとともに関係機関等と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

(交通三悪の追放)

第8条 市民は、飲酒運転、無免許運転及び暴走運転（以下「交通三悪」という。）の追放に努めるものとする。

2 市は、関係機関等と連携し交通三悪追放のための施策を推進するものとする。

(交通安全の日の指定)

第9条 市は、市民の交通安全意識の高揚を図るため、毎月15日を交通安全の日に指定し、地域、家庭、事業所等において交通安全に関する活動を実施するよう啓蒙するものとする。

(広報啓発及び情報の提供)

第10条 市は、市民に対し、交通安全に関する広報及び啓発活動を行うほか、交通安全に資する必要な情報を、随時かつ適切に提供するものとする。

(交通事故防止対策等)

第11条 市は、交通死亡事故が連続して発生し、又は交通事故が特定の区間若しくは地域に集中して発生した場合、必要があると認めるときは関係機関等と現地調査を行い、総合的な交通事故防止対策を講じるものとする。

2 市は、交通死亡事故が連続的に発生し、かつ、発生するおそれがあると認めるときは、必要に応じて「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発して市民総参加による緊急事故防止対策を推進するものとする。

(委任)

第12条 この条例に定めるものを除くほか、必要な事項は、市長が規則で定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成12年4月1日から施行する。

(東根市交通安全対策会議条例の廃止)

2 東根市交通安全対策会議条例（昭和46年条例第2号）は、廃止する。

# 東根市交通安全条例施行規則

平成12年3月27日規則第7号

改正 平成16年3月19日規則第7号

平成19年12月28日規則第31号

(趣旨)

第1条 この規則は、東根市交通安全条例（平成12年条例第5号。以下「条例」という。）の施行に関し、必要な事項を定めるものとする。

(交通安全対策会議)

第2条 条例第5条第3項に規定する交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の委員は、次に掲げる者をもって充てる。

- (1) 指定地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者 3人以内
- (2) 山形県の関係行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者 4人以内
- (3) 山形県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者 1人
- (4) 東根市職員のうちから市長が指名する者 8人以内

2 条例第5条第8項に規定する特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、日本道路公団、その他陸上交通に関する事項を営む公共的機関の職員の中から市長が委嘱する。ただし、当該委員は、特別事項に関する審議を終了した時は解任されるものとする。

3 対策会議の会長（以下「会長」という。）は、対策会議の会議を招集し議長となる。

4 対策会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

5 委員は、対策会議に出席できないときは、当該対策会議に付議される事案に関し、あらかじめ書面、その他の方法により意見を述べることができる。

6 会長は、必要と認めるときは委員以外の交通安全対策に関する関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(事務局)

第3条 対策会議に次の事務を所掌するため、事務局を置く。

- (1) 対策会議に付議する事案に関すること。
- (2) 対策会議の所掌事務に関する資料の収集、調査及び研究に関すること。
- (3) その他、対策会議が必要と認める事項
- (4) 対策会議の処務に関すること。

2 事務局に次の職員を置く。

- (1) 事務局長 1人
- (2) 幹事 若干名
- (3) 書記 若干名

3 事務局長には生活環境課長をもって充て、幹事及び書記には市職員のうちから市長がそれぞれ指名する。

4 事務局に幹事会を置き、幹事会は事務局長及び幹事をもって組織する。

5 幹事会は、事務局長が必要に応じ招集し、会議の議長となる。

(委任)

第4条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規則は、平成12年4月1日から施行する。  
(東根市交通安全対策会議運営規則の廃止)
- 2 東根市交通安全対策会議運営規則(昭和46年規則第26号)は、廃止する。

附 則(平成16年3月19日規則第7号抄)

(施行期日)

- 1 この規則は、平成16年4月1日から施行する。

附 則(平成19年12月28日規則第31号抄)

(施行期日等)

- 1 この規則は、公布の日から施行(中略)する。

## 東根市交通安全対策会議 委員

令和2年4月1日～令和4年3月31日

No.	役 職	氏 名	職 名	委員根拠
1	会長	土 田 正 剛	東根市長	第5条4項
2	会長職務代理者	芦 野 耕 司	副市長	第5条5項
3	委員	橋 本 裕 樹	東北地方整備局 山形河川国道事務所長	規則第2条1項1号
4	委員	才 川 堅 治	東北地方整備局山形河川国道事務所尾花 沢国道維持出張所長	規則第2条1項1号
5	委員	早 坂 武 弘	村山総合支庁北村山道路計画課長	規則第2条1項2号
6	委員	遠 藤 信 也	東根市小中学校長会代表	規則第2条1項2号
7	委員	齋 藤 茂	村山警察署長	規則第2条1項3号
8	委員	高 橋 重 俊	総務部長	規則第2条1項4号
9	委員	鈴 木 敬 一	健康福祉部長	規則第2条1項4号
10	委員	石 垣 有 一	経済部長	規則第2条1項4号
11	委員	小松 伸一郎	建設部長	規則第2条1項4号
12	委員	佐 藤 明 彦	消防長	規則第2条1項4号
13	委員	佐 藤 慎 司	教育次長	規則第2条1項4号
14	委員	半 田 薫	市民生活部長	規則第2条1項4号

### 【事務局】

No.	役 職	氏 名	職 名	委員根拠
15	事務局長	間木野 教子	生活環境課長	規則第3条の規定により
16	幹事	青 柳 昇	総合政策課長	規則第3条の規定により
17	幹事	早 坂 康	子育て健康課長	規則第3条の規定により
18	幹事	矢 萩 宏	福祉課長	規則第3条の規定により
19	幹事	山 口 修	商工観光課長	規則第3条の規定により
20	幹事	本 間 和 史	建設課長	規則第3条の規定により
21	幹事	齋 藤 勉	消防本部総務課長	規則第3条の規定により
22	幹事	結 城 泰 典	管理課学校教育主幹	規則第3条の規定により
23	書記	深 瀬 忠	生活環境課課長補佐	規則第3条の規定により
24	書記	石 塚 大 志	生活環境課市民生活係長	規則第3条の規定により
25	書記	佐 藤 晴 那	生活環境課主事	規則第3条の規定により
26	書記	公 平 爽 汰	生活環境課主事	規則第3条の規定により