

# 第 1 1 次

# 柴田町交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

# 柴 田 町

## はじめに

昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、全国で道路交通事故の死傷者数が著しく増加したことにより、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6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、国や地方公共団体では10次にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を実施してきた。

その結果、昭和45年に全国で16,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年中の死者数は2,839人となり4年連続で戦後最少を更新し、初めて3,000人を下回った。

宮城県では、昭和47年に過去最高の死者数295人を数えていたが、令和2年はコロナ禍で外出等が規制される中ではあったが、44人となり、第10次宮城県交通安全計画の数値目標「56人以下」を達成している。

本町においては、第10次柴田町交通安全計画で、町内での死者数を0人とすることを目標としていたが、平成28年と令和元年及び3年にそれぞれ1人が交通事故の犠牲となっている。

交通事故件数では、平成15年の228件をピークに減少傾向が続いており、平成28年から令和2年までの最近5年間の平均を見ると128.4件となっている。

このように、事故件数は減少しているものの、いまだ頻繁に交通事故は発生し、飲酒運転や高齢運転者、自転車運転に係る問題など交通事故のリスクは減らないことから、交通事故の防止は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緊急かつ重要な課題として、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、令和7年度までに講ずべき本町の施策の大綱を定めるものであり、この計画に基づき町の交通安全に関する取組を効果的に推進するものである。

令和4年1月

## 目次

はじめに

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的	
2 計画の位置づけと期間	
3 計画の基本的な考え方	
第2章 交通の現状と今後の課題	2
1 交通環境	
(1) 主要交通網の状況	
(2) 交通関係統計の推移	3
2 交通事故の発生状況	5
(1) 年別交通事故の推移	
(2) 時間帯別交通事故発生状況	6
(3) 柴田町居住者が第1当事者の原因別発生件数の割合	
3 交通の現状	7
(1) 全体的な特徴	
(2) 交通事故発生件数と事故の特徴	
4 今後の課題	8
第3章 目標の設定	10
1 目標の設定	
(1) 発生件数の目標	
(2) 死者数の目標	
2 目標達成のための方向性	11
第4章 交通安全施策の推進	12
1 重点施策	
(1) 高齢運転者の交通事故防止	
① 交通安全教育の推進	
(ア) 参加体験型の交通安全教育の推進	
(イ) 高齢者支援施策の推進	
② 広報啓発活動の推進	
(ア) 高齢運転者標識の着用促進	
(2) 歩行者・自転車の交通事故防止	13
① 交通安全教育等の推進	
(ア) 各年代に応じた交通安全教育の推進	
(イ) 反射材着用の推進	14
(ウ) 自転車利用のマナー向上の推進	
2 主な施策	
(1) 交通安全思想の普及徹底	
① 交通安全教育の推進	
(ア) 幼児に対する交通安全教育	

(イ) 小学生に対する交通安全教育	
(ウ) 中学生に対する交通安全教育	15
(エ) 高校生に対する交通安全教育	
(オ) 成人に対する交通安全教育	
(カ) 高齢者に対する交通安全教育	
② 広報啓発活動の推進	16
(ア) 交通安全町民総ぐるみ運動の推進	
(イ) 飲酒運転根絶の広報啓発活動の実施	
(ウ) チャイルドシート、シートベルト着用の促進	
(エ) 前照灯早め点灯運動の推進	17
(オ) 自転車の安全利用の推進	
(カ) 交通事故データ等の情報提供	18
(キ) 携帯電話、カーナビゲーション等注視の危険性に関する広報啓発	
(ク) 反射材の普及促進	
(2) 道路交通環境の整備	19
① 交通安全に配慮した道路整備の推進	
(ア) 適切に機能分担された道路網の整備	
(イ) 改築による道路交通環境の整備	
② 交通事故多発地点の交通安全施設整備の推進	
③ 歩行空間等の整備	
(ア) 道路使用及び占用の適正化	
(イ) 通学路等における安全の確保	
(ウ) ユニバーサルデザイン化	20
④ 効果的な交通規制の推進	
⑤ 災害に備えた道路交通環境の整備	
⑥ 交通事故の調査研究の推進	
(3) 道路交通秩序の維持	21
① 横断歩行者の優先義務の再認識	
② 効果的な指導取締りの強化	
③ 暴走族対策の強化	
第5章 踏切道における交通安全	22
1 踏切道における交通の安全	
2 踏切道における交通の安全についての対策	
第6章 計画の推進に向けて	23
1 計画推進の考え方	
(1) 町民の参加・協働による推進	
(2) 関係団体との連携による推進	
(3) 事業者等との連携による推進	
(4) 警察署との連携による推進	
(5) 実施計画の策定及び評価による計画の推進	
2 推進体制	

# 第1章 計画の概要

## 1 計画の目的

第1次柴田町交通安全計画は、町域における交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めるものであり、人命尊重の理念のもとに「交通事故のない社会」の実現と町民の交通安全の確保を図るため、総合的な交通安全対策を推進し、特に交通弱者及び高齢運転者の交通事故防止並びに歩行者、自転車の交通事故防止を推進することを目的とする。

## 2 計画の位置づけと期間

(1) この計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、宮城県交通安全計画の実現のため、町、町民、各関係機関等が実施する施策の大綱を定めたものである。

(2) この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年とする。

## 3 計画の基本的な考え方

これまで、町、関係機関・団体等が連携して各般の交通安全対策を講じてきたことにより、交通事故発生件数や死者は減少傾向にあるものの、高齢者や児童などの交通弱者が被害者となるケースが多く発生している。今後は少子高齢社会の進展や新型コロナウイルス感染症の直接、間接的な影響などにより予測される交通環境の変化を踏まえ、町、関係機関・団体及び地域が連携強化を図り、発生件数、負傷者数及び死者数を減少させるための施策を推進し、町民が個々に交通安全意識を持ち生活する環境の整備を図るものとする。

## 第2章 交通の現状と今後の課題

### 1 交通環境

柴田町は、仙台から南へ25km、仙台空港や東北自動車道・東北横断自動車道村田ICから10数kmの距離に位置し、中央部を白石川が流れ町を南北にわけている。

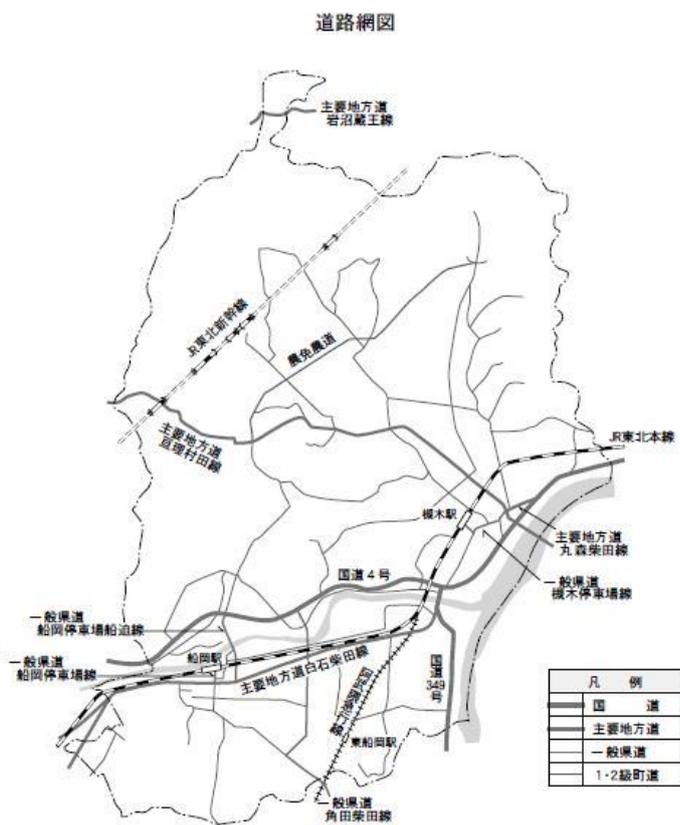
#### (1) 主要交通網の状況

##### ① 鉄道

東西方向にJR東北本線が通り、南北方向に阿武隈急行線がある。

##### ② 道路

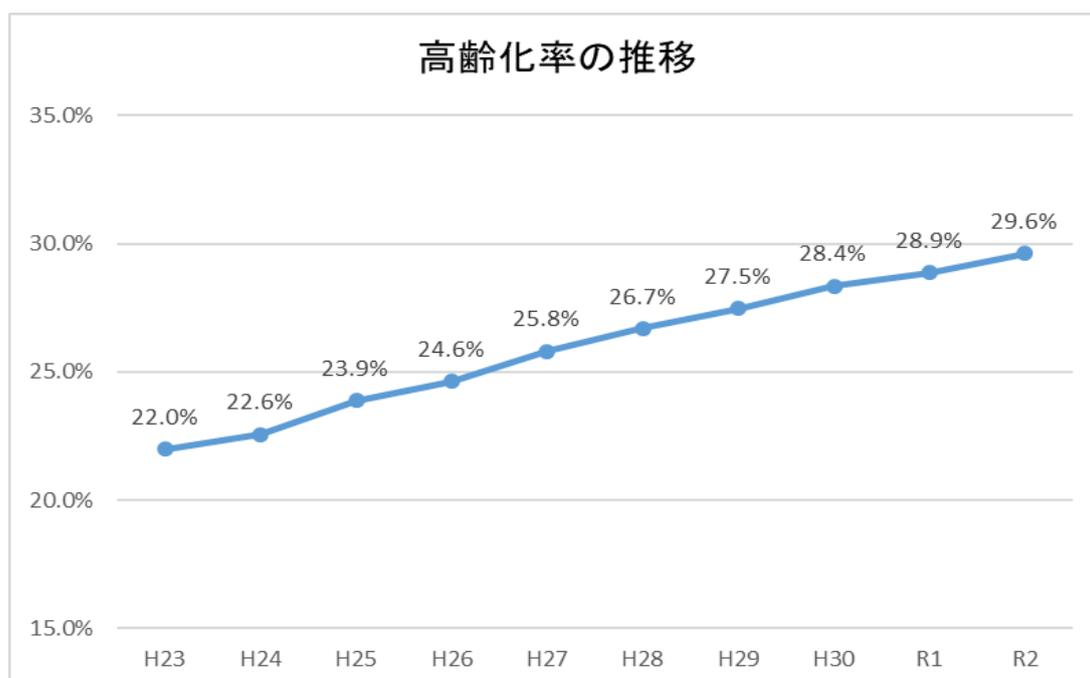
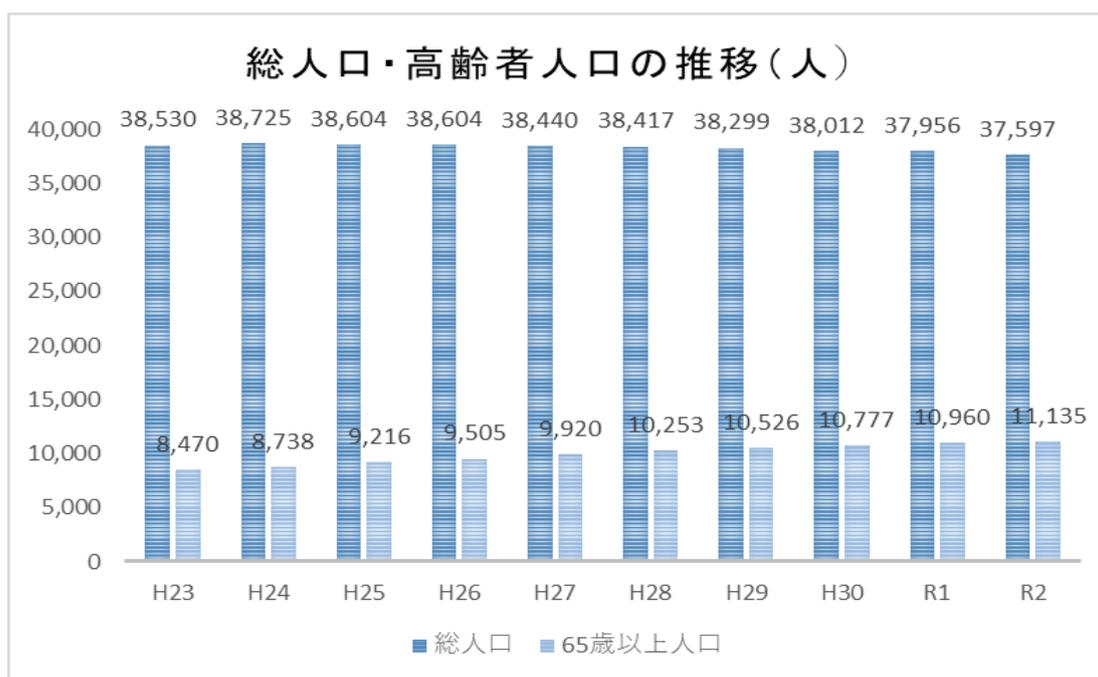
国道4号線が阿武隈川、白石川に並行して東西方向に縦断し、国道349号線が町の東部を南北に通過し、県道が主要地方道亙理村田線、主要地方道白石柴田線、主要地方道岩沼蔵王線、主要地方道丸森柴田線、一般県道船岡停車場船迫線、一般県道船岡停車場線、一般県道角田柴田線、一般県道槻木停車場線の8路線あり、交通の要衝となっている。



## (2) 交通関係統計の推移

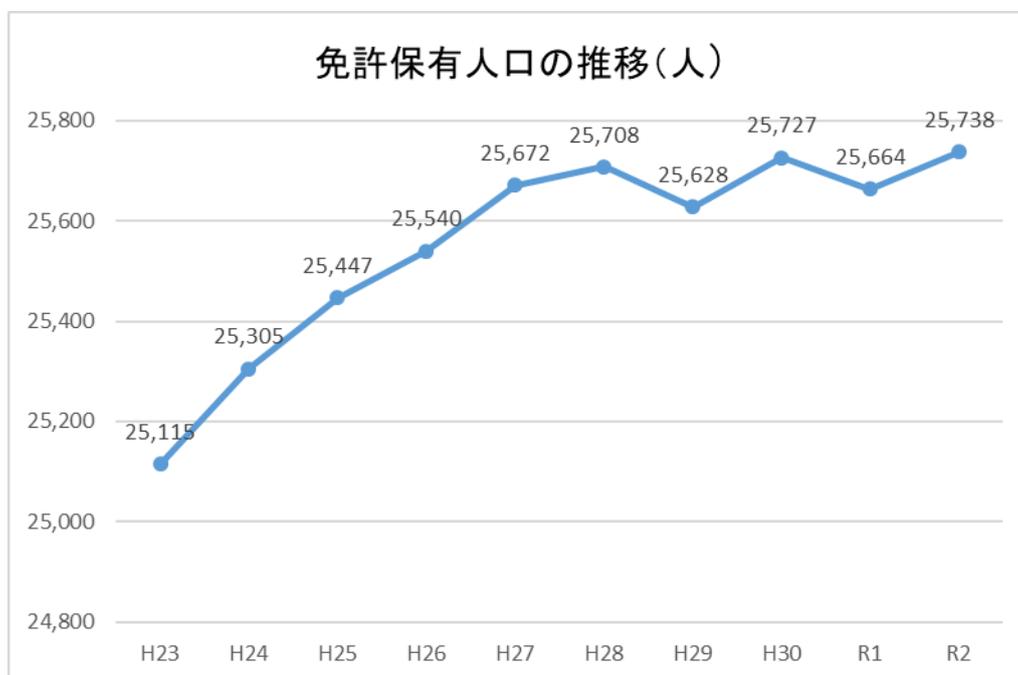
### ① 人口推移

本町の人口は、平成15年の39,511人をピークに緩やかな減少を続けている。その内、65歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合は年々増加している。



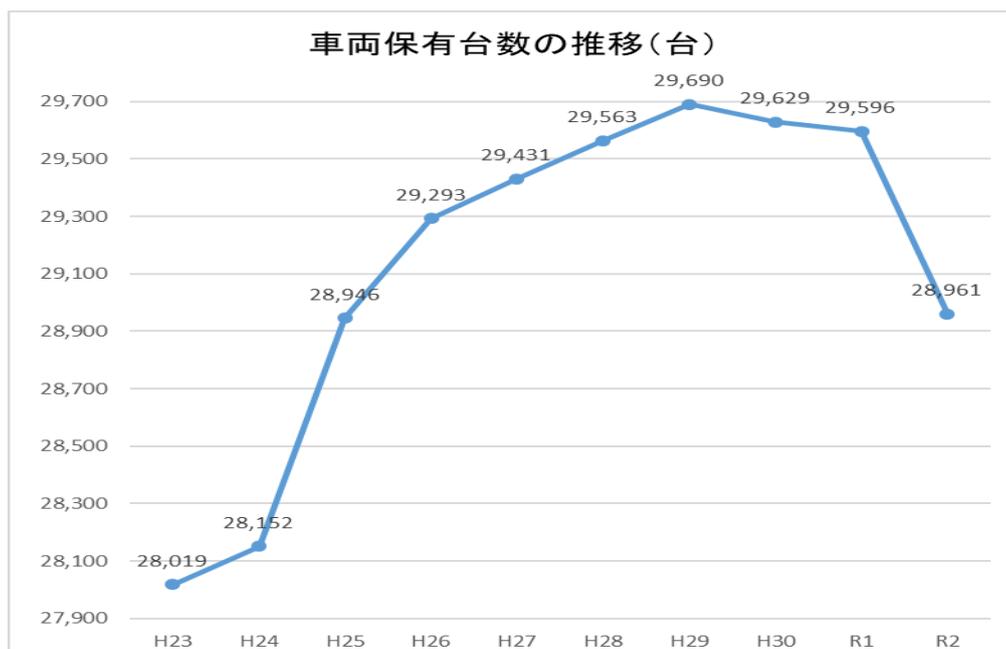
## ② 免許保有人口の推移

免許保有人口は、直近の5年間は前年比で増減が見られるが、微増傾向で推移しており、令和2年で25,738人、全体人口の約68.5%が免許を保有している状況にあり、過去最高の保有人口となっている。



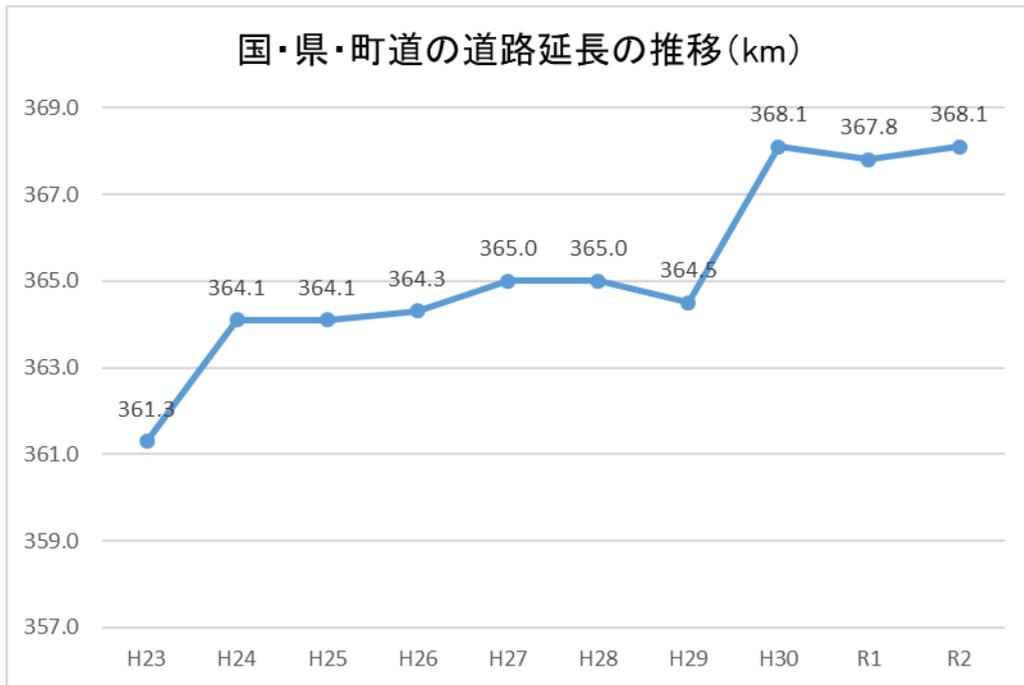
## ③ 車両保有台数の推移

総車両保有台数は、平成29年を境に減少している。免許保有者1人当たりの保有台数は1.13台となっている。



#### ④ 道路延長（町道）の推移

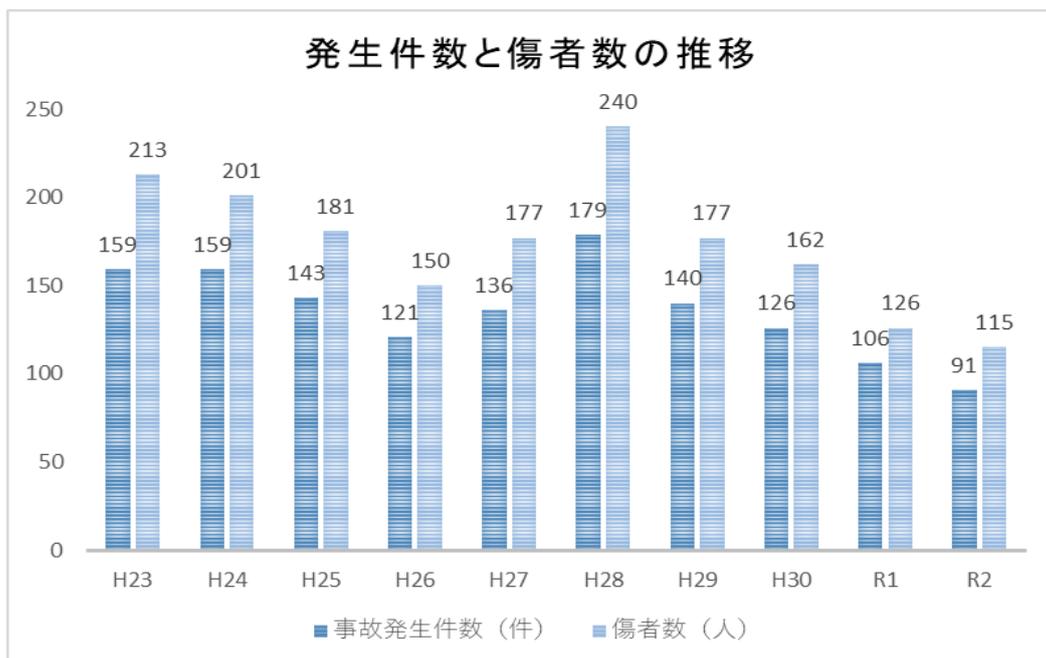
道路延長は、平成23年と令和2年を比較すると、町道への認定換え等により6.8kmの増となっている。

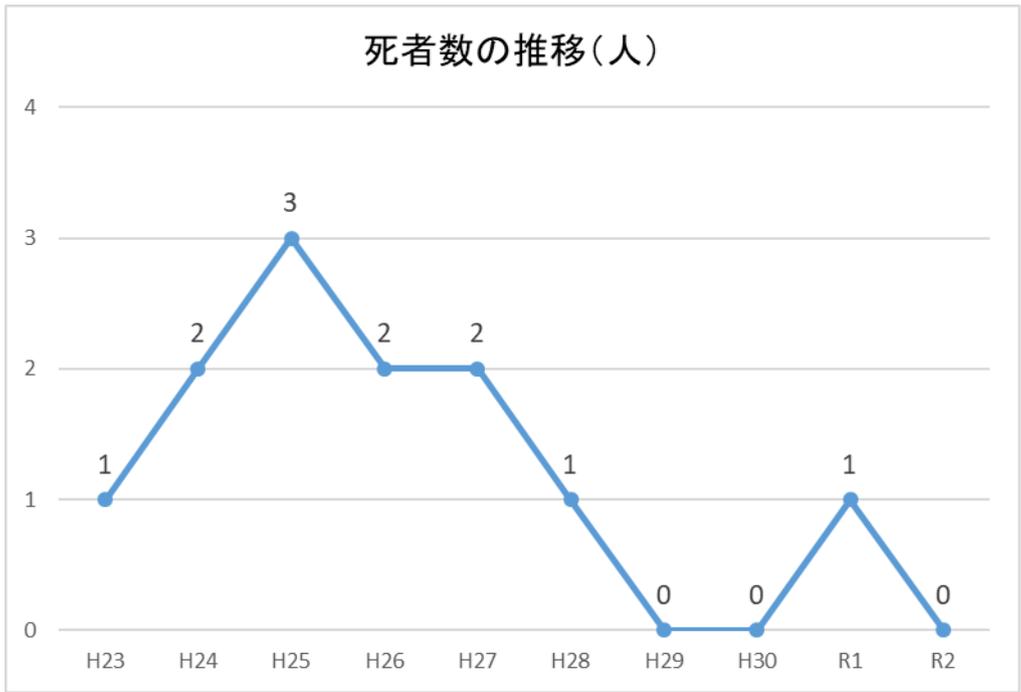


## 2 交通事故の発生状況

### (1) 年別交通事故の推移

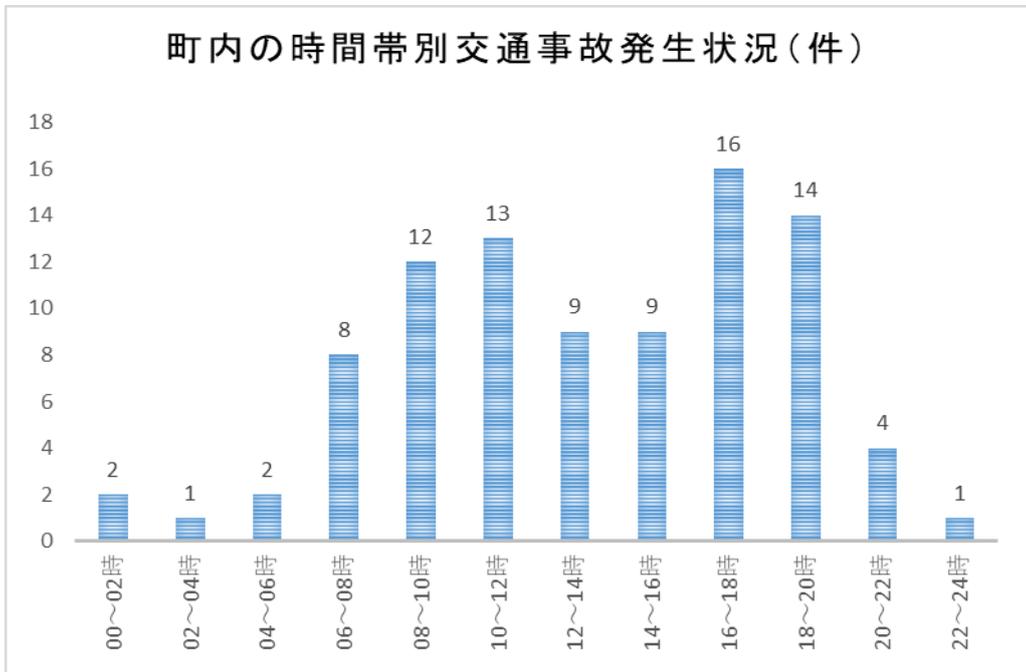
本町の交通事故の発生件数は、平成15年の228件をピークに、増減はあるものの全体としては減少傾向にある。交通事故による死者数は、平成23年から令和2年までの10年間合計で12人となっている。うち高齢者は6人と高い割合となっている。





**(2) 時間帯別交通事故発生状況 (令和2年、発生場所：柴田町内)**

時間帯別の交通事故の発生件数は、朝の通勤・通学時間帯から正午にかけて、また、夕方の帰宅時間帯に多く発生し、全体の約69%がこの時間帯に発生している。特に、薄暮時間帯の発生が多い。



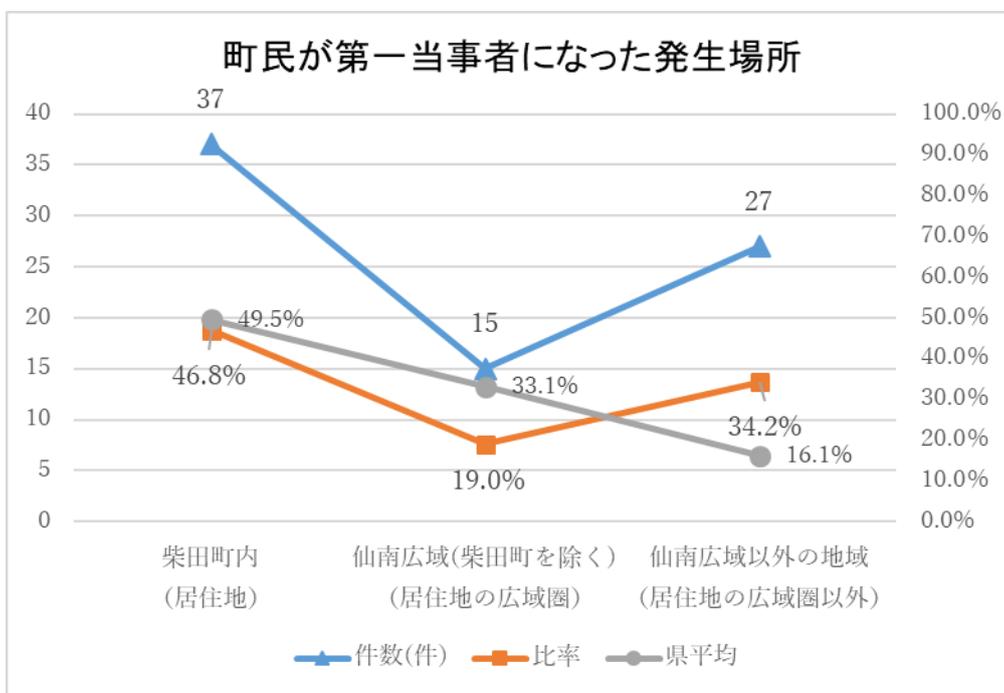
**(3) 柴田町居住者が第1当事者の原因別発生件数の割合 (令和2年)**

(※第1当事者・・・事故当事者のうち最も過失の重い者)

第1当事者の原因別事故発生件数の中で、安全不確認、脇見運転、動静不注視によるものが全体の半数以上を占めている。次いで漫然運転(ぼんやり運転)が多

く、また、信号無視、一時不停止及び歩行者・自転車妨害などの悪質・危険な違反が全体の14%となっている。

事故発生場所別では、仙南広域エリア以外での発生が全体の約34.2%で、県平均16.1%を大きく上回っている。



### 3 交通の現状

#### (1) 全体的な特徴

人口減少の中で、総人口に占める免許保有人口の割合が増加しており、特に、高齢運転者の割合が増加している。

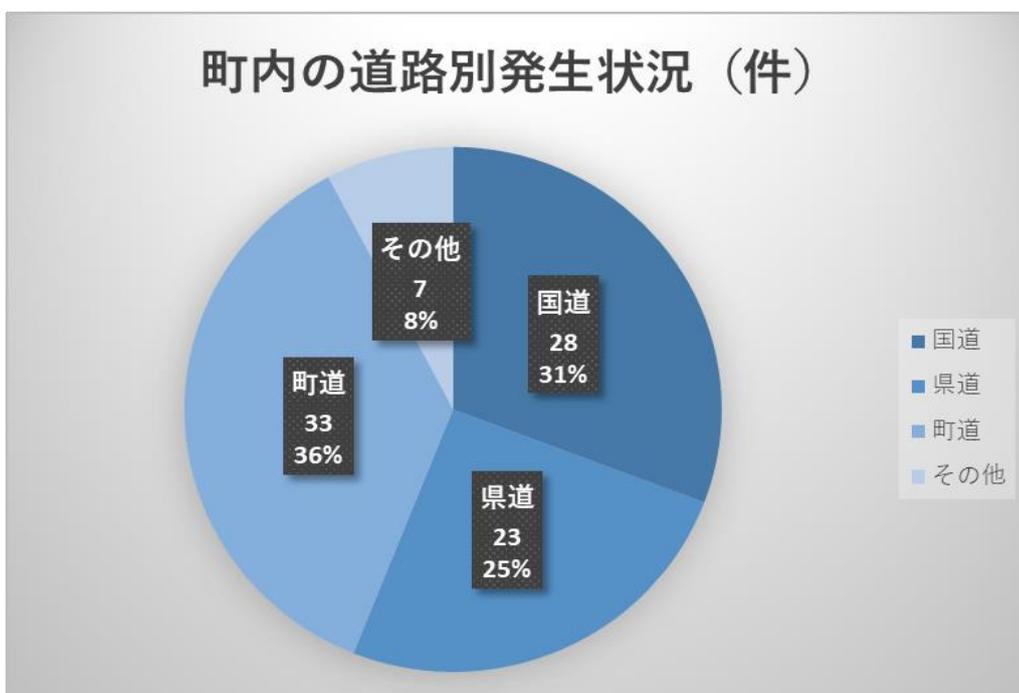
#### (2) 交通事故発生件数と事故の特徴

交通事故発生件数は、増減はあるものの全体としては減少傾向にある。事故の発生割合を年代別に見ると、10代、20代の若年運転者は県平均20.9%より1.9ポイント上回り、65歳以上高齢運転者は県平均25.8%より12.2ポイント上回っている。

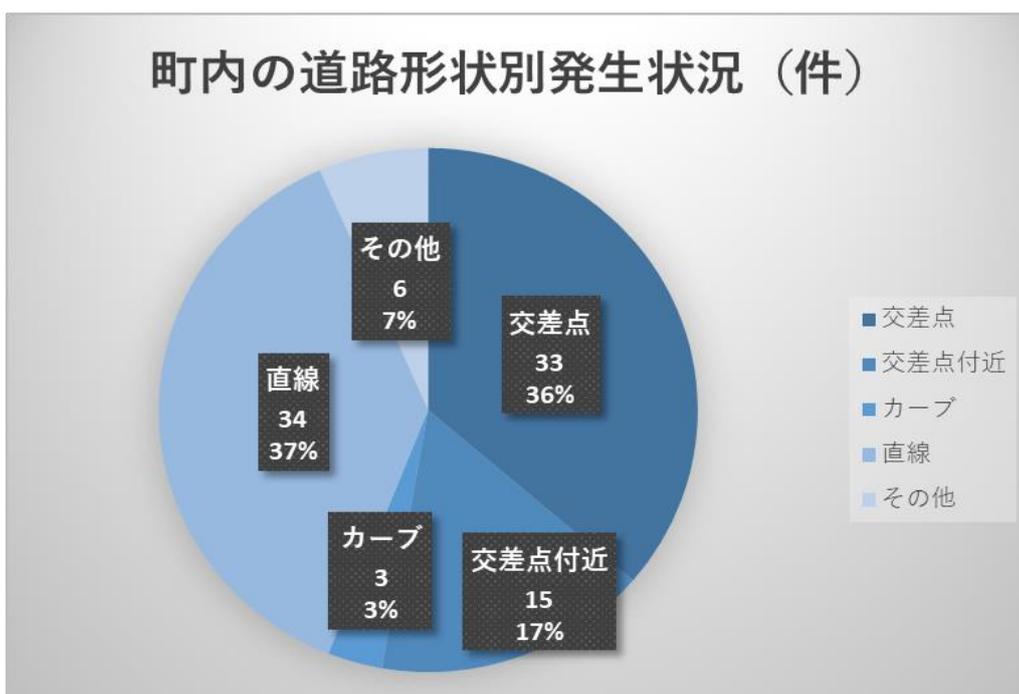
《事故の特徴》

- 国道と町道での事故発生率が高く、全体の6割を超えている。
- 道路形状別では、直線が約4割を占めて最も多く、割合が県平均を上回っている。
- 歩行者と高齢運転者事故が増加している。

## 町内の道路別発生状況（件）



## 町内の道路形状別発生状況（件）



### 4 今後の課題

交通事故は、運転者のわき見、安全不確認、動静不注視により多く発生する他、自転車や歩行者の不注意や交通ルールの無視から発生する場合も多く、様々な原因により発生している。町内の事故の分類としては、追突が最も多く29件（37%）、次いで出会頭21件（27%）、右・左折時7件（9%）と続き、全体の事故原因の7割を超えている。

世代別では、若年運転者及び高齢運転者の事故割合が県平均を上回っており、今後

益々進む高齢社会に向けて高齢者が関係する事故の割合が増えることが心配される。

また、残念ながら未だに飲酒運転による事故が発生している。

歩行者に関する交通事故では、県内において全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合は3割を超えており、本町の交通事故件数は増加傾向にある。また、携帯電話等の普及に伴い歩行中や自転車運転中の操作による危険性も指摘されている。

道路形状別の事故発生割合は、交差点及び交差点付近で5割を超え、直線道で約4割と高いことから、交通危険箇所の交通環境改善と、交通安全教育等による交通安全意識の向上が図れるよう交通安全施策を策定する必要がある。

## 第3章 目標の設定

### 1 目標の設定

交通事故の件数は、ここ10年の平均は136.0件、直近の5年間だけを見れば平均は128.4件となっており、平成30年以降は第10次の目標である年間130件以下を達成している。

交通事故による年間死者数については、「0人」とすることを目標とし、平成29年、30年及び令和2年には目標を達成したものの、この10年間の合計では12人が犠牲となっている。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、引き続き本計画の計画期間である令和7年までに達成する交通事故の発生件数、死者数目標を設定する。

#### (1) 発生件数の目標

ここ10年間の交通事故の発生件数は、平成28年の179件をピークに減少しており、令和2年には、前年と比較し15件減の91件となったが、コロナ禍による、外出自粛の影響が大きな要因と考えられるため、本計画では令和元年（106件）の水準に抑えることを目標とする。

**★ 発生件数を、年間110件以下とする。**

#### (2) 死者数の目標

交通事故による年間死者数は、平成23年から令和2年までの10年間で0人から3人で推移し、合計では12人が犠牲となった。しかし、平成29年、30年及び令和2年には「0人」を記録しており、死者数を0人とすることは可能であり、目標とすべき数字である。

このため、本計画においては、死者数0人とすることを目標とする。

**★ 年間死者数を、0人とする。**

## 2 目標達成のための方向性

目標を達成するためには、町民一人ひとりが交通事故防止に取り組むとともに関係機関が連携し、一体となって対策を講じていく必要があるが、特に今後の高齢社会の進展に伴う高齢運転者による交通事故の増加が憂慮されることや、依然として高齢者の事故発生件数や死傷者数が高い割合を占めていることなどの交通事故の現状を踏まえ、「高齢運転者の交通事故防止」を重点的に取り組んでいく。

また、地域住民の日常生活に利用される生活道路等においては、高齢者、子ども及び障がい者を含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていく必要があるため、「歩行者・自転車の交通事故防止」についても重点的に取り組んでいく。

さらに、新型コロナウイルス等感染症の直接・間接の影響は交通環境においても様々な制約などが生じ、町民のライフスタイルや交通行動への影響が考えられるため、今後も注視し、感染症の状況に応じた対策にも留意していく必要がある。

### 重点的に取り組む施策

★「高齢運転者の交通事故防止」

★「歩行者・自転車の交通事故防止」

## 第4章 交通安全施策の推進

### 1 重点施策

#### (1) 高齢運転者の交通事故防止

高齢運転者の増加とともに高齢運転者による交通事故も増加傾向にあり、今後とも増加することが懸念されるため、高齢運転者に対する交通事故防止対策を重点的に推進する。

##### ① 交通安全教育の推進

###### (ア) 参加体験型の交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、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必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させるため、仙南自動車学院等と連携し、参加体験型交通安全教育を実施する。

###### (イ) 高齢者支援施策の推進

高齢運転者が自分の運転能力を正しく把握し、安全運転寿命を延ばせるような環境の整備を推進する。同時に、運転に不安を感じている、家族から運転免許証の返納を勧められている高齢者については、運転経歴証明書制度の周知など運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る。また、運転免許証返納後の移動手段について、関係機関が連携し、持続可能な地域公共交通の整備・拡充に努める。

##### ② 広報啓発活動の推進

###### (ア) 高齢運転者標識の着用促進

高齢運転者標識（高齢者マーク）は、高齢運転者の交通事故を防止するため、高齢運転者自身の交通安全意識の高揚と一般運転者の高齢運転者に対する思いやりのある運転を促すものであることから、各種広報媒体を活用した啓発のほか、交通安全教室等において着用を促進する。



普通自動車対応免許を受けている人で75歳以上の人は、内閣府令で定めるところにより、普通自動車の前面及び後面に左のマークをつけないで運転してはならない、また、普通自動車対応免許を受けている人で70歳以上75歳未満の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に左のマークを付けて運転するように努めなければならない、とされている。(道路交通法第71条の5第2項及び第3項)

## (2) 歩行者・自転車の交通事故防止

歩行中及び自転車運転中の交通事故割合が依然として高いことから、安全で安心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、障がい者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る。このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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のほか、生活道路等において歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については、令和3年4月1日より宮城県で自転車安全利用条例が施行され、自転車損害賠償保険加入義務のほか、道路交通法の遵守や歩行者への安全配慮、ヘルメットの着用など自転車の安全利用について定められた。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、多様な交通手段のそれぞれの在り方を含め、道路環境整備などまちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、携帯電話等の操作や画面を注視しながらの運転、イヤホン等を使用しての運転など、交通ルールやマナーに違反する行動が多く、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

### ① 交通安全教育等の推進

#### (ア) 各年代に応じた交通安全教育の推進

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、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習として、町民一人ひとりが交通安全の確保を自ら課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要なことから各年代に応

じた交通安全教室を実施する。

#### (イ) 反射材着用の推進

交通事故が多発する薄暮時や夜間における歩行者、自転車利用者の視認性を高め交通事故防止を図るため、交通安全教室や各種キャンペーンにおいて反射材着用の促進を促しながら反射材を配布するなど、広報啓発活動を推進する。

#### (ウ) 自転車利用のマナー向上の推進

自転車は道路交通法上、車両の一種（軽車両）である。車両運転者としての責任を自覚し、正しい交通ルールを知り、安全な自転車利用を推進するため、事故や交通ルール・マナー違反の多い中学生・高校生・大学生を重点に、教育機会を確保する必要がある。これらに対応するため、「中学生・高校生・大学生に対する教育機会の確保」「交通安全教育機会・啓発機会の拡大」「自動車運転者や歩行者に対する交通ルールの周知」を観点に施策を推進する。主な具体的な施策として「ヘルメットの着用促進」及び「自転車損害賠償保険等への加入義務の周知」等に取り組む。

## 2 主な施策

### (1) 交通安全思想の普及徹底

交通社会の一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上を推進するため、領域別・年齢段階に応じた交通安全教育や広報啓発活動を実施する。

#### ① 交通安全教育の推進

##### (ア) 幼児に対する交通安全教育

身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、安全に行動できる習慣を身に付けさせるため、幼稚園・児童館・保育所などで交通安全教室を開催する。幼児の交通事故防止は、特に保護者の役割が大きいことから、保護者に対する交通安全教育を推進する。

##### (イ) 小学生に対する交通安全教育

1) 町内6小学校において、警察署、交通指導隊などによる交通安全教室を開催し、児童・保護者の交通安全意識の向上と道路交通における危険予測や危険回避能力の向上を図る。特に自転車の乗り方教室や自転車運転時のヘルメット着用を推進する。

2) 登校時の交通安全指導を継続して実施し、登校時の交通事故防止の徹底

を図るとともに、学校、PTA、関係団体等による自主活動の充実を図るため、交通危険箇所での街頭活動等の指導や交通安全教室を実施する。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育

- 1) 町内3中学校において、警察署、交通指導隊などによる交通安全教室を開催し、中学生の交通安全意識の向上を図る。特に自転車の乗り方教室や安全に道路を通行するために、必要な知識と技能を十分に習得させ、自己の安全ばかりでなく他の人々にも配慮（無灯火、傘さし運転、携帯電話使用等、ながら運転の禁止など）できるようにすることや、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について教育する。
- 2) 自転車運転時のヘルメット着用を推進する。

(エ) 高校生に対する交通安全教育

- 1) 警察署と連携し、交通安全意識の向上を図るとともに、二輪車の運転者及び自転車利用者に対する体験型交通安全教室等を開催し、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できるよう教育する。
- 2) 自転車運転時における整備不良車の運転、無灯火、傘さし運転、携帯電話使用等、ながら運転の禁止など、交通ルール遵守の徹底を図る。
- 3) 仙南自動車学院や警察署と連携し、免許取得前や免許取得時等に若者の交通事故の実態を踏まえた交通安全教室の充実を図る。

(オ) 成人に対する交通安全教育

- 1) 仙台大学や各事業所、警察署との連携を緊密にし、自主的な交通安全教育を促進し、交通安全意識の向上を図る。
- 2) 自転車運転時における整備不良車の運転、無灯火、傘さし運転、携帯電話使用等、ながら運転の禁止など、交通ルール遵守の徹底を図る。
- 3) 駅周辺の違法駐輪や放置自転車等の迷惑自転車の撲滅を推進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育

- 1) 加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解させるため、単体老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催する。
- 2) 高齢者マークの着用を促進し、高齢運転者の交通事故防止を図る。
- 3) 出前講座等により、交通事故の現状や交通ルール等の知識を習得させる。

4) 高齢者世帯訪問を継続的に実施し、反射材用品の活用等を推進する。

## ② 広報啓発活動の推進

町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、正しい交通マナーの実践を促進するため、地域、関係機関・団体等と連携して、交通安全運動等を組織的、継続的に展開する。

### (ア) 交通安全町民総ぐるみ運動の推進

○春、夏、秋、年末年始の交通事故防止運動の実施。

- ・ 街頭キャンペーンの実施、啓発チラシの配布
- ・ 各種広報媒体等を活用した啓発運動の実施
- ・ 横断幕等の掲出

### (イ) 飲酒運転根絶の広報啓発活動の実施

本町には飲食店が多数あるため、継続的に警察署、関係団体と連携して飲食店を訪問する等して、飲酒運転の防止を訴える活動を行う。

「柴田町交通安全条例」(平成19年条例第2号)に基づき、各種広報媒体を活用した広報啓発や交通安全教育、各種キャンペーン等を通じて、飲酒運転根絶に関する知識の普及、意識の高揚を図る。

### (ウ) チャイルドシート、シートベルト着用の促進

チャイルドシートやシートベルトの非着用時の危険性は非常に高く、着用により交通事故に遭った場合の被害を大幅に軽減する効果があることから、チャイルドシートやシートベルト着用の促進を図る。

#### 1) チャイルドシート着用の促進

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)が、令和元年6月1日から6月16日までの間に合同で実施したチャイルドシート使用状況全国調査(2019)では、全国平均の使用率は70.5%(前年比+4.3ポイント)となっている。県内においては77.8%となっていることから、幼稚園、保育所の交通安全教室や交通安全運動等において、チャイルドシート着用を促進するとともに、正しい着用の徹底を図る。

#### 2) シートベルト着用の促進

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)が、令和2年10月19日か

ら11月13日までの間に合同で実施したシートベルト着用状況全国調査(2020)では、一般道における運転席、助手席のシートベルトの着用率は、全国平均では、運転席99.0%、助手席96.5%、後部座席40.3%であるが、県内においては、運転席99.5%、助手席98.0%、後部座席35.7%となっており、運転席と助手席の着用率は高く、後部座席の着用率が低くなっている。また、令和2年中「みやぎの交通事故」によると、県内の四輪運転者の死者数20人中7人がシートベルト非着用であることから、引き続きシートベルトの着用の促進を図るとともに、今後は特に、平成20年の道路交通法の改正により義務化された後部座席におけるシートベルトの着用を促進する。

#### (エ) 前照灯早め点灯運動の推進

薄暮時間帯に多発する交通事故の要因の多くは、視認性の悪化や仕事の疲れなどに起因する注意力の散漫等であるため、「前照灯早め点灯運動」の広報啓発を推進し、薄暮時間帯の交通事故防止を図る。

#### (オ) 自転車の安全利用の推進

自転車は、幼児から高齢者まで幅広く利用する身近な交通手段である。令和3年4月1日より施行された宮城県自転車安全利用条例により、自転車利用者の責務として、道路交通法の遵守、他人に迷惑を及ぼさない、歩行者への安全配慮、ヘルメットの着用、自転車の定期的点検と必要な整備が定められ、自転車損害賠償保険等への加入義務も課せられた。

自転車は道路交通法上、軽車両に位置付けられており、道路を通行するときは「車」として交通ルールを遵守し、交通マナーを実践しなければならないが、その重要性が十分浸透していないことから、周知、徹底を図る。

- 1) 自転車利用者のマナーの向上を図り、自転車運転中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者に配慮した歩道通行、無灯火走行の防止等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を推進する。

特に、中学生・高校生に対し、交通ルールの遵守、マナーの向上を図るため、関係機関、団体が教育委員会等と連携し、中学校・高校教育の場における交通安全教育の充実を図る。

- 2) 幼児が同乗する自転車の危険性について広報啓発を推進するとともに、

自転車に同乗する幼児の自転車用ヘルメットの使用を促進する。

3) 自転車の安全性を確保するため、定期的に点検整備を行なうことや夜間におけるライト点灯の徹底を図るとともに、TSマークや損害賠償保険等への加入促進を図る。

4) 自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため「宮城県自転車安全利用条例」及び「自転車安全利用五則」を活用し、広報啓発に努める。

#### 【TSマーク】

自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が、点検整備した安全な「普通自転車」に貼るシールのことです。この「TSマーク」には、傷害保険と賠償責任保険が付帯されています。「TSマーク」のTSは、T r a f f i c（交通） S a f e t y（安全）の頭文字で、「交通安全」という意味です。

#### 【自転車安全利用五則】

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用



#### (カ) 交通事故データ等の情報提供

交通事故データや交通危険箇所等を町ホームページ、広報紙等を活用し、町民に周知することにより交通安全意識の向上を図る。

#### (キ) 携帯電話、カーナビゲーション等注視の危険性に関する広報啓発

町ホームページ、広報紙等を活用し、携帯電話、カーナビゲーション等の注視による危険性についての広報啓発を促進する。

#### (ク) 反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加体験型の交通安全教育や各種啓発キャンペーンの際に配布し、普及を図る。

## (2) 道路交通環境の整備

交通安全を推進するためには、自動車、自転車、歩行者等が安全に通行できる道路施設などの交通環境整備が不可欠である。

このため、幹線道路から生活道路に至るすべての道路において、適切に機能分担された安全な道路交通環境の整備を図るとともに、交通事故多発地点や交通危険箇所における交通安全施設の整備を推進する。

### ① 交通安全に配慮した道路整備の推進

#### (ア) 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路や生活道路において、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の整備を推進する。

#### (イ) 改築による道路交通環境の整備

道路の改築に当たっては、道路標識、道路照明、防護柵等の交通安全施設についても整備を図るとともに、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等を推進する。

特に道路照明は、夜間の交通事故の防止はもとより、防犯対策の面からも効果があることから、整備を推進する。

### ② 交通事故多発地点の交通安全施設整備の推進

交通事故は、特定の場所で多く発生している傾向にあるため、交通事故多発地点及び交通危険箇所の把握をする際に、地域住民や道路利用者の意見を十分取り入れながら、町民参加による交通安全施設整備の推進を図る。

### ③ 歩行空間等の整備

#### (ア) 道路使用及び占用の適正化

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置等における道路の使用、占用の適正化を図り、道路本来の機能を確保する。

そのため、町道の道路パトロールを強化し、道路の不法使用、不法占用の発見に努める。

#### (イ) 通学路等における安全の確保

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事故を防止するため、定期的に警察、教育委員会、学校、保育所等関係機関と合同点検を実施するとともに、地域住民や道路利用者の声を取り入れなが

ら、道路交通実態に応じ、通学路等の交通安全施設整備を図る。

通学路等については、出来るだけ歩道が整備されている区間を指定するなど、児童生徒の安全を確保する。

歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

#### (ウ) ユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて、すべての人が安全に安心できる交通社会を実現するため、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

### ④ 効果的な交通規制の推進

交通事故の防止と円滑な交通を確保するため、警察署、道路管理者と連携して、交通安全施設の整備状況、交通量の状況等地域の実態に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするように努め、効果的な交通規制を推進する。

特に、交通渋滞を避け、通り抜け車両が集中する裏通りや通学路などについては、交通規制の見直しや交通安全施設の整備による通過交通の抑制、歩行者と車道を分離するなどの交通事故防止対策を推進する。

### ⑤ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨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る。

また、災害発生時においては、国、県、町及び関係機関が道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、情報を共有するとともに、町ホームページや「災害・防災情報や防犯・交通・安全安心情報」等メール配信サービスやLINEを活用して道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

### ⑥ 交通事故の調査研究の推進

警察、地域住民、関係機関・団体等と連携し、交通事故多発地点、交通危険箇所、交通死亡事故現場等における現地調査、交通事故分析など、交通事故の原因等についての調査研究を推進し、交通事故防止対策に活用する。

### (3) 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、関係機関と連携し、交通事故の実態等を的確に分析し、重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りや暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る。

#### ① 横断歩行者の優先義務の再認識

信号機のない横断歩道での死亡事故は、自動車の横断歩道手前での減速や、横断歩行者がいる場合に一時停止をしないことなどが要因であるため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や、歩行者が横断歩道を横断し、又は横断しようとしているときは横断歩道の前で一時停止し、横断を妨げないという歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

#### ② 効果的な指導取締りの強化

警察署と連携して交通事故多発路線等における交通指導取締りを効果的に推進する。特に交通弱者の観点に立った交通取締りの充実、街頭指導活動の強化を促進するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転（あおり運転）等の悪質かつ危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化を図る。

#### ③ 暴走族対策の強化

近年、暴走族による集団暴走行為等は、道路交通法の改正に伴う指導・取締りの強化により急激に減少しているが、未だに根絶に至っていない状況にあるため、「柴田町暴走族根絶の促進に関する条例」に基づき、今後も町民、事業所、関係機関・団体等が協力し、暴走族の根絶に向けた活動を推進する。

## 第5章 踏切道における交通安全

### 1 踏切道における交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことのできない交通手段である。しかし、現在の鉄道は綿密なダイヤ編成がされていることから、ひとたび事故が発生すると、地域活動に大きな影響が出るとともに、多数の死傷者が生じるおそれがある。

鉄道の運転事故のうち踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、今後も踏切事故が起こらないように、引き続き事故防止対策を推進する。

### 2 踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者・自転車利用者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、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るための広報活動等を推進する。また、学校等において踏切の通過方法等の教育を推進する。

## 第6章 計画の推進に向けて

### 1 計画推進の考え方

交通事故を防止するためには、町、関係機関、団体等が緊密な連携の下に施策を展開することはもちろん、町民一人ひとりが交通社会の一員として、自ら交通安全に前向きな意識を持つことが重要であることから、交通安全に関する各種活動への参加や協働による交通安全施策に取り組み、計画の着実な推進を図る。

#### (1) 町民の参加・協働による推進

交通安全は、町民一人ひとりが交通ルールを遵守し、交通マナーを向上させることが最も重要であるため、町民の主体的な交通安全活動への参加を促進するとともに、地域住民や関係機関・団体等の協働による現地調査や協議を踏まえ、各地域の特性に応じた交通安全対策を推進する。

#### (2) 関係団体との連携による推進

関係団体等の役割分担を明確にし、連携の強化を図るとともに、地域の実状に即した交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、関係団体等の主体的な活動を促進する。

#### (3) 事業者等との連携による推進

安全運転管理者会と連携し、事業所内における交通安全教育を促進し、交通事故の防止を図る。

#### (4) 警察署との連携による推進

警察署と緊密に連携・協力し、交通事故の防止に努める。

#### (5) 実施計画の策定及び評価による計画の推進

本計画期間内の毎年度当初において実施計画を策定する。また、年度の終了後、施策の実施状況及び交通事故統計等により計画の推進状況について評価を行い、その結果により計画の目標達成に向けて事故防止対策の強化等を図るなどの見直しを行う。

### 2 推進体制

交通安全計画の推進に当たっては、それぞれの施策を行う庁内の関係課が連携し効果的な交通安全施策に取り組むため、庁内推進体制を整備するとともに、警察や関係団体等と緊密に連携・協力し、本町の交通安全の確保を図る。

## 推進体制図

