

第 9 次

美里町交通安全計画

～ 交通事故のない美里町を目指して ～

美里町(交通安全対策会議)

ま え が き

昭和 20 年代後半から 40 年代半ばごろまでに起こった、全国的な道路交通事故の死傷者数の著しい増加に対して、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、交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、全国では昭和 45 年に 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、平成 17 年中の死者数は 6,871 人と大幅に減少し、さらに平成 22 年中の死者数はおよそ 3 分の 1 となる 4,863 人にまで減少した。宮城県においても、昭和 47 年に過去最高の死者数 295 人を記録したが、その後平成 17 年には 138 人と半減するに至り、平成 20 年には 52 年ぶりに 100 人を下回った。

本町（旧小牛田町と旧南郷町）においては、昭和 61 年以降の 20 年間の平均では 2.3 人であった死亡者数が、平成 18 年以降の 5 年間では、平均 1.2 人と大幅に減少している。しかし一方で、昭和 61 年以降の 20 年間の平均 128.0 人だった交通事故による負傷者数が、平成 18 年以降の 5 年間では平均 145.4 人と増加しており、極めて厳しい状況にあることから、今後は事故そのものを減少させる必要がある。

交通事故の防止は、町及び関係機関・団体だけでなく、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緊急かつ重要な課題であり、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強力に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、平成 23 年度から 27 年度までの 5 年間に講ずべき美里町の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

そして、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、これを強力に実施することで、誰もが安全で安心して生活できる美里町の実現を目指すものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2節 道路交通安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
2 交通安全計画における目標	5
第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1 高齢者及び子供の安全確保	6
2 歩行者及び自転車の安全確保	7
3 町民自らの意識改革	7
4 飲酒運転の根絶	7
第4節 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(1) 道路ネットワーク及び道路交通環境の整備	8
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	8
(3) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	9
(5) 効果的で重点的な事故対策の推進	10
(6) 総合的な駐車対策の推進	11
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12
2 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	15
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	17
(5) 住民の参加・協働の推進	17
3 安全運転の確保	18
(1) 運転者教育の充実	18
(2) 安全運転管理の推進	19
(3) 道路交通に関する情報提供の充実	19
4 車両の安全性の確保	20

(1) 自動車の点検整備の充実	20
(2) 自転車の安全性の確保	20
(3) 自動車アセスメント情報の提供等	20
5 道路交通秩序の維持	20
(1) 交通の指導取締りの強化等	21
(2) 暴走族対策の強化	21
6 救助・救急活動の充実	22
(1) 救助・救急体制の整備	22
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	22
7 交通事故被害者支援の推進	22
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	23
(2) 損害賠償の請求についての援助等	23
第2章 踏切道における交通の安全	24
第1節 踏切事故のない社会を目指して	25
(1) 踏切事故の状況	25
(2) 近年の踏切事故の特徴	25
第2節 踏切道における交通の安全についての目標	25
第3節 踏切道における交通安全の対策	25
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	25
2 講じようとする施策	26
(1) 踏切道の統廃合の促進	26
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	26

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

本町は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えている。このような大きな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、その前提として町民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等ほかの危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

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・経済的損失をも考慮して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、自動車に対して比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者や身体障害者等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画では、このような観点から、国の交通安全基本及び県の交通安全計画を基に、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じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する『人間』、車両等の『交通機関』及びそれらが活動する場としての『交通環境』の三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら施策を策定し、これを町民の理解と協力の下、強力で推進する。

第一に、『人間』に対する安全対策については、交通機関の安全な運転・運行

を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、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する。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から、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるものとする。

第二に、『交通機関』が原因となる事故の防止対策としては、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付かないように、各交通機関の高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、未然に事故を防止する体制を充実させるものとする。

第三に、『交通環境』に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、特に、人優先の考えの下、歩行者と交通機関との分離を図るなど、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

これら三要素を結び付けるものとして、三要素それぞれの施策効果を高める情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進めるとともに、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、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ものとする。なお、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、交通安全の分野でも一層の被害者支援の充実を図る。

交通事故防止のためには、町と関係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、町が行う交通安全に関する施策に参加・協働できる仕組みをつくり、町民が主体的に行う交通安全点検や地域におけるその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する。

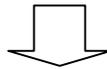
交通の安全に関する施策はこのように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、総合的かつ効果的に連携させながら実施することが重要である。また、これらの施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に柔軟に対応させるとともに、その効果等を考慮しつつ適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性の視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行うほか、地震等の大規模災害に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

第1章 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、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

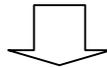


2. 道路交通の安全についての目標

安全な道路交通の実現を目指し、交通事故の死者数をゼロにする。

年間の死傷者数を100人以下にする。

この死者数とは、事故発生時から24時間以内に死亡した件数



3. 道路交通の安全についての対策

< 4つの視点 >

高齢者及び子供の安全確保

歩行者及び自転車の安全確保

町民自らの意識改革

飲酒運転の根絶

< 7つの柱 >

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

安全運転の確保

車両の安全性の確保

道路交通秩序の維持

救助・救急活動の充実

交通事故被害者支援の推進

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

道路交通事故をゼロに、あるいは、大幅に減少させるために、人命尊重の理念に基づき、積極的に交通安全対策を実施し、交通事故のない社会を目指すことが重要である。

少子高齢社会の中で高齢者の死者数が増加していることなど、交通情勢がより悪化する方向に向かいつつあることから、今後は、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、事故そのものの減少をも十分考慮した積極的な取り組みが更に必要である。

特に、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を的確に把握し、それぞれの地域での活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していく必要がある。

その上で、県、町、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれの役割を分担しながら連携を強化し、また、町民一人一人が、交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

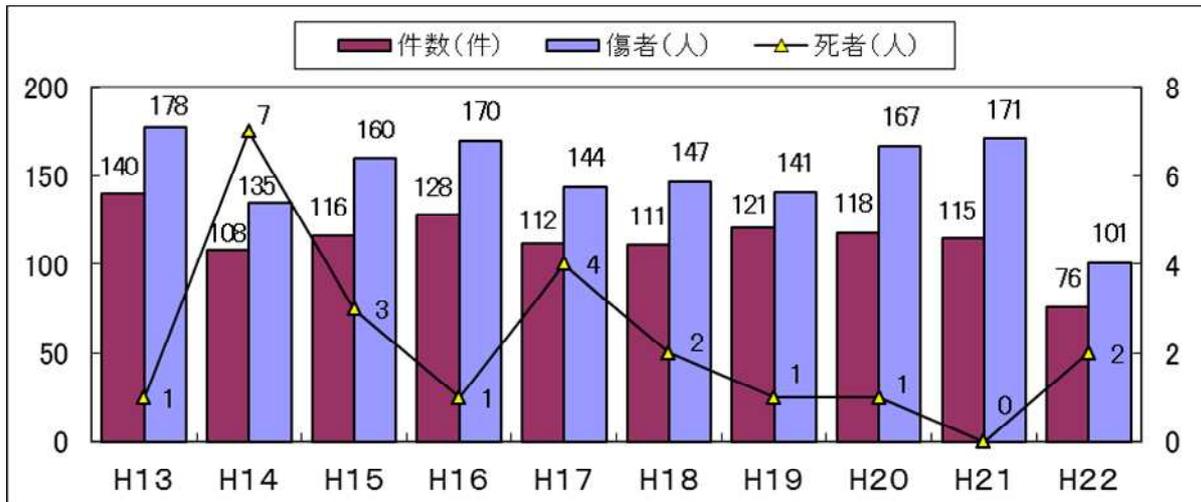
第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

町内における過去10年間の事故状況を見ると、平成13年から平成21年までの発生件数、傷者共に大きな変化は認められなかったが、平成22年の一年間は大きく減少し、発生件数は過去10年間で初めて100件を下回った。傷者数についても同様に、過去10年間で最も低い数値となっている。死者数についても、平成13年から17年までの5年間の累計16人と比べ、18年から22年までの5年間では6人と、大幅に減少している。

また、本町を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許者数、車両保有台数などの交通需要は共に今後減少することが見込まれる。

< 町内の人身事故発生状況の推移 >



< 町内の運転免許保有者数の推移 >

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
免許保有者数	16,796	16,873	17,051	17,072	17,050	17,079	17,049	16,934	16,944	16,836
高齢者の免許保有者数	2,134	2,279	2,390	2,447	2,538	2,625	2,750	2,898	3,000	3,044
車両保有台数	23,863	23,943	24,061	24,064	24,071	24,111	24,005	23,638	23,452	23,228

H13～H17 は小牛田町と南郷町の合計

平成 13 年から平成 22 年までの 10 年間の推移で比較してみると、平成 13 年に 16,769 人だった運転免許保有者数は、一時期増加したものの再び減少に転じ、最終的にほぼ横ばいの 16,836 人となった。また、車両保有台数についても一時期増加した後減少し、平成 13 年の 23,863 台に対し平成 22 年 23,228 台となった。

これに対し、全人口に占める交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口は年々増加し、中でも高齢者の運転免許保有者数は平成 22 年時点で、平成 13 年の 2,134 人から約 1.43 倍の 3,044 人となり、今後の道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

【運転免許保有者数、車両保有台数、高齢者の運転免許保有者数は H13.12 末と H22.12 末の数】

【車両保有台数は四輪車、自動二輪車、原動機付自転車、小型特殊自動車の総計】

2 交通安全計画における目標

本計画における最優先の目標は、年間の交通事故死者数をゼロとし、それを維持することである。また、事故そのものの減少や傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、年間の死傷者数を 100 人以下に抑えることを目指すものとする。

第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、町内において道路交通事故による死者数が減少していることから、これまで実施されてきた交通安全対策には一定の効果があったものと考えられる。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規施策を推進することが重要である。

交通安全対策の実施に当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本町においては、平成13年から平成22年までの推移で高齢者人口を見てみると1.09倍に増加しており、高齢化率は24.0%から28.1%へと4.1ポイント上昇するなど、急激な高齢化が進行しているため、本計画の目標を達成するためには全死者数の約4割を占めるに至った高齢者の交通事故を防ぐために高齢者が安全かつ、安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者の多様な実情を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、歩行や自転車、自動車等の交通手段のそれぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、自動車については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。また、年齢や身体機能等にかかわらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するとの考えに基づき、道路交通環境のバリアフリー化を図ることも重要である。さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

加えて、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、社会全体で子どもを交通事故から守る観点での交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

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、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る。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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る。

自転車については、幼児から高齢者まで幅広く多様な用途で利用する町民の身近な交通手段であるが、自動車と衝突した場合は被害を受ける自転車も、歩行者と衝突した場合は加害者になることや、そのことを踏まえ自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識は十分浸透しておらず、自転車利用者のルール違反とマナーの低下が社会問題となっている。このため、交通安全教室等の充実による交通ルールの周知の徹底を図るとともに、自転車交通環境の整備に努め、良好な自転車交通秩序の実現を図る必要がある。

3 町民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての町民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまらず、多くの町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ように働きかけることが重要である。

4 飲酒運転の根絶

全国各地で発生している飲酒運転による悲惨な交通事故により、町民の飲酒運転に対する意識が確実に変化しつつあることから、飲酒運転の根絶を目指して、真に効果が期待できる総合的な諸対策を推進する。

第4節 講じようとする施策

1 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、一定の事故抑止効果が確認されている。

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、自動車乗車中の事故に比較して、歩行中の事故の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。そこで、今後は、これまでの対策に加えて少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全に、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、幹線道路等において歩行スペースを積極的に整備するなど、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整備を推進する。

(1) 道路ネットワーク及び道路交通環境の整備

基本的な交通の安全を確保するため、主要幹線道路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機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、道路の新設・改良事業においては、歩道や交通安全施設の整備を推進する。

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅など道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を積極的に推進する。

一般道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても併せて整備を図る。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、次の方針により重点的に交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。また、今後の交通事故発生状況等を考慮し、計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア 歩行者等交通弱者の安全通行の確保

歩行者、特に高齢者や身体障害者が安心して通行できるよう、通行の妨げとなる段差等を解消するための道路環境の改善及び整備を推進する。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑な通行の確保

国県道及び町道幹線道路等における死傷事故は特定区間に集中していることを踏まえ、事故発生率の高い区間や事故の危険性の高い箇所へは、関係機関と調整の上、信号機や標識の設置、交差点の改良等重点的な施設の整備を行い、交通事故の抑止を図る。また、これら施設等の整備に加えて交通規制の適正化や違法駐車対策も併せて行うことにより、交通の円滑化も目指す。

(3) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえない。このため、生活道路や市街地の幹線道路において、安心安全な歩行空間の確保やバリアフリー化等、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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

道路管理者においては、歩道等の整備、防護柵等の設置、歩行空間のバリアフリー化等による安全な歩行空間の確保や、通過交通対策等も含めた総合的な交通事故防止対策を推進する。

県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを推進する。

イ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、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、改良事業等による整備と併せて、快適な通行空間を十分確保した歩行スペースの整備に努める。

高齢者や身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考えに基づき、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歩道、スロープ等の整備を推進する。

児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、生活道路や市街地の幹線道路、公共施設周辺等における除雪や凍結防止剤散布等の対策を図る。

(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させ、道路環境や道路利用の実態等、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う必要がある。

安全な道路交通環境の整備に当たっては、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、地域住民や道路利用者等が日常感じている意見等を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

地域の交通安全活動のリーダーである交通安全協会や交通安全母の会等の関

係団体の協力の下、住民参加での交通安全点検等を実施し、安全な道路交通環境の整備に努めるとともに、住民参加、協働型の交通安全活動を推進する。

(5) 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。そのため、交通事故対策の重点化を図るとともに、事故状況に基づく対策の立案を関係機関とともに推進する。

ア 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・道路について、県公安委員会及び道路管理者、町が連携して信号機の新設・高度化、道路標識の高輝度化等、交差点改良、視距の改良、道路照明や付加車線等の整備、区画線及び視線誘導標等の設置といった集中的な事故抑止対策を推進する。

イ 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を考慮して、交通事故が発生する危険性が高い場所に信号機等の設置を要望する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、関係機関に要望する。

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設整備を推進するほか、夜間の交通事故対策として、視線誘導標等の設置及び道路照明灯の整備を推進する。

ウ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は地域に根ざした課題であるため、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通の流れの実態を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。また、冬期の安全な道路交通を確保するため、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、チェーン着脱場等の整備を推進する。

エ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線においては、交通規制や道路構造、交通安全施設の整備状況等を考慮した事故要因の調査・分析を行い、速度規制の見直しや交差点の一時停止等の効果的な交通規制を重点的に実施するよう県公安委員会に要請する。

オ 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、速やかに当該箇所の道路交通環境等の事故発生要因に即した所要の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る。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進する。

ア 秩序ある駐車場の推進

より良好な駐車秩序を確立するため、道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に十分配慮した上で、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制の推進を要請する。また、違法な駐停車が円滑な交通を妨げる場合においては、重点的・効果的な指導取締りを要請し、交通の安全と円滑化を図る。

イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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る。また、本町にも甚大な被害をもたらした東日本大震災等の経験を踏まえ、大規模災害の発生時においても緊急通行路の確保や、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、幹線道路の補強を行うとともに、橋梁の点検及び長寿命化修繕計画を策定し、必要な対策を推進する。また、災害により遮断する恐れのある区間を回避・迂回する代替道路の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通規制や災害情報、避難情報等を迅速に表示できる交通情報掲示板や避難場所・避難経路の案内板、予備電源付きの信号機等の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止、被災地への車両の流入抑制等の対策を取るとともに、交通規制状況を迅速かつ的確に住民に知らせる。

エ 災害発生時における情報提供

災害発生時には、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・提供し、復旧状況や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報を、防災行政無線や車両による広報等を活用して提供する。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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、道路の破損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（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を要請する。

イ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故危険性を排除するため、公園等を整備するとともに、体育施設等の公共施設の活用を促す。

2 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、ほか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る。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た生涯にわたる学習を促進し、町民一人一人が交通安全の確保を自らの課題としてとらえるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心をはぐくむとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

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取り入れるとともに、町民が自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、町、関係機関・団体、地域社会や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ぐるみの活動が推進されるように促す。特に交通安全教育・啓発活動にあたる交通指導員の指導力の向上を図るとともに、地域における交通安全関係団体を育成することにより、地域の実情に即した自主的な活動を推進する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児・児童に対する交通安全教育

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、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

目標とする。

幼稚園、保育所においては、家庭及び関係機関と連携・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行う。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用するなど分かりやすい指導に努める。

関係機関・団体は、幼稚園・保育所において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合いが行われるよう保護者に対する広報啓発活動を推進する。

児童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、状況に応じた危険予測、危険回避能力の向上を目的とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、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重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体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、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

イ 中学生・高校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、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、ほかの人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、道路標識の意味、応急措置等について重点的に交通安全教育を実施する。

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、二輪車の運転者及び自転車の利用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つつ自他の生命を尊重するなど、責任を持った行動ができるような、健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、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、交通事故の防止、応急措置等についてさらに理解を深め

るとともに、近い将来、生徒の多くが普通免許を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車の安全についての指導は、生徒の実態や地域の実情に応じて、交通安全関係機関・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、二輪車の実技指導等を含む交通安全教育の充実を目指す。

ウ 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の教育を中心として行うほか、社会人や大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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術、特に、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者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、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する。

事業主は、運転業務を行う従業員に対して関係機関が行う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運転管理の活発化に努める。また、社会人を対象とした講座などにおける交通安全教育の促進を図る。

エ 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、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技能を習得させること、また、交通ルール等の知識を再確認させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導員の養成、教材・教具等の整備など指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、交通安全ボランティア団体や老人クラブ、福祉関係者等と連携して高齢者を対象とした各種催事等の多様な機会を活用し、高齢者交通安全教室をはじめとした交通安全教育を実施する。特に、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者へも、家庭訪問や福祉サービス等の日常的交流の中で交通安全の助言が自然に行われる環境づくりに努める。

高齢運転者に対しては、老人クラブ等関係団体と連携し、個別に安全運転の指導を行う講習会を開催するなど、自動車運転の技術や知識を再度学ぶ機会を設けるとともに、自発的な受講の促進に努める。

家庭においては、高齢者に対する適切な助言が行われるよう、交通安全母の会活動、世代間交流による交通安全普及啓発活動の促進に努める。

原動機を用いる歩行補助車（シニアカー）を利用する高齢者に対しては、製造会社等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

オ 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者に対しては、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などして、障害の程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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、かつ、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する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

すべての町民へ広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践習慣付けることによって、交通事故のない健康でやすらぎのある生活を営むことのできるよう、町をはじめ関係機関・団体及び地域住民が一体となって町民総ぐるみ運動を強力に推進する。

イ 交通安全に関する知識の普及と意識の高揚

報道機関、関係機関・団体及び事業所等に対して積極的に資料を提供し、町民の日常生活の中で身近な問題をタイミングよくとらえ、「交通ルール守るあなたが守られる」のキャッチフレーズの下に、自主的かつ効果的な交通安全広報を展開する。

町広報紙（広報みさと）、町ホームページ等による広報

「宮城県交通安全の音」を活用した聴覚に訴える交通安全広報の実施

警察、交通安全協会、安全運転管理者会、交通安全母の会等関係機関・団体の広報紙及び広報車の活用

防災行政無線放送による広報

各種運動の時期をとらえたポスター、パンフレット、リーフレット等による広報

新聞紙面の活用による広報

啓発用チラシ、立看板、横断幕等による呼びかけ

交通安全町民大会の開催

交通安全作文・ポスターコンクールの実施

ウ 飲酒運転根絶の推進

飲食店組合等関係機関・団体との連携・協力の下、地域住民との協働による飲酒運転根絶運動を推進する。

毎月22日の「飲酒運転根絶運動の日」を中心に、飲酒運転の危険性や悲惨さと呼び掛ける広報・啓発活動や飲酒運転根絶キャンペーンを集中的に実施する。

飲食店に対しては、交通関係団体等の協力を得て、飲酒運転の危険性を強く訴えるための訪問活動や文書による要請等を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の普及に努めるなど、飲酒運転の根絶を強く訴える。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であることと、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の周知、徹底を図る。

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」の周知・浸透を図り、自転車利用者のマナーの向上を目指す。また、歩行者に配慮した道路通行、無灯火走行の防止、反射材の活用やヘルメットの着用等、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・マナーの向上を図るため、関係機関団体が教育委員会と連携し、学校教育の場における交通安全教育を推進する。

自転車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自転車の点検整備等の重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自転車利用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。

オ すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全座席の着用の徹底を図る。

カ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する。

キ 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・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、町広報紙や新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、日常生活に密着した内容の広報を効果的に推進する。

ケ その他の普及啓発活動の推進

町民の自主的・主体的な交通安全意識の高揚を図る。

みやぎ交通安全啓発・実践キャンペーン「あなたもチャレンジ！無事故無違反セーフティ123」の広報

高齢運転者標識の積極的な使用及び貼付車両に対する保護意識の高揚

夜間における歩行者及び自転車利用者等の交通事故防止に効果的な反射材についての理解の促進及び反射材用品の普及

自転車利用者のマナーの向上、特に、自転車乗車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呼び掛け

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対して援助、協力をするなど、その主体的な活動を促進する。

ア 民間団体の育成指導

民間の交通安全団体、その他交通に関係のある業務を行う団体について支援・協力を行うとともに、これら団体との緊密な連絡体制を強化し、その主体的活動を促進する。

交通安全協会、美里町交通安全母の会連合会をはじめとした関係団体が住民の交通安全意識高揚の推進施策として行う交通安全諸活動が、効果的に推進されるよう支援・協力を行うとともに、その主体的な活動を促進する。

安全運転管理者会が行う管理者・運転者研修、機関誌・広報紙等の発行等、自主的な交通安全活動が効果的に推進されるよう支援・協力を行う。

交通安全関係者の育成指導に努め、地域・職域ぐるみの自主活動を促進する。

イ 町交通安全指導員活動に関する助成

町における道路交通の安全の保持として、町が設置している交通安全指導員が充実した活動を行えるよう調整を図る。

(5) 住民の参加・協働の推進

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、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

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た上で、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、住民の参加・協働を積極的に進める。

3 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ため、運転者だけでなく、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の充実に努める。

(1) 運転者教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時・取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所に対して、地域における交通事故の発生状況の特性や交通環境等の交通状況を考慮した、その地域の実情に応じた教習カリキュラムの見直し・検討や、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実、教習水準の向上を働きかける。また、免許の取得時教習の充実についても推進する。

イ 運転者に対する再教育等の充実

免許の更新時講習や違反者講習、高齢者講習等により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、警察、自動車教習所をはじめとした関係機関と連携して、講習機会・講習設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上及び講習資機材の高度化、講習内容並びに講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対して新たな飲酒運転取消処分者講習の実施を推進し、飲酒運転違反者に対する再教育の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習等の二輪車運転者に対する教育を積極的に推進する。

エ 高齢運転者対策の充実

今後、大幅な増加が予想される高齢運転者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、老人クラブ等関係団体との連携により、高齢運転者に対する交通安全教室を開催し、高齢運転者の特性に応じた安全運転指導を実施する。また、運転適性検査の周知と、運転免許証を自主返納した高齢者への

支援の充実を図るとともに、高齢運転者標識の積極的な使用を呼び掛ける。

オ 全座席でのシートベルト、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

交通事故死者の大半がシートベルトやヘルメットを非着用であることから、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、各種講習や交通安全運動を通して着用義務の周知と着用の呼び掛けを行う。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう要請する。

ア 安全運転管理者等講習

安全運転管理者等への講習の効果を上げるため、事故実態に即した講習が行われるよう要請する。

イ 自主的な安全運転管理の推進

企業等における自主的な安全運転管理を推進するとともに、安全運転管理者等の資質の向上を図るため、研修会の開催や地区安全運転管理者会交通事故防止対策コンクールの推進及び各種研修受講のほか、交通事故・違反の抑止機能の強化等自主的な企業ぐるみの交通事故防止活動を積極的に推進する。

(3) 道路交通に関する情報提供の充実

ア 道路交通情報提供の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、道路利用者に対して、町のホームページ及び町広報誌等により必要な道路交通情報を提供し、安全かつ円滑な道路交通を確保する。

イ 気象情報提供等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、大雪、強風、濃霧、地震等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時には、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、復旧状況や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を迅速に行う。

4 車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとした自動車に関する技術の進歩により、車両の安全対策効果は期待できるものになっているが、自動車には走行や時間の経過に伴い摩耗・劣化する部品が多く使用されており、適切な自動車の保守管理を行わなければ車両構造を起因とした事故が発生する恐れが大きくなることから、車両の適切な保守管理を推進しなければならない。

(1) 自動車の点検整備の充実

自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、関係者の協力の下に周知活動を行い、自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進する。

不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に運動を展開し、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(2) 自転車の安全性の確保

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、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受けるよう呼びかける。さらに、夜間の交通事故を防止するため、前照灯点灯の徹底と、反射材による自転車の被視認性の向上を図る。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する情報を取りまとめて自動車使用者に提供する自動車アセスメント事業を推進することにより、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

5 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は、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、交通事故実態を的確に分析し、死亡事故等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を要請する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

「交通ルールを守れば安全が確保される交通環境づくり」を推進する中で、交通ルールを無視する運転者に対する交通指導取締りを強化するなど、交通ルールを守っている者が事故に巻き込まれて犠牲にならないよう、交通秩序を確立し、交通事故の防止を図るため、適正かつ波及効果のある交通指導取締りが実施されるよう要請する。さらに、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い暴走運転交通犯罪を撲滅すべく、町と関係機関・団体が一体となり、全力を挙げて強力に呼びかけを行い、町民一人一人に「暴走運転、交通犯罪を絶対にしない、させない、許さない」交通安全意識を持たせる。

(2) 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族根絶促進事業の推進

「宮城県暴走族根絶の促進に関する条例」(平成 10 年 12 月 22 日宮城県条例第 48 号)に基づき、すべての関係者と一体となった暴走族根絶促進事業を的確かつ効果的に推進し、町民生活の安全と平穏を確保する。

あらゆる広報媒体を活用して、暴走族根絶の広報等の各種事業を積極的に推進する。

町内の中学校等の生徒や P T A に対する適切な指導を実施し、暴走族への加入阻止を徹底する。

暴走族からの離脱に関する相談を受理する体制の確立や離脱した暴走族に対する立直り支援等の活動を併せて行い、より効果的な離脱支援対策を推進する。

暴走族に関する情報の提供及び暴走族根絶の促進に関する必要な施策を推進する。

イ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、車両の部品等が不正な改造に使用されることがないように、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する要請を行う。

6 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、救助・救急事象の複雑多様化に対応しつつ被害を最小限にとどめるため、関係機関との連携により救助・救急体制の充実強化を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救急現場及び搬送途上における応急措置等の充実

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるため、救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実が図られるとともに、医師の指示又は指導・助言の下に、救急救命士を含めた救急隊員が行う応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実が図られるよう要請する。

イ 救助・救急施設の整備の推進

消防機関の救急・救助体制の充実・強化を図るため、救助工作車及び高規格救急自動車等の整備が促進されるとともに、事故発生時における情報連絡体制を強化するため、広域的な情報通信網を整備し、消防指令業務の高度化が推進されるよう要請する。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進し、町民に正しい応急手当に関する知識及び技術の普及を図り、バイスタンダーによる適切な応急手当の実施を促進する。また、学校においては中学校、高等学校において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当で、AED使用法について指導の充実を図り、バイスタンダーとなった場合に適切な処置が施せるようになることを目指す。

(2) 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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化を図る。

7 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者は、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、かけがえのない生命を絶たれたりするなど大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者のための相談機会の充実や情報の提供を図り、被害者の支援を推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車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、今後とも、社会経済情勢の変化や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る。

また、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動を通じて広く町民に広報することにより、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。さらに、自賠責保険（自賠責共済）ととも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）の普及についても広報等により、広く町民に知らせる。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

県交通事故相談所や仙台弁護士会からの派遣弁護士による交通事故相談が定期的で開催されていることや、電話などにより交通事故相談が受けられる関係機関等の相談窓口があることを、広報等を通じて町民に知らせる。

交通事故被害者の救済と援助活動を強化するため、町の行政相談、人権相談等の一般相談業務を行っている公的機関との相互連携を強化し、交通事故相談の活性化を図る。

民生委員、行政相談員等に対して資料の提供等の援助を積極的に行い、交通事故損害賠償問題の相談に必要な知識の習得を推進する。

第2章 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、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2. 踏切道における交通の安全についての目標

安全な踏切道の実現を目指し、年間踏切事故発生件数をゼロに維持する。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

< 視点 >

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

< 2つの柱 >

踏切道の統廃合の促進

その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

町内における踏切事故は、過去10年間で1件と非常に少ない状況である。しかし、改良すべき踏切道がなお残されている現状であるため、引き続き踏切道の整備を推進することにより踏切事故を防止し、また快適に通行できる踏切道の実現を目指す。

(1) 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、町内の最近の10年間の発生状況を見ると、平成17年に1件発生しているのみである。このような踏切事故の減少は、踏切道の改良等の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る。しかし、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

(2) 近年の踏切事故の特徴

県内における近年の踏切事故の特徴としては、原因別にみると、直接横断によるものが約4割、踏切道内に停滞したものが約3割を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約7割を占めている。踏切道の種類別にみると、発生件数では第一種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が大半を占めている。

第2節 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、町民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、年間の踏切事故発生件数をゼロに維持するとともに、住民が快適に通行できる踏切道の実現を目指す。

第3節 踏切道における交通安全の対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者

ともに減少傾向にあるが、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであることから、町内の踏切それぞれの状況等を考慮しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を考慮して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進する。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切道の改良を行うとともに、必要に応じ、踏切道予告標等の設置に努める。また、踏切通行者に対し、安全意識の向上及び踏切内でのトラブル発生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を推進する。