

美里町交通安全計画

～ 交通事故のない美里町を目指して ～

令和4年3月

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、交通安全基本計画を作成し、国、県、市町村、関係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、令和2年中の死者数は2,839人と約6分の1にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となるとともに、初めて3,000人を下回った。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、令和2年中の死者数は、交通事故統計開始以降最少の44人となった。

本町（旧小牛田町と旧南郷町）においては、平成3年以降の30年間の平均では1.7人であった死亡者数が、平成28年以降の5年間では、平均0.8人と大幅に減少している。また、平成3年以降の30年間の平均125.7人だった交通事故による傷者数が、平成28年以降の5年間では平均79.2人と減少傾向にあるものの依然として交通事故が発生していることから、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、町民の生命、財産を守ることにつながる取組であり、町及び関係団体等に限らず、町民一人一人が意識して取り組まなければならない重要な課題である。このことから、町は、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等を定め、これに基づいて諸施策を推進する。

本計画は、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、基本理念を定めながら令和3年度から令和7年度までの計画期間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等を定めたものである。

目 次

計画の基本理念.....	1
計画の施策の大綱等.....	3
第1章 道路交通の安全.....	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して.....	4
第2節 道路交通の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.....	7
第3節 道路交通の安全についての4つの対策.....	7
1 高齢者及び子どもの安全確保.....	7
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.....	8
4 飲酒運転の根絶.....	8
第4節 講じようとする7つの施策.....	8
1 道路交通環境の整備.....	8
(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.....	9
(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.....	10
(5) 効果的で重点的な事故対策の推進.....	10
(6) 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.....	11
2 交通安全思想の普及徹底.....	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進.....	13
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	13
(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.....	15
(5) 町民の参加・協働の推進.....	16
3 安全運転の確保.....	16
(1) 運転者教育等の充実.....	16
(2) 安全運転管理の推進.....	16
(3) 道路交通に関する情報提供の充実.....	17

4	車両の安全性の確保.....	17
	(1) 自動車の点検整備等の充実.....	17
	(2) 自転車の安全性の確保.....	17
5	道路交通秩序の維持.....	17
6	救助・救急活動の充実.....	17
	(1) 救助・救急体制の整備.....	17
	(2) 救急関係機関の協力関係の確保等.....	18
7	交通事故被害者支援の充実と推進.....	18
	(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等.....	18
	(2) 損害賠償の請求についての支援等.....	18
第2章	踏切道における交通の安全.....	19
第1節	踏切事故のない社会を目指して.....	19
第2節	踏切道における交通の安全についての目標.....	19
第3節	踏切道における交通の安全についての対策.....	19
第4節	講じようとする2つの施策.....	19
1	踏切道の統廃合等の検討.....	19
2	踏切道の交通の安全を図るための取組.....	20

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

交通事故による死傷者は着実に減少しているが、依然として交通事故は多数発生しており、高齢化の進展への適切な対処等、時代の変化に応じた交通安全の取組が求められている。

交通事故を起こさない、起こさせないという誓いの下、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ことから継続的に施策を推進し、悲惨な交通事故の根絶を目指す。

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。高齢者、子ども、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することが求められる。

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、国の交通安全基本計画及び県の交通安全計画を踏まえ、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する。

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総点検や地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

具体的には、交通社会を構成する『人』、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定め、これを町民の理解と協力の下、推進する。

第一に、『人』に係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、車両運転者の知識・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を高め、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安

全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つようになることが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を推進するものとする。

第二に、『交通機関』に係る安全対策としては、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、新技術等の活用を図るとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、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、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。さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性等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組を行うほか、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。

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。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づき、交通安全の分野においても被害者支援の充実が求められる。

計画の施策の大綱等

第1章 道路交通の安全

第1節 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、交通事故のない社会を目指す。



第2節 道路交通の安全についての目標

目標1 年間の24時間交通事故死者数をゼロにする。

目標2 年間の交通事故傷者数を50人以下にする。

※死者数とは、事故発生時から24時間以内に死亡した件数



第3節 道路交通の安全についての4つの対策

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 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 町民自らの意識改革 | 4 飲酒運転の根絶 |



第4節 講じようとする7つの施策

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1 道路交通環境の整備 | 2 交通安全思想の普及徹底 |
| 3 安全運転の確保 | 4 車両の安全性の確保 |
| 5 道路交通秩序の維持 | 6 救助・救急活動の充実 |
| 7 交通事故被害者支援の充実と推進 | |

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故のない社会を目指す。



第2節 踏切道における交通の安全についての目標

目標 年間の踏切事故発生件数をゼロにする。



第3節 踏切道における交通の安全についての対策

踏切の状況等を考慮した対策の推進



第4節 講じようとする2つの施策

- 1 踏切道の統廃合等の検討
- 2 踏切道の交通の安全を図るための取組

第1章 道路交通の安全

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、障害者等を含む全ての人が、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。

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。

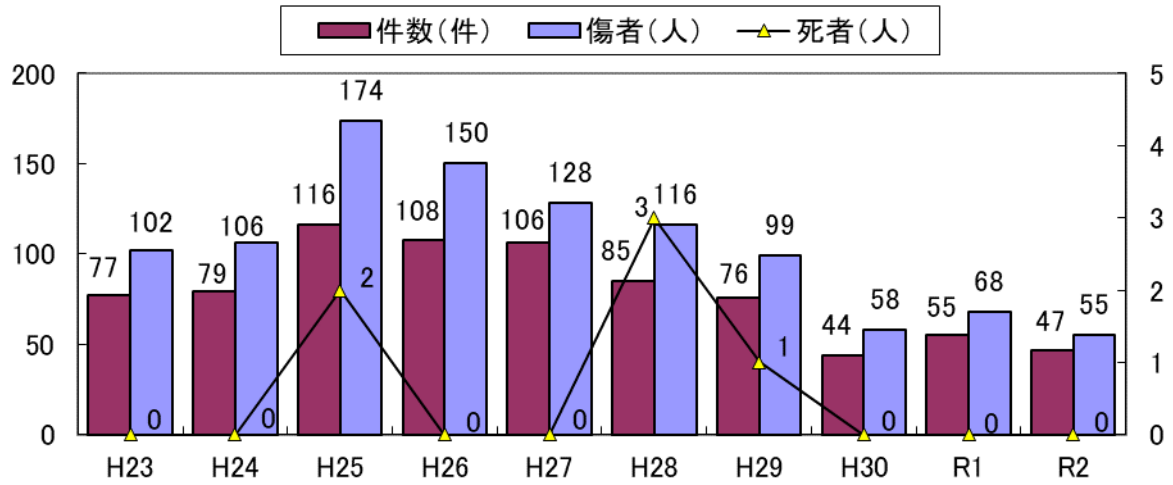
その上で、県、町、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれの役割を分担しながら連携を強化し、また、町民一人一人が、交通安全に関する各種活動に対して、計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

第2節 道路交通の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、人身事故発生件数、傷者数ともに、平成25年をピークに減少傾向にあり、令和2年中の傷者数は55人となり目標とする100人以下を大幅に下回った。また、交通事故死者数については、平成23年からの10年間平均が0.6人であり、平成13年からの10年間の平均2人と比較すると減少している。しかし、本町を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数は横ばいであるものの、高齢者の運転免許保有者数は年々増加の傾向である。

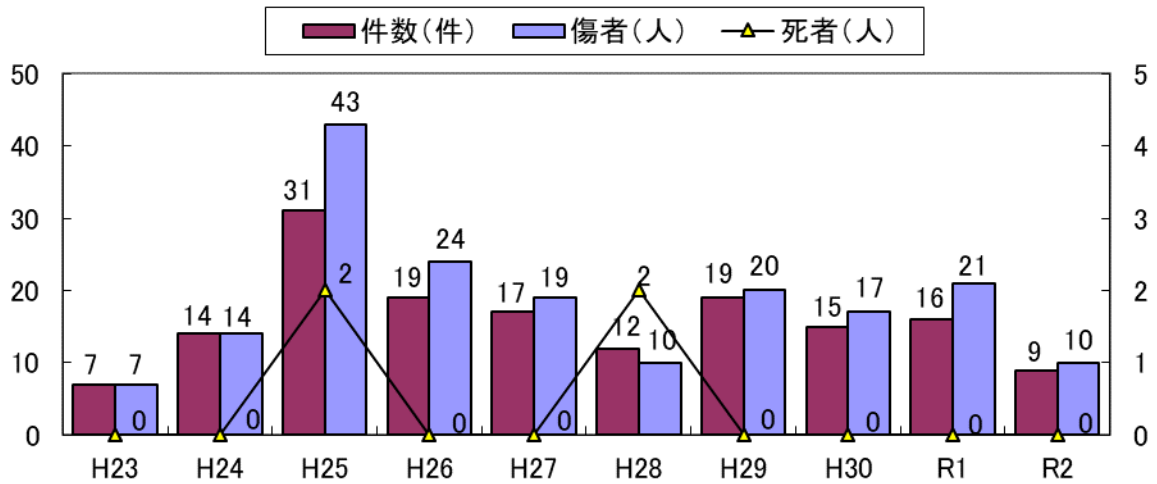
< 町内の交通事故発生状況の推移 >



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	77	79	116	108	106	85	76	44	55	47
傷者(人)	102	106	174	150	128	116	99	58	68	55
死者(人)	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0

(宮城県警察提供資料より作成)

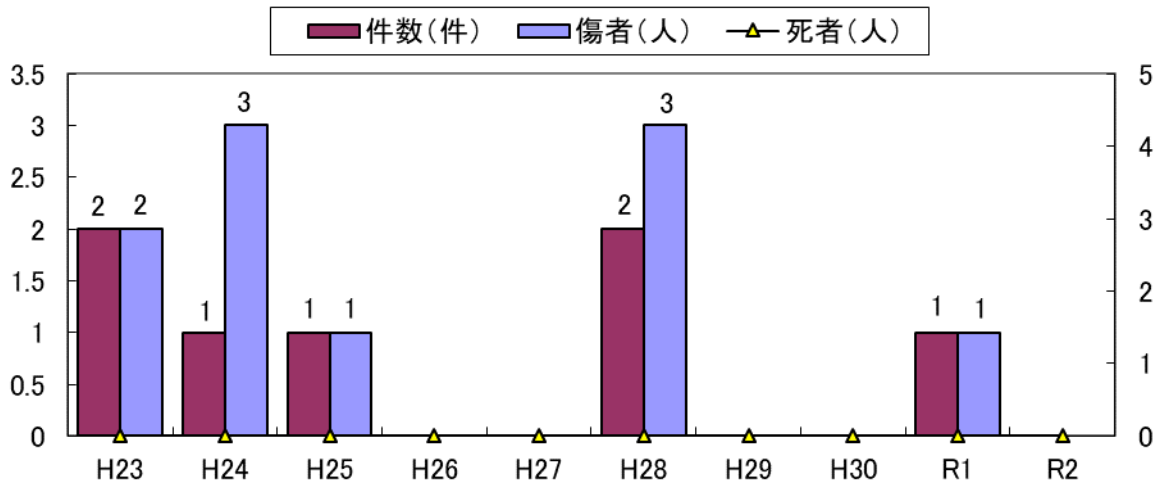
< 町内の高齢者の事故発生状況の推移 >



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	7	14	31	19	17	12	19	15	16	9
傷者(人)	7	14	43	24	19	10	20	17	21	10
死者(人)	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0

※高齢者とは65歳以上の人(宮城県警察提供資料より作成)

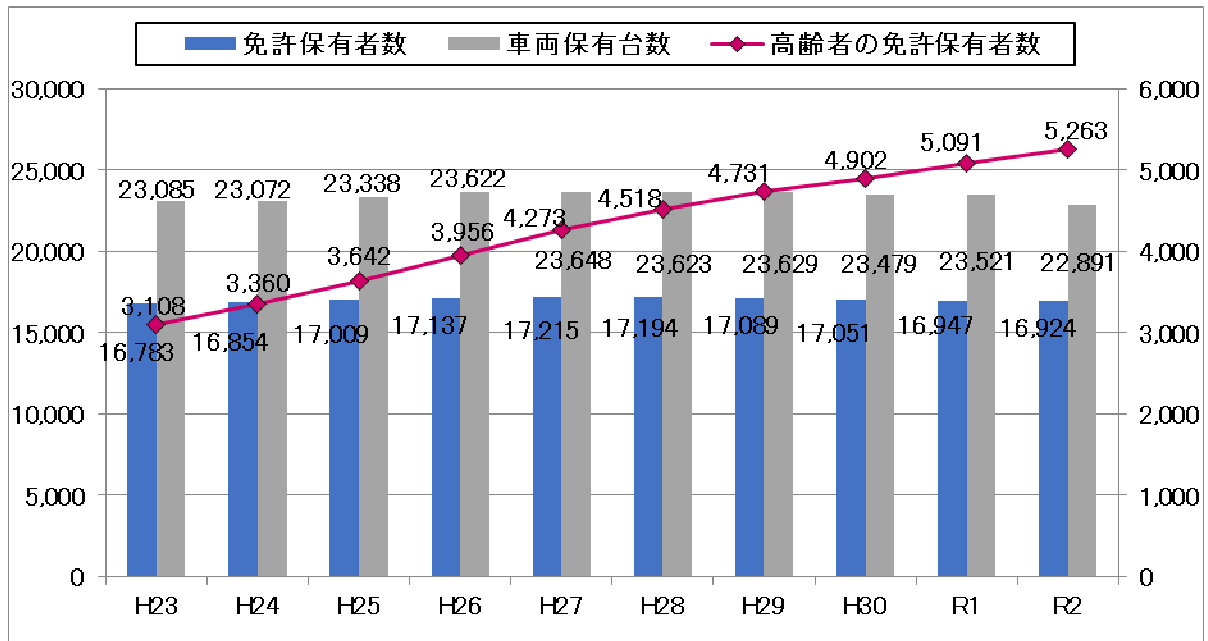
< 町内の飲酒運転事故発生状況の推移 >



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	2	1	1	0	0	2	0	0	1	0
傷者(人)	2	3	1	0	0	3	0	0	1	0
死者(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(宮城県警察提供資料より作成)

< 町内の運転免許保有者数の推移 >



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
免許保有者数	16,783	16,854	17,009	17,137	17,215	17,194	17,089	17,051	16,947	16,924
高齢者の免許保有者数	3,108	3,360	3,642	3,956	4,273	4,518	4,731	4,902	5,091	5,263
車両保有台数	23,085	23,072	23,338	23,622	23,648	23,623	23,629	23,479	23,521	22,891

(宮城県警察提供資料より作成)

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、本計画の計画期間の最終年度である令和7年度までに年間の交通事故傷者数50人以下を目指すものとする。

目標1 年間の24時間交通事故死者数をゼロにする。

目標2 年間の交通事故傷者数を50人以下にする。

第3節 道路交通の安全についての4つの対策

1 高齢者及び子どもの安全確保

本町においては、高齢者の交通事故件数は横ばいであり、高齢者の交通事故を防ぐためには、安心して外出し移動することができるような交通社会の形成が必要である。

今後、高齢運転者数が更に増加することが予想されることから、高齢者交通安全教室等を開催し、交通安全意識の高揚に努め、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を推進するとともに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支える対策とも連携を深める。高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関等と連携して交通安全活動を行っていくことや、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。

さらに、次世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において、安全点検や歩道の整備等、安全で安心な歩行空間の整備を推進するとともに、地域の見守り活動等を通じて子どもの安全確保に取り組む必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

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。また、歩行者が渡ろうとしている横断歩道において自動車が一時停止しない場合等があり、交通ルールの遵守と歩行者優先の徹底は不十分な状況にある。横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、歩行者及び運転者には横断歩道

に関する交通ルールの再認識と徹底を周知するなど、交通安全の意識の向上を図る。

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から、自動車等と同様に交通ルールの再認識と徹底を周知するとともに、ヘルメット着用や自転車の点検整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等を図る。また、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全ての町民が、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かけにとどまらず、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7つの施策

1 道路交通環境の整備

(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。

① 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。

- ② 一般道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設等についても整備を図る。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

① 歩行者等交通弱者の安全通行の確保

歩行者、特に高齢者や障害者等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。

② 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

① 生活道路における交通安全対策の推進

ア) 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。

イ) 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組みを推進する。

② バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

ア) 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。

イ) 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。

ウ) 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。

エ) 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

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、安全な道路交通環境の整備に努めるとともに、道路交通環境の整備に反映する。

(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

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物理的デバイス等を集中的に整備し事故抑止対策を推進する。

② 交通安全施設等の整備

ア) 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。

イ) 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。

③ 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・凍結路面対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。

④ 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。

⑤ 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（物理的デバイス等）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) 駐車対策の推進

良好な駐車秩序を確立するため、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。

違法駐車の排除及び自動車の保管場所等に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係団体等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防止の取組を推進する。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。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路等の整備

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。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交通路等の確保や、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、橋梁の点検及び橋梁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・迂回する代替道路等の整備を推進する。

② 強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・提供し、復旧状況や緊急交通路、緊急輸送道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

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。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児・児童に対する交通安全教育の推進

ア) 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するための教育を推進する。

関係団体等と連携し、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。

イ) 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、安全に道路を通行するために、状況に応じた危険予測、危険回避能力の向上を推進する。

家庭及び関係団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車や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推進する。

② 中学生・高校生に対する交通安全教育の推進

ア) 中学生に対する交通安全教育は、自転車で安全に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、常に思いやりをもち、他の人々の安全にも配慮できるよう、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を推進する。

イ) 高校生に対する交通安全教育は、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ため、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、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等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推進する。

③ 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、自動車等の安全運転の確保の観点から、関係団体等と連携し、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、交通事故被害者等の心情等の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推進

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。

④ 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、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交通ルール等の知識の習得を重点的に推進する。

関係団体等と連携し、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。また、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。

⑤ 障害者に対する交通安全教育の推進

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

① 交通安全運動の推進

全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、町をはじめ関係団体及び地域住民等が一体となって町民総ぐるみ運動を強力に推進する。

② 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。

ア) 町広報紙（広報みさと）、町ホームページ等による広報

イ) 「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

ウ) 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団体の広報

紙及び広報車の活用

エ) 防災行政無線放送による広報

オ) 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

カ) 啓発用チラシ、立看板、横断幕等による呼びかけ

キ) 交通安全町民大会等の開催

ク) 交通安全作文・ポスターコンクールの参加周知

③ 飲酒運転根絶の推進

飲食店組合等関係団体との連携・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。

ア) 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かける広報・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。

イ) 飲食店に対しては、関係団体等と連携し、飲酒運転の危険性を強く訴えるための訪問活動や文書等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。

④ 横断歩行者の安全確保

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自動車が一時停止をしないことなどが要因であることから、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ようとしているとき等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、広報等を活用し周知、徹底を図る。

⑤ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守し、歩行者に最大限配慮しなければならないことの周知、徹底を図る。

ア) 自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、自転車安全利用条例（令和2年7月13日宮城県条例第50号）、自転車安全利用五則（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）等を活用し、歩行者等に配慮した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、薄暮時間帯から夜間における自転車の灯火点灯の徹底、反射材用品等の活用やヘルメットの着用など、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。

イ) 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。また、自転車は、歩行者と衝突した場合は加害者となる側面もあることから、万が一の交通事故に備え、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

⑥ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

そ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ての座席における正しい着用の徹底を図る。

⑦ 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者等の事故防止に効果が期待できる反射材用品やLEDライト等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、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。

⑧ 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。

⑨ 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。

- ア) 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かけ
- イ) 薄暮時間帯から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用品等についての理解の促進及び普及
- ウ) 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」への参加周知

(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

① 関係団体等の育成指導

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。

- ア) 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等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。
- イ) 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・協力をを行う。

ウ) 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。

② 交通安全指導員の活動

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) 町民の参加・協働の推進

交通の安全は、町民の安全意識により支えられることから、町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、町民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

① 高齢運転者対策の充実

今後、更に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、関係団体等との連携により、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に加え、自動車等の運転に不安を持つ高齢者運転者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係団体等と連携し、運転経歴証明書制度の周知や運転免許証を自主返納した高齢者に対する地域公共交通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かける。

② 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かけを行う。

(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。

(3) 道路交通に関する情報提供の充実

① 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紙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。

② 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

(1) 自動車の点検整備等の充実

自動車は、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、関係団体等と連携し、車両の適切な保守管理を推進する。また、道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている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、関係団体等と連携し、不正改造防止の周知を図る。

(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、定期的に点検整備等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。

5 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するためには、運転者に対する交通指導取締りを強化するなど、道路交通秩序の維持を図る必要がある。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。また、暴走族対策を推進するため、関係団体等と連携し、暴走族根絶の周知を図る。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

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、関係団体等との連携により救助・救急体制の充実強化を図る。また、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、消防署等が行う講習会など、普及啓発活動を推進する。

（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充実と推進

（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は、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。

（２）損害賠償の請求についての支援等

県の交通事故相談所等による交通事故相談活動の周知を図る。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

県内における踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、また、町内における踏切事故は、過去10年間の発生状況を見ると、平成28年に1件と非常に少ない状況である。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、安全に通行できる踏切道の実現及び踏切事故のない社会を目指すことが重要である。

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、計画、実行、評価の各場面におい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 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、諸施策を推進することにより、本計画の計画期間の最終年である令和7年までに年間の踏切事故件数をゼロとするとともに、町民が快適に通行できる踏切道の実現を目指す。

目標 年間の踏切事故件数をゼロにする。

第3節 踏切道における交通の安全についての対策

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、踏切道の交通量等それぞれの状況等を考慮しつつ、総合的かつ積極的に推進する。

第4節 講じようとする2つの施策

1 踏切道の統廃合等の検討

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、う回路の状況等を勘案して、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、統廃合等を検討する。

2 踏切道の交通の安全を図るための取組

踏切道における交通の安全を図るため、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を図るための広報活動を推進する。