

第1章 計画の概要

1 計画の目的

第10次大河原町交通安全計画は、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」を実現するため、総合的な交通安全対策を推進し、町民の交通安全の確保を図ることを目的とする。

2 計画の性格と期間

- (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に基づき策定するものである。なお、策定にあたっては、大河原町交通安全対策会議に諮問し、調査審議の上、策定した。
- (2) この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5ヵ年とする。

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が、自動車保有台数や運転免許保有人口の増加など交通環境が変化している中で、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、憂慮すべき状況が続いている。

このため、本計画においては、こうした本町の交通事故発生状況や高齢社会の進展により予測される交通環境の変化を踏まえ、死者数、発生件数、負傷者数を減少させるため、町、関係機関・団体等が緊密な連携の下に計画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。

第2章 交通の現状と今後の課題

1 交通環境

大河原町は、宮城県南部（仙南地域）のほぼ中央に位置している。

(1) 主要交通網の状況

① 鉄道

南北方向にJR東北本線が通っている。

② 道路

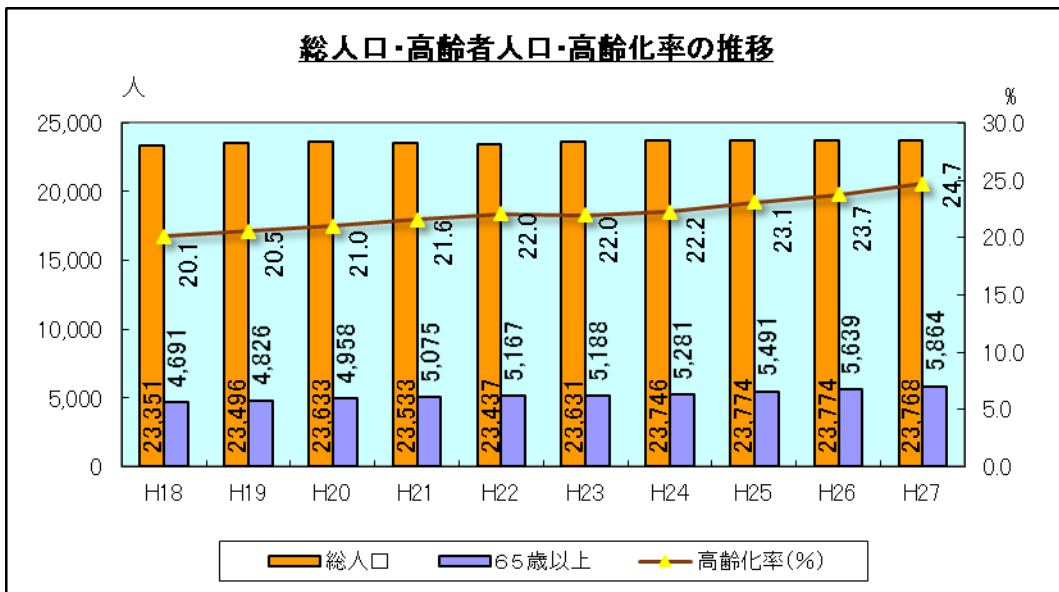
国道4号が町の市街地の西部を南北に縦断し、県道が主要地方道亘理大河原川崎線、白石柴田線、大河原高倉線、大河原停車場線、蔵王大河原線の5路線あり、交通の要衝となっている。



(2) 交通関係統計の推移

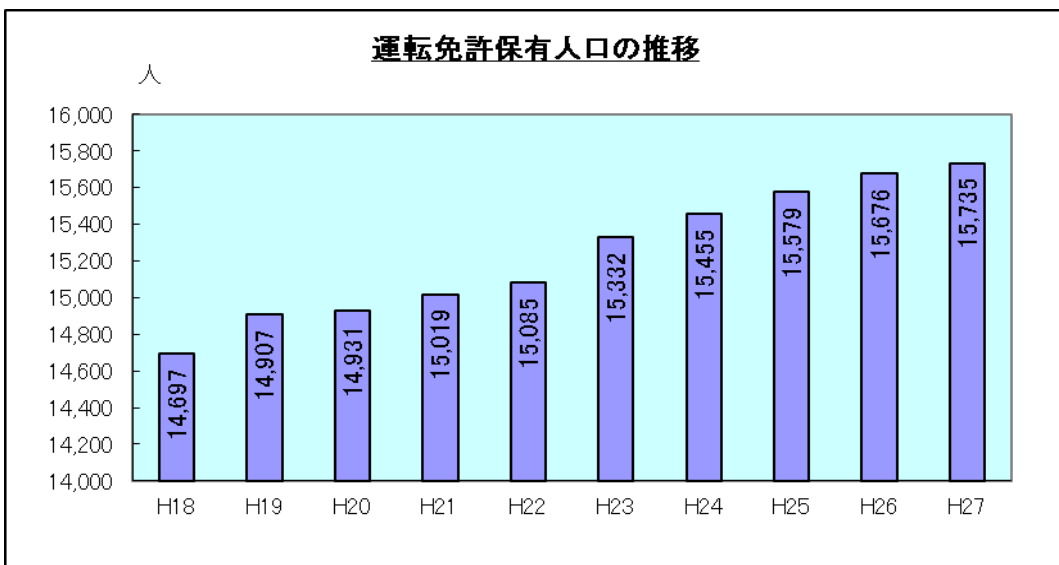
① 人口の推移

本町の総人口は、平成24年よりほぼ横這いであるが、65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合は年々増加しており、平成27年3月末現在では24.7%となった。



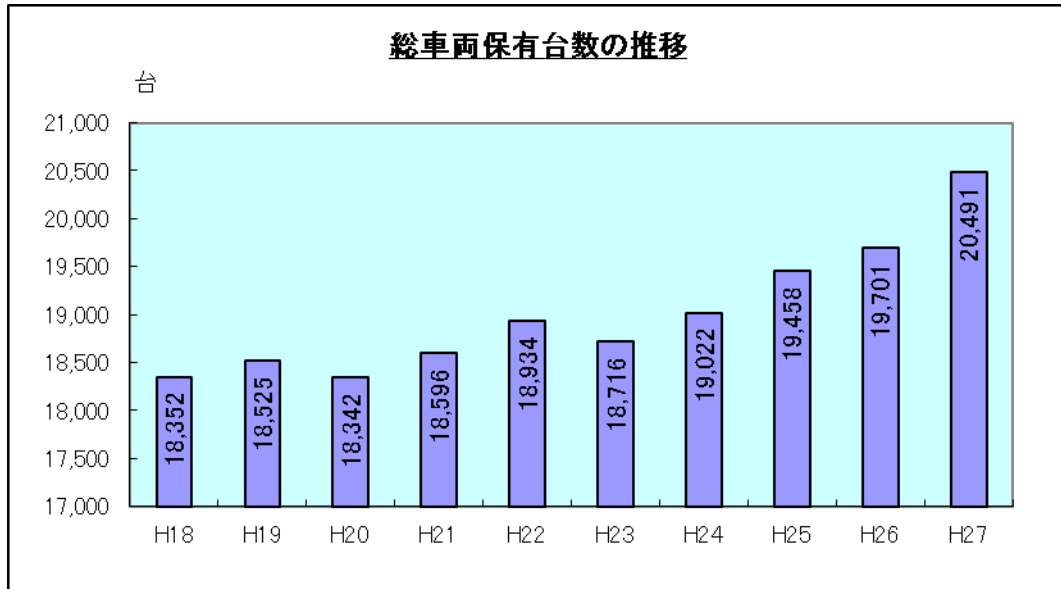
② 免許保有人口の推移

免許保有人口は、増加傾向にある。平成18年と平成27年を比べると1,000人以上の増加となっている。



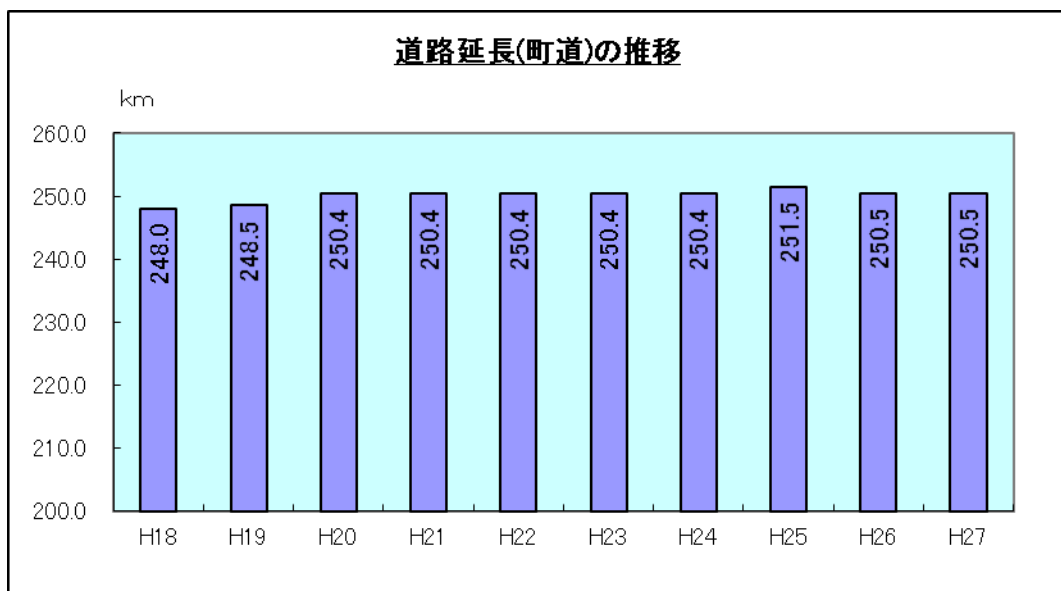
③ 総車両保有台数の推移

総車両保有台数は、平成24年以降増加傾向にあり、特に平成27年は前年に比べ約800台の増加となった。



④ 道路延長（町道）の推移

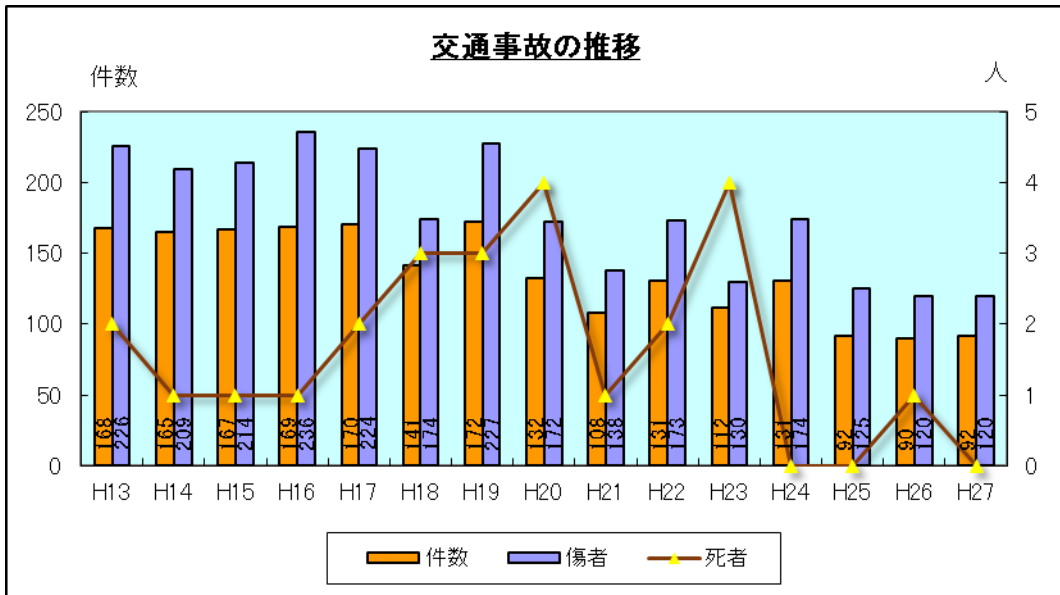
道路延長については、ほぼ横這いである。



2 交通事故の発生状況

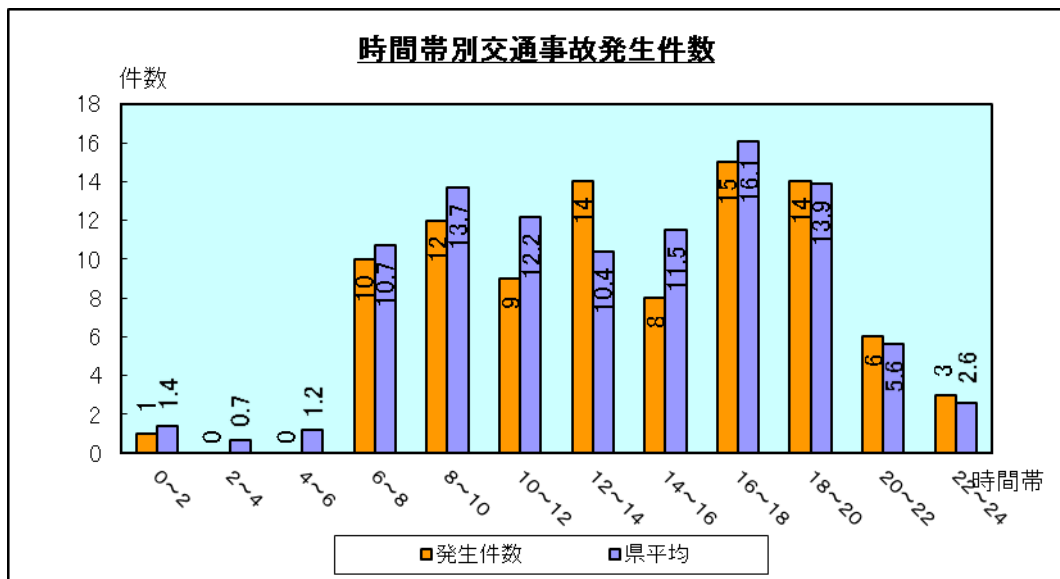
(1) 年別交通事故の推移

交通事故の発生件数は、平成19年に過去最多の172件を記録した後は、増減はあるものの減少傾向にあり、平成27年にはピーク時の約半分までに減少した。交通事故による死者数は、0人から4人の間で推移している。

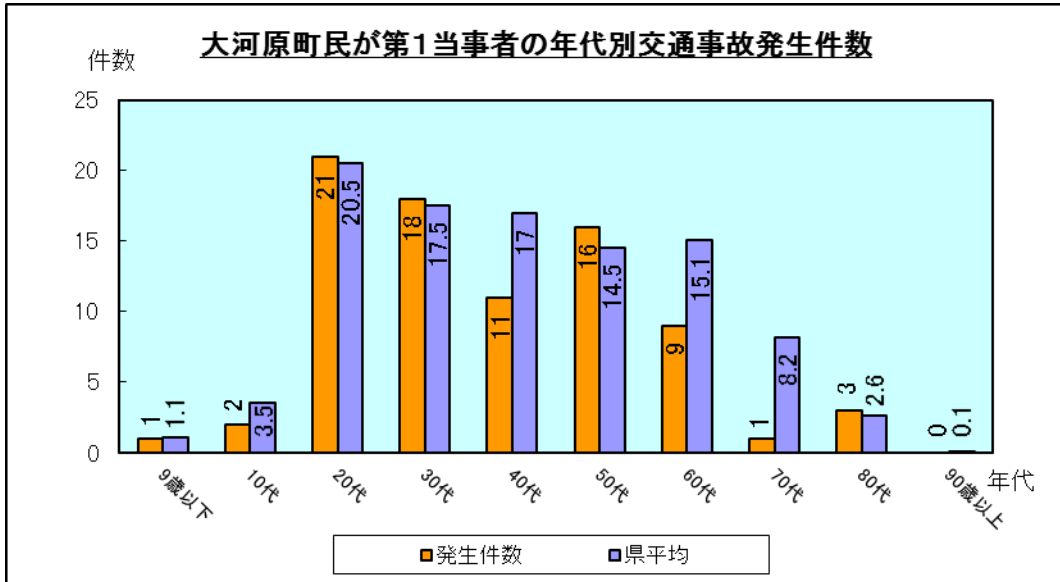


(2) 時間帯別交通事故発生件数 (平成27年)

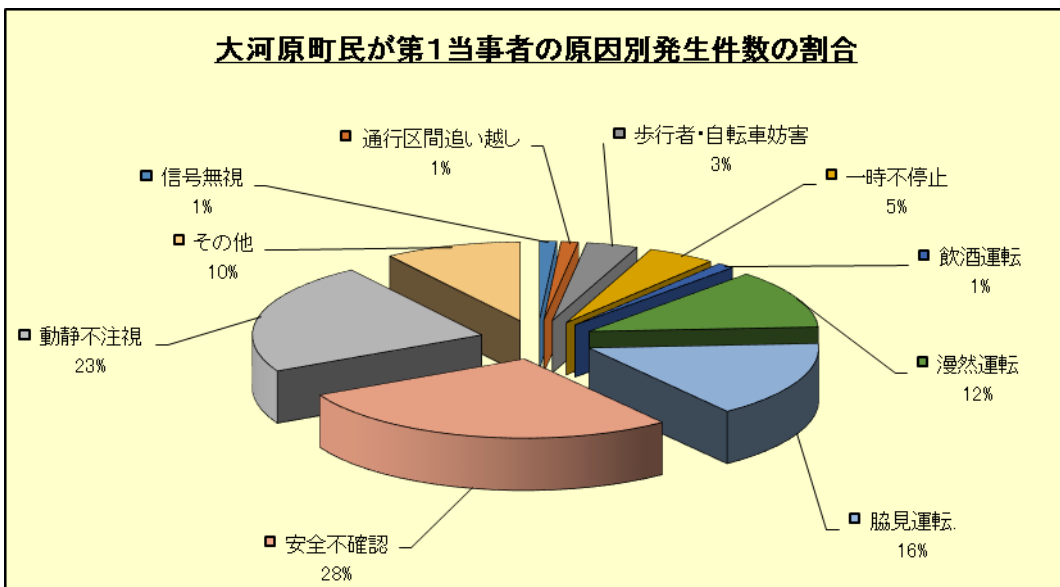
時間帯別交通事故発生件数は、午後4時から午後6時にかけて増加する傾向にあり、県の平均事故発生件数が多い時間帯と同じである。



(3) 大河原町民が第1当事者の年代別交通事故発生件数（平成27年）
 他の年代に比べ、県平均値と同じく20代の発生件数が最も多い。

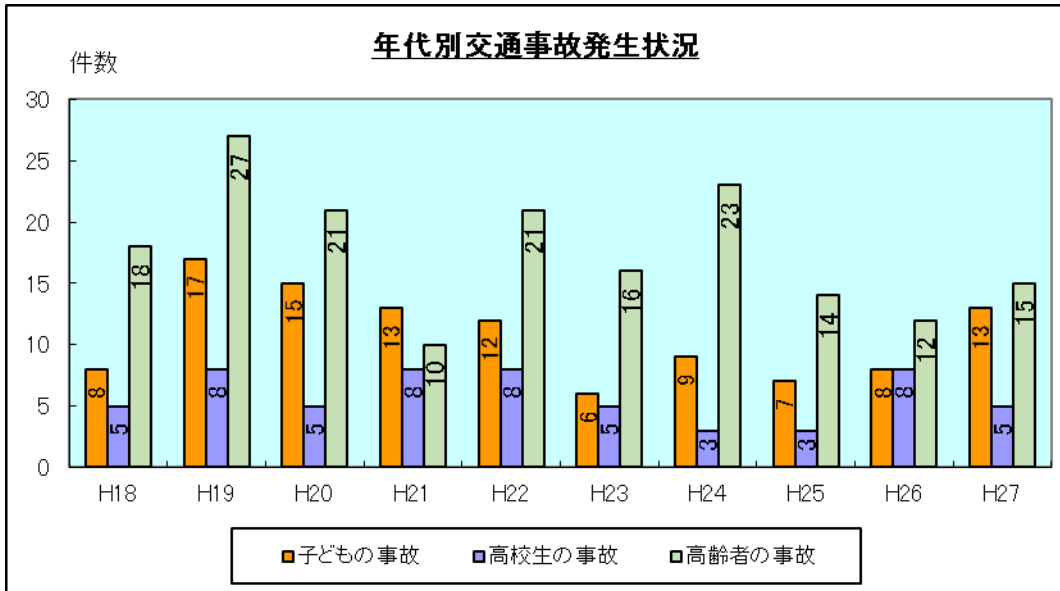


(4) 大河原町民が第1当事者の原因別発生件数の割合（平成27年）
 第1当事者の原因別の発生件数は、動静不注視・安全不確認によるものが全体の51%と約半数を占めている。

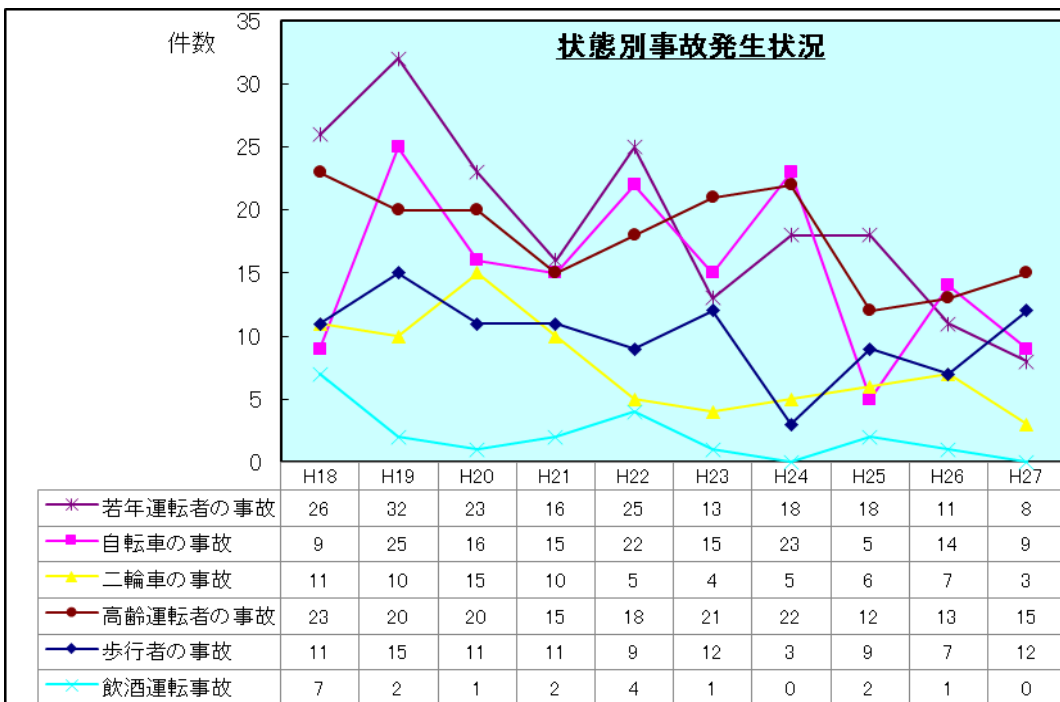


(5) 交通事故の種別毎の推移

子ども、高校生、高齢者別に交通事故件数の推移を見ると、高齢者の事故が依然として高い割合にある。



通行の状態別に交通事故件数の推移を見ると全体的に減少傾向にあるが、平成27年の高齢運転者の事故件数と歩行者の事故件数の割合が多くなっている。



3 交通の状況

(1) 全体的な特徴

- ① 道路延長はほとんど伸びがない中で、免許保有者数及び車両保有台数が増加している。
- ② 総人口に占める高齢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

〈町内で発生した交通事故の特徴〉

- i 午後4時から午後6時までの事故発生件数が最も多い。
- ii 高齢者の事故が高い割合にある。
- iii 発生割合は、国道が31.5%、県道が22.8%、町道が41.3%となっており、国道、県道の発生割合は県平均を上回っているが、町道の発生割合は下回っている。
- iv 交差点での発生割合が県平均に比較して高い。

※ iii、ivは「平成27年中の市区町村別交通事故発生状況」（宮城県警察本部発行）による。

〈県内で発生した事故の内、町民が第1当事者となった交通事故の特徴〉

- i 大河原町居住者による交通死亡事故の発生は無かった。
- ii 20歳代の若年運転者による事故件数が多く、発生割合も県平均に比較して高い。
- iii 一時不停止等の悪質・危険違反及び動静不注視、漫然（ぼんやり）運転による事故の発生割合が、県平均に比較して高い。
- iv 大河原町居住者による飲酒運転事故が1件発生しており、発生割合が県平均より高い。
- v 事故類型別では、正面衝突及び追突の発生割合が県平均を上回っている。

※ 「平成27年中の市区町村別交通事故発生状況」（宮城県警察本部発行）による。

(3) 交通事故死者数

交通事故による死者数は、ここ数年0人から4人の間で推移している。

- i 大河原町民が加害者となる交通死亡事故が少ない。
- ii 全死者数に占める高齢者の死者数の割合が高い。

4 今後の課題

交通事故は、運転者の脇見、安全不確認や漫然運転により多く発生する他、歩行者・自転車の交通ルール無視や不注意から発生する場合も多く、様々な原因により発生することから、きめ細かな交通安全教育等による交通安全意識の向上を図るとともに、交通危険箇所における道路交通環境の整備が必要である。

〈年代別の課題〉

● 幼児

二輪車・四輪車乗車中の事故の割合が高いため、自転車に乗せる場合はヘルメットを着用させ、四輪車の場合はチャイルドシートの利用を徹底させるなど、親に対する交通安全教育を図ることが必要である。

また、将来様々な態様で道路を通行するときに必要な、安全に道路を通行しようとする意識を保育園や幼稚園等の関係機関と連携、協力しながら養うことが必要である。

さらに、幼児が交通ルール等を理解できず常に保護を必要とする段階はもちろん、基本的な交通ルール等を理解できる段階にあっても、幼児に対する父母等の保護者の影響力は極めて大きいことから、保護者に対する交通安全教育に重点を置く必要がある。

● 小学生

歩行中、自転車乗車中の事故の割合が高いことから、交通安全教室の拡充を図ることが必要である。

また、小学校での活動、自転車の利用等を通じ、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、また、高学年の時期になると、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増加する。そこで、家庭や学校、関係機関と連携協力を図りながら、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能及び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必要がある。

● 中学生

通学等の手段として自転車を利用する機会が多く、自転車乗車中に交通事故に遭うことが多い。また、自動車等に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まるなど社会人として本格的に交通社会に参加していく準備段階にある。そこで、交通安全教育においては、危険の予測と回避方法、自動車等の特性や標識の意味、応急手当等の自転車で安全に道路を通行するために必要な技能及び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、思いやりを持って自己の安全のみならず他の人々の安全にも配慮できるようにすることが必要である。

● 高校生

高校生の二輪車事故及び自転車乗車中の交通事故が多く発生しており、交通安全教育の拡充を図ることが必要がある。また、近い将来普通免許を取得する事が予想されることから、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等、責任を持って行動できるような健全な社会人育成が必要とされている。そのため、家庭や学校、関係団体と協力しながら自転車の安全な利用や二輪車、自動車の特性、危険予測と回避方法、応急手当等の交通教育を行い、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させることが必要である。

● 若年者

運転免許取得により飛躍的に行動範囲が広がり、運転技術が未熟であるにもかかわらず、初期段階の運転技能の向上を過信する状態に陥りやすい。常日頃から加害者または被害者となることを自覚させ、警察署、教習所、事業所と連携した交通安全教育の徹底が必要である。

● 高齢者

加齢にともない身体の機能に変化し、歩行者としても運転者としても、道路を通行する際に安全な行動をとることができない場合がある。また、免許を受けていない方や交通安全教育の受講経験がなく、交通ルールの知識習得の機会が少なかった方も多い。

そのため、加齢に伴う身体の機能の変化が道路における行動に及ぼす影響を理解させるとともに、交通ルールに関する理解が十分でない高齢者に対して、歩行者や自転車利用者としての交通ルールについて理解を深めさせ、道路を安全に通行できるように安全運転教育を行う必要がある。

また、高齢運転者は、個人差はあるものの、加齢による身体機能の低下による判断ミスや運転操作の誤りによる交通事故が発生していると考えられるため、参加体験実践型の交通安全教育を推進し、高齢運転者に自らの身体機能の変化を自覚してもらうとともに、運転免許証自主返納者へデマンドタクシー利用券の交付を行う支援事業等を継続して行い、公共交通の利用促進や交通安全意識の向上を図ることが必要である。

第3章 目標の設定

1 目標の設定

「交通事故のない社会」の実現を目指して、第10次計画の計画期間における交通事故発生件数、死者数の減少目標を設定する。

交通事故の発生件数は、全体的に見ると減少傾向にあり、ここ5年間の平均は100件以上となっているため、“100件以下とする”ことを目標とする。

また、交通事故による死者数については、ここ数年0人から4人で推移していることから、“死者数を0人とする”ことを目標とする。

(1) 発生件数の減少目標

交通事故発生件数は、平成19年に過去最悪の172件を記録してから減少傾向にある。平成23年は112件、平成24年は131件だったが、平成25年から3年間は100件以下に抑えることができているので、第10次計画においては、第9次計画の目標件数より10件少ない年間100件以下を継続させることを目標とする。

●発生件数を、年間100件以下とする。

(2) 死者数の減少目標

交通事故による死者数については、過去5年間は0人から4人の間で推移している。平成27年は死者数が0人で、平成28年7月には交通死亡事故ゼロ866日を達成し継続中であるため、第10次計画においても死者数を0人とすることを目標とする。

●死者数を、年間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、交通死亡事故に占める高齢者の割合が高いことや、今後も高齢化は更に進むことを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた総合的な交通安全対策を推進する必要があり、自動車を運転する場合と歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の相違に着目し、加齢による身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするための道路交通環境の整備を図ることも重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化社会であり、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するために、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。通学路等においても、歩道等の歩行空間の整備や、各種交通安全施策についても引き続き積極的に推進する必要がある。

これらを踏まえて、目標の達成に大きな影響があり、かつ、緊急性の高いと考えられる『高齢者及び子どもの安全確保』、『高齢運転者の交通事故防止』及び『高齢者（歩行者・自転車）の交通事故防止』に重点的に取り組んでいく必要がある。

さらに、若年運転者の事故が県平均を上回っていることから『若年運転者の交通事故防止』についても、力を入れて取り組む必要がある。

【重点的に取り組む施策】

- 高齢者及び子どもの安全確保
- 高齢運転者の交通事故防止
- 高齢者（歩行者・自転車）の交通事故防止
- 若年運転者の交通事故防止