

第4章 交通安全施策の推進

本章では、計画の目標を達成するために取り組む交通安全施策を「重点施策」と「主な施策」に分類して記述する。

1 重点施策

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者や子どもに対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

① 交通安全施設整備の推進

【道路交通環境の整備】

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。

② 交通安全教育の推進

【自転車の交通ルール遵守の推進】

高齢者や子どもにとって身近な交通手段である自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が見受けられることから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(2) 高齢運転者の交通事故防止

高齢運転者による交通事故が増加傾向にあり今後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

【参加体験実践型の交通安全教育の推進】

高齢者の加齢に伴う身体機能の変化には個人差があるが、運転者としての交通行動に影響を及ぼしていること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通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の交通安全教育を推進する。

② 広報啓発活動の推進

【高齢運転者標識の促進】

高齢者マーク（四つ葉マーク）の着用は、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進するため、高齢者交通安全教室等において、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) 高齢者（歩行中、自転車乗車中）の交通事故防止

交通事故の全死傷者に占める高齢者の割合は、依然として高く、特に歩行中、自転車乗車中の割合が高いことから、高齢者の歩行中、自転車乗車中の交通安全対策を推進するとともに、高齢者に対する一般運転者の交通安全意識を高めることにより、高齢者の死亡事故防止を推進する。

① 交通安全教育の推進

【老人クラブでの交通安全教室の開催の推進】

加齢に伴う身体機能の変化が、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及び交通ルール等の知識の習得を図るため、大河原町老人クラブ連合会と連携し、全老人クラブでの交通安全教室の開催を推進し、多くの高齢者に対し交通安全教育を実施し、交通安全意識の向上を図る。

【行政区単位での交通安全教室の開催の推進】

高齢者への交通安全教室は、老人クラブで開催するほか、老人クラブに未加入の高齢者を対象として、町内43区ある行政区単位で開催する。

また、これまで交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者に対し、交通安全母の会等の関係団体による家庭訪問等による交通安全教育の推進を図る。

【反射材着用の促進】

薄暮時に交通事故が多発する傾向があることから、交通安全教室等において反射材を配布し、外出時（歩行者、自転車）における反射材やLED安全ライトの着用を促進し、ドライバーからの視認性を高め、高齢者の死傷事故防止を図る。

② 広報啓発活動の推進

【高齢者に配慮した交通安全意識の向上】

高齢者の交通事故を防止するには、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めていく必要があることから、交通安全教室等による広報啓発活動を推進する。

③ 道路交通環境の整備

【道路照明の整備】

幹線道路における夜間の交通事故を防止するため、危険箇所における道路照明の整備を推進する。

(4) 若年運転者の交通事故防止

若年（20歳～29歳）運転者による交通事故発生件数を見ると他の年代を上回っており、全事故件数の約25%を占めている。

運転の未熟さや安全意識の欠如が原因と考えられるため、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、若年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

【免許取得前、取得時、取得後の交通安全教育の推進】

- ・免許取得前 ⇒ 高校卒業後に免許を取得する者が多いことから、免許取得前の高校生に対する交通安全教育を充実し、交通安全意識の向上を図る。
- ・免許取得時 ⇒ 免許取得時には自動車教習所に通うことから、自動車教習所と連携し、若者の交通事故の実態を踏まえた交通安全教育の充実を図る。
- ・免許取得後 ⇒ 警察署、交通安全協会、安全運転管理者会等と連携し、免許取得後における若者に対する交通安全教育の充実を図る。

【参加体験実践型の交通安全教育の推進】

本町の交通事故の中で若者が第1当事者（最も過失の多い者）となる割合が高いことから、交通安全協会、安全運転管理者会等と連携し、教習所や運転免許センターを活用し、実技を中心とした参加体験実践型の交通安全教室を開催し、若者の運転技術や交通安全意識の向上を図る。

【交通安全活動を通じた交通安全教育の推進】

交通安全協会、安全運転管理者会や関係団体と連携し、若者の交通安全運動への積極的な参加を促し、若者の交通安全意識の向上を図る。

2 主な施策

(1) 交通安全意識の向上

① 交通安全教育の推進

交通安全教育は、交通安全対策の根幹を成し、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社会人を育成する上で重要である。

i 幼児に対する交通安全教育

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や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の習得を図る。

i-1 幼児・保護者への交通安全教室の開催

保育所・幼稚園において、警察署、交通安全指導員などによる交通安全教室を充実し、幼児・保護者の交通安全意識の向上を図る。特に幼児の交通事故防止は、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。

i-2 幼児用ヘルメット着用の推進及びチャイルドシート使用の徹底

幼児を自転車の転倒事故から守るために、保護者に対して自転車の幼児用座席に幼児を乗車させることの危険性を交通安全教室等を通じて注意を喚起し、幼児用ヘルメット着用の推進を図る。四輪車乗車時には、年齢、体系に合わせたチャイルドシートの利用を徹底させる。

ii 小学生に対する交通安全教育

心身の発達段階に応じて、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、道路を安全に通行させるために、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の向上を図る。

ii - 1 児童・保護者への交通安全教室の開催

町内小学校において、警察署、交通安全指導員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を図る。特に自転車の乗り方教室を開催するとともに、保護者に対する交通安全教育を推進する。

ii - 2 登校時の交通安全指導及び交通安全教育の推進

登校時における交通安全指導を継続して実施し、登下校時の交通事故防止の徹底を図るとともに、警察署と連携して、各学校で開催する交通安全教室を充実する。

ii - 3 学校、PTA、関係団体等による自主的活動の充実

各学校、PTA、関係機関・団体が連携協力し、交通危険箇所での街頭活動等を実施し、交通事故防止に努める。

ii - 4 自転車乗車時のヘルメット着用の推進

学校、関係機関・団体と連携を図り、下校後や休日等における自転車乗車時へのヘルメットの着用を推進し、自己の安全を確保するとともに、ドライバーからの視認性を高め、交通安全の確保を図る。

※町交通安全指導員：交通事故を防止するため、町長が任命（定員26名）しており、主に児童生徒の登校時における安全確保のため、立哨指導を行っている。

iii 中学生に対する交通安全教育

交通安全に必要な事柄、特に自転車での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、自己の安全ばかりではなく、思いやりをもって他の人々にも配慮できるような交通安全教育を推進する。

iii-1 中学生への交通安全教室の開催

全校において、警察署等による交通安全教室の促進を図り、特に自転車の乗り方教室等の参加体験型の交通安全教室を推進するとともに、自転車乗車時の交通ルール（傘差し、無灯火、携帯電話使用の禁止）の徹底を図る。スマートフォンの普及に伴う歩行中や自転車乗車中の「ながらスマホ」の危険性を認識させ、安全運転意識の向上を図る。

iii-2 自転車乗車時のヘルメット着用の推進

学校、関係機関・団体と連携を図り、自転車乗車時のヘルメット着用を推進し、自己の安全を確保するとともに、ドライバーからの視認性を高め、交通安全の確保を図る。

iv 高校生に対する交通安全教育

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十分に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もって行動することができるよう交通安全教育を推進する。

iv-1 高校生への交通安全教室の開催

町内に二校ある高等学校において、警察署等による交通安全教室を開催し、二輪車の運転者及び自転車利用者に対する参加体験型の交通安全教室を推進するとともに、自転車乗車時の交通ルール（傘差し、無灯火、携帯電話使用の禁止）の徹底を図る。スマートフォンの普及に伴う歩行中や自転車乗車中の「ながらスマホ」の危険性を認識させ、安全運転意識の向上を図る。若年運転者による交通事故が多発しているため、自動車運転免許取得前の交通安全教育の推進を図る。

v 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転確保の観点から、警察署・教習所と連携し、運転者の交通安全教育を促進するとともに各事業所における交通安全教育の充実に努める。

v-1 事業所における交通安全教育の推進

安全運転管理者会と連携を図り、事業所における自主的な交通安全教育を促進し、事業所内における交通安全意識の向上を図る。

v-2 参加体験実践型の交通安全教育の推進

車両相互による事故が大半を占めていることから、交通安全協会、安全運転管理者会と連携し、教習所、運転免許センター施設等を活用し、実技を中心とした参加体験実践型の交通安全教室を開催し、特に若者の交通安全意識の向上を図る。また、雪道での運転を体験する参加体験実践型交通安全教室も開催をし、雪道での交通事故防止を図る。

v-3 交通安全活動を通じた交通安全教育の推進

交通安全協会、安全運転管理者会、交通安全母の会等の関係団体と連携し、成人の交通安全運動への積極的な参加を促し、交通安全意識の向上を図る。

vi 高齢者に対する交通安全教育

高齢者は、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響が大きく、事故件数の増加に繋がっているため、高齢者が多く在籍する団体や行政区の行事の機会に、研修会等を開催し交通安全教育を行う。

vi-1 交通安全教育の実施

運転免許の有無により交通行動や危険認識、交通ルール等への知識に差があることに留意しながら、運転者から見た歩行者の危険行動や、高齢運転者の運転傾向等を認識させると共に、安全に道路を通行するための交通ルール等の知

識を習得させる。

vi-2 交通安全教育教材の貸出し

高齢者が多く在籍する団体や行政区が自主的に高齢者向けの交通安全教室を開催する場合は、安全教育教材の貸出しや講師の派遣等を積極的に行い、地域や団体単位で自らが実施することによる効果の高い交通安全教育の実施を推進する。

vi-3 交通安全用品の活用推進

夜間に運転者から見た歩行者や自転車の見えにくさを認識させ、交通安全用品の活用推進を図る。高齢者世帯の訪問や各種イベント等で、反射材やLEDライト等を配布し、交通安全用品着用の重要性を認識させ実際に活用してもらう。

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、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を促進するため、地域、関係機関・団体が連携して、交通安全運動等を組織的・継続的に展開する。

また、重点的な施策について、積極的に広報啓発を行う。

i 交通安全町民総ぐるみ運動の推進

町民の交通安全意識及び交通ルール・マナーの向上を図るため、関係機関・団体と協力しながら、年4回の交通安全運動の充実を図る。

- 春の交通安全運動（4月）
- 夏の交通事故防止運動（7月～8月）

●秋の交通安全運動（９月）

●年末・年始の交通事故防止運動（１２月～１月）

（実施事業）

- ・街頭キャンペーンの実施、啓発チラシの配布
- ・各種広報媒体を活用した啓発活動の実施
- ・横断幕等の掲出
- ・小学生を対象としたポスター、作文コンクールの実施

ii 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、飲酒運転が比較的多くなる傾向があるので、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。

iii チャイルドシート、シートベルト着用の促進

【チャイルドシート着用の促進】

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の促進するとともに、正しい着用の徹底を図る。

【シートベルト着用の促進】

一般道におけるシートベルトの着用率は、全国平均では、運転席 98.4%、助手席 94.6%、後部座席 35.1%であるが、県内においては、運転席 99.4%（全国 5 位）、助手席 97.9%（全国 3 位）、後部座席 31.7%（全国 34 位）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、県内平成 27 年中の四輪運転者の死者数 28 人中 10 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、後部座席におけるシートベルトの着用を促進する。

《シートベルトの着用状況》

	道路種別	運転者	助手席	後部座席
全国平均	一般道	98.4%	94.6%	35.1%
	高速道等	99.4%	98.0%	71.3%
宮城県	一般道	99.4%	97.9%	31.7%
	高速道等	100.0%	100.0%	90.9%

(資料：シートベルト着用状況全国調査 H27.10 警察庁.JAF)

iv 前照灯早め点灯運動の推進

夕暮れ時間帯に多発する交通事故の要因は、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（午後4時ライトオン）運動」の広報啓発を推進し、夕暮れ時間帯の交通事故防止を図る。

v 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する際は、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させることの周知、徹底を図る。

(ア) 自転車利用者のマナーの向上を図り、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、中学校・高校教育の場における交通安全教育を推進する。

(イ) 自転車交通安全の日の活用

毎月15日の自転車交通安全の日に、交通安全指導員や関係団体による自転車の交通ルール・マナー違反に対する街頭指導活動を強化し、自転車マナーの向上を図る。

(ウ) 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。

(エ) 自転車事故の防止を図るため、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用を目的とした自転車安全制度の拡充を図り、被害者の救済に資することを目的とするため付帯保険の普及促進を図る。

(オ) スマートフォンの普及に伴う自転車乗車中の「ながらスマホ」の危険性を認識させ、安全運転意識の向上を図る。

vi 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。

vii 携帯電話、カーナビ等の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、携帯電話等の注視による危険性についての広報啓発を促進する。

viii 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、歩行者や車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、適切に機能分断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

i 適切に機能分断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を分離し、歩行者、自転車の通行環境の整備を推進する。

また、役場周辺の町道が指定を受けた「ゾーン30」の周知を広報等で行い、車両速度の抑制や通学路における安心・安全な歩行区間の確保を図る。

ii 改良による道路交通環境の整備

道路の改良にあたる際は、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、交通安全施設整備の推進を図る。

③ 歩行空間等の整備

i 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。

ii 通学路における安全の確保

児童生徒の通学時における交通事故を防止するため、年1回開催している通学路検討委員会での指摘・要望を受けた事項を尊重する等、地域住民や関係機関・団体等の声を取り入れながら、通学路の交通安全施設整備を図る。

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、交通流・量の状況等地域の実態に応じた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 踏切道における交通安全の推進

踏切道における交通事故は、重大な被害につながることから、広報啓発活動を積極的に推進するとともに、関係機関・団体による踏切道の定期的な点検整備を推進し、交通事故の未然防止に努める。

⑥ 交通事故の調査研究の推進

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、交通事故分析を実施し、交通事故の原因等についての調査分析を推進する。

(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、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 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。

② 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、小グループ化、低年齢化、凶悪化が進み未だに根絶に至っていない状況にあるため、「大河原町暴走族根絶運動推進条例」に基づき、今後も町民、事業所、関係機関・団体等が協力し、暴走族の根絶を推進する。

第5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、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あたっては、それぞれの施策を行う庁内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、警察署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。