

第10次 亶理町交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

亶理町交通安全対策会議

目 次

第1章 計画の基本理念	1
第1節 巨理町が推進する交通安全施策の基本理念	2
第2節 計画の性格	3
第3節 計画の期間	3
第2章 交通の現状と今後の課題	4
第1節 道路交通関係の現状	4
1. 人口推移	4
2. 運転免許保有者数の推移	4
3. 車両台数の推移	5
4. 道路延長の推移	5
5. 事故発生件数の推移	6
6. 時間帯別事故発生件数	6
7. 年代別交通事故発生件数	7
8. 飲酒運転による事故発生件数	7
9. 歩行者と自転車の事故発生件数	8
第2節 道路交通安全の今後の課題	8
第3章 道路交通安全の今後の目標	9
第4章 交通安全施策の推進	9
第1節 交通安全教育の推進	9
1. 幼児に対する交通安全教育	9
2. 小学生に対する交通安全教育	9
3. 中学生に対する交通安全教育	10
4. 高校生に対する交通安全教育	10
5. 成人等に対する交通安全教育	10
6. 障がい者等に対する交通安全教育	11
第2節 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
1. 交通安全運動の推進	11
2. 交通安全に関する団体の主体的活動の推進	11
3. 自転車の安全利用の推進	11
4. 飲酒運転の根絶	12

5. シートベルト及びチャイルドシートの着用促進	12
第3節 道路交通環境の整備	12
1. 歩行者及び自転車の安全確保	13
2. 高齢者及び子どもの安全確保	13
3. 交通安全施設等の整備	13
(1) 交通安全施設等整備事業の推進	13
(2) 道路の新設及び改修による交通安全対策の推進	13
4. 通学路における主要交差点での交通指導	13
5. 通学路の安全点検	14
第4節 道路交通秩序の維持	14
1. 地域の特性に応じた交通規制	14
2. 事故多発地域における重点的交通規制	14
3. 交通の指導取締りの強化等	14
4. 災害発生時における交通規制等	14
(1) 災害発生時の迅速な交通規制等による対応	14
(2) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
5. 道路工事等における安全対策	15
(1) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	15
(2) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	15
6. 駅利用者の駐車対策	15
7. 暴走族対策の強化	15
第5節 安全運転の確保	15
1. 高齢運転者対策の充実	15
2. 運転管理の改善及び運行管理の充実	16
3. 交通労働災害の防止等	16
4. 町民乗合自動車の運行管理	16
5. 工事車両の運行（時間、ルート、ゼッケン装着等）の指導	16
第6節 車両の安全性確保	16
第7節 救助・救急体制の整備	17
第8節 被害者支援の充実	17
第5章 鉄道交通の安全	17

第1節 鉄道事故のない社会を目指して	17
第2節 鉄道交通安全の施策の推進	17
第3節 踏切道における交通の目標	18
資料編	19

第1章 計画の基本理念

はじめに

わが国において、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）が制定されました。

昭和46年度以降、これまで9次にわたり交通安全計画を作成し、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ました。

その結果、昭和45年に1万6,765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14年中の死者数は8,326人と半減するに至り、さらに平成17年中の死者数は6,871人にまで減少しました。

宮城県では、昭和47年に過去最高の死者数295人を記録しましたが、その後平成17年には138人と半減し、平成20年には52年ぶりに100人を下回りました。

また、平成24年には64人にまで減少しましたが、第9次宮城県交通安全計画の数値目標60人以下まで、達成することができませんでした。

本町において、過去5年間の道路交通事故状況を見ると、死者数は過去5年間で3人となっていますが、近年の状況を見ると、発生件数は1年間に100～150件ほどで、道路交通事故件数は高い状態で推移し、平成25年8月、平成28年10月には「死亡事故多発緊急事態宣言」が宮城県知事より発令され、今や事故そのものを減少させることが急務となっております。

また、鉄道交通の各分野でも、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれがあります。

このような状況から、交通事故の防止は、国の関係地方行政機関、県、町、関係民間団体だけでなく、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であり、人命尊重の理念のもとに、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という3つの要素について、これら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な諸施策を強力に推進しなければなりません。

このような観点から、本町においても、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により第10次宮城県交通安全計画に基づいて、亘理町交通安全計画を策定し、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めました。

今後、この交通安全計画に基づき、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、これを強力に実施します。

第1節 巨理町が推進する交通安全施策の基本理念

国・県・市町村によって作成されてきた交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまで9次にわたる取り組みにおいて、道路交通事故死者数を過去最悪であった時期と比べて4分の1以下まで減少させるなどの成果を上げてきたところです。

一方、依然として交通事故件数は高い水準で推移していることなどから、高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、交通事故のない交通安全社会を目指します。

【人優先の交通安全を基本として考える】

本町は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災を契機とした本格的な人口減少と高齢化社会の到来を迎え、また、交通手段の選択においても、地球環境負荷低減への取り組みが求められています。このような大きな時代変化を乗り越え、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、町民全ての願いである「安全で安心して暮らせるまち」を実現することが極めて重要です。

一瞬にして尊い生命を奪う交通事故は、誰しものが被害に遭う可能性があり、日常生活を送る上で最も注意していなければいけないものの一つと言えます。社会的損失や経済的損失はもちろんのこと、多くの人々の心に深い傷を残す交通事故は、発生しない・させないことが望ましいと考えます。

高度に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りません。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。

このような「人優先」の交通安全の理念を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

【「交通安全は茶の間から」を合言葉に町民自らの意識改革を図る】

道路交通行政に携わる者、自動車運転に関わる者を始め、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、交通事故のない社会を目指し、多様な機会を通じて、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという交通安全意識の向上・交通安全思想の普及徹底を図ります。

意識改革にあたっては、「交通安全は茶の間から」を合言葉に亘理町交通安全母の会の活動などを通じて、家庭からの交通安全思想の普及を図ります。

【先端技術や情報の普及活用を積極的に促進する】

道路交通環境の整備及び交通安全施設の整備や、交通安全意識の高揚を図る広報啓発など、様々な交通安全対策により、交通事故の発生件数は一定の減少を見たところです。

今後、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するために必要な情報を提供していきます。

第2節 計画の性格

この計画は、国の第10次交通安全基本計画及び第10次宮城県交通安全計画に基づき改定するもので、町が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

第3節 計画の期間

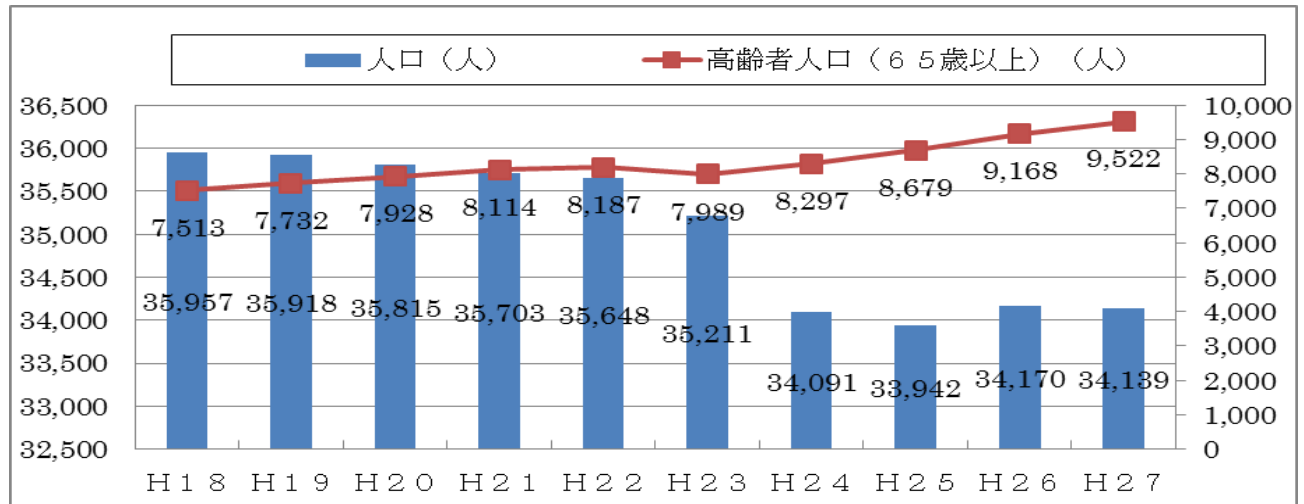
計画期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第2章 交通の現状と今後の課題

第1節 道路交通関係の現状

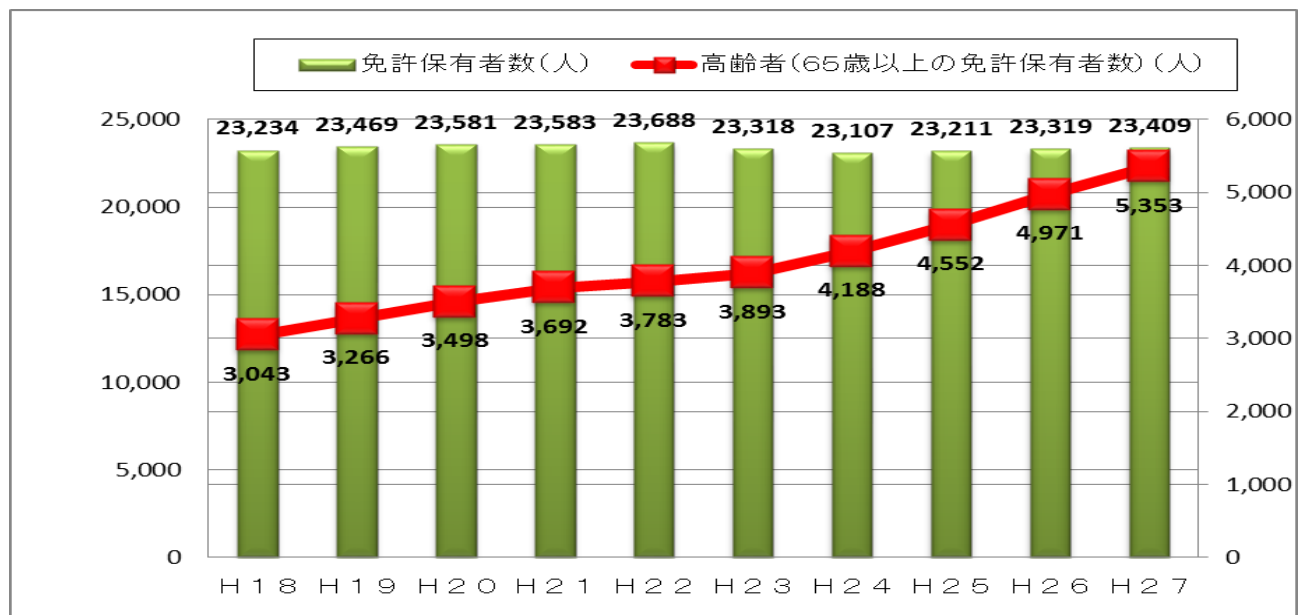
1. 人口推移

本町の人口は、東日本大震災直後は減少したものの、平成24年以降は横ばいとなっています。そして、総人口に占める高齢者の割合は、平成8年に16.6%だった65歳以上の高齢者人口比率が、平成25年には24.8%、平成27年には25.6%と年々増加しております。



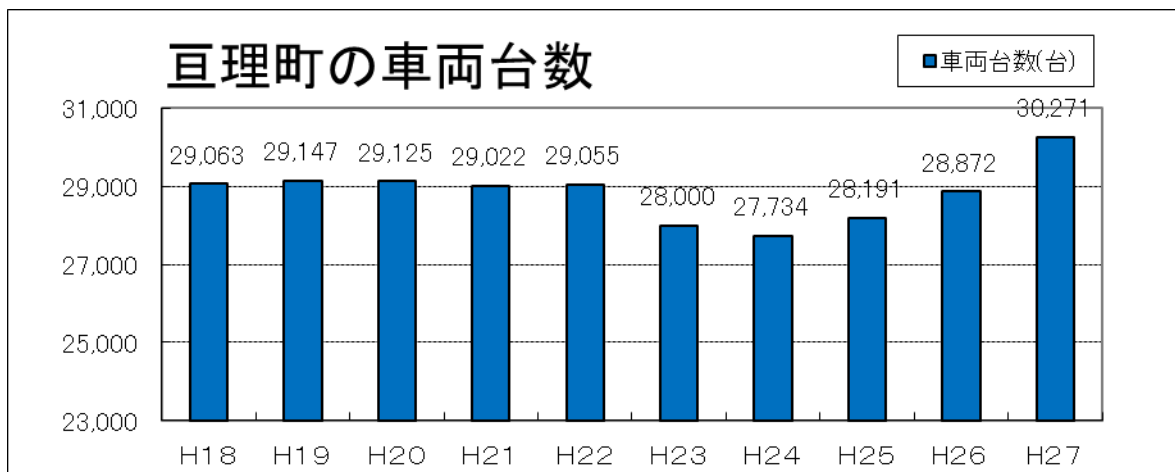
2. 運転免許保有者数の推移

運転免許保有者数は、平成22年までは右肩上がりに増加していましたが、平成23年以降、人口の減少や少子高齢化に伴う減少等で、一時的に減少傾向となりました。しかし平成24年以降は徐々に増加しています。



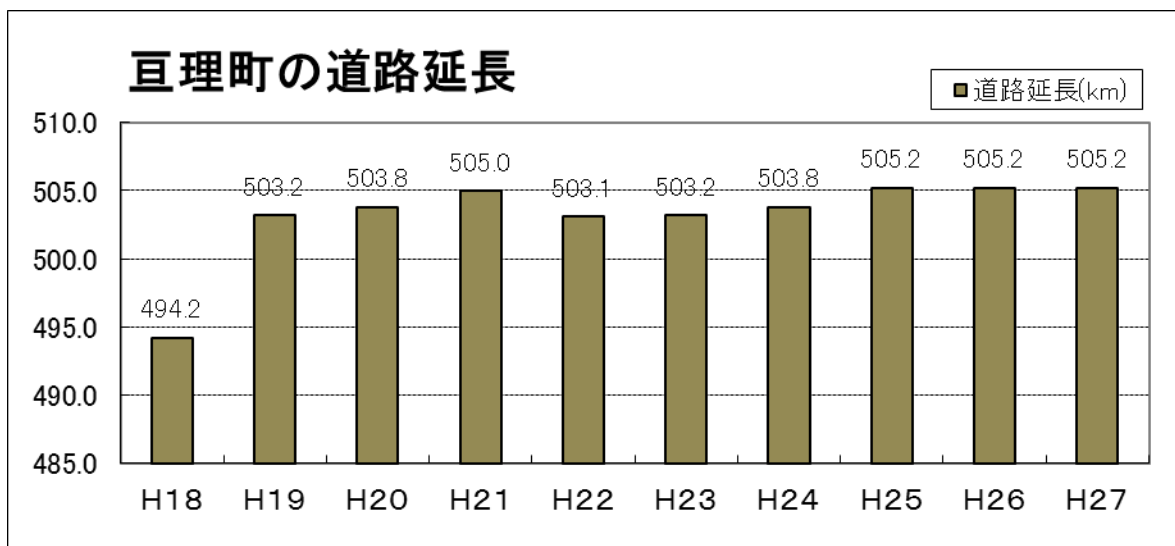
3. 車両台数の推移

車両台数(二輪車含む)は、10年間で1,208台の増加となっており、平成27年では1人に対し車両が1.29台と1人1台以上の車両保有台数となっております。平成22年～23年の車両台数の減少は東日本大震災による自家用車の喪失や人口の減少によるものと思われます。



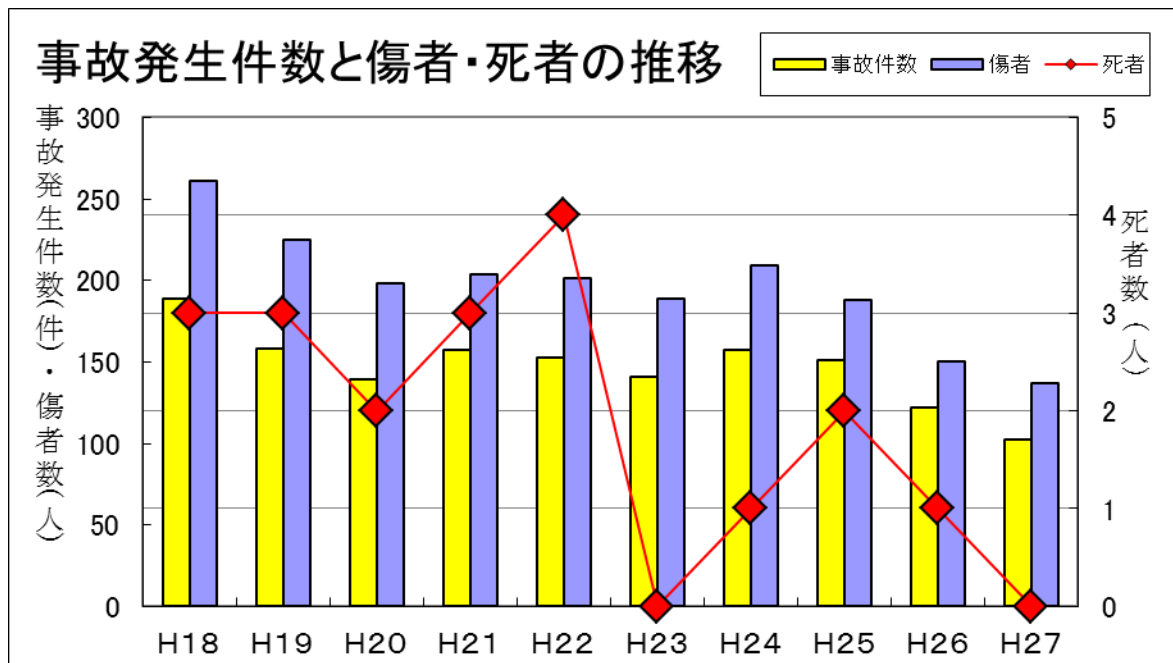
4. 道路延長の推移

道路延長は、平成19年に増加していますが、それ以降については、横ばい傾向となっております。



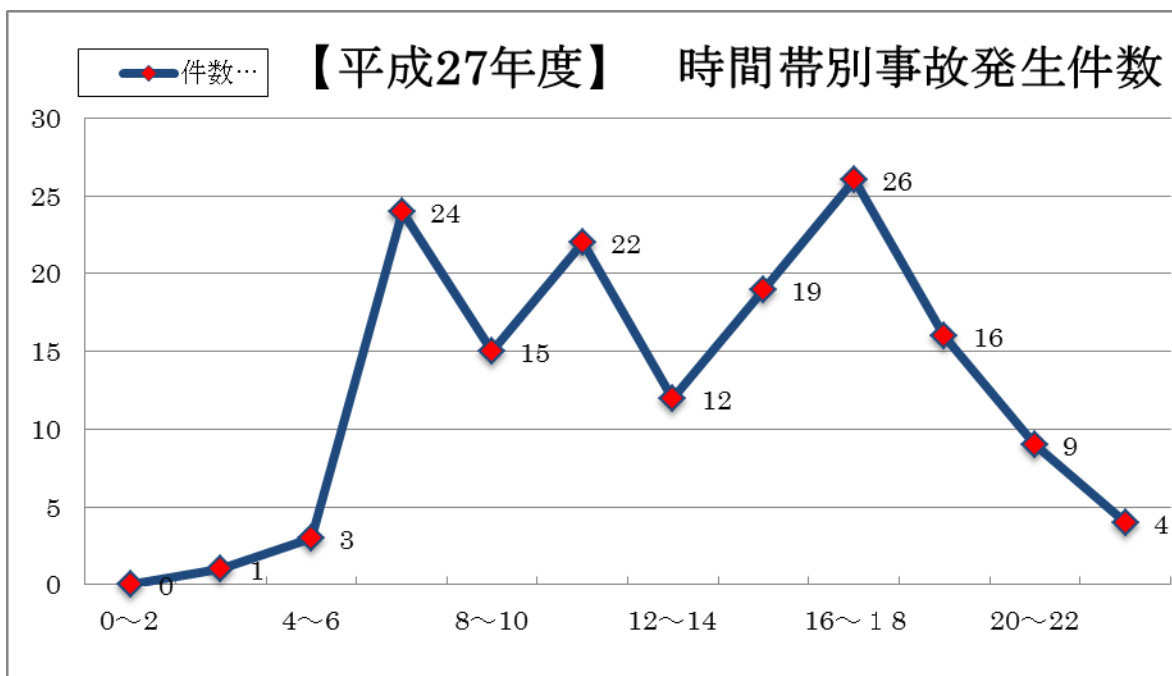
5. 事故発生件数の推移

事故発生件数は、平成19年以降150件前後で推移していましたが、平成25年以降減少傾向にあります。また、交通事故による死者数は、ゼロの年が23年、27年の2年で、他の年は1～4名で推移しております。



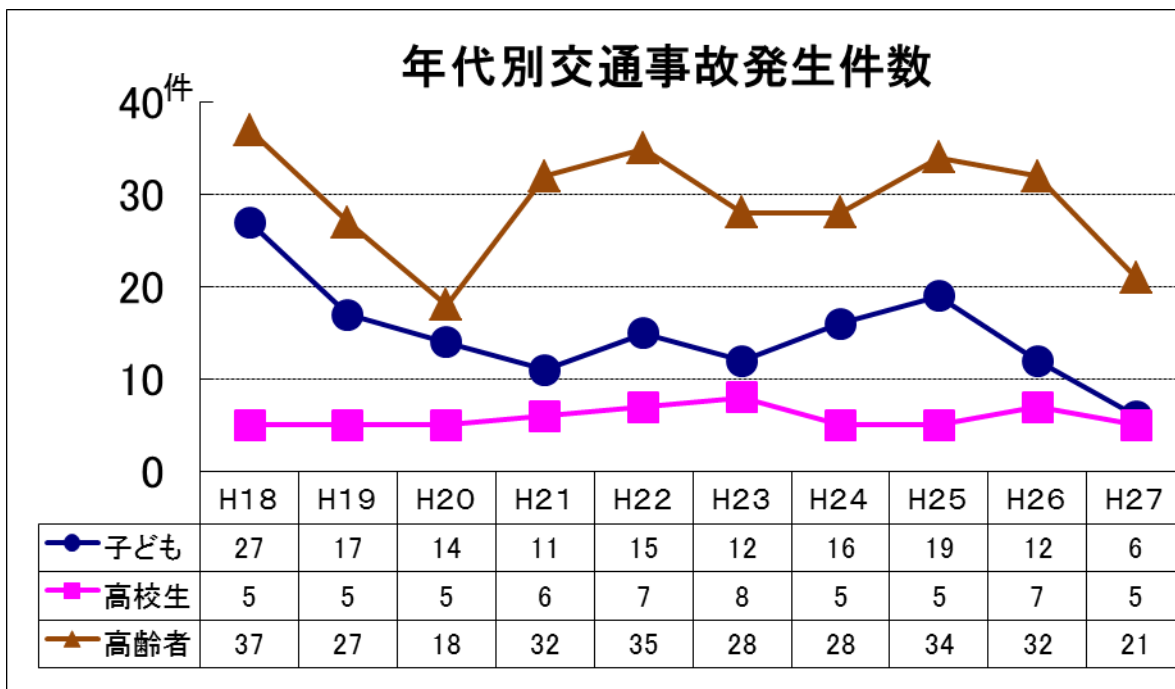
6. 時間帯別事故発生件数

交通事故の発生件数を時間帯別で見ると、通勤、登下校時間と重なる朝方及び夕方から夜間に多く発生しています。



7. 年代別交通事故発生件数

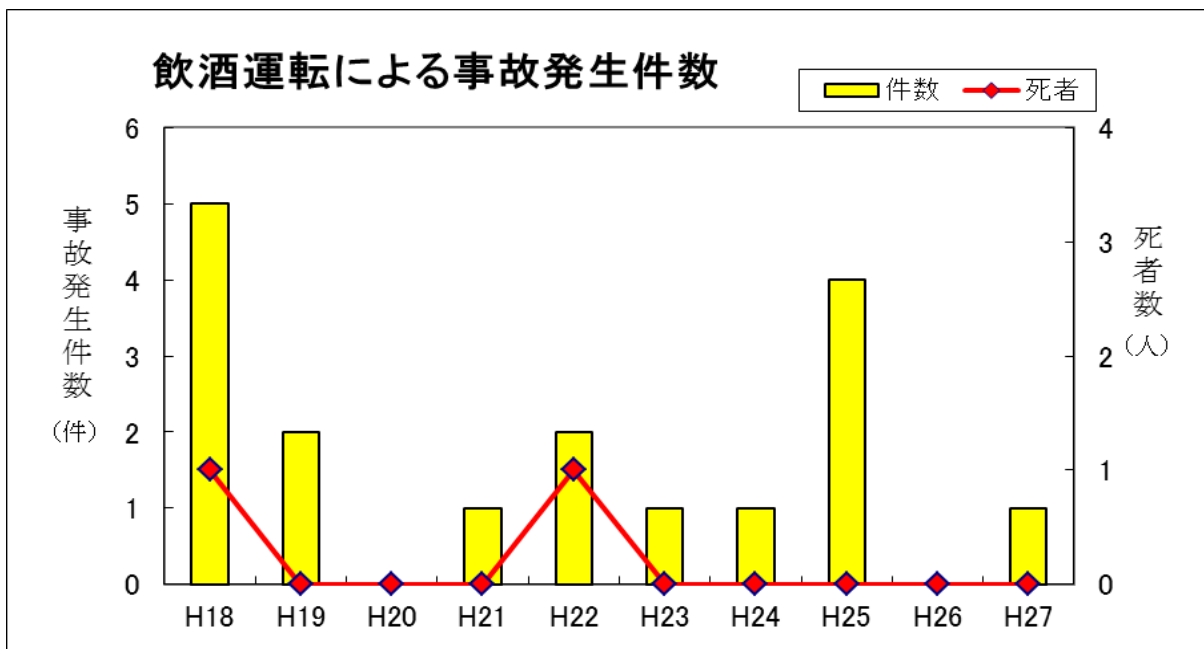
高校生はほぼ横ばい状態ではありますが、子どもと高齢者は平成 25 年まで増減を繰り返し、以降は減少傾向にあります。



8. 飲酒運転による事故発生件数

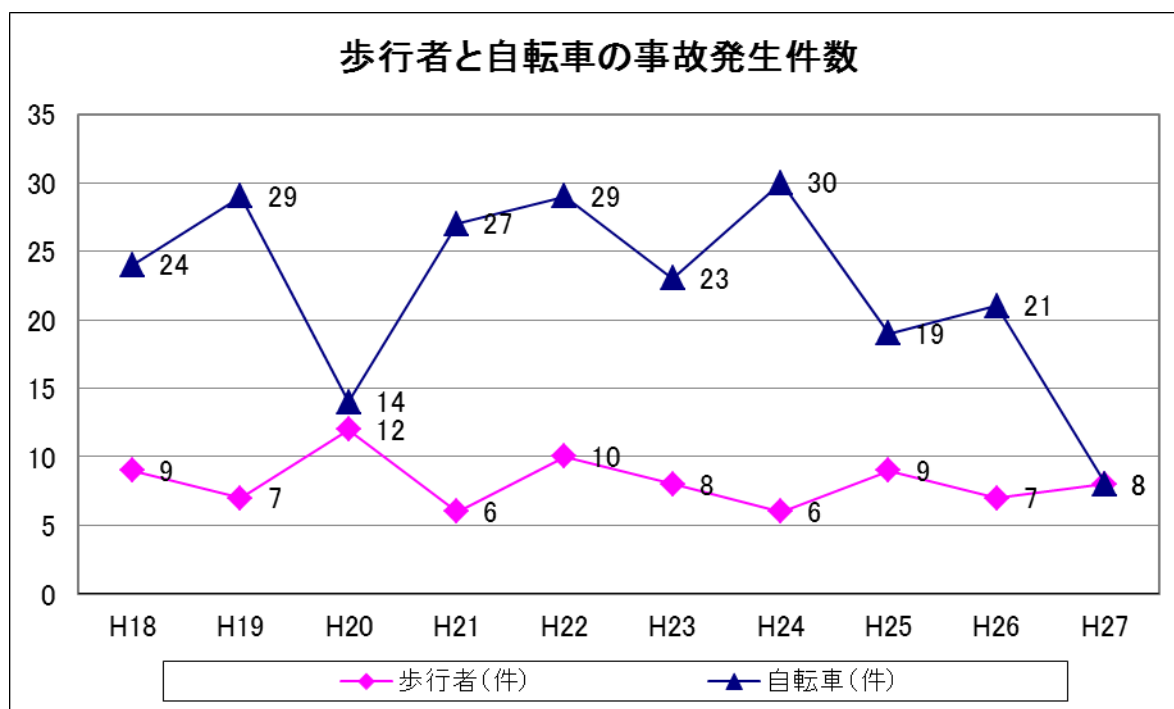
近年、特に問題となっている飲酒運転による事故については、平成 25 年に一時増加しましたが、平成 26 年度はゼロ、平成 27 年度は 1 件と横ばい傾向です。

また、飲酒運転による死亡事故は平成 23 年～平成 27 年まで発生しておりません。



9. 歩行者と自転車の事故発生件数

ここ数年、両者の件数は県の平均を下回っていますが、ノコギリの歯状態で激しく増減を繰り返しております。



第2節 道路交通安全の今後の課題

本町では、東日本大震災以降、工事車両の往来が増加している中で事故件数が減少していることから考えれば、これまでの交通安全活動による一定の成果が見られるところです。

しかしながら、国道6号での追突事故や生活道路における見通しの良い交差点での出会い頭の事故の発生は依然として多く、また、商業施設の出入り口付近での接触事故も多く発生しています。

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ほか、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少なくなく、年齢段階に応じたきめ細や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となります。

第3章 道路交通安全の今後の目標

町民を交通事故の脅威から守り「安全で安心できるまち」の実現のため、すべての町民の相互理解と思いやりの心で交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を推進し、交通事故の減少に向けて積極的に取り組むとともに、交通事故による死者数をゼロとすることを目標とします。

- **死者数0人を目指します。**
→**交通死亡事故ゼロ1,000日を目指します。**

宮城県の目標値:年間死者数56人以下
(第9次計画では60人)

第4章 道路交通安全施策の推進

第1節 交通安全教育の推進

自他の生命尊重理念のもとに、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ます。相手の立場を尊重する良き社会人を育成することとして、幼児から高齢者に至るまでの年齢段階に応じた体系的な交通安全教育を、家庭、学校、職場、地域、関係機関と連携して推進します。

1. 幼児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、正しい交通マナーを実践する態度の教育のため、幼稚園、保育所、家庭及び関係機関と連携・協力を図りながら、日常生活において安全に道路を通行するために必要となる基本的な技能及び知識を紙芝居や視聴覚教材を利用するなど発達に応じた教育を推進します。

また、幼稚園・保育所において行われる交通安全教育を支援し、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交通安全意識の高揚を図ります。

2. 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、また、高学年になるにつれ、保護者から離れて単独行動又は友人同士など複数で行動する機会が増加することから、学校教育における指導や新入学児童交通安全教室、自転車交通安全教

室の開催、街頭での交通指導等を通じ、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識の習得、さらには道路及び交通状況に応じて、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に道路を通行する意識及び能力向上を各学年にあった内容で推進します。

3. 中学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、平成27年6月に道路交通法が一部改正され、違反行為を繰り返した自転車利用者に対する講習制度が新設されたこともあり、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他の人々の安全にも配慮できるように、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、危険予測と回避、標識等にかかる知識や応急措置について交通安全教育を重点的に推進します。

4. 高校生に対する交通安全教育

高校生については、生徒会活動や学校行事等の特別活動で、バイクや自転車の利用者として安全に道路を通行するため必要な技能と知識を習得させるとともに、近い将来、普通免許を取得することが予想されることから、運転技術の適性を重視した交通安全、交通事故の防止、様々な交通トラブルへの対応策等の交通安全教育を推進します。

また、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、生徒の実態や地域の実情に応じて、関係機関及び関係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ります。

5. 成人等に対する交通安全教育

運転者については、地域、職場における各種講習会を積極的に開催するほか、交通安全団体の活動を通じて指導を推進し、自発的な安全行動を促すことにより、社会的責任の自覚を醸成します。

事業所による自主的な事故防止啓発のため、安全運転管理者、運行管理者等に対する各種研修会の充実や安全管理の推進を図ります。

地域においては、交通安全協会、交通安全母の会等の交通安全団体等の活動に対して積極的な指導協力を行い、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、交通安全知識の習得に努めます。

6. 障がい者等に対する交通安全教育

障がい者等については、地域における福祉活動の場を利用し、交通安全教育に努めます。

第2節 交通安全に関する普及啓発活動の推進

町民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため関係機関及び各種団体と連携し、家庭、学校、地域に対し、日常生活に密着した内容でそれぞれの場に応じた広報媒体を活用した広報を行います。

1. 交通安全運動の推進

交通安全運動は、町民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、春・秋の交通安全町民総ぐるみ運動を中心に、町及び関係機関、関係団体が一致協力して町民各層の自主的な参加のもと幅広い交通安全運動を展開するとともに、交通事故の実態及び地域の実状に即した形で、組織的・継続的に実施します。

2. 交通安全に関する団体の主体的活動の推進

交通安全思想の普及徹底を図る上で、大きな役割を果たしている交通安全関係団体については、実施する交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助、必要な資料の提供を行い、その主体的な活動を促進するとともに、団体相互間の連絡協力体制の強化を図ります。

3. 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルール無視やマナーの欠如が原因で発生する交通事故や危険・迷惑行為が問題になっております。また、自転車による人身事故により、高額の賠償を求められるケースも発生しています。

このことから、自転車で安全に道路を通行するため、自転車の左側通行の徹底等必要な技能及び知識を習得させるための講習会等を実施し、関係団体の活動、交通安全に関する教育及び広報活動等を通じて、自転車利用者に対して規格・基準に適合した自転車の利用、点検整備を呼び掛け、付帯保険（TS^{※1}マーク）や損害賠償保険の普及啓発に努めます。

また、平成27年6月に道路交通法が一部改正され、違反行為を繰り返した自転車利用者に対する講習制度が新設され、自転車の安全利用が図られたことから自転車安全利用五則^{※2}についても強く普及啓発していきます。

※1【TSマーク】

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であること確認して貼付するマーク。

傷害保険及び賠償責任保険が附帯される。 ～TS : Traffic Safety

※2【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子供はヘルメットを着用

4. 飲酒運転の根絶

町民の飲酒運転根絶の気運が一層高まるとともに、大半の飲酒運転事故に見られる一方的な過失による交通事故の危険性や悲惨さが再認識されております。

これにより、町民の飲酒運転に対する意識は確実に変化しつつありますが、飲酒運転の危険性や悲惨さの広報・啓発活動や飲酒運転根絶キャンペーンや飲酒運転根絶署名運動等を、各種団体・飲食店組合や小売店等の関係機関と連携し、地域住民との協働により飲酒運転根絶運動を継続して推進し、今後さらなる飲酒運転の根絶を目指した啓発等の諸対策を推進します。

5. シートベルト及びチャイルドシートの着用促進

全席シートベルトの着用が基本ですが、交通事故死者の大半がシートベルト非着用であることから、後部座席を含めシートベルト着用効果及び正しい着用方法について、街頭での指導啓発を行います。

また、乳幼児の自動車同乗中の事故防止のため、チャイルドシートの着用徹底キャンペーンの展開による確実な着用を呼びかけます。

第3節 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、対策に当たっては地域住民や道路利用者の意見を十分反映させるように努めます。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行います。

1. 歩行者及び自転車の安全確保

自動車と比較して弱い立場にある歩行者及び自転車の安全を確保することが必要不可欠であり、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おります。また、登下校の時間帯は交通量の増加に伴い、交通事故の発生も多いことから、児童・生徒への交通安全教育の強化と通学路等における歩道等の歩行空間の整備を推進します。

2. 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の事故件数は他の年代より多くなっています。高齢者の交通事故を防ぐためには、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とともに、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、多様な高齢者の実情を踏まえたきめ細かな交通安全対策を推進します。

また、通学路における交通安全指導隊による交通指導や見守り隊の活動を基に、地域全体で子どもを守る意識啓発を推進していきます。

3. 交通安全施設等の整備

(1) 交通安全施設等整備事業の推進

道路の構造及び交通の実態を勘案し、交通事故が発生する危険性が高い場所への信号機及びその他の安全施設整備について、関係機関と対策を講じます。

また、道路構造や交通状況の改良によって交通安全が確保できる箇所には、防護さく、道路照明、区画線等必要な交通安全施設を整備し、また、安全かつ円滑な自動車交通を確保するため、交差点の視距改良等を推進します。

更に、児童、幼児の通行の安全を確保するため、通学通園路について十分配慮するとともに、高齢者及び障がい者の安全を確保するための道路環境の整備に努めます。

(2) 道路の新設及び改修による交通安全対策の推進

道路の新設及び改修にあたっては道路状況を考慮したうえで道路標識、道路照明、防護さく等の交通安全施設も併せて整備し、歩行者・自転車利用者の多い地域は歩道等の整備に配慮しながら、交通事故の発生を防止し、安全で円滑かつ快適な道路交通の確保に努めます。

4. 通学路における主要交差点での交通指導

小・中学生の登下校時における、交通事故の防止を図るため、亘理町交通安全指導員による定期的な街頭指導を行うことにより、子どもの通学環境の改善に努めます。

5. 通学路の安全点検

子どもの通学環境の改善のため、亘理町通学路等安全対策推進会議からの要望等を踏まえ、必要な改善を図り、より安全な通学環境の実現に努めます。

第4節 道路交通秩序の維持

道路における危険を防止し、その他の交通の安全を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造及び交通の状況に応じた効果的な交通規制を行うよう関係機関に要請していきます。

1. 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路の安全性と円滑化、通学路・住宅地域・商店街等の歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、交通の状況を勘案しつつ、適正な動線を構築できるよう関係機関に要請します。

2. 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おそれ大きい地域や路線等においては、一時停止、横断歩道等の有効な組み合わせによる、重点的交通規制を実施するよう関係機関に要請していきます。

3. 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、指導取締り体制の充実を図りながら、交通事故多発エリアを「重点エリア」として交通指導取締りを重点的に推進するとともに、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締まりを推進します。

4. 災害発生時における交通規制等

(1) 災害発生時の迅速な交通規制等による対応

大規模な災害が発生し、又は発生するおそれがある場合は、交通混乱を防止するため、関係機関と連携し車両通行止め等の必要な交通規制を迅速に行うとともに、交通安全指導員を迅速に配置し、迂回指示、道路交通情報の提供等の措置を行います。

(2) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、津波、洪水等の災害が発生した場合、円滑な避難のための避難路の整備、被災地の救援活動や緊急物資輸送が可能な道路整備に努めます。

5. 道路工事等における安全対策

(1) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現のため、道路使用及び占用の適正化等により、道路交通の円滑化を図ります。

(2) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊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するとともに、必要な体制の強化拡充を図ります。

6. 駅利用者の駐車対策

駅周辺の道路交通の安全と円滑化を図るため、交通状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

7. 暴走族対策の強化

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、「亘理町暴走族根絶運動推進条例」（平成10年9月17日施行）を運用、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進します。

- ①暴走族根絶気運の醸成及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
- ②暴走行為をさせないための環境づくり
- ③暴走族に対する指導取締りの強化
- ④暴走関係事犯者の再犯防止
- ⑤車両の不法改造の防止

第5節 安全運転の確保

1. 高齢運転者対策の充実

高齢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、高齢者に対する安全運転教育の充実、高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用及び75歳以上の高齢者が運転免許を更新する際「認知症の疑いがある」と判定された場合は、医師の診断を義務化するという道路交通法の改正の周知を福祉活動の場を利用し、情報提供していきます。

また、自動車等の運転に不安を持つ高齢者が運転免許証を自主的に返納する人が亘理町内では26年度には15人、27年度は26人、28年は35人と増加傾向にあるこ

とから、引き続き自主返納について広く周知するとともに、返納しやすい環境の整備を図り、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した人に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の検討など、高齢者の自動車使用が不要な地域システムの構築と推進を図ります。

さらに、免許の返納が困難な人に対し、高齢者の身体能力や判断力の低下に伴う事故防止対策として、アクセルとブレーキの踏み間違いを防ぐ補助具や、安全運転を支援するシステムが搭載された自動車の普及・開発状況を注視し、情報提供を図ります。

2. 運転管理の改善及び運行管理の充実

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を充実し、安全運転管理者等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安全運転管理業務の徹底を促進します。

3. 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のため、事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚を促進します。

4. 町民乗合自動車の運行管理

町民乗合自動車の運行については、時刻表を遵守して、乗客の安全を第一とし、確実、円滑に運行します。

また、停留所については、運行業務とあわせて巡視を行い、交通安全に留意し、管理を徹底します。

5. 工事車両の運行（時間、ルート、ゼッケン装着等）の指導

現在、復興関連の大型工事車両が多く運行している中で、業務上の交通事故を防止する為、運行ルートや時間、ゼッケンの着用等交通安全上留意すべき事項を亘理町工事安全協議会連絡会をとおり、指導・提言します。

第6節 車両の安全性確保

町民乗合自動車の確実な整備

車両は、常に良好な状態で運転できるように常に点検整備・清掃するとともに、始業・終業点検を確実に行い、利用者の安全を確保します。

第7節 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助・救急事情の複雑多様化に対応するため、関係機関との連携により、救助・救急体制の整備を図るとともに、休日又は夜間における救急医療体制については、関係機関に充実強化を働きかけます。

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、普及啓発活動を推進します。

第8節 被害者支援の充実

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、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化に対応して、被害者救済の充実を推進し、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く町民に広報するとともに、無保険（無共済）車両の運行の防止を図ります。

また、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）の普及率の向上についても、併せて広く町民に広報します。

第5章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

県内における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向ですが、ひとたび事故が発生した場合、被害が甚大になるおそれがあるとともに、利用者の利便にも重大な支障をもたらすことが予想されます。

そのため、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を関係機関と連携し推進するとともに、置石、投石等の鉄道妨害防止のための広報活動等を積極的に行い、鉄道事故件数の減少を目指します。

第2節 鉄道交通安全の施策の推進

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要があります。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等への耐震性の強化等を関係機関に要請します。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底や運転保安設備の整備の安全対策の推進を関係機関に要請します。

第3節 踏切道における交通の目標

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、長期的には減少傾向にあります。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ます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約半数を占めている状況にあります。また、踏切事故は一度発生すると多数の死傷者が生じます。

こうした現状から、改良すべき踏切の早期改良や踏切保安設備の整備を関係機関に要請し、町民の理解と協力のもと踏切道事故発生件数ゼロを目指します。

資料編

○本計画に関する根拠法令

- ・交通安全対策基本法（市町村関係抜粋）

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（関係行政機関等に対する協力要求）

第十九条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議

（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

・亘理町交通安全対策会議条例

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項及び地方自治法(昭和22年法律第67号)第138条の4第3項の規定に基づき、亘理町交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

(1) 亘理町交通安全計画を作成及びその実施の推進に関すること。

(2) 前号に掲げるもののほか、町の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議及びその施策の実施の推進に関すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、町長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。

(1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから町長が任命する者

(2) 宮城県の部内の職員のうちから町長が任命する者

(3) 宮城県警察の警察官のうちから町長が任命する者

(4) 部内の職員のうちから町長が指名する者

(5) 教育委員会の教育長

(6) 消防本部の長

6 前項第1号より第4号までの委員の定数は次のとおりとする。

第1号委員 1人

第2号委員 3人以内

第3号委員 1人

第4号委員 7人

7 第5項第1号から第3号までに掲げる委員の任期は2年とする。但し、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

8 前項の委員は、再任されることができる。

9 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議させるため、必要があるときは特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、日本旅客鉄道、日本道路公団その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから町長が任命する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(委任)

第 5 条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は会長が会議にはかつて定める。

亘理町交通安全対策会議委員

No	役 職	氏 名
1	国土交通省岩沼国道維持出張所長	蔦 屋 厚
2	宮城県土木部仙台土木事務所長	門 傳 淳
3	宮城県仙台地方振興事務所長	高 橋 総一郎
4	宮城県震災復興・企画部総合交通対策課長	山 崎 敏 幸
5	宮城県亘理警察署長	阿 部 徹
6	企画財政課長事務取扱 亘理町副町長	三戸部 貞 雄
7	亘理町総務課長	阿 部 清 茂
8	亘理町都市建設課長	佐々木 人 見
9	亘理町福祉課長	佐 藤 育 弘
10	亘理町教育委員会教育次長兼学務課長	鈴 木 邦 彦
11	亘理町都市建設課都市整備班長	齋 藤 輝 彦
12	亘理町企画財政課企画班長	宍 戸 和 博
13	亘理町教育委員会 教育長	岩 城 敏 夫
14	亘理行政事務組合消防本部 消防長	松 本 邦 彦

○本計画において引用した文献・資料

- ・みやぎの交通事故〈平成 27 年中〉宮城県警察本部交通部発行
- ・平成 27 年版 わたしのまちからマナーアップ 宮城県警察本部発行
- ・平成 28 年版 わたしのまちからマナーアップ 宮城県警察本部発行

巨理町交通安全計画
平成29年3月修正
巨理町交通安全対策会議
(巨理町総務課)

〒989-2393 宮城県巨理郡巨理町字下小路7番地4
TEL 0223-34-1111
FAX 0223-34-7341
