

# 第10次 柴田町交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

柴 田 町

## まえがき

昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加したことにより、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、9次にわたる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交通安全対策を実施してきた。

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27年中の死者数は4,117人となり概ね25%にまで減少した。

宮城県では、昭和47年に過去最高の死者数295人を数えたが、その後、平成24年には64人となり、昭和47年当時の4分の1以下に減少した。平成27年には、66人と第9次宮城県交通安全計画の数値目標「60人以下」は達成できなかったものの昭和25年以降、2番目に低い数値となった。

本町においては、平成19年には死者なしとなったものの、平成21年に死者4人となり、平成23年から平成27年までの最近5年間では死者が延べ10人となっており、年平均2人となっている。

交通事故件数では、平成15年の228件をピークに減少傾向が続いており、平成23年から平成27年までの最近5年間の平均を見ると143.8件となっている。

このように、事故件数は減少しているものの死者数は減らないことから、交通事故の防止は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として、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32年度までに講ずべき本町の施策の大綱を定めるものであり、この計画に基づき町の交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進するものとする。

平成29年3月

目 次

まえがき	
第1章 計画の概要	4
1 計画の目的	
2 計画の性格と期間	
3 計画の基本的な考え方	
第2章 交通の現状と今後の課題	5
1 交通環境	
(1) 主要交通網の状況	
(2) 交通関係統計の推移	6
2 交通事故の発生状況	8
(1) 年別交通事故の推移	
(2) 時間帯別交通事故発生状況	9
(3) 柴田町居住者が第1当事者の原因別発生件数の割合	
3 交通の現状	10
(1) 全体的な特徴	
(2) 交通事故発生件数と事故の特徴	
4 今後の課題	11
第3章 目標の設定	13
1 目標の設定	
(1) 発生件数の減少目標	
(2) 死者数の減少目標	
2 目標達成のための方向性	14
第4章 交通安全施策の推進	15
1 重点施策	
(1) 高齢運転者の交通事故防止	
ア 交通安全教育の推進	
(ア) 参加体験型の交通安全教育の推進	
(イ) 高齢者支援施策の推進	
イ 広報啓発活動の推進	
(ア) 高齢運転者標識の着用促進	
(2) 歩行者・自転車の交通事故防止	16
ア 交通安全教育の推進	
(ア) 各年代に応じた交通教育の推進	
(イ) 反射材着用の推進	
(3) 自転車利用のマナー向上の推進	
ア 道路交通環境の整備	17
2 主な施策	
(1) 交通安全思想の普及徹底	
ア 交通安全教育の推進	
(ア) 幼児に対する交通安全教育	

(イ) 小学生に対する交通安全教育	
(ウ) 中学生に対する交通安全教育	
(エ) 高校生に対する交通安全教育	18
(オ) 成人に対する交通安全教育	
(カ) 高齢者に対する交通安全教育	
イ 広報啓発活動の推進	
(ア) 交通安全町民総ぐるみ運動の推進	19
(イ) 飲酒運転根絶の広報啓発活動の実施	
(ウ) チャイルドシート、シートベルト着用の促進	
(エ) 前照灯早め点灯運動の推進	20
(オ) 自転車の安全利用の推進	
(カ) 交通事故データ等の情報提供	21
(キ) 携帯電話、カーナビゲーション等注視の危険性に関する広報啓発	
(ク) 反射材の普及促進	
(2) 道路交通環境の整備	
ア 交通安全に配慮した道路整備の推進	22
(ア) 適切に機能分担された道路網の整備	
(イ) 改築による道路交通環境の整備	
イ 交通事故多発地点の交通安全施設整備の推進	
ウ 歩行空間等の整備	
(ア) 道路使用及び占用の適正化	
(イ) 通学路における安全の確保	
エ 効果的な交通規制の推進	
オ 災害に備えた道路交通環境の整備	23
カ 交通事故の調査研究の推進	
(3) 道路交通秩序の維持	
ア 指導取締りの強化	
(ア) 効果的な指導取締りの強化	
イ 暴走族対策の強化	
第5章 踏切道における交通安全	25
1 踏切道における交通の安全	
2 踏切道における交通の安全についての対策	
第6章 計画の推進に向けて	26
1 計画推進の考え方	
(1) 町民の参加・協働による推進	
(2) 関係団体との連携による推進	
(3) 事業者等との連携による推進	
(4) 警察署との連携による推進	
(5) 実施計画策定及び評価による計画の推進	
2 推進体制	27

# 第1章 計画の概要

## 1 計画の目的

第10次柴田町交通安全計画は、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」の実現と町民の交通安全の確保を図るため、総合的な交通安全対策を推進し、特に交通弱者及び高齢運転者の交通事故防止並びに歩行者、自転車の交通事故防止を推進す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の実現のため、各関係機関と調査審議の上、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、交通事故による死者は減少傾向にあるものの、高齢者や児童などの交通弱者が被害者となるケースが多く発生しており、今後は少子高齢化社会の進展により予測される交通環境の変化を踏まえ、町、関係機関・団体等が緊密に連携するとともに、近年、町内の各地区で結成されている地域ボランティア団体との連携の強化を図り、死者数、発生件数、負傷者数を減少させるための施策を推進し、町民が主体的に交通安全活動を推進できる環境の整備を図るものとする。

## 第2章 交通の現状と今後の課題

### 1 交通環境

柴田町は、仙台から南へ約30kmに位置し、中央部を白石川が流れ町を南北にわけている。

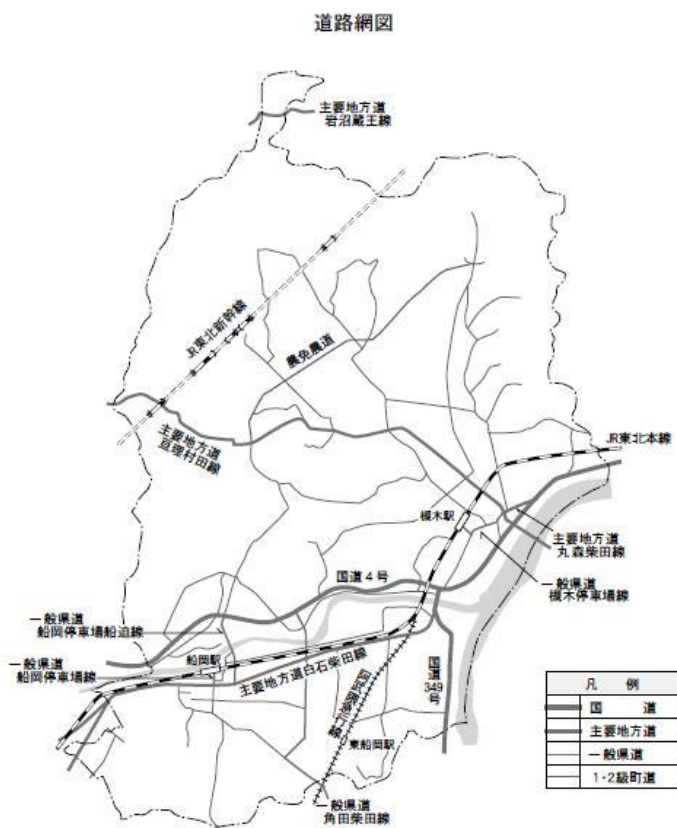
#### (1) 主要交通網の状況

##### ア 鉄道

東西方向にJR東北本線が通り、南北方向に阿武隈急行線がある。

##### イ 道路

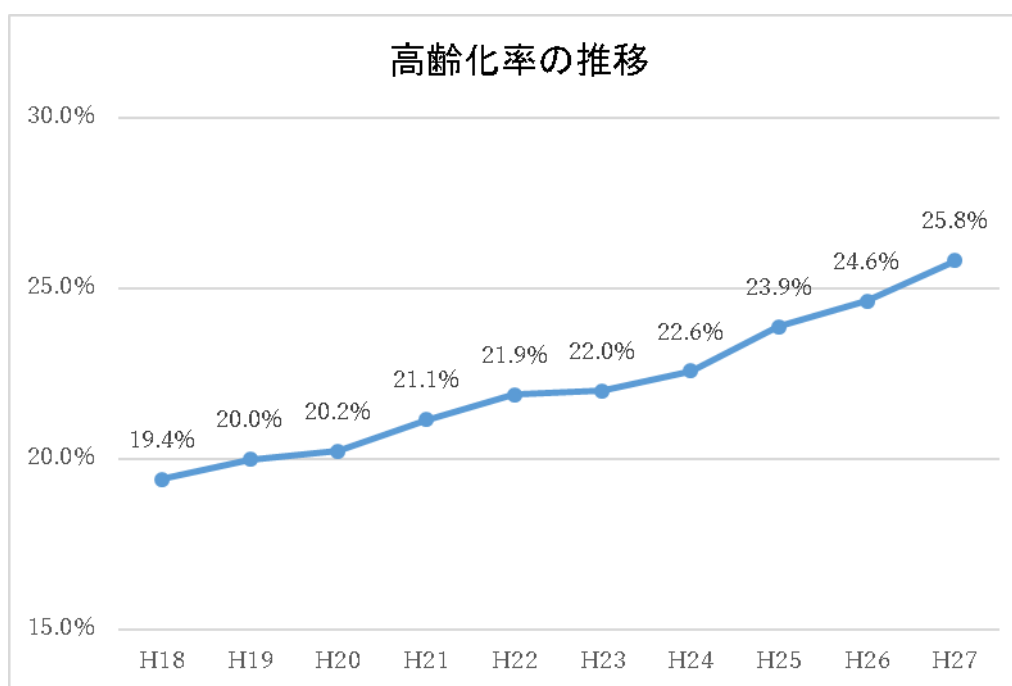
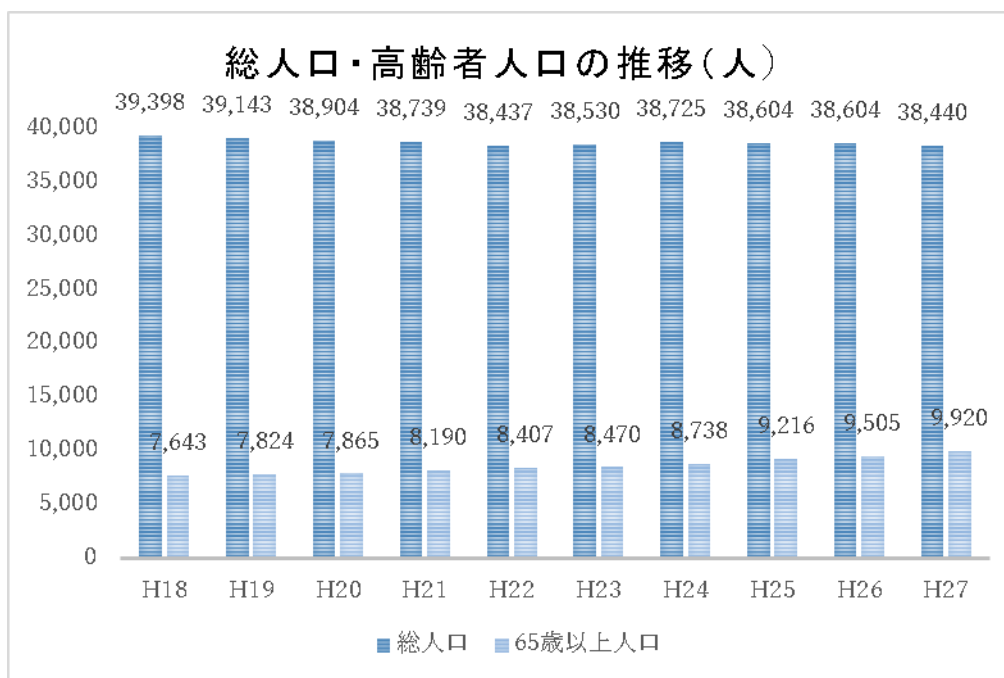
国道4号線が阿武隈川、白石川に並行して東西方向に縦断し、国道349号線が町の東部を南北に通過し、県道が主要地方道亙理村田線、主要地方道白石柴田線、主要地方道岩沼蔵王線、主要地方道丸森柴田線、一般県道船岡停車場船迫線、一般県道船岡停車場線、一般県道角田柴田線、一般県道槻木停車場線の8路線あり、交通の要衝となっている。



## (2) 交通関係統計の推移

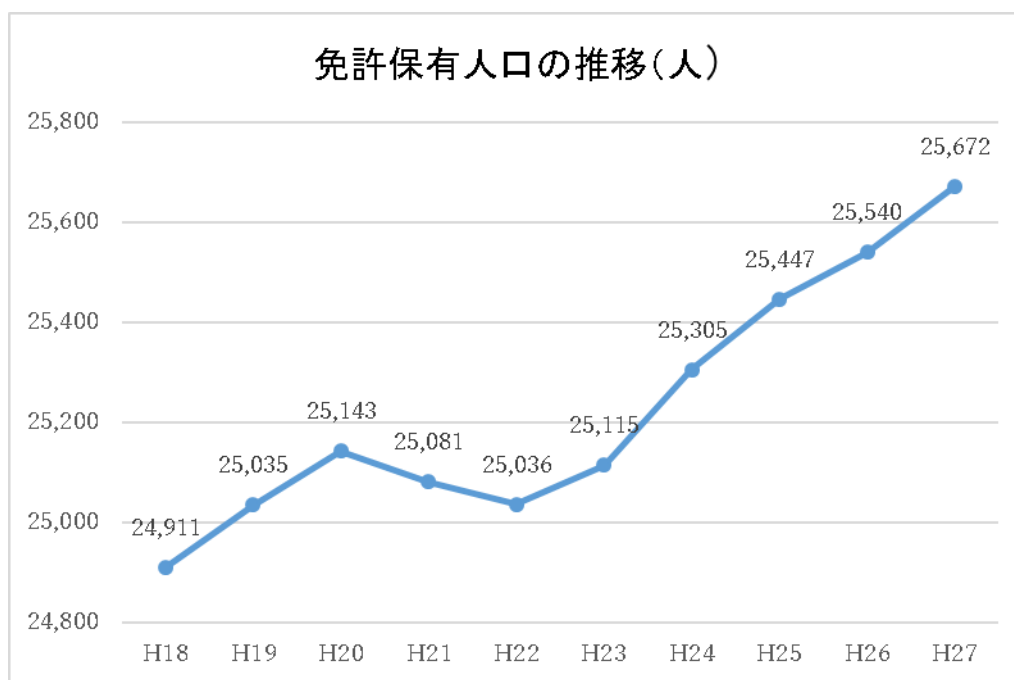
### ア 人口推移

本町の人口は、平成15年の39,511人をピークに緩やかな減少を続けている。その内、65歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合は年々増加している。



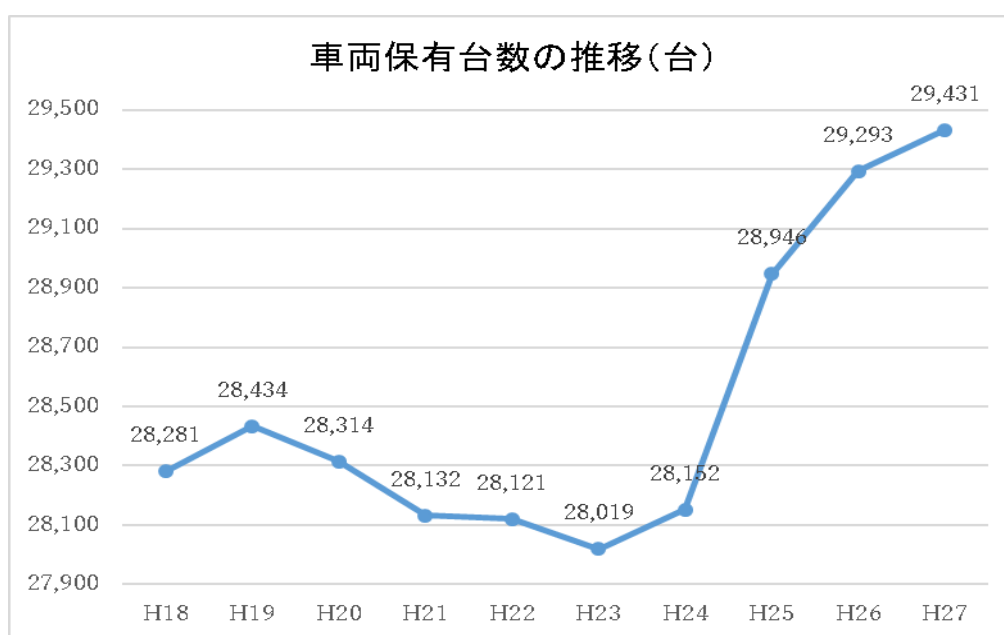
## イ 免許保有人口の推移

免許保有人口は、平成20年を境に2年間は減少に転じたものの、平成23年から再び増加に転じ、その後も年々増加している。平成27年では平成18年の約1.03倍となり、全体人口の約66.8%が免許を保有している状況にある。



## ウ 車両保有台数の推移

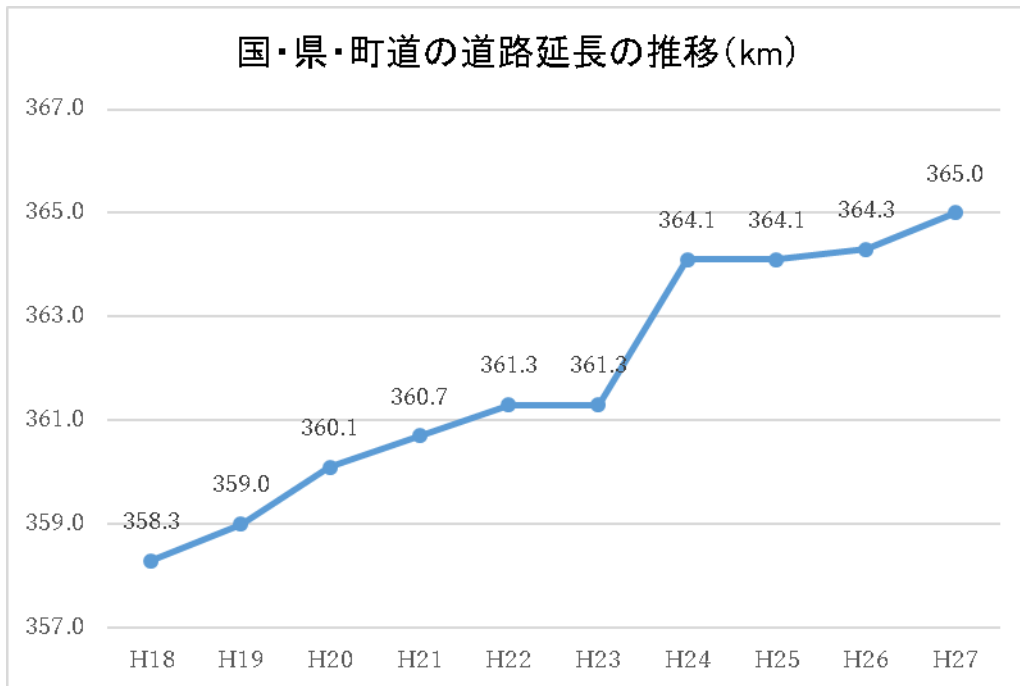
総車両保有台数は、平成19年を境に減少傾向に転じたものの平成24年から再び増加傾向で推移している。平成18年と平成27年を比較すると免許保有者1人当たり1.15台の保有となっている。





## エ 道路延長（町道）の推移

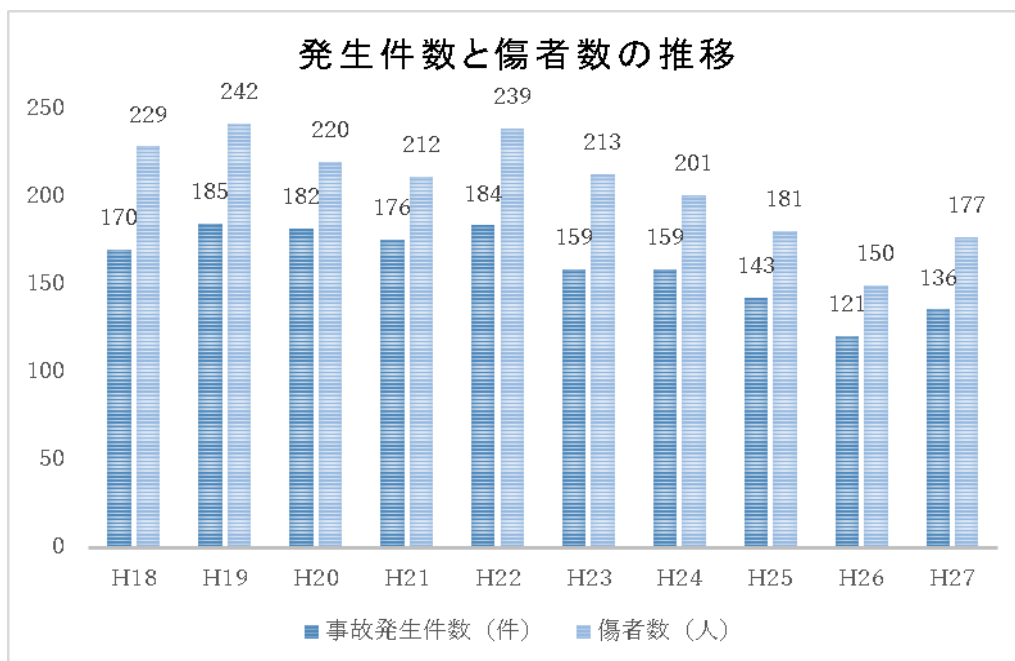
道路延長は、平成18年と平成27年を比較すると、町道への認定換え等により6.7kmの増となっている。

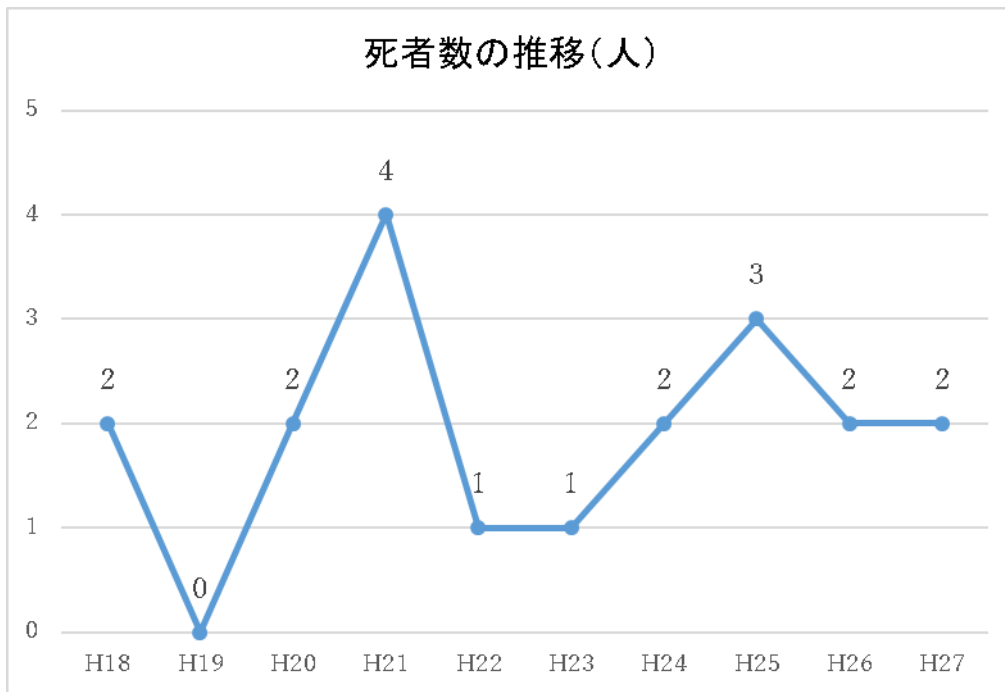


## 2 交通事故の発生状況

### (1) 年別交通事故の推移

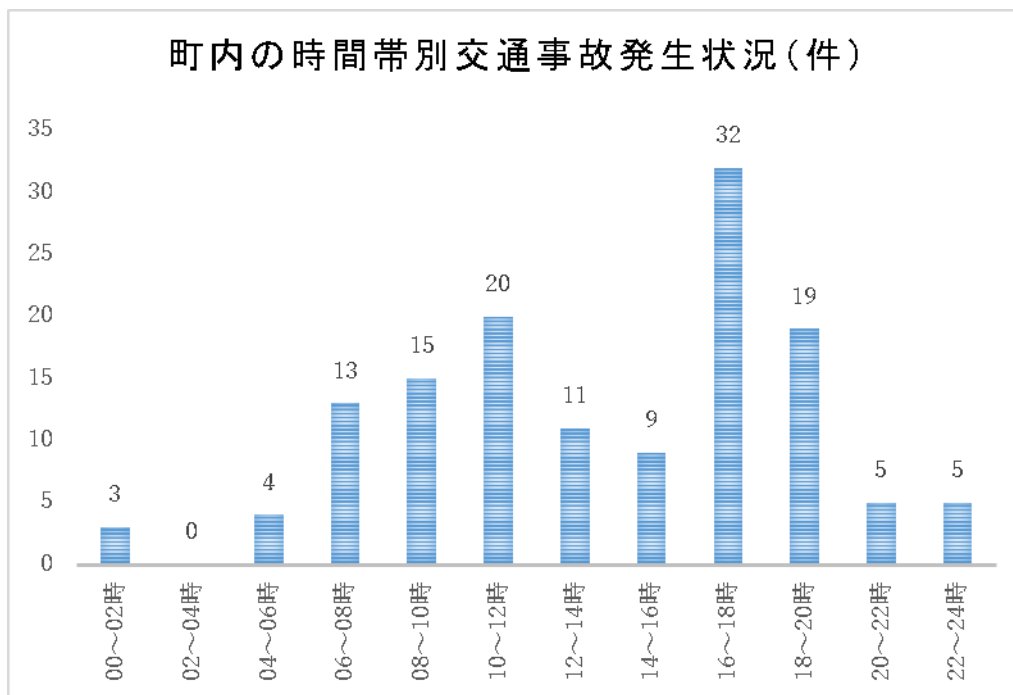
本町の交通事故の発生件数は、平成15年の228件の事故発生をピークに、増減はあるものの全体としては減少傾向にある。交通事故による死者数は、平成18年から平成27年の10年間合計で19人となっている。うち高齢者は14人と高い割合となっている。





(2) 時間帯別交通事故発生状況(平成27年、発生場所:柴田町内)

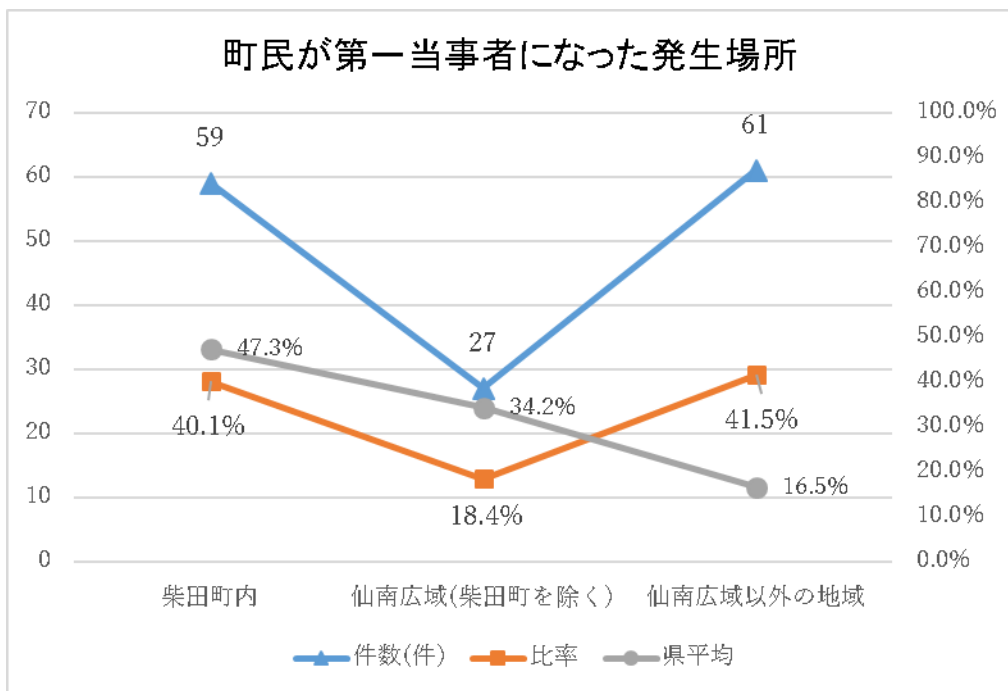
時間帯別の交通事故の発生件数は、朝夕の通勤・通学時間帯が多く、全体の約58%がこの時間帯に発生している。特に、薄暮時間帯の発生が多い。



(3) 柴田町居住者が第1当事者の原因別発生件数の割合(平成27年)

第1当事者の原因別事故発生件数の中で、安全不確認、脇見運転、動静不注視によるものが全体の半数以上を占めている。また、信号無視、一時不停止などの悪質・危険な違反が全体の約11%となっている。

事故発生場所別では、仙南広域エリア以外での発生が全体の約41.5%で、県平均16.5%を大きく上回っている。



### 3 交通の現状

#### (1) 全体的な特徴

人口減少の中で、総人口に占める免許保有人口及び保有車両台数の割合が増加しており、特に、高齢運転者の割合が増加している。

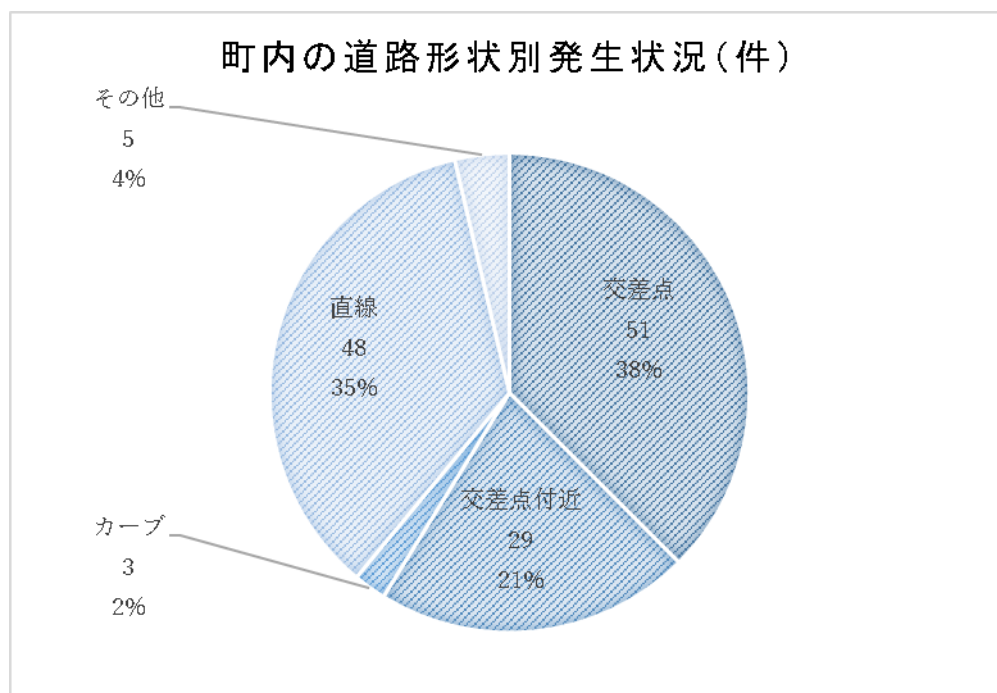
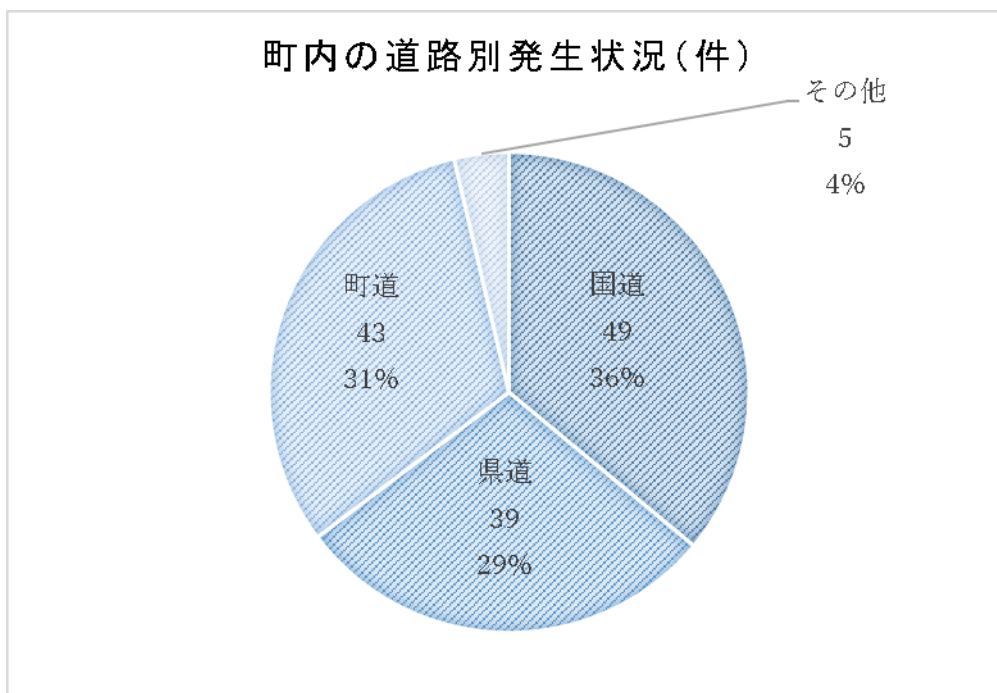
#### (2) 交通事故発生件数と事故の特徴

交通事故発生件数は、増減はあるものの全体としては減少傾向にある。事故の発生割合を年代別に見ると、若年運転者は県平均より1.3%上回り、高齢運転者は県平均より2.2%下回っている。

##### 《事故の特徴》

ア 国道、県道での事故発生率が高く、全体の6割を超えている。

イ 交差点、交差点付近の事故発生が80件で全体の6割ほどを占めている。



#### 4 今後の課題

交通事故は、運転者のわき見、安全不確認、動静不注視により多く発生する他、自転車や歩行者の不注意や交通ルールの無視からも発生する場合も多く、様々な原因により発生している。事故の分類としては、追突が最も多く69件(47%)、次いで出会頭32件(22%)、右・左折時19件(13%)と続き、全体の事故原因の8割を超えている。

世代別では、若年運転者の事故割合が県平均を上回っていることや、高齢運転者の

事故割合は県平均を下回っているものの、今後益々進む高齢化社会に向けて高齢者が関係する事故の割合が増えることが心配される。

道路別の発生状況では国道、県道といった交通安全施設の比較的整備されている箇所での発生が多いことから、町道等と国道、県道との交差点などの交通危険箇所の交通環境改善と、交通安全教育等による交通安全意識の向上が図れるよう交通安全施策を策定する必要がある。

## 第3章 目標の設定

### 1 目標の設定

交通事故の件数は、ここ10年の平均は161.6件、直近の5年間だけを見れば平均は143.8件となっており、第9次の目標である年間150件以下を達成した。

交通事故による死者数については、「0」とすることを目標とし、平成19年には目標を達成したものの、この10年間の合計では19人が犠牲になられた。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、引き続き本計画の計画期間である平成32年までには、交通事故の発生件数を130件以下、交通事故による死者数を年間0人にすることを目標とする。

#### (1) 発生件数の減少目標

ここ10年間の交通事故の発生件数は、平成22年の184件をピークに減少しており、平成26年には121件となった。しかし、平成27年には136件と増加している。

このため、本計画では平成26年の水準に抑えることを目標とする。

**★ 発生件数を、年間130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は、平成18年から平成27年までの10年間で0人から4人で推移し合計では19人が犠牲になられた。しかし、平成19年には「死者数0人」を記録しており、死者数を0人とすることは可能であり、目標とすべき数字である。

このため、本計画においては、死者数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、これからの高齢社会の進展に伴う高齢者運転者による交通事故の増加が憂慮され、また、依然として高齢者の死傷者数が高い割合を占めていることなどの交通事故の現状を踏まえ、「高齢運転者の交通事故防止」及び「歩行者・自転車の交通事故防止」を重点的に取り組んでいく必要がある。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず高齢者が交通社会に参加することを可能にし、子どもを安心して生み育てることができる社会を実現するため、高齢者及び子どもの安全確保及び生活道路等における安全確保についても、引き続き推進する必要がある。

さらに、幼児、小学生など、他の世代に対する各種交通安全施策についても引き続き取り組んでいく。

### 重点的に取り組む施策

★「高齢運転者の交通事故防止」

★「歩行者・自転車の交通事故防止」

## 第4章 交通安全施策の推進

### 1 重点施策

#### (1) 高齢運転者の交通事故防止

高齢運転者の増加とともに高齢運転者による交通事故も増加傾向にあり、今後と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。

##### ア 交通安全教育の推進

###### (ア) 参加体験型の交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が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スキル及び交通ルール等の知識を習得させるため、仙南自動車学院と連携し、参加体験型交通安全教育を実施する。

###### (イ) 高齢者支援施策の推進

運転に不安を感じている、家族から運転免許証の返納を勧められている高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、持続可能な地域公共交通の整備・拡充に努める。

##### イ 広報啓発活動の推進

###### (ア) 高齢運転者標識の着用促進

高齢運転者標識（高齢者マーク）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、交通安全教室等において着用を促進し、高齢運転者の交通事故防止を図る。



普通自動車対応免許を受けている人で75歳以上の人は、内閣府令で定めるところにより、普通自動車の前面及び後面に左のマークをつけずに運転してはならない、また、普通自動車対応免許を受けている人で70歳以上75歳未満の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に左のマークを付けて運転するように努めなければならない、とされている。（道路交通法第71条の5第2項及び第3項）



## (2) 歩行者・自転車の交通事故防止

歩行中及び自転車乗車中の交通事故割合が依然として高いことから、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、通学路や生活道路等において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、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、多様な交通手段のそれぞれの在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、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多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

### ア 交通安全教育等の推進

#### (ア) 各年代に応じた交通安全教育の推進

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、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習として、町民一人ひとりが交通安全の確保を自ら課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要なことから各年代に応じた交通安全教室を実施する。

#### (イ) 反射材着用の推進

薄暮時に交通事故が多発する傾向があることから、交通安全教室や各種キャンペーンにおいて反射材を配布し、外出時における反射材の着用を促進し、ドライバーからの視認性を高め、歩行者、自転車利用者の交通事故防止を図る。

## (3) 自転車利用のマナー向上の推進

自転車は道路交通法上、車両の一種（軽車両）である。正しいルールを知り、安全な自転車利用を推進するため、事故の多い中学生・高校生・大学生のルール・マナー違反、高齢者も含めた教育機会を確保する必要がある。これらに対応するため、

「中学生・高校生・大学生に対する教育機会の確保」「交通安全教育機会・啓発機会の拡大」「自動車運転者や歩行者に対するルールの周知」を実施する。具体的な施策として「ヘルメットの着用促進」に取り組む。

#### ア 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の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映させる。

## 2 主な施策

### (1) 交通安全思想の普及徹底

交通社会の一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上を推進するため、領域別・年齢段階に応じた交通安全教育を実施する。

#### ア 交通安全教育の推進

##### (ア) 幼児に対する交通安全教育

身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、安全に行動できる習慣を身に付けさせるため、幼稚園・児童館・保育所などで交通安全教室を開催する。幼児の交通事故防止は、特に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。

##### (イ) 小学生に対する交通安全教育

- 1) 町内6小学校において、警察署、交通指導隊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と道路交通における危険予測や危険回避能力の向上を図る。特に自転車の乗り方教室や自転車乗車時のヘルメット着用を推進する。
- 2) 登校時の交通安全指導を継続して実施し、登校時の交通事故防止の徹底を図るとともに、学校、PTA、関係団体等による自主活動の充実を図るため、交通危険箇所での街頭活動等の指導や交通安全教室の充実を図る。

##### (ウ) 中学生に対する交通安全教育

- 1) 町内3中学校において、警察署、交通指導隊などによる交通安全教室を

開催し、中学生の交通安全意識の向上を図る。特に自転車の乗り方教室や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、自己の安全ばかりでなく他の人々にも配慮できるよう教育する。(傘さし運転、無灯火、携帯電話の使用禁止等)

2) 自転車乗車時のヘルメット着用を推進する。

(エ) 高校生に対する交通安全教育

1) 警察署と連携し、交通安全意識の向上を図るとともに、二輪車の運転者及び自転車利用者に対する体験型交通安全教室等を開催し、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教育する。

2) 自転車乗車時の、特に整備不良車、無灯火、傘さし運転、携帯電話使用などのながら運転の禁止など、交通ルールの徹底を図る。

3) 仙南自動車学院や警察署と連携し、免許取得前や免許取得時等に若者の交通事故の実態を踏まえた交通安全教室の充実を図る。

(オ) 成人に対する交通安全教育

1) 仙台大学や各事業所、警察署との連携を緊密にし、自主的な交通安全教育を促進し、交通安全意識の向上を図る。

2) 自転車乗車時の、特に整備不良車、無灯火、傘さし運転、携帯電話使用などのながら運転の禁止など、交通ルールの徹底を図る。

3) 駅周辺の違法駐輪や放置自転車等の迷惑自転車の撲滅を推進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育

1) 加齢に伴う身体機能の変化が、行動に及ぼす影響を理解させるため、単位老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催する。

2) 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) 出前講座等により、交通事故の現状や交通ルール等の知識を習得させる。

4) 柴田町交通安全母の会による高齢者世帯訪問を継続的に実施し、反射材用品の活用等を推進する。

イ 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、正しい交通マナーの実践を促進するため、地域、関係機関・団体等と連携して、交通安全運動等

を組織的、継続的に展開する。

(ア) 交通安全町民総ぐるみ運動の推進

○春、夏、秋、年末年始の交通事故防止運動の実施。

- ・ 街頭キャンペーンの実施、啓発チラシの配布
- ・ 各種広報媒体等を活用した啓発運動の実施
- ・ 横断幕等の掲出

(イ) 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、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。

「柴田町交通安全条例」(平成19年条例第2号)に基づき、各種広報媒体を活用した広報啓発や交通安全教育、各種キャンペーン等を通じて、飲酒運転根絶に関する知識の普及、意識の高揚を図る。

(ウ) チャイルドシート、シートベルト着用の推進

【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を促進するとともに、正しい着用の徹底を図る。

チャイルドシート使用状況は全国で62.7%、県内においては68.5%となっている。不使用の内容は、車両シートやチャイルドシートにそのまま着座24.7%、大人用シートベルト使用7.2%、保護者に抱っこ5.4%となっている。

(資料：チャイルドシート使用状況全国調査 2015 警察庁. J A F)

【シートベルト着用の促進】

一般道における運転席、助手席の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%、助手席97.9%、後部座席31.7%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、県内の平成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。

## ◆一般道

## ◆高速道等

	着用	非着用	合計	着用率		着用	非着用	合計	着用率
運転者	299,447	4,939	304,386	98.4%	運転者	55,093	311	55,404	99.4%
助手席	49,963	2,837	52,800	94.6%	助手席	17,789	356	18,145	98.0%
後部席	19,609	36,307	55,916	35.1%	後部席	9,659	3,879	13,538	71.3%

(資料：シートベルト着用状況全国調査 H27.10 警察庁. J A F)

## (エ) 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の多くは、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。

## (オ) 自転車の安全利用の推進

自転車は、幼児から高齢者まで幅広く利用する身近な交通手段である。自転車も道路交通法上、車両の一種（軽車両）であるが、車両と同様に交通ルールを遵守しなければならない。重要性が十分浸透していないことから、道路を通行する際は、車両としてのルールを遵守し、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。

- 1) 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等と連携し、中学校・高校教育の場における交通安全教育の充実を図る。

- 2) 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。
- 3) 自転車の安全性を確保するため、定期的に点検整備を行なうことや夜間におけるライト点灯の徹底を図り、また、T Sマークや損害賠償保険等への加入について普及する。
- 4) 自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため「自転車安全利用五則」を活用し、広報啓発に努める。

### 【TSマーク】

自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が、点検整備した安全な「普通自転車」に貼るシールのことです。この「TSマーク」には、傷害保険と賠償責任保険が付帯されています。「TSマーク」のTSは、T r a f f i c（交通） S a f e t y（安全）の頭文字で、「交通安全」という意味です。

### 【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 子どもはヘルメットを着用



#### (カ) 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。

#### (キ) 携帯電話、カーナビゲーション等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、カーナビゲーション等の注視による危険性についての広報啓発を促進する。

#### (ク) 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、適切に機能分担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

所における交通安全施設の整備を推進する。

#### ア 交通安全に配慮した道路整備の推進

##### (ア) 適切に機能分担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が分離された安全な道路交通環境の整備を推進する。

##### (イ) 改築による道路交通環境の整備

道路の改築に当たっては、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。

#### イ 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、町民参加による交通安全施設整備の推進を図る。

#### ウ 歩行空間等の整備

##### (ア) 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。

##### (イ) 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、地域住民や道路利用者からの指摘・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。

歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

#### エ 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、交通量の状況等地域の実態に応じ、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。

#### オ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨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、災害発生時においては、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、町ホームページや「災害・防災情報や防犯・交通・安全安心情報」等メール配信サービスを活用して道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

#### カ 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、関係機関と連携し、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。

#### ア 指導取締りの強化

##### (ア) 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。

#### イ 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、未だに根絶に至っていない状況にある



ため、「柴田町暴走族根絶の促進に関する条例」に基づき、今後も町民、事業所、関係機関・団体等が協力し、暴走族の根絶に向けた活動を推進する。

## 第5章 踏切道における交通安全

### 1 踏切道における交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことのできない交通手段である。しかし、現在の鉄道は綿密なダイヤ編成がされていることから、ひとたび事故が発生すると、地域活動に大きな影響が出るとともに、多数の死傷者を生じるおそれがある。

鉄道の運転事故のうち踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、引き続き、事故防止対策を推進し踏切事故のない柴田町を目指す。

### 2 踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者・自転車利用者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、交通安全意識の向上及び踏切支障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等を推進する。また、学校等において踏切の通過方法等の教育を推進する。

## 第6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等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当たっては、それぞれの施策を行う庁内の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。

推進体制図

