

## 計画の基本理念

交通安全のための施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指すという観点に立ち、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものはないが、交通事故を起こさない・起こさせないという誓いの下、交通事故の根絶を目指すべきである。

また、交通事故がない社会は、交通弱者（高齢者、障がい者、子供等）が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められることから、人優先の交通安全の理念を基本とし、施策を推進していくべきである。さらに、高齢歩行者の被害事故や、高齢運転者による事故の防止は喫緊の課題である。高齢になっても安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって構築することを目指すべきである。

本計画では、このような観点から、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という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通安全施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと推進する。

第一に、人に対する安全対策としては、市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第二に、交通機関に関する安全対策としては、車両等による交通事故の要因の一つは、道路交通法等のルール違反であり、ルール遵守を徹底させることは安全対策の基本である。また、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る。

第三に、交通環境に関する安全対策としては、交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策等に取り組む。

また、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実等を図るものとする。交通事故防止のためには、国、県、市、関係民間団体

等が緊密な連携のもと施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

さらには、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているものの、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

なお、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、全ての交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められ、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策の影響を注視するとともに、必要な対策を講じる。

# 第 1 章 道路交通の安全

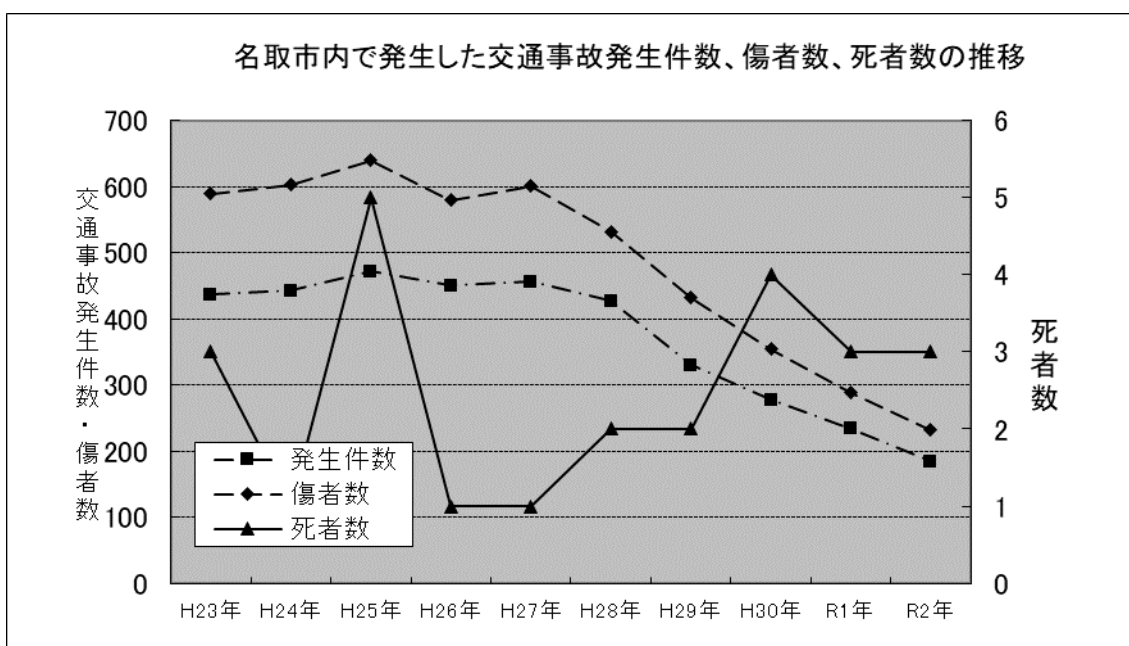
## 第 1 節 道路交通安全についての目標

### 1 道路交通事故の現状とその特徴

#### (1) 道路交通事故の現状

名取市では、令和 2 年 3 月 1 日から令和 3 年 5 月 12 日まで交通事故による死者 0 人を達成したが、年間での死亡者ゼロは昭和 55 年までさかのぼらなければならない。過去 5 年の間での年間死者数は 2～4 人と変動している。

他方、傷者数と交通事故発生件数は、過去 5 年の間では年々減少傾向で推移している。



(名取市内における過去 5 年間の交通事故発生状況)

区 分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
発生件数	427	330	277	234	184
傷者数	532	432	354	288	232
死者数	2	2 (1)	4 (4)	3 (1)	3 (2)

※ ( ) の数字は 65 歳以上の死者数

## (2) 近年の交通事故の特徴

名取市での平成 28 年から令和 2 年までの交通事故の特徴としては以下のとおり。

**ア** 高齢者の事故件数は、平成 28 年が 50 件、平成 29 年が 46 件、平成 30 年が 44 件、令和元年が 27 件、令和 2 年が 25 件と、年々減少している。

**イ** 歩行者の事故件数は、平成 28 年が 44 件、平成 29 年が 30 件、平成 30 年が 30 件、令和元年が 19 件、令和 2 年が 18 件と、年々減少している。

**ウ** 死亡事故発生場所の割合は、国道が 14.3% (14 件中 2 件)、県道が 35.7% (14 件中 5 件)、市道が 35.7% (14 件中 5 件)、その他が 14.3% (14 件中 2 件) を占めている。

**エ** 時間帯別の事故発生件数は、多い順に 16～18 時の 232 件 (約 16%)、8～10 時の 199 件 (約 14%)、18～20 時の 197 件 (約 14%)、10～12 時の 175 件 (約 12%) となっており、夕暮れ時の時間帯の事故発生が最も多くなっている。

**オ** 飲酒運転の事故件数は、平成 28 年に 2 件、平成 29 年に 1 件、平成 30 年に 2 件、令和元年に 2 件、令和 2 年に 0 件と、平成 28 年から令和元年までは 2 件以下での推移で、根絶には至っていなかったが、令和 2 年では 0 件となった。

(資料：宮城県警察)

## 2 交通安全計画における目標

**【数値目標】 交通事故死者数 1 人以下  
交通事故死傷者数 2 3 2 人以下**

政府が策定した第 11 次交通安全基本計画において計画期間である令和 7 年、年間の 24 時間死者数を 2,000 人以下にすることを目指すものとしている。それを受けて宮城県では、第 11 次宮城県交通安全計画において死者数 44 人以下を目標としている。

名取市においても、この県目標を念頭に年間の 24 時間死者数を令和 7 年までに 1 人（過去 10 年の名取市内の年間死者数のうち最も低い値）以下にすることを目指すものとする。

また、死傷者数について県は年間 5,300 人以下を目標としており、同様に名取市では令和 7 年までに 232 人（過去 10 年の名取市内の年間死傷者数のうち最も低い値）以下とすることを目指すものとする。

## 第 2 節 今後の道路交通安全対策を考える視点

### 1 高齢者及び子供の安全確保

今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ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。高齢者が歩行及び自転車等を利用する場合は、歩道の整備や生活道路の対策のほか、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や地域における見守り活動などが重要と考えられる。

また、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

さらに、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、歩道の整備等、安全・安心な歩行空間の整備を推進する必要がある。

### 2 歩行者及び自転車の安全確保

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、交通安全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。

まずは、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

また、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の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。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のあるところでは、その信号に従うことなどの交通ルールの周知を図るとともに、自動車等が近づいていないときや止まってくれたときに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育を推進する。

自転車については、自動車等に衝突された場合には直接的に被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には、加害者となるため、すべての年齢層のヘルメット着用と自転車の点検整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車の通行空間の確保を積極的に進める必要がある、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

さらに、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から、特に注意しなければならない場所（歩道、交差点、横断歩道）における歩行者の通行を妨げない、信号・道路標識に従って通行するなど安全意識の向上を図る具体的な交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進する。

### 3 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路においては、子供、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

このため、地域における交通事情等を踏まえ、生活道路を対象として、道路交通環境の整備促進、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを抑制するための、生活道路における交通の安全を確保するための対策を推進する必要がある。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図るものとする。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

**ア** 子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図るため、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を警察機関に要請し、またハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策、交差点改良やハンプ、狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

**イ** 通学路や、未就学児を中心に子供が日常的に利用する経路における交通安全を図るため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や、その問題点の改善等に継続的に取り組む。

また、通学路等の歩道整備を推進するとともに、ハンプや狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。また、押しボタン式信号機の整備や横断歩道の拡充等を警察機関に要請する。

**ウ** 高齢者や障がい者等の安全に資するため、歩道の段差・傾斜・勾配の改善をし、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進する。また、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機の設置を関係機関に要請する。

#### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

**ア** 事故多発箇所等において、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、道路照明・視

線誘導標の設置、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等を、道路管理者・警察機関等に要請する。

イ 交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパス整備と併せた道路空間の再配分等、交通事故防止対策を推進する。

### (3) 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、交通安全施設等の点検を行う交通安全点検を推進する。

### (4) 高齢者等の移動手段の確保充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させるモビリティサービスである MaaS (※) について、普及促進に向けた検討を行い、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

※ 【MaaS】 Mobility as a Service の略称

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス

### (5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について点検し、交通事情の変化を的確に把握して、安全で円滑な交通流の維持を図るよう警察機関に要請する。

### (6) 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交



通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にし、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど安全で快適な自転車利用環境を図る。

### **(7) 災害に備えた道路交通環境の整備**

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。

### **(8) 交通安全に寄与する通行制限による道路交通環境の確保**

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊また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または制限を行う。

## **2 交通安全思想の普及徹底**

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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、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良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、家庭等がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

### **(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

#### **ア 幼児に対する交通安全教育の推進**

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、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を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等

と連携・協力を図りながら交通安全教育を行う。また、交通指導隊は交通安全教室にて、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用するなど分かりやすい指導に努める。

また、家庭において適切な指導ができるよう保護者等に対する交通安全講習会の開催を促進する。

## **イ 小学生に対する交通安全教育の推進**

小学生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、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を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、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交通安全教育を実施する。また、市は交通指導隊を通じて、自転車の安全な利用等も含めた交通安全教室を一層推進する。

さらに、交通指導隊や交通ボランティア等と連携しながら、通学路における小学生に対する安全な行動の指導を促進する。

## **ウ 中学生に対する交通安全教育の推進**

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、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することを目標とする。

中学校においては、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について交通安全教育を推進する。特に、中学生は自転車を利用する機会が多くなり、行動範囲が格段に広がることから、パンフレット等を配布し自転車利用時

のルールやマナーの周知徹底を図る。

## **エ 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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者の危険行動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ことを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の整備、指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。また、交通指導隊を通じて、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者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に交通安全教育を実施する。

また、関係団体等と連携しながら、家庭訪問による個別指導や助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるよう努める。この場合、交通安全啓発パンフレットの配布や、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ反射材用品やLED安全ライト等の着用促進にも努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

## **オ 障がい者に対する交通安全教育の推進**

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における障害者（児）福祉施設等において交通安全教室を開催する等、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

## **カ サイクルスポーツセンターを活用した自転車の交通安全教育の推進**

東北唯一のサイクリング専用施設である「名取市サイクルスポーツセンター」において行われている自転車の乗り方教室等を通じ、自転車の正しい乗り方や交通ルール・マナーの啓発に取り組む。

## **(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

### **ア 交通安全運動の推進**

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、名取市交通安全都市推進協議会の構成機関・団体と相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定する。

交通安全運動の実施にあたっては、特に重要な交通ルールを具体的に啓発することに留意し、事前に、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

### **イ 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一時停止をしないことなどが要因であるため、運転者に対して横断歩道の手前での減速義務や、歩行者が横断歩道を横断し、又は横断しようとしているとき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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断することを明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全指導教育を推進する。

## ウ 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、車両としての交通ルールを遵守し、歩行者に最大限配慮しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「※宮城県自転車安全利用条例」、「※1 自転車安全利用五則」を活用して、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に自転車の歩道通行時における歩行者の安全確保の交通ルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態で乗車することの危険性等についての周知を図る。また、自転車は、配達や通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されているが、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、信号機、一時停止標識が設けられている交差点では、信号や道路標識に従って通行する、見とおしが悪い交差点では標識がなくても一時停止を行い安全確認をするなど道路交通法に則った交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合は、加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、万が一の交通事故に備え損害賠償保険等への加入を促進する。

### ※1 【自転車安全利用五原則】

- 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交通安全ルールを守る（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

また、薄暮時間帯夕暮れ時から夜間における自転車の事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取り付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

さらに、自転車乗車時の頭部保護及び被害軽減のため、保護者に対し、自転車を利用する幼児や児童へのヘルメットの

着用を促進する。同じく、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

※ 【宮城県自転車安全利用条例の主な条項内容】

1 主な条項の内容

○目的（第1条）

自転車の安全利用の促進について、基本理念や、県、県民、自転車利用者等の責務を明らかにし、施策の基本的な事項を定めてそれを推進し、歩行者、自転車等が安全に通行し、県民が安心して暮らせる地域社会の実現に寄与することを目的とする。

○基本理念（第3条）

自転車の安全利用の促進は、環境への負荷の低減、健康の増進・災害時の交通機能の維持、観光の振興等に資するとの認識のもとに、県、県民等、自転車利用者、保護者、関係団体等が連携し、自転車事故を防止することを旨として行う。

○県、県民、自転車利用者、その他関係者の責務（第4条～第13条）

対象者	内容
県（第4条）	学童期から高齢期までの各段階に応じた交通安全教育・啓発 ヘルメット着用、自転車の定期点検、必要な整備の促進 安全利用促進の取組に対する情報提供、助言等の支援 学校における交通安全に関する教育及び啓発のための情報提供等 関係機関との緊密な連携と協力の要請
県民（第5条）	家庭・学校・地域等における自主的・積極的な安全利用の取組
自転車利用者（第6条）	道路交通法その他関係法令の遵守、歩行者の安全に配慮 車両運転者としての責任の自覚、他人に迷惑を及ぼさない運転 ヘルメットの着用、自転車の定期点検と必要な整備

※保護者、学校の長、関係団体、事業者、小売・貸出業者等の責務の第7条～第13条で規定

○自転車損害賠償保険等への加入義務（第14条～第15条）

対象者	内容
自転車利用者（未成年者の場合保護者） （第14条第1項、第2項）	保険加入を義務とする
事業者（第14条第3項） 自転車貸出業者（第14条第4項）	保険加入を努力義務とする
自転車小売業者（第15条）	購入者の保険加入の有無の確認を努力義務とする 購入者が保険未加入のとき保険情報等の提供を努力義務とする

2 施行日

令和3年4月1日

**エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**

シートベルト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シートベルトの正しい着用の徹底を図る。

### **オ チャイルドシートの正しい使用の徹底**

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

### **カ 反射材用品等の普及促進**

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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用品やLED安全ライト等の着用促進を図るため、各種広報媒体を活用して広報啓発を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特に、その普及の促進を図る。また、衣服や靴、かばん等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

### **キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立**

車を運転する者は、飲酒運転が引き起こす事故の重大性、一瞬にして人命を奪う車の危険性を十分に認識し、飲酒運転をしないことはもちろんのこと、最大限の注意を払って安全運転を実践しなければならない。

また、車を運転しない者も、家族や友人を加害者とさせないよう、飲酒運転をさせない環境を地域社会とともに作り上げる必要がある。そのため、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進し、市民一丸となって「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立に努める。

### **ク 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、広報誌、インターネット、ラジオ等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、時期的な交

通事故の傾向をとらえた広報等、重点的に実施するなど、実行性ある広報を行う。また、各種運動の時期をとらえたポスターの掲示やパンフレット・チラシ等の配布による広報を、時期に応じて集中的に実施する。

### **(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成や諸行事に対する支援、交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

### **(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられることから、住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あたっては、市、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する。

## **3 安全運転の確保**

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要である。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

### **(1) 高齢運転者対策の充実**

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進する。

### **(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**

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、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・交通安全運動等あらゆる



る機会を通じて、着用効果の啓発等について周知を図る。

## 4 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には、交通指導取締り、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進するよう、警察機関に要請する。

### (1) 交通指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止のため、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、飲酒運転のほか、無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通死亡事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを実施するよう、警察機関に要請する。

また、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った指導取締りを推進するよう、警察機関に要請する。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する指導警告活動を一層強力に推進するよう、さらに酒酔い運転、しゃ断踏切立入り、制動装置不良運転等の悪質危険違反に対しては積極的な検挙措置を講じるよう、警察機関へ要請する。

### (2) 暴走族対策の推進

関係機関・団体等が連携し、「宮城県暴走族根絶条例」の的確な運用に努めるとともに、暴走族の根絶に向けた各種施策に関する広報活動を行う。

また、家庭、学校、職場、地域等においては、青少年の健全な育成に資するため、暴走族加入への未然防止を図る。

## 5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に

とどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

### **(1) 救助・救急体制の整備**

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

また、現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動対外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の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・連絡体制の明確化等を図る。

## **6 被害者支援の充実と推進**

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

交通事故被害者等は精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、県の交通事故相談所等を紹介し、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、被害者支援を推進する。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切道の安全についての目標

#### 1 踏切事故の現状

名取市では、過去5年をみると、平成30年に1件、踏切事故が発生している。この事故は線路内に立ち入り列車と衝突することにより発生、死者1人が発生する死亡事故となっている。

#### 2 交通安全計画における目標

##### 【数値目標】踏切事故件数ゼロ

踏切道における安全と円滑を図るため、宮城県では、第11次宮城県交通安全計画において、踏切事故件数ゼロを目指すものとしている。

名取市においても、この県目標を念頭に、踏切事故件数ゼロを目指すものとする。

### 第2節 今後の踏切道における鉄道交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、宮城県内では踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にある。しかし、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り、より効果的な対策を総合的に推進していくことが重要である。

### 第3節 講じようとする施策

踏切事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、踏切道の安全通行や踏切事故防止に関する知識を広く一般に普及するよう市民に周知を図る。

また、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況を勘案し、着実に踏切道の整備を行うよう、鉄道事業者と連

携する。