

第11次

仙台市交通安全計画

(令和3年度から令和7年度)

～交通事故のない安全安心な社会の実現を目指して～

仙台市交通安全対策会議

目 次

はじめに	1
第1章 計画の基本的な考え方	2
第1節 計画の目的	2
第2節 計画の位置づけ	2
第3節 計画の期間	2
第4節 基本理念	2
第2章 仙台市の交通事故の状況と目標	3
第1節 交通事故の状況	3
第2節 交通安全計画における目標	8
第3章 交通安全のために推進すべき対策	9
第1節 交通事故減少のために考えるべき視点	9
1 高齢者及び子供の安全確保	9
2 歩行者及び自転車の安全確保	9
3 生活道路における安全確保	10
4 先端技術の活用促進	10
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
第2節 今後推進すべき施策	11
1 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 協働による効果的な交通安全活動の推進	13
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
2 道路交通環境の整備	16
(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	16
(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進	16
(3) 安全安心な道路環境の整備	16
(4) 自転車利用環境の整備	17
(5) 駐車対策の推進	17
3 車両の安全性の確保	18
(1) 自動車の検査及び点検整備に関する広報の推進	18
(2) 高齢運転者に対する安全対策の推進	18
(3) 自転車の安全性の確保	18
4 救助・救急活動及び被害者支援の充実	18
(1) 救助・救急活動の充実	18
(2) 被害者支援の充実	19

はじめに

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 月に交通安全対策基本法（昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号）が制定されてから、昭和 46 年度以降、10 次、延べ 50 年にわたる交通安全基本計画が作成され、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強力に実施してきました。

その結果本市では、年間の交通事故の発生件数、交通事故による死傷者数ともに着実に減少を続け、令和 2 年の交通事故死者数は、戦後最少の 11 人となりました。

しかしながら、交通弱者と呼ばれる歩行者、特に高齢者や子供が被害者となる痛ましい交通事故が依然として後を絶たない一方で、全事故件数に占める高齢運転者の事故件数の割合は、この 10 年間で概ね 2 倍に達しています。また、自転車事故死傷者の約 4 割に違反が認められるなど、交通事故のない安全安心な社会の実現にはなお一層の努力が欠かせません。

加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大が及ぼす市民のライフスタイルや交通行動への影響を踏まえながら、都市計画道路の開通や自転車通行空間の整備といった本市の交通環境の変化への対応、高齢運転者の身体機能の衰えを補う運転支援等の先端技術に関する普及啓発など、さらなる交通安全対策の充実が求められます。

交通事故のない安全安心な社会の実現のためには、人命尊重の理念の下、本市だけでなく、市民の皆様や関係機関・団体等と力を合わせて、市民一人ひとりが取り組みを進めていく必要があります。

この交通安全計画は、このような観点から、本市が令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に実施する交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

第1章 計画の基本的な考え方

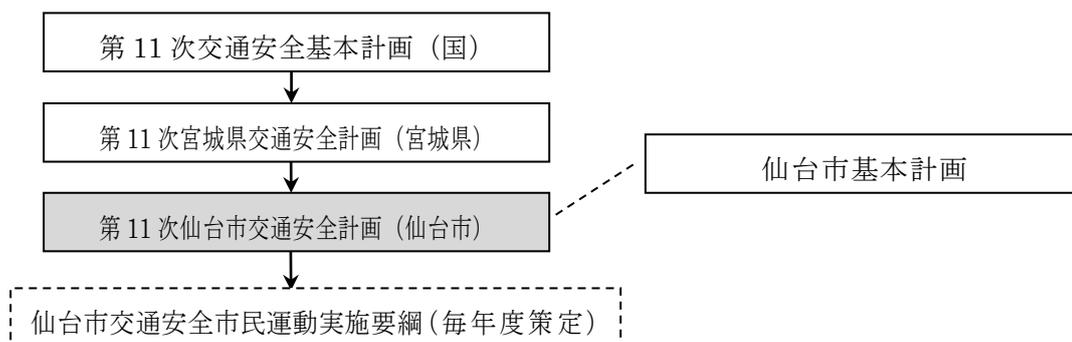
第1節 計画の目的

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項*の規定により、宮城県が策定した「第11次宮城県交通安全計画」に基づき、本市の交通安全施策の大綱を定めるものです。

第2節 計画の位置づけ

本計画は、「第11次宮城県交通安全計画」に基づき、仙台市基本計画や本市の分野別の諸計画との整合を図ったものとします。

交通安全思想の普及徹底に関しては、本計画に基づき毎年度「仙台市交通安全市民運動実施要綱」を定め、市民や関係機関・団体等と連携し、交通安全に取り組んでいきます。



第3節 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第4節 基本理念

年齢や障害の有無などにかかわらず、誰もが安全に安心して暮らせる社会の実現のため、交通安全を確保することは極めて重要です。

人命尊重の理念に基づき、交通事故を起こさない・起こさせないという強い意識の下、悲惨な交通事故の根絶を目指します。

特に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者や障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保するため、「人優先」の交通安全思想を計画の基本理念とし、取り組みを進めます。

* 交通安全対策基本法第26条第1項・・・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

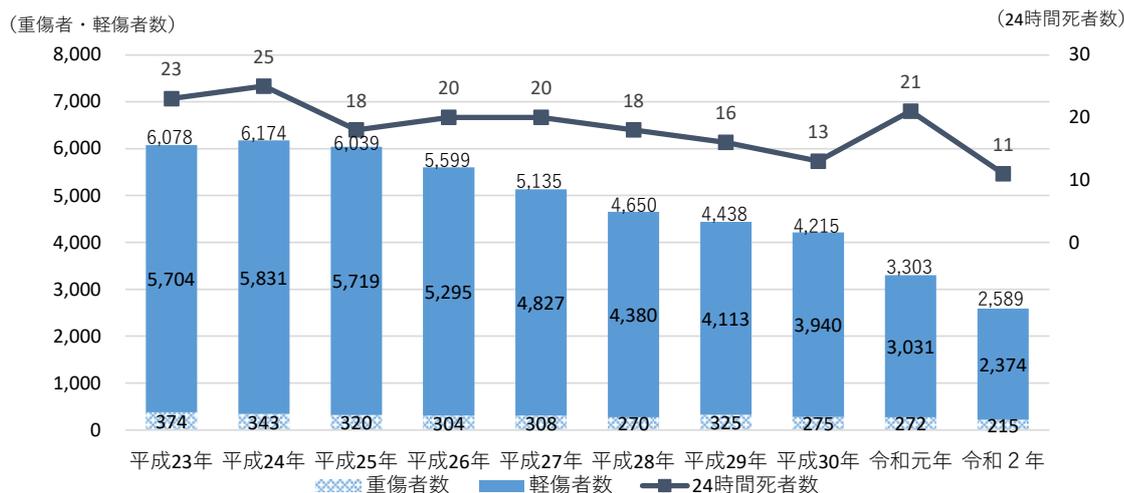
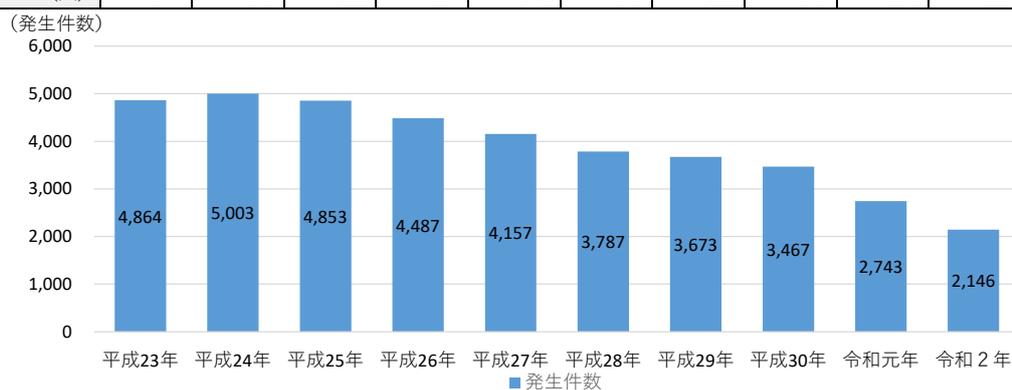
第2章 仙台市の交通事故の状況と目標

第1節 交通事故の状況

本市における過去10年間の交通事故*の発生件数は減少傾向にあります。24時間死者*数についても減少傾向で推移していますが、宮城県知事により「交通死亡事故多発緊急事態」が宣言された令和元年については例年よりも高い数値となっております。第10次仙台市交通安全計画の計画期間である平成28年から令和2年まで目標とした年間の24時間死者数17人以下については、平成28年と令和元年を除き達成しています。

交通事故発生件数等の推移

	第9次仙台市交通安全計画期間 (目標：24時間交通事故死者数 20人以下)					第10次仙台市交通安全計画期間 (目標：24時間交通事故死者数 17人以下)				
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数 (件)	4,864	5,003	4,853	4,487	4,157	3,787	3,673	3,467	2,743	2,146
24時間交通事故死者 (人)	23	25	18	20	20	18	16	13	21	11
死傷者数 (人)	6,101	6,199	6,057	5,619	5,155	4,668	4,454	4,228	3,324	2,600
重傷者数 (人)	374	343	320	304	308	270	325	275	272	215



(宮城県警察提供資料より作成)

* 交通事故…道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴う事故

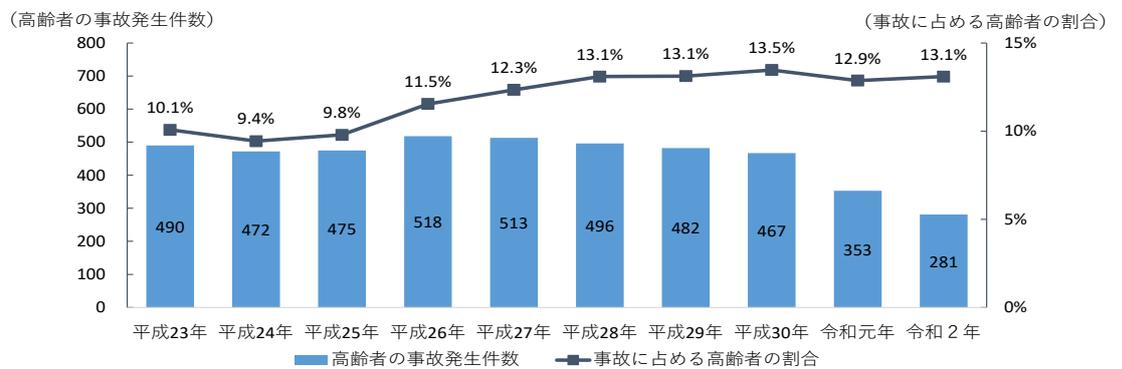
* 24時間死者…交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人

(1) 高齢者の事故、運転免許の保有状況等

ア) 高齢者の事故*発生件数は平成26年以降減少傾向で推移していますが、全事故のうち高齢者の事故の占める割合は増加しています。令和2年の全事故の死者数11人のうち4人(36.4%)が高齢者となっています。

高齢者の事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
高齢者の事故	(件)	490	472	475	518	513	496	482	467	353	281
	全件数に占める割合	10.1%	9.4%	9.8%	11.5%	12.3%	13.1%	13.1%	13.5%	12.9%	13.1%
死者数	(人)	6	9	6	10	7	5	7	6	3	4
	全死者数に占める割合	26.1%	36.0%	33.3%	50.0%	35.0%	27.8%	43.8%	46.2%	14.3%	36.4%
負傷者数	(人)	531	507	514	553	554	540	511	498	380	293
	全負傷者数に占める割合	8.7%	8.2%	8.5%	9.9%	10.8%	11.6%	11.5%	11.8%	11.5%	11.3%



(宮城県警察提供資料より作成)

イ) 高齢運転者の事故*発生件数は平成30年までは横ばいで推移し、令和元年以降減少していますが、全事故のうち高齢運転者の事故が占める割合は令和2年において24.0%であり、この10年の間に概ね倍増しています。

高齢運転者の事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
高齢運転者の事故	発生(件)	609	597	608	619	662	688	656	671	567	515
	全件数に占める割合	12.5%	11.9%	12.5%	13.8%	15.9%	18.2%	17.9%	19.4%	20.7%	24.0%



(宮城県警察提供資料より作成)

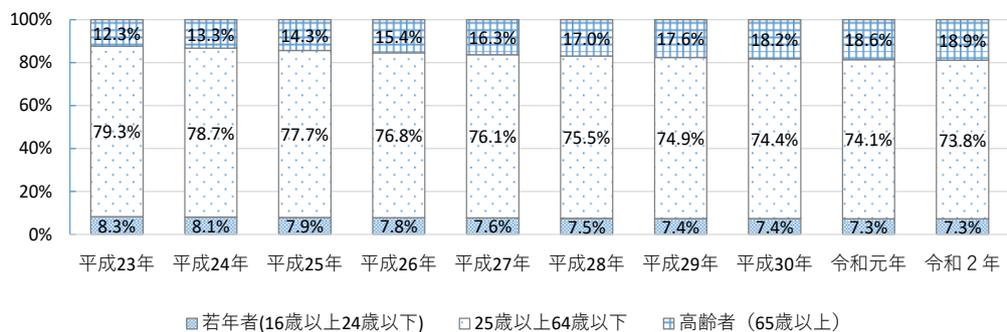
* 高齢者の事故・・・65歳以上の人(高齢者)が交通事故に関係し、高齢者が死傷した交通事故

* 高齢運転者の事故・・・65歳以上の人(高齢者)が車両を運転し、第1当事者になった交通事故(注:軽車両の運転を除く)

ウ) 運転免許保有者数を年齢別で見ると、若年者^{*}は減少傾向にある一方、高齢者は増加しており、令和2年において高齢者が全体に占める割合は18.9%となっています。また、高齢者の運転免許自主返納者数は増加傾向にあり、令和2年においては3,677件となっています。

運転免許保有者数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
運転免許保有者数	(人)	660,436	671,045	680,238	686,819	690,854	694,518	698,078	702,199	703,872	706,642
高齢者 (65歳以上)	(人)	81,542	88,955	97,420	105,860	112,418	117,822	122,965	127,600	130,657	133,622
	割合	12.3%	13.3%	14.3%	15.4%	16.3%	17.0%	17.6%	18.2%	18.6%	18.9%
若年者 (16歳以上24歳以下)	(人)	55,042	54,128	53,970	53,277	52,844	52,279	51,954	52,069	51,344	51,645
	割合	8.3%	8.1%	7.9%	7.8%	7.6%	7.5%	7.4%	7.4%	7.3%	7.3%



(宮城県警察提供資料より作成)

高齢者の運転免許自主返納者数

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
運転免許自主返納件数 (件)	525	936	1,543	1,807	2,355	2,486	3,708	3,677



(宮城県警察提供資料より作成)

(2) 子供の事故

子供の事故^{*}の発生件数及び負傷者数は減少傾向で推移しています。子供の事故が交通事故全体に占める割合は、この10年間ほぼ横ばいとなっています。

* 若年者・・・16歳以上24歳以下の人

* 子供の事故・・・中学生以下の子供が交通事故に関係し、子供が死傷した交通事故

子供の事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子供の事故	(件)	318	278	278	262	269	218	210	200	144	115
	全件数に占める割合	6.5%	5.6%	5.7%	5.8%	6.5%	5.8%	5.7%	5.8%	5.2%	5.4%
死者数	(人)	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0
	全死者数に占める割合	8.7%	4.0%				11.1%				
負傷者数	(人)	364	325	327	314	309	248	236	231	169	132
	全負傷者数に占める割合	6.0%	5.3%	5.4%	5.6%	6.0%	5.3%	5.3%	5.5%	5.1%	5.1%

(宮城県警察提供資料より作成)

(3) 歩行者の事故

歩行者の事故の発生件数及び負傷者数は減少傾向で推移していますが、歩行者の事故が交通事故全体に占める割合はやや増加傾向にあります。

歩行者の事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
歩行者の事故	(件)	511	558	539	537	514	497	492	477	376	289
	全件数に占める割合	10.5%	11.2%	11.1%	12.0%	12.4%	13.1%	13.4%	13.8%	13.7%	13.5%
死者数	(人)	11	16	4	7	8	8	9	3	11	4
	全死者数に占める割合	47.8%	64.0%	22.2%	35.0%	40.0%	44.4%	56.3%	23.1%	52.4%	36.4%
負傷者数	(人)	517	558	550	540	517	501	491	484	380	295
	全負傷者数に占める割合	8.5%	9.0%	9.1%	9.6%	10.1%	10.8%	11.1%	11.5%	11.5%	11.4%

(宮城県警察提供資料より作成)

(4) 自転車の事故

ア) 自転車の事故*の発生件数は減少していますが、自転車が第1当事者の事故件数は平成28年以降、毎年30件前後発生しており、横ばいで推移しています。また、対歩行者事故*についても、平成28年以降、毎年20件前後発生しており、横ばいで推移しています。

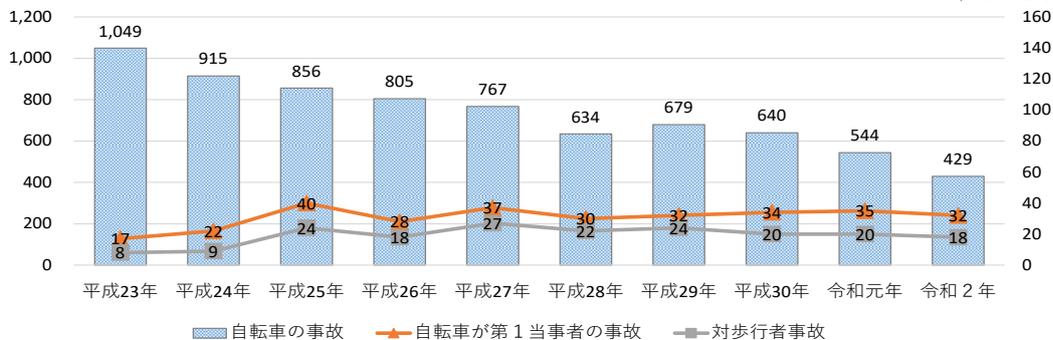
自転車の事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
自転車の事故	(件)	1,049	915	856	805	767	634	679	640	544	429
自転車が第1当事者の事故	(件)	17	22	40	28	37	30	32	34	35	32
対歩行者事故	(件)	8	9	24	18	27	22	24	20	20	18

(自転車の事故発生件数)

(自転車の第1当事者事故件数)

(対歩行者事故件数)



(宮城県警察提供資料より作成)

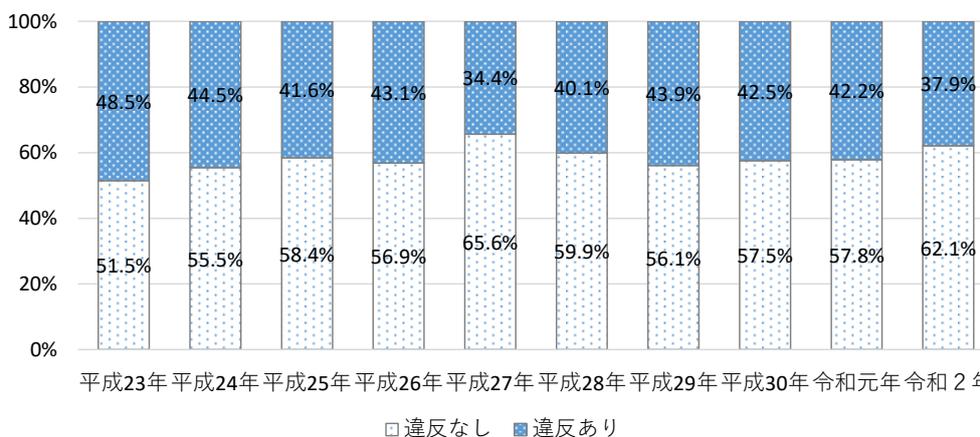
* 自転車の事故・・・自転車乗用者（同乗者も含む）が交通事故に関係し、自転車乗用者が死傷した事故

* 対歩行者事故・・・自転車乗用者が交通事故に関係し、対歩行者で起こした事故

イ) 自転車事故による死傷者の違反状況については、違反有りの割合が 10 年間で約 10%減少し、令和 2 年において 37.9%となっています。

自転車事故死傷者の違反状況

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和 2 年
自転車事故死傷者数	(人)	1,066	925	866	816	774	634	686	650	548	433
	違反あり	(人)	517	412	360	352	266	254	301	276	231
	割合	48.5%	44.5%	41.6%	43.1%	34.4%	40.1%	43.9%	42.5%	42.2%	37.9%
違反なし	(人)	549	513	506	464	508	380	385	374	317	269
	割合	51.5%	55.5%	58.4%	56.9%	65.6%	59.9%	56.1%	57.5%	57.8%	62.1%

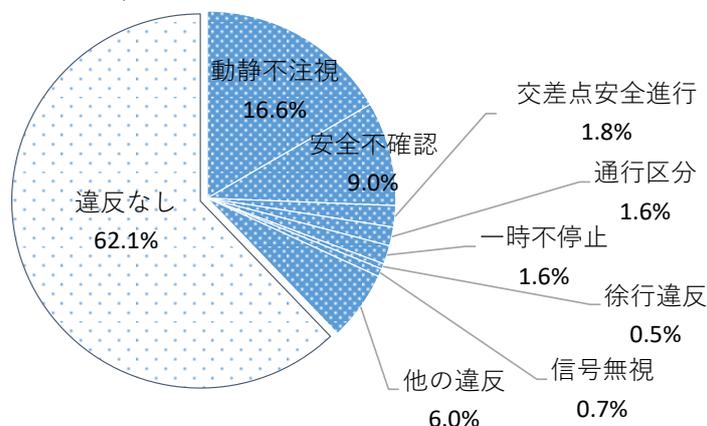


(宮城県警察提供資料より作成)

自転車事故死傷者の違反状況 (令和 2 年)

自転車事故死傷者数	違反なし	違反あり	違反あり								
			動静不注視	安全不確認	交差点安全進行	通行区分	一時不停止	徐行違反	信号無視	他の違反	
件数 (件)	433	269	164	72	39	8	7	7	2	3	26
割合 (%)	100%	62.1%	37.9%	16.6%	9.0%	1.8%	1.6%	1.6%	0.5%	0.7%	6.0%

(総数：433人)



(宮城県警察提供資料より作成)

(5) 飲酒運転の事故

飲酒運転の事故※発生件数は減少傾向で推移していますが、令和2年において23件と根絶には至っておりません。各計画期間中に飲酒運転による死亡事故も発生しています。

飲酒運転の事故件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒運転の事故	(件)	49	48	52	44	35	35	33	40	39	23
	全件数に占める割合	1.0%	1.0%	1.1%	1.0%	0.8%	0.9%	0.9%	1.2%	1.4%	1.1%
死者数	(人)	1	3	3	0	3	0	0	1	1	0
	全死者数に占める割合	4.3%	12.0%	16.7%	0.0%	15.0%	0.0%	0.0%	7.7%	4.8%	0.0%
負傷者数	(人)	75	64	60	60	46	46	47	54	46	32
	全負傷者数に占める割合	1.2%	1.0%	1.0%	1.1%	0.9%	1.0%	1.1%	1.3%	1.4%	1.2%

(宮城県警察提供資料より作成)

(6) 新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年(2020年)に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症は、働き方や買い物、娯楽など、人々の生活に大きな変化をもたらしており、交通行動への影響も認められています。

第2節 交通安全計画における目標

- ① 令和7年までに年間の24時間交通事故死者数を10人以下とする
- ② 令和7年までに年間の交通事故死傷者数を2,500人以下とする
- ③ 令和7年までに年間の交通事故重傷者数を210人以下とする

交通事故のない社会の実現は究極の目標であり、交通事故死ゼロに一步でも近づけるため、国及び宮城県の目標も参考にしつつ、これまでの計画期間における交通事故死傷者数の推移等から、死傷者等をさらに減少させるように目標を設定します。

(参考)

- 第11次交通安全計画(国)における令和7年までの目標値
 - ① 24時間交通事故死者数 2,000人以下(30日以内死者数2,400人以下)
 - ② 交通事故重傷者数 22,000人以下
- 宮城県第11次交通安全計画における令和7年までの目標値
 - ① 24時間交通事故死者数 44人以下
(30日以内死者数についても同様に減少させる)
 - ② 交通事故死傷者数 5,300人以下
(うち重傷者数を510人以下)

※ 飲酒運転の事故・・・車両等の運転者が飲酒(酒気帯びを含む)運転をして第1当事者になった事故

第3章 交通安全のために推進すべき対策

第1節 交通事故減少のために考えるべき視点

1 高齢者及び子供の安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合は依然として高く、令和2年の全事故の死者数11人のうち4人が高齢者と約4割を占めており、高齢者に配慮した対策が必要です。高齢者が歩行する場合の安全対策については、地域における生活に密着した交通安全活動をより一層充実させることが重要となります。

全事故に占める高齢運転者の事故の割合は令和2年が約24%と、10年間で概ね倍増しています。高齢運転者の身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進めるとともに、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、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ります。加えて、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を定める、道路交通法の一部を改正する法律が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取り組みを充実させていく必要があります。

次代を担う子供の安全を確保する観点から、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等において、安全点検や、その結果を反映した安全・安心な歩行空間の整備を推進するとともに、地域が一体となった見守り活動を通じて子供の安全確保に取り組む必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保

令和2年の事故による死者数11人のうち4人が歩行者となっており、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が重要となっています。

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見られるなど、交通ルールの遵守と歩行者優先の徹底は十分とは言い難い状況であり、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とともに、歩行者には道路横断の際の交通ルールを周知し、横断するときは手を上げて運転者に対して横断する意思を明確に伝えるなど、歩行者が自ら事故回避に努め、安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する必要があります。

また、自転車については、自動車等と衝突した場合には直接的に被害を受ける反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となります。そのため、自転車損害賠償保険等への加入、全ての年齢層のヘルメット着用及び自転車の点検整備の促進を図る必要があります。また、歩行者並びに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通行空間の整備を積極的に進める必要があります。

加えて、自転車が通勤、通学、買い物、レジャーのほか、配達業務など様々な目的で使用されることを踏まえ、自転車利用者への交通安全教育や啓発活動を一層充実さ

せて、交通ルールの遵守、マナーアップの徹底を図るとともに、多様なモビリティ※の普及に伴う事故の防止に向けた啓発等の対策が必要です。

3 生活道路における安全確保

市民の日常生活に利用される生活道路では、地域の道路交通事情等を十分に踏まえ、人優先の考えの下、歩行者や自転車、その他の交通機関の利用者等が安全に安心して通行できる道路環境を確保することが重要です。

そのためには、地域住民や関係機関と連携して、自動車の速度抑制や交通安全施設※の整備などの対策を推進する必要があります。

4 先端技術の活用促進

高齢運転者の身体機能の低下等に伴う交通事故の発生を防止するため、安全運転サポート車等の安全運転を支援するシステムの活用を推進する必要があります。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

さらなる交通事故の減少を図るためには、県警察と連携して交通事故の発生時間帯、場所、形態等のデータを活用した広報等を行うとともに、新型コロナウイルス感染症による市民のライフスタイルや交通行動への影響を注視しながら、都市計画道路の開通、自転車通行空間の整備などによる交通状況の変化を捉えた交通安全啓発を行うなど、効果的かつきめ細かな対策を進める必要があります。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

市民の皆様に交通事故情報等を提供することにより、交通安全対策に関心を持ち、その取り組みに自らの問題として積極的に参加してもらえるよう、市民の交通安全意識の醸成を促す必要があります。

交通事故が起きにくい環境を実現するためには、地域ごとの課題に即した交通安全活動を、地域住民、関係機関・団体等が互いに連携を図りながら、地域が一体となって取り組む必要があります。

また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民の参加を促すことで、活動の担い手を確保する必要があります。

※ モビリティ…乗り物・移動手段のこと。近年、技術の進展等により、電動車いすや電動キックボードなど、乗り物・移動手段の多様化が進んでいる

※ 交通安全施設…交通の安全と円滑等を目指して県公安委員会（県警察）や道路管理者が整備するもの
県公安委員会（県警察）が整備する交通安全施設：信号機、車両感知器、交通情報板、道路標識、道路標示等

道路管理者が整備する交通安全施設：歩道、自転車歩行者道、道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋等）、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等

第2節 今後推進すべき施策

1 交通安全思想の普及徹底

交通社会の一員としての責任を自覚するためには、交通安全意識を向上させる学習を成長過程に合わせて推進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの問題として捉えるよう意識づけしていくことが重要です。

人優先の交通安全思想の下、基本的な交通ルールを遵守することはもとより、交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることも重要です。

このため、「交通安全教育指針※」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、市民協働による地域の実情に応じた交通安全活動や関係機関・団体等と連携した普及啓発活動を推進します。

また、仙台市自転車の安全利用に関する条例※に基づき、自転車の安全利用を推進及び促進し、それによってすべての市民の交通安全の確保を図ります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

【市民局・健康福祉局・子供未来局・文化観光局・各区・教育局】

ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児については、日常生活において安全に道路を通行するために必要な、歩行者としての基本的な交通ルールやマナーを習得し実践することを目標とします。

関係機関・団体等が連携して、紙芝居や視聴覚教材等を利用した通園時の安全な行動について、具体的に分かりやすい指導を行うとともに、保護者が常に幼児の手本となり、家庭で適切な指導ができるよう、親子での実習や講習会等を実施します。

イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生については、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識を習得し実践させるとともに、道路及び交通の状況に応じて危険を予測、回避し安全に通行する意識と能力を高めることを目標とします。

小学校における交通安全教育のほか、小学校及び関係機関・団体等が連携、協力した通学指導等において、歩行者としての心得、自転車や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について重点的に交通安全教育を実施します。

※ 交通安全教育指針・・・交通安全教育の指導者が交通安全教育を効果的かつ適切に行うための手引きとなるものであり、交通安全教育の段階的かつ体系的な実施を図ることを目的としたもの。平成9年の道路交通法改正により、国家公安委員会によって作成・公表された

※ 仙台市自転車の安全利用に関する条例・・・本市における自転車安全利用の推進及び促進に関し、基本理念を定め、市や市民等の責務を明らかにするとともに、自転車の安全利用に関する施策の基本的事項を規定した条例。自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入義務を定めたほか、市は自転車安全利用計画を策定することとしている（平成31年1月施行、ただし、自転車損害賠償保険等への加入に関する規定は平成31年4月施行）

ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生については、自転車の安全利用に関する必要な知識を習得し実践させるとともに、歩行者には常に思いやりをもち、他の人々の安全にも配慮できるような心がけることを目標とします。

中学校、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、参加・体験・実践を中心とした交通安全教室などを通じて、自転車のルール・マナー、自動車等の特性、危険の予測と回避等について、重点的に交通安全教育を実施します。

エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生については、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に通行するために必要な知識を習得し実践させるとともに、近い将来普通免許等の取得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など、運転者として責任を持って行動できる健全な社会人を育成することを目標とします。

実践的な交通安全教室の実施や、学校の教育活動を通じて交通安全教育を推進するとともに、ルール遵守が事故を防ぐことや、二輪車・自動車の特性、危険の予測、加害者となった場合の損害賠償という概念等についてさらに認識を深め、保護者や学校等の理解と協力のもと、自転車損害賠償保険等の加入、自転車乗車時のヘルメット着用及び点検・整備の促進を図ります。

オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人については、自動車等の安全運転の確保の観点から、関係機関・団体等と連携して免許取得時及び免許取得後の運転者教育を中心として行うほか、自転車安全利用のためのルール・マナーの周知を図ります。

大学生については、運転者としての交通ルールの周知や、自転車・二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し交通安全教育の推進を図ります。

カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者については、関係機関・団体等と連携し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響についての理解を深めさせるとともに、道路や交通の状況に応じ安全に通行するために必要な交通ルール等の知識の習得を目標とします。

高齢者対象の各種講習会やイベント等、多様な機会において交通安全教育を実施し高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者が安全に安心して外出できる交通社会を形成するため、家庭訪問による個別指導等の地域が一体となった日常的な助言による交通安全活動を促進します。

高齢運転者については、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることなどを踏まえ、安全運転の指導を行う講習会の広報を行うなど、受講の促進を図ります。また、運転免許自主返納制度及

び運転経歴証明書についての広報啓発を図ることに加え、安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術の普及啓発と、こうした技術を過信することなく適正に使用するように理解を促し、高齢運転者による交通事故の減少を目指します。

キ) 障害児・者に対する交通安全教育の推進

障害児・者については、特別支援学校等や地域での福祉活動の場を利用し、関係機関・団体等と連携しながら、障害の内容や程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人については、日本の交通ルールの習得に向け、多言語による広報媒体などによる啓発を図ります。学校、地域、関係機関・団体等と連携し、留学生については、各種講習会やイベントなどによる交通ルールの周知を図り、定住者については、雇用者等を通じた啓発等を推進します。

(2) 協働による効果的な交通安全活動の推進【市民局・各区】

各関係団体や交通ボランティアが行う交通安全活動は、地域に密着したきめ細かな活動が期待できることから、そのような活動が今後も自主的・継続的に展開され、地域ぐるみで広げられるよう、幅広い世代が参画する市民協働での交通安全活動に特に力を入れます。

社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、関係機関と連携し、ポスターの掲出やチラシの配布、交通安全教育指導者の派遣や自転車シミュレーター等の教育資材の貸与、交通事故データの活用等の柔軟で多様な支援を行うことにより、協働による効果的な交通安全活動を推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進【市民局・各区】

「仙台市交通安全市民運動実施要綱」を毎年定めて、関係機関・団体等と各種施策を組織的、継続的に実施することにより、広く交通安全思想の普及・浸透を図り、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し実践していくことを目指します。

運動の実施に当たっては、事前に、趣旨、実施期間、重点、実施計画等を広く周知するとともに、事故の実態等を踏まえた市民本位の運動となるよう、市民の参加を促し、体験・実践型の交通安全活動を推進します。

ア) 自転車の安全利用の推進

- 自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有していることを周知する必要があります。ルール違反を犯した場合に科せられる罰則や具体的な事故事例等も示しながら、自転車利用者の遵法意識の醸成を図ります。自転車の点検・整備の促進並びに、万が一自転車乗車中に事故を起こした場合に備え、自転車損害賠償保険等への加入及びヘルメット着用の促進を図ります。

- 自転車販売店等と連携し、自転車の販売や修理など、様々な機会を活用して、交通ルールの周知を図ります。
- 損害保険会社等と連携し、自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入促進等を図ります。
- 自転車用ヘルメット着用による被害軽減の効果や、頭部保護の重要性について様々な機会を通じて広報啓発を行い、全ての年齢層に自転車用ヘルメット着用を促進します。
- 夕暮れ時から夜間における灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- 幼児用座席に幼児を乗車させる際のシートベルトとヘルメットの着用など、幼児二人同乗用自転車の安全利用を促進します。
- 学校、事業者等による自転車の安全利用教育や啓発を促します。

イ) 配達業務中の交通事故防止の推進

自転車等を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛けや、配達員を対象とした交通ルールの周知・啓発を実施します。

ウ) 子供、高齢者等の交通事故防止の推進

- 高齢者の交通事故を防止するため、歩行中の事故実態についての広報を積極的に行います。併せて運転免許証の自主返納制度や重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故の情報等について、関係機関と連携して周知を図ります。
- 高齢運転者マーク^{*}を周知するとともに、子供、高齢者等の特性について広報啓発を行います。
- 特に高齢者に対しては、関係団体等を通じて、歩行者事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等についての広報啓発を行います。

エ) 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、交通安全教育や啓発等を推進します。

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ことに加え、横断すると

^{*} 高齢運転者マーク…自動車免許を受けている人で70歳以上の人は、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マークを付けて運転するように努めなければならない（道路交通法第71条の5第3項等）とされている

きは手を上げて運転者に対して横断する意思を明確に伝えるなど、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、歩行者自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全指導教育等を推進します。

オ) 飲酒運転根絶，危険運転防止の推進

県内では平成 17 年 5 月，学校行事に参加中の高校生の尊い命が，飲酒運転の自動車によって奪われた交通死傷事故を機に，市民一丸となって飲酒運転根絶運動を推進してきましたが，平成 23 年 1 月には市内で飲酒運転による事故で通学途中の高校生が死傷するなど，飲酒運転による死亡事故が依然発生しています。

こうした事態を踏まえ，「宮城県飲酒運転の根絶に関する条例」（平成 19 年 10 月 12 日宮城県条例第 86 号）に基づいて，飲酒運転根絶重点区域[※]や「飲酒運転根絶運動の日[※]」「飲酒運転根絶の日[※]」における広報啓発活動や，ハンドルキーパー運動[※]の普及啓発など，関係団体等が連携し，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を図ります。

さらに，スマートフォンや携帯電話での通話や，画面の注視，操作等を行いながら運転する「ながら運転」，他の車両の通行を妨害し重大な交通事故にもつながる「あおり運転」などの悪質・危険な運転を行わないよう，周知啓発を行います。

カ) シートベルトとチャイルドシート等の正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携して，その着用効果の啓発活動等により，後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図ります。また，二輪運転者の被害軽減を図るため，プロテクターの着用について，関係機関・団体と連携した広報啓発を行います。

キ) 効果的な広報の実施

インターネット，ポスター，チラシ，SNS など各種広報媒体やマスメディアを活用し，交通事故の実態や交通ルール・マナー等について，関係機関・団体と連携して広報を行います。

※ 飲酒運転根絶重点区域

仙台市青葉区一番町三丁目及び四丁目並びに国分町一丁目から三丁目まで

仙台市宮城野区榴岡一丁目，二丁目及び四丁目

仙台市太白区长町三丁目，五丁目及び七丁目

仙台市泉区泉中央一丁目

※ 飲酒運転根絶運動の日・・・毎月 22 日

※ 飲酒運転根絶の日・・・5 月 22 日

※ ハンドルキーパー運動・・・自動車仲間や知人と飲食店などへ行く場合，お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め，その人が自動車の運転をして仲間などを送り届けることで飲酒運転を防止する運動

2 道路交通環境の整備

(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【都市整備局・建設局・各区】

ア) 生活道路等における交通安全対策の推進

生活道路や交差点など、交通事故のデータや地域住民の意見等に基づき抽出した課題の多い箇所を中心に、交通安全施設等整備による事故抑止対策、県公安委員会による最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制（ゾーン 30）及び周辺の交通環境に応じた道路の物理的な車両速度の抑制策などを検討したうえで、有効性の高い対策を実施することにより、歩行者の通行を優先させ、歩行者が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

イ) 通学路等の通行環境整備等の推進

地域、警察、道路管理者、教育委員会及び学校等の対象施設等が連携して実施する通学路等の定期的な合同点検あるいは臨時的に行われる点検、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施結果を反映した通行環境の整備等の対策を推進し、小学校や幼稚園、保育所、児童館等に通う児童や幼児などの通行の安全を確保します。歩道等の整備が困難な地域においては、通学路の標識等の設置、路側帯のカラー舗装や防護柵設置等も含め、地域の状況に応じた対策を進めます。

ウ) 高齢者、障害者等の安全を確保する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含むすべての人が安全で安心して社会活動ができるよう、歩道の段差、勾配、傾斜の改善や無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックを整備するとともに、県公安委員会と連携して音響式・歩車分離式信号機などの整備の推進に努め、歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進します。

(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進【都市整備局・建設局・各区】

ア) 集中的な事故抑止対策

死傷事故率の高い区間等を選定し、県公安委員会と連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

イ) 都市計画道路等の整備

都市計画道路等の整備を進めることで交通の効果的な分散を図り、道路の混雑や交通事故の防止を図ります。

(3) 安全安心な道路環境の整備【建設局・各区】

道路施設の老朽化に備えた効率的・計画的な維持管理に努めるとともに、道路の使用及び占用の適正化、無電柱化、踏切の安全対策を推進します。また、地震、豪雨、豪雪、津波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ります。

(4) 自転車利用環境の整備【市民局・建設局・各区】

ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備

「仙台市自転車の安全な利活用推進計画^{*}」に基づき、国や県公安委員会と連携して自転車道や自転車専用通行帯等、自転車通行空間の整備を進めるなど、歩行者と自転車及び自動車を適切に分離し、安全で快適な自転車利用環境を創出します。

イ) 放置自転車等対策の推進

駅周辺における放置自転車等については、県警察、事業者等と相互に協力し、整理・撤去等を行います。また、高齢者や障害者等が円滑に移動できるよう、放置自転車等に対する指導の徹底や広報啓発活動等、路上放置を防止する取り組みを推進します。

駐輪施設の整備や計画的な改修・更新を進めるほか、誰もが利用しやすい駐輪環境の構築を図ります。また、「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」に基づき、自転車等駐車場を整備する民間事業者への支援等、さらなる対策の推進を図ります。

(5) 駐車対策の推進【市民局・都市整備局・建設局】

ア) 駐車場の整備促進等

「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」に基づき民間駐車場の整備を促進します。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、市街地での交通混雑を回避するため、パークアンドライド^{*}の利用を促進します。

イ) 違法駐車等防止の推進

「仙台市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、違法駐車等防止重点地域において、交通安全指導員が指導、助言及び啓発を実施し、関係機関・団体と連携して安全で円滑な交通を阻害する違法駐車等防止の取り組みを推進します。

^{*}仙台市自転車の安全な利活用推進計画…令和3年3月策定。「自転車活用推進法」で規定する「地方版自転車活用推進計画」及び「仙台市自転車の安全利用に関する条例」で規定する「自転車安全利用計画」として位置づけられる。「誰もが安全・安心に楽しく自転車を利用できるまち せんだい ～みんなが創る、杜の都のスマートサイクルライフ～」を基本目標とし、自転車の安全利用意識のさらなる向上、自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成、自転車の強みを発揮した地域づくりといった基本方針に基づき、各般の施策に取り組むこととしている

^{*}パークアンドライド…自動車を郊外の鉄道駅等の周辺に停めて、鉄道やバスに乗り換えて、目的地に向かうこと

3 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備に関する広報の推進【市民局・各区】

関係機関や自動車関係団体等が行っている、自動車点検整備の確実な実施を呼びかける「自動車点検整備推進運動」や、暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除する「不正改造車を排除する運動」に関する広報活動を推進し、市民の意識向上を図ります。

(2) 高齢運転者に対する安全対策の推進【市民局・各区】

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進します。

(3) 自転車の安全性の確保【市民局・各区】

自転車の安全性を確保するため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受けるよう、広報啓発を行います。

さらに、夜間における交通事故を防止するため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

4 救助・救急活動及び被害者支援の充実

(1) 救助・救急活動の充実【消防局・市立病院】

ア) 救助・救急体制の整備・拡充

- 救急救命士の養成等、ドクターカーや救急活動支援医療チームの活用の推進
プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用を推進します。併せて、救急救命士の計画的な養成を図ります。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

さらに、複数の重症者又は多数の負傷者が発生した事故等で、ドクターカーのみでは救護活動が困難な事故等については、「救急活動支援医療チーム※」等の活用を図ります。

➤ 救助・救急用資機材等の整備・活用の推進

救助工作車、救助資機材の整備及び、救急救命士等がより高度な処置を行うことができるよう、高規格救急自動車や高度救命処置用資機材等の整備を推進します。また、事故の状況把握や負傷者の救急搬送に有効な消防ヘリコプターを、積極的に活用します。

*救急活動支援医療チーム…災害時医療の知識や技術を持つ医師と看護師等で組織し、事故現場に駆けつけ、医療救護活動を行うことにより、一層の救命効果の向上を目指すもの

- 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
複雑多様化する救助・救急事象に対応できるよう，救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上のため，教育訓練の充実を図ります。
- 高速自動車国道等における救急業務実施体制の充実
高速自動車国道等における救急業務については，東日本高速道路株式会社と消防相互応援協定を締結しており，協力して適切な人命救護を行います。
- 現場急行支援システムの推進
緊急走行中の救急車等の緊急車両を優先的に走行させるシステム（FAST^{*}）の拡大を図るなど，技術発展を踏まえたシステムを県警察と連携し推進します。

イ) 救急医療体制の充実及び応急手当の普及啓発活動の推進

- 救急医療体制の充実等
救急医療体制の充実を図るとともに，患者のケガなどの症状，緊急の度合いに応じて，3段階に機能分担している救急医療体制について普及啓発を行い，救急患者が適切な医療を迅速に受けられるようにします。
- 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進
現場に居合わせた人が応急手当を行うことで救命効果の向上が期待できるため，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，ホームページ「応急手当WEB講習」やスマートフォン用アプリケーション「救命ナビ」を活用し，普及啓発活動を推進します。心肺蘇生法に関する基準等，応急手当の知識や実技に関する指導資料の配布や講習会の開催のほか，救急の日や救急医療週間等の機会を通じた広報啓発活動も積極的に推進します。また，応急手当指導者の養成や，救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。
学校においては，中学校，高等学校の保健体育において止血法や包帯法，心肺蘇生法等の応急手当に関する指導を充実させるとともに，教員の指導力向上を図ります。

（２）被害者支援の充実【市民局・各区】

犯罪被害者等基本法（平成16年12月8日法律第161号）等の下，交通事故により，肉体的，精神的及び経済的に大きな打撃を受けている交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。具体的には交通事故に関する相談を受けられる機会の充実や，万が一に備えた保険への加入を促進します。

^{*}FAST（Fast Emergency Vehicle Preemption Systems：現場急行支援システム）・・・緊急車両の通行を感知した時点で信号機の優先制御を行い，救急車の患者搬送時間を短縮するほか，救急車やパトカーの現場への到着時間短縮を図るとともに，緊急走行に起因する交通事故を防止するシステム

^{*}AED・・・**A**：Automated（自動化された），**E**：External（体外式の），**D**：Defibrillator（除細動器）
突然心臓が止まってしまった場合に心臓の正常な動きを取り戻すため電気ショックを行う医療機器

ア) 交通事故相談活動の推進

- 仙台市交通事故相談所は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図り、円滑かつ適正に交通事故相談活動を推進します。
- 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を行うとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質向上を図ります。
- 仙台市交通事故相談所において各種広報を行うほか、積極的に交通事故相談活動の周知を図り、交通事故被害者等に広く相談の機会を提供します。

イ) 保険加入の促進

交通事故の被害者としてだけでなく、加害者になった場合にも備え、自転車も含めた傷害保険や損害賠償責任保険への加入を促進します。

