

中間案

第 12 次

仙台市交通安全計画

(令和8年度から令和 12 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 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	9
2 こどもの安全確保のための環境整備	9
3 歩行者の安全確保のための意識変容	10
4 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	10
5 外国人の交通安全対策の推進	11
6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	11
7 生活道路における歩行者等の安全確保	11
8 先端技術の活用促進	12
9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
10 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
第2節 今後推進すべき施策	14
1 交通安全思想の普及徹底	14
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
(2) 協働による効果的な交通安全活動の推進	17
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
2 道路交通環境の整備	21
(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	21
(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進	21
(3) 安全安心な道路環境の整備	22
(4) 路面標示等の適切な維持管理	22
(5) 自転車利用環境の整備	22
(6) 駐車対策の推進	22
3 車両の安全性の確保	23
(1) 自動車の検査及び点検整備に関する広報の推進	23

（２）高齢運転者に対する安全対策の推進……………	2 3
（３）自動運転車の活用の推進……………	2 4
（４）自転車の安全性の確保……………	2 4
4 救助・救急活動及び被害者支援の充実……………	2 4
（１）救助・救急活動の充実……………	2 4
（２）被害者支援の充実……………	2 5

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、11 次、延べ 55 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推進してきました。

その結果本市では、第 11 次計画で年間の事故死傷者数を 2,500 人以下とする抑止目標を令和 5 年以降継続して達成しました。一方、交通事故死者数は、令和 3 年に過去最少の 5 人となったものの、それ以降は目標達成に至りませんでした。期間全体の平均と比較すると第 10 次計画の 16 人に対して、第 11 次計画では 11 人へと減少しており改善は図られているものの、いまだ尊い命が失われている現状を踏まえ、さらなる取り組みの強化が必要です。

いわゆる交通弱者と呼ばれる歩行者、特に高齢者や子ども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 65 歳以上の高齢運転者の事故件数の割合は上昇傾向にあり、令和 7 年度には全体の約 25%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、自動車運転者のみならず、歩行者や自転車利用者を含む全ての道路利用者の交通安全意識の向上と行動変容に向けた取組が欠かせません。

加えて、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や、外国人住民の急激な増加など、地域の実態に即した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 8 年度から令和 12 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

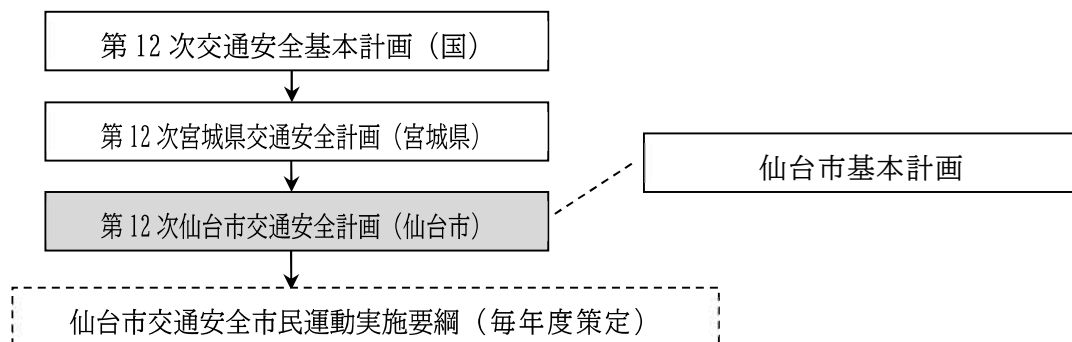
第 1 節 計画の目的

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12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 12 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 8 年度から令和 12 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、性別の違いなど多様な背景にかかわらず、誰もが安全で安心して暮らすことができ、移動することができ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、こども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ことができる

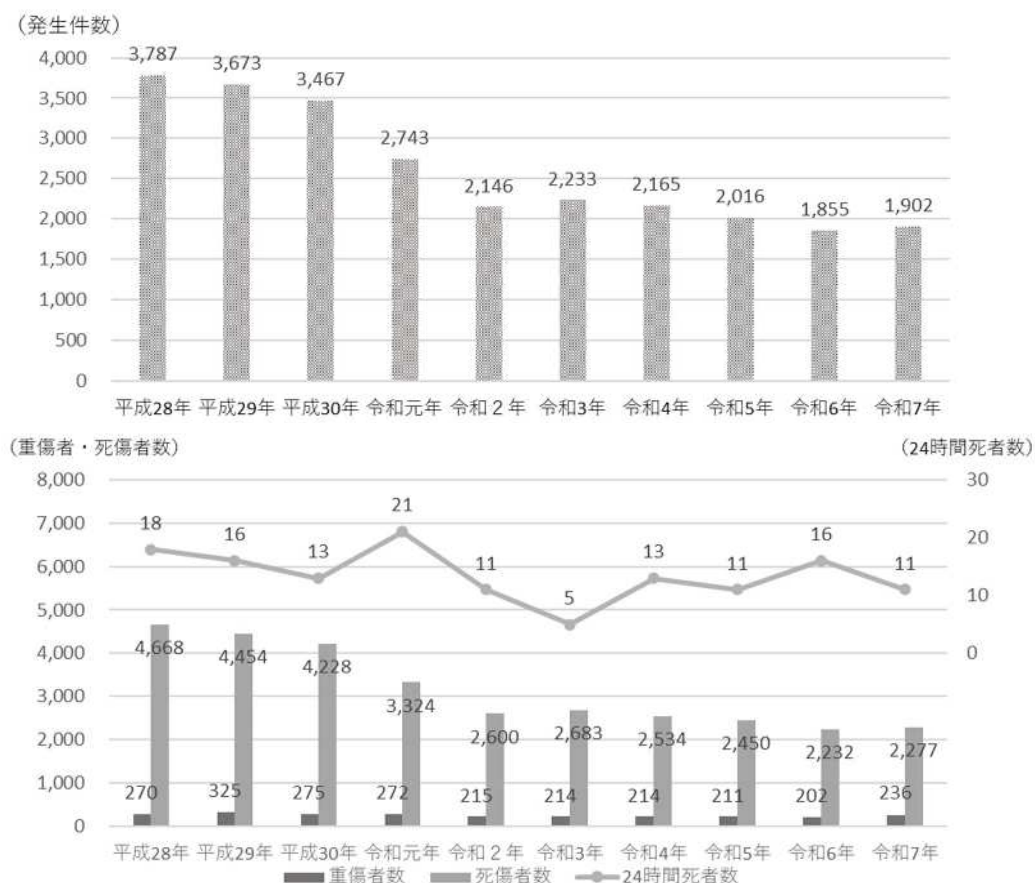
第2章 仙台市の交通事故の状況と目標

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※の発生件数や死傷者数などは、全体としては減少傾向にあります。24 時間死者※数は令和 3 年に目標を達成し過去最少の 5 人となりましたが、近年は増減を繰り返し下げ止まりの様相も見られます。交通事故死傷者数は減少傾向が続いており、令和 5 年に目標達成した以降も継続して達成しています。また、交通事故重傷者数は令和 6 年に目標を達成し改善がみられる一方で、目標に至らない年も見受けられ、引き続き取組みの推進が求められます。

交通事故発生件数等の推移

	第10次仙台市交通安全計画期間					第11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					目標① 24時間交通事故死者数 10人以下 目標② 交通事故死傷者数 2,500人以下 目標③ 交通事故重傷者数 210人以下				
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数 (件)	3,787	3,673	3,467	2,743	2,146	2,233	2,165	2,016	1,855	1,902
24時間交通事故死者 (人)	18	16	13	21	11	5	13	11	16	11
死傷者数 (人)	4,668	4,454	4,228	3,324	2,600	2,683	2,534	2,450	2,232	2,277
重傷者数 (人)	270	325	275	272	215	214	214	211	202	236



(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

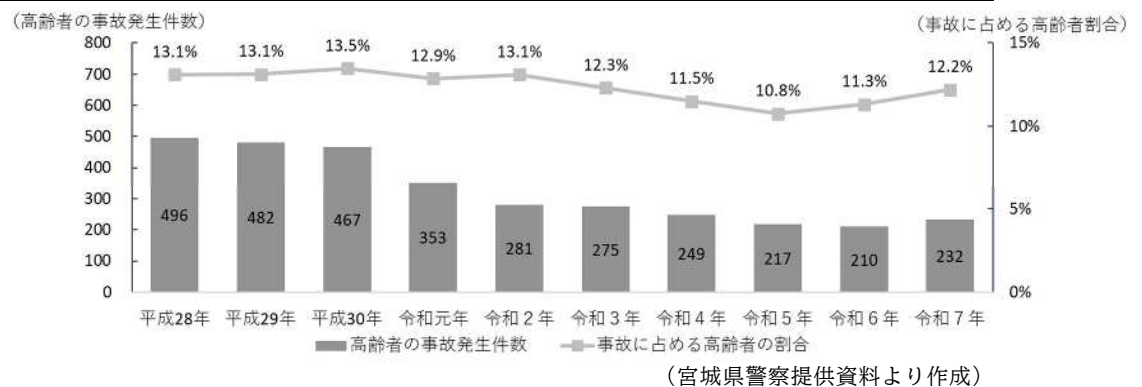
※ 24 時間死者…交通事故によって、発生から 24 時間以内に亡くなった人

(1) 高齢者の事故、運転免許の保有状況等

ア 高齢者の事故※発生件数は過去 10 年間減少傾向で推移していますが、全死者数に占める高齢者の割合は高い水準となっており、特に令和 7 年の全事故の死者数 11 人のうち 9 人（81.8%）が高齢者となっています。

高齢者の事故発生件数

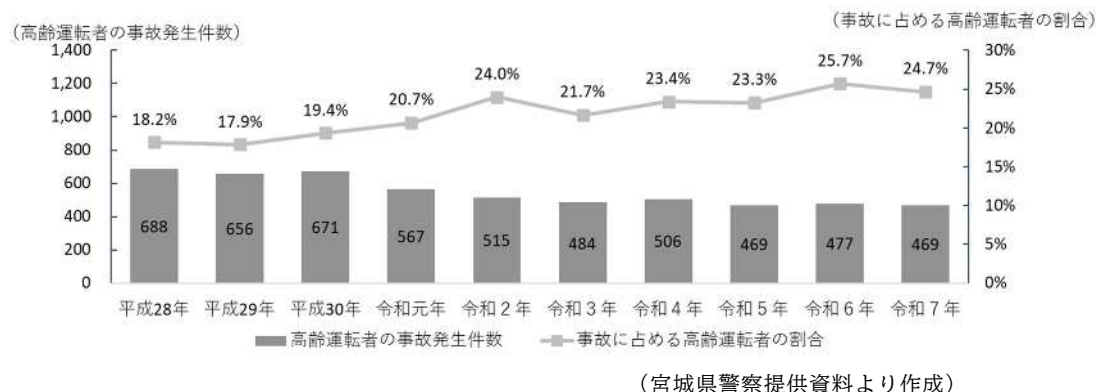
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
高齢者の事故	(件)	496	482	467	353	281	275	249	217	210	232
	全件数に占める割合	13.1%	13.1%	13.5%	12.9%	13.1%	12.3%	11.5%	10.8%	11.3%	12.2%
死者数	(人)	5	7	6	3	4	3	6	5	7	9
	全死者数に占める割合	27.8%	43.8%	46.2%	14.3%	36.4%	60.0%	46.2%	45.5%	43.8%	81.8%
負傷者数	(人)	540	511	498	380	293	300	259	226	221	240
	全負傷者数に占める割合	11.6%	11.5%	11.8%	11.5%	11.3%	11.2%	10.3%	9.3%	10.0%	10.6%



イ 高齢運転者の事故※発生件数は、過去 10 年間の推移では減少傾向ですが、全事故のうち高齢運転者の事故が占める割合は増加傾向となっており、高齢運転者の事故対策の重要性は一層高まっています。

高齢運転者の事故発生件数

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
高齢運転者の事故	発生(件)	688	656	671	567	515	484	506	469	477	469
	全件数に占める割合	18.2%	17.9%	19.4%	20.7%	24.0%	21.7%	23.4%	23.3%	25.7%	24.7%



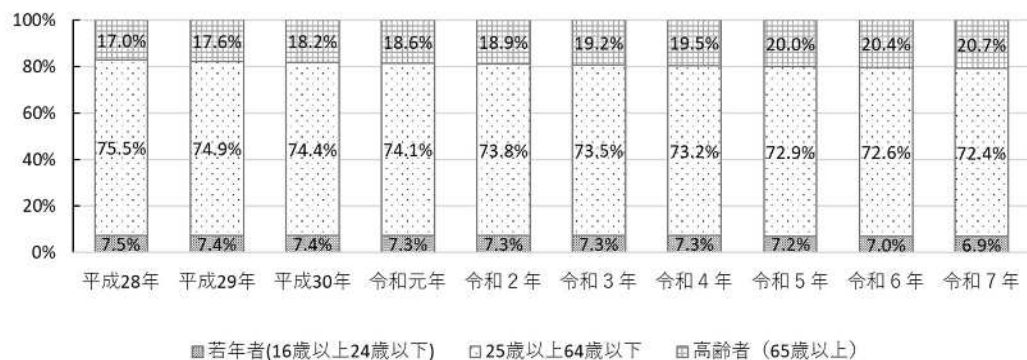
※ 高齢者の事故・・・65 歳以上の人（高齢者）が交通事故に関係し、高齢者が死傷した交通事故

※ 高齢運転者の事故・・・65 歳以上の人（高齢運転者）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7年において高齢者が全体に占める割合は20.7%となっています。また、高齢者の運転免許自主返納者数は令和元年をピークに減少していましたが、令和5年以降は増加し、令和7年においては3,079件となっています。

運転免許保有者数

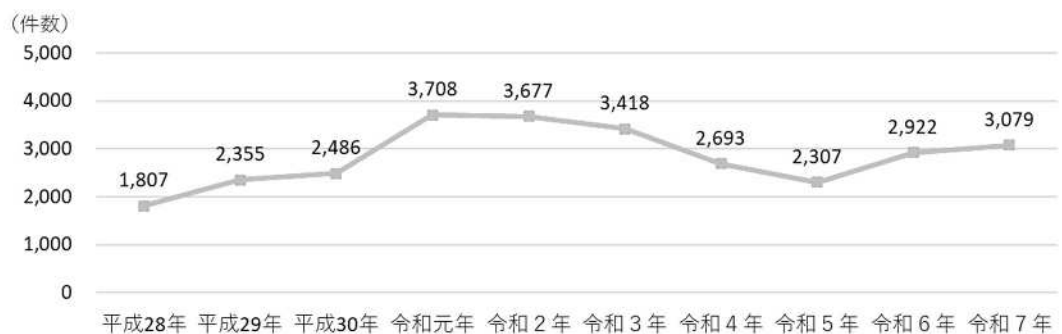
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
運転免許保有者数	(人)	694,518	698,078	702,199	703,872	706,642	709,258	712,155	714,478	715,455	715,227
	若年者										
	(16歳以上24歳以下)										
	割合	7.5%	7.4%	7.4%	7.3%	7.3%	7.3%	7.3%	7.2%	7.0%	6.9%
高齢者	(人)	117,822	122,965	127,600	130,657	133,622	136,293	138,821	142,836	145,723	148,103
	(65歳以上)										
	割合	17.0%	17.6%	18.2%	18.6%	18.9%	19.2%	19.5%	20.0%	20.4%	20.7%



(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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
運転免許自主返納件数 (件)	1,807	2,355	2,486	3,708	3,677	3,418	2,693	2,307	2,922	3,079



(宮城県警察提供資料より作成)

(2) こどもの事故

こどもの事故※の発生件数及び負傷者数は、過去10年間の推移では減少傾向ですが、令和2年以降横ばい傾向で推移しています。また、こどもの事故が交通事故全体に占める割合についても、近年横ばい傾向で推移しています。

※ 若年者・・・16歳以上24歳以下の人

※ こどもの事故・・・中学生以下のこどもが交通事故に関係し、こどもが死傷した交通事故

こどもの事故発生件数

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
子供の事故	(件)	218	210	200	144	115	117	112	113	105	127
	全件数に占める割合	5.8%	5.7%	5.8%	5.2%	5.4%	5.2%	5.2%	5.6%	5.7%	6.7%
死者数	(人)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	全死者数に占める割合	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
負傷者数	(人)	248	236	231	169	132	136	130	137	116	141
	全負傷者数に占める割合	5.3%	5.3%	5.5%	5.1%	5.1%	5.1%	5.2%	5.6%	5.2%	6.2%

(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令和2年以降ほぼ横ばい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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
歩行者の事故	(件)	497	492	477	376	289	292	311	259	283	311
	全件数に占める割合	13.1%	13.4%	13.8%	13.7%	13.5%	13.1%	14.4%	12.8%	15.3%	16.4%
死者数	(人)	8	9	3	11	4	3	9	4	6	4
	全死者数に占める割合	44.4%	56.3%	23.1%	52.4%	36.4%	60.0%	69.2%	36.4%	37.5%	36.4%
負傷者数	(人)	501	491	484	380	295	294	307	257	283	314
	全負傷者数に占める割合	10.8%	11.1%	11.5%	11.5%	11.4%	11.0%	12.2%	10.5%	12.8%	13.9%

(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※の発生件数は減少傾向にありますが、令和2年以降は概ね横ばいの傾向となっています。自転車が第1当事者※の事故件数及び対歩行者事故※件数は、この10年の間ほぼ横ばいで推移しています。

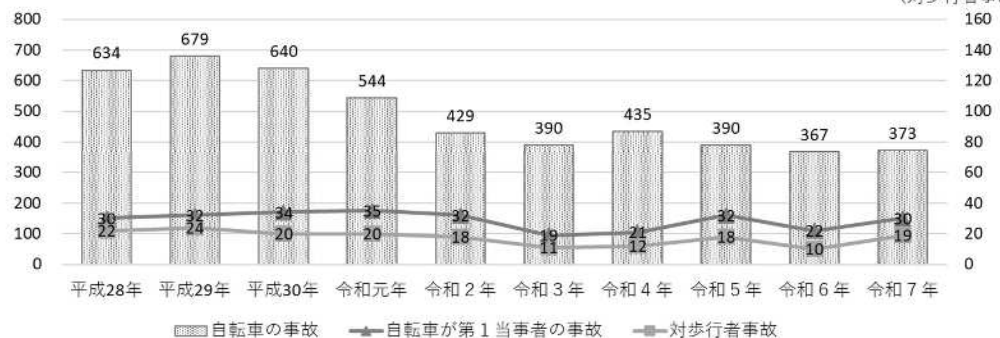
自転車の事故発生件数

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
自転車の事故	(件)	634	679	640	544	429	390	435	390	367	373
自転車が第1当事者の事故	(件)	30	32	34	35	32	19	21	32	22	30
対歩行者事故	(件)	22	24	20	20	18	11	12	18	10	19

(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)

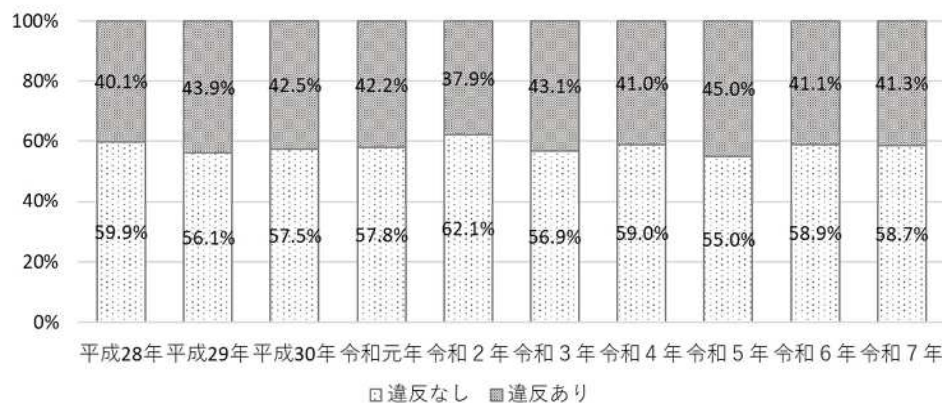
- ※ 自転車の事故…自転車乗用者（同乗者も含む）が交通事故に関係し、自転車乗用者が死傷した事故
 ※ 第1当事者…最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 ※ 対歩行者事故…自転車乗用者が交通事故に関係し、対歩行者で起こした事故

イ 自転車事故による死傷者の違反状況については、自転車利用者の約４割に何らかの交通違反が認められる状況がこの１０年間継続しています。

令和７年の違反状況では、最も違反率の高い項目は「動静不注視」、次に違反率の高い項目は「安全不確認」となっています。

自転車事故死傷者の違反状況

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
自転車事故死傷者数	(人)	634	686	650	548	433	397	439	391	370	378
	(人)	380	385	374	317	269	226	259	215	218	222
	(%)	59.9%	56.1%	57.5%	57.8%	62.1%	56.9%	59.0%	55.0%	58.9%	58.7%
	(人)	254	301	276	231	164	171	180	176	152	156
	(%)	40.1%	43.9%	42.5%	42.2%	37.9%	43.1%	41.0%	45.0%	41.1%	41.3%

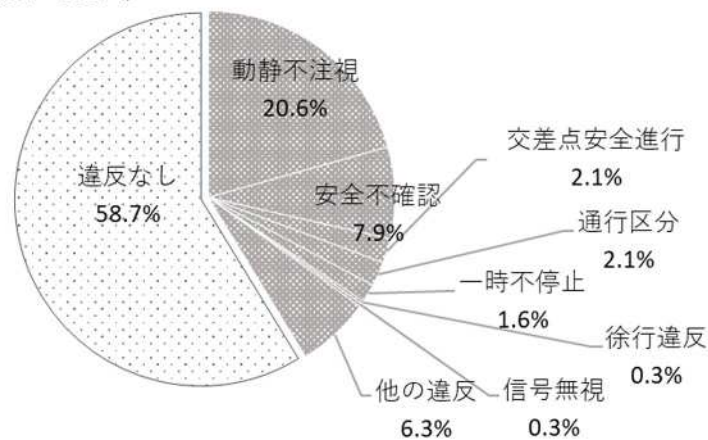


(宮城県警察提供資料より作成)

自転車事故死傷者の違反状況（令和７年）

	自転車事故死傷者数	違反状況									
		違反なし	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)	378	222	156	78	30	8	8	6	1	1	24
割合 (%)	100%	58.7%	41.3%	20.6%	7.9%	2.1%	2.1%	1.6%	0.3%	0.3%	6.3%

(総数：378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にありますが、令和２年以降は横ばい傾向となっており、令和７年において１８件と未だ根絶には至っておりません。

飲酒運転の事故件数

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
飲酒運転の事故	（件）	35	33	40	39	23	17	17	23	20	18
	全件数に占める割合	0.9%	0.9%	1.2%	1.4%	1.1%	0.8%	0.8%	1.1%	1.1%	0.9%
死者数	（人）	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	全死者数に占める割合	0.0%	0.0%	7.7%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
負傷者数	（人）	46	47	54	46	32	23	26	26	23	24
	全負傷者数に占める割合	1.0%	1.1%	1.3%	1.4%	1.2%	0.9%	1.0%	1.1%	1.0%	1.1%

（宮城県警察提供資料より作成）

第２節 交通安全計画における目標

- ① 令和１２年までに年間の２４時間交通事故死者数を８人以下とする
- ② 令和１２年までに年間の交通事故死傷者数を１,９００人以下とする
- ③ 令和１２年までに年間の交通事故重傷者数を２００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１２次交通安全基本計画（国）における令和１２年までの目標値

- ① ２４時間交通事故死者数 １,９００人以下（３０日以内死者数 ２,３００人以下）
- ② 交通事故重傷者数 ２０,０００人以下

○宮城県第１２次交通安全計画における令和１２年までの目標値

- ① ２４時間交通事故死者数 ３７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 ４,０００人以下
（うち重傷者数を４４０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 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市において全事故に占める 65 歳以上の高齢運転者の事故の割合は上昇傾向にあり、令和 7 年が約 25% となっています。また、交通事故死者に占める 65 歳以上の高齢者の割合は依然として高く、令和 7 年の全事故の死者数 11 人のうち 9 人と 8 割以上を占めており、高齢者への交通安全対策は喫緊の課題となっています。

高齢者の交通死亡事故の全国的な特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故のうち、その大半が道路横断中に発生し、高齢者側にも何らかの法令違反が認められる場合が多いこと、自転車利用者については、死亡事故率が他の年代と比較して非常に高いこと、自動車運転者については、安全不確認や操作不適による事故が他の年代と比較して多く、免許人口に対する死亡事故率も高いことが挙げられます。

一方、公共交通機関については、資格や研修を受けた運転士等によりサービスが提供されるといった特性上、安全性が高く、その利用促進が交通事故の発生抑制につながることを期待されます。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者及び自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進します。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じて実施することが重要となります。

具体的には、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策も重要になります。

高齢者の安全運転を支える対策については、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必要があります。しかしながら、運転支援機能の過信・誤解による交通事故も発生しており、運転支援機能を始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ことも必要です。

2 こどもの安全確保のための環境整備

少子化が進む中、安心してこどもを生み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。本市におけるこどもの交通事故負傷者数は令和 2 年まで減少傾向でしたが、同年以降はほぼ横ばいで推移しており、全負傷者数に占めるこどもの事故の割合は上昇傾向にあります。次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、通学路等において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域でこどもを見守っていくための取組を充実させていく必要があります。

このほか、令和 6 年 8 月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用して

いた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係府省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、6 歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、適切なチャイルドシートの使用を定着させることも必要です。

3 歩行者の安全確保のための意識変容

令和 7 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。

依然として、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、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない状況にあります。このため、自動車や自転車、特定小型原動機付自転車等の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し、歩行者保護意識の徹底を図る必要があります。

一方で、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信号に従うこと、信号機のない場所で横断するときは手を上げ、横断する意思を明確に伝えることの重要性について周知する必要があります。

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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの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。

4 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となります。自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通事故の 4 割以上には、自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。

令和 6 年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和 8 年 4 月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、車道通行の原則、車道は左側通行、歩道は歩行者優先など、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ることが重要です。

また、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ほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進することも必要です。

自転車の安全利用を促進するためには、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ります。

また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ることが必要になります。

5 外国人の交通安全対策の推進

近年、留学生をはじめ外国人住民や外国人観光客が増加していることに加え、外国人労働者の受入れも増すなか、令和6年3月より、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされたことから、今後外国人運転者の更なる増加が見込まれます。

外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を促し、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要があります。

そのため、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を推進する必要があります。

あわせて、外国人労働者を雇用する事業者等に対しても、交通安全教育や安全運転管理の強化を促すとともに、運転技術に応じた個別指導の推進を図ります。

これらの取組みについては、関係団体や企業、地域が連携しながら進めていくことが必要です。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進することで、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と交通安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策の推進が必要です。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底する必要があります。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進することが必要です。

7 生活道路における歩行者等の安全確保

市民の日常生活に利用される生活道路では、交通事故減少のため、子ども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保すると

ともに、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を市民に浸透させることが重要です。

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。

また、令和8年9月からの、生活道路における法定速度の30キロメートル毎時への引き下げについて、関係機関が連携し広報啓発等を実施することが必要です。

8 先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献しています。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止する安全運転支援システムの発展、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等により、交通事故の更なる減少が期待されます。

他方、安全運転支援システム等の性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進することも必要です。

また、交通分野における人手不足、とりわけ運転士不足に伴う減便等の影響が見られる中、安定的な移動手段の確保が課題であり、自動運転技術等の先進技術を積極的に導入していくことは重要となっています。

9 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、県警察と連携し、ETC2.0※から得られるプローブデータ※の活用等により、走行履歴や挙動履歴等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくとともに、新たな道路の開通・整備などによる交通状況の変化を捉えた、地域の実情に即した交通安全啓発を行うことが必要です。

10 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために地域の民間団体等との緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促すような取組と効果的な交通安全教育を推進する必要があります。

各地域においては、関係団体、住民等との協働により、地域に根ざした交通安全の

※ 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

※ ETC2.0…これまでのETCと比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者や道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS（高度道路情報システム）推進に寄与するシステム。

※ プローブデータ…自動車やスマートフォンなどの端末を、移動するセンサー（プローブ）として捉え、その走行履歴や移動情報を収集・蓄積したデータ

課題の解決に取り組んでいくことが重要となります。

また、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、交通ボランティアを始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ます。そのため、若者を含む地域住民が交通安全対策について、自らの問題として関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促すことで、活動の担い手を確保する必要があります。

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、交通安全意識と交通マナーを向上させる学習を人間の成長過程に合わせて促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課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、こども、高齢者、障害者等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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることも重要です。

このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身につけられるよう「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※（平成30年10月5日仙台市条例第45号）及び仙台市自転車の安全な利活用推進計画2026-2030※に基づき、自転車の安全利用を推進及び促進していくにあたり、学校や事業者などの関係団体と協働で、自転車用ヘルメットの着用促進等をはじめとした自転車の安全利用の啓発活動に取り組むとともに、世代や出身国等が異なる多様な市民に対し、幅広い交通安全教育を推進することで、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・こども若者局・文化観光局・各区・総合支所・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、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を利用するなど、通園時の安全な行動について、具体的で分かりやすい指導を行うとともに、保護者が常に

※ 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）

※ 仙台市自転車の安全な利活用推進計画2026-2030…令和8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。「まもる・つながる・ひろがるまち せんだい」を基本目標とし、自転車安全利用意識の浸透とルール遵守、自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充、自転車を活かしたまちの魅力向上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

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・協力した通学指導などを通じて、安全な歩行の仕方、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重点的に交通安全教育を実施します。

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、道路を通行する場合は、思いやりをもち、自己の安全ばかりではなく、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します。

中学校及び関係機関・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、安全な歩行の仕方、自転車利用時のルールとマナー、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道路を通行するために必要な知識を十分に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にします。

高等学校及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、実践的な交通安全教室の実施や、学校の教育活動を通じた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自転車の定期的な点検・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、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めるとともに、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。

また、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人

についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

大学生・専修学校生等については、学生の自転車・特定小型原動機付自転車・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歩行者又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や自転車の危険行動についての理解を深めさせるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践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推進します。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反では、高齢者は他の世代と比較して「横断違反※」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促し、高齢者自身の交通安全意識の向上を図ります。

また、高齢化の一層の進展に対応し、高齢者が安全・安心に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とともに、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となった高齢者の安全確保に関する取り組みを推進します。

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、交通安全のために必要な知識等の習得のため、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、関係機関・団体等と連携しながら、日本語学校等における交通安全教育や、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育の推進を図るとともに、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイトなどを活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進します。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等の理解促進を図ります。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

※ 横断違反…「横断歩道外横断」、「斜め横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反をいう

（２）協働による効果的な交通安全活動の推進【市民局・各区】

ア 各関係団体や交通ボランティアと連携した交通安全活動の推進

交通安全協会や町内会、PTA、仙台市交通安全母の会連合会※など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ます。

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、県警察とも連携を強めるとともに、仙台市交通指導隊※の活動の充実も図りながら、多様な主体や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、推進します。

イ 多様な方法による効果的な交通安全活動の推進

社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、関係機関と連携し、該当啓発やポスターの掲出、チラシ配布などの活動を基本に、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多様な支援を行います。加えて、SNS 等を活用した情報発信や、道路状況に応じた正しい自転車の通行方法の映像の作成、様々な地域での行事やイベントの場を活用した啓発等、柔軟で多様な手法も取り入れながら、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・総合支所】

「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、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等を広く周知するとともに、事故の実態及び住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえ、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 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が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における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、交通死亡事故の原因として全国的に横断歩行者の

※ 仙台市交通安全母の会連合会…「交通安全は家庭から」を合言葉に、主に母親たちが中心となって地域や家庭での交通事故防止を目的に活動するボランティア団体

※ 仙台市交通指導隊…「仙台市交通指導隊条例」に基づき設置され、市長からの委嘱を受け、街頭での交通安全指導、通学路の立哨（見守り）等の交通安全啓発活動を行う特別職非常勤職員

法令違反（65 歳以上は車両直前の横断、65 歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことも踏まえ、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要性があることや、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といった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進します。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性についての注意喚起を行います。

イ 自転車の安全利用の推進

（ア）自転車の安全対策の強化

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するとともに交通マナーを実践し、歩行者に最大限配慮しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化します。

また、令和 8 年 4 月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

- 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おり、交通に参加する者としての十分な自覚と責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育の充実を図ります。
- 自転車販売店等と連携し、定期的な自転車の整備及び点検の必要性、安全性の高い自転車の購入に関する情報を発信し、安全な自転車の利用を促進します。
- 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を図ります。
- 自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解を広めることで、幼児・児童・生徒・学生の着用の徹底を図るとともに、全ての年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を促進し、着用率の向上を図ります。
- 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児用座席に幼児を乗車させる際はシートベルト及びヘルメットを着用することを広報啓発し、幼児二人同乗用自転車の安全利用を促進します。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転の実施を促進します。
- 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。

- 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付け促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- 交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

ウ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であることや、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等についての周知啓発を推進します。

(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

県内では平成 17 年 5 月、飲酒運転により、学校行事に参加中の高校生の尊い命が奪われた交通死傷事故を機に、「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）が制定され、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※の普及啓発などの飲酒運転根絶運動を推進してきましたが、いまだ飲酒運転が後を絶たない状況にあります。

こうした実態を踏まえ、飲酒運転の危険性に関する交通安全教育及び広報啓発を引き続き推進するとともに、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」という規範意識のさらなる向上を図り

※ 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

仙台市太白区長町三丁目、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

ます。

(ウ)「ながらスマホ」対策の強化

全国的に自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進します。

(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

関係機関・団体と連携し、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ための広報啓発を推進します。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

関係機関・団体と連携し、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理解を深めるための広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼びかけるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

エ 高齢者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、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態についての広報を積極的に行います。
- 高速道路での逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況に関する情報について、関係機関と連携して周知を図ります。
- 高齢運転者に対し高齢者マーク※の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者マークを表示した車両に対する保護意識の向上を図ります。

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていることや、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者等と連携して利用者に対する周知を行います。

※ 高齢者マーク…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

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係事業者等と連携した周知を行います。

カ 効果的な広報の実施

テレビ等のマスメディアや、ポスター、チラシ、SNSを含めたインターネットなど各種広報媒体を活用し、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。

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・総合支所・教育局】

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対策や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を中心とする対策である「ゾーン 30」に加え、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」など、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 通学路等における交通安全の確保

地域、県警察、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、路側帯のカラー化や防護柵設置等も含め、地域の状況に応じた交通安全対策を進めます。

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・傾斜の改善を行い、歩道の平坦性を確保します。また、無電柱化や視覚障害者誘導用ブロックの整備を進めるとともに、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することで、高齢者、障害者等の通行の安全確保と円滑化を図ります。

(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進【建設局・各区・総合支所】

ア 集中的な事故抑止対策

幹線道路における交通事故多発箇所を選定し、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、道路の混雑の緩和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・総合支所】

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) 路面標示等の適切な維持管理【建設局・各区・総合支所】

国・県及び本市の道路管理者並びに県警察が連携して、宮城県内道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の適切な維持管理及び改善を図ります。

(5) 自転車利用環境の整備【市民局・建設局・各区・総合支所】

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 2026-2030」に基づき、自転車ネットワーク路線として位置付けた路線を中心に、自転車と通行空間を共有する誰もが安全かつ快適に利用できる道路空間の形成を図ります。実施にあたっては、県公安委員会と連携して、現地状況を踏まえた整備形態（自転車道や自転車専用通行帯、車道混在[※]）による自転車通行空間の整備を推進することで、歩行者と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利用環境を創出します。

イ 放置自転車等の対策の推進

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、

[※] 車道混在…自転車道や自転車専用通行帯が設置されていない道路において、車道の左側端を自転車が通行する通行形態。矢羽根路面表示や自転車ピクトグラム表示を用いて自転車が走る場所の目安と進行方法を明示するもの

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。

駐輪施設の計画的な改修・更新を進めるほか、分かりやすい案内看板の設置や、高齢者・障害者用駐輪スペースを確保するなど、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（昭和 62 年 3 月 20 日仙台市条例第 12 号）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を行うことで、さらなる放置自転車等の対策の推進を図ります。

（６）駐車対策の推進【市民局・都市整備局・建設局】

ア 適正な駐車施設の確保の推進等

駐車需要への対応や、違法路上駐車の防止を図るため、建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（昭和 40 年 7 月 17 日仙台市条例第 21 号）に基づき、地域の駐車需要を踏まえた適正な駐車施設の確保を推進します。

また、都心部において過剰な駐車需要を生じさせないように、郊外部から都心部への自動車流入を抑制するために、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（平成6年3月25日仙台市条例第5号）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。

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・総合支所】

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・総合支所】

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミスや健康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、ペ

※ 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

ダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の普及促進等による車両安全性向上を図ります。

（３）自動運転車の活用の推進【まちづくり政策局・市民局・各区・総合支所】

先進安全技術の活用及び自動運転の実用化は人手不足対策や交通安全の向上に資する可能性があると考えられます。自動運転技術は実装に向けた取組みが進む一方で、開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の安全利用に向けた広報及び活用の両方を推進します。

（４）自転車の安全性の確保【市民局・各区・総合支所】

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。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済に的確に対応するため、関係事業者と連携し、自転車の整備と損害賠償が一体となったＴＳマークの普及や損害賠償保険等への加入を促進します。

さらに、夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射器材用品等の取付けの促進を図り、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・教育局・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※や救急救命処置用資機材等の整備を推進します。また、交通事故の状況把握や負傷者の救急搬送に有効な消防

※ 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

※ 高規格救急自動車…救急救命士が搭乗し、特定行為などを行うための資機材の積載及び活動スペースを確保するため、標準型救急車に比べ室内が広がっている救急自動車

ヘリコプターを、積極的に活用します。

➤ 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

緊急車両が現場及び医療機関に到着するまでの時間短縮及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（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

救急医療体制を確保するため、患者のケガなどの症状、緊急の度合いに応じて初期・第二次・第三次の3段階に機能分担している救急医療体制の充実を図り、救急患者が適切な医療を迅速に受けられる環境を整えます。

➤ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場においてバイスタンダー※が応急手当を実施することにより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※）の使用も含めた心肺蘇生等の応急手当について、Webアプリ「救命ナビ」等を活用し、普及啓発活動を推進します。応急手当の知識や実技に関する指導資料の作成・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、応急手当普及員の養成を強力に行うほか、119番通報等の受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

学校においては、心肺蘇生法等の講習の開催を通して、教職員の指導力・実践力の向上を図り、保健体育の指導の拡充につなげます。

※ 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

※ バイスタンダー・・・傍観者、居合わせた人、見物人を意味する言葉。救急の現場では、救急現場に居合わせた人（発見者や同伴者など）で心肺蘇生などの応急手当を行う第三者をさす。

※ AED・・・A：Automated（自動化された）、E：External（体外式の）、D：Defibrillator（除細動器）
心停止の際に機器が自動的に心電図の解析を行い、機器が必要と判別した場合に電気ショックを行う医療器具。

（２）被害者支援の充実【市民局・各区・総合支所】

犯罪被害者等基本法（平成 16 年 12 月 8 日法律第 161 号）及び仙台市犯罪被害者等支援条例（令和 6 年 10 月 4 日仙台市条例第 37 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するとともに、被害者等に対する日常生活等の支援を行います。

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 日常生活等の支援

交通事故により重症病（療養の期間が 3 か月以上の負傷又は疾病）を受けた被害者等に対し、家事及び介護支援費用等の助成を行います。

ウ 保険加入の促進

交通事故被害者救済のため、自身が被害者としてだけでなく、加害者になった場合にも備え、自動車のみならず、ペダル付き電動バイク・電動キックボードなどの新しいモビリティや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。