

(案)

第 9 次

仙台市交通安全計画

(平成24年度から平成27年度)

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・期間	2
第2節 基本理念	2
第3節 重視すべき視点	2
1 高齢者の安全確保	2
2 子どもの安全確保	2
3 自転車の安全確保	2
4 交差点における安全確保	3
第4節 施策の方向性	3
1 交通社会を構成する三要素の安全対策の推進	3
2 公共交通における一層の安全の確保	4
3 震災復興における交通安全施策の推進	4
4 参加・協働型の交通安全活動の推進	4
5 救急・救助活動及び被害者支援の充実	4
第2章 交通事故の現状と今後の目標	5
第1節 交通事故の現状と課題	5
1 交通事故の現状と課題	5
2 道路交通を取り巻く状況の展望	9
第2節 交通安全計画における目標	9
第3章 今後推進すべき施策	10
第1節 道路交通環境の整備	10
第2節 交通安全思想の普及徹底	19
第3節 安全運転の確保	26
第4節 車両の安全性の確保	28
第5節 救急・救助活動及び被害者支援の充実	28

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 年法律第 110 号）が制定され、昭和 46 年度以降、8 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安全対策を強力に実施してきました。

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 23 年中の死者数は 4,612 人で約 70%減少しました。本市においても、近年の交通事故死者数は 20 人から 30 人程度で推移しており、交通事故の発生件数及び交通事故による負傷者数は、いずれも年々減少傾向となっています。しかしながら、平成 23 年においては、4,864 件の交通事故が発生し 6,078 人が負傷するなど、交通事故のない社会の実現にはなお一層の努力が求められます。

交通事故の防止は、市や関係機関だけでなく市民一人ひとりが取り組まなければならない重要な課題です。このため、交通安全対策全般にわたって今後推進すべき施策を定め、これに基づいて各種事業を進めてまいります。

第1章 計画の基本的な考え方

第1節 計画の目的・期間

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9次宮城県交通安全計画」に基づき、平成24年度から平成27年度までの4年間における仙台市域の交通安全に関する施策を定めたものです。この計画に基づき、市民や関係機関と連携し、交通の安全に取り組んでいきます。

第2節 基本理念

年齢や障害の有無などにかかわらず、誰もが安心して暮らせる社会の実現のため、交通の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、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失も勘案しながら、被害者にも思いをいたし、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。

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、とりわけ高齢者や障害者、子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た取り組みを進めます。

第3節 重視すべき視点

1 高齢者の安全確保

本市における交通事故死者に占める高齢者の割合は、近年3割を超えています。今後も高齢化は進むと考えられるため、高齢者の多様な実像を踏まえた対策の推進や、高齢者の事故を防ぐ対策の強化が喫緊の課題となっています。また、バリアフリー化された道路交通環境の整備や、高齢者が利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動など、地域での生活により密着した活動を充実、強化させることが重要です。

2 子どもの安全確保

安心して子どもを育てることができる社会の実現のためには、子どもを交通事故から守り、安全を確保するための対策が強く求められています。本市では平成23年において、通学途中における児童の交通死亡事故が発生しており、通園通学路等における歩道等の整備を積極的に推進し、地域で見守る体制を推進するとともに、運転者の法令遵守やマナーアップの徹底を図る必要があります。

3 自転車の安全確保

自転車には、自動車と衝突した場合には被害者となり、歩行者と衝突した場合には加害者となるという両面があり、こうしたことを踏まえて対策を行う必要があります。

自転車の安全利用を促進するため、自転車の走行空間の確保を積極的に進めることとしますが、都市部においては、自転車交通をはじめとする多様な交通手段のそれぞれのあり方を含め、まちづくりの観点にも配慮しなければなりません。

自転車は幼児から高齢者までが利用する身近な交通手段である一方、自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識が利用者に十分浸透していません。こうしたことも交通事故の要因の一つと考えられるため、交通安全教育の一層の充実を図り、交通ルールに対する理解を深める必要があります。

4 交差点における安全確保

交差点及び交差点付近における交通事故の発生件数は、全発生件数の6割を占めています。車両や人が交差する交差点及び交差点付近では、信号機や標識等の改善とともに、市民一人ひとりの交通ルールの遵守、一層のマナーアップが求められます。

第4節 施策の方向性

1 交通社会を構成する三要素の安全対策の推進

(1) 人間についての安全対策

人間の知識や技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、交通機関の運転・運行管理の改善等を図ります。

また、市民一人ひとりが交通安全に関する意識を高めることが極めて重要であるため、交通安全教育や普及啓発活動の充実に努めます。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を市民が直接聞く機会を増やすことも、安全意識の高揚に有効なことです。

さらに、市民の意識改革のためには、身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自らが各種活動に関わるなど、積極的に関与していくような仕組みづくりを行います。

(2) 交通機関についての安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下、エラーが事故に結び付かないよう、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じるとともに、必要な検査等を実施し、未然に事故を防止する体制の充実を図ります。

(3) 交通環境についての安全対策

より安全な交通環境を確立するためには、機能分担された道路網や交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の実施、適切な交通情報の提供、施設の老朽化対策等を行う必要があります。交通環境の整備に当たっては、歩行者と交通機関の分離など、人と交通機関の接触の危険を排除する施策の充実に努めます。特に、通園通学路や買い物等の日常生活で使用する身近な生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策を一層推進します。

2 公共交通における一層の安全の確保

市民の日常生活を支えている公共交通は、ひとたび事故等が発生した場合には大きな被害となってしまいます。公共交通の一層の安全確保のため、事業者が組織一丸となった安全管理体制の構築や改善を進めるなど、適切な施策を実施します。

3 震災復興における交通安全施策の推進

東日本大震災により、沿岸部では道路や交通安全施設等が甚大な被害を受け、また、津波による大量の災害廃棄物の発生などにより、陸上交通の確保に大きな障害が生じました。今後の復旧復興における陸上交通の安全対策として、損壊した道路や交通関係施設の補修・整備、大量のがれきの処理に伴う搬送車両への対応など、さまざまな対策が必要となります。交通安全施設等の早期の機能回復及び機能強化を推進し、安全かつ円滑な交通環境の確保に努めていきます。

4 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のため、国の地方機関、県及び市、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民参加・協働型の交通安全活動を実施し、市民の主体的な交通安全活動を促進します。

5 救急・救助活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り被害を最小限に抑えるためには、迅速な救急・救助活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）も踏まえ、交通安全の分野においても被害者支援の充実を図ります。

第2章 交通事故の現状と今後の目標

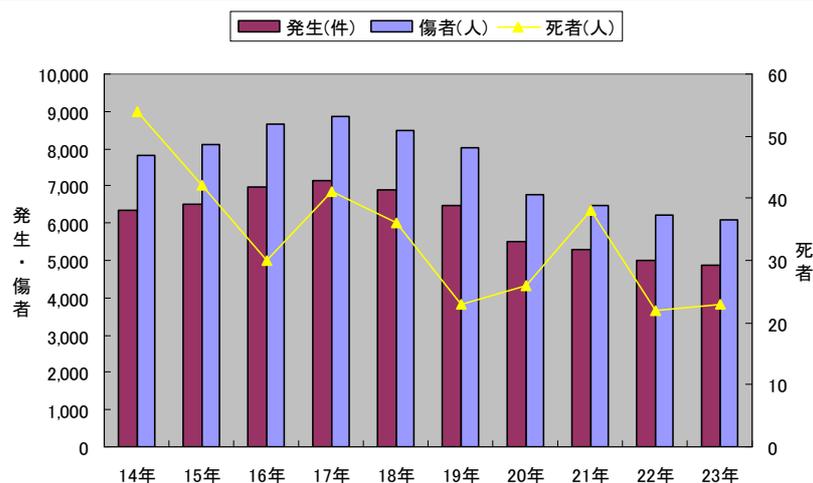
第1節 交通事故の現状と課題

1 交通事故の現状と課題

本市における過去10年間の交通事故の発生状況は、平成17年をピークに発生件数及び負傷者数は減少傾向にあります。死者数については、10年間で半減しており、また、第8次本市交通安全計画の計画年度である平成18年から平成22年においては、目標とした年間の24時間死者数30人以下を達成している年もあります。しかしながら、依然として年間6,000人以上の負傷者、20人以上の死者があるなど厳しい状況にあります。

＜交通事故の発生状況推移＞

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
発生(件)	6,345	6,525	6,978	7,134	6,894	6,477	5,508	5,288	4,990	4,864
傷者(人)	7,811	8,127	8,639	8,869	8,473	8,041	6,783	6,459	6,204	6,078
死者(人)	54	42	30	41	36	23	26	38	22	23



(本市交通事故統計より)

- ① 65歳以上の高齢者の事故が全事故発生件数の1割程度を占め、死者数は、近年全死者数の3割を超えています。全事故発生件数が減少傾向にある中、全事故発生件数に占める高齢者及び高齢運転者の割合は増加しています。

＜発生件数＞

	18年	19年	20年	21年	22年	23年	(対18年比)
全発生件数	6,894	6,477	5,508	5,288	4,990	4,864	0.71
うち高齢者	524	525	531	529	495	490	0.94
	7.6%	8.1%	9.6%	10.0%	9.9%	10.1%	1.33
うち高齢運転者	563	631	578	591	590	609	1.08
	8.2%	9.7%	10.5%	11.2%	11.8%	12.5%	1.52

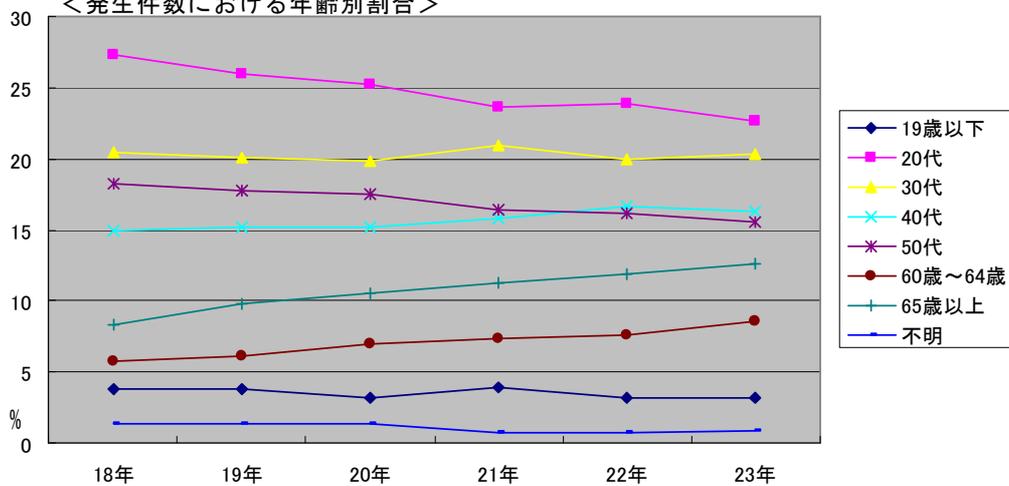
<死者数>

	18年	19年	20年	21年	22年	23年
全死者数	36	23	26	38	22	23
うち高齢者	13	7	12	13	7	6
	36.1%	30.4%	46.2%	34.2%	31.8%	26.1%

(本市交通事故統計より)

- ② 第一当事者*を年齢別で見ると、20代・30代が多くなっていますが、横ばいまたは減少傾向にあります。一方、65歳以上の高齢者は増加傾向にあり、平成20年以降は1割を超えています。

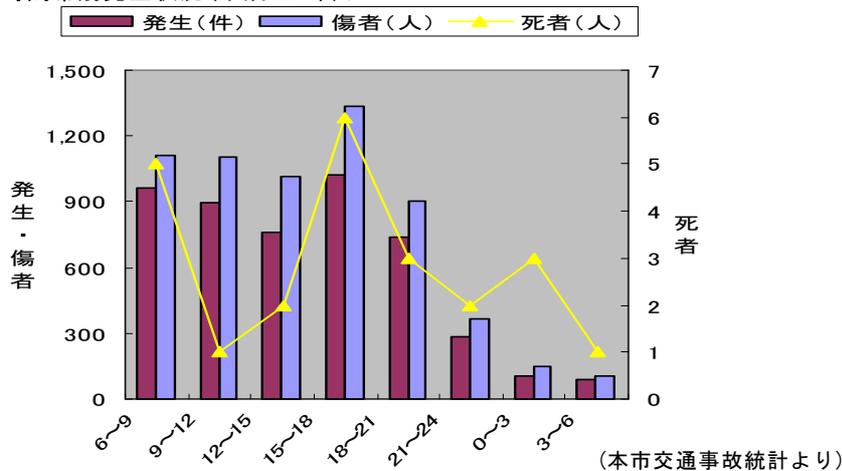
<発生件数における年齢別割合>



(本市交通事故統計より)

- ③ 時間帯別で見ると、発生件数と傷者は夕方が多く、深夜から早朝の事故は死亡事故となる割合が高くなっています。

<時間帯別発生状況(平成23年)>



(本市交通事故統計より)

*第一当事者：最初に事故に関与した車両等運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が大きい者。過失が同程度の場合は、人身傷害の軽微な者

- ④ 事故類型別では、発生件数、傷者数とも車両相互によるものが9割を占めています。

<発生件数>

	18年		19年		20年		21年		22年		23年	
	件	%	件	%	件	%	件	%	件	%	件	%
人対車両	629	9.1	654	10.1	565	10.3	519	9.8	508	10.2	495	10.2
車両相互	6,178	89.6	5,744	88.7	4,886	88.7	4,731	89.5	4,445	89.1	4,332	89.1
車両単独	87	1.3	79	1.2	57	1.0	38	0.7	37	0.7	37	0.8
踏切	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	6,894		6,477		5,508		5,288		4,990		4,864	

<傷者数>

	18年		19年		20年		21年		22年		23年	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
人対車両	642	7.6	668	8.3	571	8.4	522	8.1	516	8.3	499	8.2
車両相互	7,736	91.3	7,282	90.6	6,147	90.6	5,904	91.4	5,646	91.0	5,526	90.9
車両単独	95	1.1	91	1.1	65	1.0	33	0.5	42	0.7	53	0.9
踏切	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	8,473		8,041		6,783		6,459		6,204		6,078	

<死者数>

	18年		19年		20年		21年		22年		23年	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
人対車両	10	27.8	8	34.8	8	30.8	12	31.6	8	36.4	11	47.8
車両相互	17	47.2	9	39.1	9	34.6	16	42.1	5	22.7	11	47.8
車両単独	9	25.0	6	26.1	9	34.6	10	26.3	9	40.9	1	4.3
踏切	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	36		23		26		38		22		23	

(本市交通事故統計より)

- ⑤ 歩行者の事故については、発生件数及び傷者数の割合は1割程度で推移していますが、死者数の割合についてはやや増加傾向にあるといえます。

	18年	19年	20年	21年	22年	23年
発生(件)	642	671	571	529	515	511
全件数に占める割合	9.3%	10.4%	10.4%	10.0%	10.3%	10.5%
傷者(人)	655	683	573	531	519	517
全数に占める割合	7.7%	8.5%	8.4%	8.2%	8.4%	8.5%
死者(人)	10	8	9	13	8	11
全数に占める割合	27.8%	34.8%	34.6%	34.2%	36.4%	47.8%

(本市交通事故統計より)

- ⑥ 本市の事故発生件数は県内の5割程度を占めています。しかし、対人の自転車事故は県内の約8割を本市が占め、中でも青葉区が約半数を占めていることから、自転車対策は都市部を中心に行う必要があります。

<発生件数>

	18年	19年	20年	21年	22年	23年
宮城県	13,632	12,803	10,947	10,660	10,420	9,899
うち仙台市	6,894	6,477	5,508	5,288	4,990	4,864
	50.6%	50.6%	50.3%	49.6%	47.9%	49.1%

(本市交通事故統計より)

<対人自転車事故発生件数>

	宮城県	仙台市 以外	仙台市	青葉	宮城野	若林	太白	泉
件数	76	15	61	39	7	3	5	7
構成比%	100	19.7	80.3	51.3	9.2	3.9	6.6	9.2

※件数は平成18年～平成23年の計

(県警資料より)

- ⑦ 自転車事故においては、自転車運転者自身が違反を犯しているケースも約半数あります。交通ルールの周知徹底を図るとともに、その遵守が求められています。

<自転車事故の違反別発生状況>

区分	悪質・危険 違反	安全不確認	動静不注視	予測不適	交差点安 全進行	徐行場所	脇見運転
件数	910	1,874	1,241	309	227	127	96
構成比%	8.2	16.8	11.1	2.8	2.0	1.1	0.9
区分	歩道等通行	ハンドル等 不適	灯火違反	漫然運転	他の違反	違反なし	合計
件数	80	66	52	40	278	5,836	11,136
構成比%	0.7	0.6	0.5	0.4	2.5	52.4	100.0

※悪質・危険違反…右側通行等、一時不停止、信号無視、酒酔い運転、歩行者妨害

※件数は平成18年～平成23年における宮城県の合計

(県警資料より)

- ⑧ 対人の自転車事故は20代以下によるものが7割を超えています。この年代は通学等で利用する機会が多いものと考えられます。対人の事故では自転車が加害者となることを踏まえ、一層の交通安全教育を行う必要があります。

<対人自転車事故における自転車運転者の年齢>

	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代～	計
人員	30	25	6	5	5	3	2	76
構成比%	39.5	32.9	7.9	6.6	6.6	3.9	2.6	100.0

※人員は平成18年～平成23年における宮城県の合計

(県警資料より)

- ⑨ 飲酒運転による事故発生件数は過去10年で大きく減少していますが、死者数は横ばいです。死亡事故などの重大事故につながる飲酒運転の根絶に向け、一層努力していかなければなりません。

<飲酒運転事故の発生状況推移>

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
発生(件)	174	149	116	111	84	46	51	46	42	49
傷者(人)	265	225	169	157	105	65	67	60	54	75
死者(人)	8	8	5	4	3	0	4	3	4	1

(本市交通事故統計より)

⑩ 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。)は過去6年間発生していませんが、踏切内の交通事故は、平成18年に3件、平成19年と平成21年が0件、平成20年と平成22年に1件ずつ、平成23年に2件発生しています。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本市における車両保有台数は、平成23年度は594,859台と平成18年度の599,815台に比べ0.99倍とほぼ横ばいであり、運転免許保有者数は、平成23年は660,436人と平成18年の635,756人に比べ1.04倍と微増しています。

運転免許保有者数を年齢別で見ると、24歳以下の若年者は0.8倍と減少傾向にある一方、65歳以上の高齢者は1.33倍と増加しており、平成20年には高齢者の人数が若年者の人数を上回るなど、少子高齢化の影響がうかがえます。高齢者の運転免許保有者は今後も増加すると見込まれ、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

<免許保有者数>

	18年	19年	20年	21年	22年	23年	(対18年比)
免許保有者数	635,756	640,738	645,928	649,712	653,640	660,436	1.04
うち若年者	69,158	66,220	63,589	60,208	57,863	55,042	0.80
うち高齢者	61,096	65,687	71,165	75,668	78,210	81,542	1.33

(県警資料より)

第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することを究極の目標としつつ、国及び宮城県の目標を念頭に、本市では平成27年までに年間の24時間死者数を20人以下にすることを目指します。

(参考)

第9次交通安全計画における年間の24時間死者数

国の計画においては 3,000人以下

宮城県の計画においては 60人以下

この計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、事故そのものの減少や傷者数の減少にも一層取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

踏切道については、交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的に推進し、踏切事故及び踏切内の交通事故の発生防止を図ります。

第3章 今後推進すべき施策

近年、交通事故の発生件数及び死傷者数が減少傾向にあり、これまで実施してきた対策は一定の効果があったものと考えられます。このため、この計画における施策は、従来の交通安全対策を基本としつつ、より効果的なものへ改善を進めます。

対策の実施に当たっては、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤救急・救助活動及び被害者支援の充実を基本の柱とすることとします。

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備を考えるに当たっては、次の二つの考えに基づき、効果的・効率的な取り組みを進めることとします。

○ 施策パフォーマンスの追求

事故要因や有効な対策に関する分析を行った上で、地域の実情を踏まえ生活道路と幹線道路それぞれの交通事故対策を実施します。

○ 地域や住民の主体性の重視

自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つことが重要です。計画の策定や事業の実施に住民が積極的に参画・協力できる仕組みをつくるなど、地域や住民の主体性を重視する取り組みを推進します。

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

これまでの交通安全対策は主に車が中心でしたが、今後はより一層「人」の視点に立った対策を推進していく必要があります。歩道等の交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進等、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、安全な道路交通環境の形成を進めます。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、県公安委員会と道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の総合的な事故抑止対策を実施することとします。

道路管理者は、安心して移動できる歩行空間の整備、交差点改良やハンプ・狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、コミュニティ道路^{*}等の整備を行います。また、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

^{*}コミュニティ道路：歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

(イ) 通園通学路等の歩道整備等の推進

通園通学路等の歩道整備等を積極的に推進し、小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児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、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の方法も含め、安全・安心な歩行空間の創出を図ります。このほか、押ボタン式信号機や歩行者用灯器等の整備、横断歩道の新設など、通園通学路等の整備を進めます。

(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、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦で幅の広い歩道等の整備を進めます。このほか、歩道の段差・傾斜の改善、バリアフリー対応型信号機^{*}、歩車分離式信号、エスコートゾーン^{*}、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障害者用の駐車ます等がある駐車場等の整備とともに、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を進めます。また、駅前等の交通結節点においては、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間の確保に努めます。特に、仙台市バリアフリー基本構想において、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道を整備するとともに、平成24年4月1日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく信号機等に関する基準を定める条例」（平成24年宮城県条例第7号）に基づき、必要な信号機の整備推進を図ります。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内することとします。

また、高齢者や障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車の違法駐車や放置自転車対策を行います。

② 幹線道路における交通安全対策の推進

(ア) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

道路整備事業の実施に当たっては、次の手順を踏まえた「事故ゼロプラン」を推進します。

- 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間など、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定。
- 事故データから事故類型や事故要因等を明らかにした上で、効果の高い対策の立案・実施。
- 対策完了後はその効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評

^{*}バリアフリー対応型信号機：高齢者や視覚障害者が安全に安心して横断歩道を渡れるようにする信号機で、青信号を通常より長くしたり、音声で青信号であることを知らせたりするもの

^{*}エスコートゾーン：視覚障害者誘導用道路横断帯

価結果を新たな対策の検討に活用する。

(イ) 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として抽出・指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、信号機の新設や高度化、歩車分離式信号機の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点の改良、視距^{*}の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の安全対策を進めます。

(ウ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因を調べ、それに即した必要な対策を早急に講じ、同様の事故の再発防止を図ります。

(エ) 適切に機能分担された道路網の整備

- 高規格幹線道路^{*}から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の交通分離を図ります。
- 都市計画道路等の整備を進めることで通過交通の排除や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。
- 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路^{*}、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路等の整備を総合的に実施し、通過交通をできるだけ幹線道路に転換させるなど道路機能の分化を図ります。
- ニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境の整備を進めます。

(オ) 改築等による交通事故対策の推進

- 歩道等を設置するための既存道路の拡幅、都市計画道路等の整備と併せた道路空間の再配分、自転車道の設置等の道路の改築事業を推進し、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図ります。
- 沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進し、道路の機能と利用実態との調和を図ります。
- 商業系地区等における歩行者や自転車利用者の通行空間を確保するため、これ

^{*}視距：ドライバーが道路上で見通すことができる距離

^{*}高規格幹線道路：自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成される

^{*}区画道路：交通の機能より沿道宅地利用の機能が強い道路で、供給処理施設の収容や日照、通風等のための道路

らの交通量や通行の状況に即した、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路等の整備を進めます。

- 交通混雑が著しい市街地や鉄道駅周辺等においては、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を進め、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図ります。

(カ) 交通安全施設等の高度化

道路構造や交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備、自動車の位置や目的地までの距離を確認するためのキロポスト（地点標）の整備推進を図ります。

③ 交通安全施設等整備事業の推進

平成 20 年度から平成 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、県公安委員会と道路管理者が連携して事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により交通安全施設等の整備を進め、道路交通環境の改善を図ります。なお、平成 25 年度以降も交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等の整備を推進します。

(ア) 歩行者対策及び生活道路対策の推進

「あんしん歩行エリア^{*}」における交通事故対策を進めるとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通園通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、生活道路対策（ゾーン 30）を推進し、ゾーン内の最高速度 30km/h の区域規制や路側帯の拡幅、車道中央線の抹消などを行い、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

さらに、安全上課題のある踏切の対策等により、歩行者の安全な通行空間の確保を図ります。

(イ) 自転車通行環境の確立

都心部においては、道路ネットワークの連続性を考慮した自転車の走行空間を整備し、都心部以外においても、自転車と歩行者の分離を進め、良好な自転車通行環境の確立を図ります。

(ウ) 幹線道路対策の推進

事故発生割合の大きい区間においては、事故データの分析や事故原因の検証に基づき、信号機の高度化や交差点改良等の対策を重点的に実施します。

^{*}あんしん歩行エリア：歩行者及び自転車利用者が安全に通行できるよう緊急に対策を講じる必要があると認められる地区で、公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な事故対策を実施する地区

(エ) 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化等を推進するほか、駐車対策を実施し交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止対策に努めます。

(オ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通環境の整備に当たっては、地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の点検を行うとともに、道路利用者等の意見を取り入れることとします。また、住民の理解と協力を得るため、事業の進ちょく状況や効果等について積極的に公表することとします。

(カ) 交通危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合、道路管理者等と現場点検（一次点検）を行い、再発防止のために必要な改善を図ります。また、同様の交通事故を防ぐため、市内全域において道路環境の交通危険箇所を発見（二次点検）し、必要な措置を構ずる二次点検プロセスを推進します。

④ 交差点の安全対策の推進

事故発生割合が高い交差点及び交差点付近においては、交通事故防止のために信号機の高度化や交差点のコンパクト化を、交通渋滞の解消を図るために右折レーン設置等の交差点の改良を推進します。

また、運転時の進路の譲り合いや右左折時の確実な合図等、より一層交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図っていきます。

⑤ 自転車利用環境の総合的整備

近年、地球環境問題や健康志向を背景に自転車が注目されていましたが、東日本大震災を契機に自転車利用者が急増しました。それに伴い、事故の多発が懸念され、自転車の安全利用に対する関心は自転車利用者のみならず、広く市民の間でさらに高まっています。

本市においては、「杜の都のまちなか自転車プラン（仙台市都心部自転車利用環境基本計画）」に基づき、自転車を都市内移動の重要な交通手段として位置づけ、他の交通手段とのバランスを考慮しながら「いつでも・誰でも・安全に・快適に・楽しく」乗ることができる、自転車の利用環境づくりを推進します。

(ア) 安全で快適な自転車環境の整備

自転車交通量が多いなど、特に対策が必要な道路においては、自転車道や自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等、自転車走行空間ネットワークの整備を進めるなど、歩行者・自転車・自動車を交通量に応じて適切に分離し、安全で快適な自転車利用環境を創出します。

また、自転車等を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進します。

(イ) 放置自転車等対策の推進

軌道系の駅周辺等における放置自転車等については、市、道路管理者、県警察、事業者等が相互に協力し、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、自転車等の違法駐車に対する指導の徹底や広報啓発活動等、違法駐車を防止する取り組みを推進します。

自転車等の駐輪需要の多い地域及び今後需要が多くなることが予想される地域を中心に、自転車駐輪場等の整備を推進します。また、自転車駐輪場等を整備する民間事業者への支援等、更なる駐輪対策を図ります。

⑥ 公共交通を中心とした交通体系の構築

「せんだい都市交通プラン」（平成 22 年 11 月策定）に基づき、以下の施策を推進します。

(ア) 鉄道を中心とした交通体系の構築

定時性・速達性に優れ、都市交通の基軸となる鉄道の利用圏を広げるため、地下鉄東西線（平成 27 年度開業予定）の整備やバス路線の再編などにより、鉄道にバスが結節する公共交通体系を構築します。

また、鉄道が利用しにくい一部地域においては、定時性・速達性に優れたバスを運行するなど公共交通サービスの確保を図るとともに、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

(イ) 公共交通サービスの向上

乗換えをスムーズにするため、鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定や、バスや地下鉄において乗車時及び降車時に機器にかざすだけで乗り降りができる IC 乗車券の導入を進めるほか、駅舎へのエレベーターの設置やノンステップバス（低床バス）の導入などによりバリアフリー化を推進し、公共交通をより利用しやすいものとするよう努めます。

(ウ) 公共交通の利用促進

過度な自動車利用からの転換を図るため、バスレーンの導入や公共交通利用促進イベントの開催に努めます。

また、“せんだいスマート”をキャッチフレーズに、転入者や学生に対するモビリティマネジメント^{*}、小学生を対象とした交通環境学習、パークアンドライドなどの

^{*}モビリティ・マネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みのこと。

ソフト施策を市民、交通事業者、企業、学校などと協働で推進します。

⑦ 災害に備えた道路交通環境の整備

(ア) 災害に備えた道路の整備

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。また、災害時の応急活動を迅速かつ安全に実施できるよう、緊急輸送道路における橋梁の耐震対策や、道路斜面等の防災対策を行います。

津波に対しては、幹線道路等のかさ上げにより被害を軽減する対策を講じるとともに、道路利用者への早期の情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を進めます。なお、地震・津波等の災害発生時には、盛土構造道路等を一時的な避難場所として活用することとします。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための資機材等を整備します。

なお、東日本大震災で被災した交通安全施設を迅速に復旧するとともに、緊急地震速報等による情報の表示や津波浸水想定区域表示板の設置について検討します。

(ウ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時には、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析するとともに、復旧に関する情報や緊急交通路、緊急輸送道路の確保等の道路交通情報の迅速な提供に努めます。

⑧ 総合的な駐車対策の推進

(ア) 駐車場等の整備

「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（駐車場附置義務条例）」に基づき民間駐車場の整備を促進します。また、都市機能の維持・拡大を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域においては、公共駐車場の整備を積極的に推進します。

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促進に向けた駐車場等の環境整備を推進します。

(イ) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等について、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と連携し住民の理解と協力を得ながら、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

また、交通安全指導員が行う違法駐車等防止重点地域における助言啓発活動や、客

待ちタクシー等、人が乗車したまま長時間停車している車両に対する指導助言等、違法駐車防止の取り組みを推進します。

(ウ) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

地域の意見や要望を踏まえた駐車規制の点検や改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取り組みの促進、路外駐車場や路上荷捌きスペースの整備、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等を行い、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

⑨ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

○ 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置や工事等のための道路の使用及び占用の許可については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正に行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の適正な維持管理について指導を行います。

○ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態を把握し指導取締りを行います。特に、市街地については重点的にその是正を実施することとします。

不法占用物件等を一扫するためには道路利用者の自覚によるところが大きいいため、啓発活動を積極的に行い道路の愛護思想の普及を図ります。

○ 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法の調整を行います。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故を防ぐとともに、良好な生活環境づくりを進めるため、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。また、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設等の開放促進を図ります。

(ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損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や、道路の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行います。

(エ) 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施等、積雪・凍結路面对策を行います。また、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

⑩ 被災地の交通安全対策

東日本大震災からの復興事業の本格化に伴い、交通量の増加等が予想されるため、関係団体等と緊密に連携し、交通の安全と円滑な交通を確保します。

また、がれき処理に伴う震災廃棄物仮置場周辺道路の交通事故を防止するため、関係機関・団体と連携して対策を行います。

⑪ 踏切道における安全対策

踏切事故は、ひと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します。立体交差化や構造の改良等の対策は事故の防止のみならず、渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与するため、それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

(ア) 踏切道の構造改良の促進

立体交差化までに時間がかかり、かつ、交通渋滞を引き起こしている踏切等については、効果の早期発現を図るため、構造の改良を促進します。

遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道がある地区等や、主要な道路との交差にかかわるものなどについては、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等による、踏切道の除却を検討します。

踏切道については、構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進することとします。

(イ) 踏切保安設備の整備促進

踏切遮断機の整備された踏切道は、整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機等の踏切保安設備の整備促進を図ります。

(ウ) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化や構造の改良等に併せ、近接踏切道のうち、その利用状況や回路の状況等を勘案し、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるもの等については統廃合を促進します。

(エ) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

必要に応じて踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、踏切注意情報の表示等を進めるほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、幅員差が新たに生じないように努めます。

第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を高め、交通マナーを身に付けるためには、生涯にわたる学習を促し、市民一人ひとりが自らの課題として捉えるようにすることが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、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います。高齢化社会が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては高齢者の特性を知り、その上で保護し配慮する意識を高めるための啓発指導を実施します。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科や総合的な学習の時間をはじめ、教育活動全体を通じ計画的かつ組織的な指導に努めます。障害のある児童生徒等に対しては、障害の特性を踏まえた指導を行うよう配慮します。また、自転車を使用することが多い児童・生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。また、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭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ぐるみの自主的な活動を促します。交通安全教育・普及啓発活動に当たる者の指導力の向上を図るとともに、その効果について検証・評価を行い効果的な実施に努めます。

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

幼児については、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の習得、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の習得を目標とします。

幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、日常のあらゆる場面をとらえ計画的かつ継続的に交通安全教育を行うこととします。紙芝居や視聴覚教材等の利用や親子での実習等、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を進めます。

児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全指導を推進するとともに、子育て支援クラブ等の組織化を促し、その活動の強化を図ります。

市及び関係機関・団体は、幅広い教材・教具・情報の提供等の支援を行うこととし、併せて、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、保護者に対する講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる通園時の安全な行動の指導や、保護者を対象とした講習会等の開催を促進します。

(イ) 児童に対する交通安全教育の推進

児童については、歩行者及び自転車の利用者として必要な安全行動と知識の習得と、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。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車等の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実施します。また、安全な通学のための教育教材等の作成・配布、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を行います。

関係機関・団体等は、小学校での交通安全教育を支援するとともに、児童に対する補完的な交通安全教育を推進します。また、保護者が日常生活で模範的な行動をとり、児童に基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした講習会等を開催します。さらに、交通ボランティアによる通学路における安全な行動の指導や保護者を対象とした講習会等の開催を促進します。

(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、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の安全利用に関する必要な技能と知識の習得と併せ、思いやりをもち、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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、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、応急手当等について重点的に実施します。また、安全な通学のための教育教材等の作成・配布、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を行います。

関係機関・団体は、中学校での交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣や情報提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(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、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に通行するために必要な技能と知識の習得と併せ、交通社会の一員としてルールを遵守し他の生命を尊重するなど、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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について理解を深めるとともに、多くが将来普通免許等を取得すると予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行うこととします。特に、二輪車・自動車に関する指導については関係機

関やP T A等と連携しながら、安全運転の意識の高揚や、実践的な交通安全教育の充実を図ります。また、安全な通学のための教育教材等を作成・配布、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を行います。

関係機関・団体は交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣や情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を行います。また、小中学校との交流等を通じ、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促すようにします。

(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、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ます。

運転免許取得時の教育は自動車教習所における教習が中心となり、免許取得後の運転者教育は、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が行う運転者教育、及び事業所が安全運転管理の一環として行う交通安全教育を中心として行います。

自動車を使用する事業所においては、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習や指導者向けの研修会等へ積極的に参加させるなど、自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、社会人を対象とした講座等における交通安全教育を実施するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生等に対しては、自転車や二輪車・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充実に努めます。

(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、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るとともに、道路や交通の状況に応じて安全に通行するために必要な実践的技能と交通ルール等の知識の習得を目標とします。

交通安全教育を行うに当たっては、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携し、社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用するとともに、家庭訪問による個別指導や高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努めます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努めます。

高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、参加・体験・実践型の高齢運転者認定教育（運転免許取得者4号課程）の活用や、安全運転の指導を行う講習会等の開催など、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

さらに、地域及び家庭において適切に助言等ができるよう、交通安全母の会活動等

を通じ、高齢者から子どもまでが一緒に活動できるような世代間交流の促進に努めます。

(キ) 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、地域での福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進します。

自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通ルールの知識の普及を目的として交通安全教育を推進します。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促します。

② 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得するとともに、その必要性を理解できるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用することとします。

交通安全教育を行う機関・団体は、情報を共有し他の関係機関・団体の求めに応じて必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育方法や教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めることとします。

③ 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

広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するための市民運動として、仙台市交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に行います。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定するほか、必要に応じて地域の重点を定めます。

交通安全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、事故実態及び住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた住民本位の運動となるよう努めます。さらに、民間団体及び交通ボランティア等の参加を促し、参加・体験・実践型の交通安全活動を促進します。運動の事後には、効果を検証・評価し、一層効果的な運動となるよう配慮します。

(イ) 飲酒運転根絶の推進

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、最大限の注意を払って安全運転を実践しなければなりません。また、車を運転しない者も、家族や友人を加害者にしないよう、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ります。

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、飲酒運転の車によって奪われる交通死傷事故が発生しました。大きな衝撃と深い悲しみをもたらしたこの事故を機に、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、飲酒運転が後を絶たない状況にあります。さらに、東日本大震災以降は飲酒運転が多発している傾向が見られます。

こうした事態を踏まえ、飲酒運転根絶重点地区等を中心に、飲酒運転の危険性や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強力に推進します。また、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動*の普及啓発に努めるほか、問題飲酒者による飲酒運転防止のため、保健福祉・医療関係機関、断酒会等アルコール依存症支援団体等と連携した対策を進め、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ます。

具体的には「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）に基づく以下の活動等を推進します。

- 飲酒運転根絶に関する知識の普及・意識の高揚
ポスターやチラシ、ホームページ、広報誌等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して知識の普及、意識の高揚を図ります。
- 飲酒運転根絶重点区域における広報啓発活動等
飲酒運転根絶活動推進委員等による飲酒運転の根絶への関心と理解を深める活動を推進します。
- 「飲酒運転根絶運動の日」等における活動
毎月22日の「飲酒運転根絶運動の日」や5月22日の「飲酒運転根絶の日」に、飲酒運転根絶大会、飲酒運転根絶キャンペーン等の取り組みを推進します。

(ウ) 暴走族対策の推進

暴走族による不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するため、暴走族対策を強力に推進します。関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを進めます。

- 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

*ハンドルキーパー運動：複数人で自動車で飲食店に来て飲酒する場合、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決めて、その人が仲間を車で送ることで飲酒運転を防止する運動

広報活動を積極的に行い暴走族追放の気運を高めます。また、暴走族相談員や関係団体と連携し、家庭や学校、職場、地域等において、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援や指導を行います。

○ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族や暴走行為を期待し煽る群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集まらせないような施設の環境づくりに努めます。併せて、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

○ 車両の不正改造の防止

車両の不正改造を防止し、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

(エ) 自転車利用者に対するルールの周知徹底等

規範意識の醸成を図る広報啓発活動を推進し、自転車の通行ルールの周知を図ります。その際、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の十分な自覚と責任が求められることも、併せて周知する必要があります。

○ 自転車利用者に対するルールの周知徹底

罰則や事故発生リスクなど具体的な事事例等も示しながら、「自転車は車両である」こと、「自転車安全利用五則^{*}」の周知徹底を図ります。また、自転車販売店等の自転車関係事業者と連携し、自転車の販売や修理等の機会を捉えてルールの周知を図ります。

○ 自転車安全教育の推進

体系的な交通安全教育を実施するとともに、対人の自転車事故は20代以下が7割を超えることから、教育機関と連携した交通安全教育の推進を図ります。

○ 反射材用品の活用促進

薄暮の時間帯から夜間にかけては重大事故が多発する傾向にあることから、自転車の灯火を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取り付けを促進します。

○ 自転車同乗車等対策の推進

自転車に同乗する幼児の安全確保のため、幼児の同乗が運転操作に与える影響等に関する交通安全教育の実施に努めるほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。

○ 自転車用ヘルメットの着用促進

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、さまざまな機会を通じて保護者の理解促進に努め、幼児・児童の自転車用ヘルメット着用の徹底を図ります。

^{*}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、車道よりを徐行 ④交通ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用

(オ) すべ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・団体等との協力の下、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、各種機会・媒体を通じて啓発活動等を展開し、すべての座席における正しい着用の徹底を図ります。

(カ) 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努めます。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化することとします。

(キ) 反射材用品の普及促進

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自発光式ライト等について、積極的な広報啓発を行い普及に努めます。特に高齢者に対しては、その普及促進を図ります。

(ク) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の各種広報媒体を活用し、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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を行うこととします。

- 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民一体となった集中的なキャンペーン等を行います。
- 家庭向け広報媒体の積極的な活用や、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。
- 交通安全に関する資料や情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、気運の盛り上げを図ります。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故を防止するため、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。
- 最高速度違反や飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。また、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。
- 交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図れるよう、事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。
- 自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整

備の方法に関する情報、交通事故の概況等の情報を、自動車ユーザーや自動車運送事業者等に適時適切に届け、交通安全に関する意識を高めます。

- 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催します。
- 聴覚障害者が運転できる車両種類の拡大、聴覚障害者標識を貼付した車両に対する保護措置等について、周知を図るための広報啓発に努めます。

④ 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、諸行事に対する援助や必要な資料の提供等を行い、その主体的な活動を促進します。地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全市民総ぐるみ運動等の機会を利用して働き掛け、市民挙げての活動の展開を図ります。

交通ボランティア等に対しては、資質向上につながる援助等を行い、その主体的な活動や相互間の連絡協力体制の整備を促進します。特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進に努めます。

⑤ 市民の参加・協働の推進

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に応じた身近な活動を推進し、住民の参加・協働を進めます。

このような観点から、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検等、住民が積極的に参加できるような仕組みづくりのほか、地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進します。

⑥ 踏切道についての安全教育

安全な踏切道の通行や、踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置についての広報を強化して周知徹底を図るとともに、学校等における踏切の通過方法等の教育を推進します。

第3節 安全運転の確保

① 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけ実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育が重要です。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参加・体験・実践型の教育等の充実を図る必要があります。

単なる知識や技能を教えることにとどまらず、個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等の活用など事故の悲惨さについて理解を深

める教育，自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等，教育内容の充実に努めます。

(ア) 高齢運転者対策の充実

高齢者講習の効果的な実施，高齢運転者認定教育の活用の推進，高齢者マークの使用促進を図るとともに，平成24年4月1日から実施された運転免許証自主返納者に対する新運転経歴証明書制度の広報啓発に努めます。

(イ) 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

関係機関・団体と連携し，各種講習や交通安全運動等さまざまな機会を通じて，着用効果の啓発を積極的に行い，正しい着用の徹底を図ります。

② 交通労働災害の防止等

「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図り，事業場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等を促進します。

③ 道路交通に関連する情報の充実

(ア) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物輸送時の事故による大規模災害を防止し，災害が発生した場合の被害の軽減につながる情報の提供を図ります。

(イ) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し，気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，突風，地震，津波等に関する情報の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。また，道路の降雪状況や路面状況等を道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

④ データの集積

交通事故の要因が複雑化，多様化してきている中，有効かつ適切な交通安全対策を行うためには，交通事故の要素である人・道路・車両それぞれの分野において研究開発を進めることが求められます。

交通事故の実態を的確に把握し，効果的な交通安全施策を検討・立案するため，交通事故データの蓄積と積極的な活用により事故分析を推進します。

また，保有する交通事故調査・分析に関する情報を積極的に提供し，交通安全に対する市民の意識高揚を図ります。

第4節 車両の安全性の確保

自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されています。これらの不具合により事故等の可能性が大きくなることから、自動車を適切に保守管理する必要があります。

自動車は、運転者自身のみならず第三者の生命・身体にも影響を与える危険性を内包していることを十分認識し、車両の安全性の確保を図ります。

① 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車ユーザーの意識を高揚し、点検整備を確実に実施するため「自動車点検整備推進運動」等により、自動車の保守管理の徹底を促進します。

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ため、関係機関の支援と協力の下「不正改造車を排除する運動」を展開するなど、広報活動を推進し市民の意識向上を図ります。

② 自転車の安全性の確保

自転車の安全性を確保するため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車については型式認定されたものを購入・使用することとします。また、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気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済のためのT Sマーク等の普及に努めます。

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。

第5節 救急・救助活動及び被害者支援の充実

① 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、交通事故に迅速に対応して被害を最小限にとどめるよう、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、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急現場又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ります。また、事故現場からの緊急通報体制の整備や、応急手当の市民への普及等を推進します。

(ア) 救急・救助体制の整備

○ 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助件数はほぼ横ばいであるうえ、複雑多様化する事故に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動が円滑に実施できるよう

努めます。

○ 集団災害時の救急・救助体制の整備

大規模交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び救急活動支援医療チーム等の活用等、集団災害時の救急・救助体制の整備を進めます。

○ 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、普及啓発活動を推進します。消防機関、医療機関等の関係機関においては、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を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、教員の指導力向上に努めます。

○ 救急救命士の養成・配置等の推進、ドクターカーの活用推進

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、消防機関においては救急救命士の計画的な養成を図り、気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習を推進します。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。

○ 救急・救助用資機材の整備の推進

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高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

○ 消防ヘリコプターによる救急業務の推進

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。

○ 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応できるよう、救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実に努めます。

○ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道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協力し適切な人命救護を行います。

*AED : Automated External Defibrillator

(イ) 救急医療体制の充実

行政機関及び医療機関が連携して救急医療体制の充実を図るとともに、初期・二次・三次の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努めます。

(ウ) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ迅速かつ円滑に収容するため、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・協力関係を確保するとともに、救急医療機関内の受け入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、救急活動支援医療チーム等の活用を推進します。

② 被害者支援の充実

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。犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を推進します。

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、交通事故に関する知識や情報が乏しいことが少なくないため、交通事故に関する相談を受けられる機会の充実に努めます。

(ア) 交通事故相談活動の推進

- 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の関係機関、団体等との連絡協調を図り、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。
- 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するよう努めます。

(イ) 仙台市市民交通傷害保険への加入促進

交通事故による被害者救済を図るため、保険について周知に努め、加入を促進します。