

第 1 0 次

岩 沼 市 交 通 安 全 計 画

(令和3年度 ~ 令和7年度)

交通事故のない社会を目指して

岩沼市交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ばごろまで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、岩沼市では、9次にわたる交通安全基本計画を作成し、国、県、市及び関係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、令和元年中の人身事故発生件数は114件まで減少し、現行の交通事故統計となって以降最少となりました。

これは、国、県、市及び関係団体等のみならず市民総ぐるみの長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、いまだに新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から目を背けてはなりません。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市及び関係団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

国の関係地方機関、県、市及び関係団体等は、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の交通実態に即して、交通の安全に関する施策の方針を定め、これを効果的に実施するものとします。

目次

計画の基本理念	1
第1部 岩沼市の情勢	5
第1章 岩沼市の交通情勢	5
第2章 岩沼市内で発生している交通事故の情勢	6
第3章 岩沼市民が第一当事者となっている交通事故の情勢	11
第2部 第10次岩沼市交通安全計画	14
第1章 道路交通の安全	14
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	15
第2節 道路交通の安全についての目標	16
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	16
1. 道路交通事故の現状	16
2. 道路交通事故の見通し	16
II 交通安全計画における目標	17
第3節 道路交通の安全についての対策	18
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	18
視点1. 高齢者及び子供の安全確保	18
視点2. 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	18
視点3. 生活道路における安全確保	19
視点4. 先端技術の活用推進	19
視点5. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	20
視点6. 地域が一体となった交通安全対策の推進	20
II 講じようとする施策の方針	20
施策の方針1. 道路交通環境の整備	20
(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	20
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	21
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	23
(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	24
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	24
(6) 無電柱化の推進	24
(7) 効果的な交通規制の推進	24
(8) 自転車利用環境の総合的整備	25
(9) ITSの活用	25
(10) 交通需要マネジメント(TDM)の推進	26
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	26
(12) 総合的な駐車対策の推進	27

(1 3) 道路交通情報の充実	27
(1 4) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	28
施策の方針 2. 交通安全思想の普及徹底	29
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
(2) 効果的な交通安全教育の推進	30
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	32
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	33
施策の方針 3. 安全運転の確保	33
施策の方針 4. 道路交通秩序の維持	33
施策の方針 5. 救助・救急活動の充実	34
(1) 救助・救急体制の整備	34
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	35
施策の方針 6. 被害者支援の充実と推進	35
第 2 章 鉄道交通の安全	36
第 1 節 鉄道交通事故のない社会を目指して	37
I 鉄道交通の状況等	37
1. 鉄道事故の状況	37
2. 運転事故の全国の特徴	37
II 交通安全計画における目標	38
第 2 節 鉄道交通の安全についての対策	38
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	38
II 講じようとする施策の方針	39
第 3 章 踏切道における交通の安全	40
第 1 節 踏切事故のない社会を目指して	41
I 鉄道事故の状況等	41
1. 踏切事故の全国の状況	41
2. 踏切事故の全国の特徴	41
II 交通安全計画における目標	41
第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策	42
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	42
II 講じようとする施策の方針	42

計 画 の 基 本 理 念

人優先の交通安全思想の下、これまで9次にわたる交通安全計画により取組を進めてきた結果、岩沼市における令和元年中の人身事故発生は114件まで減少し、現行の交通事故統計となって以降最少となるなどの成果を上げてきたところです。

一方、依然として、新たに交通事故被害者等となる方がおり、近年では、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今一層求められています。

以上を踏まえ、この第10次岩沼市交通安全計画では、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことにより、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指します。

【交通事故のない社会を目指して】

岩沼市は、長期の人口減少過程に入っていますが、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、全市民の願いである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を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中において、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。

道路交通事故による死傷者数は着実に減少してきてはいるものの、いまだに年間100人以上に上ります。

また、鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にありますが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。

交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。

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ます。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。

また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、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」を構築することを目指します。

1. 交通社会を構成する三要素

この計画においては、このような観点から、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、「交通社会を構成する人間」、「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、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力で推進します。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、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ようになる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ます。

さらに、市民自らの意識改革のためには、身近な地域や団体において、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、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、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとします。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとします。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

2. これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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ます。

これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、この計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

3. 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要があります。

(2) 救助・救急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、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。

また、交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとします。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

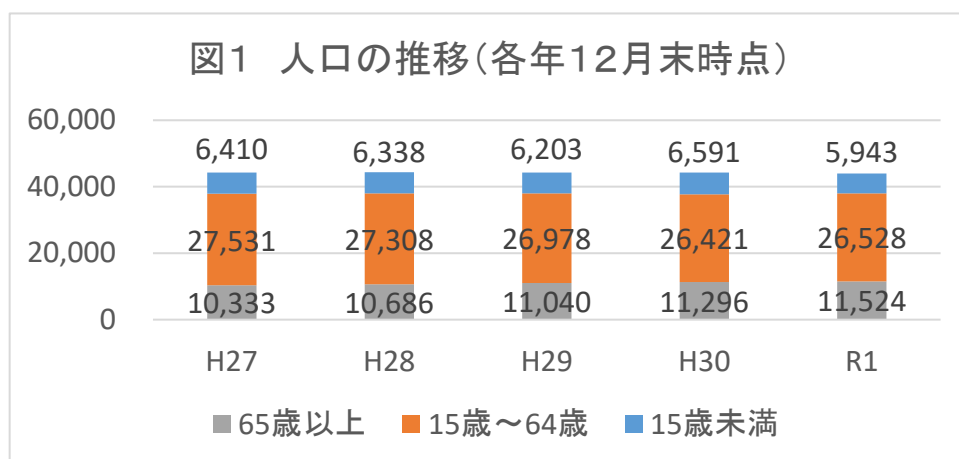
交通事故防止のためには、国、県、市及び関係団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県、市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第1部 岩沼市の情勢

第1章 岩沼市の交通情勢（H27年～R1年）

1. 人口の推移（図1）

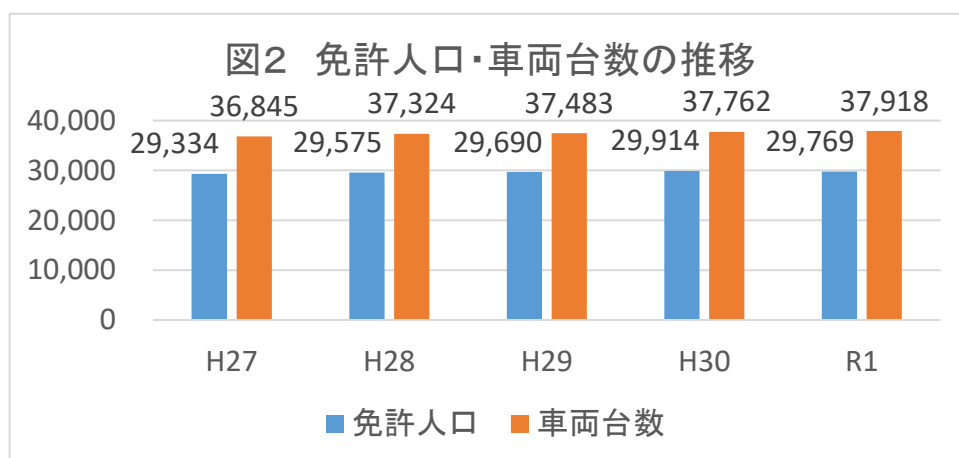
期間中の岩沼市の人口は279人（0.6%）の減少となっており、その内訳を見ると、「15歳未満」が467人（7.3%）の減少、「15歳から64歳以下」が1,003人（3.6%）の減少となっています。一方、「65歳以上」は1,191人（11.5%）の増加となっており、少子高齢化が進展しています。



<情報元：岩沼市作成「いわぬまミニ統計」H28年～R2年版>

2. 免許人口・車両台数の推移（図2）

岩沼市の免許人口は435人（1.5%）の増加となっており、免許保有率は66.3%→67.7%に上昇しています。また、岩沼市の登録車両台数は1,073台（2.9%）の増加、居住者1人あたりの車両台数は0.83台→0.86台に上昇しており、個人の交通手段として自動車を所有する傾向が進展しています。



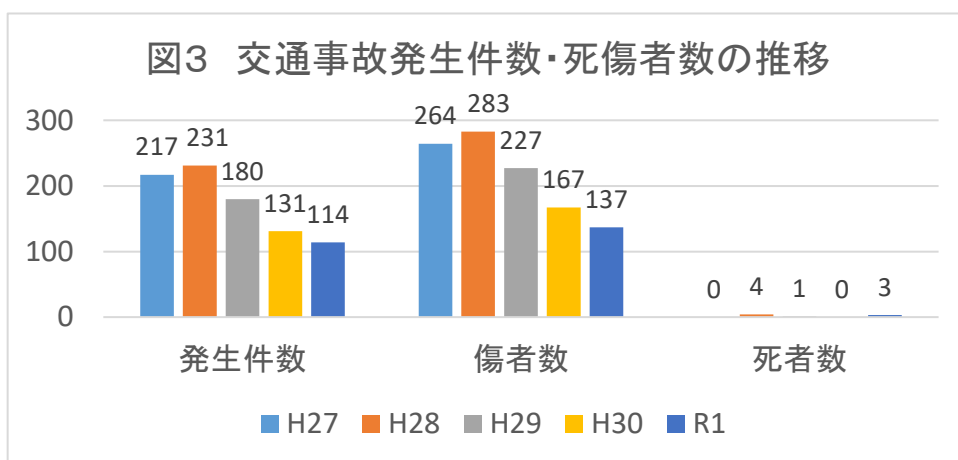
<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

第2章 岩沼市内で発生している交通事故の情勢（H27年～R1年）

1. 交通事故発生件数と死傷者数の推移（図3）

交通事故発生件数は103件（47.5%）の減少、負傷者数は127人（48.1%）の減少となっており、その要因としては、①「法の厳罰化」や「取締り強化」による「悪質・危険な運転」の減少 ②歩行者の違反（飛び出し、横断歩道外横断、信号無視）の減少 ③安全運転支援システム（自動ブレーキ等）搭載車の増加 等が考えられます。

一方、死者事故は、散発的に8件（8人）発生し、このうち6件（6人）が65歳以上の高齢者となっており、その要因としては、①高齢化の進展により人数自体が増えている ②加齢に伴う「脳機能」や「身体機能」が低下していることへの自覚不足 等が考えられます。



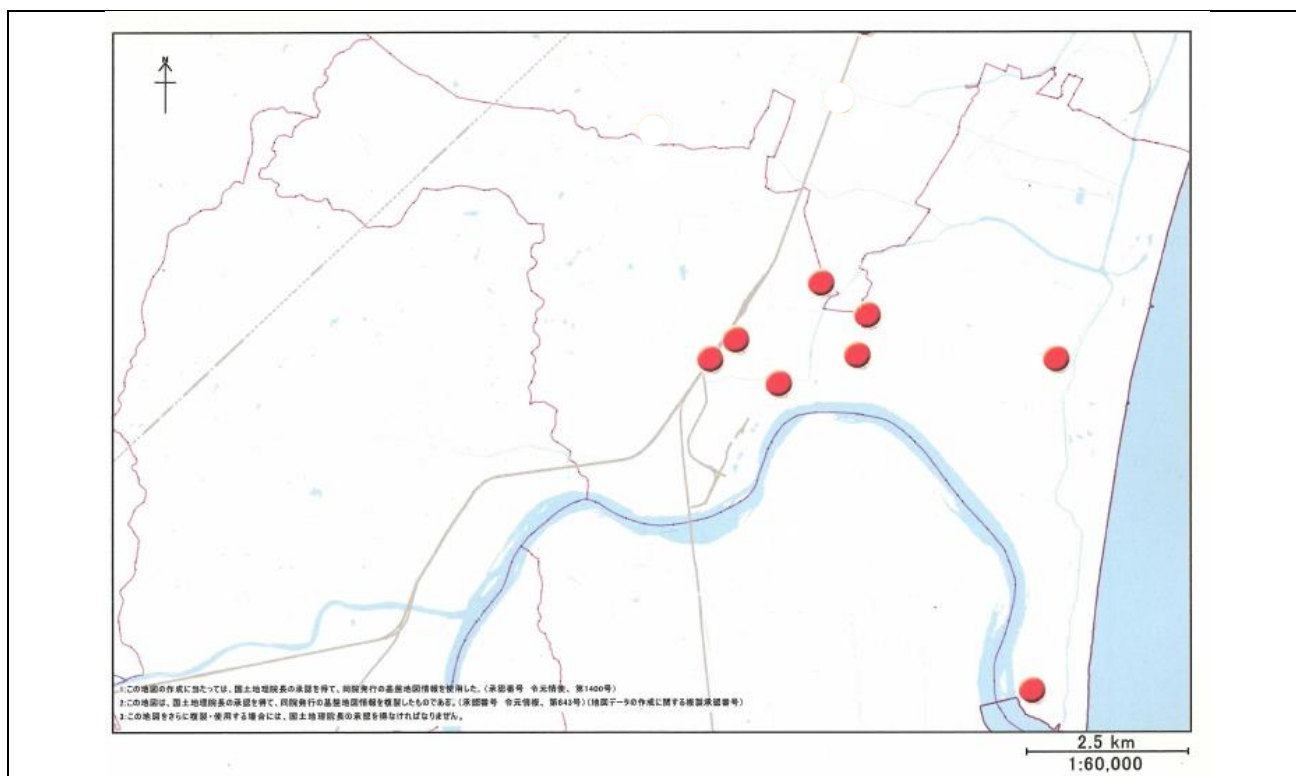
<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

岩沼市内で発生した死亡事故一覧

整理番号	発生年月日時	発生場所	事故形態	被害者年齢層	性別	備考
1	H28.02.19 08時台	二木一丁目地内	人×列車	70代	女性	
2	H28.03.26 19時台	桑原四丁目地内	人×車両	80代	女性	
3	H28.06.21 17時台	押分字孫助原地内	車両相互	30代	男性	
4	H28.09.15 11時台	押分字間畑地内	車両相互	20代	男性	
5	H29.02.27 11時台	寺島字南瀬崎地内	車両相互	60代	男性	65歳以上
6	H31.01.06 20時台	桜五丁目地内	人×車両	80代	男性	
7	H31.02.08 03時台	二木一丁目地内	人×車両	60代	男性	65歳以上
8	H31.02.22 15時台	押分字新大同地内	車両相互	70代	男性	

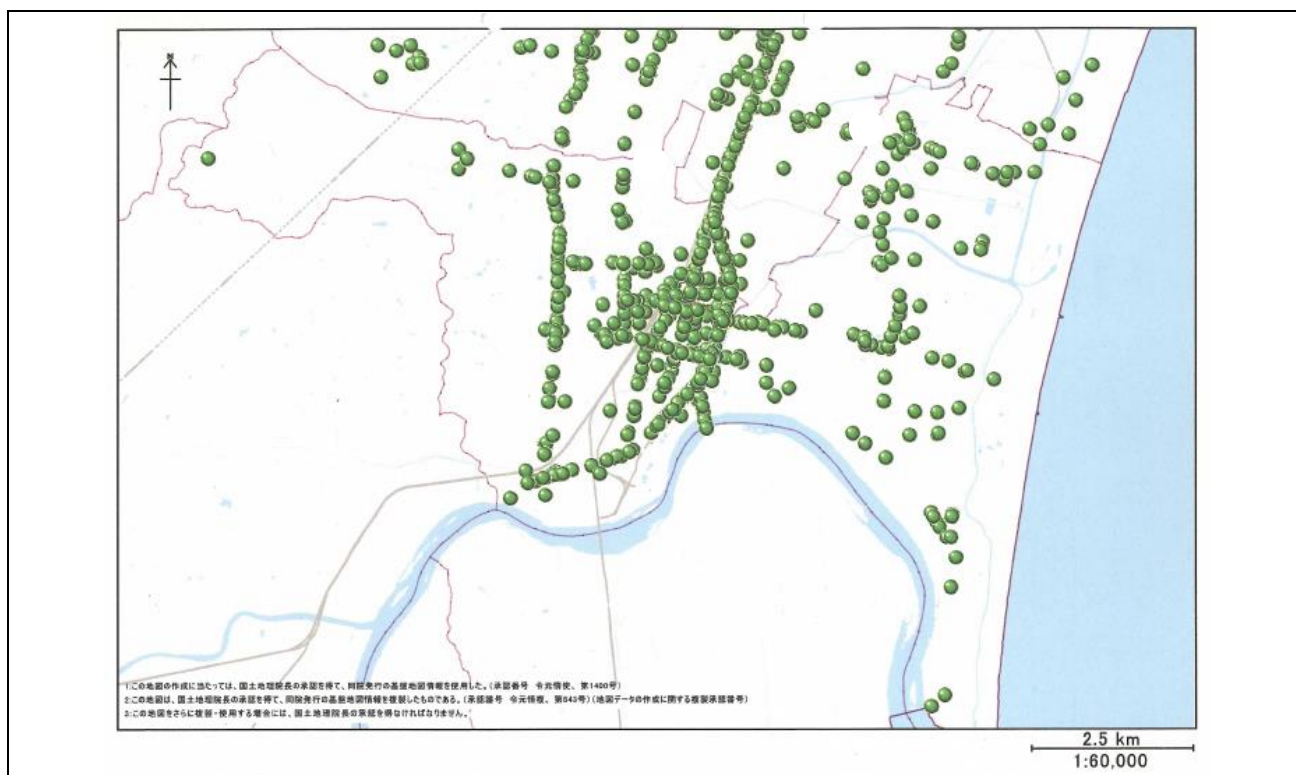
<情報元：宮城県警岩沼警察署交通課>

岩沼市内で発生した死亡事故発生分布図



<情報元：宮城県警岩沼警察署交通課>

岩沼市内等で発生した人身事故発生分布図

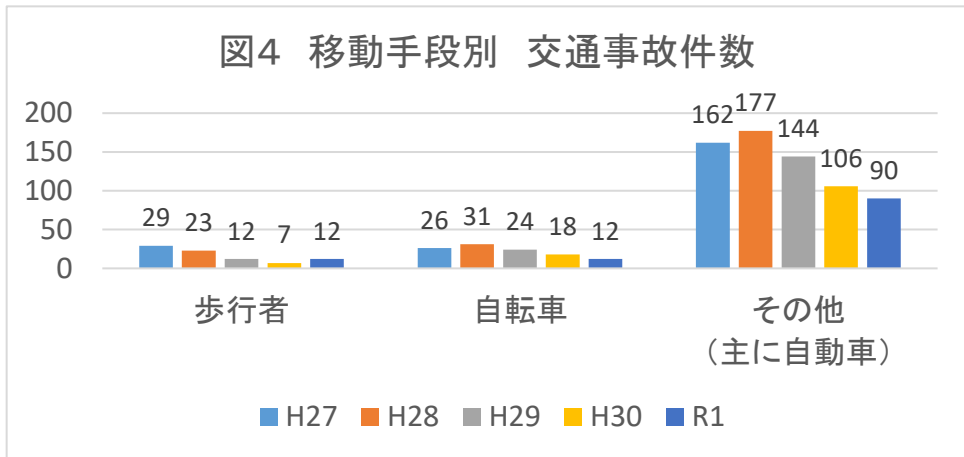


<情報元：宮城県警岩沼警察署交通課 ※名取市域分も含む>

2. 交通事故の詳細

(1) 移動手段 (図4)

歩行者が17件(58.6%)の減少、自転車が14件(53.8%)の減少、その他(主に自動車)が72件(44.4%)の減少となっており、大きく改善しています。

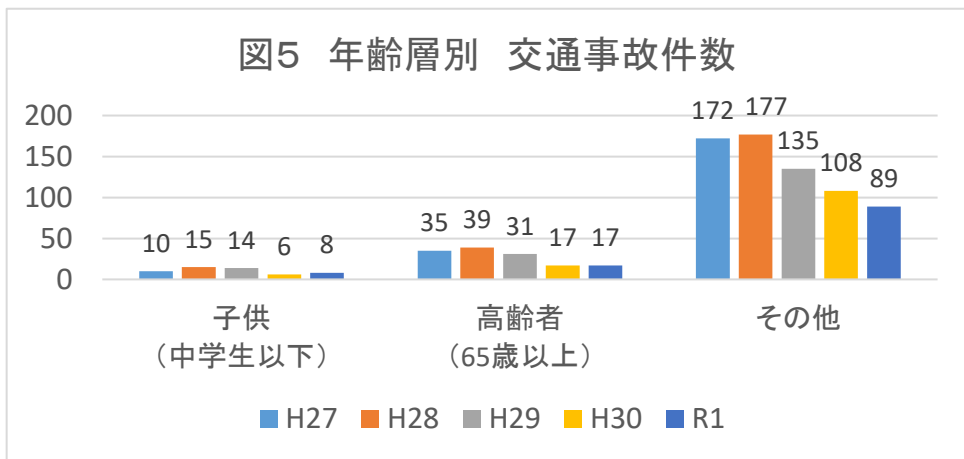


<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(2) 年齢層別 (図5)

高齢者(65歳以上)が18人(51.4%)の減少、その他(15~64歳)が83人(48.3%)の減少となっており、大きく改善しています。

一方、子供(中学生以下)は2人(20.0%)の減少にとどまっており、その要因としては、①お友達とおしゃべりしながらの歩行等による注意力低下 ②突然進路を変えたり走り出したりするケースがある ③交通安全に関する「知識」「経験」が不足している年齢層である 等が考えられます。

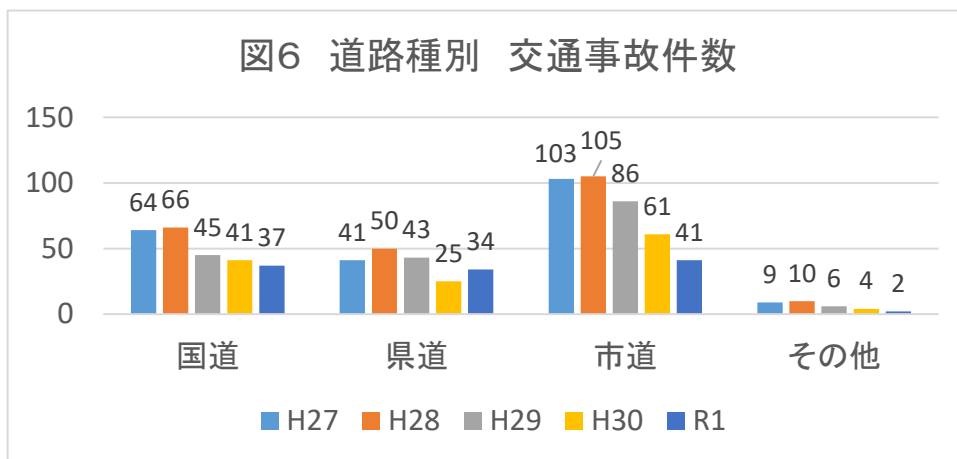


<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

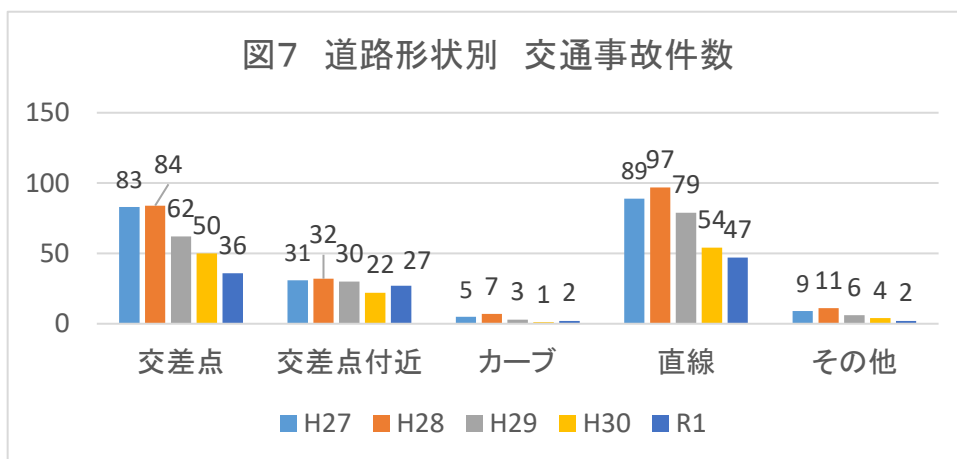
(3) 発生場所別 (図6・7)

道路種別に見てみると、国道は27件(42.2%)の減少、市道は62件(60.2%)の減少などとなっており、大きく改善しています。一方、県道は7件(17.1%)の減少にとどまっており、その要因としては、①幹線道路となっている場合が多く交通量が多い(対市道比較) ②歩行者の往来がある場所も多い(対国道比較) ③車両の速度域が高い(対市道比較) ④カーブなど形状事自体のリスクが高い場所が多い(対国道比較) 等が考えられます。

また、道路形状別に見てみると、交差点は47件(57.6%)の減少、カーブは3件(60.0%)の減少、直線は42件(47.2%)の減少などとなっており、大きく改善しています。一方、交差点付近は4件(12.9%)の減少にとどまっており、その要因としては、①車両と歩行者が交錯する場面でありリスクが高い ②アクセル・ブレーキ・ハンドルを組み合わせた運転操作が必要となる場合が多くリスクが高い 等が考えられます。



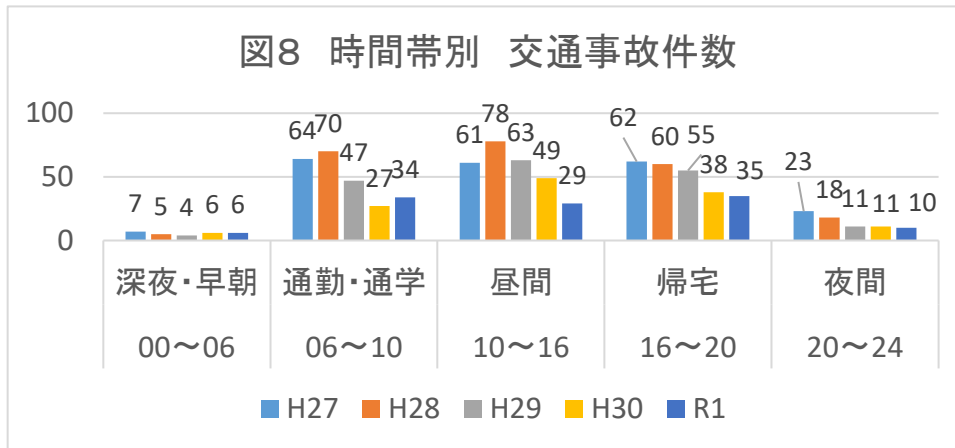
<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(4) 時間帯別 (図8)

通勤・通学 (6時～10時) は30件 (46.9%) の減少、昼間 (10時～16時) は32件 (52.5%) の減少、帰宅 (18時～20時) は27件 (43.5%) の減少、夜間 (20時～24時) は13件 (56.5%) の減少となっており、大きく改善しています。一方、深夜・早朝 (0～6時) は1件 (14.3%) の減少にとどまっており、その要因としては、①交通量が少なくスピードを出しやすい ②周囲が暗いため危険の見落としや発見の遅れがある ③疲労により漫然運転になりやすい ④眠気に襲われやすい 等が考えられます。

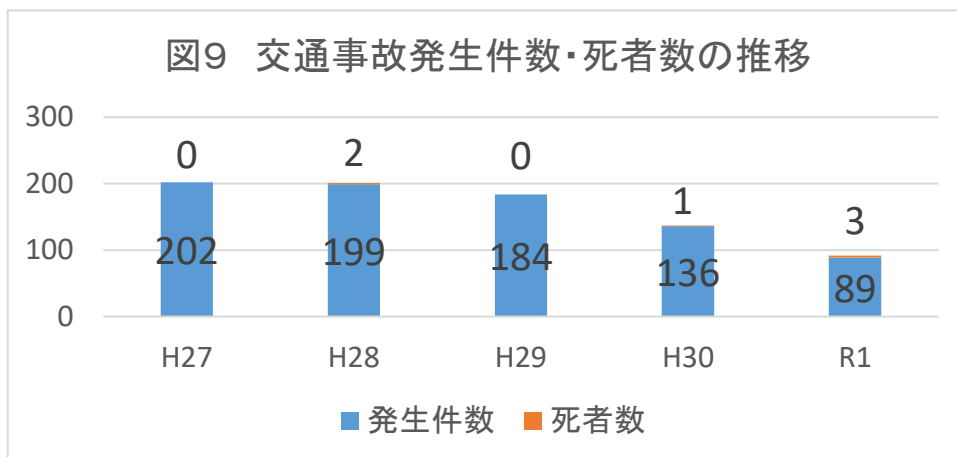


<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

第3章 岩沼市民が第1当事者となっている交通事故情勢（H27年～R1年）

1. 交通事故発生件数及び死者数の推移（図9）

岩沼市民が第1当事者（＝交通事故における過失が重い者）となった交通事故は113件（55.9%）の減少となっており、大きく改善しています。一方、死亡事故は散発的に発生し6人が死亡しています。



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

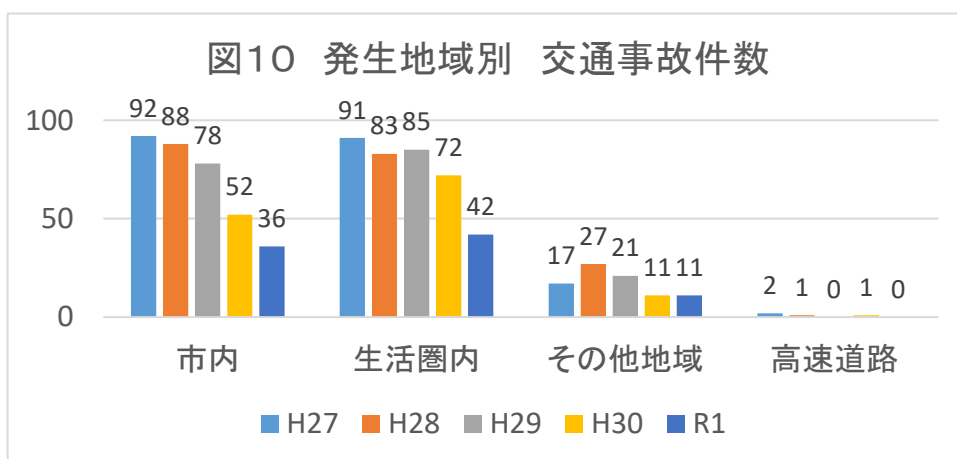
2. 交通事故の詳細

（1）発生場所別（図10）

「市内」は56件（60.9%）の減少、「生活圏内」（※1）は49件（53.8%）の減少、「高速道路」は2件（100%）の減少となっており、大きく改善しています。一方、「その他地域」（＝遠方）（※2）は6件（35.3%）の減少にとどまっており、その要因としては、①運転に不慣れな土地である場合が多く運転操作を誤りやすい ②長時間運転してきた後の場合が多く疲労が溜まっている 等が考えられます。

※1 岩沼市を除く仙台都市圏（仙台市、塩釜市、名取市、多賀城市、亘理郡、宮城郡、黒川郡）

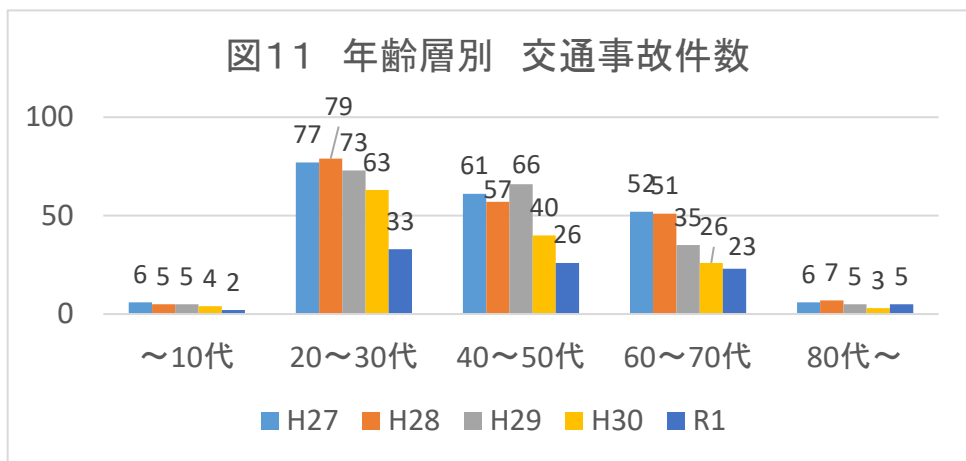
※2 岩沼市を含む仙台都市圏外



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(2) 年齢層別 (図11)

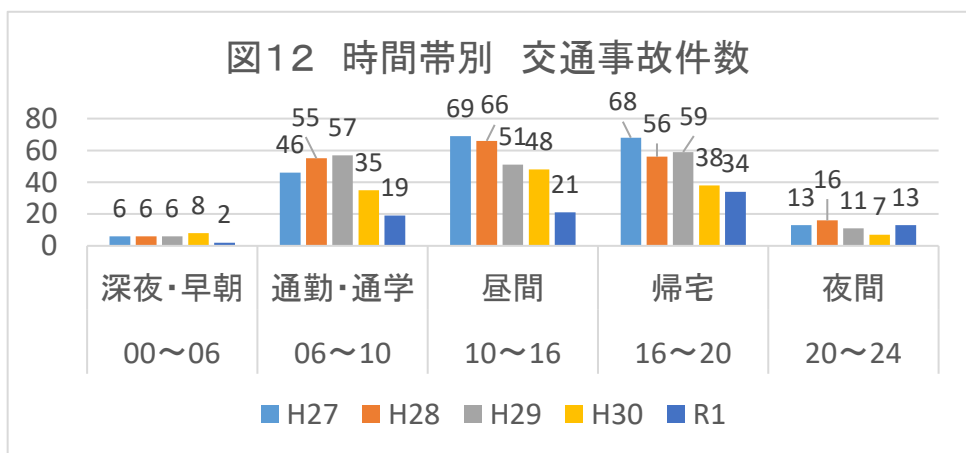
「～10代」は4件(66.7%)の減少、「20～30代」は44件(57.1%)の減少、「40～50代」は35件(57.4%)の減少、「60～70代」は29件(55.8%)の減少となっており、大きく改善しています。一方、「80代～」は1件(16.7%)の減少にとどまっており、その要因としては、①高齢化の進展により人数自体が増えている ②加齢に伴う「脳機能」や「身体機能」が低下していることへの自覚不足 等が考えられます。



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(3) 時間帯別 (図12)

「深夜・早朝」(0～6時)は4件(66.7%)の減少、「通勤・通学」(6～10時)は27件(58.7%)の減少、「昼間」(10～16時)は48件(69.6%)の減少、「帰宅」(16～20時)は34件(50.0%)の減少となっており、大きく改善しています。一方、「夜間」(20～24時)はほぼ減少しておらず、その要因としては、①交通量が少なくスピードを出しやすい ②周囲が暗いため危険の見落としや発見の遅れがある ③疲労により漫然運転になりやすい ④眠気に襲われやすい 等が考えられます。

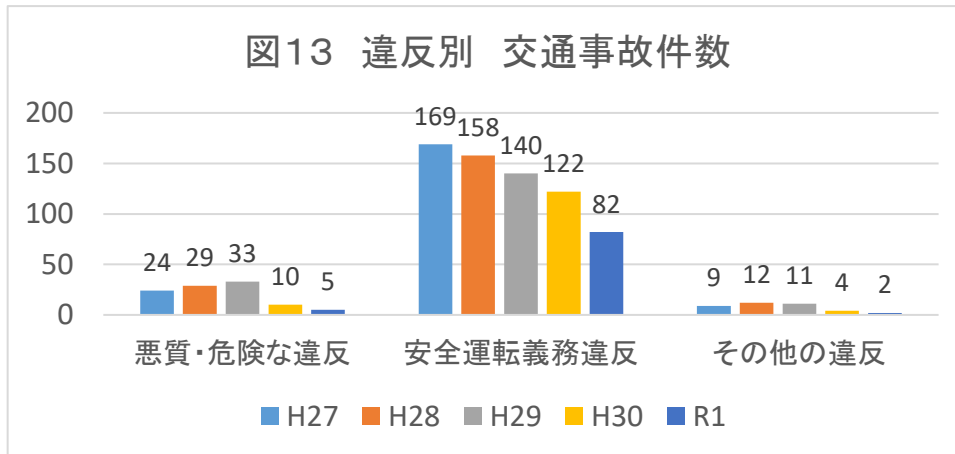


<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(4) 違反別 (図13)

「悪質・危険な違反」(※1)は19件(79.2%)の減少、「安全運転義務違反」(※2)は81件(51.5%)の減少などとなっており、いずれの指標においても大きく改善しています。「安全運転義務違反」は件数自体減少してきてはいるものの、全体に占める割合が約9割と高くなっています。

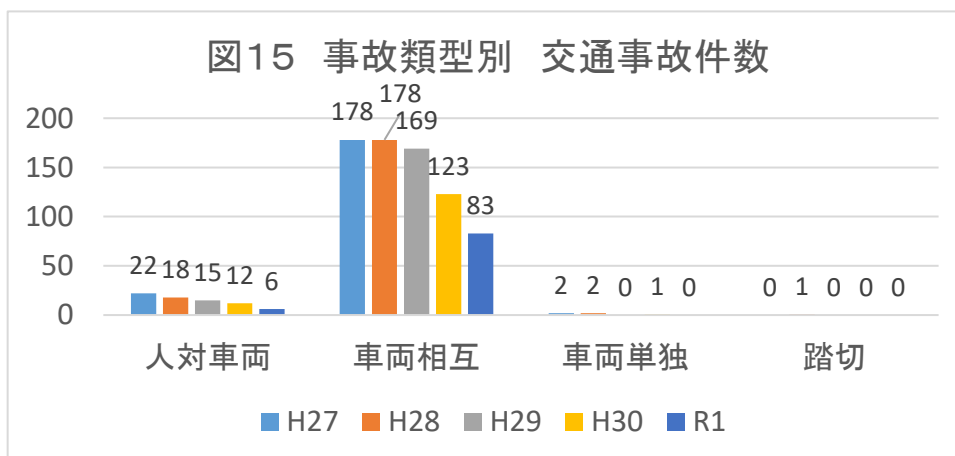
- ※1 ①信号無視 ②通行区分追越し ③最高速度 ④踏切不停止 ⑤歩行者・自転車妨害
 ⑥一時不停止 ⑦酒酔い
 ※2 ①漫然運転(ぼんやり運転) ②脇見運転 ③安全不確認 ④動静不注意 ⑤その他



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

(5) 事故類型別 (図14)

「人対車両」は16件(72.7%)の減少、「車両単独」は2件(100%)の減少、「車両相互」は95件(53.4%)の減少などとなっており、いずれの指標においても大きく改善しています。



<情報元：宮城県警本部作成「わたしのまちからマナーアップ」H28年～R2年版>

第2部 第10次岩沼市交通安全計画

第1章 道路交通の安全

【第1節 道路交通事故のない社会を目指して】

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指します。



【第2節 道路交通安全についての目標】

目標1 計画期間中の**交通事故死者数ゼロ**を目指します。

目標2 令和7年までに**交通事故負傷者数100人以下**を目指します。



【第3節 道路交通の安全についての対策】

<Ⅰ 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
2. 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
3. 生活道路における安全確保
4. 先端技術の活用推進
5. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
6. 地域が一体となった交通安全対策の推進



<Ⅱ 講じようとする施策の方針>

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. 道路交通秩序の維持
5. 救助・救急活動の充実
6. 被害者支援の充実と推進

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

1. 道路交通事故のない社会を目指して

私たちは、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指します。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められています。

今後も、道路交通事故による死傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要です。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要です。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要です。

その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効です。

2. 歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところですが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを行うべきです。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きいと言えます。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながら連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要です。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1. 道路交通事故の現状

第1部で示したとおり、岩沼市内の交通事故発生件数及び負傷者数は、平成27年から令和元年にかけての5年間で、概ね半減（交通事故発生件数：-103件（-47.5%）、負傷者数：-127人（-48.1%））しており、第9次計画の目標値（※）を2年間連続（平成30年及び令和元年）で達成しています。

一方、同期間中に8件8人の死亡事故が発生しており、こちらは、第9次計画の目標値を遺憾ながら達成するに至りませんでした。

岩沼市内で発生した死亡事故を年齢に焦点を当て検討すると、8人中6人が65歳以上の高齢者となっています。全国の交通事故死者数割合の長期的推移をみると、昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は16.3%であったのに対し、令和元年は55.4%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきています。今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、高齢者の安全の確保は一層重要となります。

※ 第9次岩沼市交通安全計画の目標値

目標① 本計画期間中の交通事故死者数ゼロを目指します。

目標② 令和2年度までに交通事故負傷者数200人以下を目指します。

2. 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところですが、国（内閣府）の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和2年3月）によれば、令和7年における交通事故死傷者数の予測値は、次のとおりです。

指 標	令和7年 予測数値
死者数（24時間以内）	2,214人 ～ 2,385人
死傷者数	288,473人 ～ 359,702人

一方、国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の将来推計人口」（平成30年推計）によると、日本及び本市の人口は次のとおりです。

指 標	令和7年 予測数値
日本の総人口	122,544,103 人
岩沼市の人口	43,914 人

内閣府の令和7年における交通事故死傷者数の予測値を、日本の総人口に占める本市の割合で按分した結果が次のとおりです。

指 標	令和7年 予測数値
死者数（24時間以内）	0.79 人 ～ 0.85 人
死傷者数	103 人 ～ 128 人

II 交通安全計画における目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数をゼロにすることを目指し、この計画の期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとします。

そして、市を始めとする関係行政機関及び関係団体は、市民の理解と協力のもと、次節に掲げる諸施策の方針を総合的かつ強力に推進します。

目標1 計画期間中の24時間死者数ゼロを目指します。

安全・安心で快適なまちづくりのためには、道路交通事故のない社会を目指す必要があります。本市の過去5年間の交通事故死者数はゼロから4人で推移していますが、死者数をゼロにすることが全市民の願いであるため、交通事故死者数ゼロを目指します。

目標2 令和7年までに年間負傷者数100人以下を目指します。

平成27年から令和元年までの5年間で、交通事故負傷者数は概ね半減（平成27年:283人→令和元年:137人）にまで減少しています。第10次計画期間では、この傾向を維持・進展させ、現状からの4割減となる年間100人以下を目指します。

※参考 国・県の目標値

国	目標① 令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にする。 目標② 令和7年度までに30日以内死者数2,400人以下にする。 目標③ 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。
県	目標① 令和7年までに24時間交通事故死者数50人以下にする。 （30日以内死者数についても同様に減少させる。） 目標② 令和7年までに交通事故死傷者数6,800人以下にする。 （うち重傷者数を550人以下に減少させる。）

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

岩沼市内における令和元年中の交通事故件数は114件、負傷者数は137人となっており、3年連続で減少しています。

一方、平成27年から令和元年までの5年間で8件8人の死亡事故が発生しており、このうち6件6人が65歳以上の高齢者となっています。

また、時間帯別に検討すると、深夜から早朝の時間帯（0時～6時）の減少率が低くなっており、他の時間帯と比較して、あまり減っていない状況となっています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進します。

対策の実施に当たっては、その効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

このような観点から、次項以降に示した「視点」及び「施策の方針」により、対策を講じていきます。

視点1. 高齢者及び子供の安全確保

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まりませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

子供については、日本の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。子供の交通事故死者数は減少してきていますが、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、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

視点2. 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、状態別の中で最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底はいまだなされていません。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

人優先の考えの下、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、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、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ります。

一方、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とともに、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等を推進します。

次に、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るため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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します。

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通行空間の確保を積極的に進める必要があります、まちづくり等の観点にも配慮します。

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も背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、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や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

視点3. 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供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りません。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められています。

生活道路の安全対策については、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

視点4. 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。今後も、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、自動運転の実用化など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

視点5. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

発生地域、場所、形態等を詳細な情報（ビッグデータ）や専門の知見に基づき、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組を引き続き推進する必要があります。

視点6. 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情に精通した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

また、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、当該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します。

Ⅱ 講じようとする施策の方針

施策の方針1. 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関等が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通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っていくものとします。

（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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、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車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとします。

施策の方針	担 当
<p>① 生活道路における交通安全対策の推進</p> <p>科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策の実施を推進し、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推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>② 通学路等における交通安全の確保</p> <p>→ 通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援します。</p> <p>→ 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路については、これまで、緊急安全点検の結果を踏まえ、道路交通実態に応じた対策が講じられてきましたが、今後、経路の変更等が行われた場合には、関係機関との合同による安全点検の再実施等、必要な対策を推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者 学校教育課 子ども福祉課</p>
<p>③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</p> <p>→ 高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。</p> <p>→ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、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等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進します。

施策の方針	担 当
<p>① 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進</p> <p>交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>② 事故危険箇所対策の推進</p> <p>特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を実施します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>

<p>③ 幹線道路における交通規制</p> <p>交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。</p>	<p>警 察</p>
<p>④ 重大事故の再発防止</p> <p>社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>⑤ 適切に機能分担された道路網の整備</p> <p>→ 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、自動車等の異種交通の分離を図ります。</p> <p>→ 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、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、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を行うとともに、交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>⑥ 道路の改良等による交通事故対策の推進</p> <p>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、道路の改良等による交通事故対策を推進します。</p>	<p>道路管理者</p>
<p>⑦ 交通安全施設等の高度化</p> <p>→ 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。</p> <p>→ 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、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等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度から7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

施策の方針	担 当
<p>① 交通安全施設等の戦略的維持管理 整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。</p>	<p>警 察</p>
<p>② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 → 生活道路において人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、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における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。 → 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。</p>	<p>警 察 道路管理者 鉄道事業者</p>
<p>③ 幹線道路対策の推進 幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>④ 交通円滑化対策の推進 交通安全に資するため、信号機の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者</p>
<p>⑤ ITS (※) の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※ITS: Intelligent Transport Systems の略。日本語訳は「高度道路交通システム」。人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステムのこと。</p> </div>	<p>警 察</p>
<p>⑥ 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下に交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等から寄せられる意見も参考に道路交通環境の整備を推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者 さわやか市政推進課</p>

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

施策の方針	担 当
① 公共交通サービスの改善・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、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。	生活環境課 関係機関等
② 自動運転サービス社会実装の推進 高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、地域の自動運転サービスの社会実装を推進します。	関係機関等

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

施策の方針	担 当
高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。	道路管理者 関係機関等

(6) 無電柱化の推進

施策の方針	担 当
→ 安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく、無電柱化を推進します。 → 幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進します。	道路管理者 関係機関等

(7) 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常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

施策の方針	担 当
① 速度規制 最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。	警 察

<p>② 駐車規制</p> <p>必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。</p>	<p>警 察</p>
<p>③ 信号制御</p> <p>歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。</p>	<p>警 察</p>
<p>④ 交通規制情報</p> <p>交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。</p>	<p>警 察</p>

(8) 自転車利用環境の総合的整備

<p>施策の方針</p>	<p>担 当</p>
<p>① 安全で快適な自転車利用環境の整備</p> <p>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付けを明確にしつつ、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創出します。</p>	<p>警 察 道路管理者 関係機関等</p>
<p>② 自転車等の駐車対策の推進</p> <p>鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。</p>	<p>警 察 道路管理者 関係機関等</p>

(9) ITSの活用

<p>施策の方針</p>	<p>担 当</p>
<p>道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを推進します。</p>	<p>警 察 道路管理者 関係機関等</p>

(10) 交通需要マネジメント (TDM) (※) の推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図ります。

施策の方針	担 当
① 公共交通機関利用の促進 地域における移動ニーズに対し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。	生活環境課 関係機関等
② 貨物自動車利用の効率化 効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進します。	関係機関等

※ TDM: Transportation Demand Management の略。日本語訳は「交通需要マネジメント」。自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法のこと。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

施策の方針	担 当
① 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。	道路管理者
② 災害に強い交通安全施設等の整備 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円滑な道路交通を確保するための交通安全施設の整備を推進するとともに、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道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進します。	道路管理者
③ 災害発生時における交通規制 災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。	警 察 道路管理者
④ 災害発生時における情報提供の充実 災害発生時において、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・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。	道路管理者

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

施策の方針	担 当
① きめ細かな駐車規制の推進 地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。	警 察
② 違法駐車対策の推進 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じたメリハリを付けた取締りを推進します。	警 察
③ 駐車場等の整備 路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進します。	道路管理者 関係機関等
④ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚 違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。	警 察 道路管理者 関係機関等
⑤ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。	警 察 道路管理者 関係機関等

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報を、適時・適切に提供するため、道路交通情報の充実を図る必要があります。

施策の方針	担 当
① 情報収集・提供体制の充実 → 道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。 → 自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。	警 察 道路管理者 関係機関等

→ 運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するITSの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。	
② ITSを活用した道路交通情報の高度化 ETC2.0対応カーナビ及び車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うことにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。	道路管理者 関係機関等
③ 分かりやすい道路交通環境の確保 → 時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。 → 主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識や、英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。	警察

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

施策の方針	担当
① 道路の使用及び占用の適正化等 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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に適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。	道路管理者
② 子供の遊び場等の確保 子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園、児童館及び児童遊園を整備するとともに、公立学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。	学校教育課 復興・都市整備課 子ども福祉課 関係機関等
③ 地域に応じた安全の確保 安全な道路交通の確保に資するため、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。	道路管理者

施策の方針 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下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重、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ます。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、子供、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が重要です。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

施策の方針	担 当
<p>① 幼児に対する交通安全教育の推進</p> <p>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の習得を推進します。</p>	<p>警 察</p> <p>学校教育課 子ども福祉課 生活環境課 関係機関等</p>
<p>② 小学生に対する交通安全教育の推進</p> <p>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推進します。</p>	<p>警 察</p> <p>学校教育課 生活環境課 関係機関等</p>
<p>③ 中学生に対する交通安全教育の推進</p> <p>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します。</p>	<p>警 察</p> <p>学校教育課 生活環境課 関係機関等</p>
<p>④ 高校生に対する交通安全教育の推進</p> <p>高校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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として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、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人の育成を推進します。</p>	<p>警 察</p> <p>県 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑤ 成人に対する交通安全教育の推進</p> <p>成人に対する交通安全教育は、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の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。</p>	<p>警 察</p> <p>生活環境課 関係機関等</p>

<p>⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進</p> <p>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を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識の習得を推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進</p> <p>障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員や字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進</p> <p>外国人に対し、日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、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進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>

(2) 効果的な交通安全教育の推進

施策の方針	担 当
<p>① 参加・体験・実践型の教育方法の推進</p> <p>交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>② 関係機関と連携した交通安全教育の推進</p> <p>交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>③ 柔軟で多様な交通安全教育の推進</p> <p>受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用、動画やウェブサイト、SNS等の各種媒体の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>④ 社会変化やライフスタイルに応じた交通安全教育の推進</p> <p>交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

施策の方針	担 当
<p>① 交通安全運動の推進</p> <p>市民一人一人に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組を推進するための市民総ぐるみ運動として、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>② 横断歩行者の安全確保</p> <p>→ 信号機のない横断歩道での死亡事故では、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。</p> <p>→ 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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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教育等を推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>③ 自転車の安全利用の推進</p> <p>→ 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの実践を推進します。</p> <p>→ 自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、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ります。</p> <p>→ 自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、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ため、交通安全教育等の充実を図ります。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>④ 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</p> <p>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ります。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑤ チャイルドシートの正しい使用の徹底</p> <p>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・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対する取組を強化します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>

<p>⑥ 反射材用品等の普及促進</p> <p>夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑦ 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</p> <p>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引き続き推進するとともに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑧ 効果的な広報の実施</p> <p>交通安全に関する広報については、あらゆる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、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、実効の挙がる広報を行います。</p>	<p>警 察 さわやか市政推進課 生活環境課 関係機関等</p>

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

施策の方針	担 当
<p>① 交通安全を目的とする民間団体の活動推進</p> <p>交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに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します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>② 地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等の活動推進</p> <p>それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>③ 組織化されていない交通ボランティア等の活動推進</p> <p>資質の向上に資する援助を行うことなどにより、主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進し、交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化します。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>④ 地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等の育成</p> <p>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を図ります。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>
<p>⑤ 次世代の参画</p> <p>交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>

(5) 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、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

施策の方針	担 当
① 交通安全思想の普及徹底 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し、住民の参加・協働を積極的に推進します。	警 察 生活環境課 関係機関等
② 地域の交通安全への市民等の理解 市民や道路利用者が主体的に行う交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。	警 察 道路管理者 生活環境課 関係機関等

施策の方針 3. 安全運転の確保

施策の方針	担 当
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り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。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教育等の充実に図ります。	警 察 (公安委員会)

施策の方針 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、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

施策の方針	担 当
① 交通事故抑止に資する交通取締りの推進 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、危険性の高い違反や、駐車違反等の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します。	警 察
② 適正かつ緻密な捜査の推進 交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。	警 察
③ 暴走族等対策の推進 関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。	警 察 関係機関等

施策の方針 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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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ります。

(1) 救助・救急体制の整備

施策の方針	担 当
<p>① 救助体制の整備・拡充 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します。</p>	消防機関
<p>② 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実 大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。</p>	消防機関 医療機関
<p>③ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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、自動体外式除細動器（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します。</p>	消防機関
<p>④ 救急救命士の養成・配置等の促進 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、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。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。</p>	消防機関 医療機関
<p>⑤ 救助・救急資機材等の装備の充実 救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。</p>	消防機関
<p>⑥ ドクターヘリによる救急業務の推進 ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、救急業務におけるヘリコプターの積極的な活用や、ランデブーポイントの整備を推進します。</p>	消防機関
<p>⑦ 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・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進します。</p>	消防機関

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

施策の方針	担 当
<p>→ 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ります。</p> <p>→ 医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置したスマートフォンにより医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等（ICT）（※）を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※ ICT：Information and Communication Technology の略。日本語訳は「情報通信技術」。SNS上でのやり取りやメールでのコミュニケーション等、人同士のコミュニケーションを手助けしたり、「IT技術を使ってどのように人々の暮らしを豊かにしていくか」という活用方法に関する考え方のこと。</p> </div>	<p>消防機関 医療機関</p>

施策の方針 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、又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ことから、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

施策の方針	担 当
<p>→ 県が設置している交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。</p> <p>→ 警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。</p> <p>→ 法務省の人権擁護機関において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。</p>	<p>警 察 生活環境課 関係機関等</p>

第2章 鉄道交通の安全

【第1節 鉄道交通事故のない社会を目指して】

- 鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。
- 市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。



【第2節 鉄道交通の安全についての目標】

列車事故、ホームでの接触事故による**死者数ゼロ**を目指します。



【第3節 鉄道交通の安全についての対策】

< I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 >

1. 重大な列車事故の未然防止
2. 利用者等の関係する事故の防止



< II 講じようとする施策の方針 >

1. 鉄道交通環境の整備
2. 鉄道交通の安全に関する知識の普及
3. 鉄道の安全な運行の確保
4. 鉄道車両の安全性の確保
5. 救助・救急活動の充実

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車事故が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故（※1）と踏切障害事故（※2）を合わせると運転事故全体の約9割（全国での割合）を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

※1 列車または鉄道車両の運転により人の死傷を生じさせた事故（自殺を除く）

※2 踏切道において、列車または車両が、道路を通行する人、または車両等と衝突し、または接触した事故のことで、一般的に「踏切事故」と呼ばれる。（自殺を除く）

I 鉄道事故の状況等

1. 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、全国的に、長期的には減少傾向にありますが、岩沼市内では、平成28年2月19日に死亡事故（1件1名）が発生するなどしており、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

2. 運転事故の全国の特徴

近年の運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めています。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

なお、鉄道人身障害事故のうち、ホームでの接触事故について、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めています。

II 交通安全基本計画における目標

目標 列車事故、ホームでの接触事故による**死者数ゼロ**を目指します。

- ・乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。
- ・近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

※参考 国・県の目標値

国・県	目標① 乗客の死者数ゼロを目指す。
	目標② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、鉄道事業者は、厳しい経営環境下ではありますが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数ゼロを目指すものとします。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にありますが、ひとたび列車事故が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要があります。これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進します。

Ⅱ 講じようとする施策の方針

施策の方針	担 当
<p>① 鉄道交通環境の整備</p> <p>鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。</p>	<p>鉄道事業者</p>
<p>② 鉄道交通の安全に関する知識の普及</p> <p>→ 運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものです。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。</p> <p>→ 駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。</p>	<p>警 察 鉄道事業者 関係機関等</p>
<p>③ 鉄道の安全な運行の確保</p> <p>→ 重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。</p> <p>→ 運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。</p>	<p>東北運輸局</p>
<p>④ 鉄道車両の安全性の確保</p> <p>発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。</p>	<p>東北運輸局</p>
<p>⑤ 救助・救急活動の充実</p> <p>鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。</p>	<p>鉄道事業者 消防機関 医療機関 関係機関等</p>

第3章 踏切道における交通の安全

【第1節 踏切事故のない社会を目指して】

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。



【第2節 踏切道における交通の安全についての目標】

計画期間中の**踏切事故件数ゼロ**を目指します。



【第3節 踏切道における交通の安全についての対策】

< I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 >

1. それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



< II 講じようとする施策の方針 >

1. 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
2. その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割（全国的な割合）を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

I 踏切事故の状況等

1. 踏切事故の全国の状況

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。）は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2. 踏切事故の全国の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、次の4点が挙げられます。

特徴①	踏切道の種類別に見ると、発生件数では第1種踏切道（児童遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて問う切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いものの、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている。
特徴②	衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている。
特徴③	原印別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている。
特徴④	踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている。

II 交通安全基本計画における目標

目標 計画期間中の**踏切事故件数ゼロ**を目指します。

※参考 国・県の目標値

国	令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。
県	令和7年までに踏切事故件数ゼロを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、計画期間中の踏切事故件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における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、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ります。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると、重大な結果をもたらすものです。そのため、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることから、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より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。

II 講じようとする施策の方針

施策の方針	担 当
<p>① 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施</p> <p>踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の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、着実に踏切遮断機の整備を行います。</p>	鉄道事業者
<p>② その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置</p> <p>→ 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行います。</p> <p>→ 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。</p> <p>→ 自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。</p>	警 察 鉄道事業者 道路管理者 関係機関等