第１１次岩沼市交通安全計画

（令和８年度～令和 12 年度）

交通事故のない社会を目指して

令和８年 11 月

岩沼市交通安全対策会議

目　次

第１部　総論

第１章　計画の考え方
１－１　計画策定の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
１－２　計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
１－３　計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
１－４　計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
第２章　交通事故等の現状
２－１　人口動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
２－２　運転免許保有者数と車両台数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
２－３　市内の交通事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
２－４　市民が第１当事者となった交通事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・12
２－５　踏切事故の状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
第３章　計画の目標
３－１　第 10 次岩沼市交通安全計画の目標と達成状況・・・・・・・・・・・・・18
３－２　第 11 次岩沼市交通安全計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
第４章　重視すべき視点
４－１　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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
４－２　こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
４－３　歩行者の安全確保のための意識変容・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
４－４　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・・・・・・・21
４－５　外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
４－６　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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
４－７　生活道路における歩行者等の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・22
４－８　先進技術の活用推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
４－９　交通事故実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進・・・・・・・・・・・22
４－10　地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・23
４－11　踏切道における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・23

第２部　講じようとする施策

第１章　道路交通環境の整備
１－１　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・・・・・・24
１－２　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・25
１－３　交通安全施設等の整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

１－４　高齢者等の移動手段の確保・充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
１－５　効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
１－６　自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
１－７　災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
１－８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・30
第２章　交通安全思想の普及徹底
２－１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・32
２－２　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・35
２－３　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・・・・・・・・・・・38
２－４　地域における交通安全活動への参加・協働の推進・・・・・・・・・・・・39
第３章　安全運転と車両の安全性確保
３－１　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
３－２　車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
第４章　道路交通秩序の維持
４－１　交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
４－２　暴走族等対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
第５章　救助・救急活動の充実
５－１　救急・救助体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
５－２　救急関係機関の協力関係の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
第６章　被害者支援の充実と推進
６－１　交通事故相談窓口の周知・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
６－２　自動車損害賠償責任保険等への加入促進・・・・・・・・・・・・・・・・46
第７章　踏切道の交通安全
７－１　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施・・・・・・・・・・・・・・・47
７－２　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・・・・・・・47

第１部　総論

第１章　計画の考え方

１－１　計画策定の趣旨

岩沼市交通安全対策会議は、これまで５年ごと 10 次にわたり、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）の規定により策定される、宮城県（宮城県交通安全対策会議）の「宮城県交通安全計画」に基づき、岩沼市（以下「本市」という。）の地域の実情に即した「岩沼市交通安全計画」を策定し、市、警察、関係機関・団体等が連携して各種施策を実施してきました。

第 10 次岩沼市交通安全計画（以下「第 10 次計画」という。）の計画期間（令和３年度～令和７年度）において、令和７年の交通事故件数は 81 件（令和２年比で約６％減）と減少しましたが、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしています。

第 10 次計画の計画期間が令和７年度で終了することから、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施を推進するため、「第 11 次岩沼市交通安全計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

１－２　計画の基本理念

岩沼市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまで 10 次にわたる期間において、各主体（行政機関、事業者、交通安全関係団体、市民等）の取組を推進させることで、交通事故発生件数を、平成 28 年の 231 件から半分以下に減少させるなど、一定の効果を上げてきました。

一方、依然として新たに交通事故被害者等となる方がいることや、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

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進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が必要であり、第 10 次計画に引き続き、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】

国民全ての願いである「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」を実現することは極めて重要です。

しかしながら、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、交通安全の確保は、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の一つです。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを、皆が今一度認識する必要があります。

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、全ての人が「交通事故を起こさない」という意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出すことが大切です。

【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、こども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。

さらに、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ています。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。

【少子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、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題となっています。

また、全ての交通の分野で、少子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っています。

こどもから高齢者まで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、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、全ての交通の関係者の連携によって構築することを、引き続き目指します。

１－３　計画の位置付け

本計画は、岩沼市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定めるものであり、宮城県の「宮城県交通安全計画」に基づき策定するものです。

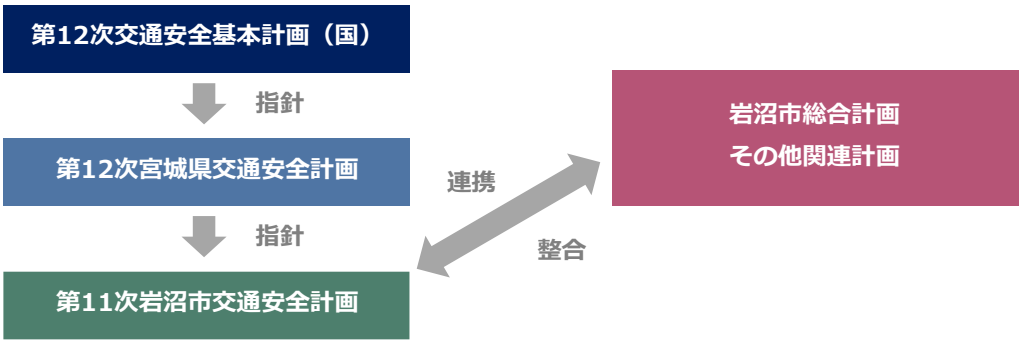


図　１－３　計画の位置づけ

１－４　計画の期間

本計画の期間は、令和８年度から令和 12 年度までの５年間とします。

第２章　交通事故等の現状

２－１　人口動向

（１）人口の推移

・岩沼市（以下「本市」という。）の総人口は令和２年から減少傾向にあり、令和２年から令和７年までの５年間で 1,756 人減少し、令和７年は 42,312 人となっています。

・令和７年における高齢者数（65 歳以上）は 12,243 人、高齢化率は 28.9%となっています。

（２）人口の将来展望

・令和７年３月に策定した第３期岩沼市地方創生総合戦略における人口推計では、令和 32 年には 35,985 人になると推計しています。

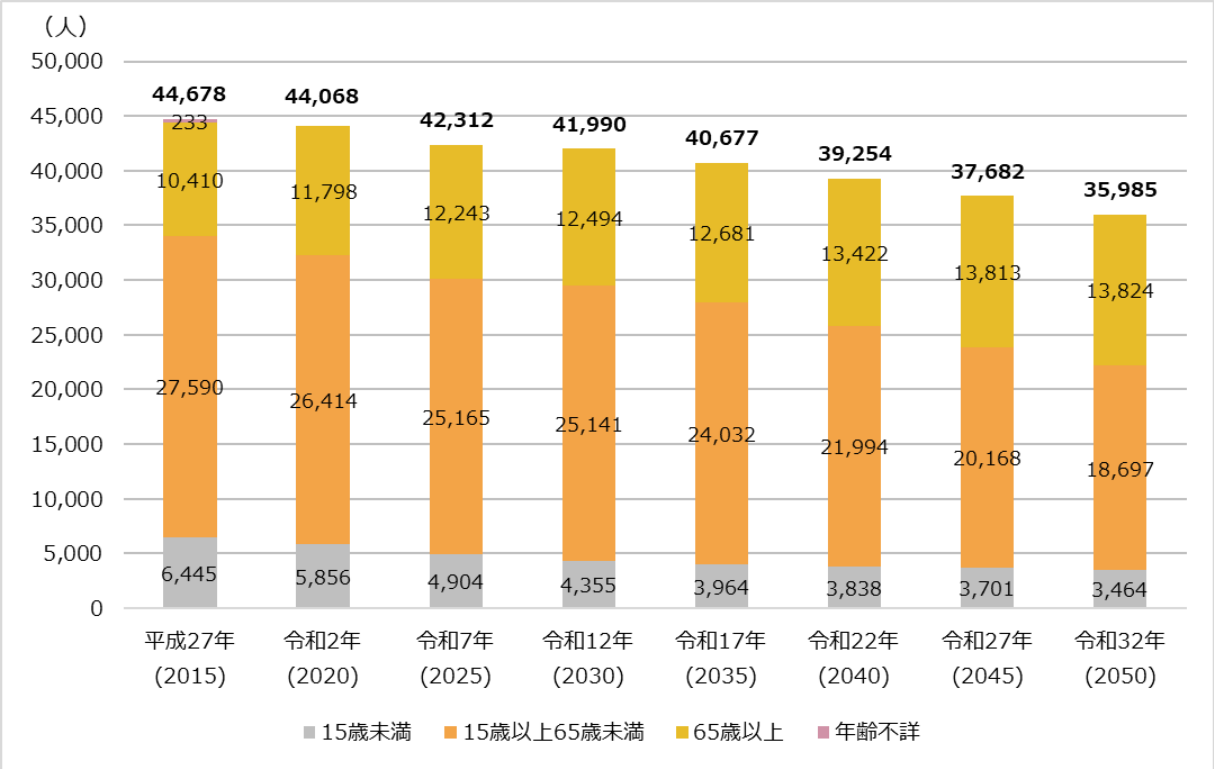
・高齢者数（65 歳以上）は増加傾向が続き、平成 27 年に 23.3%であった高齢化率は、令和 32 年には 38.4%になると推計しています。

・15 歳未満の年少人口が増えないことで 15～64 歳（生産年齢人口）の人口も年々減少する傾向にあり、少子高齢化が進展していくと推計しています。

表　２－１－（２）　岩沼市の人口及び将来推計人口の推移（単位：人、%）

	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)	令和7年 (2025)	令和12年 (2030)	令和17年 (2035)	令和22年 (2040)	令和27年 (2045)	令和32年 (2050)
人口	44,678	44,068	42,312	41,990	40,677	39,254	37,682	35,985
高齢者数	10,410	11,755	12,243	12,494	12,681	13,422	13,818	13,824
高齢化率	23.3%	26.7%	28.9%	29.8%	31.2%	34.2%	36.7%	38.4%

図　２－１－（２）　岩沼市の人口及び将来推計人口の推移



資料：国勢調査（令和７年まで）、岩沼市「第３期岩沼市地方創生総合戦略」

２－２　運転免許保有者数と車両台数

（１）運転免許保有者数の推移

市内の運転免許保有者数は、令和４年の 29,915 人をピークに減少しており、令和７年には 29,647 人となっています。

表　２－２－（１）　市内の運転免許保有者数の推移（単位：人）

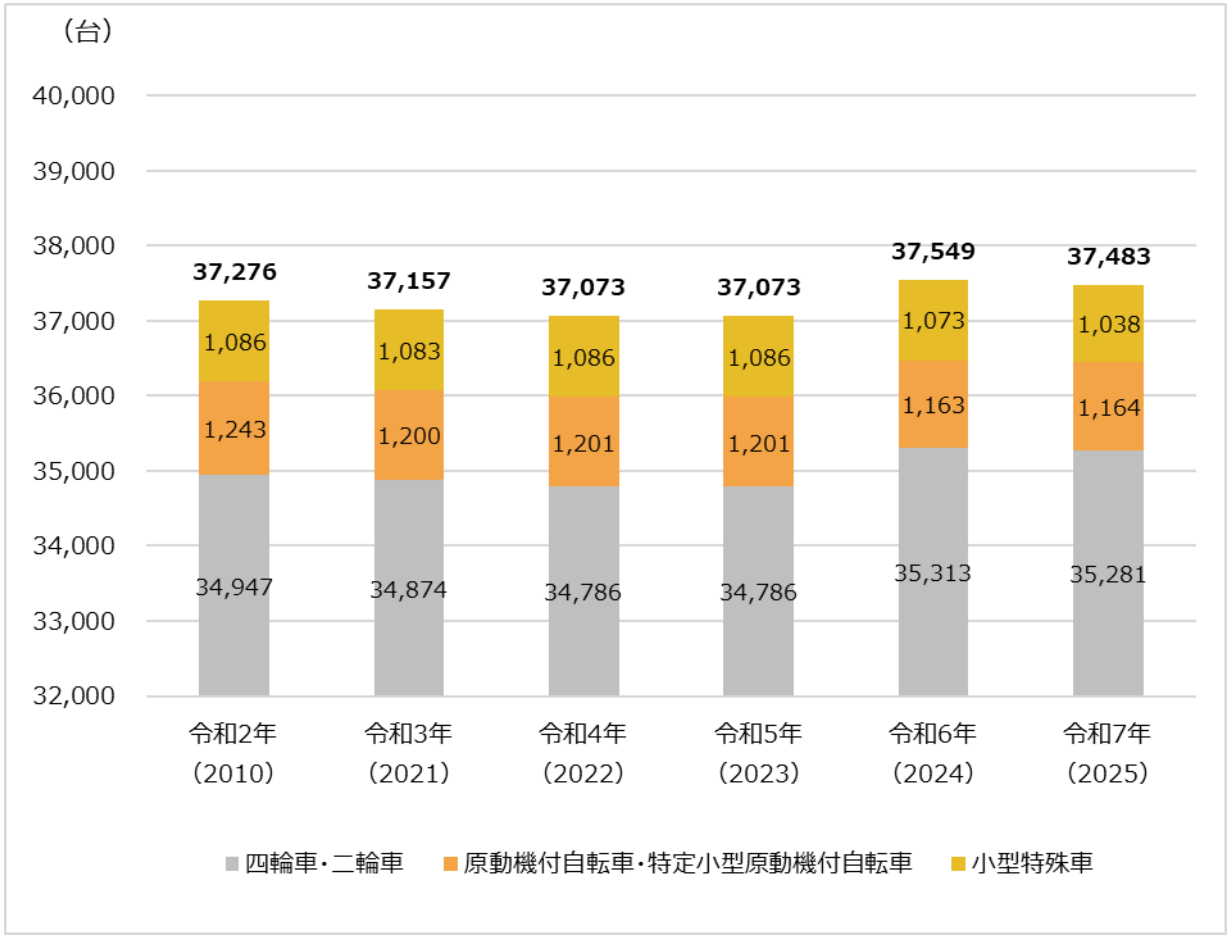
	令和2年 (2010)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
岩沼市	29,824	29,882	29,915	29,879	29,815	29,647

資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

（２）自動車等保有台数の推移

市内の自動車等保有台数は、令和２年の 37,276 台から約 0.56%増加し、令和７年には 37,483 台となっています。

図　２－２－（２）　市内の自動車等保有台数の推移



資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

２－３　市内の交通事故の状況

（１）交通事故発生件数・死傷者数の推移

・交通事故の発生件数は平成 28 年から減少傾向にありましたが、令和２年からは年間 100 件未満で増減を繰り返しています。

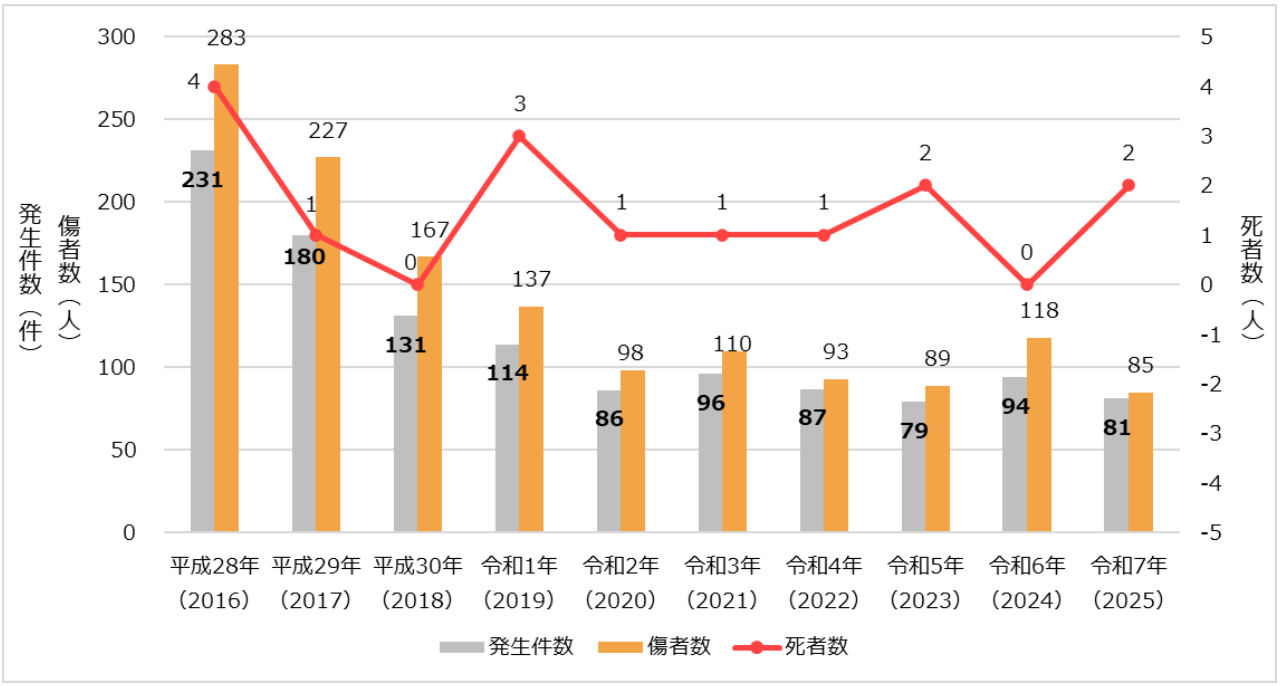
・死者数は平成 28 年の４人をピークに３人以下で推移し、傷者数については平成 28 年と比較して半分以下の 100 人以下で推移しています。

表　２－３－（１）　交通事故発生件数･死傷者数の推移

	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和1年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
発生件数	231	180	131	114	86	96	87	79	94	81
傷者数	283	227	167	137	98	110	93	89	118	85
死者数	4	1	0	3	1	1	1	2	0	2

※傷者：「重傷者」と「軽傷者」の合計をいい、交通事故によって負傷し、１か月（30 日）以上の治療を要する者を「重傷者」、30 日未満の治療を要する者を「軽傷者」という。

図　２－３－（１）　交通事故発生件数･死傷者数の推移



資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

（２）交通事故発生件数（国・県）との比較等

・国や県の交通事故の発生件数はおおむね減少傾向にあり、国の令和７年の発生件数は令和２年と比較して約 93%、県は約 83%に減少しています。

・交通事故の発生件数は、令和２年と比較して約 94%に減少しています。

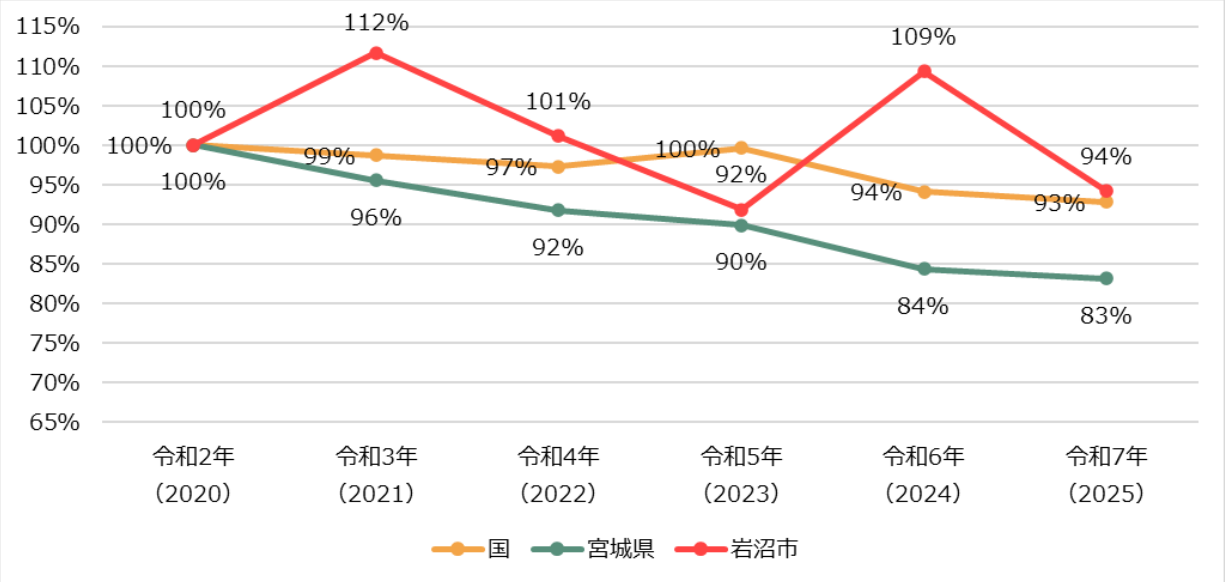
・交通事故発生件数の減少率は、国や県と比較して低い傾向にあります。

表　２－３－（２）　交通事故発生件数（国･県）の推移と増減率

上段：発生件数（件）
下段：令和２年を 100%としたときの割合（%）

	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
国	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895	287,023
	100%	99%	97%	100%	94%	93%
宮城県	4,487	4,286	4,117	4,033	3,785	3,730
	100%	96%	92%	90%	84%	83%
岩沼市	86	96	87	79	94	81
	100%	112%	101%	92%	109%	94%

図　２－３－（２）　交通事故発生件数（国･県･市）の増減率の比較



資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

（３）歩行者・自転車の交通事故発生件数の推移等

・歩行者・自転車ともに交通事故発生件数は、年間 10 件前後で推移しています。

・令和２年から令和７年までの累計でみると、交通事故発生件数の全事故に占める歩行者の事故割合は、約 12%、自転車の事故割合は、約 12%となっており、両者を合わせた事故割合は、約 24%となっています。

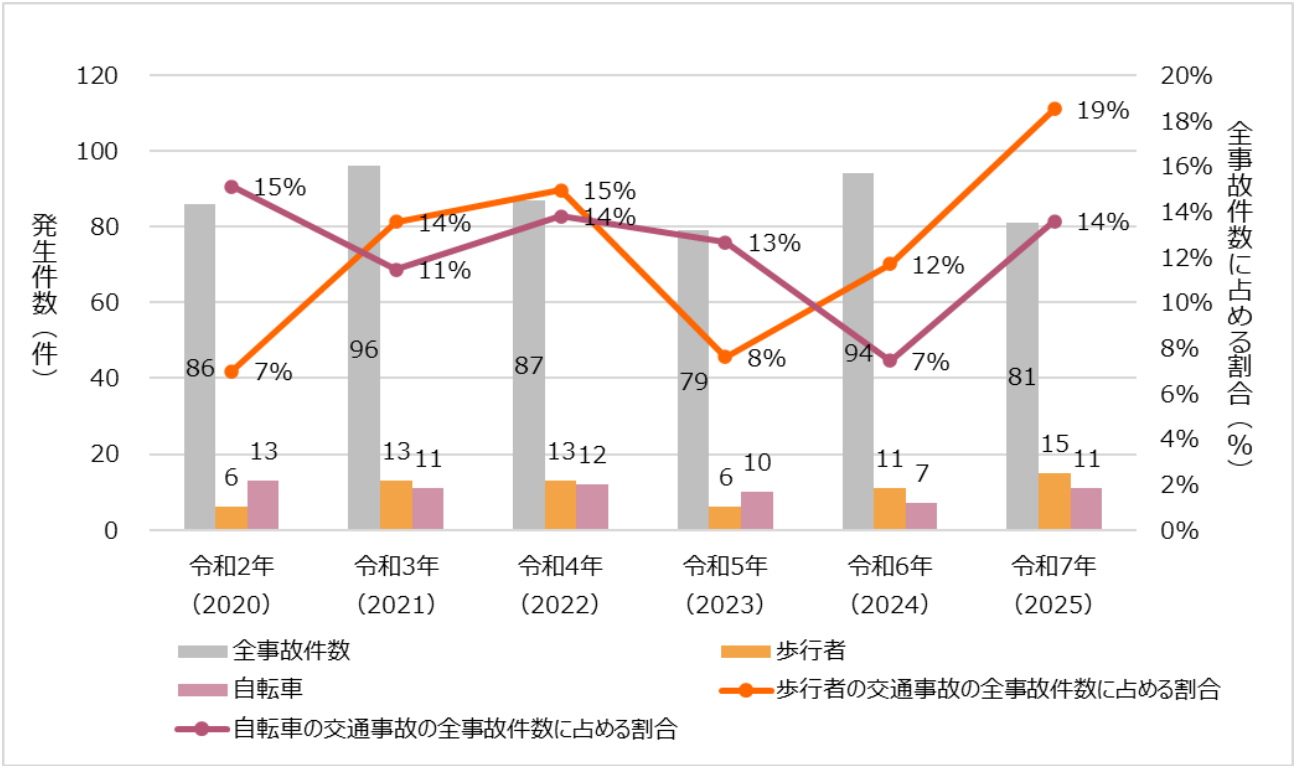
表　２－３－（３）　歩行者･自転車の交通事故発生件数の推移と全事故に占める割合

上段：発生件数（件）
下段：全事故件数に占める割合（%）

	令和2年（2020）	令和3年（2021）	令和4年（2022）	令和5年（2023）	令和6年（2024）	令和7年（2025）
全事故件数	86	96	87	79	94	81
歩行者	6	13	13	6	11	15
	7%	14%	15%	8%	12%	19%
自転車	13	11	12	10	7	11
	15%	11%	14%	13%	7%	14%

※歩行者の交通事故：歩行者が交通事故によって死傷した事故をいう。
※自転車の交通事故：自転車乗用者（同乗者を含む。）が交通事故に関係し、自転車乗用者が死傷した事故をいう。
※歩行者･自転車の交通事故の件数は、それぞれの交通事故と重複して計上されている場合がある（歩行者･自転乗用者の双方が死傷した場合）。

図　２－３－（３）　歩行者･自転車の交通事故発生件数の推移と全事故に占める割合



資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

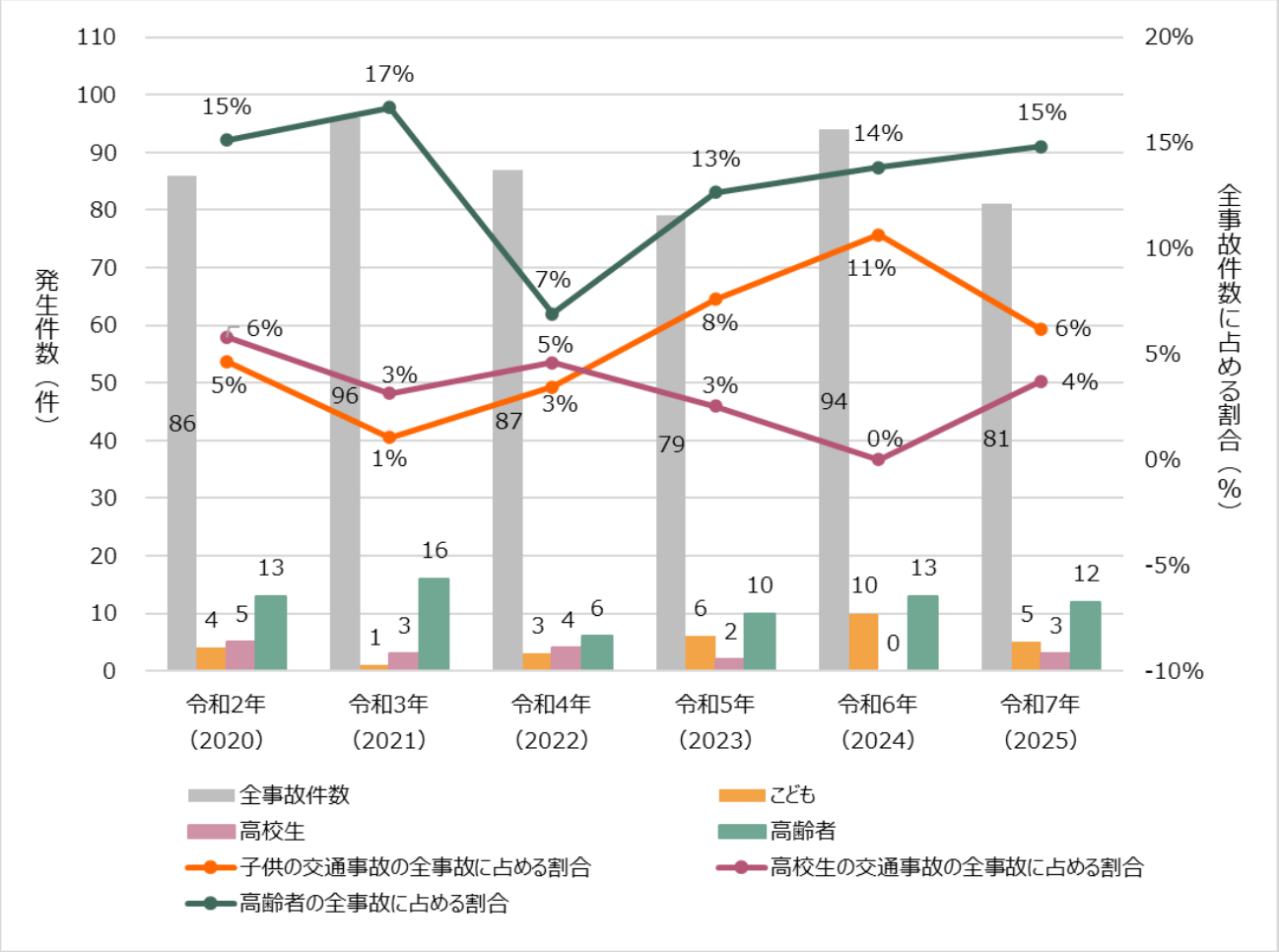
（４）こども・高校生・高齢者の交通事故発生件数の推移等

・高校生以下の交通事故発生件数は、年間 10 件以下で推移しています。

・令和２年から令和７年までの累計でみると、全事故に占めるこどもの事故割合は約６％となっており、令和５年以降は増減を繰り返しながら推移しています。

・全事故に占める高校生の事故割合は、累計で約３％となっており、高齢者の事故割合は、約13%となっていますが、令和７年単年では約 15%を占めています。

図　２－３－（４）　こども・高校生・高齢者の交通事故発生件数の推移と全事故に占める割合



資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

※こどもの交通事故：中学生以下のこどもが交通事故に関係し、こどもが死傷した事故をいう。

※高校生の交通事故：高校生（有職の定時制夜間部高校生は、登下校中、学業中のみ高校生とみなす。）、高等専門学校生（４年生以上を除く。）が関係した交通事故をいう。

※高齢者の交通事故：高齢者が交通事故に関係し、高齢者が死傷した事故をいう。

※こども・高校生・高齢者の交通事故の件数は、それぞれの交通事故と重複して計上されている場合がある（こども・高齢者の双方が死傷した場合など）。

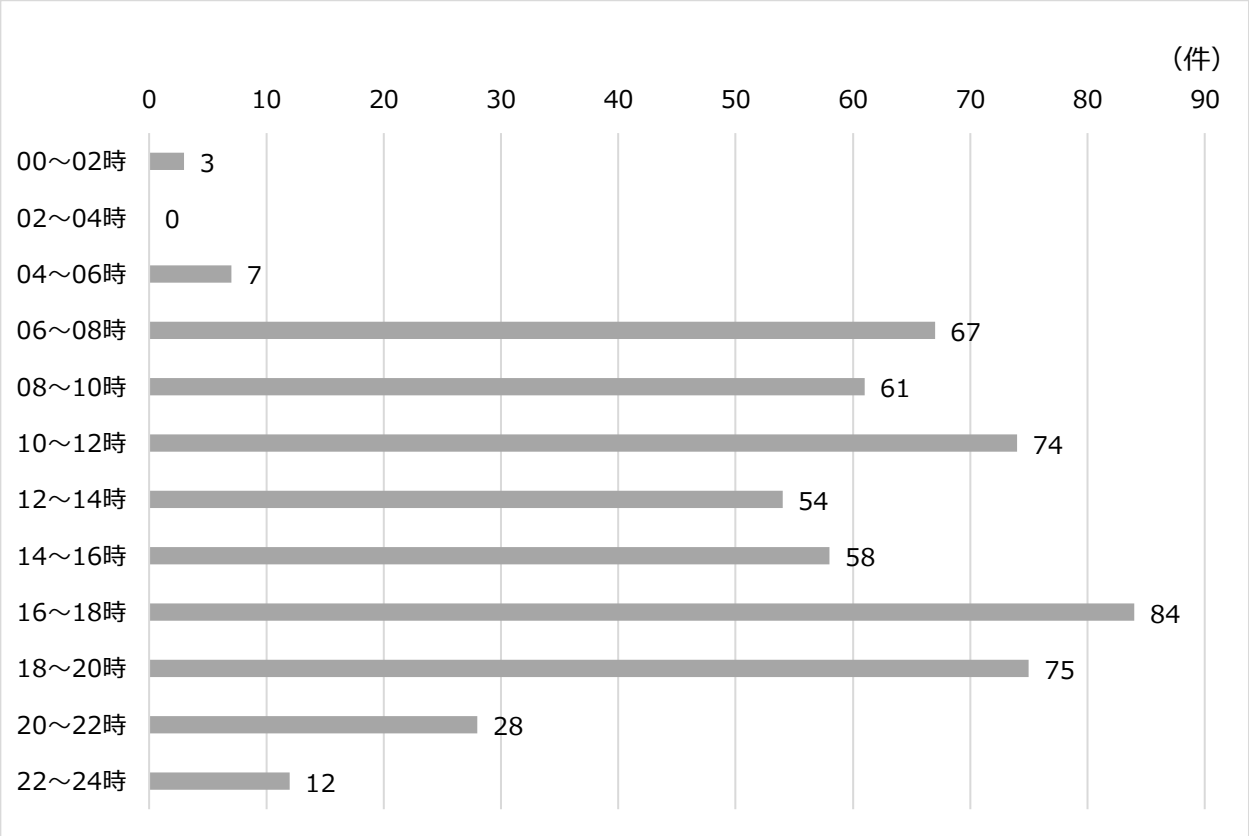
（５）時間帯別の交通事故発生件数

・令和２年から令和７年までの累計でみると、時間帯別の交通事故発生件数は、夜間よりも日中に多く発生しています。

・交通量が増加し、辺りが暗くなる「16 時～18 時」が最も多く発生しており、次いで「18 時～20 時」、「10 時～12 時」に多く発生しています。

図　２－３－（５）　時間帯別の交通事故発生件数

※件数は、令和２年から令和７年までの累計



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

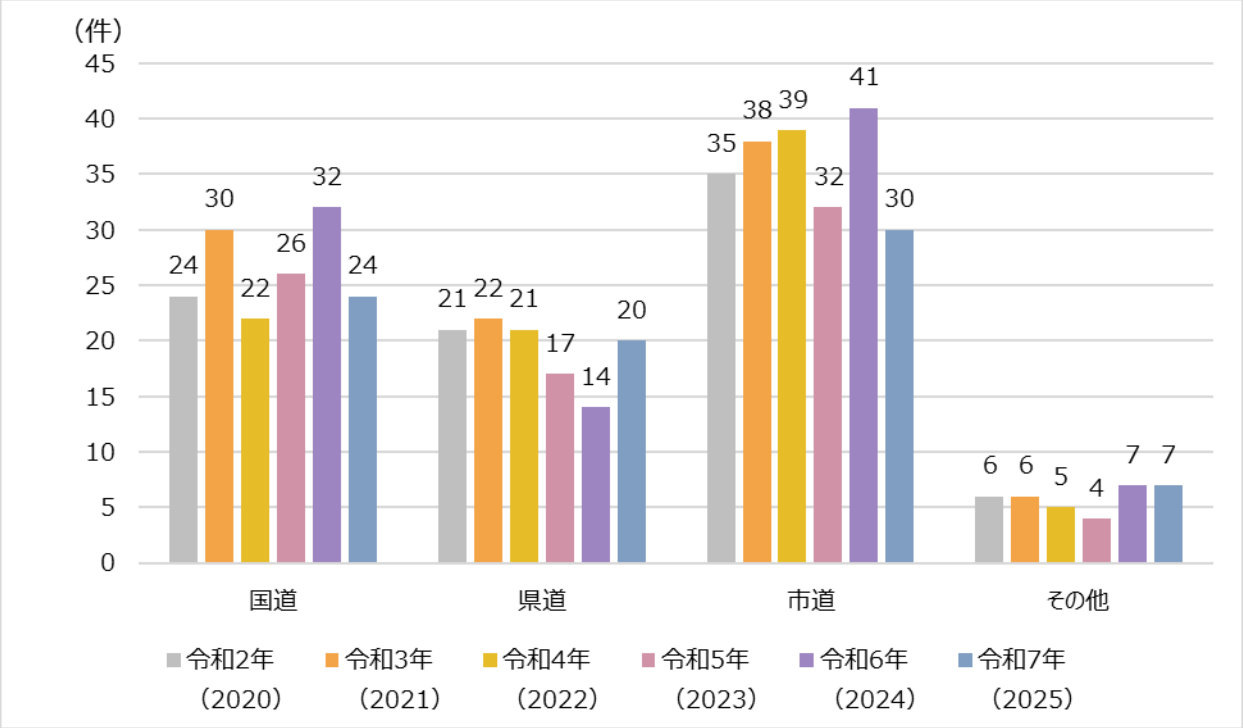
（６）道路別の交通事故発生件数と死傷者数

・道路別の交通事故発生件数は、「市道」が最も多く、次いで「国道」、「県道」となっています。

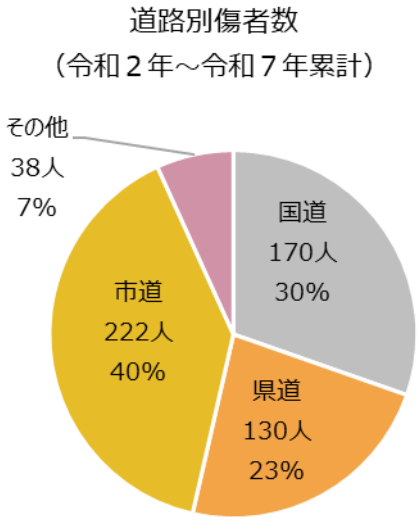
・令和２年から令和７年までの累計でみると、道路別の傷者数の人数と割合は、「市道」が 222 人、約 40%を占め、次いで「国道」が 170 人、約 30%、「県道」が 130 人、約 23%となっています。

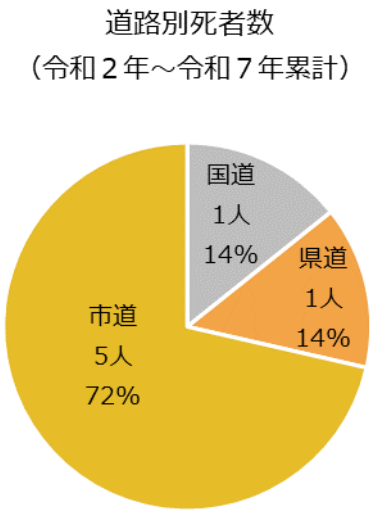
・道路別の死者数は、累計で「市道」が５人、「国道」が１人、「県道」が１人となっています。

図　２－３－（６）　道路別の交通事故発生件数と死傷者数



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」





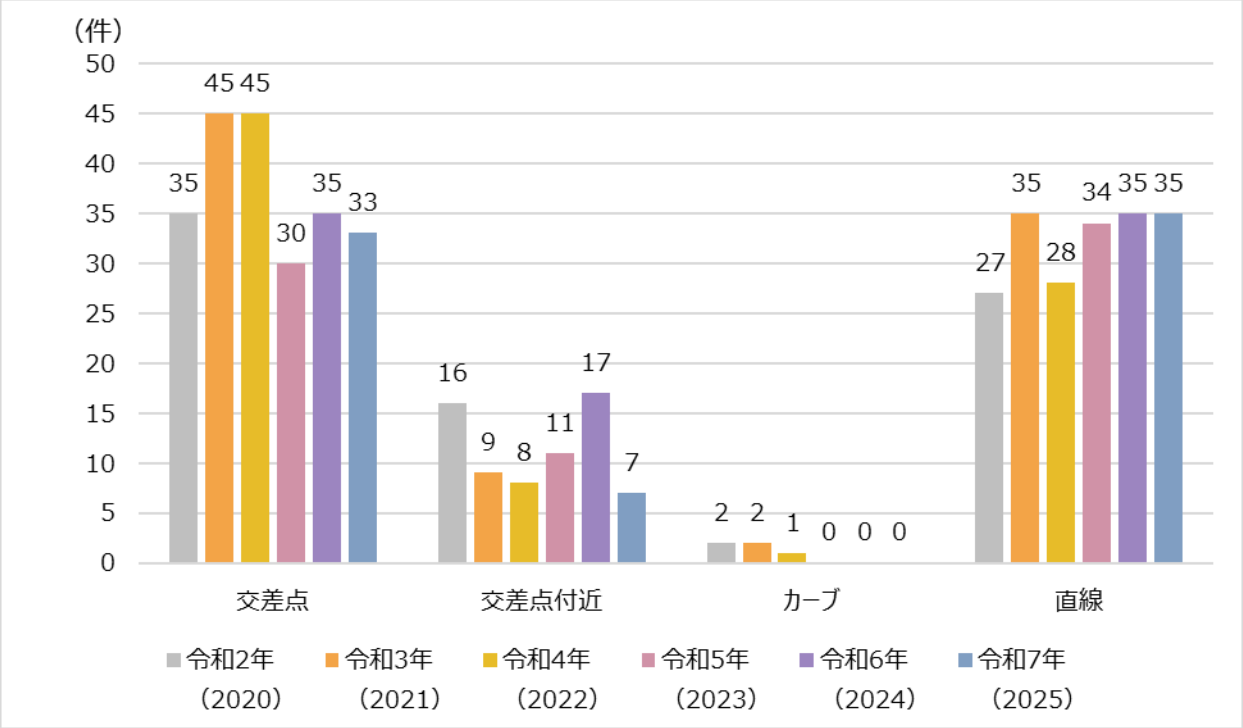
（７）道路形状別の交通事故発生件数と死傷者数

・道路形状別の交通事故発生件数は、「交差点」が最も多く、次いで「直線」、「交差点付近」となっています。

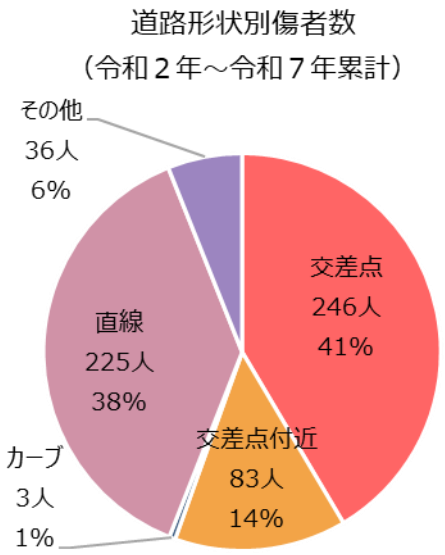
・令和２年から令和７年までの累計でみると、道路形状別の傷者数の人数と割合は、「交差点」が 246 人、約 41%を占め、次いで「直線」が 225 人、約 38%、「交差点付近」が 83 人、約 14%となっています。

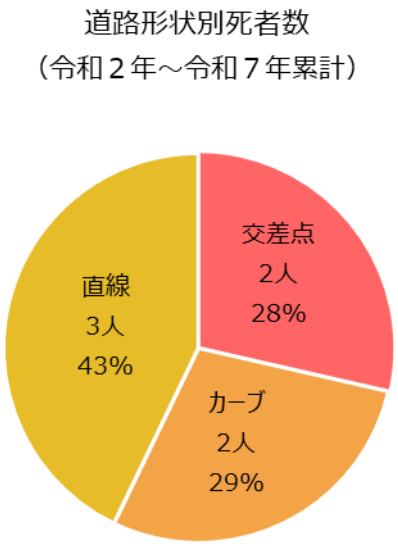
・道路形状別の死者数は、累計で「交差点」が２人、「カーブ」が２人、「直線」が３人となっています。

図　２－３－（７）　道路形状別の交通事故発生件数と死傷者数



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」





２－４　市民が第１当事者となった交通事故の状況

（１）交通事故発生件数・死傷者数の推移

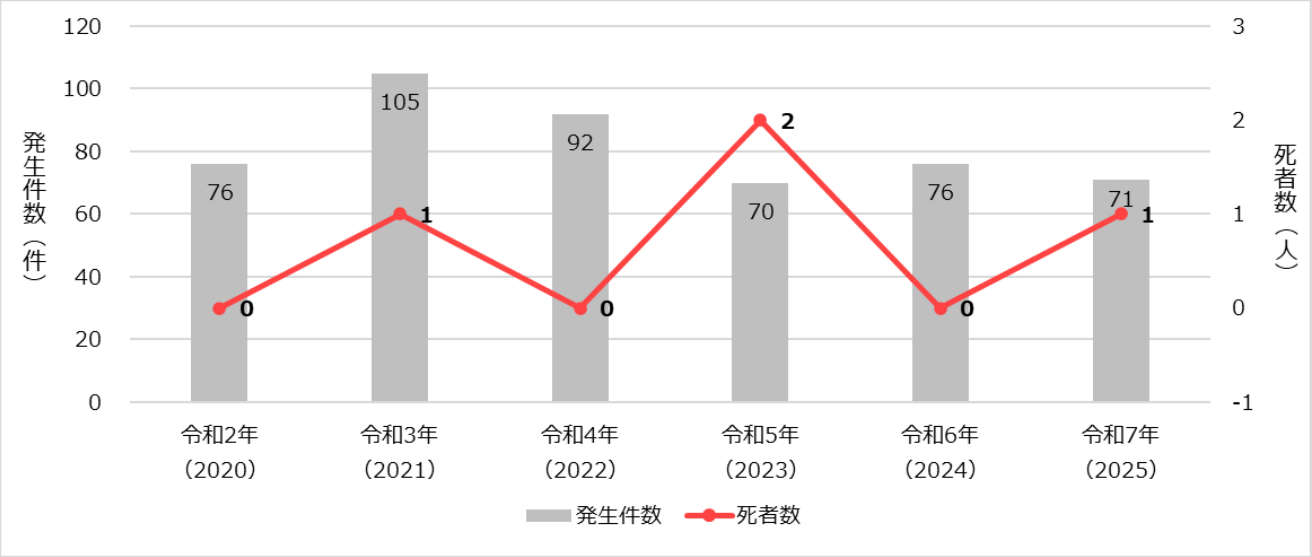
市民が第１当事者となった交通事故の発生件数は、令和３年には 100 件を超えていましたが、令和４年からは減少に転じ、令和５年以降は 70 件台で推移しています。

表　２－４－（１）　市民が「第１当事者」となった交通事故の発生件数・死者数の推移（単位：件・人）

	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
発生件数	76	105	92	70	76	71
死者数	0	1	0	2	0	1

※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、過失が重い者（過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い者）をいう。

図　２－４－（１）　市民が「第１当事者」となった交通事故の発生件数・死者数の推移



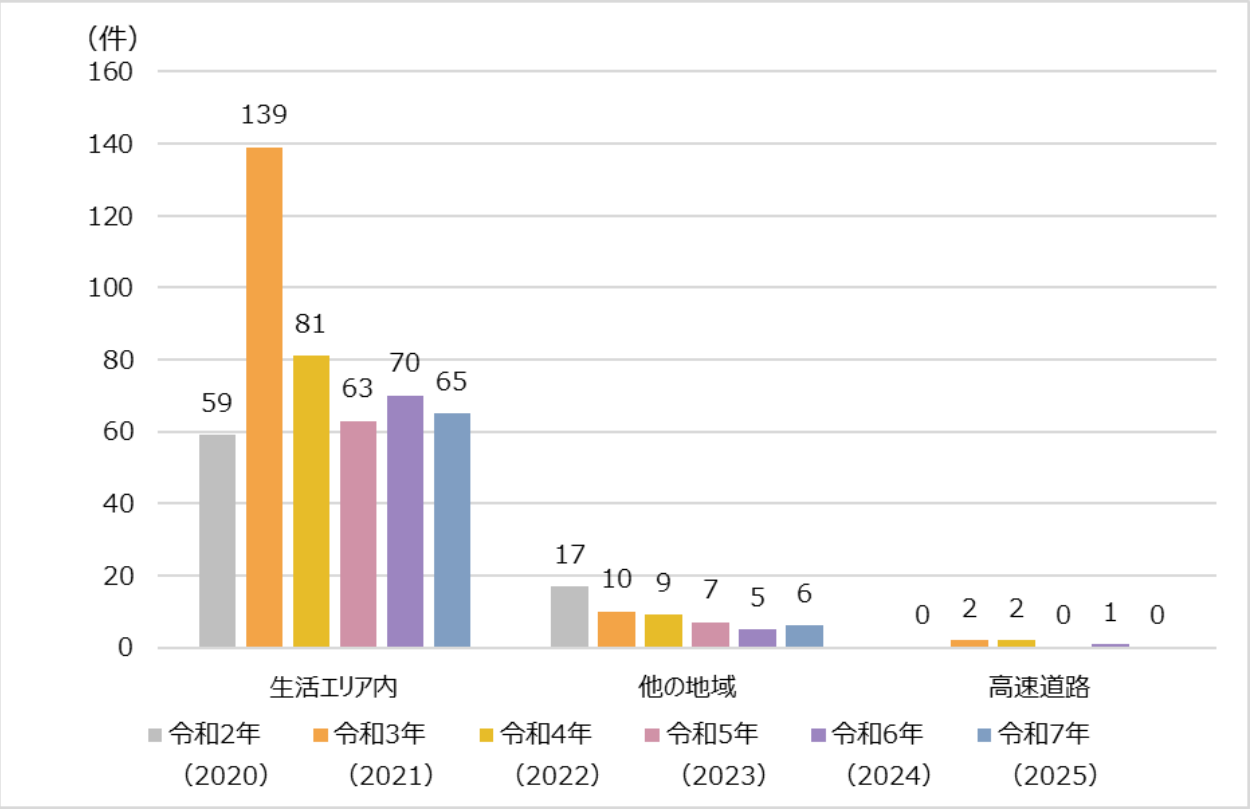
資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

（２）交通事故の発生場所別件数

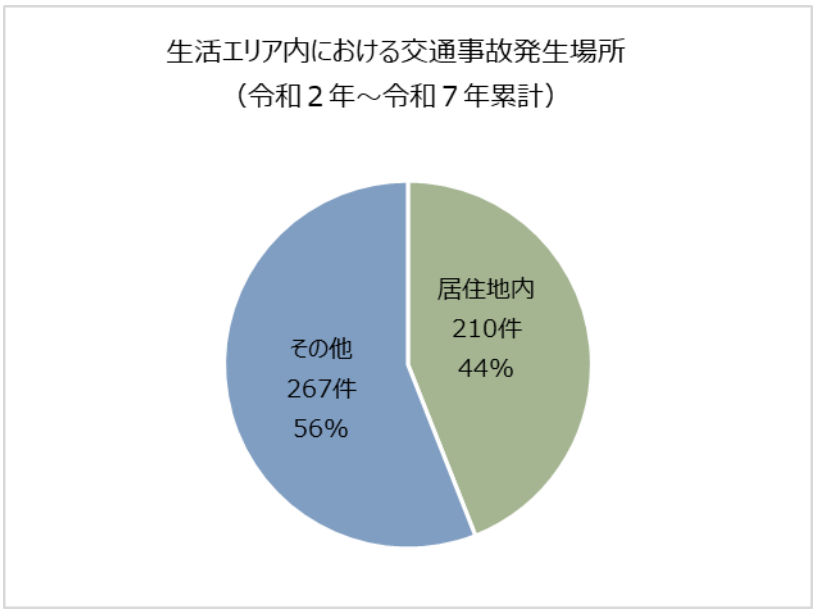
・市民が第１当事者となった交通事故の発生場所別件数は、「生活エリア内」が最も多く、次いで「他の地域」、「高速道路」となっています。

・「生活エリア内」のうち「居住地内」が約 44%を占めています。

図　２－４－（２）　市民が「第１当事者」となった交通事故の発生場所別件数



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

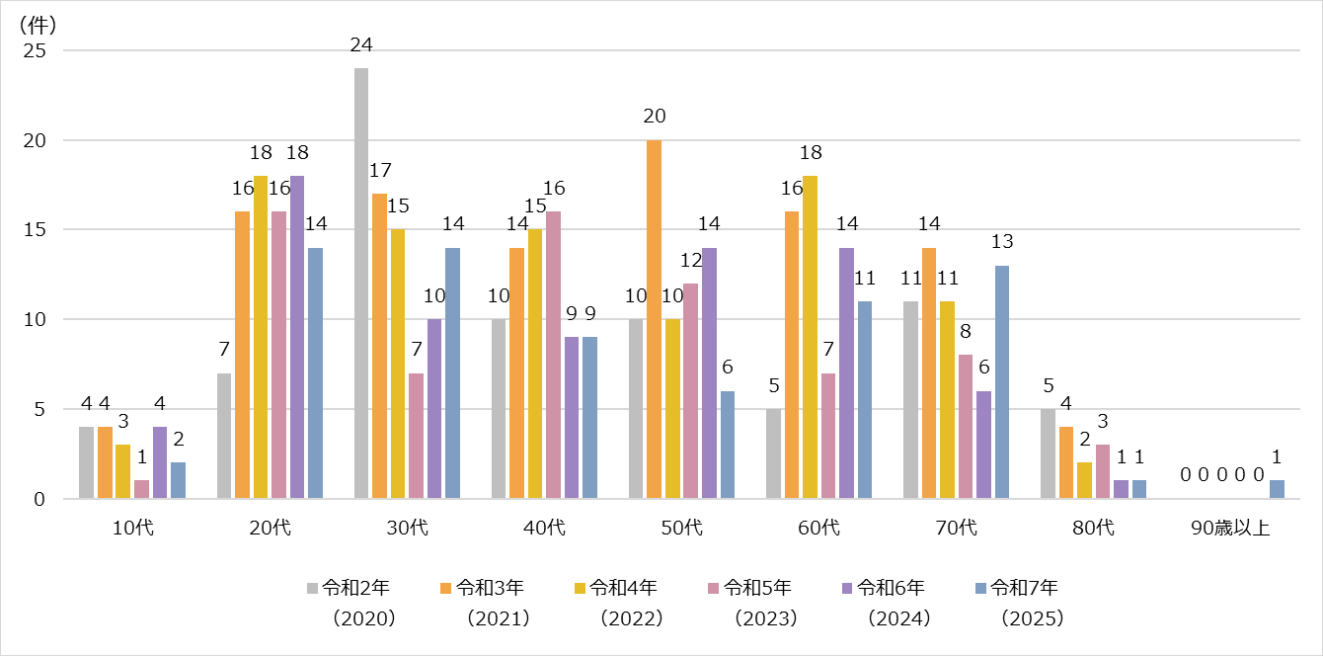


（３）交通事故の年代別発生件数

・市民が第１当事者となった年代別の交通事故発生件数は、令和２年から令和７年までの累計で 89 件と、「20 代」の交通事故が最も多く発生しています。

・令和７年は 20 代と 30 代の交通事故が最も多く発生しています。

図　２－４－（３）　市民が「第１当事者」となった交通事故の年代別発生件数



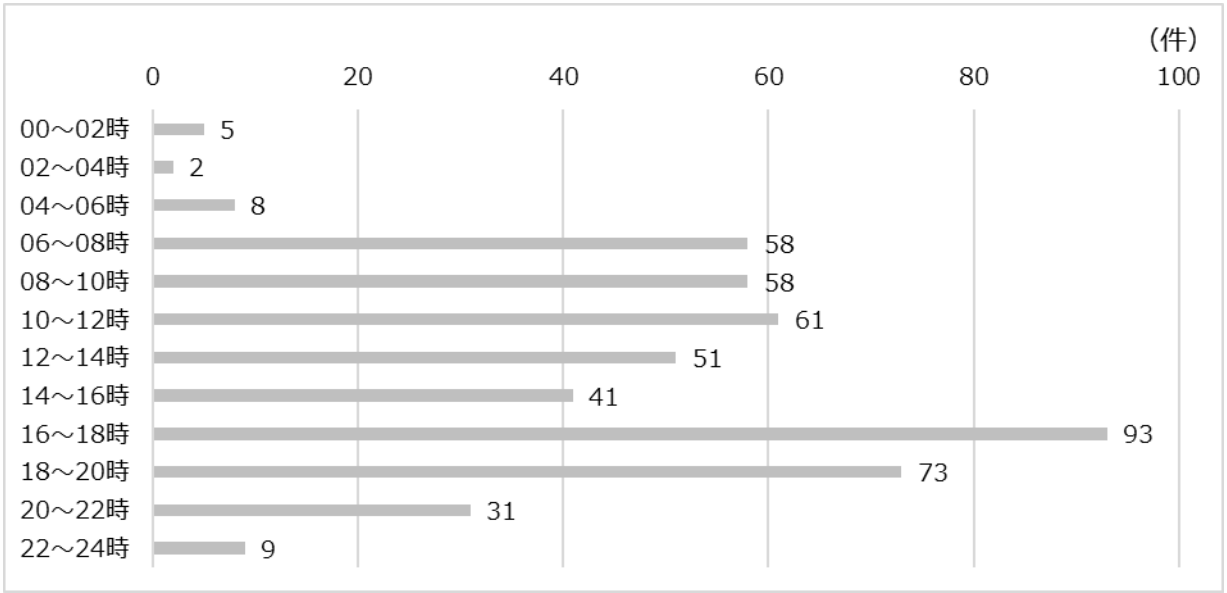
資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

（４）交通事故の時間帯別発生件数

市民が第１当事者となった時間帯別の交通事故発生件数は、令和２年から令和７年までの累計で 93 件と、「16～18 時」の交通事故が最も多く発生しています。

図　２－４－（４）　市民が「第１当事者」となった交通事故の時間帯別発生件数

※件数は、令和２年から令和７年までの累計

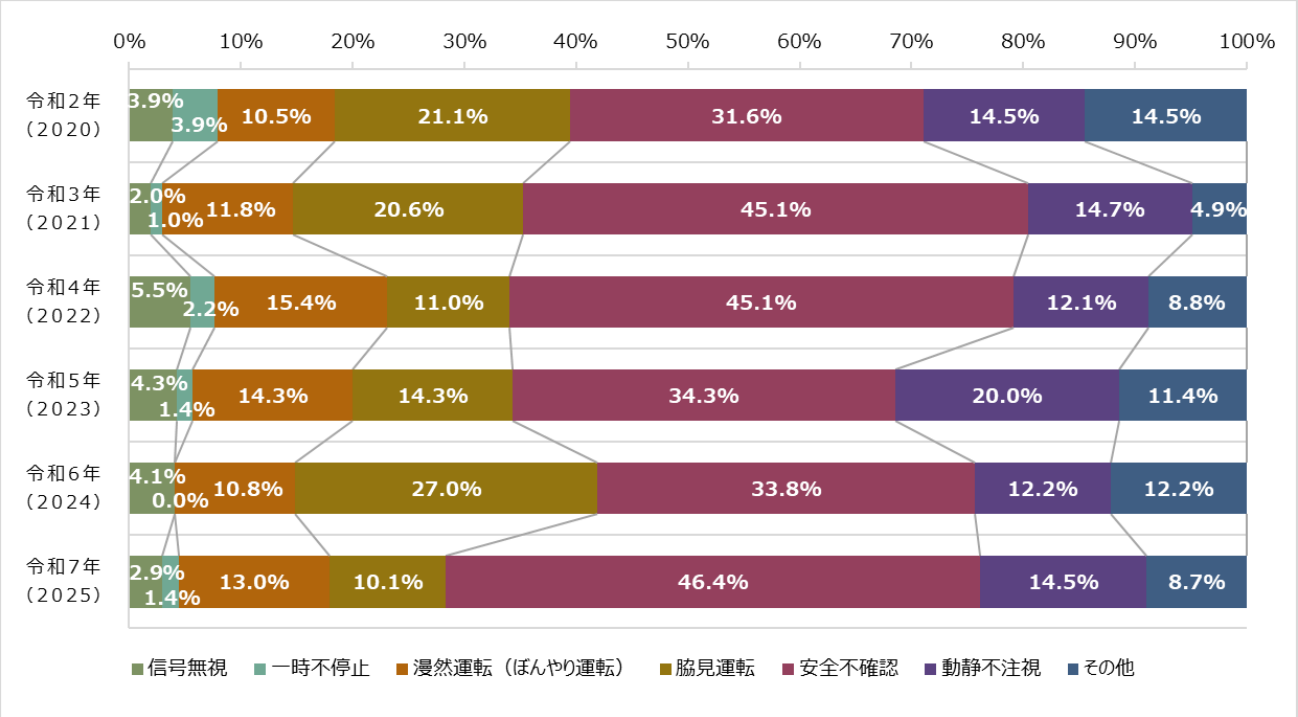


資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

（５）交通事故の違反別発生件数の推移

市民が第１当事者となった違反別の交通事故発生件数は、令和２年から令和７年までの各年で「安全不確認」が最も大きな割合を占めており、令和７年は、46.4%を占めています。

図　２－４－（５）　市民が「第１当事者」となった交通事故の違反別発生件数の推移



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」

信号無視：道路を通行する歩行者又は車両等が、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等に従わないで事故を発生させたものをいう。

一時不停止：道路標識や信号、横断歩道等で一時停止が義務付けられている場所で、車輪を完全に停止させずに通過して事故を発生させたものをいう。

漫然運転（ぼんやり運転）：（前方不注意－内在的）運転者自身の心理的生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたものをいう。

脇見運転：（前方不注意－外在的）運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたものをいう。

安全不確認：確認が可能な状態にありながら、可能な確認を尽くさなかったために相手方当事者を発見できず、又は発見が遅れ事故を発生させたものをいう。

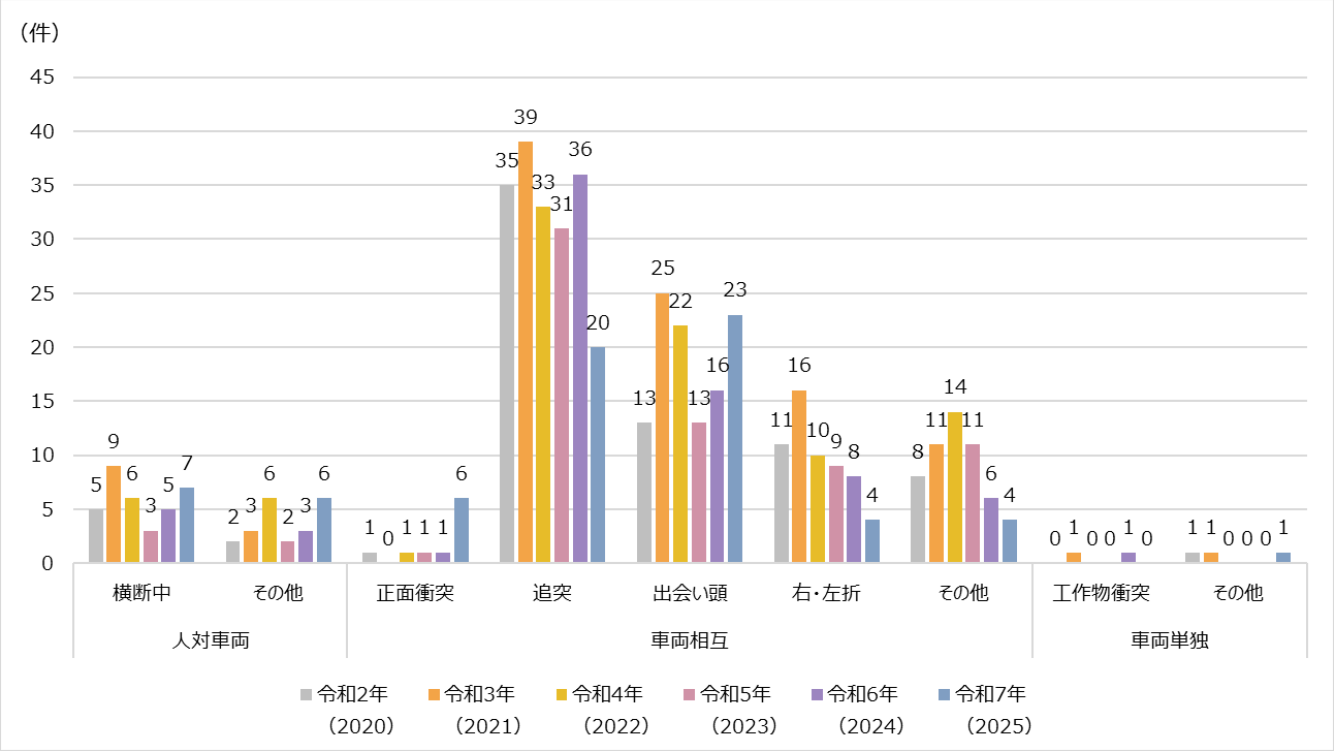
動静不注視：相手方当事者を発見（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手方当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたものをいう。

（６）交通事故の事故類型別発生件数の推移

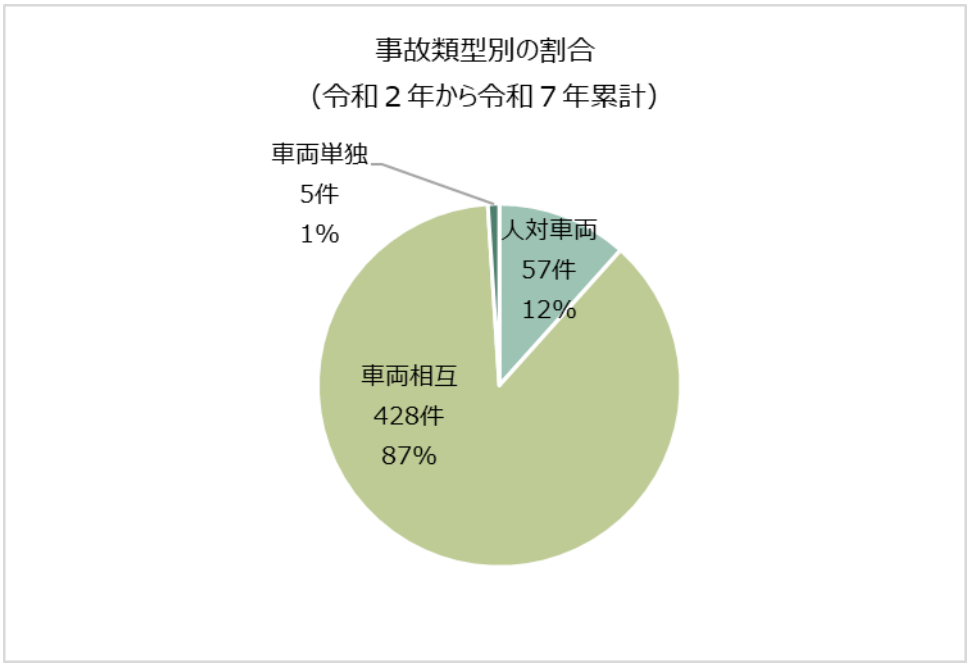
・市民が第１当事者となった事故類型別の交通事故発生件数は、令和２年から令和７年までの累計でみると、「車両相互」による事故が 428 件と最も大きな割合を占めており、そのうち「追突」が 194 件と最も多く、次いで「出会い頭」が 112 件となっています。

・「人対車両」の事故では、うち半数以上を「横断中」が占めています。

図　２－４－（６）　市民が「第１当事者」となった交通事故の事故類型別発生件数



資料：宮城県警察本部「わたしのまちからマナーアップ」



２－５　踏切事故の状況等

（１）全国における踏切事故の状況

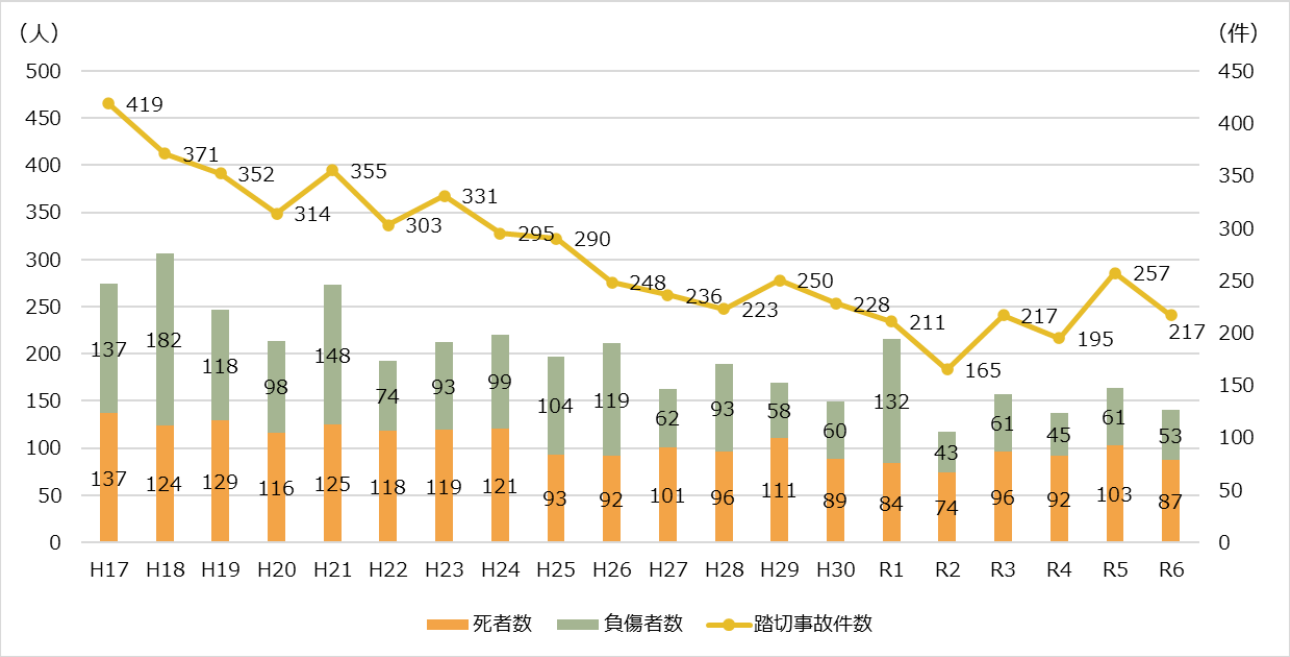
踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあり、令和６年度の発生件数は 217 件、死傷者数は 140 人となっています。

踏切事故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、踏切事故は鉄道の運転事故の約４割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状にあります。

図　２－５－（1）　全国における踏切事故の件数と死傷者数の推移

※死者数は 24 時間死者



資料：【国】中央交通安全対策会議「第 12 次交通安全基本計画」

（２）全国における近年の踏切事故の特徴

令和３年度から令和６年度の踏切事故の特徴としては、踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多くなっていますが、踏切道 100 か所当たりの発生件数でみると、第４種踏切道（踏切があることを示す警標だけで、列車の接近を知らせる警報機や自動遮断機が設置されていない踏切道）が最も多くなっています。

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４割を占めており、原因別でみると直前横断によるものが約５割を占めています。

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割を占めていること等が挙げられます。

第３章　計画の目標

３－１　第 10 次岩沼市交通安全計画の目標と達成状況

（１）第 10 次岩沼市交通安全計画の目標

・計画期間中の 24 時間死者数ゼロを目指します。
・令和７年までに年間負傷者数 100 人以下を目指します。

（２）目標の達成状況

・計画期間中の 24 時間死者数ゼロを目指します。

本市における交通事故による死亡者数は、令和３年から令和４年までは、年間１人となっており、令和５年は２人、令和６年は０人、令和７年は２人となっていることから、目標であるゼロを継続的に達成することはできませんでした。

・令和７年までに年間負傷者数 100 人以下を目指します。

本市における交通事故による負傷者数は、令和４年と令和５年に 100 人以下を達成しましたが、令和６年に再び増加したことから、期間を通じた目標の定着が課題となりました。

表　3－1－（2）　交通事故による死傷者数（単位：人）

	令和3年（2021）	令和4年（2022）	令和5年（2023）	令和6年（2024）	令和7年（2025）
傷者数	110	93	89	118	85
死者数	1	1	2	0	2

※傷者：「重傷者」と「軽傷者」の合計をいう。　　資料：宮城県警察本部交通部「みやぎの交通事故」

３－２　第 11 次岩沼市交通安全計画の目標

（１）第 11 次岩沼市交通安全計画の目標

・年間の 24 時間死者数ゼロ及び当該目標の２年以上の継続を目指します。
・計画期間の各年における負傷者数 100 人以下を目指します。

（２）目標について

・年間の 24 時間死者数ゼロ及び２年以上の継続を目指します。

本市における交通死亡事故ゼロ期間は、平成 24 年の達成以降、２年以上の継続ができていない現状を踏まえ、単年でのゼロ達成に留まらず、死亡事故ゼロが継続する状態の定着を目指します。

・年間の負傷者数 100 人以下を目指します。

第 10 次計画期間中に負傷者数 100 人以下を達成しましたが、令和６年に再び増加したことから、計画期間の各年において 100 人以下の水準を目標とし、その定着を目指します。

第４章　重視すべき視点

本計画では、計画の目標達成に向け、本市における交通事故等の現状や社会情勢の変化を踏まえた重視すべき視点を以下のとおり定め、各視点に対応した交通安全対策に取り組みます。

【重視すべき視点】

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
2．こどもの安全確保のための環境整備
3．歩行者の安全確保のための意識変容
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
5．外国人の交通安全対策の推進
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
7．生活道路における歩行者等の安全確保
8．先進技術の活用推進
9．交通事故実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
10．地域が一体となった交通安全対策の推進
11．踏切道における交通安全対策の推進

４－１　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

本市における高齢者の人口は、今後も増加すると推測されています。

全国における交通事故死者数に占める高齢者の割合は、５割を超え、依然として高いほか、路外逸脱及び工作物衝突による交通死亡事故の半数以上を高齢者が占めています。

また、交通事故死者数に占める「歩行者及び自転車利用者」の割合が高く、これらの約７割が65歳以上の高齢者であり、本市においても、高齢者が死傷する交通事故や高齢運転者による重大事故が発生していることから、高齢者の交通安全の確保は喫緊の課題となっています。

こうした状況を踏まえ、主として「歩行者、自転車利用者等の対策」と「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、高齢者の特性を踏まえた交通安全教室の開催、交通ルールの普及啓発活動及び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一方で、運転支援機能の過信・誤解による交通事故の発生を未然に防ぐため、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が必要です。

４－２　こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、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。

全国におけるこどもの交通事故死者・重傷者は令和２年まで減少傾向となっていましたが、同年以降はほぼ横ばいで推移しており、本市においても、こどもの交通事故は毎年発生している状況です。

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、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します。

また、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずるとともに、保育所等を始め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、体格等の事情により６歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、適切なチャイルドシートの使用を促進し、こどもの安全確保をより一層推進していきます。

４－３　歩行者の安全確保のための意識変容

全国における歩行中の交通事故死者数は、状態別で最多となっていますが、これまでの減少傾向から一転し、近年は横ばいで推移しています。

本市においても、道路を横断中の歩行者が死亡する交通事故が発生しており、特に、横断歩道において自動車の一時停止が徹底されていない現状など、運転者の歩行者優先意識の向上が大きな課題となっています。

このため、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全確保を施策の重点に据え、人優先の考えの下、通学路や生活道路等において、歩道の整備を始めとした安全な歩行空間の確保を積極的に推進します。

あわせて、車両運転者に対しては横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者保護意識の徹底を図るとともに、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号の遵守、歩きスマホの禁止等に加え、ハンドサイン等による横断の意思表示や確実な安全確認など、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育を推進します。

４－４　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は、自動車等との交通事故の際に被害者となる一方で、歩行者に対しては加害者となる側面を持ちます。

全国における自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数について、約４分の３に自転車利用者側の法令違反が認められるなど、自転車利用者の交通ルールへの理解は不十分な状況にあります。

こうした状況の中、令和６年の改正道路交通法による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 16 歳以上の自転車運転者に対する「交通反則通告制度（青切符）」が適用されました。

これを踏まえ、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の点検・整備、ヘルメットの着用、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。

また、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止を図るほか、普及が進む駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）について、車両特性を踏まえた交通安全教育や広報啓発を推進します。

あわせて、自動車運転者に対しても、令和８年４月から適用された「自転車の側方を通過する際の安全確保規定」を始め、車道を通行する自転車の安全を守るための交通ルールの周知を図ります。

４－５　外国人の交通安全対策の推進

近年、在留外国人、訪日外国人旅行者等の増加に伴い、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。本市においても多くの外国人住民や就労者が地域社会の一員として活動しており、安全な交通環境の維持が重要な課題となっています。

加えて、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るなど、外国人運転者は今後も更に増加していくことが見込まれます。

こうした状況を鑑み、外国人が自動車等を安全に運転できるよう、言葉や習慣の異なる方々に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を深め、交通安全意識を向上させるための取組を強化する必要があります。

取組の強化に当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画や多言語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行うとともに、外国人労働者を雇用する事業者等による交通安全教育や安全運転管理の徹底を支援・促進するなど、行政、関係団体、企業等が連携した横断的なアプローチを推進します。

あわせて、外国人の歩行者や自転車利用者等に対しても、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の促進と交通安全意識の向上を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に努めます。

４－６　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

移動手段の多様化に伴い、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の小型モビリティが急速に普及する一方で、交通ルールの浸透不足や安全マナーの軽視による不適切な走行が課題となっています。これらに起因する事故を未然に防ぎ、誰もが安全に通行できる環境を構築するため、車両区分に応じた基本的な交通ルールの周知徹底や交通安全教育等の対策を推進するとともに、電動車椅子は歩行者であることについても周知に努めます。

４－７　生活道路における歩行者等の安全確保

全国の生活道路におけるこどもや高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり、本市においても高齢者の交通死亡事故やこどもの重大事故につながりかねない事故が発生しています。生活道路における交通事故減少のため、こども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者や自転車等が安全・安心に通行できる環境を確保し、「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を目指します。

具体的な安全対策については、歩道の整備や歩車分離式信号の導入、適切な交通規制の実施等を関係機関と連携して推進します。

また、令和８年９月の改正道路交通法施行令の施行に伴い、生活道路（中央線等のない道路）の法定速度が時速 30 ㎞へ引き下げられることから、関係機関と連携した広報啓発の徹底や、新制度の円滑な定着に向けた取組を展開します。

なお、これら生活道路における各種対策を実施するに当たっては、計画段階から住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進め、地域の実情に即した安全対策を推進していきます。

４－８　先進技術の活用推進

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おり、今後も安全運転サポート車（サポカー）の普及や運転支援システムの更なる発展・普及、自動運転の実用化等により、交通事故の減少が期待されます。

しかしながら、運転支援機能や自動運転には機能限界があるため、性能を過信せず、正しく理解して利用するための広報啓発を推進し、交通事故の更なる減少を目指します。

４－９　交通事故実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

本市における交通事故発生状況に基づき、事故が多発している交差点や生活道路における危険箇所等を把握し、カーブミラーや防護柵の整備、路面標示による視認性の向上など、関係機関と連携して地域の特性に応じた安全対策を推進します。

また、交通事故の実態に即した効果的な交通安全教室や交通安全キャンペーン等を通じて、市民一人一人の安全意識を高め、地域一体となって事故の未然防止を図ります。

４－10　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、国や市、関係機関・団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化の進展に伴う担い手不足に対応し、交通安全の取組を次世代へ継承できるよう幅広い年代の参画を促します。

地域社会のニーズや交通情勢が変化する中で、地域に根ざした課題を解決していくことが一層重要となっています。そのため、インターネット等を活用した情報発信を通じて、若者を含む幅広い層の関心を高めるとともに、交通安全を自らの問題として捉え、活動へ積極的に参加する意識の向上を図ります。

また、交通ボランティアや地域活動を支える人材の高齢化が進む中、活動の中心となる交通安全協会等の団体が、継続的に活動を確保できるよう支援を継続していきます。

４－11　踏切道における交通安全対策の推進

全国的に踏切事故や死傷者数は減少傾向にあり、これまでの対策は一定の効果を上げていると言えます。

しかし、踏切事故はひと度発生すれば、多数の死者を生ずるなど重大な被害をもたらす恐れがあるため、引き続き事故の未然防止に向けた取組が必要です。

本市においては、鉄道事業者と連携し、それぞれの踏切の状況等を勘案しながら、踏切保安設備の整備や視認性の向上、周辺の路面標示の整備やバリアフリー化など、より効果的な対策を推進します。

また、さらなる安全性の向上を目指して関係機関との連携を強化し、地域の実情に即した安全対策の展開を図ります。

第２部　講じようとする施策

第１章　道路交通環境の整備

１－１　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、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策、生活道路への通過交通の流入といった課題は依然として深刻な状況にあります。

そのため、地域の協力を得ながら、通学路や生活道路等において歩道の整備を進め、「人」の視点に立った対策を推進していく必要があり、自転車通行空間の確保や効果的な交通規制等による車両の速度抑制を図り、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された安全な道路交通環境の形成を目指します。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

ア　歩行者の安全を確保するため、通行禁止等の交通規制や路側帯の整備を進めるとともに、面的対策が必要な地区については、地域一帯で速度制限を行うゾーン対策等の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除を図ります。また、令和８年９月の改正道路交通法施行令の施行に伴い、生活道路（中央線等のない道路）の法定速度が時速 30 ㎞へ引き下げられることから、関係機関と連携した広報啓発の徹底や、新制度の円滑な定着を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

イ　警察等の関係機関と連携し、視認しやすい道路環境を整えるため、道路標識・標示の高輝度化や設置場所の適正化等を推進します。あわせて、交通事故の多いエリアにおいては、市、警察、地域住民等が連携し、地域の実情に応じた効果的・効率的な対策を実施します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）通学路等における交通安全の確保

ア　通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「岩沼市通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、警察、道路管理者、PTA等による合同点検を定期的に実施するとともに、道路交通実態に応じ、関係機関が連携し、必要な対策を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

イ　自転車通学中の交通事故の防止を図るため、通学路の歩道整備や路面改修を推進します。あわせて、学校等と連携し、発達段階に応じた交通安全教育を実施することで、交通ルールの遵守と安全意識の向上を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（３）高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア　高齢者や障害者等を含め、全ての人が安全・安心に活動できる社会を実現するため、駅や公共施設、福祉施設、病院周辺を中心に、平坦で幅の広い歩道を整備します。あわせて、視覚障害者誘導用ブロックや歩行者用の案内標識等により、移動の安全性及び円滑化を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

イ　横断歩道やバス停留所付近における悪質・危険な駐車違反及び歩道や視覚障害者誘導用ブロック上の移動を妨げる自動二輪車等の違法駐車について、市と警察が連携し、指導取締りの強化を働きかけるとともに、安全な歩行空間の維持に努めます。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－２　幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路の交通安全対策については、交通事故の発生割合が高い区間や地域の交通実績を踏まえた箇所を優先的に選定し、それぞれの地点に応じた効率的な交通事故対策を推進します。

（１）事故危険箇所対策の推進

幹線道路の交通安全対策については、交通事故の発生割合が高い区間や潜在的な危険箇所を「事故危険箇所」に指定し、警察と道路管理者が連携して対策を実施します。事故地点の状況に応じ、信号機や歩道の整備、交差点の改良、道路標識や照明の視認性向上、区画線の引き直し等の安全対策を推進します。

（警察、道路管理者、市）

（２）幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路構造や交通安全施設の整備状況、道路交通の実態等を踏まえ、速度規制や追い越し禁止規制などの交通規制について、警察等の関係機関と協議し、適正化に向けた見直しを推進します。

（警察、道路管理者、市）

（３）重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には，速やかに事故要因を調査検証し，再発防止を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（４）適切に機能分担された道路網の整備

ア　歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車の適切な分離を図ります。

（警察、道路管理者、市）

イ　幹線道路に囲まれた居住地域や商業地域内等において、通過交通を可能な限り幹線道路へ誘導・転換させるなど、道路機能の分化と生活環境の向上を図ります。あわせて、補助的な道路整備を行い、警察の交通規制・交通管制と連携しながら、ハンプ（車両の低速走行等を促すための道路に設ける凸状の段差）・狭さく等による車両の速度抑制や通過交通の排除を総合的に実施します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（５）道路の改良等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩道・自転車道の整備や交差点改良、生活道路対策等を推進し、地域の実情に応じた道路空間の構築を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－３　交通安全施設等の整備事業の推進

国の社会資本整備重点計画に基づき、公安委員会（警察）や道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析結果を反映した交通安全施設等整備事業を推進します。重点的かつ効率的な事業展開により、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と円滑な交通社会の実現を図ります。

（１）交通安全施設等の戦略的維持管理

交通安全施設の維持管理・更新にあたっては、市に寄せられた情報を警察と共有し、警察による現場状況に即した規制の見直しや、点検結果に基づいた計画的な補修の検討につなげます。あわせて、道路管理者と警察が連携し、路面標示の同時施工の調整や点検手法の共有を図るなど、効率的な維持管理に向けた協力に努めます。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）歩行者・自転車対策及び生活道路の対策の推進

ア　生活道路における「人が優先という意識」を徹底するため、時速 30 ㎞の速度規制区域「ゾーン 30」に加え、ハンプ等の物理的な対策を組み合わせた「ゾーン 30 プラス」等の整備について、警察と連携を図り、車両速度の抑制と通過交通の排除に向けた交通事故対策を推進します。あわせて、通学路や未就学児が移動する経路を中心に、高齢者やこどもが安全に通行できる歩行空間の確保に努めます。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

イ　自転車利用環境の整備、無電柱化の検討、安全上課題のある踏切対策等を通じて、歩行者と自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

（警察、道路管理者、市、鉄道事業者、関係機関・団体等）

（３）幹線道路対策の推進

幹線道路における事故危険箇所などの交通事故が頻発する区間において、重点的な交通事故対策を実施するに当たり、客観的なデータ分析による原因検証に基づき、市が行う交差点改良や警察による信号機の改良等の対策を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（４）交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化や踏切対策、警察等の関係機関が実施する信号機の改良や駐車対策などを推進することで、交通容量の拡大と円滑化を図り、あわせて自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（５）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参加による安全点検を促進するとともに、市や警察に寄せられる道路交通環境に関する意見や要望を的確に把握し、道路交通環境整備を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－４　高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段を確保するため、交通事業者や福祉等の関係機関との連携を強化し、地域の実情に応じた持続可能な交通環境の維持・向上に努めます。あわせて、自動運転技術やデジタルサービス等の次世代技術の動向を注視し、将来にわたる利便性の高い地域交通の在り方について検討を進めます。

（１）公共交通機関の維持・改善と利用促進の推進

交通事業者や関係機関との連携を通じて、既存の公共交通路線の維持・改善を図るとともに、利便性の向上や利用促進に資する施策の検討に取り組みます。

（警察、道路管理者、市、交通事業者、関係機関・団体等）

（２）次世代技術の動向把握とデジタル活用による地域交通ＤＸの検討

将来的な地域交通の利便性向上を見据え、自動運転技術の活用に関する情報の把握に努めます。あわせて、キャッシュレス決済やリアルタイムの運行情報の提供など、デジタル技術を活用して交通の利便性を高める「地域交通ＤＸ」の在り方について検討を進めます。

（市、交通事業者、関係機関・団体等）

１－５　効果的な交通規制の推進

安全で円滑な道路交通の確保に向け、交通規制の適正化や信号表示の調整等について、警察等の関係機関と連携を図ります。また、交通安全教育や啓発活動を通じて、交通ルールを守る意識を醸成し、より効果的な交通規制が機能する環境の整備に努めます。

（１）交通ルールの遵守と安全意識の向上

信号無視の防止や歩行者優先の徹底など、交通マナーの実践を促す交通安全教育を推進し、交通ルールの遵守と安全意識の向上を通じて、より効果的な交通規制の実現を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）警察等の関係機関との連携

安全で円滑な道路交通の確保に向け、地域の交通実態に即した効果的な交通規制や信号運用の改善が行われるよう、警察等の関係機関との情報共有や連携を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－６　自転車利用環境の総合的整備

安全で快適な自転車利用環境の整備に向け、走行空間の確保や駐輪秩序の維持を図るとともに、事故防止や通行障害の解消に向けた警察や学校等の関係機関との連携を強化します。

（１）安全で快適な自転車利用環境の整備

歩行者、自転車、自動車が適切に分離された通行空間の整備を検討・推進するとともに、関係機関等と連携した自転車走行環境の確保や、学校等と連携した通学中における事故防止に向けた交通安全対策を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等の駐輪需要が高い地域において、高齢者や障害者等の移動の妨げとなる放置自転車等の問題の解決を図るため、関係機関等と連携した適切な駐輪場所への誘導や整理・撤去等の推進、広報啓発活動による駐輪マナーの向上を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－７　災害に備えた道路交通環境の整備

災害発生時における迅速な避難と救助活動を確保するため、道路の防災対策を進めるとともに、警察や関係機関と連携を図りながら、事故防止や通行障害の解消に向けた施策を推進します。

（１）災害に備えた道路の整備

地震や豪雨等に備え、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避する安全な通行路の確保に努めます。また、津波浸水域における人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供を行うとともに、円滑な避難を支える移動環境の確保を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）災害に強い交通安全施設等の整備

災害時の停電や施設損傷による混乱を最小限に抑えるため、通行規制に必要な資機材の整備や、現地の状況を迅速に把握するための連絡体制の強化に努めます。あわせて、関係機関との緊密な連携を図りながら、災害時においても安全で円滑な道路交通が維持される環境づくりを推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（３）災害発生時における交通規制

災害発生時において、車両避難による渋滞を防止し緊急車両の通行を確保するため、被災地域への車両流入抑制や通行禁止等の必要な交通規制について、警察と連携を図りながら的確に実施します。あわせて、停電時等の交差点における安全かつ円滑な交通確保に向けた対策を推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（４）災害発生時における情報提供の充実

道路の被災状況や交通情報を的確に収集・分析し、ＳＮＳや防災行政用無線等の多様な手段を用いて市民へ提供する防災ＤＸを推進します。災害発生時には、関係機関と連携を図りながら、避難者や道路利用者に対する迅速な情報提供に努めます。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

１－８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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、道路の使用・占用の適正な管理や工事調整を行うとともに、警察や関係機関と連携し、的確な通行規制や地域特性に応じた道路管理を推進します。

（１）道路の使用及び占用の適正化

道路の構造を保全し、安全かつ円滑な交通を確保するため、工作物の設置や工事等のための占用の許可に当たっては、適正な審査・運用を行うとともに、許可条件の遵守や占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）道路の掘り返しの規制等

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推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（３）道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損や異常気象、道路工事等により交通が危険であると認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（４）気象条件等に応じた安全の確保

冬期の路面凍結や積雪又は豪雨・災害等の異常気象時において、適切な路面対策や通行規制を実施するとともに、市公式ホームページやＳＮＳ等の多様な手段を活用し、道路利用者への迅速な情報周知に努めます。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

第２章　交通安全思想の普及徹底

２－１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

人優先の交通安全思想の下、こども、高齢者、障害者等に対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、誰もが被害者にも加害者にもならない意識の醸成を図ります。

学校教育においては、ＩＣＴの活用を図りながら、教育活動全体を通じて計画的・組織的な実施に努めるとともに、学校安全計画に基づき、自転車利用を含めた交通安全指導を実施します。

また、障害のある児童生徒等に対しては、その特性を踏まえた指導に配慮します。

さらに、生涯を通じた交通安全教育を展開するとともに、関係機関や地域・家庭が一体となって連携し、世代間交流などを通じて安全意識を高め、地域に根ざした自発的な交通安全行動の定着を目指します。

（１）幼児に対する交通安全教育の推進

ア　幼児の心身の発達段階や地域の実情に応じ、基本的な交通ルールの遵守やマナーを実践する態度の育成と、日常生活で安全に道路を通行するために必要な技能・知識の習得を図るため、幼稚園、保育所及び認定こども園等を対象に、「交通安全教室」を開催し、模擬横断歩道等を用いた歩行訓練や直接的な指導の充実を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　交通指導隊による街頭指導や、交通ボランティアによる見守り活動を推進するとともに、地域全体で幼児を見守る意識を高めるため、保護者や地域住民を対象とした啓発活動を展開します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）小学生に対する交通安全教育の推進

ア　児童の心身の発達段階や地域の実情に応じ、歩行者及び自転車利用者として必要な技能・知識の習得を図るとともに、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の向上に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　家庭や関係機関等と連携し、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行、自転車や乗り物の安全利用、危険の予測と回避、交通ルールの必要性等について、重点的な交通安全教育を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　歩行訓練や自転車安全教室等の交通安全教室を開催するとともに、通学路における交通指導隊の街頭指導や交通ボランティアによる見守り活動の充実に努めます。あわせて、保護者が家庭で適切な指導ができるよう、保護者への啓発活動を展開します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

ア　日常生活に必要な交通知識の習得を図るとともに、自らの安全確保のみならず、思いやりを持って他者の安全にも配慮できる意識の向上に努めます。特に、行動範囲が広がる時期であることを踏まえ、自転車の安全な通行に関する技能と知識の定着を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　家庭や関係機関等と連携し、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全利用や自動車等の特性、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等について、重点的な交通安全教育を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　学校における交通安全教育や保護者に対する啓発活動が円滑に実施できるよう、関係機関等と連携した情報の提供などの支援に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（４）高校生に対する交通安全教育の推進

ア　二輪車や自転車の安全利用、加害者となった場合の責任等を理解させ、交通社会の一員として責任を持って行動できる社会人の育成を支援するため、学校や関係機関と連携した啓発活動を展開し、ルール遵守の重要性や自他の生命を尊重する意識の向上を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　令和８年４月から、17 歳６か月での普通免許等の仮運転免許の取得が可能となる制度改正について周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き 18 歳であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察、関係機関等と連携し、新制度の正しい理解に向けた啓発活動を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（５）成人に対する交通安全教育の推進

ア　社会人、大学生等に対し、交通社会の一員としての社会的責任の自覚や交通マナーの向上を図るとともに、ＳＮＳ等のデジタル媒体を活用した積極的な情報発信により、交通安全について学ぶ機会の充実に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　事業所や地域団体等からの要請に応じ、自転車や特定小型原動機付自転車の安全利用、安全運転に必要な技能・知識の習得を目的とした「交通安全教室」を開催し、交通ルールの周知を図るとともに、地域全体で安全運転意識を高めるための広報啓発活動を展開します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（６）高齢者に対する交通安全教育の推進

ア　加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や、反射材用品等の着用効果について理解を深め、自ら安全な交通行動を実践できるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　高齢者の歩行中における交通死亡事故では、高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態にあることから、老人クラブや地域団体等からの要請に応じた交通安全教室を開催するほか、各種催し等の機会を活用した啓発活動を展開し、交通ルールの遵守や道路横断時の安全確認、電動車椅子の安全利用等の徹底に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、地域全体で高齢者を見守り、配慮する意識を高めるための広報啓発活動を推進し、高齢者自身の安全意識の向上と地域が一体となった安全確保に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（７）障害者に対する交通安全教育の推進

障害のある方が安全に道路を通行するために必要な技能・知識を習得できるよう、情報の提供や普及啓発を図るとともに、字幕入り教材の活用や手話通訳者の配置などに配慮し、分かりやすい情報の伝達に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（８）外国人に対する交通安全教育の推進

ア　外国人が日本の交通ルールを正しく理解し、安全に道路を通行できるよう、多言語による啓発チラシの配布やＳＮＳ等を活用した情報発信に努め、自国の交通ルールとの違いを踏まえた基本的なルールの周知を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　外国人を雇用する事業者等からの要請に応じ、通訳の配置や自転車シミュレータ、外国語の啓発用教材等を活用した「交通安全教室」を開催し、左側通行や一時停止等の遵守に向けた直接的な指導の充実に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

２－２　交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通事故のない安全で安心な地域社会を築くため、警察や関係機関・団体等との連携を強化し、地域の実情に応じた広報啓発活動を推進し、市民一人一人の交通安全意識の醸成を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーが実践される社会環境の整備に努めます。

（１）交通安全運動の推進

ア　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、警察や関係機関・団体と相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　「宮城県交通安全県民運動（マナーアップみやぎ運動）」実施要綱に基づき、時節や交通情勢を反映した運動を展開するとともに、運動の趣旨や実施期間等を広く周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実を図り、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　関係団体や交通ボランティア等の参加を促進し、地域に密着した交通安全活動を推進します。特に「交通事故死ゼロを目指す日」を中心に、交通指導隊による街頭指導やキャンペーン等の広報活動を積極的に展開し、交通事故の発生抑止に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）横断歩行者の安全確保

ア　運転者に対し、横断歩道手前での減速義務や歩行者優先義務を再認識させるため、市広報紙やＳＮＳ等を通じた広報活動を推進するとともに、街頭での見守り活動や声掛け等を通じて、歩行者保護の意識醸成と適切な運転行動を促します。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　歩行者に対し、横断歩道の利用や信号遵守等の交通ルールの周知を図ります。特に、信号機のない場所で横断する際は手を上げるなど、運転者に横断する意思を明確に伝える必要性や、自らの安全を守るための交通行動の徹底を促す啓発を行います。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下等により事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の事故防止に向けた普及啓発を推進します。あわせて、運転者に対して高齢者の行動特性についての注意喚起に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

エ　夕暮れ時や夜間の事故防止に効果がある反射材用品等の普及を図るため、イベント等での啓発品の配布等を通じて着用効果への理解を深めます。また、目立つ色の衣服や身の回り品への反射材活用を呼びかけるとともに、適切な製品の情報提供に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（３）自転車の安全利用の推進

ア　「自転車安全利用五則」や「自転車安全利用条例（令和２年宮城県条例第 50 号）」を活用し、車道通行の原則や歩行者優先意識、信号遵守などの基本的な交通ルールとマナーの周知を徹底します。あわせて、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を周知し、万が一の事故に備えた自転車損害賠償保険等への加入や、点検整備を受けた証として保険が付帯される「ＴＳマーク」の普及、日常的な点検整備の重要性を呼びかけます。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　令和６年 11 月に施行された自転車の「ながらスマホ」や酒気帯び運転の罰則強化及び令和８年４月から施行された交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）について、広報啓発を推進し、基本的な交通ルールの理解と遵法意識の定着を図る取組を強化します。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　全ての年齢層の自転車利用者に対し、乗車用ヘルメットの着用促進と頭部保護による被害軽減効果の周知を図ります。あわせて、夜間の事故防止のため、早めのライト点灯や反射材用品の活用を呼びかけ、自転車の被視認性の向上に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（４）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）を防止するため、罰則の重さやドライブレコーダーの有効性、思いやりと譲り合いの心を持った運転の重要性、さらには被害に遭った際の安全確保や１１０番通報の徹底について、市広報紙やＳＮＳ等の各種媒体を活用した広報啓発を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　「宮城県飲酒運転根絶に関する条例（平成 19 年宮城県条例第 86 号）」に基づき、飲酒運転の危険性や悲惨な事故の実態を周知し、「飲酒運転を絶対にしない、させない、許さない」という規範意識の向上を図る広報活動を展開し、地域一丸となって根絶の気運醸成に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

ウ　飲食店等への飲酒運転根絶ポスターの配布や、二十歳を祝う会等の機会を捉えた若年層への啓発など、関係機関・団体と連携した広報活動を展開します。また、「ハンドルキーパー運動」の普及や飲酒運転をさせない環境づくりを職域・地域において推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

エ　「ながらスマホ」の危険性や道路交通法による禁止事項について、市広報紙やＳＮＳ等を通じて周知を図ります。あわせて、交通指導隊による「ながら運転禁止キャンペーン」を展開し、運転者への直接的な呼びかけを通じて遵法意識の定着を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

オ　交通安全運動期間中の「全座席シートベルト着用促進キャンペーン」や、チラシの配布等を通じて、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。さらに、非着用時の致死率の高さや被害軽減効果について、あらゆる媒体を通じた啓発活動を展開します。

（警察、市、関係機関・団体等）

カ　チャイルドシートの正しい使用を徹底するため、チラシの配布や広報等を通じ、不適正使用時の危険性や体格に応じた適切な使用方法について周知を推進します。また、関係機関・団体等と連携し、保護者に対する効果的な啓発活動に継続して取り組みます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（５）新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の新しい小型モビリティについて、利用者が正しい交通ルールを理解し、安全に利用できるよう広報啓発を推進します。特に、歩道通行の可否や車道における左側通行の徹底、運転免許やヘルメット着用の要否、ナンバープレートの表示義務など、車両区分に応じた交通ルールについて、関係機関等と連携して周知徹底を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

（６）効果的な広報の実施

交通安全意識を家庭や地域に浸透させるため、市広報紙やＳＮＳ等の各種媒体を活用し、周知を図ります。特に、若い世代に対する自転車等の交通ルール周知に加え、妨害運転や飲酒運転等の危険な運転の根絶、夜間の事故防止に向けた前照灯の早期点灯の呼びかけなど、関係機関・団体等と連携した効果的な広報を展開し、市民の交通安全意識の向上を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

２－３　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

地域の実情に応じた交通安全活動を広く展開するため、民間団体やボランティア等と連携を強化し、その自主的かつ継続的な活動を促進します。あわせて、活動の高齢化や担い手不足といった課題を踏まえ、活動に必要な情報の共有や次世代への継承に向けた支援に努めます。

（１）民間団体等の活動支援と連携の強化

「交通安全市民総ぐるみ運動」等の機会を利用して、地域団体や関係団体等に対し、それぞれの立場に応じた活動が実情に即して行われるよう働きかけます。また、民間団体が行う行事への協力や、啓発に必要な情報の提供を行うなど、行政と民間が一体となった活動の展開を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）ボランティア活動の促進と次世代への継承

街頭活動や見守り活動等を通じ、交通ボランティアやスクールガード等との情報共有や連携を図ります。あわせて、活動の担い手不足に対応するため、幅広い年代の参画を促すとともに、地域に密着した活動が着実に次世代へつながるよう、活動環境の整備に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

２－４　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

市民一人一人が交通社会の一員であるという当事者意識を高めるため、関係機関・団体等と連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進します。また、地域住民等の意見を交通安全施策に積極的に反映させるなど、住民参加による交通安全活動の充実に努めます。

（１）地域住民等の当事者意識の醸成と活動の推進

地域住民や通勤・通学者、外国人コミュニティ等に対し、交通社会の一員としての自覚を持つよう意識改革を促します。また、地域の実情に即した身近な啓発活動を推進し、関係機関・団体等と連携した安全意識の普及に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）住民参加による施策の推進と情報の共有

地域住民等から寄せられた意見を積極的に交通安全施策へ反映させるなど、住民参加による対策を推進するとともに、関係機関・団体等との緊密な連携により、地域の実情に応じた安全な道路交通環境の整備を図ります。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

第３章　安全運転と車両の安全性確保

３－１　安全運転の確保

交通事故を防止し安全な道路交通環境を実現するため、段階的な交通安全教育や、運転者のマナー向上を推進します。あわせて、高齢運転者等に対する事故防止対策を強化し、市民一人一人の安全運転意識の向上に努めます。

（１）運転者教育等の充実

ア　将来の運転者となる幼児や小学生、高齢運転者等を対象とした交通安全教室を継続的に実施し、成長段階に応じた道路の安全な横断方法や自転車の交通ルールの習得、横断歩道における歩行者優先等の保護意識の醸成を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　市広報紙やホームページ等を活用し、道路交通に関する法令や交通情勢に応じた適切な情報提供を継続して行うとともに、運転免許証とマイナンバーカードが一体化した「マイナ免許証」に関し、利便性やオンライン講習のメリットについて広報活動を推進し、市民の理解と交通安全意識の向上を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）高齢運転者対策の充実

高齢運転者の安全意識を高めるため、身体機能の変化を自覚した安全運転の啓発や、高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進に努めます。あわせて、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

３－２　車両の安全性の確保

交通事故の未然防止や被害軽減を図るため、自転車の点検整備の促進や、車両の安全性に関する情報の周知を推進します。あわせて、自動車の点検整備の励行や不正改造車の排除に向けた啓発活動を強化し、車両の安全性確保による交通安全の向上に努めます。

（１）自転車の安全性の確保

駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）等の型式認定制度や、自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（ＢＡＡマーク、ＴＳマーク、ＳＧマーク、ＪＩＳマーク等）の周知に努め、定期的な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します。あわせて、夕暮れ時から夜間における事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射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。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）自動車の点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高め、点検整備の確実な実施を図るため、広報活動等を通じて日常点検や定期点検整備の重要性について周知するとともに、関係機関・団体等と連携し、車両の適切な保守管理の徹底に向けた啓発活動に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

（３）不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす不正改造車や過積載を目的とした改造等を排除し、安全運行を確保するため、関係機関と連携した「不正改造車を排除する運動」を展開します。広報活動を通じて、自動車ユーザーや関係事業者等の不正改造防止に関する認識を高め、交通秩序の維持に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

第４章　道路交通秩序の維持

４－１　交通指導取締りの強化等

交通事故を防止し、安全で安心な交通社会を確保するため、警察等の関係機関と連携し、地域の実情に即した交通指導取締りを推進します。街頭指導の強化や広報活動を通じ、市民の規範意識の向上と交通事故の抑止に努めます。

（１）交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

ア　飲酒運転や妨害運転、走行中のスマートフォン使用など、重大事故に直結する危険な運転の根絶に向け、警察等と連携した街頭指導や啓発活動を推進します。ホームページ等での情報発信を通じ、事故防止に向けた取り組みへの市民の理解と協力を深めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　地域住民から寄せられた交通安全に関する要望や危険箇所の情報を警察へ提供し、実状に即した効果的な指導取締りを要請します。登下校時の見守り活動等と連携した安全な横断のサポートや声掛けを行い、歩行者の安全確保と運転者のマナー向上を図ります。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

ア　令和８年４月から施行された交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の運用に伴い、無灯火や信号無視等の危険な違反に対する指導啓発を強化します。広報紙等を用いた効果的な周知により、交通ルール遵守の重要性や指導取締りの目的について市民の理解の確保に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　走行中のスマートフォンの使用や飲酒運転など、悪質・危険な違反の防止に向けた啓発活動を展開します。若年層を始めとする幅広い世代への遵法意識の浸透を図り、自転車事故の抑止に努めます。

（警察、市、関係機関・団体等）

４－２　暴走族等対策の推進

暴走族等による騒音公害や危険走行を排除し、市民の平穏な生活環境を確保するため、警察等の関係機関・団体と連携し、暴走族の根絶に向けた対策を推進します。地域全体で暴走族を許さない機運を醸成するとともに、関係機関等と連携し、青少年の健全育成と規範意識の向上を図ります。

（１）暴走族根絶気運の高揚と青少年への啓発の充実

ア　「宮城県暴走族根絶の促進に関する条例（平成 10 年宮城県条例第 48 号）」の的確な運用を図るため、広報紙やホームページ等を活用した広報活動を積極的に行い、地域社会全体で暴走族を許さない根絶機運の高揚を目指します。

（警察、市、関係機関・団体等）

イ　青少年に対し交通ルールの遵守や非行防止に関する啓発活動を促進します。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、関係機関・団体等と連携し、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）暴走行為阻止のための環境整備の推進

暴走族、旧車會員（きゅうしゃかいいん）（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）及び群衆が集まりやすい場所等の管理者に協力を求めるなど、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

（警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（３）不正改造車両の排除に向けた啓発活動の推進

暴走行為を助長する車両の不正改造を防止するため、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、自動車ユーザー等に対する広報・啓発活動を積極的に行います。

（警察、市、関係機関・団体等）

第５章　救助・救急活動の充実

５－１　救急・救助体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、消防機関や医療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、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図ります。特に、救急現場等において一刻も早い救命処置等が実施できるよう、救命医療・応急処置体制の整備を推進するとともに、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及を推進します。

（１）救急・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、救出・救助活動の円滑な実施を推進します。

（消防機関）

（２）多数傷者発生時における救急・救助体制の充実

大規模交通事故等の多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施等を通じ、的確な救出・救助活動が行われる体制の充実を図ります。

（消防機関、警察、医療機関）

（３）自動体外式除細動器（ＡＥＤ）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による応急手当の実施により救命効果の向上を図るため、消防機関等が行う講習会や広報活動を通じて、心肺蘇生法やＡＥＤの使用方法等の普及を図ります。

（消防機関、関係機関・団体等）

（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、救命救急士の計画的な養成・配置を推進し、特定行為（気管挿管、薬剤投与、輸液等）を円滑に実施するための体制整備やメディカルコントロール体制の充実を図ります。

（消防機関、医療機関）

（５）救急・救出用資機材の整備の推進

救命救急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、高規格救急自動車や高度救急処置用資機材、救助工作車等の整備を推進します。

（消防機関）

（６）ドクターヘリによる救急業務の推進

負傷者の救急搬送や医師の迅速な現場投入のため、救急現場におけるドクターヘリの積極的な活用を推進します。

（消防機関、医療機関）

（７）救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

救出・救助事案に的確に対応するため、救急隊員及び救助隊員の知識・技術向上のための継続的な教育訓練を推進します。

（消防機関）

５－２　救急関係機関の協力関係の確保等

交通事故等による負傷者の救命効果の向上を図るため、消防機関や医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力体制を確保し、迅速かつ円滑な受入れ体制を推進します。

（１）救急医療機関と消防機関の連携強化

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、消防機関と救急医療機関における緊密な連携・協力関係を確保するとともに、受入れ・連絡体制の明確化を図ります。

（消防機関、医療機関）

（２）効果的な救急体制の整備

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自動車電話又は携帯電話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の活用を図り、消防機関と医療機関の効果的な救急体制の整備を促進します。

（消防機関、医療機関）

第６章　被害者支援の充実と推進

６－１　交通事故相談窓口の周知

交通事故の被害者等は、精神的な不安に加え、事故処理に係る知識や情報が不足している場合が少なくありません。このため、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、各相談窓口の周知を積極的に推進します。

（１）交通事故相談窓口の広報活動の推進

市ホームページや広報紙等を活用して相談窓口の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）被害者支援に関する情報の提供

交通事故の当事者が適切な助言や支援を受けられるよう、県の交通事故相談所等における相談活動や被害者支援に関する情報の提供を積極的に行います。

（警察、市、関係機関・団体等）

６－２　自動車損害賠償責任保険等への加入促進

交通事故による被害者の的確な救済を図るため、全ての自動車及び原動機付自転車に対する自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という。）への加入徹底を図ります。また、近年高額な賠償事例が発生している自転車事故に備え、経済的な負担を担保し被害者の救済に的確に対応するため、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

（１）自賠責保険等への加入徹底

交通事故による被害者の救済を図るため、自賠責保険（共済）への加入徹底に向けた啓発活動を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

（２）自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車事故による高額な賠償責任に備え、自転車の安全点検整備と損害賠償保険が一体となった「ＴＳマーク」の周知や自転車損害賠償保険等への加入を促進し、被害者の救済に的確に対応するための取組を推進します。

（警察、市、関係機関・団体等）

第７章　踏切道の交通安全

７－１　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備状況や踏切道の利用状況、幅員等を勘案し、着実に踏切保安設備の整備を行うとともに、道路交通の状況に応じた適切な交通規制を実施し、踏切事故の防止を図ります。

（１）踏切保安設備の整備促進

踏切遮断機の整備を推進するとともに、統廃合や整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断を抑止するための設備の整備を促進します。

（鉄道事業者、道路管理者）

（２）交通規制の実施と視認性の向上

道路の交通量や幅員等を勘案し、必要に応じて自動車通行止めや一方通行等の交通規制を実施するとともに、道路標識の整備等による視認性の向上を図ります。

（警察、道路管理者）

７－２　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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、各踏切の状況に応じた重点的な対策を推進するとともに、交通安全意識の向上や緊急時の措置の周知徹底に努めます。

（１）踏切道の安全性向上に向けた対策の推進

各踏切の状況に応じた重点的な安全対策を推進します。また、警察等と連携し、踏切道における交通ルール遵守の徹底を図り、安全な通行を促進します。

（鉄道事業者、警察、道路管理者、市、関係機関・団体等）

（２）踏切事故防止に関する教育・広報活動の推進

踏切事故防止キャンペーン等を通じ、非常押ボタンの操作方法等の周知徹底を図るほか、踏切の通過方法等に関する広報・啓発活動を推進します。

（鉄道事業者、警察、市、関係機関・団体等）