

第 11 次

小矢部市交通安全基本計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

小矢部市交通安全対策協議会

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 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

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）が制定された。

これに基づき、本市でも昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる市交通安全基本計画を作成し、関係機関・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た。

その結果、最も多くの死者数を記録した第 1 次期間中（昭和 46 年度から昭和 50 年度）の 39 人と比較すると、第 10 次期間中（平成 28 年度から令和 2 年度）の死者数は 6 人と、これまでの計画期間で最少となり、発生件数（人身事故）及び負傷者数についても、過去 3 年間ではいずれも 100 件を下回るなど、昭和 46 年当時から大幅に減少している。これは、関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに交通事故により死傷する方は絶えることがないため、現在は交通事故そのものを減少させることが求められている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、鉄道交通等を含めた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なければならない。

この交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に、本市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全基本計画に基づき、関係機関・団体等においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
1. 交通事故のない安全・安心な小矢部市を目指して	1
2. 人優先の交通安全思想	1
3. 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	1
4. 交通社会を構成する三要素	2
5. 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	3
6. 横断的に重要な事項	3
第1章 道路交通の安全	5
第1 交通事故のない社会を目指して	5
Ⅰ 交通事故のない社会を目指して	5
Ⅱ 歩行者の安全確保	5
Ⅲ 地域の実情を踏まえた施策の推進	5
Ⅳ 役割分担と連携強化	5
Ⅴ 交通事故被害者等の参加・協働	6
第2 道路交通の安全についての目標	6
Ⅰ 道路交通事故の現状等	6
1. 道路交通事故の現状	6
2. 道路交通事故の見通し	6
Ⅱ 交通安全計画における目標	7
第3 道路交通の安全についての対策	7
Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1. 高齢者及び子供の安全確保	8
2. 歩行者及び自転車の安全確保	8
3. 生活道路及び幹線道路における安全確保	9
4. 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
Ⅱ 講じようとする施策	10
1. 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	16
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(4) 交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進	21
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21
2. 道路交通環境の整備	21
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	22
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	23
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	24
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	24

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	24
(6) 効果的な交通規制の推進	25
(7) 自転車利用環境の総合的整備	25
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	25
(9) 総合的な駐車対策の推進	26
(10) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	27
(11) 道路交通情報の充実	27
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	28
3. 安全運転の確保	29
(1) 運転者教育等の充実	29
(2) 安全運転管理の推進	30
(3) 交通労働災害の防止等	30
(4) 道路交通に関連する情報の充実	31
4. 救助・救急活動の充実	31
5. 被害者支援の充実と推進	31
(1) 交通事故相談活動の推進	31
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	32
6. 高齢者の交通事故防止対策の強化	32
(1) 高齢者に対する交通安全教育の推進	33
(2) 高齢者に優しく思いやりのある運転の推進	33
(3) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成	33
(4) 反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進	34
(5) 運転免許を返納しやすい環境の整備	34
第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全	35
第1 鉄道事故及び踏切事故のない社会を目指して	35
I 鉄道事故及び踏切事故の状況等	35
1. 鉄道事故及び踏切事故の状況	35
第2 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての対策	35
I 今後の鉄道交通及び踏切道における安全対策を考える視点	35
II 講じようとする施策	36
1. 鉄道交通の安全に関する知識の普及	36
2. 踏切道の整備の促進	36
3. 救助・救急活動の充実	36
4. 被害者支援の推進	37
【参考資料】	
1. 小矢部市の交通事故(人身事故)の発生件数・死者数・負傷者数の推移	38
2. 小矢部市と富山県全体の交通事故の状況	39

計 画 の 基 本 理 念

1. 交通事故のない安全・安心な小矢部市を目指して

小矢部市では、市の将来像を「魅力・安心・充実 しあわせ おやべ」と定め、「住んでみたいと思う魅力」、「住み続けたいと思う安心感」、「住んでよかったと思う充実感」をまちづくりの基本テーマとして掲げている。その前提として、市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することは極めて重要なことである。

新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組みが必要とされる中にあって、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、交通安全の確保は、安全で安心な小矢部市の実現を図っていくための重要な要素である。

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べきである。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ないが、第1次小矢部市交通安全基本計画策定から半世紀を経た今、改めて交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

2. 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、特に、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。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る。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。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くべきである。

3. 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防止とともに、高齢運転者による事故対策が、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化や人材不足によって生じる課題に向き合う必要がある。本市において高齢者が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る。

このため、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る。

関係機関、関係団体等の連携によって、高齢になっても安全に、安心して移動でき、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かかわらず安全に安心して暮らせる「共生社会」の構築を目指す。

4. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通事故のない安全で安心な小矢部市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する。

具体的には、交通社会を構成する①人間、②自動車・バス等の交通機関、③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、交通事故の科学的な調査・分析、人工知能（AI）を活用した事故発生予測や政策評価を充実させ、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、強力に推進する。

(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する。

また、市民一人ひとりが、自ら安全で安心な地域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る。この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。

さらに、市民自らの意識改革のためには、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を決定し、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な地域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あり、また、それぞれの実情に応じて係る仕組みを工夫する必要がある。

(2) 交通機関に係る安全対策

各交通機関との連絡調整を図り、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。

(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、交通に関する情報の提供と充実等を図るものとする。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バス等の交通機関との分離を図るなどにより、人と交通機関との交通事故の危険を排除する施策を充実させるものとする。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、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の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や少子化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や大雨等に対する防災の観点も取り入れた適切な配慮を行うものとする。

5. 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

交通に関わる分野・職種において人手不足の影響や、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ある。

(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る。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る。

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るが、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ある。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場や導入についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 社会情勢に応じた交通安全対策

新型コロナウイルス感染症等により、今後も社会情勢が大きく変化した場合、その直接・間接の影響によって様々な課題や制約が生じる。こうした中であっても、確実に交通の安全を図るため、官民一体となって、市民のライフスタイルや交通行動の変化を注視するとともに、必要な対策を講じた上で啓発活動等を推進するなど、適切に対応することが重要である。

6. 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、陸上交通の分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない小矢部市を実現するために、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していく必要がある。

加えて、将来的には ICT*を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

* ICT: Information and Communications Technology (情報通信技術)
通信技術を活用したコミュニケーション

(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ある。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても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する。

(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、関係機関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、市の行う交通の安全に関する施策に市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 自主的な安全管理体制の充実・強化

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るものとする。事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善、運転者等の健康管理及び感染症等による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

(5) 効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向けて、財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるような対策を進めることが必要である。そのため、本市の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むなど、効率的な実施に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。これらの施策は、新型コロナウイルス感染症の影響、少子高齢化等の社会情勢の変化、交通事故の状況や交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、これらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

第1章 道路交通の安全

第1 交通事故のない社会を目指して

I 交通事故のない社会を目指して

我々は、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すべきである。

近年、交通事故の発生件数は減少傾向にあるものの、死者数に占める高齢者の割合が高い水準で推移していることから、高齢者を重点とした総合的な交通事故防止対策を推進していくことが必要であり、安全確認不足、協見運転といった安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多い。

このような状況において、安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細やかな対策を着実に推進していく必要があるが、新型コロナウイルス感染症等の新たな脅威への対応、高齢化の進展、子育てを応援する社会の実現など、時代のニーズに応える交通安全の取組も重要である。

これらの観点を踏まえて、事後対策型から予防型に移行し、総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故のない社会を目指していかなければならない。

II 歩行者の安全確保

本市は、特に交通事故死者数に占める高齢者、高齢歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、「横断歩道における歩行者優先」意識の浸透、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ある。

III 地域の実情を踏まえた施策の推進

それぞれの地域の実情を踏まえた上で、様々な施策の中から最も効果的な施策の組み合わせを行うべきであり、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あり、こうした視点に立った対策の推進に当たっては、自治体や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、本市の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策だけでなく、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ある。

IV 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その連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

V 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、障害を負わされるなど交通事故の悲惨さを、身をもって経験し、実感していることから、交通事故被害者等の参加や協働は交通安全対策に極めて重要である。

第2 道路交通事故の安全についての目標

I 道路交通事故の現状等

1. 道路交通事故の現状

本市の交通事故による死者数は、昭和46年には11人に達したが、以降増減はあったものの、昭和48年以降は10人以下の状態が続いており、第10次小矢部市交通安全基本計画期間中の死者数は6人と、これまでの交通安全基本計画期間としては最少であった。しかし、50年の間に死者数0（ゼロ）の年は3回、であり、目標の「限りなく0（ゼロ）に近づける」を達成するには、更なる取組が必要な状況である。

一方、人身事故件数・負傷者数は減少傾向が続いており、過去3年間における発生件数・負傷者数は、平成30年：62件・77人、令和元年：60件・74人、令和2年42件・51人と、いずれも100件を下回り、昭和46年以降初めてであった。

また、令和2年については、発生件数・負傷者数とも最少を記録したことから、これまでの取組には一定の成果が認められる。

近年の小矢部市における交通事故の特徴としては、

- 高齢者が関係する事故が多い
- 交通死亡事故においては、車対歩行者の割合が高く、その歩行者はいずれも高齢者である。
- 国道における事故が多い

が挙げられるため、今後はこうした事故をいかに減少、防止していくかが重要である。

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って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に影響を及ぼすことが予想される。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あるが、さらなる高齢者人口の増加に伴い、高齢者が関係する交通事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

II 交通安全基本計画における目標：年間目標（計画期間）

- 交通事故死者数（24時間以内）を限りなく0（ゼロ）に近づける。
- 人身事故発生件数を60件以下にする。
- 負傷者数を70人以下にする。

究極の目標は、「交通事故のない小矢部市」である。市民が安心して生活できる交通社会を実現するためには、市民を交通事故の脅威から守ることであるから、第10次小矢部市交通安全基本計画の目標である「交通事故死者数（24時間以内）を限りなく0（ゼロ）に近づけること」を継続する。

また、人身事故発生件数や負傷者数は、減少傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症感染拡大に伴う全国的な外出自粛措置等の特殊な事情や影響等があったことを踏まえ、令和7年までの計画期間中は、「人身事故発生事故を60件以下に、負傷者数を70人以下にすること」を目指すものとし、究極の目標である「交通事故のない小矢部市（社会）」の実現へと漸進（前進）していく。

第3 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

第10次小矢部市交通安全基本計画の期間中の交通事故発生件数、死者数、負傷者数がいずれもこれまでの最少であることに鑑みると、これまでの計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと認められる。

一方で、交通事故死者のほとんどが高齢者であることや、近年、死亡事故につながりやすい、漫然運転、わき見運転、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する交通事故も依然として多い。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、①交通安全思想の普及徹底、②道路交通環境の整備、③安全運転の確保、④救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実と推進、⑥高齢者の交通事故防止対策の強化の6つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、引き続き

- 高齢者及び子供の安全確保
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 生活道路及び幹線道路における安全確保

を重視して対策の推進を図っていく。

《 重視すべき視点 》

1. 高齢者及び子供の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い状況が続いており、第10次計画期間においては、死者数の8割が高齢者となっている。

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する。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、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動、地域の状況に適ったサービス等の活用などのほか、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

また、本市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る。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、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備、スクールゾーンの設置等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供をこども園等に預けて働く世帯が増えている中で、こども園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る。

さらに、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた地域ぐるみによる交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

2. 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、過去5年間の交通事故死者数の半数を占めており、原因としては動静不注視や安全不確認が挙げられる。また、横断歩道において一時停止しない自動車は依然として多く、歩行者優先の意識は未だ徹底されていない。悲惨な交通事故をなくすためには、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

める必要がある。

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など、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進め、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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る。

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する。

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する。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、まちづくり等の観点にも配慮する。

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や指導啓発活動の推進などにより、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る。

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する。

3. 生活道路及び幹線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らない。

生活道路の安全対策として、これまでの低速度制限と物理的デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を、ゾーン 30 プラス^{*}として設定する取り組みが新たに登場した。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、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る。

^{*} 生活道路における歩行者等の安全な通行確保を目的として、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携しながら、最高速度 30 キロメートル毎時の低速度規制と物理的デバイスを適切に組み合わせたゾーン規制。

また、生活道路における各種対策を実施していく上で、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり、その在り方も検討していく必要がある。

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す。

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、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する。

一般道路については、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、その適正化を図る。

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに同様の事故の再発防止を図る。

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、住宅街や、商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

4. 地域が一体となった交通安全対策の推進

本市においては、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関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、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る。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、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す。

II 講じようとする施策

1. 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、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、相手の立場を尊重し、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る。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、生涯を通して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害者等の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ある。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。

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、教材の充実を図りインターネットの活用を促進し、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察署、学校、関係団体、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活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる者の指導力の向上を図り、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、お互いに注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、定住外国人の増加等も踏まえ、文化的背景や多様性への寛容さを基本としつつ、世界的に安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝

えるよう努める。

また、交通事故防止対策については、中・長期的な時間軸の中で交通事故全体が減少していくことが重要であることに鑑み、交通安全教育・普及啓発活動の実施の際は、交通ルールやマナーについて、幼少期からの教育が成人になってからも遵守されるように交通安全の文化を形成していくような取組の実施に努める。

(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を習得させることを目標とする。

認定こども園及び保育所においては、家庭、こども課、教育委員会及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成及び教材・教具の整備等を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、認定こども園及び保育所において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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目標とする。

小学校においては、家庭、教育委員会及び関係機関・団体や PTA 等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全に走行するための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等、実際の交通の場面で、児童に対し、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交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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する。

中学校においては、家庭、教育委員会及び関係機関・団体や PTA 等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者を対象の交通安全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る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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を育成することを目標とする。

令和4年4月1日から、改正民法の施行に伴い成人年齢が18歳に引き下げられ、成人を迎える生徒もいるため、高等学校においては、自己決定権を尊重しつつ、社会的自立に対する支援はこれまで通りの視点で行い、積極的な社会参加を促すことになると考えられる。このことから、今まで以上に家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが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。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、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の推進を図る。また、小中学生等の模範として、あるいは間もなく社会人となる立場として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。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催

するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、長寿会、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、長寿会等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者を対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進する。

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、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳や字幕入りビデオを活用する等し、参加・体験・実践型の交通安全教育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する。

さらに、自立歩行が難し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する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国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、定住外国人に対しては、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、外国人の講習会等の開催や参加を促進する。また、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

(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、受講者が、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する。

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、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、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する。

また、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る。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、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る。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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

市民一人ひとり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みを推進するための運動として、小矢部市交通対策協議会をはじめとした構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、要に応じて地域の重点を定める。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、実施計画等について広く市民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる活動を促進する。

* VR: Virtual Reality (人工現実感、仮想現実)

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑制し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向からより0（ゼロ）に近づけるため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや関係機関の広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 横断歩行者の安全確保

令和2年度一般社団法人日本自動車連盟（JAF）が実施した「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」の結果、本県は、10.7%（全国平均 21.3%、全国ワースト4位）であった。令和元年の調査結果から一時停止率の向上はみられるが、本市において横断歩道横断中の人对車両の交通死亡事故が発生した状況を鑑みると、市民が一丸となって取り組むべき最重要課題である。このため、以下の事項について継続的に推進し、定着化を目指す。

(7) 自動車運転者に対する教育等の推進

信号機のない横断歩道での死亡事故等では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分、一時不停止、前方不注視等による横断歩行者の未発見や発見の遅れが多いことから、運転者に対して安全確認の徹底、横断歩道手前での減速義務及び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、普及啓発活動等を推進する。

(8) 歩行者に対する教育等の推進

歩行者に対しては、横断歩道を利用すること、信号機のあるところでは、その信号に従うこと、斜め横断の禁止、直前直後横断の禁止等の横断の方法に関する交通ルールの周知を図る。

さらに、横断に際しては、手を挙げるなどして運転者に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する。

ウ 自転車の安全利用の推進

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を実践しなければならないことを理解させる。

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、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）、「とやま自転車5ハット！」等を活用するなどにより、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る。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るが、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る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推進する。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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、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る。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ認定こども園・保育所等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努める。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させる

ことについて、広報啓発に努めるとともに、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、母子健康手帳交付の機会、法定検診の機会等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

カ 反射材用品の普及促進

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や自発光式ライト等の普及及び着用の定着化を図るため、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、幼少期も含め全世代を対象とした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する。反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、様々な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次の方針により行う。

(7) 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、

官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会、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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (ロ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、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、市民が一丸となる気運の盛り上がりを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解し、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る。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用の定着化を推進する。
- (ロ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (ハ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装

備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(4) 市民が、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ることができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

(5) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通の安全に関する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、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する。また、それぞれの立場に応じた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、季節毎の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、交通指導員等交通安全ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

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る。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、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ある。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、各種機関・団体等と住民が連携を密にした上で、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・協働を積極的に進める。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・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る。

2. 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関

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、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、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する。

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する。

(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未だ十分とはいえず、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ある。

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、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道やスクールゾーン等の交通安全施設の整備、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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

市、地域住民等が連携し、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に取り組み、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図る。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、警察署、道路管理者と緊密に連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスの適切な組合せによる「ゾーン30プラス」の整備や活用等による安全対策に努める。

イ 通学路等における交通安全の確保

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交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく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するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、認定こども園・保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校、小学校、義務教育学校、認定こども園・保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備、スクールゾーンの設置等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく*等の設置の検討、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充、スクールゾーンの適切な運用等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、高齢者や障害者等を含め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する。

(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、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、効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進に努める。

ア 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る。

イ 適切に機能分担された道路網の整備

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、生活環境を向上させるため、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

ウ 道路の整備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、歩行者及び自転車利用者の生活環境の改善を図り、道路交通の安全に寄与する道路の整備等による交通事故対策を推進する。

* ハンプ：道路の路面に設けられた凸状の部分。狭さく：狭い部分。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について関係機関と連携し、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等の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る。

令和3年度から7年度までの本計画期間に即して、警察署及び道路管理者が連携し、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る。

ア 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、「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、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る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、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する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機や交差点の改良等の対策を実施する。

ウ 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行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月に公布された、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の事故防止や移動手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスを確保するとともに、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・充実に取り組む取組を推進する。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、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推進

する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について点検・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る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、生活道路においては、速度抑制対策を推進する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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する必要がある。

イ 自転車等の駐輪対策の推進

自転車等の駐輪対策については、駅周辺等を中心に路外・路上の自転車駐輪場等の整備を推進し、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、関係機関が連携し、地域の状況に応じ、自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車を防止する広報啓発活動等の取組に努める。

(8) 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る。

災害発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

また、災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その整備を図る。

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で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全設備や交通規制資機材等の整備を推進する。

あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計

画的な更新を推進する。

ウ 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、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保するよう努める。

エ 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・把握し、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して、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する。

(9) 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する。

ア 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者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する。

イ 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、必要に応じた駐車場の整備と有効利用を推進する。

ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を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みの促進、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

する。

(10) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保

ア 雪に強い交通安全施設等の整備

降積雪期においても、道路交通の機能が十分維持されるよう、防護柵の耐雪構造化、道路標識の落雪対策等を計画的に推進する。

また、歩道の広幅員化、段差解消などによる、冬期も安全で快適に通行できる歩行空間の整備を推進する。

イ 雪に強い道路整備等の推進

幹線道路の整備や市街地への通過交通量を抑制するための道路整備を推進する。

道路幅の狭い区間への堆雪帯の設置や消雪施設の更新等を推進する。

交差点、急勾配、急カーブ等の改良等により、降積雪期においても安全で円滑な通行を確保する道路整備を推進する。

ウ 道路除排雪の推進

冬期間において安全で円滑な交通を確保するため、除雪機械の整備を図り、車道部の除排雪、凍結対策とともに歩道除雪を推進する。

また、市民の除排雪の推進に対する理解が深まり、除排雪に関する活動への参加が促進されるよう、除排雪に関する情報の提供、普及、啓発などを行う。

さらには、状況に応じて、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業を実施するなど柔軟で機動的な除雪を推進する。

エ 冬期間における交通安全の確保

冬期間はスリップ等による交通事故が多発するほか、交通渋滞が生ずるため、冬期における交通安全啓発活動を積極的に推進する。

特に、降積雪期のマイカー運行の自粛呼びかけ、路上駐車防止、路面に水溜りや雪塊がある場合の徐行など、冬期における安全運転の励行等について周知徹底を図るため、広報・啓発活動を強化する。

オ 冬期間における公共交通機関利用の促進

積雪時において、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、不要、不急の車での外出をできるだけ控えるよう呼び掛け、バスや鉄道等の公共の大量輸送機関の積極的な利用を促進する。

(11) 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に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するとともに情報収集体制の充実に努める。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

関係機関との連携や働きかけ等により、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案内標識等の整備を推進する。

また、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の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進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る。

(12) 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

(7) 道路の使用及び占用の適正化

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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化に努める。

(8) 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、実態把握、強力な指導取締り等によりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して行い、道路の愛護精神の普及を図る。

(9) 道路の掘り返しの規制等

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を調整する。

イ 休憩施設等における休息機会の確保

過労運転や高齢運転者等の事故防止のため、「道の駅」等の休憩施設等においては、立ち寄りやすく、利用しやすい環境づくりに努めることで運転者の休息機会の確保を図る。

ウ 子供の遊び場等の確保

子ども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、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の維持管理に努める。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊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及び道路に関する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う。

3. 安全運転の確保

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る。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努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT 等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

高齢者支援施策のひとつとして、自動車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図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、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・充実に努める取組を推進する。

また、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関が連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを推進する。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、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する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

気象情報等の充実を図るため、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警

報・予報等の適時・適切な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、適時・適切な伝達に努める。

4. 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、小矢部消防署を管轄する砺波地域消防組合をはじめとする消防・救急関係機関等との緊密な連携・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に努める。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、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るほか、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等を推進する。

5. 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経験をされており、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、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を推進する。

さらに、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、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会や、交通事故の概要、捜査経過等の情報の提供を受けられるよう、被害者支援を推進する。

(1) 交通事故相談活動の推進

市や警察署等における交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、相談受理者の資質の向上を図る。

また、自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受償で受けられるなど、円滑かつ適正な相談活動を推進するため、県交通事故相談所等の関係機関、団体等との連絡調整を図るとともに、各種の広報を行うほか、ホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する情報提供

県や独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する激励金の支給や、生活資金貸付けなどの救済制度の教示を推進する。

自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給や援助についての情報提供を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務について、警察署や犯罪被害者支援団体等と推進する。

交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、引き続き、関係者からの助言をいただきながら、公共交通事業者による被害者等支援の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を進めていく。

6. 高齢者の交通事故防止対策の強化

本市では交通事故による死者数のうち、65歳以上の高齢者の占める割合が極めて高い。第10次小矢部市交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）の5年間では、高齢者の死者数は5人（総数6人）であり、死者数に占める高齢者の割合は8割超となった。

高齢者の死者数の内訳をみると、3人が歩行中、1人が自動車運転中、1人が自転車運転中（単独）であった。

歩行中の被害者3人は、全て日没後の時間帯で、いずれも反射材を着用していなかった。

さらに高齢運転者人口の増加もあり、毎年、高齢運転者が関係する交通事故の割合は増加傾向にある。その一方で運転に不安を有する高齢運転者が、運転免許を自主返納する者も増加傾向にあり、平成28年と比較すると、令和2年の自主返納者数は約2倍の150人余りであった。

高齢者の交通事故を防止するには、高齢者自身が自己の身体機能の変化を的確に認識し、家族等はこれに基づく安全行動を促すなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図るほか、高齢者を交通事故から守る意識の醸成が社会全体に必要である。

また反射材の着用を普及させ、高齢歩行者の積極的着用を促進して、夜間における高齢者の事故抑止を図る。

さらに、認知機能や身体機能の低下によって運転に不安を感じる高齢者が、運転免許返納後も安心して暮らせる環境づくりを推進する。

(1) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者の交通安全に関する意識は、個人差があり、これは、単に運転免許の取得の有無により知識に差があることだけではなく、交通安全教室の参加の有無も影響する。

したがって高齢者対象の交通安全教育を行う際には、個人によって交通行動や危険認識、歩行者の通行方法等の交通ルールの知識に差があることに留意しつつ、教材の活用、参加・体験・実践型の教育でだれもが理解しやすい内容に努めるとともに、高齢者自身に認知・判断や運動機能の低下などの、加齢に伴い身体機能が変化することを理解する教育を加えて、知識の習得から自発的な安全行動の実践へと展開していくことが重要である。

これらの観点を踏まえて、関係団体のみならず、医療機関や地域等と連携しながら、高齢者対象の交通安全教育を推進していく。

(2) 高齢者に優しく思いやりのある運転の推進

高齢者だけでなく、あらゆる世代のドライバーは、高齢者の立場を理解した運転の推進が重要となる。

一般的に、多くの高齢者は、加齢によって、歩行速度、反応速度、判断等の身体機能が低下していくが、それらの低下を自覚や意識することなく、道路の横断や車両の運転するため、結果として危険な行動となってしまうことが多い。

あらゆる世代のドライバーは、高齢歩行者や高齢ドライバーの身体機能の変化を理解し、交通行動の中で、時間帯や交通流量等の道路交通環境に応じた運転はもとより、早めの発見、早めの合図、減速など高齢者に優しく思いやりのある運転の意識啓発の高揚に努める。

関係機関や関係団体は、高齢者に優しく思いやりのある運転に対する取組を推進する。

(3) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成

高齢歩行者が被害に遭う交通事故では、特に日常的に利用している自宅付近の道路で事故に遭うケースが多い。

交通安全は、住民の安全意識に支えられているところが大きいため、住民自身が安全社会を構築する大切な一員であるという自覚を持ち、特に、高齢者の交通事故実態も反映した見守りや声かけ等の身近な活動を推進することにより、地域社会全体で高齢者の交通事故防止を進める気運の醸成が重要である。

本市における気運の醸成に向けて、世代間交流交通安全啓発活動、高齢者目線を反映したヒヤリマップ、地域社会の多様な視点を取り入れた交通安全総点検等を推進する。

(4) 反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進

夜間における歩行者の反射材着用率が低いことを踏まえ、反射材の着用促進を図るため、反射材の有効性の周知、マスクタイプなど時節を捉えた様々な反射材用品の紹介や着用の促進に向けた広報に努める。

反射材用品の着用促進は、全年齢層がその対象であるところ、歩行中の

交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその着用の普及の促進に向けた各種取組を推進する。

(5) 運転免許を返納しやすい環境の整備

認知機能や身体機能の低下により、運転に不安を感じて運転免許を自主返納する高齢者が増加しており、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間で、返納者数は 676 人となっている。

高齢者自身が交通事故に遭わないためにも、運転に不安を感じるようになったら運転免許の返納を検討し、相談することや身近な存在である家族もその兆候を見逃さず、安全運転相談窓口等に相談することが重要であることから、相談窓口の広報周知を推進していく。

しかし、運転免許返納後の生活に不安を持つ高齢者も多く、今後、運転免許の自主返納が促進されるためには、移動手段が確保・充実され、運転しなくても困らない環境づくりが必要である。

このため、高齢者の運転免許の自主返納が促進され、返納後においても移動手段が確保されるよう、市営バスの運行支援など、公共交通の運行充実に向けた取組みを推進する。

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

第1 鉄道事故及び踏切事故のない社会を目指して

鉄道は、人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる手段として欠くことのできない交通手段であるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがある。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る。

また、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、全国的にみると長期的には減少傾向にあるが、鉄道の運転事故の約3割を占める上、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送や踏切道を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

I 鉄道事故及び踏切事故の状況等

1. 鉄道事故及び踏切事故の状況

県内の鉄道の運転事故の大半は、市街地における路面電車の路線数が多いという環境から、路面電車と一般車両など他の道路交通との事故が約7割を占め、さらにそのほとんどが一般車両の軌道敷内への直前侵入が原因である。

また、踏切事故については、平成28年度以降若干の負傷者がでていたものの、踏切事故による死者は生じていない。

本市においては、令和2年に鉄道での接触事故が1件発生しているものの、踏切事故は発生していない。

第2 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通及び踏切道における安全対策を考える視点

全国的にみると鉄道の運転事故や踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方で、重大な結果をもたらす列車事故を未然に防ぐことや、改良すべき踏切道がなお残されている現状を踏まえ、引き続き、鉄道事故防止と踏切道における安全対策を推進する必要がある。

鉄道交通に影響を及ぼす気象情報を的確に把握し、これらの情報の集約に努めるほか、小矢部市においては、あいの風とやま鉄道にかかる踏切道が多数存在しているため、歩道が狭隘*な踏切についても、踏切道内において歩行

* 狭隘：きょうあい。狭いこと。

者や自転車と自動車等が錯綜することがないように踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

Ⅱ 講じようとする施策

1. 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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あることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。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、関係機関等の協力の下、各季の交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者へのホームの「歩きスマホ」による危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行う等プラットホーム事故0（ゼロ）運動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る。

また、これらの機会を捉え、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る。

2. 踏切道の整備の促進

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

また、冬期の踏切道の交通安全対策を図るため、通行車（者）の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化する。

3. 救助・救急活動の充実

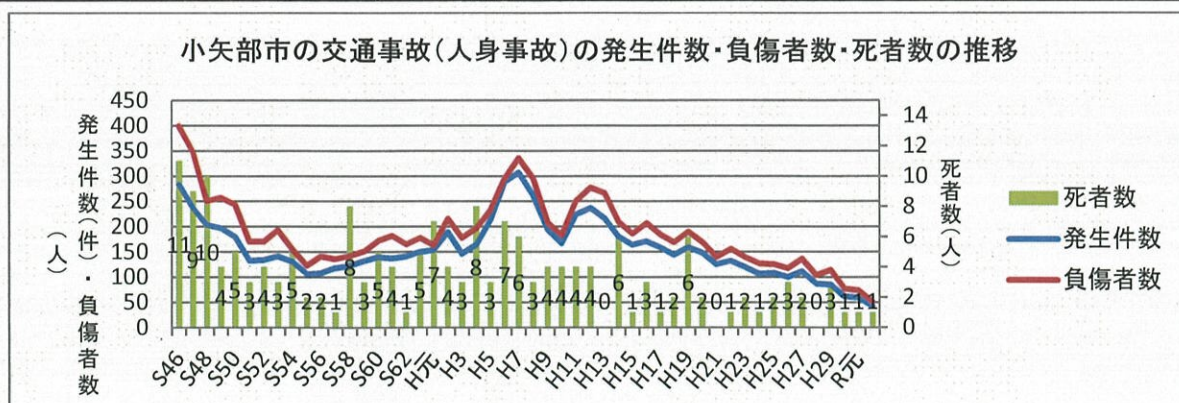
鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

4. 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

小矢部市の交通事故(人身事故)の発生件数・負傷者数・死者数の推移

計画	年	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)
第1次交通安全基本計画	S46	283	399	11
	S47	237	348	9
	S48	203	250	10
	S49	197	257	4
	S50	180	244	5
第2次交通安全基本計画	S51	133	170	3
	S52	134	170	4
	S53	141	193	3
	S54	131	156	5
	S55	106	123	2
第3次交通安全基本計画	S56	108	141	2
	S57	118	136	1
	S58	123	142	8
	S59	132	151	3
	S60	140	172	5
第4次交通安全基本計画	S61	137	182	4
	S62	141	165	1
	S63	150	178	5
	H元	154	163	7
	H2	189	216	4
第5次交通安全基本計画	H3	146	178	3
	H4	164	196	8
	H5	213	232	3
	H6	288	295	7
	H7	307	336	6
第6次交通安全基本計画	H8	262	296	3
	H9	194	208	4
	H10	167	183	4
	H11	224	250	4
	H12	237	277	4
第7次交通安全基本計画	H13	216	266	0
	H14	180	209	6
	H15	164	186	1
	H16	171	207	3
	H17	159	184	1
第8次交通安全基本計画	H18	144	169	2
	H19	159	190	6
	H20	148	169	2
	H21	125	140	0
	H22	132	156	1
第9次交通安全基本計画	H23	120	139	2
	H24	107	127	1
	H25	108	125	2
	H26	100	117	3
	H27	111	136	2
第10次交通安全基本計画	H28	87	104	0
	H29	85	114	3
	H30	62	77	1
	R元	60	74	1
	R2	42	51	1



小矢部市と富山県全体の交通事故の状況(過去5年間)

【発生件数】

(単位:件)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年	合計
小矢部市	87	85	62	60	42	336
構成率(%)	2.5	2.6	2.2	2.5	2.1	2.4
富山県	3,466	3,238	2,839	2,353	1,992	13,888

【死者数】

(単位:人)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年	合計
小矢部市	0	3	1	1	1	6
構成率(%)	0.0	8.1	1.9	2.9	3.8	2.8
富山県	60	37	54	34	26	211

【負傷者数】

(単位:人)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年	合計
小矢部市	104	114	77	74	51	420
構成率(%)	2.6	3.0	2.3	2.7	2.2	2.6
富山県	4,003	3,769	3,300	2,696	2,309	16,077