第　１０　次

加 賀 市 交 通 安 全 計 画

（平成２８年度～平成３２年度）

加賀市交通安全対策会議

目　　　次

基本理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

第１章　道路交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
　第１節　道路交通事故のない社会を目指して～道路交通安全の目標～　・・・・５
　　１　道路交通事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
　　（１）道路交通事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
　　（２）道路交通を取り巻く状況の展望　・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　　２　第１０次交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・８

　第２節　今後の道路交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・・・・９
　　１　高齢者及び子どもの安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
　　（１）高齢者の交通事故防止対策の強化　・・・・・・・・・・・・・・・・９
　　（２）バリアフリー化の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　（３）子どもの交通事故防止対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　２　歩行者及び自転車の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　（１）歩行者の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　（２）自転車の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　３　生活道路及び幹線道路における安全確保　・・・・・・・・・・・・・１０
　　４　交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項　・・・・・１１
　　（１）先端技術の活用推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
　　（２）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進　・・・・・・・・・・１１
　　（３）地域ぐるみの交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・１１

　第３節　講じようとする施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
　　１　道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
　　（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　・・・・１３
　　（２）高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化　・・・・・１４
　　（３）幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・１５
　　（４）交通安全施設等整備事業の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・１７
　　（５）歩行者空間のバリアフリー化　・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
　　（６）無電柱化の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
　　（７）自転車利用環境の総合的整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
　　（８）交通需要マネジメントの推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
　　（９）災害に備えた道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・１９
　　(10) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚・・・・・・・・・・２０
　　(11) 道路交通情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
　　(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・２０

　　２　交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
　　（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・２２
　　（２）効果的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・２７

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・２７
（４）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等　・・・・・・・・３１
（５）市民の参加・自主的活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
３　安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
（１）運転者教育等の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
（２）道路交通に関する情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
４　自転車の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４
５　道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４
（１）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実　３４
（２）車両の不正改造の防止　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４
６　救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４
（１）救助・救急体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３５
（２）救急医療体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３７
（３）救急関係機関の協力関係の確保等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・３７
７　被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（１）自動車損害賠償保障制度の充実等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（２）損害賠償の請求についての援助等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（３）交通事故被害者支援の充実強化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９
８　道路交通事故原因の総合的な調査研究情報の提供・・・・・・・・・・・３９

第２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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０
１　踏切事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０
２　第１０次交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０

第２節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・４０

第３節　講じようとする施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０
１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進　４０
２　冬期間の踏切道の交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・４１
３　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　・・・・・４１
（１）被害者への適切な対応　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１
（２）道路幅員への配慮　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１

基 本 理 念

加賀市交通安全計画は、平成 17 年の合併以降、人優先の交通安全思想の下、これまでの取組において、道路交通事故件数及び死者数を着実に減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として道路交通事故が発生していることなどからも、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、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が必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍を目指す。

１　交通事故のない社会を目指して

全国的に、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大き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、市民が安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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、交通安全の確保は「安全で安心な社会の実現」のための極めて重要な要素であり、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・経済的損失をも考慮して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

２　人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。

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、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども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。このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していくべきである。

３　先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、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は、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。

４　交通社会を構成する三要素「人間・交通機関・交通環境」

本計画においては、このような観点から、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、それら相互の関係を考慮しながら、交通事故の実態に対応した適切かつ効果的な対策を総合的に策定し、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、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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する。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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改革を持つことが極めて重要であることから、交通安全教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚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、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全活動に積極的に参加するなど、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あり、関係機関・団体においては、それぞれの実情に応じて工夫することが必要である。

（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、不断の努力によってその構造、設備、装置等の安全性の確保を推進するとともに、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の充実を推進させるものとする。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

（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、交通安全施設の整備、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する。

また、交通環境の整備に当たっては、特に、人優先の考えの下、各種の施策を充実させるものとする。

道路交通においては、生活道路、通学路、市街地の幹線道路等において、安全な歩行空間の確保に努めるなど、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。

５　情報通信技術（ＩＣＴ）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術（ＩＣＴ:Information and Communications Technology）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、被害を最小限に止めるなど交通安全に大きく貢献することが期待できることから、情報通信技術の取組や活用等を積極的に推進する。

６　救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故の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を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）を踏まえ、一層の被害者支援の充実を図るものとする。

７　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、県、市、関係民間団体等が緊密な連携の下にそれぞれの責任を担いつつ、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、県及び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、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるそ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。

８　効果的・効率的な対策の実施

現在、県及び市では厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした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取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない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、効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全施策は多方面にわたっているため、これらを相互に、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、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、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、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ことから、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ほか、地震等に対する防災の観点にも適切

な配意を行うものとする。なお、これらの施策の推進に当たっては、降雪地域である本市の実情に鑑み、特に、冬期間における交通安全対策に十分配意するものとする。

第１章　　道路交通の安全

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～道路交通安全の目標～

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要である。

平成２６年度に国が実施した「交通安全意識等に関するアンケート調査」結果でも、

○「交通事故をゼロにすべき」　・・・・・・・・・・・・・　９．５％

○「交通事故を大幅に減少させるべき」　・・・・・・・・・　７５．９％

と、国民の多くが交通事故防止を望んでいる。

これらの結果を踏まえ、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。

本計画においては、交通事故による死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、交通事故そのものの減少にも積極的に取り組む必要がある。

１　道路交通事故の状況等

（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１８人を数えたが、５６年には４人にまで減少するに至った。その後、再び増勢に転じた時期もあったが、平成２３年度から実施した第９次加賀市交通安全計画の下で、各般の交通安全対策を強力に推進してきたところ、平成２４年には死者数が１人にまで減少している。また、交通事故件数、負傷者数ともに、平成２５年を除けば、平成１８年以降、毎年減少している。

今後は、交通事故の原因の約８割が安全運転義務違反（前方不注意・安全不確認等）であることから、市民全体の交通マナーの一層の向上を図り、交通事故の発生自体を減少させていくことが求められている。

交通事故の推移　（単位：件・人）

区分		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
件数	石川県	5,544	5,156	4,639	4,074	3,791
	加賀市	326	316	335	235	211
死者数	石川県	44	44	61	55	46
	加賀市	3	1	4	5	5
負傷者数	石川県	6,677	6,142	5,538	4,846	4,492
	加賀市	419	378	401	275	250

（注）各年１２月末現在

ア　第９次期間中における交通死亡事故の特徴

①　６５歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の８割強を占め、また、このうち約６割が歩行中と自転車利用中となっている。

②　高齢運転者による交通死亡事故が増加傾向にある。

③　歩行中の死者数が、全死者数の４割強を占めている。

④　夜間における交通死亡事故が高水準で推移している。

⑤　自動車乗車中の死者のシートベルト非着用（着用不明含む）の割合は約６割と高い。

年齢別交通事故死者数の推移　（単位：人）

区　　分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
全体の死者数	3	1	4	5	5
①１５歳以下	0	0	0	0	0
②１６～２４歳	0	0	0	0	0
③２５～６４歳	1	0	2	0	0
④６５歳以上	2	1	2	5	5

高齢運転者による死者数の推移　（単位：人）

区　　分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
高齢運転者による死者数	0	0	1	2	3
死者全体に占める割合（%）	0	0	25	40	60

歩行中の死者数の推移　（単位：人）

区　　分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
歩行中の死者数	3	1	1	2	1
死者全体に占める割合（%）	100	100	25	40	20

夜間の死者数の推移　（単位：人）

区　　分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
夜間の死者数	3	1	3	1	3
死者全体に占める割合（%）	100	100	75	20	60

シートベルト着用で助かったと思われる人数　（単位：人）

区　　分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
四輪乗車中死者数	0	0	1	2	3
非着用死者数(不明含む)	0	0	1	2	1
四輪死者に占める割合（%）	0	0	100	100	33
着用で助かったと思われる人数	0	0	0	2	1

イ　最近の交通死亡事故減少の背景

①　シートベルト着用率の向上とエアバック等装備車両の普及

②　飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の適用等

③　救急・救命体制の充実

（２）道路交通を取り巻く状況の展望

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、本市の人口減少が続く中、16歳から24歳以下の若者の運転免許保有者数も減少傾向にある。このような中、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢運転者の増加が、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

運転免許保有者数の推移　（単位：人）

区　分	石　川　県		加　賀　市		うち高齢者	
	総　数	指数	総　数	指数	総　数	指数
平成23年	767,016	100.0	48,233	100	9,672	100
平成24年	770,262	100.4	48,045	99.6	10,570	109.2
平成25年	774,355	101.0	47,882	99.2	11,444	118.3
平成26年	776,954	101.3	47,549	98.5	12,284	127
平成27年	778,450	101.4	47,100	97.6	12,786	132.1

（注）各年１２月末現在

市内の若年者及び高齢者の運転免許保有者比較　（単位：人）

区　　分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
若年運転者	3,800	3,712	3,570	3,459	3,415
高齢運転者	9,672	10,570	11,444	12,284	12,786

（注）各年１２月末現在

県内の自動車等保有台数の推移　（単位：台）

区　分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
貨物用	154,807	152,143	150,778	148,854	147,439
乗合用	2,751	2,741	2,715	2,729	2,763
乗用	681,319	689,004	697,593	704,307	709,189
特種用途用	18,107	18,126	18,203	18,258	18,341
二輪	20,505	20,664	21,003	21,134	21,233
合計	877,489	882,678	890,292	895,282	898,965

（注）各年度末現在、原付車を除く。

２　第１０次交通安全計画における目標

【数値目標】　**交通事故死者数**　　**３人以下**
　　交通事故死傷者数　　**２００人以下**

交通事故のない安全で安心な社会の実現が究極の目標であるが、平成３２年までに年間の２４時間死者数を３人以下とすることを目指すものとする。
また、本計画における最優先の目標は交通事故死者数の減少であるが、今後はさらに、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成３２年までに年間の死傷者数を２００人以下とすることを目指すものとする。

［参考］

第８次　加賀市交通安全計画（平成１８年度～２２年度）
［目 標 値］　死者数６人以下
［達成状況］　平成１８年　６人　　平成１９年　６人　　平成２０年　２人
　　平成２１年　２人　　平成２２年　７人

第９次　加賀市交通安全計画（平成２３年度～２７年度）
［目 標 値］　死者数５人以下
［達成状況］　平成２３年　３人　　平成２４年　１人　　平成２５年　４人
　　平成２６年　５人　　平成２７年　５人

第２節　今後の道路交通安全対策を考える視点

平成２４年に１人となった交通事故死者数は、平成２６年、平成２７年に５人となっているものの、交通事故件数、負傷者数とも平成１８年以降、ほぼ毎年減少していることに鑑みて、これまでの交通安全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考えられる。

一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の高齢者に占める割合は増加傾向にある。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、
① 道路交通環境の整備
② 交通安全思想の普及徹底
③ 安全運転の確保
④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持
⑥ 救助・救急活動の充実
⑦ 被害者支援の充実と推進
⑧ 研究開発及び調査研究情報の提供
といった８つの柱により、交通安全対策を実施する。
その際、次のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

１　高齢者及び子どもの安全確保

（１）高齢者の交通事故防止対策の強化

第９次計画期間中における本市の交通事故死者に占める高齢者の割合は８割強と極めて高いこと、今後も高齢者社会が一層進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における

見守り活動等を通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。
後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

（２）バリアフリー化の推進

加齢による身体機能の変化にかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、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の形成を図ることも重要である。

（３）子どもの交通事故防止対策

高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められるため、通学路等において安全で安心な歩行空間を確保する必要がある。

２　歩行者及び自転車の安全確保

（１）歩行者の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。人優先の考えの下、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等による歩行空間の確保を進め、歩行者の安全を確保していく必要がある。

（２）自転車の安全確保

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、地域の実情に応じて、自転車の走行空間を確保する必要があり、特に、都市部においては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。
また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。
さらに、駅前等の歩道上等、交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。
加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者について、歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

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、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、国のデータによる車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道

幅員 5.5 メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員 5.5 メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員 5.5 メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

４　交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

（１）先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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や、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

（２）　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多い。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

（３）地域ぐるみの交通安全対策の推進

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にも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれ

の地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、市民等の協働により形成していく。

第３節　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、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る。

しかし、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策は一層の推進が必要であり、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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみち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、子どもを事故から守り、高齢者や障がい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安全な歩行空間の確保に努めるなど、「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る。

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、歩行者等の交通が分離された安全な道路交通環境を目指すこととする。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

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、石川県公安委員会（以下「公安委員会」という。）及び道路管理者、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、子ども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。

イ　道路管理者の交通安全対策

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会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、ハンプ（車道の一部を盛り上げる構造）やクランク（車道をジグザグにする構造）等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への流入車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、区画線の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・区画線の整備を推進する。

ウ　通学路等の歩道整備等の推進

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、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園、認定こども園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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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の拡充等の対策を推進する。

エ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

（ア）駅、公共施設等に対する交通安全対策

駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道のバリアフリー化、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

（イ）バリアフリー経路等の適切な案内

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

（２）高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者・自転車中心の道路交通を形成する。

（３）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。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

（ア）事故発生要因の分析・対策立案・実施

地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案し、公安委員会と道路管理者とが連携して実施する。

（イ）対策完了後の評価結果の活用

対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ　事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した対策を早急に講じて同種事故の再発防止を図る。

エ　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）高規格幹線道路から居住地域内道路に至る道路ネットワークの整備

高規格幹線道路から居住地域内道路に至る道路ネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を目指す。

（イ）交通量の分散による安全性の向上

一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

（ウ）通過交通対策

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

（エ）総合的な交通安全施設の整備

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、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、公安委員会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、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

（オ）交通拠点へのアクセス道路の整備

良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

オ　改築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、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

（ア）歩道及び自転車道の設置

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備、自転車の通行を歩行者や自動車等と分離するための自転車道の設置等の道路の改築事業を推進する。

（イ）交差点コンパクト化等の推進

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

（ウ）道路機能と沿道の土地利用等の調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

（エ）商業系地区等における歩道、自転車道等の整備

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、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

（オ）人と車両の交通の体系的分離

交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

（カ）歴史的みちすじ等の整備

歴史的街並みや史跡等歴史的環境の残る地区において､歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

（４）交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要のある道路については、社会資本総合整備計画に基づき、公安委員会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。

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」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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、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る。

イ　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、交差点改良等の対策を実施する。

ウ　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するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

（５）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進する。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）無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、

安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電気通信ケーブルの浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減、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創出

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、乗用車から自転車への転換を促進する。また、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

さらに、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を公安委員会へ要請する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを公安委員会へ要請する。

市内において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ　自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要の多い地域や大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、自転車駐車場等の設置を推進する等、官・民の適正な役割分担のもと自転車等駐車対策を推進する。

ウ　駅周辺等の放置自転車等対策の推進

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、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

（８）交通需要マネジメントの推進

北陸新幹線金沢開業による交流人口の拡大等に伴い、交通環境が変化した観光地周辺等への対応を含め、交通渋滞を緩和し、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、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等の広報・啓発活動等を推進する。

ア　公共交通機関利用の促進

（ア）バス等の利用促進のための総合的施策

バス等の利用環境の向上のため、バス等の利用促進を図る施策を推進する。

（イ）利用者の利便性の向上

鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、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、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

（９）災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で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。

津波に対しては、津波によ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、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

イ　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、交通監視カメラ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できる環状交差点の活用を図る。

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・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する。

(10) 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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、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。

(11) 道路交通情報の充実

ア　まちなか歩行環境の向上

北陸新幹線金沢開業に伴う観光客の増加に対応するため、歩行者に分かりやすいよう案内サインを改善するとともに、主要な歩行ルートに路面標示を設置するなどにより、歩行回遊性の向上に努める。

イ　国際化対策

主要な幹線道路において、ルート番号等を用いた案内標識の設置、案内標識の英語表記の改善等により、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　道路使用及び占用の適正化等

（ア）道路の使用及び占用の適正化

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ついて指導する。

（イ）不法占用物件等の排除等

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積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

（ウ）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。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ　子どもの遊び場等の確保

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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本総合整備計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域等には、優先的に児童館及び児童遊園の設置を図るとともに、公立の小、中学校及び高等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、欠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。

オ　地域に応じた安全の確保

積雪寒冷地域である本市では、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、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する。

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ことから、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが必要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者など道路交通に関して弱い立場にある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、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に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、その上で高齢者を保護し、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、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を利用することが多い、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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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、学習指導要領に基づき、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における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。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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るとともに、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、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。

特に若者を中心とする層に対しては、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、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促すとともに、関係職員の指導力の向上と、地域における民間の指導者を育成することなどにより、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、高齢者を中心に子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

（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

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技能及び知識を習得させることを目標とする。

（ア）視覚教材を利用した分かりやすい指導

幼稚園、保育園、認定こども園等においては、家庭及び関係機関・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とら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、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、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

（イ）児童館及び児童遊園における指導

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

（ウ）保護者に対する交通安全講習会の実施

関係機関・団体や交通ボランティアは、保護者が幼児の交通安全の手本となり、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話合い等が行われ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

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、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、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。

（ア）学校教育活動全体を通じての交通安全教育

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、歩行者としての心得、自転車、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。

（イ）関係機関・団体等による交通安全教育

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、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ　中学生に対する交通安全教育

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。

（ア）学校教育活動全体を通じての交通安全教育

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、

歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に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。

（イ）自転車の安全な利用に対する交通安全教育

自転車の安全利用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、安全利用を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、安全利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む体験型の交通安全教育の充実を図る。

（ウ）関係機関・団体による交通安全教育

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

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健全な社会人を育成することを目標とする。

（ア）学校教育活動全体を通じた免許取得前の交通安全教育

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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、近い将来、普通免許等の取得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。

（イ）二輪車及び自転車の安全に対する交通安全教育

二輪車及び自転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高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む体験型の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、交通安全教室の開催を推進する。

オ　成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

（ア）運転免許取得後の教育

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必

要な技能及び技術、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、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、指定自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を推進する。

（イ）事業所における交通安全教育

自動車等の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、各種研修施設で高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

（ウ）社会教育施設における交通安全教育

社会人を対象とした学級・講座等における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及び関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

（エ）大学生・専修学校生等に対する交通安全教育

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ　高齢者に対する交通安全教育

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、運転手側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、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。

（ア）「シミュレーション機器」等を活用した参加・体験型の交通安全教育

市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成など指導体制の充実に努めるとともに、歩行中・自転車乗用中・自動車運転中での危険予測等を体験できるシミュレーション機器等を使用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

（イ）社会教育活動など多様な機会を捉えた交通安全教育

関係団体、交通ボランティア、医療・福祉関係者等と連携して、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活動・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、家庭訪問による個別指導、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ぐるみ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、反射材用品等の活用等交通安全用品の普及にも努める。

（ウ）高齢運転者教育の充実

高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して講習会を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な講習の受講の促進に努める。

また、電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における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。

さらに、各地域のシルバーリーダー等を対象とした体験・実践型の安全運転教育の充実により、指導力の向上を図り、地域における高齢者の安全運転の普及を促進する。

（エ）世代間交流による交通安全教育

地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や高齢者、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進する。

（オ）実践的な交通安全教育

高齢者を対象に、事故被害者となった場合の健康的・社会的損失について専門家の講話、各種シミュレーション機器及び交通安全体験車を活用した講習を盛り込んだ体験・実践型の交通安全教室を交通安全協会と共同開催する。

キ　障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、地域の福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

（ア）手話通訳等を配置した交通安全教育

手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の利用に努める。

（イ）介護者等を対象とした交通安全講習会

介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者に対する講習会等を開催する。

ク　外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

（ア）外国人住民への交通安全教育

外国人住民に対しては、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に努めるとともに、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する。

（イ）訪日外国人への広報啓発活動

増加が見込まれる訪日外国人に対しては、海外誘客等に係る関係機関・団体と連携し、各種広告媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

（２）効果的な交通安全教育の推進

ア　参加・体験・実践型の交通安全教育

交通安全教育に当たっては、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、参加・体験・実践型の教育を推進する。

イ　関係機関・団体の相互連携の強化

関係機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、講師の派遣、教育資材の貸与等、相互の連携を強化する。

ウ　交通安全教育の効果確認と見直し

受講者の年齢等に応じた交通安全教育指導者の育成を推進し、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育を交通安全協会と連携して行う。さらに、交通安全教育の効果確認を行い、必要な見直しを行うなど効果的な教育の実施に努める。

（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

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ために、交通マナーアップいしかわのスローガンのもとに、市民参加による取組を推進するため、関係機関・団体等が緊密に連携した交通安全運動を推進する。

（ア）市内の交通情勢に即した運動重点の設定

①　交通安全意識の向上
②　高齢者と子どもの交通事故防止
③　自転車の安全利用の推進
④　後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用の推進
⑤　飲酒運転の根絶

など市内の交通情勢に即した事項を設定する。

（イ）市民参加型の交通安全運動の展開

運動の推進に当たっては、事前に、趣旨、期間、重点等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民総ぐるみの運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。

（ウ）地域に密着した運動の展開

効果的な運動とするため、地域の実情に応じた重点を定め、地域に密着したきめ細かく、かつ、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、交通事故を身近なものとして認識させる活動を展開する。

〔加賀市防犯交通推進隊交通安全大会〕春の全国交通安全運動に因み開催

〔市三役・市議会議員・市職員による街頭指導〕春、秋の全国交通安全運動期間中の「交通事故死ゼロを目指す日」に因み開催

〔加賀市交通安全大会〕　秋の全国交通安全運動に因み加賀温泉駅前で開催

イ　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し、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。

（ア）自転車の安全利用の普及啓発

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）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配意した正しい乗り方の普及啓発活動を徹底する。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

（イ）自転車の夜間事故防止対策

薄暮から夜間の事故を防止するため、自転車の灯火の点灯の徹底及び自転車側面等への反射材用品の取付け等を促進する。

（ウ）自転車に同乗する幼児の安全確保対策

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。

（エ）幼児・児童用ヘルメットの着用の徹底等

幼児・児童の保護者等に対し、あらゆる機会を通じて、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、着用の徹底を図る

ほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

ウ　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

（ア）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の理解を求め、後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図る。

（イ）啓発活動の展開

関係機関・団体等は、連携・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。

（ウ）車外放出事故の防止

車外放出事故の危険性に鑑み、後部座席等におけるシートベルト着用の一層の徹底を図る。

エ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

（ア）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、幼稚園、保育園、認定こども園等と連携した広報啓発活動を行うとともに、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どもにはチャイルドシートを使用させることの広報啓発に努める。

また新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、販売店での指導助言、さらには産婦人科や母子健康手帳等を通じての正しい使用方法の周知徹底等を推進する。

（イ）チャイルドシートの各種支援制度の活用等

市、民間団体等が実施しているチャイルドシートの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進める。

オ　反射材用品等の普及

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車の事故防止対策として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を図るため、積極的な広報啓発活動を展開するとともに、反射材用品等の効果・使用法等に理解を求めるための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

反射材用品等の普及に際しては、全年齢層を対象とするが、特に、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、その普及促進を図る。また、靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の取り付けや貼付等を推奨する。

カ　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、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して「石川版ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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、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・団体と連携して推進する。また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体と連携して取組の推進に努める。

キ　危険ドラッグ対策の推進

啓発活動を行うなど、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

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、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着し、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。

（ア）効果的キャンペーンの実施

家庭、学校、職場、地域等が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広報媒体を通じての集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者と子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、運転中の携帯電話使用の禁止、違法駐車の排除等を図る。

（イ）地域に密着した広報

家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

（ウ）交通安全情報・資料の提供

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、全市民的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のための広報

加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行い、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

（イ）交通事故実態と原因の広報

薄暮時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である最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

（ウ）薄暮時の早めのライト点灯の推進

薄暮時から夜間にかけての重大事故の防止のため、運転者に対して薄暮時における早めのライト点灯運動を推進する。また、夜間の歩行者等を早期に発見するため、走行用（上向き）ライトの使用を原則とし、こまめなライトの切替えを促進する。

（エ）冬期間の安全対策

冬期間には、スリップ事故等が多発し交通渋滞も生ずることから、早期の冬用タイヤ装着、滑り止め装置の装着、速度の抑制等、雪道の安全運転の啓発活動を推進する。

特に、降雪期においては、積雪時におけるマイカー使用の自粛や除雪に支障をきたす路上駐車の防止等について広報指導を推進する。

（オ）二輪車運転者への安全対策

二輪車運転者の被害軽減を図るため、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。

（４）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

ア　民間交通安全団体

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。

イ　地域及び自動車関係団体

地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

ウ　交通ボランティア団体との連携等

民間団体、交通ボランティア等の連絡協力体制を図り、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・普及啓発活動を促進する。

（５）市民の参加・自主的活動の推進

ア　市民の交通安全意識の改革

交通安全は、市民の安全意識に支えられていることから、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上、それぞれの地域の実情に即した身近なテーマを設定し、市民の参加・自主的な活動を積極的に進める。

イ　市民参加の交通安全活動

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、市民自らが、自分の身を交通事故から守るための研修会を開催し、地域で歩行中、自転車乗用中、自動車運転中にヒヤリとした地点を落とし込んだ「交通安全ヒヤリマップ」の作成などを行う研修会を支援するとともに、作成したヒヤリマップを地域の住民等に配布し、交通事故の防止を推進する。その他、住民や道路利用者が主体的に行う交通安全総点検活動等に対する積極的な参加を促進する。

加賀市内の交通ボランティア団体(平成 28 年 12 月 1 日現在)

団体名称	人数
加賀市防犯交通推進隊	238 人
加賀市交通安全母の会	1,240 人
加賀市女性ドライバーの会	78 人
山中女性ドライバーの会	47 人
山代温泉セフティ・レディス	28 人

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、これから運転免許を取得しようとする者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を図る。

また、運転者に対して、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、子どもや高齢者を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、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、そ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等の行う運行管理の充実を図る。

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・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ＩＣＴ）等を活用し、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

（１）運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとと

に、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力向上のための教育を実施する。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行い、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行い、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア　高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施を図る。

（イ）運転免許の自主返納者に対する支援

加齢等により自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許を自主返納した者に対する支援の充実、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の維持・確保に努める。

（ウ）高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

イ　シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用効果の啓発活動を積極的に行う。

（２）道路交通に関する情報の充実

ア　気象情報等の充実

（ア）気象情報の把握と迅速な伝達

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火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・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、道路の降雪状況や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する。

（イ）情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した観測体制等の強化

気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有や情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した観測・監視体制の強化を図る。

４　自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、併せて、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするＴＳマークの普及に努める。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進、特に側面への取付けを図り、自転車の被視認性の向上を図る。

５　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道路交通秩序の維持を図る必要がある。

暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

（１）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

ア　暴走族追放気運の高揚

暴走族追放の気運を高揚させるため、「石川県交通安全推進協議会暴走族対策関係幹事会」において策定された暴走族総合対策について、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。

イ　暴走族への加入阻止対策

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

（２）車両の不正改造の防止

暴走行為を助長する車両の不正な改造を防止するよう、また、車両部品等が不正な改造に使用されないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を積極的に行う。

６　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、北陸自動車道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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

整備を図る。

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、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や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。

（１）救助・救急体制の整備

ア　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する。

イ　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処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ＝Disaster Medical Assistance Team）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ　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

（ア）現場における応急措置の強化

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＝Automated External Defibrillator）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する。

（イ）応急手当の知識・実技の普及

心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

（ウ）応急手当指導者の養成

応急手当指導者の養成を強力に行うほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

（エ）応急用具の搭載

業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

（オ）学校における教育の実施

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの取り扱いを含む）の実習

及び各種講習会の開催により、指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（ＡＥＤを含む）について指導の充実を図る。

さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

（ア）救急救命士の養成等

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を推進する。

（イ）メディカルコントロール体制の充実

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る。

オ　救助・救急用資機材の整備

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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促進する。さらに、救急医療機関等へのアクセス改善のため、高速道路等における緊急開口部の整備を推進する。

カ　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、教育訓練の充実を強力に推進する。

キ　高速道路等における救急業務実施体制の整備

（ア）救急業務の実施体制

北陸自動車道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、市においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

（イ）連絡体制の整備等

関係機関は相互に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化し、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ク　現場急行支援システムの充実

緊急車両が現場に到着するまでのリスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ＝Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）の運用の充実を図る。

ケ　緊急通報システム・事故自動通報システムの充実

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するＧＰＳ技術やその位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することにより早期現場急行が可能となる緊急通報システム（ＨＥＬＰ＝Help system for Emergency Life saving and Public safety）や事故自動通報システム（ＡＣＮ＝Automatic Collision Notification）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、地域内の医療施設の実情に応じた病院群輪番制を推進するなど、第二次救急医療体制の整備を進める。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保するとともに、救急医療に関する研修等を充実し、救命率の向上を図る。

また、看護師についても救急医療研修を充実し、また、保健所等に勤務する保健師等を対象とした救急蘇生法研修会等を開催し、地域における救急蘇生法の普及を図る。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

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る。

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）等を活用するなど、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する。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ）及び災害派遣精神医療チーム（ＤＰＡＴ= Disaster Psychiatric Assistance Team）の活用を推進する。

７　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るなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、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する。

また近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、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を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

（１）自動車損害賠償保障制度の充実等

ア　無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知する。

イ　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）については、被害者救済等の充実に資するよう、普及の促進を図る。

（２）損害賠償の請求についての援助等

ア　交通事故相談活動の推進

交通事故相談業務については、次の措置により、充実を図る。

（ア）警察との連携の強化

地域における交通事故相談活動を充実するため、警察との連携を強化する。

（イ）関係機関・団体等との連携

相談業務の円滑かつ適正な対応を図るため、交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター等の関係機関・団体等との連携を図る。

（ウ）相談員の資質の向上

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、研修等を通じて相談員の資質の向上を図る。

（エ）交通事故相談の利用促進

ホームページ及び広報誌の積極的な活用等、各種の広報活動により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ　損害賠償請求の援助活動等の強化

金沢地方法務局及び人権擁護委員が行う人権相談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、石川県交通安全活動推進センター、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、法律扶助協会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機関の紹介にも配慮する。

（３）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援助措置の充実

県及び民間支援団体が行う交通遺児に対する一時金等の支給のほか、独立行政法人自動車事故対策機構が行う自動車事故被害者等に対する生活資金貸付けや、重度後遺障がい者に対する介護料の支給、公益財団法人交通遺児等育成基金の行う交通遺児のための育成基金事業等についての周知を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

（ア）自助グループ活動の支援

交通事故被害者等の支援を図るため、石川被害者サポートセンター等民間の犯罪被害者支援団体が行う自助グループ活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

（イ）適正な相談業務

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察本部及び警察署の警察安全相談員、警察署の交通相談係・被害者支援員、県の交通事故相談員、石川県交通安全活動推進センターの交通事故相談員等により推進するとともに、関係機関・団体との連携を図る。

（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国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室・公共交通事業者・警察・県・市・民間の被害者支援団体等のネットワークの構築等、被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

８　道路交通事故原因の総合的な調査研究情報の提供

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故に関する各種統計等の充実を図るとともに、諸データの有機的結合を推進し、さらに、国が推進する交通事故に対する研究開発及び調査研究結果等を参考として、総合的な観点からの統計・分析の高度化を図る。

調査研究結果として、関係機関・団体が保有する交通事故調査・分析に係る情報は、市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第２章　　踏切道における交通の安全

第２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

１　踏切事故の状況等

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、長期的には減少傾向にあり、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る。

しかし、踏切事故は鉄道の運転事故の多くを占めている状況にあり、今後、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

平成２７年度末における市内の踏切道は９箇所あることから、踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）等を踏まえ、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備等の諸対策及びその他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を県と協力し積極的に推進することにより、踏切事故の防止を図るものとする。

２　第１０次交通安全計画における目標

【数値目標】　**踏切事故件数ゼロ**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、平成３２年までに、踏切事故件数ゼロを目指すものとする。

第２節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制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、これらの対策が､同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することに考慮し、それぞれの踏切の状況を勘案し、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する。

第３節　講じようとする施策

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、道路の新設・改築の際、極力立体交差化を図る。

２　冬期間の踏切道の交通安全対策の推進

冬期間の踏切道の交通安全を図るため、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　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

（１）被害者への適切な対応

踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

（２）道路幅員への配慮

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努めるものとする。