

第 11 次 砺波市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

砺波市交通安全対策会議

ま え が き

昭和 40 年代半ば頃、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、交通安全の確保が大きな社会問題となる中、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、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、本市では、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたり交通安全計画を策定するとともに、関係行政機関、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に推進してきた。

言うまでもなく、交通事故の防止は、行政機関、民間団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

このような観点から、この交通安全計画は、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定及び「第 11 次富山県交通安全計画」に基づき、令和 3 年度から 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。

この交通安全計画に基づき、交通事故のない「庄川と散居の織りなす花と緑のまち」の実現のため、交通の現状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。

計 画 の 基 本 理 念

本格的な人口減少と超高齢化社会の到来による大きな時代変化や、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中において、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、道路交通の安全を確保していくことは、安全で安心な砺波市の実現を図る上で重要な要素である。

今後、なお一層の交通事故抑止を図っていくため、これまでの各種施策の深化はもちろんのこと、高齢化の進展や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が求められる。

そのため、本市では、実施する交通安全施策を効果的に推進するとともに、警察や各種関係機関・団体との連携を今後さらに強化し、交通安全の輪を広く市民に広げ、次世代の砺波市を担う子供たちの安全を守り、高齢者が安心して移動でき豊かな人生を送ることができる交通事故の無い安全で安心な砺波市の実現を目指す。

1 交通事故のない社会を目指して

交通事故のない砺波市は、一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者等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、特に、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。

また、交通事故被害者等となった方に対しては、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。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者や高齢運転者の交通事故対策は喫緊の課題であり、高齢化の進展に伴い生じ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。

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、年齢や障がい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、行政、民間団体等の連携によって構築することを目指す。

4 「人」に対する安全対策

交通社会を構成する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通社会に関する教育、普及啓発活動の充実を図る。

5 「交通機関」に対する安全対策

人間はミスをするものとの前提において、それらのミスが交通事故に結び付かないよう、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための体制の充実を図る。

6 「交通環境」に対する安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実を図る。

特に、道路交通については、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道整備を積極的に実施するなどの交通安全対策の推進を図る。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故を防止するためには、行政や関係民間団体等が緊密な連携の下に、相互に責任を担い、施策を推進する必要がある。

また、市民の主体的な交通安全活動を積極的に推進するため、市民が計画段階から参加できる施策の仕組みづくりや地域の特性に応じた取組等により、市民協働型の交通安全活動を推進する。

8 高まる安全への要請と交通安全

新型コロナウイルス感染症を始め、様々な安全への要請が高まる中であっても、行政機関、民間団体はもとより、多様な分野間でも連携し、確実な交通安全を図る。

また、コロナ禍にあって様々な課題や制約が社会に生じる中、市民の交通行動への影響が認められるため、それらに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を本計画期間中を通じて注視し、必要な対策を臨機に講じていく。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

富山県内の交通事故による死者数は、昭和47年に213人を数えたが、48年以降減少に向かい、昭和50年には90人と半減以下となった。

その後、増勢に転じ、平成4年には128人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和2年には戦後最少となる26人まで減少。第10次富山県交通安全計画の「令和2年までに死者数を平成以降最少水準以下である44人以下にする。」という目標の達成に至った。

また、交通人身事故発生件数と負傷者数についても、平成13年以降、令和2年までの20年連続で減少が続いており、「令和2年までに、平成以降最小水準以下となる交通人身事故件数を3,945件以下、負傷者数を4,570人以下とする。」という目標は、いずれも計画期間内で達成し、令和2年中の事故件数は1,992件、負傷者数は2,309人となっている。

なお、令和2年までに死者数、交通人身事故発生件数、負傷者数いずれも減少したが、死者数に占める高齢者の割合が高い状況が続いている。

こうした中、本市における過去5年間の交通事故発生状況は、下表のとおりである。

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故発生件数	196件	184件	148件	106件	103件
死者数	6人(6)	4人(2)	2人(2)	2人(2)	1人(0)
負傷者数	241人	223人	170人	109人	114人
物損事故件数	1,623件	1,585件	1,717件	1,521件	1,340件

() 内は、高齢者(65歳以上)の死者数で内数

出典：交通事故白書

本市においては、第10次市交通安全計画期間中(平成28年～令和2年)における数値目標を、交通事故死者数(24時間以内)1人以下、交通事故発生件数177件以

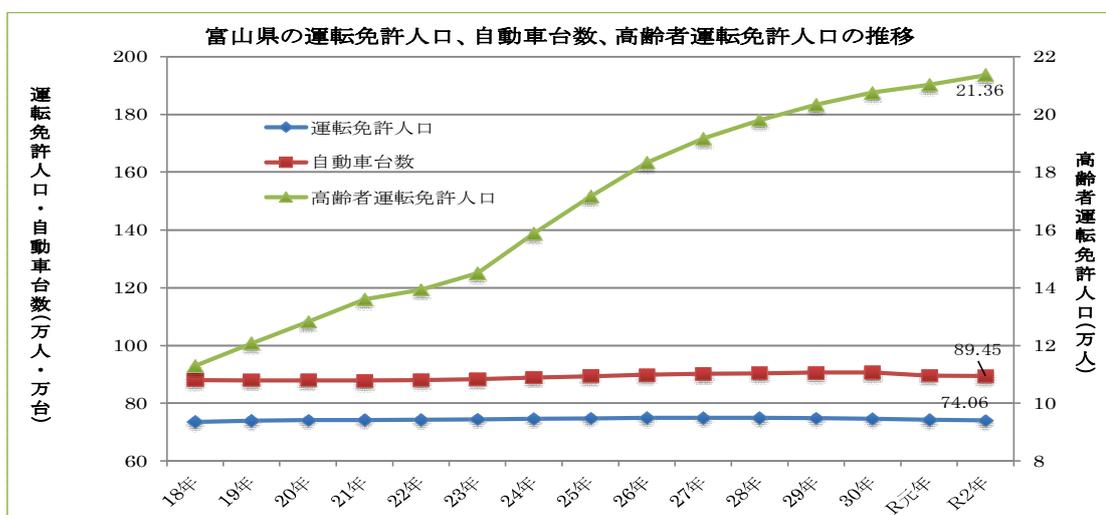
下、負傷者数 195 人以下として各種対策を講じてきた。

その結果、平成 28 年に 6 人であった交通事故死者数は、令和 2 年には 1 人にまで減少。また、交通事故発生件数、負傷者数についても平成 30 年に数値目標を達成して以降、令和 2 年まで 3 期連続して減少し、計画に掲げた全ての数値目標の達成に至った。ただし、高齢者が関わる交通事故は依然として高い割合で発生している。

(2) 道路交通事故の今後の見通し

道路交通を取り巻く環境は、経済社会情勢の動向に伴い今後も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させることが予想され、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。

また、高齢化が進むことで、高齢者が関係する交通事故が増加することが予想され、現状よりなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。



出典：富山県警察本部資料

出典：富山県警察本部資料

2 交通安全計画における目標

第 11 次富山県交通安全計画では、「本県は『世界一安全な道路の実現を目指し、令和 7 年までに年間の交通事故死者数を 2,000 人以下とする』とした政府目標を踏まえ、本県の事故発生状況等を考慮し、短期の目標として令和 7 年度までに、死者

数、発生件数、負傷者数及び命に重大な関わりがある重傷者数のさらなる減少を目指し、究極の目標である『交通事故のない富山県（社会）』の実現へと漸進（前進）していく」とし、「交通事故死者数 26 人以下、事故発生件数 1,992 件以下、負傷者数 2,309 人以下、重傷者数 287 人以下を目指す」としている。

この目標を踏まえ、当市においても、本計画最終年である令和 7 年までの各年における目標を、市の合併以降最少を記録した令和 2 年（負傷者数については令和元年）の数値以下を目指すこととし、その数値目標を下記のとおり設定する。

【目標】

- 交通事故死者数（24 時間以内） **ゼロを目指す（令和 2 年 1 人）**
- 事故発生件数（人身事故） **103 件以下（令和 2 年同数）**
- 負傷者数 **109 人以下（令和元年同数）**

第 2 節 道路交通の安全についての対策

1 道路交通安全対策を考える際の重視すべき事項

高齢者の交通事故死者の割合は増加傾向にあり、また、近年、漫然運転、脇見運転、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死亡事故も依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応していく必要がある。

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救助・救急体制の充実、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といった 6 つの柱により、交通安全対策を実施することとし、それらに際しては、特に次の点を重視しつつ、対策を講ずるものとする。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

高齢者の安全確保のため、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、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も連携し推進する。

また、次代を担う子供の安全を確保する観点から、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する。

さらに、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

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じていくことも重要である。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の交通事故死者数は徐々に減少してきているものの、交通事故死者全体に占める割合は高い状況が続いている。さらに横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、歩行者の安全を確保することは必要不可欠である。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、未就学児を中心に通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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、正しい交通ルールの周知を図るとともに、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。

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。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、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については、ゾーン 30 の設定等、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。

また、生活道路における各種対策を実施していく上で、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、「生活道路は人が優先」という意識を市民に深く浸透することを目指す。

2 地域が一体となった交通安全対策

各地域においては、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、行政、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の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

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む中、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。

第3節 実施していく施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、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、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。

歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、引き続き、砺波市総合計画や砺波市都市計画マスタープランなどの計画に基づき、生活道路における安全対策をより

一層推進する。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が重要である。

また、子供を事故から守り、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、以下の視点に立った対策を講じ、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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、県、市町村、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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、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、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。

生徒や児童、幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全で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

ア 事故危険箇所対策の推進

国道 156 号や国道 359 号等の交通事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や通行量の多い市街地、通学路未整備区間等の潜在的な危険区間を事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所については、歩道等の整備、交差点改良、付加車線の整備、中央帯の設置等を道路管理者等に要望していく。

イ 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

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「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の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

事故危険箇所等、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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

(4) 子供や高齢者等の移動手段の確保・充実

子供や高齢者等の移動に不便を抱える方の移動手段の確保に向け、市地域公共

交通計画に基づき、公共交通の利便性を図るとともに、持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組を推進する。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全で、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において、バリアフリー化を推進する。

(6) 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、自動車から自転車への転換を促進する。
また、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

J R城端線各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、行政、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、駅周辺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。また、違法駐車防止のための広報・啓発活動を推進する。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合において、生活を支える道路交通の安全確保を図る。

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・代替する道路整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、救助活動や避難誘導等、緊急活動道路の確保が大きな課題であることから、砺波市地域防災計画に基づき、災害対策本部において道路橋梁

の被災状況等の情報収集に努め、災害対策基本法に基づく交通規制が速やかに実施されるよう対処する。

(8) 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

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

交差点、橋梁、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、除雪機械の更新を図り、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。

交差点の除雪については、事前に関係機関と協議し、効果的な除雪を推進する。歩道除雪については、市民等の自発的な協力を求め、通園・通学路を中心に推進する。また、地域と行政が連携し、地域ぐるみ除排雪活動を促進する。

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、バスや電車等の公共の大量輸送機関の積極的な利用を促進する。

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、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

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。

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、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など、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで一体となった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、中学生等に対しては、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。

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、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

また、交通事故防止対策については、短期的な視点ではなく、長い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、幼少期から教育することで成人になってからもこれを遵守するようになるなどの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。

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。

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。

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。

また、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。

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、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。

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する。

加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させ、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、行政は、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

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。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(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知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

市交通対策会議等の構成機関・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としては、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、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、市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、市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。

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は、5.3%（全国平均 17.1%，全国ワースト 4 位）であり、一時停止率の向上はみられるが、横断歩道横断中の人対車両の交通事故が発生している状況を鑑みると、市民が一丸となって取り組むべき重要な課題である。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。

(ア) 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。

(イ) 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、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車安全利用の推進

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）、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が背景となった危険行動や運転が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

また、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、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

さらに、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。また、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奨する。

エ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用徹底

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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。(令和2年の富山県における一般道のシートベルト着用率は、運転席 99.4%、助手席 98.5%、後部座席 42.4% (警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による))。

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、行政、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。(令和元年の富山県内におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満全体 72.5% (警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による))。

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、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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 反射材用品等の普及促進及び着用の定着化

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及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。

また、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・団体と協力し推進する。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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。

また、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発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を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通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、街頭ビジョン、デジタルサイネージ等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、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、交通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。

さらに地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。また、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、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

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「ヒヤリマップ」の作成、交通安全総点検、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。

3 安全運転の確保

(1) 高齢者支援施策の推進

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を整備するため、高齢者運転免許自主返納支援事業や運転経歴証明書交付制度の周知を図る。

また、公共交通サービスの改善を図り、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(2) 座席ベルトやヘルメット等の正しい着用の徹底

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・団体と連携し、積極的な啓発活動を行う。

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、交通事故に即応できるよう、砺波総合病院や砺波消防署を管轄する砺波地域消防組合等、救急関係機関との緊密な連携・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。

5 被害者支援の充実と推進

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についての情報を発信し、被害者支援を推進する。

6 高齢者の交通事故防止対策の強化

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る。

高齢者の交通事故を防止するには、高齢者自身による身体機能の変化の的確な認識と、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、その他の世代には、高齢者を交通事故から守る意識の醸成が必要である。

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、各種教育教材を積極的に活用した参加・体験・実践型の教育を取り入れるなど理解しやすい内容とし、さらに認知・判断や運動機能の低下など、加齢に伴い身体機能が変化することを理解する内容を加えて、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。

それらの観点を踏まえて、関係団体や関係民間団体のみならず、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) 高齢者に優しい・思いやり運転の推進

高齢者だけではなく、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。

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い・思いやりを持った運転の意識啓発の高揚に努める。

(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。

行政は、気運の醸成に向けて、世代間交流交通安全啓発活動、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) 反射材着用促進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。

(5) 運転免許を返納しやすい環境の整備

高齢者自身が交通事故に遭わないために、運転に不安を感じるようになったら運転免許返納を検討することが重要であることから、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に向け、移動手段の確保・充実及び宅配サービスや移動販売の充実等の生活支援を推進する。

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

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

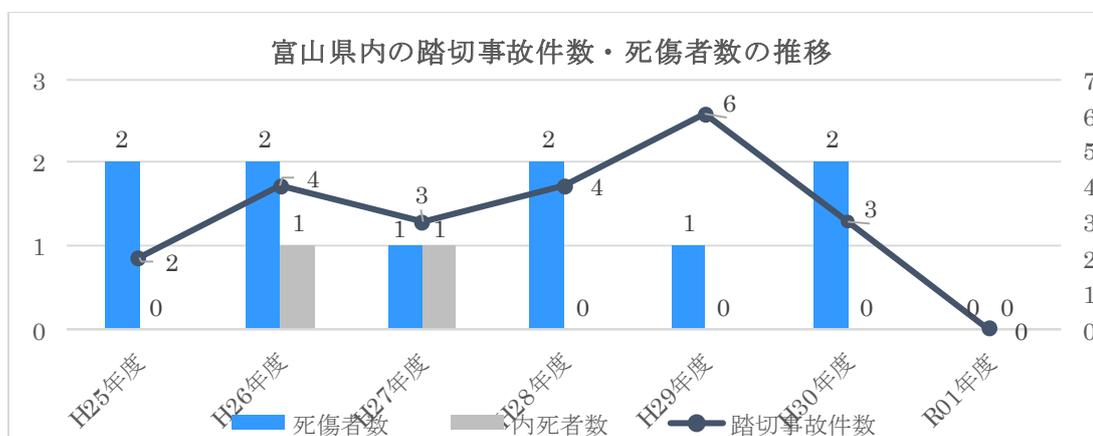
1 踏切事故の状況等

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、全国的にみると長期的には減少傾向にあり、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっている。

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る。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

富山県においては、平成28年度の踏切事故件数が4件（負傷者2名）、平成29年度が6件（負傷者1名）、平成30年度が3件（負傷者2名）と推移しており、令和元年度は0件であった。また、当該期間においては、踏切事故による死者は生じていない。

こうした中、本市においても鉄道事業者や関係機関と連携を密にし、それぞれの踏切に応じた的確な安全対策を推進していく。



2 交通安全計画における目標

計画期間中の踏切事故件数ゼロを目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 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、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、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を考慮し、高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

2 実施していく施策

(1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を継続的に促進する。

(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

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故の防止に努める。

交通安全対策基本法（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県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企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 三 都道府県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実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

- 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
- 二 都道府県教育委員会の教育長
- 三 警視総監又は道府県警察本部長

四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員

六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告

し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。