

## 第 1 1 次

# 金沢市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会を目指して

金沢市交通安全対策会議

# ま え が き

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、昭和46年度以降、これまで10次・50年にわたる金沢市交通安全計画を作成し、関係機関及び団体等とともに各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきたところ、市内の交通事故の死者数は、40人前後で推移していた昭和40年代の「交通戦争」と言われた時期と比較すると、令和2年は4年ぶりに二桁と増加したものの、その前3年間は一桁、特に平成30年と令和元年は4人と大きく減少した。また、道路交通事故件数、負傷者数とも、平成18年以降、15年連続で減少していることを見れば、大きな抑止効果を上げているものと考えられる。

しかしながら、いまだに毎日のように、新たに交通事故の被害者及びその家族又は遺族となる方がいる現実から、目を背けてはならない。近年において高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たないことから、高齢者や次代を担う子供のかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

一方、鉄道交通においては、平成27年3月の北陸新幹線金沢開業など大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび事故が発生した場合には、大惨事となることは避けられず、多数の死傷者が生じることは、過去の実例においても明らかである。

言うまでもなく、交通事故の防止は、本市をはじめ、関係機関及び団体、さらには、市民一人一人が全力で取り組まなければならない喫緊かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の理念の下、交通安全対策全般にわたって総合的かつ長期的な大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推し進めていかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、石川県の交通安全計画に基づき、さらには「世界の交流拠点都市金沢-重点戦略計画」の趣旨を踏まえ、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、本市及び関係機関、団体が交通情勢に即した交通安全対策を円滑・的確に推進することにより、「安全で安心して暮らせるまちづくり」に努めるものとする。

# 目 次

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 基本理念                            | 1  |
| 1 交通事故のない社会を目指して                | 1  |
| 2 人優先の交通安全思想                    | 2  |
| 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築        | 2  |
| 4 交通社会を構成する三要素「人間・交通機関・交通環境」    | 3  |
| (1) 人間に係る安全対策                   | 3  |
| (2) 交通機関に係る安全対策                 | 3  |
| (3) 交通環境に係る安全対策                 | 4  |
| 5 先端技術の積極的活用                    | 4  |
| 6 救助・救急活動及び被害者支援の充実             | 5  |
| 7 参加・協働型の交通安全活動の推進              | 5  |
| 8 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   | 5  |
| (1) 人手不足への対応                    | 5  |
| (2) 先進技術導入への対応                  | 5  |
| (3) 高まる安全への要請と交通安全              | 6  |
| (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視          | 6  |
| はじめに                            | 7  |
| 第1章 道路交通の安全                     | 7  |
| 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～ | 7  |
| 1 道路交通事故の状況等                    | 7  |
| (1) 道路交通事故の現状                   | 7  |
| (2) 道路交通を取り巻く状況の展望              | 10 |
| 2 交通安全計画における目標                  | 10 |
| 第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点           | 12 |
| 1 高齢者及び子供の安全確保                  | 12 |
| (1) 高齢者の交通事故防止対策の強化             | 12 |
| (2) バリアフリー化の推進                  | 13 |
| (3) 子供の交通事故防止対策                 | 13 |
| 2 歩行者及び自転車の安全確保                 | 13 |
| (1) 歩行者の安全確保                    | 13 |
| (2) 自転車の安全確保                    | 14 |
| 3 生活道路における安全確保                  | 15 |
| 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    | 16 |
| (1) 先端技術の活用推進                   | 16 |
| (2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進        | 16 |
| (3) 地域が一体となった交通安全対策の推進          | 16 |
| 第3節 講じようとする施策                   | 18 |
| 1 道路交通環境の整備                     | 18 |
| (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  | 18 |
| (2) 幹線道路における交通安全対策の推進           | 20 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進              | 24 |

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| (4) 高齢者等の移動手段の確保・充実           | 25 |
| (5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化         | 26 |
| (6) 無電柱化の推進                   | 27 |
| (7) 効果的な交通規制の推進               | 27 |
| (8) 自転車利用環境の総合的整備             | 27 |
| (9) I T S の活用                 | 30 |
| (10) 交通需要マネジメントの推進            | 30 |
| (11) 災害に備えた道路交通環境の整備          | 31 |
| (12) 総合的な駐車対策の推進              | 33 |
| (13) 道路交通情報の充実                | 34 |
| (14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備       | 35 |
| <b>2 交通安全思想の普及徹底</b>          | 36 |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進        | 36 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進             | 42 |
| (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進         | 42 |
| (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進    | 48 |
| (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進    | 49 |
| <b>3 安全運転の確保</b>              | 50 |
| (1) 運転者教育等の充実                 | 50 |
| (2) 運転免許業務の改善                 | 52 |
| (3) 安全運転管理の推進                 | 53 |
| (4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進  | 53 |
| (5) 交通労働災害の防止等                | 56 |
| (6) 道路交通に関する情報の充実             | 56 |
| <b>4 車両の安全性の確保</b>            | 57 |
| (1) 自動車アセスメント情報の提供等           | 58 |
| (2) 自動車の検査及び点検整備の充実           | 58 |
| (3) リコール制度の活用                 | 59 |
| (4) 自転車の安全性の確保                | 59 |
| <b>5 道路交通秩序の維持</b>            | 60 |
| (1) 交通の指導取締りの強化等              | 60 |
| (2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進 | 62 |
| (3) 暴走族等対策の強化                 | 62 |
| <b>6 救助・救急活動の充実</b>           | 64 |
| (1) 救助・救急体制の整備                | 64 |
| (2) 救急医療体制の整備                 | 67 |
| (3) 救急関係機関の協力関係の確保等           | 67 |
| <b>7 被害者支援の充実と推進</b>          | 67 |
| (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等           | 68 |
| (2) 損害賠償の請求についての援助等           | 68 |
| (3) 交通事故被害者支援の充実強化            | 69 |
| <b>8 道路交通事故原因の総合的な調査研究</b>    | 70 |

|                    |    |
|--------------------|----|
| <b>第2章 鉄道交通の安全</b> | 71 |
|--------------------|----|

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b>第1節 鉄道事故のない社会を目指して</b> | 71 |
|---------------------------|----|

|     |                                    |    |
|-----|------------------------------------|----|
| 1   | 鉄道事故の状況等                           | 71 |
| (1) | 鉄道事故の状況                            | 71 |
| (2) | 近年の運転事故の特徴                         | 71 |
| 2   | 交通安全計画における目標                       | 71 |
| 第2節 | 今後の鉄道交通安全対策を考える視点                  | 72 |
| 第3節 | 講じようとする施策                          | 72 |
| 1   | 鉄道交通環境の整備                          | 72 |
| (1) | 鉄道施設等の安全性の向上                       | 72 |
| (2) | 運転保安設備等の整備                         | 73 |
| 2   | 鉄道交通の安全に関する知識の普及                   | 73 |
| 3   | 鉄道の安全な運行の確保                        | 73 |
| (1) | 保安監査の実施                            | 73 |
| (2) | 運転士の資質の保持                          | 74 |
| (3) | 安全上のトラブル情報の共有・活用                   | 74 |
| (4) | 気象情報等の充実                           | 74 |
| (5) | 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応               | 74 |
| (6) | 運輸安全マネジメント評価の実施                    | 75 |
| (7) | 計画運休への取組                           | 75 |
| (8) | 冬期間の列車運行の確保                        | 75 |
| 4   | 鉄道車両の安全性の確保                        | 75 |
| 5   | 救助・救急活動の充実                         | 76 |
| 6   | 被害者支援の推進                           | 76 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全                       | 77 |
| 第1節 | 踏切事故のない社会を目指して                     | 77 |
| 1   | 踏切事故の状況等                           | 77 |
| 2   | 交通安全計画における目標                       | 77 |
| 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             | 78 |
| 第3節 | 講じようとする施策                          | 78 |
| 1   | 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等の立体横断施設の整備の促進 | 78 |
| 2   | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施                 | 78 |
| (1) | 踏切遮断機の整備                           | 78 |
| (2) | 警報時間制御装置の整備                        | 79 |
| (3) | 踏切保安設備の高度化                         | 79 |
| (4) | 交通規制の実施                            | 79 |
| 3   | 踏切道の統廃合の促進                         | 79 |
| 4   | 冬期間の踏切道の交通安全対策の推進                  | 79 |
| 5   | 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         | 79 |
| (1) | 踏切安全通行カルテの作成・公表                    | 79 |
| (2) | 踏切保安設備等の高度化と指導取締りの実施               | 80 |
| (3) | 緊急時の措置の周知徹底                        | 80 |
| (4) | 被害者への適切な対応                         | 80 |
| (5) | 道路幅員への配慮                           | 80 |
| (6) | 災害時における交通の安全と円滑                    | 80 |

# 基 本 理 念

金沢市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、交通事故発生件数や負傷者数を、本市の第1次交通安全計画が策定された昭和46年と比べて4分の1以下にまで減少させ、道路交通事故死者数については、過去最悪であった時と比べ10分の1程度にまで減少させるなど大きな成果を上げてきたところである。

一方、依然として、子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たないことから、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現への強い要請、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

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、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と交通安全社会を目指す。

## 1 交通事故のない社会を目指して

全国的に、長期の人口減少過程に入っていることに加え、高齢化率も高い水準で推移している。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として、市民全てが安全で安心して暮らすことができ、また、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのためには、防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされることはもとより、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から、交通安全の確保もまた安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通事故による死者数は着実に減少しており、鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあるものの、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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ことを改めて認識することが必要である。

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く、交通安全対策基本法制定から半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、取組を進めていくことが重要である。

## **2 人優先の交通安全思想**

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、障害のある人、子供等の交通弱者の安全を、一層確保することが必要であり、交通事故のない社会は、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、一人一人の状況に応じた支援が求められる。

「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。

## **3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築**

道路交通においては、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が増加しており、その対応が喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴う課題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうるこれらの課題に向き合い、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移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、陸上交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

## **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、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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。

具体的には、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

### **(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、指導取締りの強化、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一人が、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行う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、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、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必要がある。

### **(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、エラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を確保するほか、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査



等を実施し得る体制を充実させるものとする。

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。

また、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

### (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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、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、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、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## 5 先端技術の積極的活用

今後も、陸上交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を推進する。加えて、将来的には、Society5.0

(Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会）の実現を視野に、ICT（ICT：Information and Communications Technology）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。

## **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）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。

## **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、本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 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項**

### **（1）人手不足への対応**

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、また、自動化・省力化等の進展もみられる中、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保するとともに、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**

道路交通の分野で、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ている。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。

先進技術の導入によりヒューマンエラー防止のほか、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保していくことが重要である。

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) 高まる安全への要請と交通安全**

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

### **(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視**

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じさせているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。

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

# はじめに

本計画は、国の第 11 次交通安全基本計画及び石川県の第 11 次石川県交通安全計画に準拠して策定した。

以下各章に掲げる施策のうち、注釈(\*)を付した、国、石川県及び石川県公安委員会、高速道路管理者、鉄道事業者等の関係機関が主体となる施策は、第 11 次石川県交通安全計画に記載のとおりとし、本市は適宜要望し協力して効果的な実施を図ることとする。

## 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、障害のある人等を含む全ての 1 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。

近年、子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。

高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

これらの状況を踏まえ、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や重傷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んでいく。

### 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 47 年の 46 人をピークにして減少傾向にあったが、平成以降は増加傾向に転じ、平成 16 年まで 30 人前後で推移していた。しかし、その後は減少が続き、平成 21 年以降は 10 人強で推移、特に近

年では一桁台の年も続いていた。また、交通事故件数、負傷者数は、平成 18 年以降 15 年連続で減少している。

平成 28 年度から実施した第 10 次金沢市交通安全計画の下で、各般の交通安全対策を推進してきたところ、特に平成 30 年、令和元年の死者数は 4 人と目標値を大幅に下回り、計画期間中の平均死者数においても 8.4 人と、数値目標は達成できたといえる。また、交通事故件数は、平成 27 年以降 1 千件台で推移しており、負傷者数についても令和 2 年には 1,163 人と、こちらも数値目標の 1,800 人以下を大幅に下回る数値となった。

今後は、交通事故原因の 7 割強（令和 2 年 74.7%）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。

交通事故件数・死者・負傷者の推移

| 年別       | 区分 | 件 数（件） |       |         | 死 者（人） |     |       | 負 傷 者（人） |       |         |
|----------|----|--------|-------|---------|--------|-----|-------|----------|-------|---------|
|          |    | 金沢市    | 石川県   | 全国      | 金沢市    | 石川県 | 全国    | 金沢市      | 石川県   | 全国      |
| 平 成 22 年 |    | 2,946  | 6,037 | 725,773 | 13     | 64  | 4,863 | 3,503    | 7,223 | 896,208 |
| 平 成 23 年 |    | 2,714  | 5,544 | 692,056 | 14     | 44  | 4,663 | 3,234    | 6,677 | 854,610 |
| 平 成 24 年 |    | 2,597  | 5,156 | 665,138 | 14     | 44  | 4,411 | 3,064    | 6,142 | 825,396 |
| 平 成 25 年 |    | 2,358  | 4,639 | 629,021 | 13     | 61  | 4,373 | 2,796    | 5,538 | 781,494 |
| 平 成 26 年 |    | 2,081  | 4,074 | 573,842 | 14     | 55  | 4,113 | 2,424    | 4,846 | 711,374 |
| 平 成 27 年 |    | 1,861  | 3,791 | 536,899 | 10     | 46  | 4,117 | 2,183    | 4,492 | 666,023 |
| 平 成 28 年 |    | 1,739  | 3,541 | 499,201 | 14     | 48  | 3,904 | 1,985    | 4,150 | 618,853 |
| 平 成 29 年 |    | 1,611  | 3,198 | 472,165 | 9      | 34  | 3,694 | 1,827    | 3,731 | 580,850 |
| 平 成 30 年 |    | 1,345  | 2,642 | 430,601 | 4      | 28  | 3,532 | 1,540    | 3,085 | 525,846 |
| 令 和 元 年  |    | 1,257  | 2,408 | 381,237 | 4      | 31  | 3,215 | 1,438    | 2,823 | 461,775 |
| 令 和 2 年  |    | 1,035  | 2,025 | 309,178 | 11     | 40  | 2,839 | 1,166    | 2,325 | 369,476 |

（高速道路を含む）

## ア 第 10 次計画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、全死者数の 6 ～ 7 割を占めている。
- ② 歩行中の死者数が、全死者数の 4 割強であり、年によっては死者のほとんどが歩行中の事故である。
- ③ 夜間における交通死亡事故が高水準で推移している。
- ④ 交差点事故における死者数が 5 割以上である。

年齢別交通事故死者数の推移(金沢市内)

(単位:人)

| 年齢<br>年別 | 0～<br>5 | 6～<br>11 | 12～<br>14 | 15～<br>19 | 20～<br>24 | 25～<br>29 | 30～<br>39 | 40～<br>49 | 50～<br>59 | 60～<br>64 | 65～<br>69 | 70～ | 合計 | 65歳以上<br>の割合 |
|----------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----|----|--------------|
| 平成22年    |         | 1        |           |           | 3         |           | 1         | 1         |           |           |           | 7   | 13 | 54%          |
| 平成23年    |         | 1        |           |           |           |           |           | 2         |           | 4         | 2         | 5   | 14 | 50%          |
| 平成24年    |         |          |           |           | 1         |           | 1         | 1         |           | 1         | 2         | 8   | 14 | 71%          |
| 平成25年    |         |          |           |           |           |           |           | 2         | 1         | 1         | 4         | 5   | 13 | 69%          |
| 平成26年    |         |          | 1         |           | 2         |           | 2         |           | 1         |           | 2         | 6   | 14 | 57%          |
| 平成27年    |         |          |           |           |           | 1         | 1         |           | 3         |           |           | 5   | 10 | 50%          |
| 平成28年    |         |          |           | 1         |           | 1         | 1         | 1         | 1         | 1         | 2         | 6   | 14 | 57%          |
| 平成29年    |         |          |           | 1         |           |           | 1         |           |           | 1         |           | 6   | 9  | 67%          |
| 平成30年    |         |          |           |           |           |           |           |           | 1         |           | 1         | 2   | 4  | 75%          |
| 令和元年     |         |          |           | 1         |           |           |           |           |           |           | 1         | 2   | 4  | 75%          |
| 令和2年     |         |          |           |           | 3         |           |           |           | 1         |           | 2         | 5   | 11 | 64%          |
| 合計       | 0       | 2        | 1         | 3         | 9         | 2         | 7         | 7         | 8         | 8         | 16        | 57  |    |              |

(高速道路を含む)

状態別交通事故死者数の推移(金沢市内)

(単位:人)

| 年別        |    | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|-----------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
|           |    | 13    | 14    | 14    | 13    | 14    | 10    | 14    | 9     | 4     | 4    | 11   |
| 状態        | 総数 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |      |
| 歩行中       |    | 6     | 10    | 8     | 7     | 7     | 6     | 6     | 4     | 3     | 4    | 5    |
| 自転車乗車中    |    | 2     | 2     | 1     |       | 1     | 3     | 3     | 2     | 1     |      | 2    |
| 原付・二輪車運転中 |    | 2     |       | 1     | 1     |       |       | 1     | 1     |       |      |      |
| 自動車運転中    |    | 2     | 1     | 4     | 4     | 5     |       | 4     | 2     |       |      | 4    |
| その他       |    | 1     | 1     |       | 1     | 1     | 1     |       |       |       |      |      |

(高速道路を含む)

夜間の死者数の推移(金沢市内)

(単位:人)

| 区 分           | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年  | 令和2年  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 全体の死者数        | 14    | 9     | 4     | 4     | 11    |
| うち夜間の死者数      | 6     | 7     | 3     | 2     | 9     |
| 死者全体に占める割合(%) | 42.9% | 77.8% | 75.0% | 50.0% | 81.8% |

交差点での死者数の推移(金沢市内)

(単位:人)

| 区 分           | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年  | 令和2年  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 全体の死者数        | 14    | 9     | 4     | 4     | 11    |
| うち交差点での死者数    | 7     | 6     | 3     | 2     | 8     |
| 死者全体に占める割合(%) | 50.0% | 66.7% | 75.0% | 50.0% | 72.7% |

## イ 最近の交通死亡事故減少の背景

- ① 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の普及
- ② 改正道路交通法の施行による「ながら運転」の厳罰化等
- 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、運転免許保有者数は近年ほぼ横ばいであるが、車両保有台数は微増傾向にある。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)

|     | 平成22年   | 平成23年   | 平成24年   | 平成25年   | 平成26年   | 平成27年   | 平成28年   | 平成29年   | 平成30年   | 令和元年    | 令和2年    |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 金沢市 | 291,599 | 293,389 | 295,549 | 298,144 | 300,352 | 302,507 | 303,856 | 304,969 | 305,703 | 305,456 | 305,413 |
| 石川県 | 764,452 | 767,016 | 770,262 | 774,355 | 776,954 | 778,450 | 779,799 | 780,942 | 781,348 | 779,578 | 777,994 |

(各年12月末現在)

### 自動車保有台数の推移

(単位:台)

|     | 平成22年   | 平成23年   | 平成24年   | 平成25年   | 平成26年   | 平成27年   | 平成28年   | 平成29年   | 平成30年   | 令和元年    | 令和2年    |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 金沢市 | 323,296 | 324,218 | 327,755 | 329,813 | 334,168 | 337,719 | 340,526 | 343,892 | 346,944 | 349,634 | 350,706 |
| 石川県 | 869,658 | 870,758 | 877,489 | 882,678 | 890,292 | 895,282 | 898,965 | 904,715 | 909,776 | 914,544 | 916,109 |

\* 自動車保有台数には原動機付き自転車数含まず

(各年3月末現在)

## 2 交通安全計画における目標

|        |         |        |
|--------|---------|--------|
| 【数値目標】 | 交通事故死者数 | 7人 以下  |
|        | 重傷者数    | 90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、令和7年までに「年間の24時間死者数を7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、これに加えて、命に関わり優先度が高い重傷者数の減少にも積極的に取り組み、令和7年までに「年間の重傷者数を90人以下」とすることを目指すものとする。

## 石川県と金沢市の交通事故の推移

【石川県】

(単位:件・人)

|      | 第10次<br>目標 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年  | 令和2年  | 第11次<br>目標 |
|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|
| 件数   | —          | 3,541 | 3,198 | 2,642 | 2,408 | 2,025 | —          |
| 死者数  | 40         | 48    | 34    | 28    | 31    | 40    | 30         |
| 重傷者数 | —          | 383   | 336   | 281   | 286   | 258   | 210        |
| 負傷者数 | 3,400      | 4,150 | 3,731 | 3,085 | 2,823 | 2,325 | —          |

【金沢市】

(単位:件・人)

|      | 第10次<br>目標 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年  | 令和2年  | 第11次<br>目標 |
|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|
| 件数   | —          | 1,739 | 1,611 | 1,345 | 1,257 | 1,035 | —          |
| 死者数  | 9          | 14    | 9     | 4     | 4     | 11    | 7          |
| 重傷者数 | —          | 149   | 131   | 119   | 124   | 114   | 90         |
| 負傷者数 | 1,800      | 1,985 | 1,827 | 1,540 | 1,438 | 1,166 | —          |

(高速道路を含む)



## 第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

平成30年、令和元年に2年連続で4人となった交通事故死者数は、令和2年度には11人と増加したものの、交通事故発生件数、負傷者数とも平成18年以降15年連続で減少していることを考えると、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、安全不確認、脇見運転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、いわゆる「ながらスマホ」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も、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及の変化等に柔軟に対応し、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を検証し、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の充実

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必要がある。

### 1 高齢者及び子供の安全確保

#### (1) 高齢者の交通事故防止対策の強化

第10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6～7割と極めて高くなっている。

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を推進することが重要である。

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対策に加え、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの対策が重要となると考えられる。

## **(2) バリアフリー化の推進**

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の形成を図ることも重要である。

## **(3) 子供の交通事故防止対策**

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。

子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、通学路や、未就学児が集団で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、子供を保育所等に預けて働く世代が増えている中で、保育所等をはじめ、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。

さらに、子供に対しても、年齢や地域の交通特性に応じた交通安全教育等の対策を講ずる必要がある。

# **2 歩行者及び自転車の安全確保**

## **(1) 歩行者の安全確保**

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底はいまだなされていない。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、通学路や未就学児が集団で移動する経路、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、歩道の整備をはじめ、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、横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断の法令違反が多い実態を踏まえ、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、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。

高齢者の状態別の交通事故死者数(金沢市内)

|        |        | 平成28年 |        | 平成29年 |        | 平成30年 |        | 令和元年 |        | 令和2年 |        |
|--------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|------|--------|------|--------|
|        |        | 人     | 割合     | 人     | 割合     | 人     | 割合     | 人    | 割合     | 人    | 割合     |
| 高齢者死者数 |        | 8     | 100.0% | 6     | 100.0% | 3     | 100.0% | 3    | 100.0% | 7    | 100.0% |
| 状態別    | 歩行中    | 4     | 50.0%  | 4     | 66.7%  | 3     | 100.0% | 3    | 100.0% | 4    | 57.1%  |
|        | 自転車乗車中 | 2     | 25.0%  | 1     | 16.7%  | 0     | 0.0%   | 0    | 0.0%   | 1    | 14.3%  |
|        | 自動車運転中 | 2     | 25.0%  | 1     | 16.7%  | 0     | 0.0%   | 0    | 0.0%   | 2    | 28.6%  |
|        | その他    | 0     | 0.0%   | 0     | 0.0%   | 0     | 0.0%   | 0    | 0.0%   | 0    | 0.0%   |

## (2) 自転車の安全確保

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進、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、特に、まちなかにおいて自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、通行空間の連続性の確保にも配慮する。

併せて、鉄道駅周辺や中心市街地の歩道上など交通の支障となる場所では、自転車駐車場の整備と周辺の放置防止対策を実施すると共に、自転車利用者に交通ルールの遵守を促し徹底させる必要がある。

また、今後、電動車椅子に加え電動キックボード等多様なパーソナルモビリティの普及が見込まれるため、関係法令の整理を踏まえ、安全利用を啓発する必要がある。

### <金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例(平成26年4月施行、平成30年4月改正)>

自転車の安全な利用の促進についての基本理念を定め、市、市民、自転車利用者、学校、保育所、保護者、事業者、自動車運転者の役割を明らかにし、一体となって自転車の安全な利用を促進し、もって安全で良好な生活環境の確保に資することを目的とする。

また、市内における自転車の安全な利用の促進を図るため、自転車の利用者等に対し自転車損害賠償保険等の加入を義務付けるほか、乗車用ヘルメットの着用促進等に係る規定を整備。

#### 条例に基づく各種施策

| 事業名                    | 事業概要   |
|------------------------|--|
| <b>安全な利用に関する教育</b>     |  |
| 小学校3年生自転車教室            | 神田交通公園で自転車の乗り方とルールを実技指導  |
| 自転車ルール・マナーに関する検定       | 20問の○×形式の問題とフォローアップによりルール・マナーを周知。H24から市立中学校の全1年生が受験。           |
| 自転車マナーアップ強化の日運動        | 春と秋の全国交通安全運動期間中の1日を「金沢市自転車マナーアップ強化の日」とし、関係団体と連携し、街頭指導等を市内各所で実施 |
| 自転車マナーアップの日            | 毎月15日を「金沢市自転車マナーアップの日」とし、関係団体と連携し、街頭指導を実施                      |
| 若年層向けルール・ブックの配布        | 市内高校・専門学校・大学等の新入生向けに自転車のルール・マナー解説本を配布                          |
| 地域サイクルマナー教室            | 地域の公民館等に出張し、自転車シミュレーター等を活用した教室を実施                              |
| 自転車安全利用指導員             | ボランティアで街頭指導等を実施する指導員を委嘱  |
| <b>乗車用ヘルメット着用推進</b>    |  |
| ヘルメット普及促進事業            | 金沢市PTA協議会協力のもと、ヘルメット着用の促進活動を実施                                 |
| <b>自転車損害賠償保険への加入促進</b> |  |
| 自転車安全利用キャンペーン          | 自転車安全利用促進条例、自転車保険義務化の周知活動                                      |
| 保険加入状況調査等              | 自転車利用者へのアンケート調査を隔年実施   |
| 専用HPの運営                | 「金沢市自転車条例専用サイト」の運用   |
| <b>安全な走行環境の整備</b>      |  |
| 自転車走行指導帯、自転車専用通行帯の整備   | 国や県とも連携し、まちなかを中心に整備を継続的に実施                                     |
| 自転車事故多発箇所安全点検          | 国や県とも連携し、自転車事故の多い交差点等で安全対策を実施                                  |

## 3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、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くことが求められる。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプの設置が効果を上げている。

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、可搬式速度違反自動取締装置の活用による、生活道路における適切な交通指導取締

りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

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。

## **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**

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少しており、今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの一層の発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、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、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

### **(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

国におけるETC2.0から得られるビッグデータの活用に加え、保険業界や自動車業界などでは、車載機による自動車の挙動データの集積が進展している。

今後は、ETC2.0などから得られたビッグデータの活用により、運転者のリスク行動を解析し、効果的な交通事故対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

### **(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における関係団体、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。

このため、地域の実情に応じた取り組みと共に、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

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はじめとする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。

### 第3節 講じようとする施策

#### 1 道路交通環境の整備

##### (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言えず、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抑制や、自動車、自転車、歩行者等の通行空間が明確に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。

##### **(ア) 公安委員会の交通安全対策（＊）**

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。

具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置により、適切な取締りを推進する。

##### **(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の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通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（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・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進める。

## イ 通学路等の歩行空間の整備

通学路や未就学児が集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「金沢市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・充実に取り組む。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、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等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車通行空間の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

## ウ 高齢者や障害のある人の安全に資する歩行空間等の整備

### (ア) 高齢者、障害のある人が安全に安心して参加し活動できる社会の実現

#### ① 駅、公共施設等に対する交通安全対策

高齢者や障害のある人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整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化 P I C S : Pedestrian Information and Communication Systems）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する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、障害のある人用の駐車マス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、障害のある人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、信号灯器の LED 化、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。

② バリアフリー経路等の適切な案内

視覚障害者誘導用ブロック、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。

(イ) 違法駐車対策の強化

① 悪質性等の高い駐車違反に対する取締りの指導

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反への取締りを強化する。

② 自動二輪車等の違法駐車対策の強化

高齢者、障害のある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置二輪車の撤去を行うほか、警察と連携を図り、積極的な取締りを推進する。

(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を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

**ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進**

(ア) 事故の危険性が高い区間の選定

国道等の幹線道路で死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 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、突出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。

#### (ウ) 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、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、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、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、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 幹線道路における交通規制（＊）

#### (ア) 一般道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、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について見直しを行い、適正化を図る。

#### (イ) 高速道路等における交通規制

##### ① 既供用の高速道路等に対する交通規制

交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

##### ② 交通事故多発区間等に対する交通規制

交通事故多発区間においては、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

##### ③ 臨時交通規制

交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即した臨時交通規制を迅速、的確に実施し、二次事故の防止を図る。

### エ 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。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

### (ア) 高規格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、自動車等の通行空間の分離を目指す。

### (イ) 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。

### (ウ) 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。

### (エ) 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、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

## カ 高速道路等における事故防止対策の推進（＊）

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持・向上を図る。

### (ア) 事故削減に向けた総合的施策の実施

#### ① 交通事故多発区間等に対する安全対策

他区間と比較して事故発生頻度が高い箇所が認められた場合には、事故発生原因の詳細な分析を行い、視線誘導標、注意喚起舗装など、原因に対応した施策を重点的に実施する。

#### ② 逆走事故防止対策

逆走及び歩行者、自転車等の立ち入り事案による事故防止のための標識や路面標示等の整備を計画的に進める。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

### (イ) 安全で快適な交通環境づくり

北陸自動車道では、安全で快適な自動車走行環境の確保を図るため、事故や故障による停止車両の早期搬出に努めるとともに、事故等の救助・救急活動を支援する。

#### (ウ) 情報通信技術の活用

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）及びETC 2.0等情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

### キ 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) 歩道及び自転車通行空間の設置

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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さく設置等によるエリア内への通過車両の抑止対策、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通行空間の整備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) 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推進する。

#### (オ) 歴史的みちすじ等の整備

歴史的まちなみや史跡等歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、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、無電柱化を体系的に推進する。

### ク 交通安全施設等の高度化（＊）

#### (ア) 信号機の整備及び高度化等

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

#### (イ) 道路標識等の整備及び高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、必要に応じて交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

### **(3) 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、社会資本整備重点計画に基づき、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 交通安全施設等の老朽化対策（＊）**

全国的に、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

#### **イ 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や未就学児が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。

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。

#### **ウ 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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

## エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、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。

## オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（＊）

### （ア）交通管制システムの充実・高度化

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大をはじめ、交通管制システムの充実・改良を図る。

### （イ）幹線道路の信号機等の高度化

複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図る。

### （ウ）ITSの高度化

光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS：Universal Traffic Management System）の推進をするとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

## カ 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、道路利用者が発見した道路や道路の付属物の損傷を「金沢市道路損傷通報サービス」を活用して迅速に通報することで、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

公共交通事業者や地域住民等との連携により、コミュニティバスの運行、地域が主体となって運行する交通手段への支援に加え、運転免許を返納した高齢者等の公共交通利用に助成することを通じて、高齢者をはじめとする市民の移動手段を確保する。

## 金沢ふらっとバス

路線バスが通れない市内中心部の狭い道を走行する、住宅地と交通結節点や商店街を結ぶ循環バスを運行

### 【概 要】

(ア) ルート まちなかの細街路を通る循環一方通行(4ルート)

(イ) 運行時間 毎日 8:29～19:00 を 15 分間隔で運行

(ウ) 令和 2 年度利用実績

此花ルート 131,094 人

菊川ルート 144,056 人

材木ルート 123,480 人

長町ルート 109,687 人



写真 菊川ルート



写真 長町ルート

(令和2年度末現在)

### 〔地域運営交通運行費補助制度〕

交通不便地域における住民による日常生活のための地域内交通に対し、準備や運行経費の補助を行う

【導入地区】大浦・川北地区、内川地区、薬師谷地区

### 〔高齢者公共交通乗車券購入助成制度・シルバー定期券購入助成制度〕

運転免許証自主返納者など運転免許証を持たない高齢者への外出支援として、バスや鉄道の定期券等の購入費の助成を行う

【令和 2 年度利用実績】 延べ 13,234件

### (5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者

誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

## **(6) 無電柱化の推進**

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、「金沢方式無電柱化推進実施計画」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的まちなみを保存すべき地区等における主要な道路も含めて、面的に無電柱化を推進する。

## **(7) 効果的な交通規制の推進（＊）**

交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

### **ア 最高速度規制の点検及び見直し**

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

### **イ 駐車規制の点検及び見直し**

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

### **ウ 信号制御の点検及び見直し**

歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

## **(8) 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つつ、交通状況に応じて、歩行者・



自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このために策定した、「金沢市自転車活用推進計画（令和2年3月）」に基づき、自転車の車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

### 金沢市自転車活用推進計画の指標と目標値（一部抜粋）

| 指標名         | 実績値<br>(令和2年度末) | 目標値<br>(令和11年度末) |
|-------------|-----------------|------------------|
| 自転車通行空間整備延長 | 38.9km          | 60km 以上          |

本市域内の自転車通行空間については、国、県、市及び警察等関係機関で組織した「金沢自転車ネットワーク協議会」で策定した整備計画に基づき、ネットワークとしての連続性にも配慮した整備を行う。

併せて、自転車の通行ルールの周知徹底のため作成したマニュアルに基づき、街頭指導等を定期的の実施する。



自転車交通安全のための  
街頭指導マニュアル



金沢自転車ネットワーク協議会

#### 目的・意義



##### 1 「街頭指導」をすることによって価値を見出す

自転車通行空間は試着して作り出すものではありません。また、自転車・歩行者の安全が確保されることで通行できることが求められます。そのため、自転車通行空間の整備など、いわゆるハード面の整備のほかに、自転車利用者のルールというソフト面の対応が重要です。そのためには、ルールやマナーを学ぶことが必要で、指導に際して、意識的な学びの場づくりも必要があります。

金沢市では、先述「計画」という方向で、金沢市警察署、消防署、警察署の交通安全委員の協力も、金沢市交通安全協議会や金沢市交通安全推進協議会など、多くの関係者が交通安全活動を行っています。さらには、高校の生徒の車や自転車などの利用（PTAの方針も一層にこの活動）も通っています。

このような多くの人の協力と協力により、金沢市では、自転車の車道通行（歩道の車道）の認知や自転車利用のルールが知られるようになり、ページを参照し、そのことがさらに交通安全に役立つ機会を多く提供することを目的としています。



【金沢市警察署の交通安全活動の様子】

図 自転車交通安全のための街頭指導マニュアル  
(金沢自転車ネットワーク協議会作成)

さらに、まちなか区域において、市民や来街者の回遊性を向上させるため導入したシェアサイクル「まちなか」については、Ma a Sによる多様なモビリティとの連携も視野に、普及を進める。

## 金沢公共シェアサイクル「まちなり」

まちなかの二次交通の充実と日常の足としての都市内交通の確保のため、シェアサイクルを運用

### 【概 要】

|                  |                                  |
|------------------|----------------------------------|
| (ア) ポート(貸出・返却場所) | 66 箇所                            |
| (イ) 自転車数         | 500 台                            |
| (ウ) 令和2年度利用実績    | 利用者数 103,785 人<br>利用回数 174,871 回 |



図「まちなり」ロゴ



写真「まちなり」ポート

(令和2年度末現在)

## 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指導する等、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、道路管理者、警察、鉄道事業者等との適切な協力関係を保持し、「金沢市自転車等の駐車対策及び放置防止に関する条例」に基づき、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。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害のある人等の移動の円滑化に資する

ため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

## **(9) ITSの活用**

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを引き続き推進する。

### **ア 道路交通情報通信システムの整備（＊）**

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及の促進を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラ整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

### **イ 新交通管理システムの推進（＊）**

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

### **ウ ETC2.0の展開（＊）**

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細やかなビッグデータを活用し、渋滞と事故の削減に繋げるなど、道路を賢く使う取組を推進する。

## **(10) 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JR金沢駅及び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の道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化、パーク・アンド・ライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）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

### (7) バス等の利用促進のための総合的施策

バスの利用環境の向上のために、バス専用（優先）レーン、快適なバス待ち環境、公共車両優先システム（PTPS：Public Transportation Priority Systems）の整備、パーク・アンド・バスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

### (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。

利用者のニーズ等にあわせた運行頻度・運行時間の見直し等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パーク・アンド・ライド駐車場、自転車通行空間の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

### (ウ) モビリティマネジメントの推進

若い世代を中心に、自動車に過度に依存しない意識を培い、積極的に公共交通機関の利用を推進する。また、高齢者に対しては、免許返納後の有効な公共交通機関の活用方法に関する情報提供を行い、免許返納の促進や交通安全意識の醸成を図る。

更に、自動車を使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車での移動を促進するカーフリーデーイベントを開催し、市民の交通や環境に対する意識を向上させる。

## イ 貨物自動車利用の効率化

中心市街地に、共同荷捌き駐車場や路上の荷捌きベイを設置するとともに、都心軸上での路上荷捌き車両を誘導することにより、交通の支障にならず効率的な集配ができる環境を維持する。

## (11) 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おそ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の整備等を推進する。

#### 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、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。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。

また、広域的な災害に際しては、石川県警察と警察庁が連携し、県警交通管制センターからの詳細な交通情報をオンライン接続により、警察庁にリアルタイムで伝達し、広域的な交通管理を行う広域交通管制システムの運用を推進する。

#### 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、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

## **(12) 総合的な駐車対策の推進**

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

### **イ 違法駐車対策の推進（＊）**

#### **(7) 取締りの強化**

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ＪＲ金沢駅や観光地周辺等での駐車違反等、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

#### **(4) 使用者責任の追及**

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

### **ウ 駐車場等の整備**

#### **(7) 駐車場等の整序化**

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の実態の取締りの推進とあわせ、金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例に基づき駐車場の整序化を図っていく。

#### **(4) 駐車場の有効利用と自動車流入量の抑制**

既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの活用を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑回避と公共交通利用の促進を目的とした、パーク・アンド・ライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。

### **エ 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。

## オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

## (13) 道路交通情報の充実

### ア 情報の収集・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ことにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

さらに、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

### イ ITSを活用した道路交通情報の高度化（＊）

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

## ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

### (ア) 道路利用者のニーズに即した標識等の整備

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び可変標識並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等の整備を推進する。

### (イ) まちなか歩行環境の向上

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。

### (ウ) 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。

## **(14) 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**

#### **(7) 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。

#### **(1) 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、道路上から不法占有物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが多いことから、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、一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設等の整備を積極的に推進する。

### **ウ 子供の遊び場等の確保**

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、子供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、欠陥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・凍結路面对策として優先的に交通を確保する雪みちネットワーク路線での早期かつ連続的な道路除雪の実施、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、路面状況等の情報を収集し、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**

### **(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) 視覚教材を活用した分かりやすい指導**

幼稚園、保育所、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活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) 児童館等における指導**

児童館等においては、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し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。

### 巡回幼児交通安全教室開催状況

| 年度  | 訪問回数 | 受講者数(人) | 適用   |
|-----|------|---------|--|
| H28 | 87   | 5,910   | 幼稚園、保育園(所)等を訪問し、基本的な交通安全ルール、マナーを指導<br>場所:各幼稚園、保育園(所)<br>期間:9月～3月 |
| H29 | 83   | 5,745   |  |
| H30 | 86   | 6,151   |  |
| R元  | 78   | 5,494   |  |
| R2  | 59   | 3,976   |  |

### 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。

#### (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、交通ボランティアや保護者による通学路における児童に対する安全指導を実施する。

### 小学校3年生自転車安全教室開催状況

| 年度  | 学校数 | 受講者数(人) | 適用  |
|-----|-----|---------|---|
| H28 | 58  | 4,157   | 市内の全小学校3年生を対象として、自転車の乗り方について交通安全ルールに即した実技指導を実施<br>場所:神田交通公園<br>期間:4月～7月 |
| H29 | 58  | 4,087   |   |
| H30 | 58  | 3,963   |   |
| R元  | 56  | 3,845   |   |
| R2  | 56  | 4,067   |   |

## 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。

### (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、自転車通学の有無など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、安全意識と実践力の向上を図るとともに、シミュレーターを取り入れた体験学習や、テスト形式の交通ルール学習を実施する。

### (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、総合的な探求の時間、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さらに理解を深めるとともに、近い将来、普通免許等の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。

### (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、

安全意識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、学校や地域団体と連携した通学路上での街頭指導等を実施する。

#### (ウ) 関係機関・団体による交通安全教育

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を派遣、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、小中学校等との交流を図るなど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

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

#### (ア) 運転免許取得時の教育（＊）

運転免許取得時の教育は、指定自動車教習所における教習が中心となるので、教育水準の一層の向上に努める。

#### (イ) 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中心として行う。

#### (ウ) 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。

#### (エ) 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。

#### (オ) 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。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

## 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、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。

### (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

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。

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。

### (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・福祉施設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、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、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、高齢者クラブ、老人ホーム等が関係機関・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。

### (エ) 地域一体となった交通安全教育

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。

#### (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、VR等の各種シミュレーション機器、交通安全体験車及び安全運転サポート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開催する。

高齢者交通安全教室開催状況

| 年度  | 開催数 | 受講者数(人) | 適用  |
|-----|-----|---------|---|
| H28 | 21  | 520     | 高齢者を対象として夜光反射材の体験学習や道路横断のポイント等を指導<br>場所：公民館、集会所等<br>期間：7月～3月（H27より通年） |
| H29 | 20  | 649     |   |
| H30 | 12  | 301     |   |
| R元  | 24  | 590     |   |
| R2  | 3   | 50      |   |

・幼児教室への祖父母参加を含む

#### キ 障害のある人に対する交通安全教育

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の特性に応じ、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による障害のある人に付き添う者を対象と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た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、外国人を雇用する事業者等を通じた多言語による交通ルールガイドブックの配布などにより、効果的なルール周知を実施する。

##### (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、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、教育機材の貸与等、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、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、利用する教材等を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえながら、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**

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付け、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組織的・継続的に展開する。

#### **(ア) 市内の交通情勢に即した運動重点の設定**

- ①交通マナーアップの推進
  - ②高齢者と子供の交通事故防止
  - ③自転車の安全利用の推進
  - ④全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の推進
  - ⑤飲酒・無謀運転等、悪質・危険な運転の根絶
- など市内の交通事情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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人一人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止し、近年の交通事故死者数の減少をより確実なものにするため、各季の交通安全運動期間中は、街頭キャンペーンや市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。

|             |  |
|-------------|--|
| 〔交通安全市民大会〕  | 春の全国交通安全運動にあわせ開催                                 |
| 〔市民交通安全の集い〕 | 秋の全国交通安全運動にあわせ開催                                 |
| 〔幼児交通安全絵画展〕 | 幼児の目から見た交通安全に関する絵画を募集、展示し、幼児及び保護者等の交通安全意識の高揚を図る。 |

### イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、「歩行者を早く見つけて守る運転」を推進し、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、「歩行マナーアップ」を推進し、横断歩道を渡るなどの交通ルールの徹底を図る。さらに、手を挙げるなどの行動で、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけることなど、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。

#### (7) 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慮した正しい乗り方の普及啓発活動を徹底する。

自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、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に、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。

また、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促進する。

#### 〔自転車ルール・マナー検定〕

市内の中学１年生に対し、自転車ルール等に関する問題と解説を配布

#### 〔地域サイクルマナー教室〕

公民館等の希望に応じて自転車教室を開催

#### 〔自転車損害賠償保険の加入義務化〕

事業連携協定締結企業等と協力し、保険の周知や加入促進に努める

#### ※自転車損害賠償保険の加入に関するアンケート（令和元年度）

|         |       |
|---------|-------|
| 加入している  | 64.9% |
| 加入していない | 23.5% |
| 分からない   | 11.6% |

#### (イ) 自転車運転者講習制度の適切な運用

自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

#### (ウ) 自転車の夜間事故防止対策

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。

#### (エ) 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。

#### (オ) 子供等に対する自転車用ヘルメットの着用の徹底

子供の保護者等に対し、あらゆる機会を通じて、頭部保護の重要性と自転車用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、全ての年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの着用を推進する。

### 〔乗車用ヘルメットの着用努力義務化〕

中学生以下の子供の保護者及び70歳以上の高齢者に対して着用努力義務を規定

### 〔乗車用ヘルメット普及促進事業〕

P T A協議会と連携して、ポスターやチラシによる啓発を行うほか、モデルとなる小中学校を毎年10校選定し、ヘルメット購入助成や自転車安全教室を実施することで、ヘルメットの着用率の向上を図る

※乗車用ヘルメットに関するアンケート（令和2年度／中学1年生対象）

|              |        |
|--------------|--------|
| 着用している       | 42.26% |
| 通学時（部活時）のみ着用 | 10.57% |
| 着用していない      | 47.17% |

### （カ）自転車配達業務における交通安全対策

自転車を用いた配達業務中の交通事故防止のため、関係事業者等に対する安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、配達業者、飲食店等を通じた配達への交通ルール遵守の呼び掛けを推進する。

## 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

### （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、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。

### （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。

## オ 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、理解を深めるための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供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**

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。

### **カ 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・使用方法等について理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育及び展示会等の開催を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服、靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の取り付けや貼付け等を推進する。

#### **〔高校生による交通安全シルバーピカリハット事業〕**

高齢者の交通事故が夜間や薄暮時に多発していることから、高齢者に対し、孫世代に当たる高校生から夜光反射材を直接装着してもらうことにより、高校生と高齢者の双方の交通安全意識の高揚を図る。

### **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やアルコール検知器を活用した運行前検査の徹底に努めるなど、飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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、若年運転者層をはじめ、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、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、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。

### **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、街頭ビジョン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。

#### (7) 効果的なキャンペーンの実施

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着用の徹底、妨害運転等の無謀運転、飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

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。

#### (1) 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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転等の無謀運転、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。

#### (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、全市民の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

#### (7) 高齢者の交通事故防止のための広報

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い、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。



図 高齢運転者標識（高齢者マーク）

#### (1) 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があることから、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、これらの違反の防止を図る。

#### (ウ) ライトで照らせかがやき運動の推進

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を推進する。また、夜間の歩行者等を早期に発見するため、ハイビームの上手な活用を励行し、こまめなライトの切替えを促進するとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

#### (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じることから、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、頭部及び胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

#### (カ) 交通事故データ等の提供

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行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発箇所等に関する情報の提供に努める。

#### (キ) 総合的な安全情報の提供

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できる情報をはじめ、自動車アセスメント情報（衝突や急制動実験等に基づく安全性の評価情報）や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等にかかる情報を総合的な安全情報としてとりまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

### (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

#### 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。

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を促進する。

## (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

### ア 市民の交通安全意識の改革

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず当市を訪れ関わりを有する通勤・通学者も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持って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、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・自主的な活動を積極的に進める。

### イ 交通安全活動への参加・協働

交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「交通安全ヒヤリマップ」の作成、交通安全総点検、本計画の活用などのほか、交通安全の取組へ市民等の意見を積極的にフィードバックすることに努める。

**金沢市街頭交通推進隊：**歩行者、通学児童、自転車利用者等に対し、交通安全に関する街頭指導を実施する交通安全ボランティア

|            |       |
|------------|-------|
| 金沢中街頭交通推進隊 | 150 人 |
| 金沢東街頭交通推進隊 | 179 人 |
| 金沢西街頭交通推進隊 | 157 人 |
| 計          | 486 人 |

(令和2年度末現在)

### **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、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、子供や高齢者をはじ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、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転管理の充実を図る。

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・適切な情報提供を実施するため、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もに、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 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実**

##### **（ア）指定自動車教習所における教習の充実**

指定自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

##### **（イ）取得時講習の充実**

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二輪免許、中型二輪免許及び大型二種免許を取得しようとする者への取得時講習の充実に努める。

## イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者、停止処分者、違反者、初心運転者、更新時及び高齢者の各講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めるとともに、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育の場である石川県安全運転研修所の利用促進を図る。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

指定自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

## ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

## エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習の推進に努めるとともに、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

## オ 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な実施、高齢者ドライビングスクール等の拡充を図る。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

### (イ) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

### (ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75 歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする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されている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

#### **カ 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とともに、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

#### **キ 自動車安全運転センターの業務の充実**

自動車安全運転センターの行う通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実強化を図るとともに、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図る。

#### **ク 自動車運転代行業の指導育成**

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違反行為の厳正な取締りを実施する。

#### **ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実**

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

#### **コ 悪質危険な運転者の早期排除**

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

### **(2) 運転免許業務の改善**

運転免許業務手続の簡素化・合理化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制

の拡充を図る。さらに、運転免許試験場における障害者等のための運転適性相談活動の充実を図る。

### **(3) 安全運転管理の推進**

#### **ア 安全運転管理者等の資質の向上**

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。）に対する講習を充実するなどにより、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。

#### **イ 事業者責任の明確化**

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活用し、使用者等による下命・容認違反事案については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

#### **ウ 事故防止資器材の活用促進**

事業活動における交通事故防止対策を促進するため、映像記録型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。）の活用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。

### **(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進**

国が、事業用自動車の事故死者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

#### **ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立**

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する

意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故の発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティングの実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

## イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関連法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

## ウ 飲酒運転等の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施す

るアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

## **エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進**

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

## **オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策**

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策がとりまとめられたところ、乗客の死傷事故防止を図るためのフォローアップを行いながら対策を推進する。

## **カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策**

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

## **キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進**

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

## **ク 自動車運送事業安全性評価事業の促進等**

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者

について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、市や民間団体等において貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

## **(5) 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。

### **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（昭和 22 年法律第 49 号）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監督指導を実施する。

## **(6) 道路交通に関する情報の充実**

### **ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等**

#### **(7) イエローカードの携行等**

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急処置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

#### **(8) 危険物災害等情報支援システムの充実**

危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充

実を図る。

#### イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

輸送時の安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について関係機関・団体を通じて、現場への周知徹底を図る。

#### ウ 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。

##### (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。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

## 4 車両の安全性の確保（＊）

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していく必要がある。

具体的には、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

一方で、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把

握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

今後は、これらの安全情報に基づき、使用者が安全な自動車の選択を行える環境整備を促進していくことも重要となる。

当然、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

### **(1) 自動車アセスメント情報の提供等**

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報及び自動車の車種ごとの安全性の比較情報、またチャイルドシートの製品ごとの安全性に関する比較情報等を公正中立の立場で取りまとめ、これを自動車使用者等に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

### **(2) 自動車の検査及び点検整備の充実**

#### **ア 自動車の検査の充実**

##### **(7) 自動車検査の確実な実施**

近年、急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD：On-Board Diagnostics）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を進めるとともに、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していく。なお、軽自動車の検査については、実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

##### **(4) 指定自動車整備事業制度の適正な運用等**

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

#### **イ 自動車点検整備の充実**

##### **(7) 自動車点検整備の推進**

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、自動車関係団体の協力の下に「自動車点検整備推進運動」を展開する

など、自動車使用者による広報活動を積極的に推進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、整備管理者等に対しても、研修等あらゆる機会を通じて点検整備の確実な実施を指導する。

#### **(イ) 不正改造車の排除**

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

#### **(ウ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上**

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応していく必要があることから、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化する使用者の要望に対応していくための環境整備、技術の高度化を推進する。

このため、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車使用者に対する自動車の正しい使用についての説明等に対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

#### **(エ) ペーパー車検等の不正事案対策の強化**

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、ペーパー車検等の不正事案防止のため、制度の適正な運用・活用を図り、事業者に対する指導監督を行う。

### **(3) リコール制度の活用**

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施を図るためリコール関連情報等の提供の充実、及び自動車等不具合情報ホットラインの積極的な活用を促進する。

また、車両の欠陥の疑いのある自動車による交通事故等については、県警察から国土交通省に通報する制度を的確に運用するなど、関係機関の協力の下、リコール対象車両の早期発見を図る。

### **(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)及び普通自転車にかか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促進する。

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、交通指導取締り、交通事故事件調査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りや、交通事故の被害軽減に効果のある交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、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、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

### **(1) 交通の指導取締りの強化等**

#### **ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等**

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### **(7) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進**

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質・危険性、市民から取

締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りや、交通事故の被害軽減に効果のある取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、幼児、高齢者及び障害のある人の保護の視点に立った指導取締りを推進する。

#### (イ) 分析に基づく指導取締りの推進

交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路においては、可搬式速度違反自動取締装置を活用するほか、白バイやパトカーによる警戒活動を強化する。

#### (ウ) 背後責任の追及

事業活動に伴う過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明白となった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行い、この種の違反の防止を図る。

#### (エ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による飲酒運転、整備不良、信号無視、無灯火、二人乗り、一時不停止等に対し積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

### イ 高速道路等における指導取締りの強化等

北陸自動車道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的なパトロール等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、北陸自動車道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反や、交通事故の被害軽減に効果のあるものを重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反、座席ベルト装着義務違反等の取締りを強化する。

## **(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進**

### **ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底**

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

### **イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等**

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

### **ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進**

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

## **(3) 暴走族等対策の強化**

暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者（以下「暴走族等」という））による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

### **ア 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**

#### **(7) 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、暴走族総合対策を策定し、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。

#### **(1) 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。

### **イ 暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

## ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

### (ア) 暴走族等取締り体制及び装備資機材の充実

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進する。

### (イ) 不正改造車の排除対策

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。

### (ウ) 広域暴走族事件への対応

広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係警察相互の捜査協力を積極的に行う。

## エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

### (ア) グループの解体と再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループ解体等により再犯防止に努める。

### (イ) 暴力団からの離脱指導

暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

### (ウ) 暴走族関係保護観察対象者の処遇

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

### (エ) 迅速な行政処分等

暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

## オ 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し、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、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車使用者だけでなく、不正改造等を行った者に対して、背後責任の追及を徹底する。

その他、旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係警察間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

## 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、北陸自動車道等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（バイスタンダー）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）との連携による救助・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

#### (7) 現場における応急措置の強化

現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の実施により、救命効果の向上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) 自動車教習所等における応急救護措置の普及（＊）

指定自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護措置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

#### (オ) 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。

#### (カ) 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、ドクターカーの活用促進

#### (7) 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、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、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・救急資機材の整備

救助工作車や交通救助活動に必要な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、「高速自動車道北陸自動車道における消防及び救急業務応援協定」に基づき、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レ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（F A S T : 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（H E L P : 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**

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、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて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とともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制の整備を推進する。

### **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。

また、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（平成 16 年法律第 161 号）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、自転車が加害者となる事故に関し、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促進する。

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促進する。

## **(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とともに、街頭における監視活動等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

### **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、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

## **(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。

#### **(7) 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。

#### **(1) 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。

#### **(ウ) 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など、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**

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また、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業務の充実を図る。

### **(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や、重度後遺障害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**

##### **(7) 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はじめとした施策を推進する。

##### **(4) 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。

##### **(7) 被害者への情報の提供等**

警察においては、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた手引き書「交通事故の被害者とその家族のために」の活用を図る。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、個人情報等に配慮の上、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、交通死亡事故の被害者の遺族等による行政処分に関する情報の問合せに対しては、個人情報等に配慮の上、その適切な提供を図る。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、各級警察学校における教養・研修を実施するほか、警察署に対する巡回教養等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者等支援が推進されるように努める。

##### **(1) 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、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、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。

## **8 道路交通事故原因の総合的な調査研究**

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。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家等の連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進する。

さらに、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 鉄道交通の安全

### 第1節 鉄道事故のない社会を目指して

#### 1 鉄道事故の状況等（＊）

##### (1) 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は全国的に見ると長期的に減少傾向にあり、近年は下げ止まりの傾向にある。

列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を発生させるおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、各種の安全対策等を総合的に推進していく必要がある。

##### (2) 近年の運転事故の特徴

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

#### 2 交通安全計画における目標

【数値目標】 乗客の死者数ゼロ  
運転事故全体の死者数ゼロ

平成27年3月に本市まで開業した北陸新幹線を含め、市内の全ての鉄道において、引き続き安全対策を推進することにより、乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数ゼロを目指すものとする。

## 第2節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

全国的に運転事故は長期的には減少しており、これまでの交通安全計画等に基づく施策に一定の効果を認めつつ、今後も一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、施策を推進していく。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 鉄道交通環境の整備（＊）

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

#### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

##### ア 施設の維持管理及び補修等

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等を推進する。

##### イ 防災・減災対策の強化

多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっており、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

##### ウ 転落防止対策を含むバリアフリー化の推進

駅施設等については、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備など、転落防止対策を含むバリアフリー化を引き続き推進する。

## (2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き A T S 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、引き続き整備の推進を図る。

## 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及 (\*)

鉄道運転事故の約 9 割以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用人や踏切通行者、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、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行う運動等において、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し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しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

## 3 鉄道の安全な運行の確保 (\*)

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

### (1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

## (2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講じるよう指導する。

## (3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用する。

また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

## (4) 気象情報等の充実

### **ア 情報の把握と迅速な伝達**

鉄道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について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。

### **イ 安全運行への反映**

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

### **ウ 情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した観測体制の強化等**

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間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ものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

## (5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

### **ア 緊急連絡体制の充実**

関係行政機関及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

## イ 運行管理体制の整備

鉄道事業者は、事故発生等の際の列車運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

### (6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

### (7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

### (8) 冬期間の列車運行の確保

冬期間の降積雪時には、気象状況・列車運行状況等の情報把握及び的確な連絡体制を維持するとともに、冬期ダイヤの設定及び排雪列車の運転、除雪用機械、諸設備を活用した除排雪を行い、正常ダイヤの確保を図る。

## 4 鉄道車両の安全性の確保（＊）

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関して保安上の観点から車両確認を行う。



## **5 救助・救急活動の充実（\*）**

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災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。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

## **6 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、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室では、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、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。

## 第3章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

#### 1 踏切事故の状況等

全国的に、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、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

令和2年度末における市道の踏切道は49箇所であり、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 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、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。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

## 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の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、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

また、立体交差化までに時間のかかる踏切については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（\*）

#### （1）踏切遮断機の整備

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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

## (2) 警報時間制御装置の整備

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を含め、踏切遮断時間を極力短くする。

## (3) 踏切保安設備の高度化

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置等の設置により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めるほか、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

## (4) 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

# 3 踏切道の統廃合の促進（＊）

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

# 4 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、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。

# 5 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) 踏切安全通行カルテの作成・公表（＊）

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

## (2) 踏切保安設備等の高度化と指導取締りの実施（＊）

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標の設置や踏切保安設備等の高度化を図るとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

## (3) 緊急時の措置の周知徹底（＊）

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しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための踏切事故防止キャンペーンや、高齢者施設等への踏切事故防止のパンフレットの配布等の広報啓発活動を推進する。

## (4) 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。

## (5) 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に努めるものとする。

## (6) 災害時における交通の安全と円滑化

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。