

第 11 次

富山市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

富山市・富山市交通安全対策協議会

目 次

第1章	交通安全計画策定の考え方	
1	交通安全計画策定の趣旨	1
2	計画の期間	1
3	計画の基本的な考え方	1
第2章	交通事故の現状と計画の目標	
1	交通事故の現状等	2
(1)	交通事故の現状	2
(2)	道路交通を取り巻く状況の展望	4
2	交通安全計画における目標	5
第3章	施策の方向	
第1節	道路交通の安全についての対策	6
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1	交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	6
(1)	高齢者及び子どもの安全確保	6
(2)	歩行者及び自転車の安全確保	7
(3)	生活道路及び幹線道路における安全確保	7
2	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	8
(1)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
	道路交通の安全の体系	8
	施策の体系図	9
II	講じようとする施策	10
1	道路交通環境の整備	10
(1)	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	10
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	11
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	11
(4)	自転車利用環境の総合的整備	11
(5)	交通需要マネジメントの推進	12
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備	12
(7)	総合的な駐車対策の推進	12
(8)	雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	12
(9)	その他道路交通環境の整備	13

2	交通安全思想の普及啓発	1 4
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 4
(2)	普及啓発活動の推進	1 5
(3)	交通安全関係団体等の主体的活動の推進	1 7
(4)	市民の参加・協働の推進	1 7
3	安全運転の確保	1 7
(1)	安全運転の啓発と教育	1 7
(2)	道路交通に関する情報の充実	1 8
4	道路交通秩序の維持	1 8
(1)	暴走行為をさせない環境づくり	1 8
5	救助・救急活動の充実	1 8
(1)	救助・救急体制の整備	1 8
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	1 9
6	交通事故被害者支援の充実と推進	1 9
(1)	交通事故被害者支援のための情報提供等	1 9
7	交通事故分析等関係調査結果の活用	1 9
(1)	交通事故分析等関係調査結果の活用等	1 9
8	高齢者の交通事故防止対策の強化	1 9
(1)	高齢者に対する交通安全教育の推進	2 0
(2)	地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成	2 0
(3)	反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進	2 0
(4)	運転免許を返納しやすい環境の整備	2 0
第2節 踏切道における交通安全の対策		2 1
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	2 1
II	講じようとする施策	2 1
1	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	2 1
(1)	踏切道における安全教育と冬期間の除雪体制の強化	2 1
	踏切道における交通の安全の体系	2 1
第3節 本市における交通安全対策に関する主な事業		2 2
1	道路交通の安全	2 2
2	踏切道における交通安全	2 4

第1章 交通安全計画策定の考え方

1 交通安全計画策定の趣旨

交通事故のない社会は全ての市民の願いであり、私たちは、究極の目標として、交通事故の根絶を目指すことが求められています。

本市における交通事故発生件数や負傷者数は、関係機関等の長年にわたる事故防止に向けた取り組みの結果、近年では減少傾向で推移しています。

しかしながら、未だに多くの交通事故が発生し、尊い命が突然の事故により奪われている現状があります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市や関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが安全に対する強い意識を持ち、地域、家庭、各職域において全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題です。

この交通安全計画は、交通安全対策全般にわたる総合的な施策を推進していくため、第1次富山県交通安全計画を踏まえ、本市の実情に合わせて、講ずべき交通の安全に関する基本的な施策について定めるものです。

2 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

3 計画の基本的な考え方

人と車が共生できる安全で安心な交通環境を実現するためには、社会情勢の変化を踏まえながら、交通事故の実態に対応した安全対策を講じていく必要があります。

本計画では、交通社会を構成する「人」、自動車・鉄道等の「交通機関」、及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三要素のうち、特に市の果たす役割が大きい「人」と「交通環境」に的を絞った施策を総合的に策定します。

そして、施策に基づく事業を、市民の理解と協力の下に積極的に推進していきます。また、事業の実施に際しては、必要に応じ、国や県、交通安全関係団体等と役割分担を行うとともに、相互に連携、協力を図ります。

まず、人に対する安全対策については、交通安全教育や啓発活動の充実を図り、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図ります。

超高齢社会の到来という、かつて経験したことのない新たな時代を迎え、本市の交通事故死者は、直近では殆どが高齢者であることから、高齢者が事故にあわない、事故を起こさないための対策の強化が求められています。

また、横断歩道の交通安全対策など人優先の交通安全思想の普及により一層の推進を図ります。

交通環境に係る安全対策としては、道路の整備、交通安全施設等の整備の充実に取り組まなければなりません。また、交通環境の整備に当たっては、人と交通機関（自動車等）との分離を図ることにより、接触や衝突の危険を排除する施策を充実させるものとします。

これらの交通安全に関する施策は、互いに密接な関係にあることから、少子高齢化、

情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事情の変化、交通事故の状況なども十分に勘案して、適切な施策を選択し、効果的に実施するものとします。

第2章 交通事故の現状と計画の目標

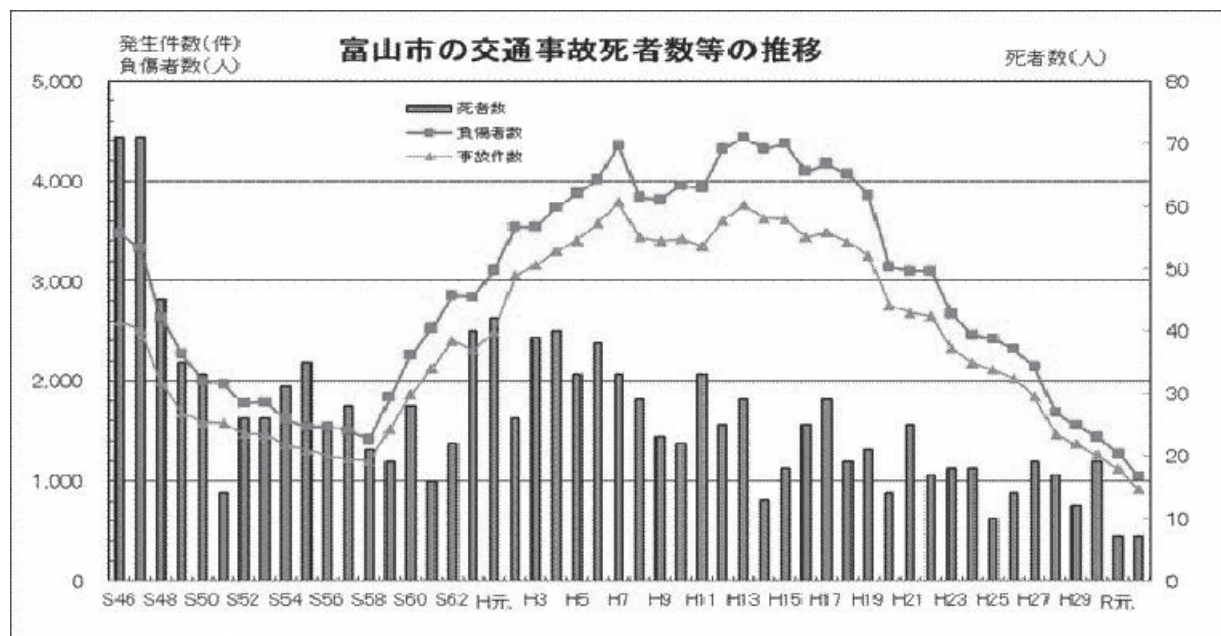
1 交通事故の現状等

(1) 交通事故の現状

本市における交通事故の現状は、事故件数と負傷者数は年々減少傾向にあります。死者数については増減を繰り返してきましたが、令和元年以降減少に転じています。

第10次富山市交通安全計画（H28～令和2年度）の目標のうち、事故件数、負傷者数については、計画初年の平成28年以降全て目標を達成し、令和2年には事故件数が913件（目標1，843件以下）、負傷者数が令和2年に1,043人（目標2，139人以下）で、目標値の2分の1以下と大幅に改善されております。また、死者数については、令和元年・2年ともに7人（目標10人以下）と目標値を下回っております。

なお、このことに関しては、新型コロナウイルス感染症の直接・間接的な影響により、市民のライフスタイルや交通行動にも影響を及ぼしていることが考えられ、今後の交通事故発生状況を注視し、引き続き効果的な交通事故防止対策を講じていく必要があります。



第10次計画中の交通事故死者数、高齢者事故死者数、事故件数、負傷者数の推移

区 分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均
死 者 数	17人	12人	19人	7人	7人	12.4人
(内高齢者)	(13)人	(8)人	(9)人	(6)人	(7)人	(8.6)人
事故件数	1,467件	1,369件	1,259件	1,120件	913件	1,225件
負傷者数	1,684人	1,554人	1,438人	1,273人	1,043人	1,398人

交通事故件数や、負傷者数が減少してきた要因としては、道路交通環境の整備、交通安全意識の普及・徹底、飲酒運転の厳罰化や安全性が高い車両の普及などが考えられます。

一方、死者数については、過去の本市の死者数の推移を見ると、毎年減少していた訳ではなく、増減を繰り返しながら、長期的には減少傾向にあることが伺えます。

しかし、最近の交通事故による死者のほとんどが65歳以上の高齢者であることから、引き続き、高齢者の事故防止に向けた対策が重要となっています。

(表1) 人口10万人当たり事故件数・負傷者数

区分	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年		平均	
	件数 (件)	負傷者 (人)	件数 (件)	負傷者 (人)	件数 (件)	負傷者 (人)	件数 (件)	負傷者 (人)	件数 (件)	負傷者 (人)	件数 (件)	負傷者 (人)
全 国	393	488	373	458	341	416	302	366	246	294	331	404
富山県	327	377	307	357	270	314	226	258	193	223	265	306
富山市	351	403	328	372	302	345	269	306	221	252	294	336

(人口は、国、県、市とも国勢調査に基づく各年10月1日の推計値)

(表2) 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の数

区 分		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均
全 国	事故死者数(人)	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	3,436.8
	うち高齢者(人)	2,138	2,020	1,966	1,782	1,596	1,900.4
	高齢者構成率(%)	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	55.4
富山県	事故死者数(人)	60	37	54	34	26	42.2
	うち高齢者(人)	41	23	35	24	22	29.0
	高齢者構成率(%)	68.3	62.2	64.8	70.6	84.6	70.1
富山市	事故死者数(人)	17	12	19	7	7	12.4
	うち高齢者(人)	13	8	9	6	7	8.6
	高齢者構成率(%)	76.5	66.7	47.4	85.7	100.0	75.3

(表3) 交通事故死傷者に占める歩行者、自転車の割合

区 分		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	平均
全国	死傷者	23.0%	24.3%	25.4%	27.0%	28.2%	25.6%
	死者	47.9%	49.5%	48.4%	50.0%	50.1%	49.2%
富山県	死傷者	18.8%	19.0%	17.7%	19.5%	20.4%	19.1%
	死者	66.7%	51.4%	37.0%	58.8%	53.8%	53.5%
富山市	死傷者	20.6%	20.8%	20.4%	21.1%	23.0%	21.2%
	死者	70.6%	33.3%	31.6%	57.1%	57.1%	49.9%

また、本市の交通事故の特徴としては、

- ① 人口当たりの事故件数、負傷者数は全国平均を下回っている。
 - ② 死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が全国平均を上回っている。
 - ③ 死傷者に占める歩行者、自転車の割合は全国平均を下回っているが、死者数については上回っている。
- ことなどがあげられます。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本市における今後の交通を取り巻く状況を展望すると、

- ・ 運転免許保有者数は28万8千人台となっており、免許保有者に占める高齢運転者の割合は今後も増加することが見込まれます。
- ・ 高齢運転者の増加や事故にあった場合、死亡事故など重大な事故につながる恐れの高い高齢人口の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキなど「先進安全自動車（ASV）」※の普及が進めば、事故の減少が期待されます。

将来の交通事故の状況について、正確に見極めることは難しいところですが、今後も高齢者が関係する交通事故の増加が危惧されることから、高齢者の事故対策を充実することが必要です。

※ 先進安全自動車（ASV）：先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

(表4) 運転免許保有者数に占める高齢者の割合（各年前年度末数値）

区 分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
免許保有者数（人）	287,692	288,374	288,985	288,758	288,868
内高齢者保有者数（人）	68,116	70,240	72,195	73,529	74,618
割合	23.7%	24.4%	25.0%	25.5%	25.8%

2 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、一朝一夕にはこの目標を達成することは困難です。

本計画では、期間の最終年である令和7年の数値目標として、①事故死者数、②事故発生件数、③事故負傷者数の3項目を設定し、その達成を目指します。

目標数値の設定にあたっては、高齢者人口の増加や令和2年における交通事故死者数の大幅減少などの現状や県の交通安全計画の目標数値を踏まえ、3項目とも平成以降最小を目指すものとします。

なお、本市における平成以降の最少は、交通事故死者数が7人（令和2年）、事故発生件数が913件（令和2年）、負傷者数が1,043人（令和2年）となっています。

【数値目標】

交通事故死者数（24時間以内）、事故発生件数（人身事故）、負傷者数のいずれも、平成以降の最小水準以下を目指す。

（平成以降の最少）

① 事故死者数	7人（令和2年）以下
② 事故発生件数	913件（令和2年）以下
③ 事故負傷者数	1,043人（令和2年）以下

第3章 施策の方向

第1節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故件数並びに交通事故による死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったと考えられます。

一方で、高齢者の交通事故死者の割合は増加傾向にあります。また、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が依然として多くみられます。その他にも、スマートフォン等の普及に伴い運転中だけでなく歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、サポートカーに代表される先進安全技術の進展・普及等の変化に柔軟に対応し、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します。

対策の実施に当たっては、国などが実施する対策ごとの効果評価のデータを活用し、必要に応じて改善していくこととします。

このような視点にたち、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及啓発、③安全運転の確保、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進、⑦交通事故分析等関係調査結果の活用、⑧高齢者の交通事故防止対策の強化の8つの柱として交通安全対策を実施します。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市における交通事故死者数に占める高齢者の割合は、過去5年間の平均は、75%となっていますが、令和元年は7人中6人、令和2年では7人全てが65歳以上の高齢者であり、大変憂慮すべき状況となっています。

今後、高齢化が一層進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であり、多様な高齢者の実態を踏まえた総合的な交通安全対策を進めていく必要があります。

また、高齢者が歩行する場合、自転車等を交通手段として利用する場合、自動車を運転する場合、それぞれの相違に着目し、特性に応じた対策が必要です。

さらに、今後も高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することも喫緊の課題です。

また、高齢者が社会に参加できるよう、道路交通環境のバリアフリー化を図ることや、高齢者が日常利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施していくこと、高齢者事故の多くが居住地の近くで発生していることに対応するため、地域における交通安全活動を充実させていくことが重要です。

一方、少子化の進展についても同時に考えていく必要があります。安心して子どもを生子、育てることができる社会を実現させるためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもの交通安全教育の充実や、通学路等において歩道等の歩行空間の整備や地域ぐるみによる交通安全教育・普及啓発活動を積極的に推進することなど、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。

なお、75歳以上で一定の違反歴のある運転手に、運転技能検査の義務化、また、運転者から申請があれば、自動ブレーキなどを搭載した安全運転サポート車に限定する免許を与えること等を定めた道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとなっており、本市においても、市ホームページ等で周知していく必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市での交通事故死者数に占める歩行者と自転車の占める割合は過去5年間の平均で48%を超えており、内高齢者の割合は76%を占めています。

また、15歳以下の子どもの交通事故死傷者は、歩行中と自転車乗用中の割合が約70%を占めています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。さらに、横断歩道では、歩行者が優先であることをはじめとして、自動車等運転者に向け、歩行者や自転車への保護意識の高揚を図る必要があります。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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していく必要があります。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や、多様な自転車利用の状況を踏まえるとともに、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が見受けられることから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、駐輪場の整備等放置自転車対策を進める必要があります。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは

重要な課題です。まず、生活道路の自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や安全な走行方法の普及等の対策を推進する必要があります。併せて、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通の流れの円滑化を推進することが求められます。その効果を高め、道路における交通の安全を確保するためには、これらの対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。

2 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) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの交通安全対策の実施により、交通事故を大幅に減少させることができたところでもあります。しかし、前述のとおり安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多い状況であります。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、そうした事故の減少を図っていく必要があります。

また、第1次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得ることから、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行っていく必要があります。

道路交通の安全の体系

交通事故のない社会を目指して

- 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
- 死者数の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても取り組む



交通安全計画における目標

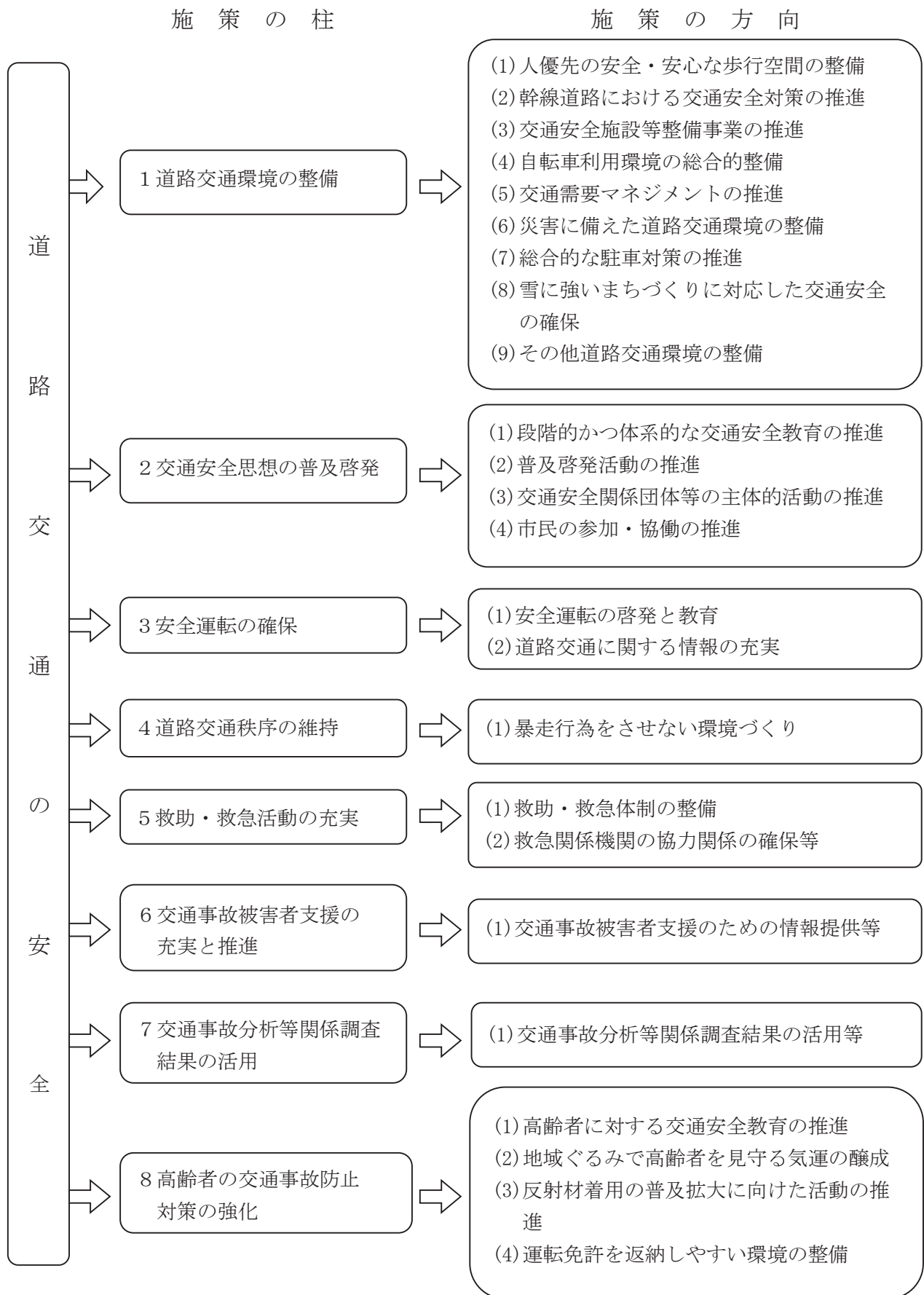
- 交通事故死者数（24時間以内）を7人（令和2年）以下にする
- 交通事故発生件数（人身事故）を913件（令和2年）以下にする
- 交通事故負傷者数を1,043人（令和2年）以下にする



《8つの柱》

- | | |
|---------------|--------------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 救助・救急活動の充実 |
| ② 交通安全思想の普及啓発 | ⑥ 交通事故被害者支援の充実と推進 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 交通事故分析等関係調査結果の活用 |
| ④ 道路交通秩序の維持 | ⑧ 高齢者の交通事故防止対策の強化 |

施策の体系図



II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、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ます。

しかし、本市では歩行中・自転車乗用中の死者数の割合が高く、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ってまいります。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

車の交通安全対策については、取締りや道路改良等により一定の成果を上げてきたものと考えられますが、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻であります。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとします。

① 生活道路における交通安全対策の推進

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、道路や歩道の整備を推進します。

このうち、歩行者や自転車の利用が多い歩道において、歩行者の安全及び自転車の走行空間を確保するため、自転車の通行位置を示した道路の整備等による歩行者と自転車の事故を減らす対策を実施します。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路等における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進してまいります。

なお、既存の道路に歩道等の設置が困難な地域においては、防護柵設置等簡易な方法を含めて、安全で安心な通行空間の創出を推進します。このほか、押ボタン式信号機、横断歩道等の拡充に関する地域からの要望については、必要に応じ県公安

委員会へ情報提供してまいります。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、バス停、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦で歩きやすい歩道や自転車駐車場、車いす利用者も利用できる自動車駐車場等の整備を推進します。

また、駅前等の交通結節点において、スロープ等の設置、交通広場等の整備を推進します。

④ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により良好な歩行空間の確保と都市景観の向上を図るため、無電柱化を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路整備を推進します。

① 適切に機能分担された道路網の整備

ア 歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

イ 都心地域における道路の混雑解消や交通事故の防止を図るため、環状道路等の整備を推進します。

ウ 幹線道路で囲まれた住居地区や歩行者等の通行の多い商業地区等において、道路や歩道の整備を推進します。

② 改良による道路交通対策の推進

ア 歩行者、自転車利用者の安全を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅など道路の改良を推進します。また、商業地区や駅周辺地区等、交通混雑が著しい地区では、幹線道路や幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進します。

イ 交差点やその付近での交通事故の防止を図るため、横断歩道や停止線を交差点の中心に寄せるなど、交差点のコンパクト化を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

交通の円滑化と交通事故防止のため、事故が多発している道路等を重点に交通安全施設整備を推進します。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化を図ります。

② 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が集中している危険箇所などにおいて重点的に交通事故対策を実施します。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車の役割と位置づけを明確にし、車から自転車への転換を促進します。このため、「富山市自転車利用環境整備計画」（令和3年3月策定）に基づき、路面表示の設置などにより安全で快適に移動できる都市空間の形成に努めるとともに、自転車の利用促進やルール・マナーの啓発に取り組み、自転車利用環境の整備を推進します。

② 自転車等の駐車対策の推進

富山市自転車駐車場の附置等に関する条例（平成28年富山市条例第37号）に基づき、商業地域における新設商業施設には自転車駐車場の整備を指導するほか、大規模小売店舗など大量の自転車等の利用が見込まれる施設に自転車駐車場の設置を促します。また、「富山市自転車の放置の防止に関する条例」に基づき、富山駅周辺の自転車放置禁止区域や都心地域での自転車の放置を防止するほか、各駅に設置した自転車駐車場の良好な管理運営に努めます。

③ 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、定期的な点検・整備や損害賠償責任保険等の加入の必要性やヘルメット着用による頭部保護の有効性の周知に努めます。

（5）交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、鉄道、バス等の公共交通の利用を促進するほか、環状道路の整備や交差点の改良等を進め、相乗りの促進や時差出勤、自動車利用者の公共交通への転換、パークアンドライド（*駅やバスターミナルの周辺に駐車場を整備し、公共交通機関への乗り換えを促すシステム）の導入等、交通需要マネジメントの定着化を推進します。

（6）災害に備えた道路交通環境の整備

① 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ります。

② 災害に備える資機材等の整備

地震や豪雨、豪雪等による災害が発生しても安全な道路交通を確保するため、通行止や迂回路指示などの交通誘導に係る資機材等の整備を推進します。

（7）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持・増進を図るため、交通状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

（8）雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保

① 雪に強い交通安全施設等の整備

積雪期においても、道路交通の機能が十分維持されるよう、防護柵の耐雪構造化のほか、歩道の広幅員化や段差解消などによる歩行空間の整備を推進します。

② 雪に強い道路整備等の推進

- ア 幹線道路や環状線等の道路整備を推進します。
- イ 堆雪帯の確保、流雪溝、消雪パイプ等の整備を推進します。
- ウ 交差点、橋梁、急勾配、急カーブなどの改良を推進します。
- エ 山間部における雪崩による交通危険箇所には、スノーシェッド、雪崩防止柵等の整備を推進します。

③ 道路除排雪の推進

冬期間における交通を確保するため、除雪機械の拡充を図るとともに、車道の除排雪や路面の凍結対策と合わせて歩道除雪も積極的に推進します。

また、身近な生活道路や歩道の効率的な除排雪を行うため、地域住民の除雪に対する意識の高揚に努め、市民の参画を踏まえて地域ぐるみの除排雪を促進します。

- ア 除雪機械と消融雪施設を効率的に配置し、道路交通、沿道状況を考慮しつつ、適切な除雪を推進します。
- イ 交差点の除雪については、関係機関と協議し、効果的な除排雪の推進に合わせて、歩行者空間の確保も図ります。
- ウ 歩道除雪については、地域住民等の自発的な協力を求め、通園・通学路を中心に推進します。
- エ 地区や町内会などの自主的な除排雪を促進するため、小型除排雪機械等の購入について助成を行います。
- オ 市が設置する消雪設備の定期的な維持管理を行い、効率的な消雪に努めるとともに、地域が生活道路に消雪装置を設置する場合、その工事費の助成を行います。
- カ 市が所有する除雪機械の拡充に努めるとともに、機種の特性に応じた効率的な除排雪、路面凍結対策を推進します。

④ 冬期間における交通安全の確保

冬期間は積雪や凍結による交通渋滞が発生するほか、スリップ等による交通事故が多発することから、降雪・積雪期の路上駐車防止などを呼びかけるとともに、雪道での危険やその回避の知識・技能等を積極的に啓発します。

(9) その他道路交通環境の整備

① 道路使用及び占用の適正化等

ア 道路使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、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します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通の妨害となる不法占用物件等を排除するため、不法占用等の防止に向けた啓発活動を積極的に行います。

② 子どもの遊び場等の確保

子どもの安全な遊び場を確保し、路上遊戯による交通事故を防止するため、街区公園や近隣公園、地区公園等の整備を推進します。

2 交通安全思想の普及啓発

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する心を育むなど、重要な意義があります。

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、心身の発達段階や加齢に伴う身体機能の低下に合わせ、ライフステージに応じた交通安全教育を通して、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識改革を図っていくことが重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示15号）（*道路交通法108条の28の規定により、効果的かつ適切に交通教育を行うための指針として、公安委員会が作成）に基づき、幼児から高齢者に至るまで、それぞれの段階に応じた交通安全教育を行います。

（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 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、基本的な交通ルールと交通マナーの習得を主眼に、日常生活で道路を安全に歩行するために必要な基本的な技能や知識の体得を目標とします。

幼稚園や保育所及び認定こども園における交通安全教育は、らいちょうクラブと協力し、家庭や関係機関、地域の団体と連携しながら、日常活動のあらゆる機会をとらえて計画的かつ継続的に行います。

また、市の交通安全指導員による「幼児交通安全教室」も引き続き実施するとともに、紙芝居や視聴覚教材等を活用するなど、具体的で分かりやすい指導に努めます。

② 児童生徒に対する交通安全教育の推進

小中学校での交通安全教育は、交通安全に必要な基本行動を理解させるとともに、身近な交通環境におけるさまざまな危険に対する的確な判断と安全に行動できる能力を養うことを主眼に、歩行者としての安全と自転車の安全な利用を重点とした交通安全教育を計画的に行います。

また、児童生徒の交通の安全は、地域と家庭が大きく担っていることから、交通指導員や交通安全協会、交通安全母の会など地域の方々の参加と協力を得ながら、通学路での安全な行動を指導します。

さらに、交通安全の基礎的な知識・技能を身につけ、交通安全意識を持ち続けて交通事故の減少に繋げるため、小学校中学年を中心に、「自転車交通安全教室修了証交付事業」を実施し、計画的な自転車の安全利用に関する教育に取り組みます。

加えて、中学生は自転車通学が始まることもあいまって、本格的に自転車を利用することとなることから、危険運転を防止するための交通安全啓発物品を配布し、中学校における交通安全教育に役立つようにします。

③ 若者や成人に対する交通安全教育の推進

若者や成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転確保と事故防止の観点から、運転者教育が中心となります。

とりわけ、重大事故に結びつく最高速度違反や飲酒運転の抑止、また、チャイルドシートと後部座席での着用も含めたシートベルト着用の有効性などの啓発と教育については、企業等の安全運転管理者や交通安全協会など関係団体と連携し、実施に努めます。

④ 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、道路や交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキルと交通ルール等の知識の普及を主眼に、「シルバー交通安全教室」を引き続き実施します。

また、高齢者の身体的特性に配慮した教材の利用や参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、内容の充実に努めるほか、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者には、交通安全アドバイザーが訪問し、反射材の活用や高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行います。

⑤ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした交通安全教育を推進します。

(2) 普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

市民の交通安全意識が高まり、一人ひとりに、交通ルールの遵守や正しい交通マナーが定着するよう、富山市交通安全対策協議会の構成機関・団体などが相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施に際しては、毎年交通安全運動期間中に定められる重点項目を基本とし、市内の事故実態に即応した運動の実施にも努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動ができる地域の団体の主体的活動を支援します。

また、実施にあたっては、春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通安全県民運動を中心に、年間を通じた計画的な運動を展開するとともに、運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知し、広範な市民の参加を得て、運動の充実に努めます。

② 横断歩道における歩行者優先の徹底

令和2年に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」によると、富山県は、10.7%（全国平均21.3%、全国ワースト4位）となっており、こうした状況の改善は、本市においても県警察をはじめとする関係機関・団体とともに取り組むべき重要な課題であります。

このため、次の項目について継続的に推進し、周知徹底を図り定着化を目指します。

ア 自動車運転者に対する交通ルールの周知徹底

自動車運転者は、横断歩道における歩行者優先のルールを遵守し、横断歩道を横断し、又は横断しようとする歩行者等がいるときは、横断歩道の手前で一時停止し、通行を妨げないようにしなければならない等の交通ルールの周知徹底を図ります。

イ 歩行者に対する交通ルールの周知徹底

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徹底を図ります。

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します。

③ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことから、子どもから高齢者、外国人まで、多くの自転車利用者に、自転車の安全利用に関するルール・マナーを周知するため、交通安全教育等を実施します。

ア ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施

- ・小学生を対象とした、自転車の交通ルールや正しい乗り方に関する教室を実施する「自転車交通安全教室修了証交付事業」の実施
- ・中学生には、自転車交通安全啓発物品（クリアファイル）の配布
- ・富山県交通公園等を活用した交通安全教育

イ 自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進

- ・自転車利用者への交通ルールや駐輪マナー・点検実施の啓発
- ・交通安全対策協議会との連携
- ・外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発

ウ 自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発

自転車損害賠償責任保険加入の必要性やヘルメット着用の有効性について、ホームページやSNS（ソーシャルネットワークキングサービス）等で広く周知啓発します。

④ 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

事故による身体への被害を少なくするため、交通指導員や交通安全協会支部、交通安全母の会と連携し、シートベルト、チャイルドシートの着用効果や着用方法を啓発するとともに、正しい着用の徹底や、後部座席でのシートベルトの着用を推進します。

⑤ 反射材用品等の普及促進及び着用の定着化

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の事故実態や危険性等を広く周知するとともに、安全を確保するため、明るい服装と反射材を着用し歩行する気運の醸成を図ります。

また、夜間事故の防止を図るため、自転車の灯火点灯や反射材の活用、自動車のオートライトの活用や早めのライト点灯について、ライトの有効活用を促します。

⑥ 交通安全に関する広報の推進

交通安全に関する広報については、広報とやまや市のホームページ、SNSを活用して、交通事故の状況などの広報を行います。

⑦ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通に及ぼす影響等についてわかりやすい広報を行います。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解していただくとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

（3）交通安全関係団体等の主体的活動の推進

交通指導員や交通安全アドバイザー、地域交通安全活動推進委員、安全運転管理者、交通安全協会、交通安全母の会等の交通安全関係者や自治振興会等の各地区の団体、各企業など、交通安全の推進に関わる者の裾野の拡大やそれぞれの活動のより一層の向上を図ることが必要です。

このため、各団体との連携や協力を行うとともに、これらの団体が交通安全指導や交通安全意識の普及・啓発といった活動をよりいっそう推進できるよう支援を行います。

（4）市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要です。

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、企業等と市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、市民の参加・協働を積極的に進めます。

本市では、各季の交通安全運動に合わせた市民大会の開催や交通安全協会などと連携した活動を実施し、交通安全意識の啓発に努めます。

併せて各校区の長寿会等と協働し、高齢者交通安全教室を開催するとともに、交通安全アドバイザーの活動を支援するなど、市民と一体となった交通安全活動を推進します。

3 安全運転の確保

安全な運転の確保には、運転者の能力や資質の向上を図るとともに、安全運転に心がける意識が必要です。このため、講習や啓発などによる安全教育を推進します。また、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、自主的な安全運転管理対策の充実と推進を図るよう働きかけます。

（1）安全運転の啓発と教育

運転者が安全に運転する意識を向上させるため、啓発や教育に努めます。

このため、企業・事業所等の安全運転管理者・交通安全協会支部による講習会や市のシルバー交通安全教室、関係機関等の行う運転者教育、交通指導員の街頭指導、

交通安全母の会等地域の団体が行うキャンペーン活動など、様々な活動を通じて、交通安全の意識啓発や教育を推進します。

(2) 道路交通に関する情報の充実

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路管理者や公安委員会とも連携し、情報の収集や提供に取り組みます。

また、気象警報・注意報や台風・大雨・大雪・地震などに関する情報については、適時・適切に把握するとともに、迅速な周知、伝達に努めます。

4 道路交通秩序の維持

(1) 暴走行為をさせない環境づくり

暴走行為やそれに伴う各種の不法行為を未然に防止するため、県をはじめ、関係機関・団体と連携し、暴走族対策を推進します。

5 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、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の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ります。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・拡大

交通事故に起因する救助活動の増大や事故の種類・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に努めます。

② 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（*救急現場及び搬送途中において、有効な救急救命（医療）処置を行うこと）の充実のため、救急救命士（*救急患者に対して、病院到着前に、医師の指導の下に気道確保・除細動・輸液点滴などの高度な救急救命処置を行う専門職）を計画的に配置できるよう、救急救命士の養成を計画的に進めます。

また、救急救命士が行える気管挿管や薬剤投与等のための講習や実習の受講を推進するとともに、医師の指示や指導・助言を受けて救急救命士や救急隊員が行なう応急処置の質を確保するメディカルコントロール（*救急現場から医療機関へ搬送される間に、救急救命士に医療行為が委ねられる場合、医師が指示又は指導・助言並びに検証してそれらの行為に対する質を保証すること）体制の充実を図ります。

③ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士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（*救急救命士の救命処置に必要な資機材を搭載し、特定行為を実施するスペースが確保された高機能・高性能な救急車）、高度救命処置用資機材の整備を推進します。

④ 心肺蘇生法等の応急手当普及啓発の推進

事故現場のバイスタンダー（*救急現場に居合わせた人（救急車到着までの間に心肺蘇生法等の

応急手当を行う人員))の応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、心肺蘇生法や自動体外式除細動器(AED)(*心室細動等の致死性不整脈を起こしている患者に対し、音声などにより電氣的刺激を与えるように指示、心臓を正常な動きに戻す医療機器)の使用などの救命講習会や普及啓発活動を推進します。

⑤ 高速自動車道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車道における救急業務については、消防法(昭和23年法律第186号)の規定に基づき適切かつ効率的に行います。

(2) 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、消防機関の関係機関の緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

また、医師、看護師が救急現場および搬送途上に、救命処置を行い救急患者の救命効果の向上を図るため、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推進します。

6 交通事故被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故被害者支援のための情報提供等

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われることから、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

また、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、交通事故に関する知識や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、県交通事故相談所や自動車保険請求相談センター等の情報を提供し、被害者の支援に努めます。

このほか、交通事故遺児の福祉の向上を図るため、富山市交通遺児福祉金支給条例(平成17年4月1日条例第130号)に基づき交通遺児福祉金を支給し、支援します。

7 交通事故分析等関係調査結果の活用

(1) 交通事故分析等関係調査結果の活用等

交通安全対策をより効率的・効果的に推進するため、各対策の結果や成果についてのデータ収集とその分析を行い、次の対策に生かしていくことが必要です。

また、国・県における交通事故の総合的な調査、分析、研究の成果を積極的に交通安全教室等に活用するとともに、交通関係団体や市民への情報提供に努めます。

8 高齢者の交通事故防止対策の強化

高齢者の交通事故を防止するには、高齢者自身が身体機能の変化などを的確に認識し、これに基づく安全な行動をすることが重要です。このため、交通安全教室などを通じて高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。併せてその他の世代に対しては、高齢者を交通事故から守る意識の醸成を図ります。

また、高齢歩行者が反射材を着用するよう普及活動に努め、夜間における高齢者の事故抑止を図ります。

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、事故を起こさないよう、運転免許の返納後も公共交通機関等を活用して安心して暮らせる環境づくりを推進します。

(1) 高齢者に対する交通安全教育の推進（再掲）

高齢者に対する交通安全教育は、道路や交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキルと交通ルール等の知識の普及を主眼に、「シルバー交通安全教室」を引き続き実施します。

また、高齢者の身体的特性に配慮した教材の利用や参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、内容の充実に努めるほか、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者には、交通安全アドバイザーが訪問し、反射材の活用や高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行います。

(2) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成

高齢歩行者が関係する交通事故では、高齢者の自宅付近で事故に遭うケースが多く、また認知症の疑いのある高齢者が当事者になることもあるので、各地域で高齢者を交通事故から守る意識を持つことが重要です。

家族間における外出時の声掛けのほか、様々な機会を利用して高齢者への助言を行うなど、地域ぐるみで高齢者を見守る気運を高めます。

このため、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、各世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努め、すべての世代に向けた交通安全意識の高揚を図ります。

(3) 反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進

夜間における歩行者の反射材着用率が低いことを踏まえ、反射材の普及拡大を図るため、高齢者交通安全教室などを通して、反射材の有効性の周知、様々な反射材用品の紹介や活用の促進に向けて努めます。

(4) 運転免許を返納しやすい環境の整備

認知機能や身体機能の低下により、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーが運転免許の返納を検討することは重要です。

交通事業者において、運転免許返納後の公共交通機関利用に関する支援が行われていることから、その周知に努めます。

併せて、おでかけ定期券、買い物支援などの各種事業により、車がなくても高齢者が外出しやすい環境を整えていくことで、運転免許の自主返納を促し、高齢運転者による交通事故の防止に努めます。

第2節 踏切道における交通安全の対策

I 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、死傷者を生じるだけでなく鉄道運行にも重大な支障をもたらすものです。

このため、改良が望まれる踏切道については、鉄道事業者等と協議してまいります。

また、踏切事故の防止に向けては、冬期間の踏切道付近の除雪などの対策を実施し、渋滞の軽減を図るなど円滑な交通を確保することが重要です。

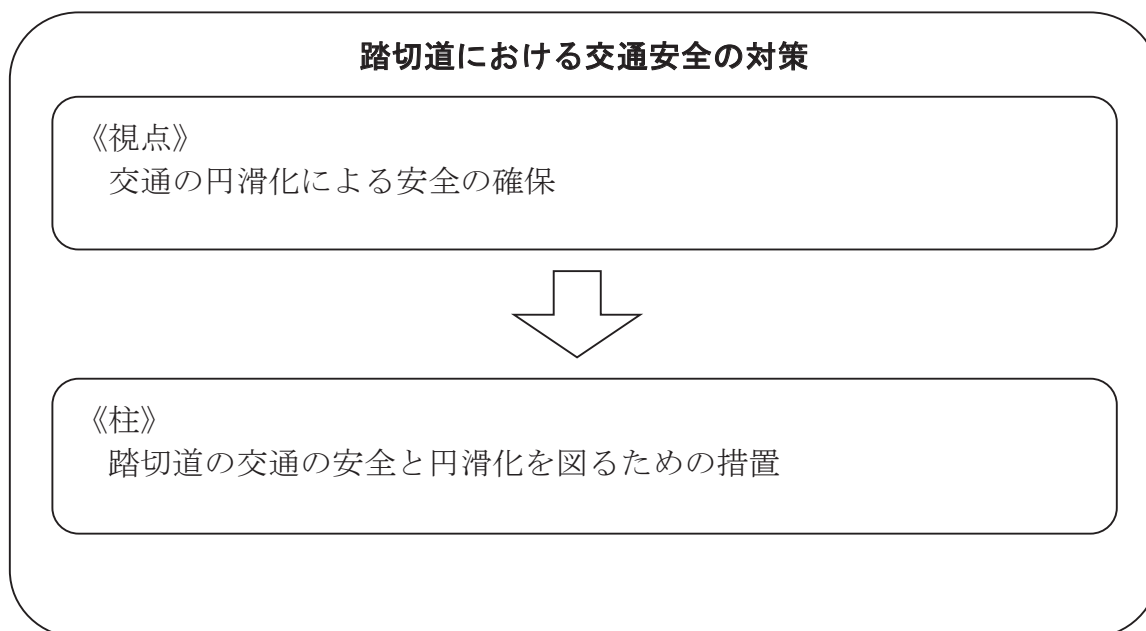
II 講じようとする施策

1 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

(1) 踏切道における安全教育と冬期間の除雪体制の強化

踏切事故は、直前横断や落輪、立ち往生に起因するものが多いことから、踏切の通行者に、緊急措置の心構えや基本的な知識の周知を図るとともに、冬期間の踏切道付近の除雪体制を強化します。

踏切道における交通の安全の体系



第3節 本市における交通安全対策に関する主な事業

1 道路交通の安全

施策の柱	施策の方向	主 な 事 業	担 当 課
1 道路交通環境の整備	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	歩行者空間整備	道路整備課
	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	都市計画道路整備	
		幹線市道整備	
		街路網計画の策定	
		新規市街地における区画整理	都市再生整備課
	(3) 交通安全施設等整備事業の推進	歩道のバリアフリー化	道路河川管理課
		交通安全施設整備	道路整備課
		交通支障箇所改善	
	(4) 自転車利用環境の総合的整備	自転車利用促進	生活安全交通課
		放置自転車対策	
	(5) 交通需要マネジメントの推進	公共交通活性化の推進	交通政策課
		生活交通の確保（コミュニティバス運行、地域自主運行バスの運行支援）	
		パーク＆ライド駐車場の整備	
		おでかけ定期券事業の実施	中心市街地活性化推進課
		公共交通の利用促進	交通政策課
	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	災害時の道路交通の確保	道路河川管理課
	(7) 総合的な駐車対策の推進	違法駐車防止対策	生活安全交通課
	(8) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	交通安全施設等の雪対策	道路河川管理課
		消融雪施設整備等の雪対策	
歩車道の除雪			
地域ぐるみ除排雪活動促進		市民生活相談課	
冬期間の交通安全啓発		生活安全交通課	
(9) その他道路交通環境の整備	道路使用及び占用の適正化等	道路河川管理課	
	公園整備	公園緑地課	

施策の柱	施策の方向	主 な 事 業	担 当 課
2 交通安全思想の普及啓発	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	幼児交通安全教室	生活安全交通課
		幼児の交通安全教育	こども保育課
		児童生徒の交通安全教室	学校教育課
		自転車交通安全教室	生活安全交通課
		高齢者交通安全教室	
	(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進	交通安全運動の推進	生活安全交通課
		シートベルト着用等の指導啓発	
	(3)交通安全関係団体等の主体的活動の推進	交通安全関係団体活動との連携と協力	
(4)市民の参加・協働の推進	交通安全市民大会等		
3 安全運転の確保	(1)安全運転の啓発と教育	関係団体と連携した啓発と教育推進	生活安全交通課
	(2)道路交通に関する情報の充実	災害時の道路情報の周知	道路河川管理課
4 道路交通秩序の維持	(1)暴走行為をさせない環境づくり	飲酒・暴走など悪質・危険な運転追放の啓発	生活安全交通課
5 救助・救急活動の充実	(1)救助・救急体制の整備	応急手当普及啓発	消防局警防課
		救助・救急用資機材の整備	
	(2)救急関係機関の協力関係の確保等	救急関係機関の協力関係の確保	
6 交通事故被害者支援の充実と推進	(1)交通事故被害者支援のための情報提供等	被害者相談窓口等の情報提供	生活安全交通課
		交通遺児福祉金	
7 交通事故分析等関係調査結果の活用	(1)交通事故分析等関係調査結果の活用	交通事故情報等収集と分析結果等の活用、情報提供	生活安全交通課
8 高齢者の交通事故防止対策の強化	(1)高齢者に対する交通安全教育の推進	高齢者交通安全教室等(再掲)	生活安全交通課
	(2)地域ぐるみで高齢者を守る気運の醸成	交通安全意識の高揚	
	(3)反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進	高齢者交通安全教室等(再掲)	
	(4)運転免許を返納しやすい環境の整備	運転免許自主返納の呼びかけ	

2 踏切道における交通安全

施策の柱	施策の方向	主 な 事 業	担 当 課
1 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	(1)踏切道の安全教育と冬期間の除雪体制の強化	緊急時の対応等安全指導教育	生活安全交通課
		踏切道周辺道路の除雪	道路河川管理課