

第 11 次

射水市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会を目指して

射水市交通安全対策協議会

ま え が き

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったなどの理由で、昭和 20 年代後半から 40 年代半ばまで、交通事故の死傷者が著しく増加した。

このため、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、これに基づき、昭和 46 年以降 10 次・50 年にわたって、交通安全計画を作成し、警察署や交通安全協会、その他関係団体等が一体となって強力に交通安全対策を実施した。

その結果、最も多くの交通人身事故及び負傷者数を記録した平成 7 年の 9,062 件、10,230 人と比較すると、令和 2 年は、1,992 件、2,309 人まで減少し、平成 13 年以降、現在まで 20 年連続で減少するに至った。

一方、射水市では、第 10 次交通安全計画において、交通事故死者数が平成 28 年の 8 人から令和 2 年の 2 人へと減少するなど、長年にわたり交通安全諸対策に取り組んできた努力が実を結ぶ形となった。

交通事故の防止は、言うまでもなく、市、警察署、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが安全に対する意識を持って参加し、取り組まなければならない重要な課題であり、引き続き、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいた諸施策を推進していく必要がある。

特に、県内では、交通死亡事故のうち高齢者の死者の割合が全体の 8 割以上を占めるとともに、高齢化社会の進展から、これまで以上に、高齢運転者の増加が予想される現状を踏まえると、本市においても、高齢者が安全に安心して多種多様な生活が出来るような高齢者に対する交通安全対策を強力に推進していく必要がある。

また、県内の飲酒運転による交通事故が多数発生しており、今後も、飲酒運転根絶に向け、市民の交通安全意識改革を進め、飲酒運転防止対策も合わせて実施していかなければならない。

このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、今年度、第 11 次交通安全計画を作成することとし、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となる計画を定め、計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した施策を強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方針	2
1 道路交通事故の現状等	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通を取り巻く状況	2
2 第11次交通安全計画における目標	2
(1) 計画の基本目標	2
(2) 計画の交通事故死者等抑止指標	4
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	4
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	5
(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進	5
第2 今後の施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(1) 生活道路などにおける人優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	7
(3) 自転車利用環境の総合的な整備	8
(4) 公共交通機関利用の促進	8
(5) 災害に備えた道路交通環境整備	8
(6) 総合的な駐車対策の推進	9
(7) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	10
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	14
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	17
(5) 住民の参加・協働の推進	17
3 車両の安全性の確保	17
(1) 自動車等の安全性の確保	17
(2) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全 対策の推進	18
(3) 自転車の安全性の確保	18

4	道路交通秩序の維持	18
5	救助・救急活動の充実	18
(1)	救助・救急体制等の整備	19
(2)	救急医療体制の整備	19
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	20
6	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	20
(1)	無保険（無共済）車両対策の徹底	20
(2)	交通事故相談などの支援活動の推進	20
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	20
7	交通事故分析等関係調査の充実	21
8	高齢者の交通事故防止対策の強化	21
(1)	高齢者に優しい・思いやりの推進	21
(2)	地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成	22
(3)	運転免許を返納しやすい環境の整備	22
第2章	踏切道の安全確保	22
第1	踏切事故のない社会を目指して	23
1	踏切事故の情勢等	23
2	近年の踏切事故の特徴	23
第2	踏切道における交通安全の対策	23
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	23
2	今後の施策	24
(1)	踏切道の構造の改良の促進	24
(2)	その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置	24

計 画 の 基 本 理 念

射水市は、平成17年11月に1市3町1村の市町村合併によって誕生した。

本市は、富山県のほぼ中央に位置し、富山市及び高岡市に接する地理的優位性、また、半径7キロメートルというコンパクトな中に海・川・平野・丘陵地を有し、経済・産業・観光・文化等において更に大きく発展する可能性を秘めている。

この地域特性を最大限に発揮しながら大きく羽ばたくためには、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要であり、その中でも交通の安全確保は大切な要素の一つであることから、これまでも様々な対策がとられてきた。しかし、依然として交通死亡事故が発生し、尊い命が犠牲になっている状況下にある。

このため、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす社会的・経済的損失も勘案して、交通事故の発生とこれによる死傷者の根絶を究極の目的とする立場から、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した交通安全対策を講じていく必要がある。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、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。

これに伴う必要な交通事故防止対策を、その影響等を注視し、臨機に講じる必要がある。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を絶対に起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

交通社会において弱い立場にある高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保するという、「人優先」の交通安全思想や人命尊重の理念に基づき、総合的な交通安全対策を計画的かつ強力に推進するため、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第11次射水市交通安全計画を作成し、安全、安心、安定を実感できる『豊かな自然 あふれる笑顔 みんなで創る きららか射水』の実現を目指す。

- ◎ 交通事故のない社会を目指して
- ◎ 人優先の交通安全思想
- ◎ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方針

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

交通安全の推進に当たっては、過去 10 年にわたり、交通事故の減少、交通死亡事故の抑止に努め、成果を挙げてきたところである。

第 10 次射水市交通安全計画では、人身事故の発生件数・負傷者数の減少を見たものの、死亡事故のほとんどを高齢者が占めており、依然として厳しい情勢が続いている。

第 10 次計画期間中（平成 28 年～令和 2 年度）の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- 死者数 20 名のうち、高齢者は 9 名で全体の約 5 割を占めている。死者のうち 5 名は歩行中の事故である。
- 死亡・人身事故は、月別では 10 月と 12 月の発生が多く、時間帯別では、朝夕の通勤・帰宅時間帯の事故が最も多い。
- 事故類型別では、車対車の事故が約 9 割を占め、さらに、そのうちの約 8 割が追突事故と出会い頭事故である。

(2) 道路交通を取り巻く状況

道路交通を取り巻く今後の状況は、高齢化社会がより一層進展する中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口が増加し、高齢者の運転免許保有者数が増加することを考慮すると、高齢者が関係する交通事故が増加するものと見込まれ、一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

2 第 11 次交通安全計画における目標

(1) 計画の基本目標

人命尊重の理念の下に、市民が安心して暮らせる安全で快適な交通社会を実現するため、この計画に定める各種の施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通事故の防止を図る。特に、死傷者の増加傾向にある高齢者の事故防止対策を強化するとともに、シートベルト・チャイルドシート着用の徹底や参加・体験・実践型の交通安全教育の充実等の諸施策を推進することにより、死亡事故ゼロを目指す。

(2) 計画の交通事故死者等抑止指標

交通事故死者ゼロを実現するとともに、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目的であるが、過去5年間の射水市における交通事故死者数は1名から8名の間で推移している現状にあり、本市では、令和7年までの抑止目標を1名以下とすることを目指す。

特に、人身事故発生件数・負傷者数は減少傾向にあるものの、平成30年以降の死亡事故のほとんどを高齢者が占めている現状から、高齢者の交通安全対策を強力に推進する。

令和7年度までにさらなる減少を目指し、究極の目標「交通事故の発生とこれによる死傷者の根絶」へ前進(漸進)			
交通事故死者数	☆1人以下	事故発生件数	☆190件以下
負傷者数	☆233人以下		☆は第10次最少値

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、人身事故発生件数及び負傷者数が減少していることを鑑みると、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。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

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

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③車両の安全性の確保、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急体制の充実、⑥損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、⑦交通事故分析等関係調査の充実、⑧高齢者の交通事故防止対策の強化の8つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して推進を図る。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

県内はもちろん、本市においても高齢者の死者の占める割合が高いこと、今後も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る。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用

する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を講じる必要がある。特に、後者については、今後、高齢化社会が進展し高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が自宅の近くで発生することが多いことから、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、少子化が進行する中で、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進し、交通指導員等の他、多くの市民が参加する街頭指導（見守り）活動により、より一層の市民協働を推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市では過去5年間の交通事故死者数に占める歩行者の割合が最も高く、4割を超え、特に高齢者の交通死亡事故のうち、歩行者の割合が約5割を占めている。

また、自転車事故のうち、10歳代と70歳代の割合は、全体の7割を超えている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

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る。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

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考慮するなど、まちづくり等の観点からも配慮する必要がある。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教室の実施

等交通安全教育の充実を図る必要がある。

さらに、駅前等の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、歩行者及び自転車利用者が被害者となる事故が高い水準にあることから、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、警察機関との連携強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、市、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、関係行政機関は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

第2 今後の施策

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、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たって

は、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 施策効果の追求

地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○ 地域や住民の主体性の重視

地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要である。また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者等交通弱者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

(1) 生活道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩道等の歩行空間の確保を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道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する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、警察署と道路管理者が連携し、歩道等の整備により安心して移動できる歩行空間の確保、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を図る。

※ 『あんしん歩行エリア』とは、事故発生割合の高い地区において、道路管理者（国・県・市）と公安委員会による面的かつ総合的な対策をし、道路利用者（歩行者・自転車・自動車）に安全・安心な交通環境確保を目的とし、国土交通省・警察庁に指定されたエリアです。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育園及び児童館等に通う児童や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。この際、歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等を整備する。さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

横断歩道、バス停留所付近における違法駐車など、悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者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がい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、放置自転車等の撤去など関係機関と連携して、積極的な対策を推進する。

また、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。

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、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

オ 道路改築事業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、以下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による道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止のため、交差点のコンパクト化を始めとした交差点の改良等を推進する。
- (ウ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (エ) 交通混雑が著しい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。
- (オ) 歴史的街並みや史跡等卓越した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、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

(2) 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、「あんしん歩行エリア」における面的な交通

事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、踏切における安全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。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。このためには、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している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の創出に努める。さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅前等における自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用状況に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備、放置自転車の撤去等の推進を図る。

(4) 公共交通機関利用の促進

パークアンドライドによる公共交通機関の利用促進やコミュニティバス等の公共バスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、路面電車等の公共交通機関の整備を支援するなど、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。さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、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、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

※ 『パークアンドライド』とは、自宅から最寄りの駅または停車場まで自家用車を運転して行き、車を駐車場に入れてから公共の交通機関に乗り継ぐ移動方式です。

(5) 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、橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するなどの対策を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備及び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、交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を防災無線等により提供する。

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への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 I T 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。

(6) 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 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車車両対策を重点的に、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で適切に対応する。

(イ) 放置車両については、警察及び道路管理者と連携協力して適切に対応する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、必要に応じ駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 自動車交通が混雑する地区等において、計画的、総合的な駐車対策を推進する。

(イ) 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。

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・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、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。

(7) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保

ア 雪に強い交通安全施設等の整備

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

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

イ 雪に強い道路整備等の推進

(ア) 堆雪帯の確保、消雪施設の更新等の整備を推進する。

(イ) 交差点、橋梁、急勾配、急カーブ等の改良や電柱等占用物件の地中化等により、降積雪期においても安全で円滑な通行を確保する道路整備を推進する。

ウ 道路除排雪の推進

冬期間において安全で円滑な交通を確保するため、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する。また、地区や町内会などの自主的な除排雪を促進する。

エ 冬期間における交通安全の確保

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

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

オ 冬期間における公共交通機関利用の促進

積雪時において、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、不要・不急のマイカー使用の自粛啓発・要請を行い、バスや電車等の公共の大量輸送機関の積極的な利用を促進する。

このため、交通事業者においては、適切な運行管理体制や利用者に対する運行情報の適切な提供を行うとともに提供方法の多様化を検討し、公共交通機関の円滑な運行管理及び利便性の向上に努める。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占有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。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 休憩施設等の整備の推進

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、自治体間をつなぐ主要な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 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本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、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に公立の小学校の校庭及び体育

施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、市民全てが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動の実施に当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

あわせて、県、市、警察、学校、関係団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の 3 世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

また、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭

において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全教室等の実施に努める。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

また、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。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

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の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得後の初心運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

社会人に対しては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。

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

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するほか、

関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、あらゆる機会を利用して高齢者の交通安全教室等を開催する。

特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導を実施する。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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、関係機関と連携しながら必要な支援を行う。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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て交通安全教育を推進する。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、交通安全教室等への外国人の参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教室を実施する。

また、交通安全教育指導者の養成・確保にも努め、交通安全教育を主催する団体等への講師派遣、教材等の貸与及び交通事故等の情報を提供できるよう交通安全関係機関・団体が相互に協力して推進する。

(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る運動として、射水市交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、各季交通安全運動を中心に組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

イ 横断歩行者の安全確保

令和2年度一般社団法人日本自動車連盟（JAF）が実施した「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」の結果、富山県は、10.7%（全国平均21.3%、全国ワースト4位）であった。令和元年の調査結果は、5.3%（全国平均17.1%、全国ワースト4位）であり、一時停止率の向上はみられるが、横断歩道横断中の人対車両の交通事故が発生している状況を鑑みると、本市としても一丸となって取り組むべき重要な課題である。このため、以下の事項について継続的に推進し、定着化を目指す。

(ア) 自動車運転者に対する教育等の推進

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

(イ) 歩行者に対する教育等の推進

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

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

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、自転車が歩行者と衝突した場合には加害者となる恐れもあることから、自転車運転者としての十分な自覚について交通安全意識の醸成を図る。

そのほか、自転車の灯火の点灯を徹底、自転車の側面等への反射材用品の取付け、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。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。

エ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマ

ーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

カ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市広報誌やインターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた具体的な広報等を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能及び認知機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、自動車及び自転車の早めのライト点灯と上向きライトの有効活用を促す。
- (ウ) 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、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。そのため、交通安全対策に関し、市や民間団体間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

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

(5) 住民の参加・協働の推進

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

特に、歩行中の交通事故の多くが自宅付近（500m以内）で発生していることから、地域における交通の安全を確保するうえで、住民自らの主体的な活動が重要となる。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

3 車両の安全性の確保

自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車等の安全性の確保

自動車の安全性を確保するため、広報活動のほか、関係機関の活動や交通安全に関する教育、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に定期的な点検整備や車両の不正改造の排除、過積載の防止を図る。

- (2) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進
ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。
- (3) 自転車の安全性の確保
自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、自転車事故の際の賠償責任の支払いを担保し、被害者救済を図るため、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等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

4 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、交通事故事件捜査、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、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、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性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

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

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、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路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バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制等の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図るとともに、関係機関との連絡を密にし、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救助訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる手当ての実施により、救命効果の向上が期待できることから、AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた応急手当について関係機関が行う講習会等により、普及啓発活動を推進する。

エ 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上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図り、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

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推進する。

カ ドクターヘリ、消防防災ヘリコプターの活用推進

ドクターヘリ（医師等が同乗する救急用ヘリコプター）により、早期に医療スタッフが現場に向かい、診断、処置を行うことにより、救命率の向上・後遺症の軽減が期待され、富山県防災ヘリコプターについても、負傷者の救助、救急搬送に有効であることから、活用を推進する。

キ 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、教育訓練の充実を積極的に推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センター等の診療体制の強化、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切れない重症救急患者の診療を確保するため、医療圏単位に病院群輪番制による第二次救急医療体制の整備を図るとともに、救命救急センターの機能を有する地域救命センターの充実を図る。

イ 保健師等の養成等

保健センター等に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

(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、救急医療施設、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け入れ、連絡体制の明確化を図る。

また、患者監視装置等の医療機器を搭載し、医師、看護師等が同乗して搬送途上に出動するドクターカーの医療機関への導入について検討するほか、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。

6 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等の支援を実施する。

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、交通事故に係る知識、情報が乏しいことから、関係機関との連携・支援を積極的に推進する。

(1) 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く市民に周知させるよう、広報・啓発活動などにより無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 交通事故相談等の支援活動の推進

市広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(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

現在、射水市交通安全対策協議会では、交通遺児激励金支給要綱に基づいて高校

卒業前の児童で、交通事故によりその父母等を失った者に対して激励金を支給しており、今後もこの制度を継続して交通遺児家庭の福祉に努める。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

7 交通事故分析等関係調査の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な調査研究の推進を図ることが必要である。

このため、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を図り、同事故分析結果を市民に対して積極的に提供をすることにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

8 高齢者の交通事故防止対策の強化

全国的にみると、交通事故による死者数は、65歳以上の高齢者の占める割合が高く、本市においては、第10次射水市交通安全計画の最終年である令和2年の交通事故による死者の2名とも高齢者であった。

高齢運転者人口の増加もあり、毎年、高齢運転者の関係する交通事故の割合が増加傾向にある。

その一方で、運転に不安を有する高齢運転者による、運転免許の自主返納数も増加傾向にある。

高齢者の交通事故を防止するには、高齢者自身による身体機能の変化の的確な認識と、これに基づく安全行動を促すなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図るほか、その他の世代には、高齢者を交通事故から守る意識の醸成が必要である。

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

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

(1) 高齢者に優しい・思いやり運転の推進

高齢者だけではなく、あらゆる世代のドライバーは、高齢者の立場を理解した運転の

推進が重要となる。

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

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

関係行政機関や関係民間団体は、高齢者に優しい・思いやり運転の推進に係る取組を推進する。

(2) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成

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

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

このため、気運の醸成に向けて、各地区の活動の他、複数の地区が協力・連携し、世代間交流交通安全啓発活動、高齢者目線を反映したヒヤリマップ、地域社会の多様な視点を取り入れた交通安全総点検等を推進する。

(3) 運転免許を返納しやすい環境の整備

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

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

このため、公共交通機関の運賃割引や定期券購入の助成等の支援を充実させ、移動手段の確保を推進する。

第2章 踏切道の安全確保

第1 踏切事故のない社会を目指して

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

1 踏切事故の情勢等

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている。

射水市内においては、あいの風とやま鉄道や万葉線の踏切が存在し、歩道等が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のため、構造改良を要する踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

富山県における近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種別別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約8割、歩行者等と衝撃したものが約1割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故は、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めていることなどが挙げられる。

第2 踏切道における交通安全対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに

減少傾向にあることを考えると、これまでの踏切事故防止対策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる等重大な結果をもたらすものであること、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

2 今後の施策

(1) 踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進する。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。また、冬期間の踏切道の交通安全対策を図るため、通行車（者）の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化する。