

# 第 11 次

# 高岡市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

高岡市



# 目 次

第1章 計画の基本的考え方	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の要旨	1
3 計画の推進体制	2
(1) 行政機関等相互の連携	2
(2) 市民・企業等の活力の結集	2
4 計画の期間	2
第2章 本市の交通事故の現状と計画の目標	3
1 交通事故の現状と課題	3
2 社会状況の変化と本市の主な交通安全事業の取組状況	5
(1) 人口減少と核家族化・少子高齢化の進展	5
(2) 市民の自家用車等の保有状況	6
(3) 高齢運転者運転免許自主返納支援事業利用状況	7
(4) 交通安全教育（講習）実施状況	8
(5) 道路交通事故の見通し	8
(6) チャイルドシート貸出し状況	8
3 交通安全計画における目標	9
(1) 交通事故のない社会を目指して	9
(2) 計画の基本目標	9
(3) 計画の交通事故死者等年間抑止指標	9
第3章 施策の方向	10
第1節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1 高齢者及び子どもの安全確保	10
2 歩行者及び自転車の安全確保	11
3 生活道路における安全確保	12
4 先端技術の活用促進	12
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	13
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	17

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	17
(5) 無電柱化の推進	17
(6) 自転車利用環境の総合的整備	17
(7) 交通需要マネジメントの推進	18
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	19
(9) 総合的な駐車対策の推進	19
(10) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	20
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
2 交通安全思想の普及徹底	23
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	24
(2) 効果的な交通安全教育の推進	27
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	28
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	32
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	32
3 安全運転の確保	33
(1) 運転者教育等の充実	33
(2) 高齢運転者対策の充実	33
(3) 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	34
4 車両の安全性の確保	34
(1) 自動車の安全性の確保	34
(2) 自転車の安全性の確保	35
5 道路交通秩序の維持	35
6 救助・救急活動の充実	35
(1) 救助・救急体制の整備	35
(2) 救急医療体制の整備	37
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	37
7 被害者支援の充実と推進	37
8 調査研究の充実	37
9 高齢者の交通事故防止対策の強化	38
(1) 高齢者に対する交通安全教育の推進	38
(2) 高齢者に優しく思いやりのある運転の推進	39
(3) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成	39
(4) 反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進	39
(5) 運転免許を返納しやすい環境の整備	39
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	40
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	40
II 講じようとする施策	40

1	構造の改良、整備の促進	40
2	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	40
	資料編	43
	高岡市交通安全対策委員会委員名簿	50

---

## 第1章 計画の基本的考え方

### 1 計画策定の趣旨

本市においては、近年、交通事故件数（人身事故）、負傷者数ともに減少しているものの、死者数は増減を繰り返しており、高齢化の進展等から、交通死亡事故当事者に占める高齢者の割合も増加しています。

こうした状況を踏まえ、交通事故件数及び死傷者数の更なる減少とともに、更なる高齢化の進展や子育てを応援する社会の実現など時代のニーズに的確に対応した交通安全対策が求められています。

交通事故の防止は、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組んでいかなければならない重要な課題です。人命尊重の理念の下、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条に基づき、第10次高岡市交通安全計画に引き続き、令和3年度から令和7年度の期間における本市の区域において講ずべき交通安全に関する施策の大綱として、第11次高岡市交通安全計画を定めるものです。

### 2 計画の要旨

本計画においては、人命尊重の理念に立ち、交通事故の発生及びこれによる死傷者の根絶を目指し、人優先の交通安全思想の普及と人と車が共生できる安全・安心で円滑・快適な交通環境の実現のため、市民の理解と協力の下、県をはじめ関係機関・団体と連携しながら、交通事故の実態に対応した適切かつ効果的な安全対策の施策を総合的に実施し、新しい生活様式に対応した取組を強力に推進します。

第一に、人に対する安全対策については、自動車など交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導の強化等に努めます。また、歩行者、自転車利用者に対する、交通安全意識の啓発をはじめ、人口構成比で増加傾向が続く高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者への安全確保を優先した交通安全教育の充実・強化により、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図ります。

第二に、交通環境の安全対策としては、機能に応じた道路の整備、交通安全施設等の整備をはじめ、人優先の考え方に基づく人と車両との分離によって危険を排除する施策や交通に関する情報提供等の充実を図ります。

また、人及び交通環境の各要素への有効かつ適切な交通安全対策と併せて、交通事故が発生した場合の被害を最小限に抑えるため、車両に乗車する人全員のシートベルト着用による受傷の軽減と迅速な救助・救急活動体制の充実、負傷者治療体制の充実等の被害者救済に必要な措置に万全を尽くすとともに、事故相談窓口の充実等、引き続き被害者支援の充実を図ります。

これら交通安全に関する施策は、相互に連携を密にし、総合的かつ効果的に実施することが肝要であり、高齢化社会の進展をはじめ、情報化、国際化等の社会情勢の変化、交通事故の状況や交通事情等の変化にも弾力的に対応させながら、適切な施策を効果的に実施します。

さらに、交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の増加抑制等の視点はもとより、沿道の土地利用や道路利用の在り方

---

も視野に入れた取組とともに、防災の観点にも適切な配慮を行うものとしします。

### **3 計画の推進体制**

#### **(1) 行政機関等相互の連携**

交通安全に関する施策は、多方面にわたることから、その効果的推進を図るため、富山県、高岡警察署等の行政関係機関等相互の連携に基づき、総合的、一体的な推進に努めます。

#### **(2) 市民・企業等の活力の結集**

交通安全対策の推進は、行政のみならず、市民、事業所、各種団体等全ての参加が不可欠であることから、市民総ぐるみの推進に努めます。

### **4 計画の期間**

令和3年度から令和7年度までの5ヵ年。

---

## 第2章 本市の交通事故の現状と計画の目標

### 1 交通事故の現状と課題

本市の交通事故による死者数は、昭和47年の35人をピークとして、52年には6人と約6分の1まで減少しました。以後は増減を繰り返しながらも減少傾向で推移し、近年では平成27年の13人をピークに、令和2年には2人まで減少しました。

また、第10次高岡市交通安全計画に係る過去5年間（平成28年～令和2年）における、人身事故発生件数と負傷者数は減少傾向で推移し、第10次計画で目標とした「年間人身事故発生件数600件以下（5ヵ年合計3,000件以下）」、「年間負傷者数700人以下（5ヵ年合計3,500人以下）」、「年間死者数8人以下（5ヵ年合計40人以下）」について、いずれも達成しました。

一方、本市における過去5年間の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は、

(ア) 65歳以上の高齢者の死者数が全体の4分の3以上を占めており、中でも、歩行中の死亡事故が多いこと。

(イ) 第9次計画の5年間（平成23年～平成27年）と比較すると、65歳以上の運転者が第1当事者となる事故による死者数が9人から11人と増加しており、30歳未満の運転者が第1当事者となる事故による死者数を上回ったこと。

（資料編：資料①）

(ウ) 横断中の事故死者は全て高齢者であること。

などが挙げられます。

その背景としては、

(ア) 超高齢社会の到来、更なる高齢化の進展による死亡事故の被害者となりやすい高齢者人口の更なる増加及び高齢運転者の増加

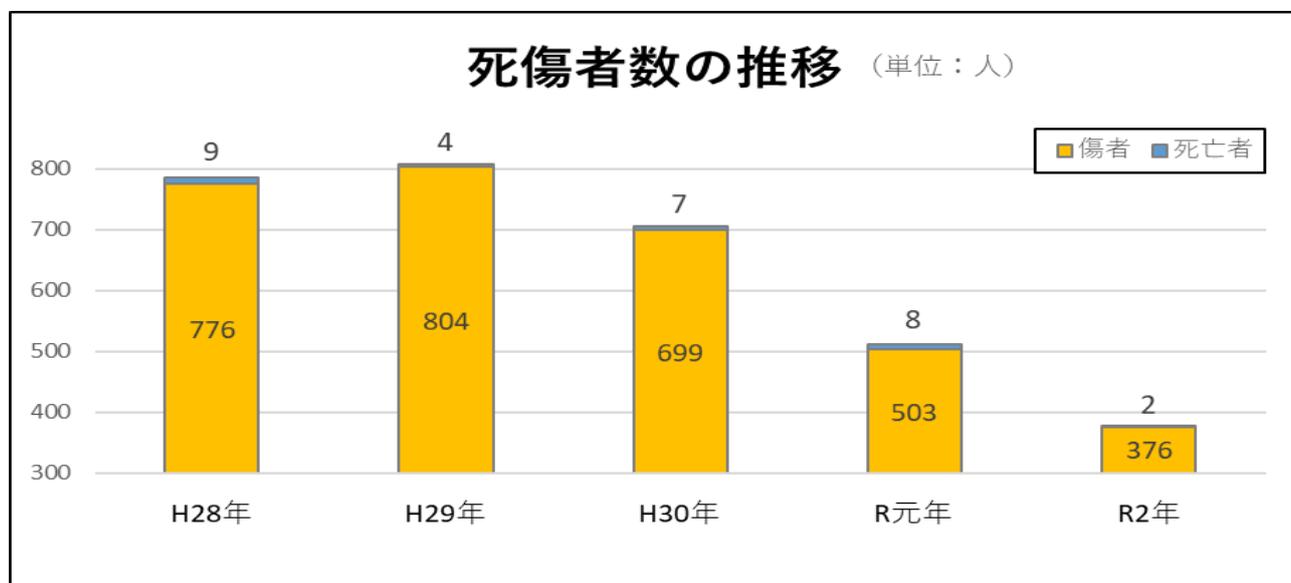
(イ) 横断歩道付近での希薄な危険意識

等によるものが考えられます。

### 交通事故件数等の推移

年 別	発生件数 (件)	傷 者 (人)	死者数 (人)	内65歳以上 高齢者死者数 (人)	内道路横断中 死者数(人)	内65歳以上 高齢運転者によ る死者数 (人)	内30歳未満 運転者による死 者数 (人)	内夜間死者数 (人)
29年	685	804	4	4	3	1	1	4
30年	591	699	7	5	0	4	1	5
令和元年	433	503	8	5	3	3	1	4
2年	322	376	2	2	2	0	0	1
合 計	2,683	3,158	30	23	10	11	5	19

### 死傷者数の推移 (単位：人)



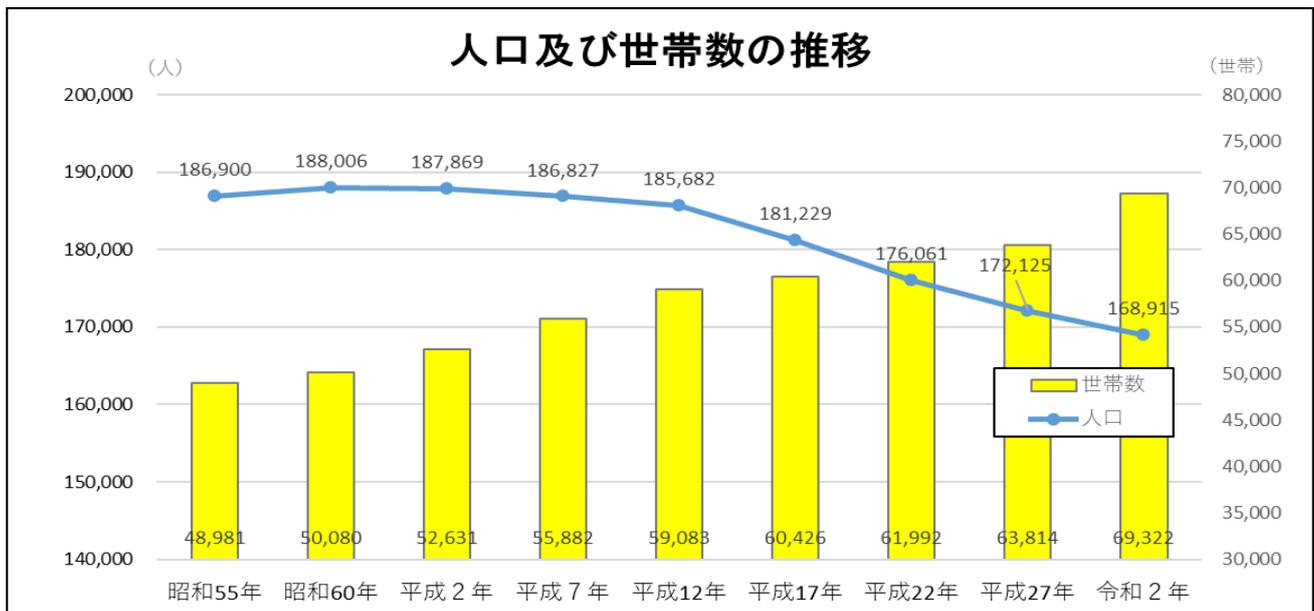
『高岡市の交通事故』を基に作成

## 2 社会状況の変化と本市の主な交通安全事業の取組状況

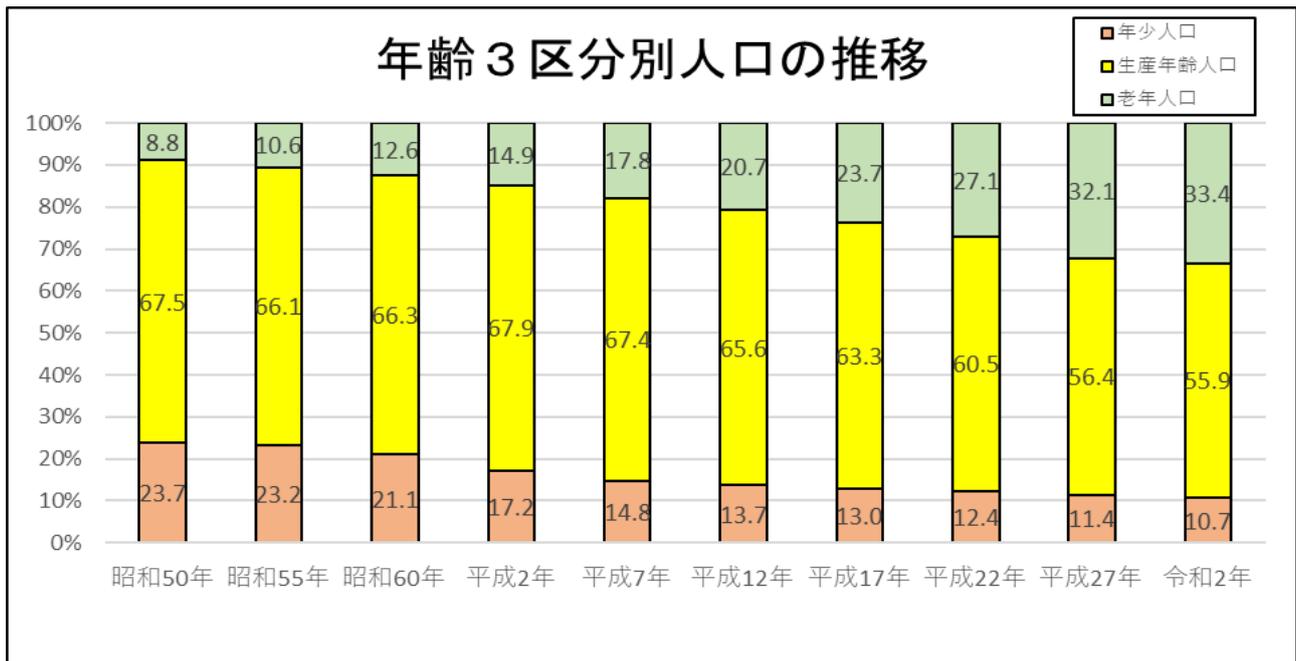
### (1) 人口減少と核家族化・少子高齢化の進展

本市の人口は168,915人（令和2年末）であり、昭和60年の調査をピークに減少基調に転じています。年齢区分では、15歳未満の年少人口が減少する一方で、65歳以上の老年人口は加速度的に増加しており、社会全体の年齢構成が大きく変化する傾向にあります。

高齢化率は33.4%で、全国平均の28.7%を大きく上回っており、身体・認知機能の低下等により自動車の運転に不安を感じる高齢者が増加することが考えられます。



令和2年数値については高岡市統計書を基に作成



令和2年数値については高岡市統計書を基に作成

## (2) 市民の自家用車等の保有状況

本市の運転免許保有者数の平成 28 年度から令和 2 年度までの推移を見ると、人口は約 3.1%、運転免許保有者数は約 1.5%減少しています。男性の運転免許保有者数は約 2.5%、女性は 0.2%減少しました。

70 歳以上の保有者数も年々増加しており、令和 2 年度には免許保有者数のうち約 21%を占めています。また、令和 2 年の富山県の 1 世帯当たりの自家用乗用車保有台数は約 1.670 台で、平成 27 年に比べ減少していますが、全国平均の 1.043 台に比べ非常に高く、福井県に次いで全国第 2 位になります。

このように、本市では、高齢者の運転免許保有者が増加しており、自家用乗用車保有率は高い水準にあり、過度に自動車に依存することのないよう、毎年 4 月と 10 月の第 1 水曜日を「市民ノーマイカーデー」の日と定め、マイカー使用の自粛と公共交通機関の利用促進を呼びかけています。

### ◇高岡市の運転免許保有率

年	人口（人）			免許保有者数（人）			免許保有率（%）		
	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性
H28	174,252	84,273	89,979	121,273	64,380	56,893	69.6	76.4	63.2
H29	173,174	83,857	89,317	121,042	64,030	57,012	69.9	76.4	63.8
H30	171,958	83,298	88,660	120,760	63,686	57,074	70.2	76.5	64.4
R元	170,470	82,641	87,829	120,140	63,222	56,918	70.5	76.5	64.8
R2	168,915	81,901	87,014	119,503	62,745	56,758	70.7	76.6	65.2

『高岡市の交通事故』を基に作成

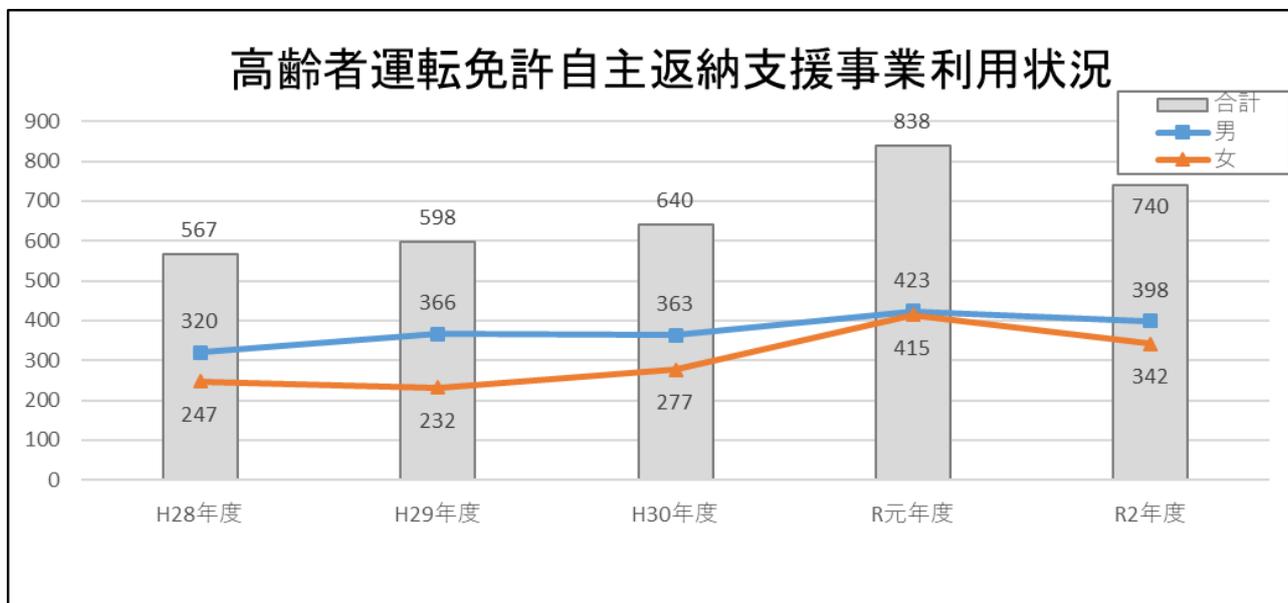
### ◇県別の 1 世帯当たりの自家用乗用車保有台数（令和 2 年 3 月末）

都道府県	保有台数（台）	順位
福井県	1.727	1 位
<b>富山県</b>	<b>1.670</b>	<b>2 位</b>
山形県	1.660	3 位
群馬県	1.614	4 位
栃木県	1.593	5 位
-	-	-
兵庫県	0.903	43 位
京都府	0.813	44 位
神奈川県	0.694	45 位
大阪府	0.637	46 位
東京都	0.424	47 位
全国平均	1.043	

※出典 一般財団法人 自動車検査登録情報協会

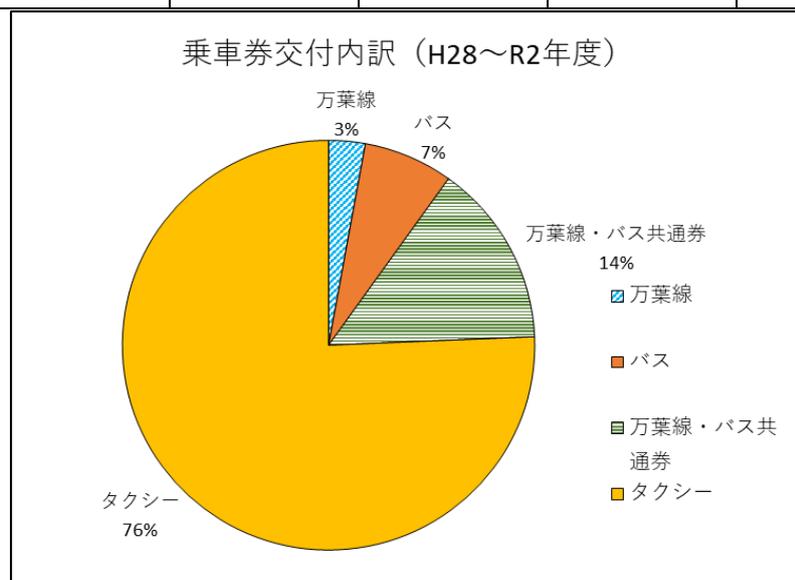
### (3) 高齢運転者運転免許自主返納支援事業利用状況

本市では、すべての運転免許を自主返納する満 65 歳以上の方を対象に、公共交通機関の乗車券を交付する事業を行っています。



#### ◇利用乗車券の交付状況

利用乗車券	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	合計
万葉線	18	15	27	36	1	97
バス	70.5	66	43	58	0	237.5
万葉線・バス共通券	61	79	79	111	159	489
タクシー	417.5	438	491	633	580	2559.5
計(実数:人)	567	598	640	838	740	3383



※出典 地域安全

課

#### (4) 交通安全教育（講習）実施状況

幼児から高齢者までのすべての人の交通安全意識と交通マナーが向上するよう、それぞれの年代にあった体系的な交通安全教育を幼稚園・保育所及び公民館等で実施しています。

また、模擬信号機、交通標識、DVDビデオ、ダミー人形、反射材用品等の教材・教具を効果的に活用し、新しい生活様式への対応を徹底しつつ、一人ひとりがその内容を理解し実行できるよう分かりやすい教育に努めています。

##### ◇本市の交通安全教室（講習）実施状況

	H28 年度		H29 年度		H30 年度	
	開催数	参加人数	開催数	参加人数	開催数	参加人数
幼稚園・保育所	97 回	6,391 人	93 回	6,320 人	100 回	6,497 人
高齢者等対象教室・講座	32 回	1,581 人	23 回	924 人	22 回	1,175 人
	R 元年度		R2 年度		合計	
	開催数	開催数	開催数	参加人数	開催数	参加人数
幼稚園・保育所	100 回	6,312 人	65 回	3,271 人	455 回	28,791 人
高齢者等対象教室・講座	23 回	978 人	9 回	267 人	109 回	4,925 人

※出典 地域安全課

#### (5) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところですが、特に高齢化率の高い本市においては、高齢者が関係する交通事故が増加するものと予測され、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念されます。

#### (6) チャイルドシート貸出し状況

高岡市では、チャイルドシートの着用徹底を推進するため、市民の短期間の希望に応じて、令和3年3月31日までの間、チャイルドシートの無料貸出しを行いました。

##### ◇チャイルドシート貸出件数

年度	貸出件数
H28	203
H29	200
H30	206
R 元	184
R2	89
合計	882

※出典 地域安全課

---

### 3 交通安全計画における目標

#### (1) 交通事故のない社会を目指して

現代において安全で安心な社会を実現させるためには、すべての市民が、相互理解と思いやりをもって行動し共生する交通社会の形成を図ることが必要です。

本市では、人命尊重の理念に基づき、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させ、究極的には交通事故のない社会を目指すものであり、引き続き、事故発生件数、死者数、負傷者数の更なる減少に向けての取組を推進していきます。

#### (2) 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、計画に定める各種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ります。

#### (3) 計画の交通事故死者等年間抑止指標

第10次高岡市交通安全計画の実績及び第11次富山県交通安全計画の目標を踏まえ、本計画における指標として次のとおり数値目標を設定します。

##### 【数値目標】

- ① 交通事故死者数（24時間以内）を2人以下にする。  
（5カ年合計10人以下）
- ② 事故発生件数（人身事故）を322件以下にする。  
（5カ年合計1,610件以下）
- ③ 負傷者数を376人以下にする。  
（5カ年合計1,880人以下）

※高齢化率の高い本市においては、引き続き、65歳以上の高齢者が被害者又は加害者となる交通死亡事故発生件数の減少を目指します。

---

## 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、交通事故の死者数は増減を繰り返しているものの、発生件数及び負傷者数は減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。

一方で、高齢者の交通事故死者の割合は増加傾向にあり、漫然運転、脇見運転、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故も依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。

このため、国・県の計画を踏まえ、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、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる施策を推進します。

対策の実施に当たっては、可能な限り、合理的根拠に基づき、目的を明確にした企画立案を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善します。

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調査研究の充実、⑨高齢者の交通事故防止対策の強化の9つの柱により、交通安全対策を実施します。

その際、今後の交通安全対策については、以下の点を重視しつつ、対策を講じる必要があります。

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の交通事故の全死者に占める高齢者の割合は高くなっています。

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します。さらに、運転免許返納後の、高齢者の日常生活の移動を支えるための対策は、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

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は、歩道の整備や生活道路の対策、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ほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。

また、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を形成します。

高齢者の安全運転対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

---

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ます。子供の交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、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します。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていくことも必要です。

さらに、高齢者や子供に対し、地域の交通情勢に応じた地域ぐるみによる交通安全教育等の対策を講じます。

高齢運転者への対策を行う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、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要があります。

## 2 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、過去5年間の交通事故死者数に占める歩行者及び自転車乗車中の割合が6割を超え、そのうち8割以上を高齢者が占めています。

横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先が未だ徹底されていないことから、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ります。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

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ります。

一方、歩行者に対しては、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、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します。

次に、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、車線や歩道の幅員の見直し等により、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ます。特に、都市部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、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮します。

併せて、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、駐輪マナーの向上等を図ります。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実や指

---

導啓発活動の推進などにより、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

### 3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければなりません。

生活道路の安全対策については、物理的デバイスであるハンプ等の普及が進められています。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など、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ります。

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ります。

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します。

### 4 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。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更なる発展や普及、啓発に努めます。

### 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで交通事故の発生地域、場所、形態等の詳細な情報の分析を進めることにより、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められましたが、今後は、事後対応型から予防型へ転換し、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となります。

今後も継続的な分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要があります。

### 6 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、市町村などそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情に精通した専門家の知見を、地域の取組に活かすとともに、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ます。

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ます。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します。

## 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、本市は歩行中・自転車乗車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。

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

#### (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。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故を防止し、安全で円滑・快適な交通を確保するため、以下の方針により、道路交通環境の整備を推進します。

- ① 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、自転車の通行を車両と分離するための自転車歩行

- 者道の設置など、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- ② 交差点及びその付近における交通事故防止と交通渋滞の緩和・解消を図るため、交差点の整備等を推進します。
  - ③ 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、交通の流れ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ります。
  - ④ 道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図ります。また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、立体横断施設の整備を図ります。
  - ⑤ 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、これらの交通量や通行の状況に即した自転車歩行者道等の整備を促進します。
  - ⑥ 交通混雑が著しい地区や周辺地域において、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ります。
  - ⑦ 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、地区内の交通と通過交通を適切に分離するため、歴史的街並み地区への誘導路、地区内生活道路等の整備を体系的に推進します。

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、行政、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ります。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、クランク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狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、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通行空間を確保するため、自転車専用通行帯や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推進します。

さらに、データの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、行政、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

なお、冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するために、中心市街地や公共施設周辺、通学路等における除雪の充実を図ります。

## イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため「高岡市通学路交通安全プログラム」に基づき、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実施し

---

ます。

また、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、地域、道路管理者等の関係機関と連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

さらに、学校等に通う児童生徒及び幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路の整備等の対策を推進します。

## 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等を整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン（横断歩道上の視覚障害者誘導用ブロック）、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図ります。

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等を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

さらに、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します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

国、県等と連携し、幹線道路における交通安全対策を推進します。事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間等について、優先的に事故対策を推進するとともに、高規格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の体系的整備、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

また、道路改築事業等による交通事故対策を推進します。

### ア 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、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します。

事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、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、道路照明等の設置等の対策を推進します。

### イ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

## ウ 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。
- ② 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。
- ③ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通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します。
- ④ 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います。また、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の総合的な実施を推進します。
- ⑤ 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通の流れが確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運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推進します。

## エ 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、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します。

- ① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- ② 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します。
- ③ 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、交通の流れ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ります。
- ④ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- ⑤ 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ります。
- ⑥ 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します。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度から7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、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ことにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

#### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

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ります。

#### イ 幹線道路対策の推進

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します。

#### ウ 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、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

### (4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、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します。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

### (5) 無電柱化の推進

電柱の倒壊による交通経路の遮断を回避するため安全で快適な通行空間の確保の観点から、無電柱化を推進します。

### (6) 自転車利用環境の総合的整備

#### ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

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ります。また、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

## イ 自転車等の駐車対策の推進

これまでの駅周辺の自転車駐車場の整備等により、歩道上の放置自転車は少なくなりましたが、引き続き、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後需要が著しく多くなることが予想される地域においては、駐輪マナーの呼びかけ等の対策を総合的に推進します。

特に、バリアフリー法に基づき、高齢者、身体に障がい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を推進します。

## (7) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路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、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメントの定着・推進を図ります。具体的には、道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、公共交通機関の利用促進、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国、県、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者と相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

高岡市では、人口減少・少子高齢社会の中でも発展を続けるための持続可能な都市構造として、「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を掲げ、車に依存することなく、徒歩や公共交通を利用し市内を円滑に移動できるよう、公共交通で拠点等へのアクセスを確保することで安心・快適に暮らし続けられる都市構造の実現に向けて取り組んでいます。

このため、限りある交通資源を有効に活用し、中心市街地と周辺市街地をつなぐ鉄軌道や地域間バスなどの骨格的公共交通を維持するとともに、既存路線の利活用や地域が主体となって運行する市民協働型の地域交通システムにより骨格的公共交通を補完し、持続可能な地域交通システムの構築に向けて取り組みます。

また、地域が主体となって運行する交通システムを市民協働型地域交通システムと位置づけ、その導入に向け、地域住民や交通事業者と連携し、事業化への取り組みを進めるとともに、運行について支援します。

市民協働型地域交通システムの導入にあたっては、地域にとって利便性が高く効率

---

的な運航形態となるよう、地域ニーズや地理的特性に応じた運行方式（定路線、デマンド、ドア・ツー・ハブ）を検討していきます。

## **(8) 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ります。

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します。

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します。

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を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

さらに、分断された路線の解消や一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

### **イ 災害に備えた資機材等の整備**

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、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交通規制資機材の整備を推進します。

### **ウ 災害発生時における交通規制**

災害発生時においては、県、警察及び関係機関と連携し、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します。

### **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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への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します。

## **(9) 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、道路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します。

### **ア 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、

---

利用実態や駐車需要を勘案しつつ、次の施策により建築物に附置する駐車場の整備と既存公共駐車場の有効利用を推進します。

- ① 自動車交通が混雑する高岡駅北地区等において、高岡市高岡駅北地区駐車場計画に基づき社会経済状況の変化に応じた計画的な駐車施策を推進します。
- ② 大規模な建物に対し、駐車場の整備を義務付ける「高岡市建築物における駐車施設に関する条例（平成 17 年条例第 174 号）」に基づき、建築物に附置する駐車場の整備を促進します。  
また、都市機能の維持・増進を図るべき地区において、既存公共駐車場の有効利用を推進します。
- ③ 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を回避するため、新幹線利用者、高岡駅利用者に対する駐車料金の割引施策を実施し、パークアンドライドの促進を図ります。

#### **イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚**

警察や地域と連携して取締り等違法駐車対策の推進を図るとともに、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・啓発活動及び関係機関、団体との密接な連携を図り、交通ボランティア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・高揚を図ります。

### **(10) 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、立体横断施設の整備、信号灯器の縦型化、停止線標識の設置、道路標識の落雪対策等を計画的に推進します。

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します。

#### **イ 雪に強い道路整備等の推進**

- ① 拠点都市間等を連絡する幹線道路の整備や市街地への通過交通量を抑制するため、バイパス・環状線等の整備を推進します。
- ② 堆雪帯の確保等、除雪対策の充実を推進します。
- ③ 山間部等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。
- ④ 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します。
- ⑤ 気象及び除雪情報・路面凍結情報の一元的な収集取りまとめができる除雪情報システムの整備を推進します。

#### **ウ 道路除排雪の推進**

冬期間において安全で円滑な交通を確保するため、除雪機械の更新を図り、車道部の除排雪、凍結対策とともに歩道除雪を推進します。

---

また、市民の除排雪の推進に対する理解が深まり、除排雪に関する活動への参加が促進されるよう、除排雪に関する情報の提供、普及、啓発などを行います。

- ① 除雪情報システム等を活用するとともに、除雪機械と消融雪施設を効率的に配置し、道路交通、沿道状況等を考慮しつつ、適時・適切な除雪を推進します。  
状況に応じて、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業を実施するなど柔軟で機動的な除雪を推進します。
- ② 交差点の除雪については、事前に関係機関と協議し、効果的な除雪を推進します。
- ③ 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。また、市、地域住民、NPO等が連携して行う地域ぐるみ除排雪活動を促進します。
- ④ 屋根雪おろし等に当たっては、地域住民相互に対する協力体制の確立と連携のとれた秩序ある行動について地域団体を通じて徹底を図るよう推進します。
- ⑤ 除雪機械の更新を含めた拡充に努めるとともに、機種の特性を踏まえた効率的な除雪を推進します。
- ⑥ 冬期道路交通情報等の適時・適切な提供を推進します。

## 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します。

特に、降積雪期のマイカー運行の自粛呼びかけ、路上駐車防止、路面に水溜りや雪塊がある場合の徐行など、冬期における安全運転の励行等について周知徹底を図るため、広報・啓発活動を強化します。

## オ 冬期間における道路交通の確保

- ① 富山県内の道路管理者等関係機関相互の情報共有の強化を図るため「富山冬期交通確保連携会議」に参加し、これにより関係機関との連携の強化を図ります。
- ② 冬期の異常気象等における幹線道路の通行止めや交通渋滞を回避し、冬期交通を確保するため、幹線道路の代替え路線として機能する路線の中から設定される「雪害対策重点道路網」については、大雪時でも優先的に除雪を実施します。

## カ 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します。

このため、交通事業者による、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を推進します。

---

## (11) 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

#### ① 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

#### ② 不法占用物件の排除等

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、関係機関への通報等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します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

#### ③ 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します。

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します。

### イ 休憩施設等の確保

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、都市間の一般道路において追越しのための付加車線の整備や「道の駅」等の既存休憩施設等の有効利用を推進します。

### 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、引き続き、都市公園等の整備を推進します。

さらに、公立の小学校、中学校、義務教育学校及び高等学校の校庭及び体育施設の開放の促進を図るとともに、社会福祉施設とも連携し、子育てサロンの実施等により親子で園庭利用の機会を設けるなど、子どもの遊び場等の確保に努めます。

### 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います。

---

## 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、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、人間の成長過程に合わせて生涯にわたる学習を促進し、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、意識の改革を促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者や障がい者等の交通弱者に関する知識と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第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を、新しい生活様式への対応を徹底しながら行います。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組みます。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めます。

また、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。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します。

なお、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、新しい生活様式への対応を徹底しつつ、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、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ます。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促します。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ます。

地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛ける

---

など世代間交流の促進に努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

併せて、定住外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努めます。

交通事故防止対策については、短期的な視点ではなく、長い時間軸の中で交通事故全体が減少していくことが重要であることに鑑み、交通安全教育・普及啓発活動の実施の際は、交通ルールやマナーについて、幼少期から教育することで成人になってからもこれを遵守するようになるなどの交通安全の文化を形成していくような取組の実施に努めます。

## (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の遵守と交通マナーを実践する態度を習得させ、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と知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及びらいちょうクラブ等の関係機関・団体、セーフティリーダー等と連携を図りながら、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。また、指導資料の作成及び教材・教具等の整備・貸出しを促進して幼稚園等で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、広報紙「セーフティリーダーだより」を配布し教育に役立つ情報提供を行います。

さらに、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、幼児の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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

小学校、義務教育学校（以下「小学校等」という。）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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

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します。

---

市及び関係機関・団体は、小学校等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ります。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します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

## 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します。

中学校、義務教育学校（以下、「中学校等」という。）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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

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します。

関係機関・団体は、中学校等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ります。

## エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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します。

また、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を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います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。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します。

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、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ります。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得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します。

## 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時及び免許取得後の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ます。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む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を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

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ます。

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ます。

## カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解してもらうとともに、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スキル及び交通ルール等の知識の習得を目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。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ます。

また、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、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

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ます。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ます。

このほか、高齢運転者に対しては、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、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・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ます。

---

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図ります。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、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します。

## キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

## 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て、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・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するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進します。

## (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・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、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ます。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

---

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します。

### (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

市民一人ひとり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とともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、高岡市交通安全推進協議会をはじめとした構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めます。

交通安全運動の実施に当たっては、事前にその趣旨、期間、運動重点及び実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、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ます。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教育の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

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、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや関係機関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します。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

#### イ 横断歩行者の安全確保

令和2年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）でした。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ますが、横断歩道横断中の人对車両の交通事故が発生している状況を鑑みると、市民が一丸となって取り組むべき重要な課題といえます。このため、以下の事項について継続的に推進し、定着化を目指します。

##### (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、普及啓発活動を推進します。

#### (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への周知を図ります。

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。

### 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の遵守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してもらいます。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）、「とやま自転車5ハット！」等を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、特に交通安全教育等の充実を図ります。

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、自転車の点検整備や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。

また、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します。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、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します。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

### 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

シートベルトの着用効果と正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるた

---

め、県、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果を実感できる参加・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します。

## 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と正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

また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についても、広報啓発に努めます。

また、民間団体等が実施している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促進します。

さらに、母子健康手帳交付の機会、法定検診の機会、市町村窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進します。

## カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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、幼少期も含め全世代を対象とした反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、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ます。

## 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、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関と連携して推進します。

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、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取

---

組の推進に努めます。

## 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、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など、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

- ① 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等を積極的に行い、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使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。

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ります。

- ② 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、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等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。
- ③ 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、全市的な気運の盛り上げを図ります。

## ケ その他の普及啓発活動の推進

- ① 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、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ます。また、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、高齢運転者の特性を理解し、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。
- ② 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、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。  
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用の定着化を推進します。
- ③ 二輪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、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。
- ④ 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行います。
- ⑤ 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図ること

---

ができるよう、交通事故分析を推進し、インターネット等各種広報媒体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・発信に努めます。

- ⑥ 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してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、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係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザ等に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高揚に努めます。
- ⑦ 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等の内容を市民に周知し、交通事故防止について考える機会を設けて、市民の交通安全に関する意識を高めます。

#### **(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、地域団体等に対し、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互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ります。

さらに、交通指導員等の交通ボランティアに対しては、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します。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

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、企業等と地域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ます。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリマップ」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

---

### 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なことから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。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に努めます。

また、運転者に対して、運転者教育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、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

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、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努めます。

#### (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に努めるとともに、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を向上させるための教育を行います。

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うなどにより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うことを通じて、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、教育内容の充実に努めます。

#### (2) 高齢運転者対策の充実

##### ア 高齢者に対する教育の充実

自治会や老人クラブ、自動車学校等と協力して、高齢者対象の交通安全教室を開催します。高齢の運転者に、運転時の注意事項、加齢による身体能力の低下や交通事故の特徴を理解してもらい、安全運転の意識を高めます。

##### イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

##### ウ 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係行政機関と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図り、引き続き、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の乗車券の交付を行います。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保

- 
- ・充実を図る取組を推進します。

### (3) 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

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

## 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ます。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ます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生してい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、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

このような認識の下、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ります。

ただし、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す。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進めます。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要があります。

### (1) 自動車の安全性の確保

自動車の安全性を確保するため、自動車ユーザー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、「自動車点検整備推進運動」の展開に協力するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を推進します。

また、道路交通に危険を及ぼす等、社会的問題となっている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、「不正改造車を排除する運動」の展開に協力し、広報活動の推進に努め、不正改造防止について自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

---

## (2) 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、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します。

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等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

## 5 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するため、交通指導員による街頭指導を推進します。

また、暴走行為などの不法行為を防止するため、学校等で暴走族加入阻止の指導等を促進するとともに、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで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します。

さらに、暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」の展開等に協力し、啓発に努めます。

## 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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

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します。

### (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します。

#### 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、救護訓練の実施等、救助・救急体制の充実を図ります。

## 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

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（以下「AED」という。）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します。

このため、心肺蘇生法等に関する応急手当の知識・実技の普及を図るため、県等の関係機関及び民間団体等と連携を図り、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します。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。さらに、交通安全の指導に携わる者、交通事故現場に遭遇する可能性の高い者に対しても広く知識の普及に努めます。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校等の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）につき、引き続き指導の充実を図ります。

一方、AED設置施設公表制度（AEDの設置施設を公表するとともに、有事の際はその使用承諾を得ているもの）の更なる拡大と周知を図り、安全・安心な街づくりを推進します。

## 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の実施を推進します。

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ります。

## 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します。

また、高機能消防指令センターの導入に伴い、GPS技術を活用して、直近救急隊や救助隊等を出動させることにより、更なる現場到着時間の短縮と救命率及び事故即応力の向上を図ります。

## 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、教育訓練を積極的に推進します。

## キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国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、高速道路株式会社と連携して適切かつ効率的に行います。

## (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制については、引き続き、高岡市急患医療センター、在宅当番医制等の診療体制により対応します。

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、高岡医療圏にある高岡市民病院等複数の病院を輪番制で二次救急とするとともに、重篤な救急患者向けに厚生連高岡病院を三次救急とする、現行の救急医療体制を継続します。

## (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します。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）を活用するとともに、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図ります。

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：Disaster Medical Assistance Team）の活用について検討します。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様とします。

## 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たりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、県交通事故相談所等相談機関の情報を提供し、交通事故被害者等の支援を推進します。

さらに、自動車損害賠償責任保険（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します。

## 8 調査研究の充実

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す。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に

---

基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど、結果をフィードバックする必要があります。

このため、県・警察等による交通事故に関する調査研究に協力するとともに、分析結果を活用し、市が実施する交通安全対策に反映及び市民に情報提供することとします。さらに、実施した結果・効果について検証・評価を行い、その情報を県・警察等に提供することにより、より効果的な交通安全対策の実施を推進します。

## 9 高齢者の交通事故防止対策の強化

本市では、現在、人口の約3割が65歳以上の高齢者という状況であり、今後も更なる高齢化の進展が見込まれます。

第10次高岡市交通安全計画の最終年である令和2年では、交通事故による死者数2人のいずれも高齢者であり、その前年の交通事故による死者8人のうち5人を高齢者が占めており、発生状況では歩行中及び自転車乗車中が多くなっています。(資料編：資料⑤)

また、高齢者に限らず、夜間における交通事故の死者数をみると、依然として反射材を着用していない者の割合が高くなっています。(資料編：資料⑥)

さらに、高齢運転者人口の増加もあり、高齢運転者が第1当事者となる交通死亡事故も増加しており、高齢者の交通事故防止対策の強化は重要な課題となっています。(資料編：資料⑦)

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す。

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、運転免許返納後も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

高齢者の交通安全に関する意識は、個人差があり、これは、単に運転免許取得歴による意識や運知識に差があることだけではなく、過去における交通安全教室の受講歴も影響します。

したがって高齢者対象の交通安全教育を行う際には、個人によって交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意し、各種教育教材を積極的に活用した参加・体験・実践型の教育を取り入れるなど理解しやすい内容とし、さらに認知・判断や運動機能の低下など、加齢に伴い身体機能が変化することを理解する内容を加えて、知識の習得から自発的な安全行動の実践へと展開していくことが重要です。

それらの観点を踏まえて、関係団体や関係民間団体のみならず、医療機関や地域等と連携しながら、高齢者対象の交通安全教育を推進します。

---

## (2) 高齢者に優しく思いやりのある運転の推進

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が重要となります。

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きませんが、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います。

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ます。

引き続き関係機関・団体と連携し、高齢者に優しい・思いやり運転の推進に係る取組を推進します。

## (3) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成

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

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いため、住民自身が安全社会を構築する大切な一員であるという自覚を持ち、特に、高齢者の交通事故実態も反映した見守りや声かけ等の身近な活動を推進することにより、地域社会全体で高齢者の交通事故防止を進める気運の醸成が重要です。

引き続き、気運の醸成に向けて、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します。

## (4) 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、反射材の有効性の周知、マスクタイプなど時節を捉えた様々な反射材用品等の紹介や活用の促進に向けた広報に努めます。

反射材用品の着用促進は、全年齢層がその対象であるところ、歩行中の交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその着用の促進に向けた各種取組を推進します。

## (5) 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、運転に不安を感じて運転免許を自主返納する高齢者が増加しており、令和2年における高齢者の返納者数は平成28年に比べ1.5倍となっています。

高齢者自身が交通事故の当事者とならないために、運転に不安を感じるようになった時に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ます。

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す。

このため本市では、引き続き運転免許を自主返納された高齢者の方々に対し、公共交通機関やタクシーの乗車券を交付するほか、県の「高齢者運転免許証自主返納サポート活動」等、運転免許返納後の各種制度の周知を図ります。

## **第2節 踏切道における交通の安全についての対策**

### **I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点**

踏切道における交通安全対策について、本市においては過去5年間に踏切事故が発生しなかったことを考えると、第10次高岡市交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一度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、構造の改良、踏切保安設備の整備、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的に推進することとします。

### **II 講じようとする施策**

#### **1 構造の改良、整備の促進**

歩道が狭隘な踏切については踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を実施します。

#### **2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置**

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

さらに、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、適切に対応していきます。

---

このほか、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します。

# 資 料 編

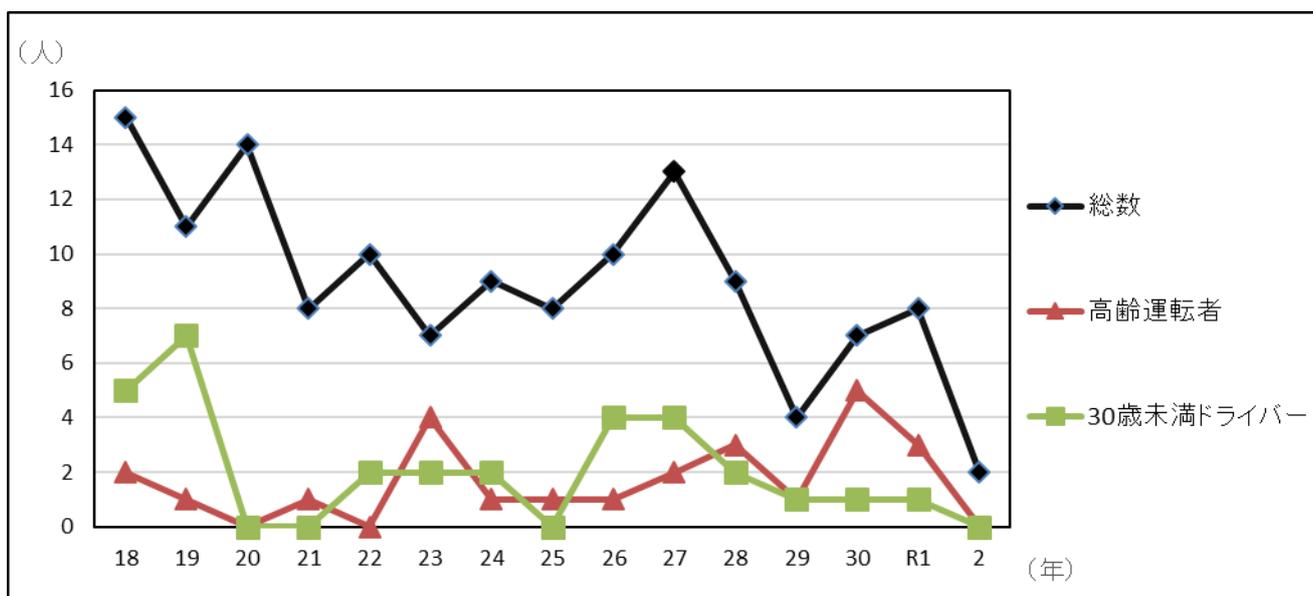
出典元の記載のないものは『高岡市の交通事故』を基に作成

## 用 語 集

用 語 ・ 略 語	意 味 等
ゾーン 30	生活道路において歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施し、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制する。
ハンプ	道路の路面に設けられた凸状の部分。通過する車両を一時的に押し上げ自動車を減速させることにより、歩行者・自転車の安全な通行の確保を目的としている。
マルチモーダル	マルチモーダル交通体系とは、複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系である。具体的には、空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図る。
ビッグデータ	インターネットの普及や、コンピューターの処理速度の向上などに伴い生成される、大容量のデジタルデータを指す。
サポカー	自動ブレーキでドライバーの安全運転を支援する「セーフティ・サポートカー」の略。
サポカーS	自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置等を搭載したサポカー。
パークアンドバスライド	バス停周辺の駐車場にマイカーを駐車し、路線バスに乗り換えて通勤・通学する方法。公共交通の利用増加だけでなく、渋滞緩和・環境負荷の低減などの効果を期待できる。
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消を図るため、地方自治体などが運行しているバス。
通過交通	ある地域を単に通るだけで、その地域内には目的地を持たない交通のこと。
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種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デザインする考え方。
ドア・ツー・ハブ	自宅から公共交通機関を利用し、目的地へ向かうこと。文中ではハブはバス停、電停等を指す。
TDM	Transportation Demand Management（交通需要マネジメント） 道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法。
情報リテラシー	情報を十分に使いこなせる能力。大量の情報の中から必要なものを収集し、分析・活用するための知識や技能のこと。
シートベルトコンビンサー	シートベルトの着用効果を体験する装置。荷台の台車が動いて時速 5 km の衝撃を体験でき、シートベルトを着用して台座に着座して体験をする。
自動車アセスメント	自動車に対する安全性能評価のこと。
ヒヤリマップ	地域の住民が危険と感じた（「ヒヤリ」とした）体験をもとに、地域の危険個所を示した地図。交通安全意識の向上を図る。

①死亡事故の当事者別人数等の推移

年 別	発生件数 (件)	傷 者 (人)	死亡事故		
			死者数 (人)	内 65 歳以上 高齢者による 死者数(人)	内 30 歳未満 運転者による 死者数(人)
平成 18 年	1198	1564	15	2	5
19 年	1121	1576	11	1	7
20 年	1131	1551	14	0	0
21 年	1029	1444	8	1	0
22 年	948	1471	10	0	2
小計	5427	7606	58	4(6.6%)	14(23.0%)
23 年	881	950	7	4	2
24 年	933	1,057	9	1	2
25 年	883	1,006	8	1	0
26 年	762	871	10	1	4
27 年	629	713	13	2	4
小計	4,088	4,597	47	9(19.1%)	12(25.5%)
28 年	652	776	9	3	2
29 年	685	804	4	1	1
30 年	591	699	7	5	1
令和元年	433	503	8	3	1
2年	322	376	2	0	0
小計	2683	3158	30	12(40.0%)	5(16.7%)



②「高齢死者の自宅から事故現場までの距離」

歩行者							
	平成28年	29年	30年	令和元年	2年	合計	割合
～50m	1			1		2	14.3%
50m～100m	1	1			1	3	21.4%
100m～500m	1	2	1	2	1	7	50.0%
500m～		1		1		2	14.3%
合計	3	4	1	4	2	14	100.0%

自転車							
	平成28年	29年	30年	令和元年	2年	合計	割合
～50m							0.0%
50m～100m	1					1	50.0%
100m～500m							0.0%
500m～				1		1	50.0%
合計	1	0	0	1	0	2	100.0%

歩行者・自転車の合計						
	歩行者	自転車	合計	割合	合計	割合
～50m	2		2	12.5%	自宅からの距離500m未満	81.3%
50m～100m	3	1	4	25.0%	自宅からの距離500m以上	18.8%
100m～500m	7		7	43.8%	合計	100.0%
500m～	2	1	3	18.8%		
合計	14	2	16	100.0%		

出典：富山県警察本部交通企画課

③「歩行中・自転車乗車中の死者数が交通事故死者数に占める割合」

年別	死者数	歩行中 死者数	自転車乗 車中死者 数	合計	死者数に 占める割 合	歩行中 高齢死者 数	自転車 乗車中高 齢死者数	合計	歩行中・ 自転車乗 車中死者 数に占め る割合
28年	9	3	2	5	55.6%	3	1	4	80.0%
29年	4	4	0	4	100.0%	4	0	4	100.0%
30年	7	1	0	1	14.3%	1	0	1	100.0%
令和元年	8	5	2	7	87.5%	4	1	5	71.4%
2年	2	2	0	2	100.0%	2	0	2	100.0%
合計	47	15	4	19	40.4%	14	2	16	84.2%

④「子ども(中学生以下)の歩行中・自転車乗車中死傷者数」

年別	死傷者数	内歩行者・自転車	割合
28年	31	13	41.9%
29年	27	16	59.3%
30年	23	11	47.8%
令和元年	13	10	76.9%
2年	17	11	64.7%
合計	111	61	55.0%

資料⑤「75歳以上高齢者の交通事故死者」

年別	65歳以上 死者数	75歳以上 死者数	死者数に占 める割合	75歳以 上歩行 者死者 数	75歳以 上自転 車乗車 中死者 数	合計	75歳以上死 者数に占め る割合
28年	7	3	42.9%	3	2	5	166.7%
29年	4	4	100.0%	4	0	4	100.0%
30年	5	5	100.0%	1	0	1	20.0%
令和元年	5	5	100.0%	4	1	5	100.0%
2年	2	2	100.0%	2	2	4	200.0%
合計	23	19	82.6%	14	5	19	100.0%

資料⑥「夜間歩行中死者数のうち反射材非着用者の割合」

年別	夜間歩行者死者数	うち反射材非着用者数	割合
28年	3	1	33.3%
29年	4	4	100.0%
30年	1	1	100.0%
令和元年	4	3	75.0%
2年	2	1	50.0%
合計	14	10	71.4%

※出典 富山県警察本部交通企画課

資料⑦「高岡市内の交通事故発生状況と高齢者の運転免許自主返納者数」

年別	交通事故発生状況			高齢者の 運転免許 自主返納数
	全事故	高齢者※	構成率	
28年	652	178	27.3%	555
		(3)		
29年	685	189	27.6%	619
		(1)		
30年	591	146	24.7%	723
		(5)		
令和元年	433	133	30.7%	860
		(3)		
2年	322	93	28.9%	837
		(0)		
合 計	2,683	739	27.5%	3594

※高齢者が「第1当事者」となった交通事故件数

( )は死者数を内数で示す

高岡市交通安全対策委員会委員名簿

(R3.11.2現在)

所 属	役 職	氏 名	備 考
高岡交通安全協会	委 員	寺 拝 豊 信	
高岡市交通安全母の会連絡協議会	委 員	高 島 正 子	
富山県トラック協会高岡地区支部	委 員	勝 山 功	
連合富山高岡地域協議会	委 員	朝 倉 健太郎	
高岡安全運転管理者協議会	委 員	角 玄 富 雄	
高岡市交通指導員連絡協議会	委 員	小 原 幸 夫	
高岡商工会議所	委 員	今 川 美千子	
高岡市教育委員会	委 員	長 尾 順 子	
高岡市PTA連絡協議会	委 員	田 中 洋 史	
高岡市交通安全アドバイザー連絡協議会	委 員	高 瀬 信 正	
高岡市らいちょうクラブ連絡協議会	委 員	市 六 めぐみ	
高 岡 市 議 会	委 員	高 瀬 充 子	
高 岡 市 議 会	委 員	山 口 泰 祐	
高 岡 市 議 会	委 員	上 田 武	
高 岡 市 議 会	委 員	吉 田 健太郎	
高 岡 警 察 署	委 員	車 俊 幸	
国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所 高岡国道維持出張所	委 員	野 島 栄 治	
富山県高岡土木センター	委 員	神 島 隆 雄	