

古殿町交通安全計画

第11次計画

(令和3年度～令和7年度)

石川郡古殿町

ま え が き

古殿町では、交通事故撲滅に向けて計画的かつ効果的な推進を図るため、交通対策基本法（昭和45年6月1日法律110号）に基づき、昭和46年度以降、10次にわたる交通安全計画を作成し、関係行政機関ならびに関係民間団体等と一体となり、各般にわたる交通安全対策を展開してきた。

近年をみると、少子高齢化の進行や過疎化など今までにない新たな時代を迎えている一方、車社会ともいわれる今日、本町もその例に漏れず、車は日常生活の中で必要不可欠なものであり、それに伴う交通事故による死傷者の増加は懸念されるであろう。

交通事故根絶に向けた努力は、身の回りの安全と安心の確保のために絶え間なく続けていかなければならないものであり、県、交通対策協議会、交通安全協会、交通安全母の会などの関係団体だけでなく、町民の方々と共に取り組まなければならない重要な課題である。種々の交通安全施設の充実のほか、町民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、交通事故防止への積極的な協力がなければ目的達成は困難である。そのため、人命尊重の理念のもと、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り総合的かつ長期的な視野に立って施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を従来にも増して強力に推進していくこととする。

この交通安全計画はこのような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5ヵ年間に講ずべき、古殿町における交通安全に関する計画を定めたものである。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通を取り巻く状況と道路交通事故の見通し	6
3 交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	7
2 町民自らの意識改革	7
II 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	8
(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	9
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	10
(4) 効果的な交通規制の推進	10
(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の推進	11
(6) 効果的で重点的な事故対策の推進	11
(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	12
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
2 交通安全思想の普及徹底	13
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	17
(4) 住民の参加・協働の推進	17
3 道路交通秩序の維持	18
(1) 暴走族対策の強化	18
4 救助・救急活動の充実	18
(1) 救助・救急体制の整備	18
5 交通事故被害者支援の推進	19

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

本町では、本格的な人口の減少と超高齢化社会の到来という、かつて経験をしたことのない新たな時代を迎えつつある。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大きな時代変化を乗り越え、安全を確保し、安心できる暮らしを実現するためには、交通安全は欠かすことの出来ない要素である。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策が功を奏し交通事故件数は年々減少傾向であるが、交通事故撲滅には至っておらず、さらなる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、町民一人ひとりが交通事故を起こさないという強い意識を持ち、交通事故の根絶に向けて、今、新たな一步を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通安全についていうと、道路では自動車と比較して弱い立場にある歩行者を、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

3 施策推進にあたっての基本的な考え方

本計画においては、このような観点から、①道路交通に関し、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両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という二つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを町民の理解と協力のもとに推進する。

第一に、人間に対する安全対策については、安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するために歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する町民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車などの交通機関との分離を図ることにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路において歩道の整備を優先的に実施するなど、人優先の交通安全対策を図ることが重要である。

この二つの要素を結び付けるものとして、また、施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実と強化を図るものとする。

さらに、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。特に、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性を密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等により、これらの視点にも十分配慮するとともに、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みを行っていくものとするほか、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

交通事故防止のためには、県・関係民間団体等と緊密な連携のもと、施策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくりや、地域におけるその特性に応じた取組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

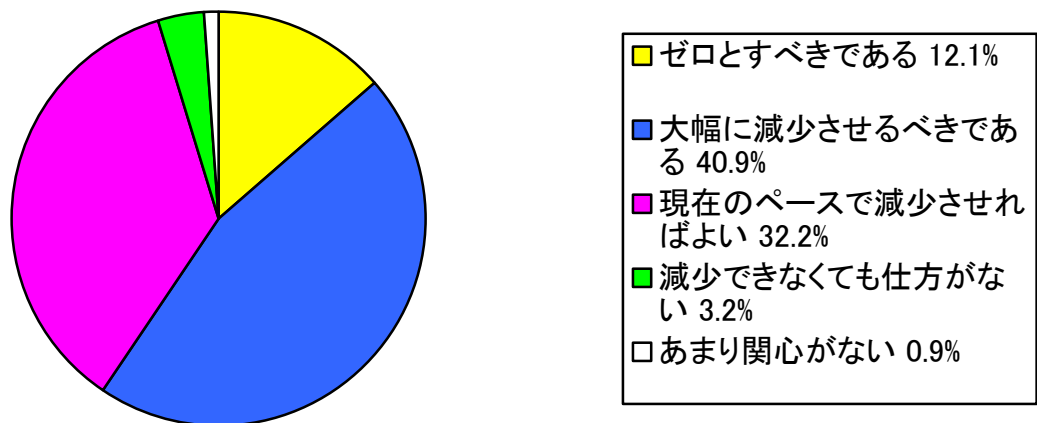
第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

令和2年に実施した、交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関する国民アンケート調査）によると、平成16年以降、交通事故の発生件数、死者数、重傷者数、負傷者数(重傷者数を含む)ともに減少傾向が続いていることを念頭に、国民の7割近くの人が、道路交通事故を大幅に減少させるべき、あるいは現在のペースで減少させればよいと考えている。(図1)

図1 《 今後5年の交通事故に関して、目指すべき全体的な方向性についてどのように考えているか 》



注1 内閣府調べ

注2 対象は全国の二輪免許保有可能な16歳以上の男女
(標本数：回収ベースで3,000標本)

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。このような国民意識を踏まえると、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ることができるのではないかと考える。

今後とも、死者数の一層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積極的に取り組む必要がある。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組合せを選択し、行うべきである。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら、その連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画・実行・評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど、交通事故の悲惨さをわが身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効である。

第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本町の過去4年間の道路交通事故の現状をみると、発生件数に関しては、令和元年度の85件が最も多く、前年、平成30年度の67件と比べ18件減少した。交通死亡事故に関しては、平成28年と平成30年にそれぞれ1件発生している。負傷者数に関しては、平成28年度の3名が最も多かったが、その後は減少傾向にあり、平成28年度から令和元年度までの平均をとると、発生件数74件、負傷者数2名となっている。

交通事故発生件数

	発生件数	死者数	負傷者数
平成28年度	63	1	3
平成29年度	83	0	1
平成30年度	67	1	2
令和元年度	85	0	2

近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約5割を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の6割以上を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。
- ② 16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。
- ③ 欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中及び自動車乗用中の死者数の割合が高い。
- ④ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

近年の交通死亡事故が減少している要因としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては

- ① 飲酒運転等の悪質・危険性の高い事故の減少
- ② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率の低下
- ③ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
- ④ 法令違反の歩行者の減少
- ⑤ 車両の安全性の向上

が挙げられる。

2 道路交通を取り巻く状況と道路交通事故の見通し

わが国の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、車両保有台数及び自動車走行台数については、今後減少することが見込まれる。このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

3 交通安全計画における目標

本計画においては、死者を出さないことが最優先の目標となるが、今後はさらに、交通安全対策を実施するにあたり、事故発生件数の減少や傷者数の減少にも一層積極的に取組み、古殿町では年間「発生件数50件、死者数0名、傷者数0名」以下を目指す。

そのため、町及び関係機関・団体は、町民の理解と協力のもと、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進していくものとする。

第3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

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・分析を充実させ、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。

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

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持等の交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくにあたり、特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

1 高齢者及び子どもの安全確保

当町では人口に占める高齢者の割合が極めて高いこと、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができるような交通環境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やかな交通安全対策を推進すべきであり、また、交通手段による相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を考慮した対策を構築すべきである。特に後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが見込まれることから、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関わりなく、高齢者が交通社会に参加しやすいような町づくりをす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、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における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、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。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。

2 町民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加する全ての町民が、

交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼びかけに留まるならば、効果は限定的になってしまう。多くの町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ようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わっていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、交通安全施策の推進にあたっては、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

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、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢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。このような観点から、通学路において歩道を優先的に整備するなど、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の強化を図っていくものとする。

道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合って構成される発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。

このため、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備にあたっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなどの、道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者など道路を利用する人々の日常生活・経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。また、整備の進捗状況、効果等について公表を行う。

(1) 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挙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ない。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路において歩道を優先的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、こども園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優先的に推進する。

このほか、押しボタン信号機等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者・自動車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者・自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

ウ ユニバーサルデザイン化を始めとする歩行空間等の整備

(ア) 歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車歩行車道の整備を実施する。その際、快適な通行空間を十分に確保した幅の広い歩道の整備に努める。

また、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上に努める。

(イ) 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

さらに、ユニバーサルデザインの観点から整備された歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、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。

(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、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を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、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

に、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進する。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低い安全性の高い高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、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る。

イ 改築による道路交通環境の整備

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事業を推進する。

(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等、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) 一般道路の新設・改築にあたっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、必要に応じて道路標識、道路照明、防護柵等の整備を図る。

ウ 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性の高い高規格幹線道路等へ交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図る。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、事故実態の調査・分析に基づいて、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を実施することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 歩行者等の安全通行の確保

交通バリアフリー法（平成12年法律第68号）の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高い、または死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所と選定の上、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。

ウ 通学路の歩道整備

少子高齢化が進行する中で歩行者や自転車利用者の交通事故を防止するため、通学児童や幼児、高齢者をはじめとする町民の利用頻度が高い通学路指定区間の歩道・自転車歩行車道の整備を推進する。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況など地域の実態に応じて既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、交通流を整序化するための交通規制を、主として地域交通の用に供させる道路については、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための右側部分のみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済、社会活動に密接に関係するため、対策の立案にあたって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑、快適な交通環境の確立を図る。

ア 交通事故対策の重点実施

幹線道路における交通事故を、より効果的・効率的に削減するため、死傷事故率等の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している交差点・単路を「事故危険箇所」に指定し、集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設、道路標識の高輝度化等、歩道の整備、交差点改良、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 交通安全施設等の整備

(ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感応化、右折感応化等の高度化を推進する。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を検討するほか、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置を行う。

エ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用状態、交通流の実態を把握し、その特性に応じた道路交通環境整備を行う。

また、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時・適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を行う。

オ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する路線等においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

カ 重大事故の多発防止

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などの事故発生要因について調査するとともに、発生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再発防止を図る。

(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現にあたっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。このため、分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

(ア) 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、「道の駅」等の休憩施設等の利用促進に努める。

(イ) 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

イ 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あたっては、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。

また、道路使用状況を正確に把握することにより、道路使用による道路交通への影響を最小限にとどめる。

(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、その排除を行う。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ、道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民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。

(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、豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で信頼性の高い道路網

を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

また、地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」についても、防災拠点としての活用を検討する。

イ 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、信号制御により、被災地への車両の流入を抑制するとともに、巡回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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町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ある。また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者や障害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。

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行うとともに、高齢社会が進展するなかで、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生、高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に指導に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、町、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動にあたる地域の交通安全教育指導者を育成することにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

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。

幼稚園や保育所等においては、家庭及び関係機関や団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育や保育活動のあらゆる場面をとらえて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習するなど、分かりやすい指導に努める。

関係機関及び団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園や保育所等において実施される交通安全教育の支援を行う。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講習会等の実施に努める。

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

小学校においては、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、学級活動、児童会活動、学校行事等、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味や必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関や団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車利用中等、実際の交通の場面で、児童に対して基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるように、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、思いやりを持って、自己の安全ばかりではなく、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。

中学校においては、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、学級活動、生徒会活動、学校行事等、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、

危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関、団体等は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣や情報の提供等の支援を行うとともに、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等の交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者また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。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関、福祉施設関係者と連携して、交通安全教室等を開催するとともに、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材等の交通安全用品の普及にも努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(2) 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

町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、町を始めとした関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点事項としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、飲酒運転の追放、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、飲酒運転の根絶など交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全運動の実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く町民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

イ 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、酒類提供飲食店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、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

ウ 自転車の安全利用の促進

自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

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。

薄暮の時間帯から夜間にかけて、自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

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、幼稚園や保育所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、正しい着用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対してその取組みを強化する。

カ 夜光反射材の普及促進

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夜光反射材の普及を図るため、各種広報媒体等を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、夜光反射材の視認効果、使用方法等について理解を深める。

夜光反射材は、年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特に促進を図る。

キ 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、広報媒体を活用して、交通事故等の実施を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報など、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う。

(ア) 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、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うことにより、高齢車の交通事故防止、飲酒運転の根絶、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、若年運転者の無謀運転の防止の排除等を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、町広報紙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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、町は交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行い、全町民的気運の盛り上げを図る。

ク 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町民の意識を高めるため、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者認識（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、季節や気象の変化、地域の実情等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 町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図ることができるよう、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。

(エ) 障害者の交通安全防止に対して身体障害者マークを取り付けた自動車の保護意識を高めるよう努めるとともに、国際シンボルマークである各駐車場の車椅子マークへの理解について周知を図る。

(3) 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。また、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、四季の交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

(4) 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。

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

3 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、交通事故調査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

また、暴走族対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで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。

(1) 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、「福島県暴走族等根絶条例」に基づき暴走族の根絶を呼びかける。また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為をさせないための環境整備

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

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、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、救助や救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び複雑多様化する事故の種類、内容に対処するため、救助体制の整備や拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 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(AED※)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、普及啓発活動を推進する。

このため、平成12年度に策定された心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識や実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成や配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

加えて、学校においては、中学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習やAEDの知識の普及を含む各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図る。

※AED：Automated External Defibrillator

ウ 防災ヘリコプターによる救助・救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救助並びに救急搬送に有効であり、救急搬送においてはドクターヘリとの相互補完体制を含め、救助・救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

5 交通事故被害者支援の充実強化

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、また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。したがって、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

(1) 交通事故相談活動の推進・周知

ア 交通事故相談活動を充実するため、県政相談室及び県中県政相談コーナーにおける相談の機会の周知を図る。

イ 交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供するため、広報誌等各種広報媒体を通じ、交通事故相談活動の周知を図る。

(2) 交通事故被害者援助措置の周知

小・中学校に在学する交通遺児に対しては、財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う激励金を申請、支給し、励ますことと同時に交通安全意識の高揚を図る。さらに、高等学校に在学する交通遺児等に対しては、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の周知を図る。

また、重度後遺障害者に対しては、自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営等について周知を図る。