

第 9 次

金沢市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

交通事故のない社会を目指して

金沢市交通安全対策会議

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、8次にわたる金沢市交通安全計画を作成し、関係機関及び団体等とともに各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきたところ、市内の道路交通事故の死者数は、40人前後で推移していた昭和40年代の「交通戦争」と言われた時期と比較すると、平成17年以降は半数以下となり、平成22年の死者数は13人にまで減少し、大きな抑止効果を上げているものと考えられる。

しかしながら、道路交通事故の発生件数は、依然として高い状態で推移しており、また、高齢社会が進展していることから、高齢者の被害者・加害者の増加が予想され、厳しい状況に直面していると言える。

一方、鉄道交通においては、発生件数は極めて少ないものの、ひとたび事故が発生した場合には、大惨事となることは避けられず、多数の死傷者が生じることは、過去の実例においても明らかである。

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

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、石川県の交通安全計画に基づき、さらには「金沢世界都市構想第2次基本計画」の趣旨を踏まえ、平成23年度から平成27年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

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

目 次

基本理念	1
1 交通事故のない社会を目指して	1
2 人優先の交通安全思想	1
3 人間、交通機関及び交通環境の三要素について総合的対策を策定	1
(1) 人間に係る安全対策	1
(2) 交通機関に係る安全対策	2
(3) 交通環境に係る安全対策	2
4 ITの活用	2
5 救助・救急活動及び被害者支援の充実	3
6 参加・協働型の交通安全活動の推進	3
7 効果的・効率的な対策の実施	3
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して～道路交通安全の目標～	4
1 道路交通事故の状況等	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	7
2 第9次交通安全計画における目標	7
第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
1 高齢者及び子どもの安全確保	9
(1) 高齢者の交通事故防止対策の強化	9
(2) バリアフリー化の推進	9
(3) 地域に密着した交通安全活動	10
(4) 子どもの交通事故防止対策	10
2 歩行者及び自転車の安全確保	10
(1) 歩行者の安全確保	10
(2) 安全な歩行空間の確保	10
(3) 自転車の安全確保	10
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
(1) 生活道路における安全確保	11
(2) 幹線道路における安全確保	11
第3節 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(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	12
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	18
(4) 効果的な交通規制の推進	19
(5) 自転車利用環境の総合的整備	20
(6) 高度道路交通システムの活用	21
(7) 交通需要マネジメントの推進	22
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	23

(9) 総合的な駐車対策の推進	24
(10) 道路交通情報の充実	24
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
2 交通安全思想の普及徹底	27
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	28
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	37
(5) 市民の参加・協働の推進	38
3 安全運転の確保	38
(1) 運転者教育等の充実	39
(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実	39
(3) 交通労働災害の防止等	40
(4) 道路交通に関する情報の充実	41
4 車両の安全性の確保	42
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	42
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	42
(3) リコール制度の活用	43
(4) 自転車の安全性の確保	43
5 道路交通秩序の維持	44
(1) 暴走族追放気運の高揚	44
(2) 暴走族への加入阻止対策	44
(3) 車両の不正改造の防止	44
6 救助・救急体制の充実	45
(1) 救助・救急体制の整備	45
(2) 救急医療機関等	46
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	47
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	48
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	48
(2) 損害賠償の請求についての援助等	48
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	49
8 道路交通事故原因の総合的な調査研究	49
第2章 鉄道交通の安全	50
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	50
1 鉄道事故の状況等	50
(1) 鉄道事故の状況	50
(2) 近年の運転事故の特徴	50
2 第9次交通安全計画における目標	50
第2節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	51
第3節 講じようとする施策	51
1 鉄道交通環境の整備	51
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	51
(2) 運転保安設備等の整備	51
(3) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	52

2	鉄道の安全な運行の確保	5 2
(1)	気象情報等の充実	5 2
(2)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	5 2
(3)	冬期間の列車運行の確保	5 2
3	救助・救急活動の充実	5 2
第3章	踏切道における交通の安全	5 3
第1節	踏切事故のない社会を目指して	5 3
1	踏切事故の状況等	5 3
(1)	踏切事故の状況	5 3
(2)	近年の踏切事故の特徴	5 3
2	第9次交通安全計画における目標	5 3
第2節	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	5 3
第3節	講じようとする施策	5 4
1	踏切道の構造の改良の促進及び立体交差化の研究・検討	5 4
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	5 4
(1)	踏切保安設備の高度化	5 4
(2)	交通規制の実施	5 4
3	踏切道の統廃合の促進	5 4
4	冬期間の踏切道の交通安全対策の推進	5 4
5	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	5 4
(1)	踏切関連交通安全施設の高度化	5 4
(2)	緊急時の措置の周知徹底	5 5
用語解説		5 6

基本理念

1 交通事故のない社会を目指す

人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えつつある中で、真に活力ある社会を構築していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

平成17年に策定された「金沢世界都市構想第2次基本計画」では目標年次2015年の金沢市の将来像として、「安心して暮らせるまち・金沢をつくる」を目標の一つとして掲げ、その柱の一つとして交通安全対策の推進を位置づけている。

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等のそれと比較しても圧倒的に多いことから、交通安全の確保は「安全で安心な社会の実現」のための極めて重要な要素であり、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・経済的損失をも考慮して、究極的には交通事故のない社会を目指すものとする。

2 人優先の交通安全思想

文明が高度に発達した社会においては、誰もが安心して、安全・快適に活動することができるよう、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要になる。

道路交通に関して言えば、自動車等に対して弱い立場にある歩行者、さらに、交通全般について言えば、高齢者、障害のある人など弱い立場にある人の安全を一層確保することが必要となることから、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していくこととする。

3 人間、交通機関及び交通環境の三要素について総合的対策を策定

本計画においては、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三つの要素について、相互の関係を考慮しながら、交通事故の実態に対応した適切かつ効果的な対策を総合的に策定し、かつ、これを市民の協働と参画のもと、着実に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識改革を持つことが極めて重要であることから、

交通安全教育、普及啓発活動を充実させる。

この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革には、市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積極的に参加するなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、関係機関・団体においては、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

（２）交通機関に係る安全対策

人間は過ちを犯すものとの認識のうえで、過ちが事故に結びつかないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるシステム等を充実するとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させる。

（３）交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、特に、人優先の考えのもと、各種の施策を充実させるものとする。

道路交通においては、生活道路、通学路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

4 ITの活用

これら三要素を結びつけ、それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用していくことが重要であり、特に、情報通信技術（IT）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから、高度道路交通システム（ITS）の取組や活用等を積極的に推進する。

5 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故の被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）を踏まえ、一層の被害者支援の充実を図るものとする。

6 参加・協働型の交通安全活動の推進

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

7 効果的・効率的な対策の実施

現在、本市においても厳しい財政事情ではあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全の施策はこのように多方面にわたるが、有機的に連携させ、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、交通事情の変化等に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、重点的かつ効果的に実施するものとする。

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、これらの視点にも十分に配慮するとともに、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。

なお、これらの施策の推進に当たっては、降雪地域である本市の実情に鑑み、特に、冬期間における交通安全対策に十分配慮するものとする。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

～道路交通安全の目標～

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害のある人等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要である。

平成21年度に内閣府が実施した「交通安全意識等に関するアンケート調査」によると、前回調査時(平成16年度)と同様、多くの人が道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている。(図1)

また、前回より、交通情勢がより悪化する方向に向かっているとの回答が減少し、より好ましい方向に向かっているとの回答が増えており(図2)、交通安全対策の推進による交通事故の抑止効果が、このような結果につながっているものと推測される。

図1 交通事故についての考えに近いか

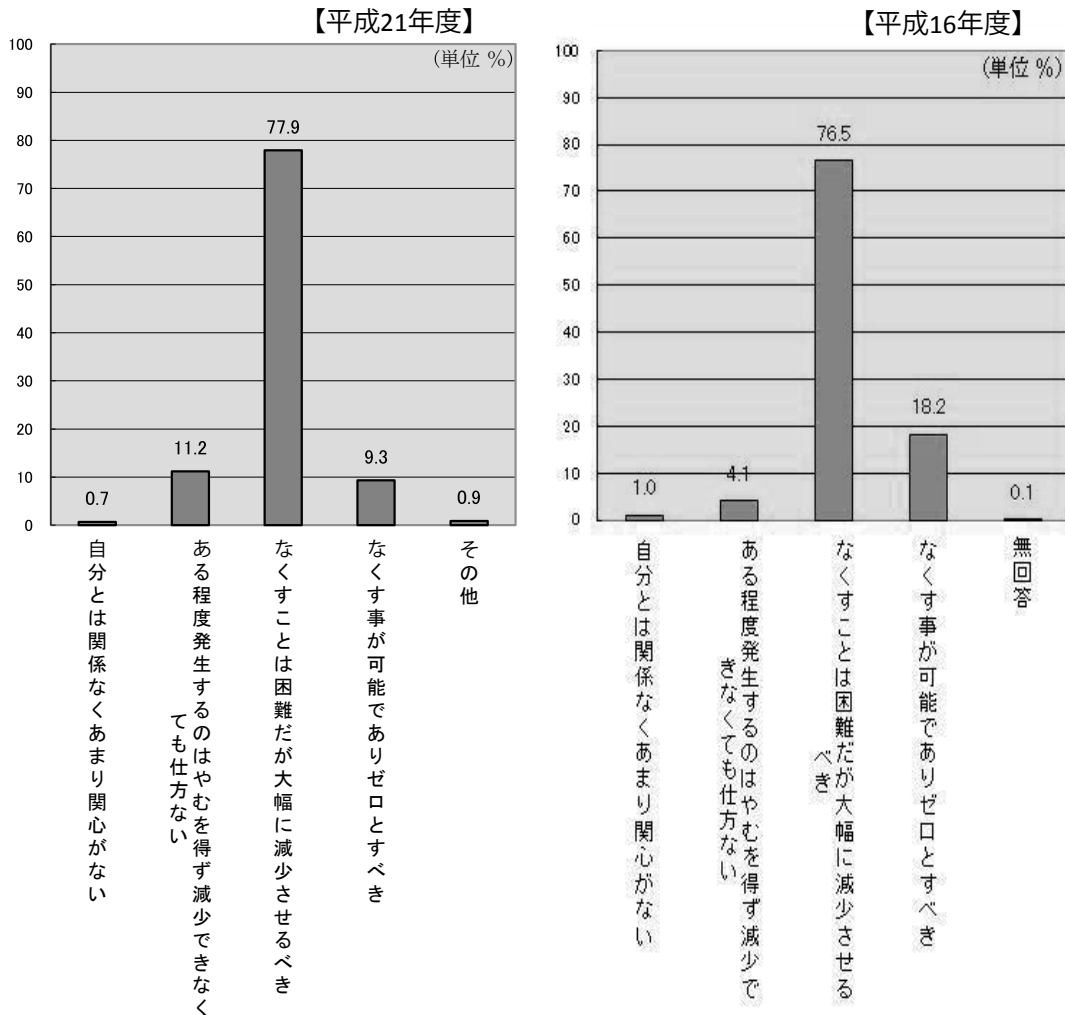
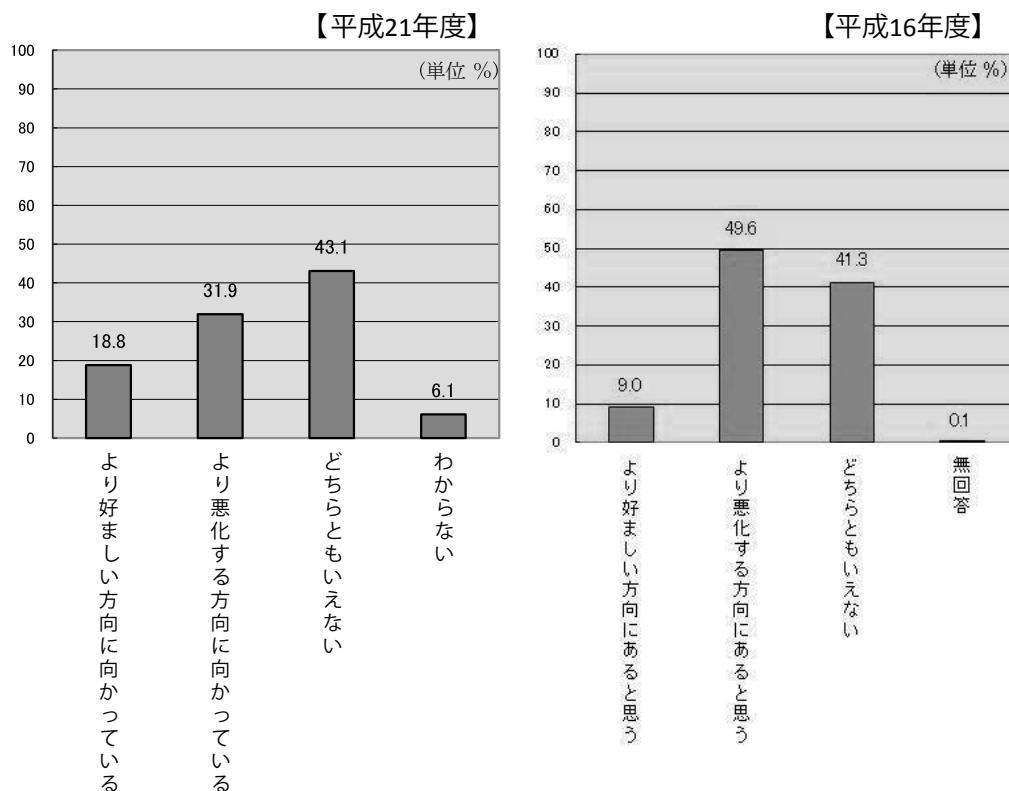


図2 交通事故情勢はどのような方向に向かっていると思うか



内閣府調べ「交通安全意識に関するアンケート調査」より

これらの結果を踏まえ、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を実現すべきである。

今後は、交通事故による死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、交通事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

1 道路交通事故の状況等

(1) 道路交通事故の現状

本市の交通事故による死者数は、昭和47年の46人をピークにして減少傾向にあったが、平成以降は増加傾向に転じ、平成2、3年には昭和46年に次ぐ38人となり、平成10年まで30人前後で推移していたが、平成17年は16人と激減し、10人台となっていた。

平成18年度から実施した第8次金沢市交通安全計画のもとで、各般の交通安全対策を推進してきたところ、平成18年には死者数15人となり、平成20年は20人と増加したものの、22年には13人に減少し、20年以外の4ヵ年においては15人以下という目標を達成できた。

今後は、交通事故原因の約8割が安全運転義務違反(前方不注意・安全不確認等)であることから、市民全体の交通マナーの一層の向上を図り、交通事故の発生自体を減少させていくことが求められている。

交通事故件数、死者、負傷者の推移

区分 年別	件数 (件)			死者 (人)			負傷者 (人)		
	金沢市	石川県	全国	金沢市	石川県	全国	金沢市	石川県	全国
平成12年	4,430	9,645	850,363	24	98	9,066	5,274	11,952	1,153,841
平成13年	4,393	9,523	947,169	30	108	8,747	5,304	11,894	1,180,955
平成14年	4,388	8,932	936,721	22	79	8,326	5,328	11,147	1,167,855
平成15年	4,150	8,699	947,993	28	92	7,702	5,025	10,792	1,181,431
平成16年	3,982	8,307	952,191	28	65	7,358	4,805	10,371	1,183,120
平成17年	4,138	8,608	933,828	16	75	6,871	4,997	10,682	1,156,633
平成18年	3,886	7,948	886,864	15	65	6,352	4,714	9,864	1,098,199
平成19年	3,544	7,438	832,454	14	59	5,744	4,303	9,230	1,034,445
平成20年	3,264	6,769	766,147	20	56	5,155	3,976	8,287	945,504
平成21年	3,093	6,320	737,474	14	54	4,914	3,697	7,656	911,108
平成22年	2,946	6,037	725,773	13	64	4,863	3,503	7,223	896,208

ア 最近の交通死亡事故の特徴

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が、全死者数の約5割強を占めている。
- ② 歩行中の死者数が、全死者数の3～5割を占めている。

年齢別交通事故死者数の推移 (金沢市内) (単位 人)

年別	0～5	6～11	12～14	15～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～64	65～69	70～	合計	65歳以上の割合
平成12年					1	2		1	4		3	13	24	67%
平成13年	1	1		1	3	1	1	1	7		3	11	30	47%
平成14年				2	2	2	1		1	1	4	9	22	59%
平成15年				1	4		3	1	1	5	1	12	28	46%
平成16年			1	1	1	2	1	2	5	2	2	11	28	46%
平成17年					1		1	1	2	3	3	5	16	50%
平成18年				1	1	1	1	2			1	8	15	60%
平成19年		1			1		2	2	1	2		5	14	36%
平成20年	1			3			1	2	2		2	9	20	55%
平成21年				2			1	1	1	2	1	6	14	50%
平成22年		1			3		1	1				7	13	54%
合計	2	3	1	11	17	8	13	14	24	15	20	96		

状態別交通事故死者数の推移 (金沢市内) (単位 人)

状態	年別	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	総数	24	30	22	28	28	16	15	14	20	14	13
歩行中		12	13	13	11	8	11	7	7	10	5	6
自転車乗車中		4	4	1	5	4	2	1	1	4	4	2
原付・二輪車運転中		2	6	1	5	3	0	1	1	1	2	2
自動車運転中		6	7	6	5	10	2	4	2	3	2	2
その他		0	0	1	2	3	1	2	3	2	1	1

イ 最近の交通死亡事故減少の背景

- ① 飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の適用など
- ② シートベルト着用率の向上とエアバック等装備車両の普及
- ③ 若年運転者(16～24歳)の交通死亡事故の減少
- ④ 救急・救命体制の充実
- ⑤ 徹底した科学的事故分析による道路及び交通安全施設の改善

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、道路延長距離は、今後一定期間は増加することが見込まれるが、車両保有台数については、ほぼ横ばいの傾向にある。このような中、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者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。

運転免許保有者数の推移

(単位 人)

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
金沢市	302,198	306,789	309,586	312,404	315,407	319,860	321,246	322,954	323,320	323,296	324,218
石川県	813,749	826,002	834,988	843,405	850,884	861,259	870,861	870,788	869,165	869,654	870,758

自動車保有台数の推移

(単位 台)

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
金沢市	267,930	271,008	274,521	277,505	280,130	282,250	283,657	285,643	288,040	289,897	291,599
石川県	712,631	720,472	728,940	736,407	743,039	747,285	750,668	755,002	759,323	762,122	764,452

* 自動車保有台数には原動機付き自転車数含まず

2 第9次交通安全計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	9人 以下
	交通事故死傷者数	2,700人 以下

交通事故のない安全で安心な社会の実現が究極の目標であるが、平成27年までに「年間の24時間死者数を9人以下」とすることを指すものとする。

加えて、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を、同様に減少させなければならない。

また、本計画における最優先の目標は交通事故死者数の減少であるが、今後はさらに、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成27年までに「年間の死傷者数を2,700人以下」とすることを指すものとする。

【参考】 これまでの金沢市交通安全計画の目標値と達成状況

第7次 金沢市交通安全計画(平成13年度～17年度)

〔目標値〕 死者数 20人以下

〔達成状況〕 平成17年 16人

第8次 金沢市交通安全計画(平成18年度～22年度)

〔目標値〕 死者数 15人以下

〔達成状況〕 平成18年 15人 平成19年 14人

平成21年 14人 平成22年 13人

〔目標値〕 死傷者数 4,300人以下

〔達成状況〕 平成20年 3,996人 平成21年 3,711人

平成22年 3,516人

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には、一定の効果があつ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効果評価を行い、必要に応じて改善していくことにも配慮する。

このような観点から、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救急救助体制の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 道路交通事故原因の総合的な調査研究

といった交通安全対策を実施するものとするが、それぞれの対策の実施に際しては、今後の経済社会情勢や交通情勢を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図ることとする。

1 高齢者及び子どもの安全確保

(1) 高齢者の交通事故防止対策の強化

本市の交通事故死者に占める高齢者の割合は約5割と高いこと、今後も一層高齢社会が進むことを踏まえると、高齢者が安全で安心して外出したり移動したりできるような交通環境の整備が必要である。

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、交通手段の選択による相違、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ずる必要がある。

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予想されることから、高齢者が事故を起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。

(2) バリアフリー化の推進

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が重要である。

(3) 地域に密着した交通安全活動

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、高齢者の事故の多くが自宅近くで発生していることから、地域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。

(4) 子どもの交通事故防止対策

高齢化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り、安心して子どもを産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ため、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する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

(1) 歩行者の安全確保

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。

とりわけ、高齢者の状態別死者数のほとんどが歩行中と自転車利用中となっている。

高齢者の状態別の交通事故死者数(金沢市内)

		平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年	
		人	割合	人	割合	人	割合	人	割合	人	割合
高齢者死者数		9	100%	5	100%	11	100%	7	100%	7	100%
状態別	歩行中	7	77.8%	4	80.0%	7	63.6%	3	42.9%	5	71.4%
	自転車乗車中	1	11.1%	0	0.0%	3	27.3%	2	28.6%	1	14.3%
	自動車運転中	1	11.1%	0	0.0%	1	9.1%	1	14.3%	0	0.0%
	その他	0	0.0%	1	20.0%	0	0.0%	1	14.3%	1	14.3%

(2) 安全な歩行空間の確保

このような情勢を踏まえ、人優先の考えのもと、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。

(3) 自転車の安全確保

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、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、自転車の通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、まちなかにおいて自転車の通行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通のあり方や多様な交通手段間の分担のあり方を含

め、まちづくり等の観点に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、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

(1) 生活道路における安全確保

生活道路において、今後は自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化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。

(2) 幹線道路における安全確保

幹線道路における対策については、事故データ等により効果を科学的に検証しつつ、

- ①死傷事故率・地域の実感等による対象区間の明確化
- ②蓄積した効果データを踏まえた効果の高い対策の立案
- ③評価の実施と次の対策への反映

といった「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」に取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

第3節 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るが、本市の近年の交通事故での死傷者数を状態別にみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。

そこで、今後は、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での効果的・効率的な対策に取り組むため、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることと、計画の策定や事業の実施に地域住民が積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなどの「地域や住民の主体性の重視」を基本戦略として取組を推進する。

また、少子高齢社会が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害のある人が安全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対策の強化を図っていくものとする。

そのほか、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・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(TDM)施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術(IT)等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム(ITS)の普及等を推進する。

(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言えないため、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等を積極的に整備するなど、「人優先」の視点に立った交通安全対策を推進する必要がある。特に歩行者の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度抑制や、自動車、自転車、歩行者等の交通が分離された安全な道路交通環境を目指すこととする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車の交通量が多い「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、石川県公安委員会(以下「公安委員会」という。)及び道路管理者が連携し、歩道整備、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地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から、地域住民が参画し、関係

者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

(7) 公安委員会の交通安全対策

交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の交通安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施するとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。)の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等(以下「バリアフリー対応型信号機」という。)の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とする歩車分離式信号の導入を推進する。

(4) 道路管理者の交通安全対策

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のネットワークを整備する経路対策、ハンプ(車道の一部を盛り上げる構造)・クランク(車道をジグザグにする構造)など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、ハンプ・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、外周幹線道路交通を円滑化するための交差点改良を実施する。

(ウ) 歩行者に対する交通安全対策

通過車両の進入を抑え歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、車両に注意を促すイメージハンプ等の整備を推進するとともに、道路標識・標示の視認性の向上を図る。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所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。ただし、歩道の整備が困難な地域においては、蓋かけ側溝整備などによる安心路肩の設置や防護柵設置等により、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

このほか、押しボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図る。

ウ 歩行空間の整備

(7) 高齢者、障害のある人が安全に安心して参加し活動できる社会の実現

① 駅、公共施設等に対する交通安全対策

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、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害のある人等の通行の安全と円滑化を図るとともに、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。

② 駅前等の交通結節点における交通安全対策

駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や交通広場等の整備を推進する。

③ バリアフリー新法に基づく重点整備地区への対策

重点整備地区に定められた JR金沢駅、JR西金沢駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を面的に整備しネットワーク化を図る。

④ 歩行者等支援情報通信システムの整備

交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害のある人等が所持する携帯端末等との相互通信により、安全な通行に必要な情報提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム(PICS)の整備を推進する。

⑤ バリアフリー経路等の適切な案内

視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。

(イ) 違法駐車対策の強化

① 悪質性等の高い駐車違反に対する取締りの強化

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

② 自動二輪車等の違法駐車対策の強化

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

エ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害に強いまちづくりの推進、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的まちなみの保全、観光振興等の観点から、無電柱化を推進するため、「金沢方式無電柱化推進実施計画」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的まちなみを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて、面的に無電柱化を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限に高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」に取り組む。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路(自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。)から居住地域内道路に至る道路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 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

(7) 事故の危険性が高い区間の選定

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

(4) 事故発生要因の分析・対策立案・実施

地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、事故類型や事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案し、公安委員会と道路管理者とが連携して実施する。

(ウ) 対策完了後の評価結果の活用

対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 幹線道路における交通規制

(7) 一般道路における交通規制

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

(4) 高速道路等における交通規制

① 既供用の高速道路等に対する交通規制

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

② 交通事故多発区間等に対する交通規制

大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

③ 臨時交通規制

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

ウ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した対策を早急に講じて同種事故の再発防止を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

(7) 幹線道路から居住地域内道路に至る道路ネットワークの整備

幹線道路から居住地域内道路に至る道路ネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 交通量の分散による安全性の向上

一般道路に比較して死傷事故の発生が少な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、交通量を分散させることにより道路ネットワークの安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通対策

通過交通の排除と交通の効果的な分散を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 総合的な交通安全施設の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路における交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(オ) 交通拠点へのアクセス道路の整備

良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

オ 高速道路等における事故防止対策の推進

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

(7) 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

① 交通事故多発区間等に対する安全対策

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

た施策を重点的に実施する。

② 逆走事故防止対策

逆走による事故防止のため、標識、路面標示及び逆送防止装置を整備し、事故防止対策を推進する。

(イ) 安全で快適な交通環境づくり

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

(ウ) 高度情報技術を活用したシステムの活用

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム(VICS)等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

カ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(7) 歩道及び自転車道の設置

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、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自動車等と分離するための自転車道の設置等の道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点立体化の推進

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の立体交差化等を推進する。

(ウ) 道路機能と沿道の土地利用等の調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全確保に資することから、交通流の実態を踏まえ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(イ) コミュニティ道路等の整備

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等に即して、幅の広い歩道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

(オ) 人と車両の交通の体系的分離

交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺地区等において、人と車両の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を推進する。

(カ) 歴史的みちすじ等の整備

歴史的まちなみや史跡等歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

キ 交通安全施設等の高度化

(7) 信号機の整備及び高度化等

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、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感应化、多現示化、右折感应化等の高度化を推進する。

特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて減少する場所については、信号機の閑散時半感应化、又は押ボタン化を推進する。

(イ) 道路標識等の整備及び高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近することを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路については、社会資本整備重点計画等に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の改良等を推進するほか、駐車

対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(7) 交通管制システムの充実・高度化

交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作、その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

(イ) 幹線道路の信号機等の高度化

幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、信号機の高度化を図る。

また、交通流の変動にきめ細かくに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

(ウ) 新交通管理システムの高度化

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

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

(7) 住民等の意見の把握及び反映

安全な道路交通環境の整備に当たっては、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感じている意見について、「標識BOX」及び「信号機BOX」(はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(イ) 道路交通環境の整備状況の公表等

安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗よく状況、効果等の積極的な公表に努める。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、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・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の規制内容の見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

ア 地域の特性に応じた交通規制

(7) 幹線道路に対する交通規制

駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流

を整序化するための交通規制を実施する。

(イ) 生活道路に対する交通規制

一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施する。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度制限が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとする。

(ウ) 歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制

歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

計画的に都市総合交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

ウ より合理的な交通規制の推進

警察において交通規制の種類に応じ、交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態と適合しなくなると認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、県、市、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

(7) 最高速度規制の点検及び見直し

平成 21 年及び 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。

(イ) 駐車規制の点検及び見直し

必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

(ウ) 信号制御の点検及び見直し

歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車道及び自転車専用通行帯等の整備

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た上で、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、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このため、自転車道や自転車専用通行帯の設置や歩道上での歩行者と自転車の通行位置の分離に加え、車道上に自転車の通行場所を明示する自転車走行指導帯の設置等などにより、安心して移動できる自転車動線のネットワーク整備を推進する。

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する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和 55 年法律第 87 号)による施策を総合的に推進する。

このため、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路外・路上の自転車駐車場の整備を推進するため、自転車等の駐車場整備事業を推進する。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、自転車駐車場の設置を指導する等、官・民の適正な役割分担のもと自転車駐車対策を推進する。

ウ 駅周辺等の放置自転車等対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、道路管理者、警察、鉄道事業者等との適切な協力関係を保持し、効率的・総合的な自転車駐車場等の整備を推進するとともに、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害のある人等の移動の円滑化のため、違法駐車行為に係る自転車等の指導取締りの強化、広報啓発活動など違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

エ 既存インフラを最大限利用した自転車対策の推進

国道159号浅野川大橋～山の上交差点間での自転車走行指導帯(バスレーン内に自転車走行指導帯を設けることで歩道上の自転車と歩行者を分離し、人、自転車、バス、車それぞれが安全安心な道路空間を創出)など、既存インフラを最大限利用した交通安全対策を推進していく。

(6) 高度道路交通システムの活用

情報通信技術(IT)等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上と渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム(ITS)を引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

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

イ 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に、新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、基幹施設である光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの活用

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対して、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム(DSSS)の導入・整備を推進する。

エ スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、高度道路交通システム技術を活用した、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を推進する。

具体的には、公共車両優先システム(PTPS)や車両運行管理システム(MOC S)の整備を推進する。

(7) 交通需要マネジメントの推進

交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大、交通管制の高度化に加え、パークアンドライドの推進、交通情報等の情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路の有効かつ効果的な利用を行うことで、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(TDM)の広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

(7) バス等の利用促進のための総合的施策

バスの利用環境の向上のために、バス専用(優先)レーン、ハイグレードバス停、バス感知式信号機、公共車両優先システム(PTPS)の運用を行うほか、パークア

ンドバスライドやコミュニティバスの運行等バスの利用促進を図るための施策を総合的に実施するオムニバスタウン構想を推進し、円滑な道路交通の実現を図る。

(イ) 利用者の利便性の向上

利用者のニーズ等にあわせた鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等の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、交通結節機能の強化を図る。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム(MOCS)の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

(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、津波等による災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

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

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者に対する早期情報提供、迅速な避難誘導のための避難路の整備及び津波被害発生時の緊急輸送道路を確保するため、高規格幹線道路の整備等を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設の整備

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、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、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監視システムの導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

また、広域的な災害に際しては、石川県警察と警察庁が連携し、県警交通管制センターからの詳細な交通情報を警察庁に送付し、的確な広域交通管制システムの運用を図る。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、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、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、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

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、インターネット等情報通信技術(IT)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。

(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、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の規制の見直しを行い、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 駐車場等の整序化

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

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(10) 道路交通情報の充実

ア 情報の収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情

報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

また、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針(平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号)に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

さらに、高度道路交通システム(ITS)の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム(VICS)や高度道路交通システム(ITS)スポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

加えて、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

(7) 道路利用者のニーズに即した標識等の整備

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

(イ) 国際化対策

主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ローマ字併用表示・シンボル表示を積極的に取り入れ、国際化への対応に努める。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路使用及び占用の適正化等

(7) 道路の使用及び占用の適正化

道路の使用及び占用の許可に際しては、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い、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導する。

(イ) 不法占用物件等の排除等

不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行う。さらに、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」等を中心に道路愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの抑制等

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を防止するため、施工期間や施工方法を調整し、さらに、抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子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、優先的に主として幼児及び小学校低学年児童を対象にした児童館及び児童遊園の設置を図るとともに、公立の小、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠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。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷地域である本市では、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者への情報等の積極的提供に努める。

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うえで、重要な意義を有していることから、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが重要である。

また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障害のある人など道路交通に関して弱い立場にある人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、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、自転車を利用することが多い、小学生、中学生及び高校生に対しては、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な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する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する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、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の促進を図るなどして、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。

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、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促すとともに、関係職員の指導力の向上と、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの活動として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。

【第9次計画における重点施策及び新規施策】

- ◇ 参加・体験・実践型の活動の推進 (1)オ (2)ア (3)ア、オ、(5)
- ◇ 高齢者に対する交通安全教育の推進 (1)オ
- ◇ 自転車の安全利用の推進 (3)イ
- ◇ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 (3)ウ、キ

- ◇ 反射タスキ等反射材用品の普及 (3)ア、オ
- ◇ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 (4)
- ◇ 市民の参加・協働の推進 (5)

(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

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、交通マナーの実践を習慣づけるとともに、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・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を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るとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館等においては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、みらい子育てネット等と協力のうえ、その活動の充実を図る。

関係機関・団体は、保護者が幼児の手本となり、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

巡回幼児交通安全教室開催状況(金沢市主催によるもの)

年度	訪問回数	受講者数	適用
H18	80回	6,815人	幼稚園、保育所を訪問し、基本的な交通安全のルール、マナーを指導 場所：各幼稚園、保育園(所) 期間：8月～3月
H19	80回	6,624人	
H20	87回	6,962人	
H21	85回	5,934人	
H22	86回	6,629人	

イ 児童に対する交通安全教育の推進

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、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

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、さらに、関係機関・団体、交通ボランティアは、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する。

小学校3年生自転車安全教室開催状況(金沢市主催によるもの)

年度	学校数	受講者数	適用
H18	62校	4,275人	市内の全小学校3年生を対象として、自転車の乗り方について交通安全ルールに則した実技指導を実施 場所：神田交通公園 期間：4月～7月
H19	61校	4,335人	
H20	61校	4,378人	
H21	61校	4,335人	
H22	61校	4,268人	

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、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。

自転車の安全利用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、安全利用を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む体験型の交通安全教育の充実を図る。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校における交通安全教育が円滑に実施できるように、指導者を派遣するほか、地域においても、中学生、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めるとともに、近い将来、普通免許等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う。

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る。特に自転車の安全利用については、マナー検定の実施とその結果のフィードバックに加え、啓発チラシや自転車マナーDVD等と合わせて効果的な教育を推進していく。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者を派遣するほか、地域においても、高校生、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

オ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、金沢市高齢者交通事故防止連絡会の活動を通じて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、シルバーリーダー(高齢者交通安全指導員)等を対象として高齢歩行者教育システム等を使用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

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する。

特に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、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、夜光反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

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、交通安全母親活動や、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。

高齢者交通安全教室開催状況(金沢市主催によるもの)

年度	開催数	受講者数	適用
H18	20回	831人	高齢者を対象として夜光反射材の体験学習 や道路横断のポイント等を指導 場所：公民館、集会所等 期間：7月～3月
H19	17回	946人	
H20	4回	263人	
H21	18回	1,111人	
H22	16回	1,232人	

カ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

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。

また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害のある人に対しては、介護者、交通ボランティア等による障害のある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

キ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、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するとともに、外国人向け教材の充実を図り、交通安全教育を効果的に推進する。

ク 一般成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、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を努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心

情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、指定自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車等の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、各種研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動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する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育

交通安全教育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、参加・体験・実践型の教育を推進する。

イ 関係機関・団体の相互連携の強化

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する。

ウ 交通安全教育の効果確認と見直し

受講者の年齢や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、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材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、市民参加による取り組みを推進するため、関係機関・団体等が緊密に連携した交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者と子どもの交通事故防止、安全運転意識と運転マナーの向上、反射タスキ等反射材用品の活用促進、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶、全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、暴走運転の追放等、交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、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市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、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室の開催等により、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する。

また、事後に、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する。

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

イ 自転車の安全利用の推進

自転車利用の進展と共に、自転車が当事者となる交通事故も年々増加傾向にあり、しかも、自転車が被害者となる対自動車事故と、加害者となる対歩行者事故の両方が増加傾向にある。

原因はルール違反とマナーの欠如が主な原因であることから、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ため、平成 22 年度に策定した「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」に基づき、全市一斉自転車マナーアップ強化の日運動などを通じて啓発を図る。

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、「自転車安全利用五則」(平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した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。

薄暮時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、自転車の早めのライト点灯を徹底し、自転車の側面等への夜光反射材の取付けを促進する。

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。

また、幼児や児童を始め、自転車利用者に対し広くヘルメットの着用を促進していくとともに、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態についても広報啓発を推進する。

ウ 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及び正しい着用方法について理解を求め、全ての座席における正しい着用の徹底を図る（平成 21 年 10 月現在における全国の一般道のシートベルト着用率は、運転席 96.6%、助手席 90.8%、後部座席 33.5%(警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)）。

このため、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

特に、車外放出事故の実態を踏まえ、幹線道路等において、後部座席等におけるシートベルト着用の推進を図る。

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園・保育所、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、その取組を強化する（平成 21 年 4 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満全体 54.8%、5 歳児 32.0%(警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)）。

また、チャイルドシートの再利用活動等、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する。

オ 反射タスキ等反射材用品の普及

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タスキ等反射材用品の普及を図るため、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、反射タスキ等反射材用品の視認効果、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タスキ等反射材用品の展示会の開催等を推進する。

反射タスキ等反射材用品の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、特に反射タスキ着用運動を推進していくほか、衣服や靴鞆等の身の回り品への夜光反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

高校生による交通安全シルバーピカリハット事業(金沢市 H17～)

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

カ 飲酒運転根絶へ向けた規範意識の確立

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

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、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う。

(ア) 広範なキャンペーン、集中的なキャンペーン等の積極的实施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の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、高齢者の交通事故防止、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、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、運転中の携帯電話使用の禁止、違法駐車排除等を図る。

(イ) 家庭向け広報媒体の積極的な活用等

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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

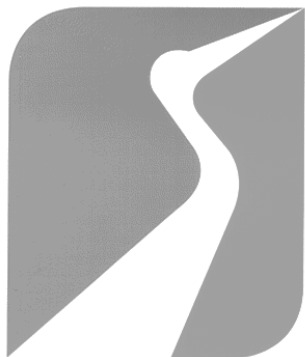
(ウ) 交通安全情報・資料の提供

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民の気運の盛り上げを図る。

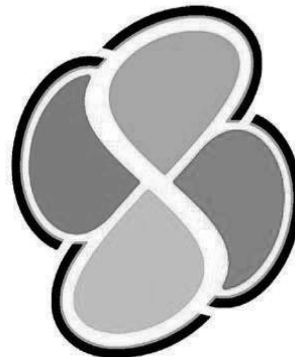
ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者交通安全マーク、高齢運転者標識の普及・活用

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通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い、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。



高齢者交通安全マーク



高齢運転者標識

(イ) 薄暮時の早めのライト点灯

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、運転者に対して薄暮時における早めのライト点灯運動を推進するとともに、こまめな上下切替えの励行を推進する。

(ウ) 交通事故データ等の情報提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、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。

(エ) 関係者の交通安全意識の高揚

自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(オ) 冬期間の安全対策

冬期間には、スリップ事故等が多発し交通渋滞も生ずることから、早期の冬用タイヤ装着、滑り止め装置の装着、速度の抑制など雪道の安全運転の啓発活動を推進する。

特に降雪期においては、積雪時におけるマイカー使用の自粛や除雪に支障をきたす路上駐車防止等について広報指導を推進する。

(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する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

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る。

また、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進する。

(5) 市民の参加・協働の推進

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

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

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリマップ」の作成や、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

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

金沢中街頭交通推進隊	176人
金沢東街頭交通推進隊	176人
金沢西街頭交通推進隊	165人

(平成 23 年 7 月末現在)

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、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る。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、情報通信技術(IT)等を活用し、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

【第9次計画における重点施策】

- ◇ 高齢運転者対策の充実
- ◇ 安全運転管理の推進
- ◇ 自動車運送事業者に対する指導監督の充実
- ◇ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- ◇ 映像記録型ドライブレコーダーの普及

(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、免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力向上のための教育を実施する。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行い、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行い、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

ア 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習では、受講結果から身体機能の現状を正確に把握できるように講習内容の充実に努めるとともに、高齢者ドライビングスクールなど、実践的な講習への参加を促進する。

(イ) 運転免許証の自主返納者に対する支援

関係団体と連携し、運転免許証を自主返納しやすい環境を整える。

(ウ) 高齢運転者標識(高齢運転者マーク)の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識(高齢運転者マーク)の積極的な使用の促進を図る。

イ 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

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うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

ウ 自動車安全運転センターの利用の促進

自動車安全運転センターの行う通知、証明及び調査研究業務等の利活用を図るとともに、安全運転中央研修所などを利用して安全運転指導者等に対する交通安全教育の充実を図る。

エ 事業活動における交通事故防止対策の推進

事業活動における交通事故防止対策をさらに促進するため、事故発生時の走行情報(前方映像、車両速度、急加減速)を記録する映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法について検討を進め、その普及に向けた働き掛けに努める。

(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

ア 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。

このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。

特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るとともに、国が構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹底を図る。

このほか、平成23年5月1日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務づけにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進する。

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

ウ 事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施する。

また、事故発生時の走行情報(前方映像、車両速度、急加減速)を記録する映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等を事業用自動車に搭載し、その事故抑止効果等について調査・分析を行うとともに普及促進を図る。

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図る等により、受講環境の整備を図る。

(3) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進すると

もに、交通労働災害防止指導員による事業場に対する個別指導等を実施する。

さらに、近年社会的に関心を集めている長時間運転等を背景とした交通労働災害の発生を踏まえ、運転時間等と交通事故等との関係に関する調査を実施し、その結果を踏まえ必要な対応を行う。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法(昭和 22 年法律第 49 号)等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第 7 号)の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(4) 道路交通に関する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

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

さらに、危険有害物質運搬車両に関しては、国連勧告に基づく危険有害物質の表示・特定の仕組みも含め、その表示の在り方について検討する。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、大雪、強風、高潮、霧、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術(IT)を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。

このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

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もと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ことが重要である。

(1) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の安全性の比較情報を公正中立の立場でまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査体制の充実

(ア) 自動車検査の確実な実施

道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していく。

(イ) 指定自動車整備事業制度の適正な運用等

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

さらに、軽自動車の検査については、実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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」を関係者の協力のもとに展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動

車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力のもとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の強化について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための技術の高度化を推進する。

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

(エ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

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

(3) リコール制度の活用

自動車製作者等が設計等に起因する基準不適合自動車を確実かつ早期に改善すべく、自動車のリコールの迅速かつ確実な実施を図るため、自動車等不具合情報ホットラインの積極的な活用を促進する。

また、欠陥の疑いのある自動車による交通事故等を県警察から国土交通省に対して通報する制度を的確に運用するなど、関係機関の協力のもと、不具合情報の収集に努め、リコール対象車両の早期発見を図る

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

また、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ため、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の利用促進を図るとともに、併せて、付帯する傷害保険により、自転車事故による被害者の救済に資することを目的とするTS(TrafficSafety)マーク制度の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進、特に側面への貼付を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

また、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、次の暴走族対策を推進する。

(1) 暴走族追放気運の高揚

暴走族追放の気運を高揚させるため、「石川県交通安全推進協議会暴走族対策関係幹事会」において策定された暴走族総合対策について、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。

(2) 暴走族への加入阻止対策

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

(3) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長する車両の不正な改造を防止するよう、また、車両部品等が不正な改造に使用されないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

6 救助・救急体制の充実

高速自動車国道北陸自動車道(以下「高速道路」という。)を含む道路上における交通事故により発生した傷病者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関及び関係機関等が相互の緊密な連携・協力関係を維持しつつ、救助・救急体制の充実を図る。

特に、救急自動車の要請から救急隊が現場に到着するまでの間、救急現場に居合わせた一般市民(バイスタンダー)による応急手当が適切に実施されれば、大きな救命効果が得られるので、市民に対する応急手当の普及啓発活動を強力に推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

複雑多様化する交通事故に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 集団救助・救急体制の整備

高速道路を含む道路上で起きた大規模な交通事故により発生した多数の傷病者に対するため、救急隊等の効率的な運用と訓練を通じた関係機関等(日本赤十字社、警察、自衛隊、金沢市医師会等)との連携を強化し、集団救助・救急体制を推進する。

ウ 応急手当の普及啓発活動の推進

(ア) 応急手当の普及啓発

自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた応急手当の知識・実技の普及を図るため、消防機関、日本赤十字社、保健所等における、講習会の開催等を推進するほか、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報活動を推進する。

(イ) 119番受信時における口頭指導

119番による救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

(ウ) 自動車教習所等における応急手当の知識・実技の普及

指定自動車教習所における教習及び免許証取得時講習、更新時講習等における応急手当の普及啓発活動の推進に努める。

(エ) 応急手当用資機材の整備

交通事故現場に遭遇する可能性が高い業務用自動車を中心に応急手当用資機材の整備を推進する。

(オ) 学校における応急手当の知識・実技の普及

中学校、高等学校の教科「保健体育」において、心肺そ生法等の応急手当の知識・実技の普及を図るほか、各種講習会を通じて応急手当の知識・実技に関する教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成等

(ア) 救急救命士の養成

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、救急救命士を計画的に養成し、救急救命士の処置拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与に対応できる救急救命士の育成を推進する。

(イ) メディカルコントロール体制

医師の指示又は指導・助言のもとに、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ため、「石川県メディカルコントロール協議会」へ参画し、協議会が主催する研修会及び講習会へ積極的に参加し救急業務の質の向上を図る。

オ 救助・救急資機材の整備

高速道路を含む交通事故等に対応するため、救助工作車及び救助資機材等の整備を推進する。さらに、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 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

高速道路を含む道路上の複雑化する交通事故等に対応するため、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図る。

キ 高速道路等における救急業務

(ア) 救急業務

高速道路における救急業務については、「高速自動車道北陸自動車道における消防及び救急業務応援協定」(平成16年11月29日締結金沢市消防局、小矢部市消防本部、南砺市消防本部)(平成17年2月1日締結金沢市消防局、白山市野々市広域消防本部、能美広域事務組合消防本部、小松市消防本部、加賀市消防本部)に基づき、適切かつ効率的な救急業務を行う。

(イ) 訓練の実施

消防機関及び中日本高速道路株式会社等関係機関は、連携を強化するため定期的に訓練等を実施する。

(ウ) 現場急行支援システム(FAST)の活用

高速道路を含む道路上で発生した交通事故現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減を図るため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム(FAST)の活用を推進する。

(2) 救急医療機関等

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、(財)金沢総合健康センター夜間急病診療所(休日夜間急患センター)の利用促進を図るとともに、在宅当番医制の利用を推進する。

また、初期救急医療体制では応じきれない重傷救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制(地域内の医療施設の実情に応じた方式)の利用促進を図り、第二次救急医療体制を確保するとともに、さらに、重篤救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制を確保するとともに緊密な連携を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム(ホットライン)や、患者の容体に関するデータ等を医療機関へ電送する救急画像伝達装置等を活用するなど医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制を構築する。

7 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、又は掛け替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もと、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。

さらに、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うえ、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報提供を依頼するなど、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 無保険(無共済)車両対策の徹底

自賠責保険(自賠責共済)の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知して、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底する。

イ 任意の自動車保険(自動車共済)の充実等

自賠責保険(自賠責共済)と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険(自動車共済)は、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化し、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしており、より一層の被害者救済等の充実に資するよう、普及の促進を図る。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の充実

交通事故相談業務については、次の措置により、充実を図る。

(ア) 関係機関・団体等との連携

円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図る。

(イ) 相談員の資質の向上

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図る。

(ウ) 交通事故相談の利用促進

ホームページ及び広報誌の積極的な活用など、各種の広報活動により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

金沢地方法務局及び人権擁護委員、石川県交通安全活動推進センター、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターへ紹介するなど、交通事故の損害賠償についての相談及び援助に関する機関の紹介にも配慮する。

(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

県及び民間支援団体が行う交通遺児に対する一時金等の支給のほか、独立行政法人自動車事故対策機構が行う自動車事故被害者等に対する生活資金貸付けや重度後遺障害者に対する介護料の支給、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等について周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

(ア) 自助グループ活動の支援

交通事故被害者等の支援を図るため、民間の犯罪被害者支援団体、石川被害者サポートセンター等が行う自助グループ活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

(イ) 適正な相談業務

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察本部及び警察署の警察安全相談員、警察署の交通相談係・被害者支援員、県の交通事故相談員、石川県交通安全活動推進センターの交通事故相談員等と連携して推進する。

(ウ) 被害者への情報の提供等

被害者等から交通事故の概要、捜査経過等の情報提供に関する相談を受けた場合は、警察から刑事手続きの流れ等の説明がなされるよう、警察署等へ連絡するなど、適正に被害者等への情報提供が行われる体制を確立する。

8 道路交通事故原因の総合的な調査研究

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故に関する各種統計等の充実を図るとともに、諸データの有機的結合を推進し、さらに、国が推進する交通事故に対する研究開発及び調査研究結果等を参考として、総合的な観点からの統計・分析の高度化を図る。

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

さらに、調査研究結果として、関係機関・団体が保有する交通事故調査・分析に係る情報は、市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

1 鉄道事故の状況等

(1) 鉄道事故の状況

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

市内の鉄道における発生件数は平成19年度1件、平成20年度4件、平成21年度1件となったが、平成18年度、平成22年度は事故がなかった。

これらの事故の発生による死傷者数は、平成19、20年度は2人で、平成21年度は死者数が1人となっている。

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

市内の鉄道事故の推移

区 分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
件数(件)	0	1	4	1	0
死者(人)	0	1	1	1	0
傷者(人)	0	1	1	0	0

(注) 各年度末現在

(2) 近年の運転事故の特徴

全国的には、平成18年度から人身障害事故が踏切障害事故を件数で上回り、以後平成21年度までの毎年度において全運転事故の約5割を占めている。

本市においては、平成18～22年度における運転事故6件のうち、踏切障害事故が5件で、人身障害事故が1件となっている。

なお、平成17年に乗客106人が死亡した JR 西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡した JR 東日本羽越線列車脱線事故が発生したものの、18年からは乗客の死亡事故の発生は無い。

2 第9次交通安全計画における目標

- 【数値目標】 乗客の死者数ゼロ
運転事故全体の死者数ゼロ

平成26年度末には北陸新幹線の金沢開業が予定されていることから、引き続き安全対策を推進することにより、平成27年までに、乗客の死者数ゼロ並びに運転事故全体の死者数ゼロを目指すものとする。

第2節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

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

第3節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

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

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

ア 施設の維持管理及び補修等

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。また、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。

イ バリアフリー化の推進

駅施設等については、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を引き続き推進するとともに、プラットホームからの転落事故に対する適切な安全対策の促進を図る。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

【数値目標】 速度制限付きATS等を対象曲線部等へおおむね100%整備、
運転士異常列車停止装置・運転状況記録装置等を対象車両へおおむね100%整備

(3) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の運転事故の多くを占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各季の交通安全運動等において、広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 気象情報等の充実

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

(2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

(3) 冬期間の列車運行の確保

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

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に際して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

県内では、踏切事故(鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。)は、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。

本市においては、踏切事故は鉄道の運転事故の多くを占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

平成22年度末における市内の踏切道は67箇所であり、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)等を踏まえ、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備等の諸対策及びその他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を積極的に推進することにより、踏切事故の防止を図るものとする。

(2) 近年の踏切事故の特徴

県内では、平成18年度から22年度までの踏切事故の原因大別では、直前横断によるものが約58%を占めており、また、衝撃物別では自動車等と衝撃したものが約58%、人または自転車等と衝撃したものが約42%の割合となっている。

2 第9次交通安全計画における目標

【数値目標】 踏切事故件数ゼロ

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、平成27年度までに、踏切事故件数ゼロを目指すものとする。

第2節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することに考慮し、それぞれの踏切の状況を勘案し、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

第3節 講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良の促進及び立体交差化の研究・検討

歩道が狭隘となっている踏切等における歩行者安全対策のための踏切拡幅等の構造改良を推進するとともに、道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や主要な道路との交差に関わるもの等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化、歩行者等立体横断施設の整備等により、踏切道の除去を研究するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備の高度化

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置等の設置により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めていく。

(2) 交通規制の実施

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

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めることを検討する。

4 冬期間の踏切道の交通安全対策の推進

冬期間の踏切道の交通安全を図るため、通行車(者)の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化する。

5 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

(1) 踏切関連交通安全施設の高度化

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、踏切関連交通安全施設の高度化を図るとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

(2) 緊急時の措置の周知徹底

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことに鑑み、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、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ための広報活動等を強化する。

用語解説

安全運転義務違反

道路交通法第70条に規定する安全運転義務に違反することで、通常、交通事故の発生によって成立する。具体的には、わき見運転、安全速度違反などがある。

安全運転義務とは、車両等の運転者に対して課せられた一般的義務で、運転者は、車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないとされている。

飲酒運転の厳罰化

飲酒運転等の悪質・危険な運転者による重大な死傷事故が多発したことから、飲酒運転に関する罰則を強化した道路交通法が改正され、平成19年9月1日からの施行では、罰則が、酒気帯び運転で3年以下の懲役又は50万円以下の罰金、酒酔い運転は5年以下の懲役又は100万円以下の罰金へと引き上げられた。また、平成21年6月1日からの法改正では、違反点数が引き上げられた。

危険運転致死傷罪

平成13年法律第138号をもって刑法の一部が改正され、危険運転致死傷罪が新設され、平成13年12月25日から施行された。

それまでは、これまで交通事故を起こした場合は、道路交通法違反と刑法の業務上過失致死傷罪としてとらえられてきたが、近年の交通事故の中には、酒酔い運転や著しい速度超過など、交通ルールを無視し、正常な運転ができないような状態での運転あるいはことさら信号無視をするなどの悪質・危険な運転によって、人を死傷させる事案が少なからず含まれている。

このような死傷事犯を、過失(不注意)による犯罪ではなく、故意に危険運転をして人を死傷させた故意犯ととらえ、暴行による傷害、傷害致死に準じた重大な犯罪として厳しく処罰することとし、それによって交通の安全を図り、悲惨な被害者を少しでも減少させようとするもの。

交通事故死者数

24時間死者：交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で死亡した人

30日死者：交通事故発生から24時間経過後30日以内に交通事故が原因で死亡した人

30日以内死者：24時間死者と30日死者の合計で、交通事故発生から30日以内に死亡した人

バリアフリー化

高齢者、障害者等が自立した生活を営むことができる社会を実現するため、全ての利用者が利用し易い施設・設備等の整備を行い、障害(バリア)を除去すること。

交通需要マネジメント(TDM: Transportation Demand Management)

車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系のこと。

具体的には、バスレーン、パーク・アンド・ライド、時差出勤等の施策がある。

高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両を情報でネットワーク化することにより、交通事故、渋滞等といった道路交通問題の解決を目的に官民学が一体となり構築する新しい交通システムのこと。

①ナビゲーションの高度化 ②自動料金収受システム ③安全運転の支援 ④交通管理の最適化 ⑤道路管理の効率化 ⑥公共交通の支援 ⑦商用車の効率化 ⑧歩行者等の支援 ⑨緊急車両の運行支援 という9つの開発分野から構成されている。

あんしん歩行エリア

死傷事故発生件数が多く、歩行者、自転車利用者の安全性を確保する必要のある住居系、商業系地区について、県公安委員会、道路管理者の申請により警察庁及び国土交通省が指定することとなっている。

エリアでは、道路管理者と警察署が平成15年度から19年度までの5カ年で死傷事故抑止対策を集中的に実施することにより死傷事故の約2割、歩行者、自転車利用者に係る死傷事故を約

3割抑止することを目指し連携して推進してきたもので、平成20年度から平成24年度においても、引き続き推進している。

また、エリアは幹線道路等で囲まれる概ね1～2平方キロメートル程度の地区が対象とされており、県内で12箇所(うち市内6箇所:彦三、中央、寺町、中村、西部、西南部)が指定されている。

社会資本整備重点計画

従来、各事業分野別の緊急措置法に基づく計画により推進されていた社会資本整備について、平成15年に成立した社会資本整備重点計画法に基づき、道路、交通安全施設、空港、港湾、公園など9つの部門の長期計画を一本化したもので、昭和29年以来50年振りの改革となる。

計画期間は、平成15年度から19年度までの5カ年とされ、国民に成果目標を明示すると共に、毎年度の政策評価の実施を確実に行うこととしていたもので、平成20年度から平成24年度まで引き続き取り組むことになっている。

発光ダイオード(LED : Light Emitting Diode)

電流を流すと発光する半導体素子の一種のこと。

赤、緑、オレンジ等の種類があり、最近、難しいとされていた青色ダイオードが実用化され、赤、青、緑の光の三原色が揃い用途が拡大している。

信号灯器にも活用されており、従来の電球式では、西日等が当たった場合に点灯しているように見えることがあったが、発光ダイオード式ではこれを防止でき、また、省エネルギー効果、更には、耐用年数も電球式の1年程度に比較して6～8倍となっている。

光ビーコン

光ワイヤレス通信を利用したビーコン(情報受送信装置)のこと。

赤外線を用いて設置された路側ビーコンと車載機器との双方向通信を行うもので、車両の存在を感知する感知器としての機能も持っている。

これを利用することにより、リアルタイムの交通情報の提供や安全運転支援等に利用され、新交通管理システムの基幹施設ともなっている。

交通バリアフリー新法

正式名称は、「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年)という。

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ことの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

本市では、重点整備地区であるJR金沢駅周辺地区、JR西金沢駅周辺地区の2地区を金沢市交通バリアフリー基本構想(H14)に基づき整備を行っている。

コミュニティ道路

商業系・住居系地区等において、通過交通の進入を抑え、地区内の生活の安全を確保し、人と車の共存を図るために、公安委員会によるゾーン規制等の交通規制と道路管理者によるハンブ、クランク、狭さく等の整備など面的な対策を組合せた生活環境整備区域のこと。

現在、県内各地で整備が進められているが、先駆的事例としては、金沢工業大学付近の野々市市道の整備が知られている。

歩車共存道路

コミュニティ道路の一種で、歩道等の設置が困難な場合においてハンブや狭さく等を組合せることにより、車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路のこと。

歩行者等支援情報通信システム(PICS : Pedestrian Information and Communication Systems)

歩行者の所持する携帯情報端末を介し、信号の状態(赤・青)を知らせたり、歩行者信号の青時間を延長したり、目的地までの段差が少なくかつ最短の歩行ルートを画像や、文字音声等で案内することで障害のある人等の安全な移動を支援するシステムのこと。県内では、金沢市三社周辺、加賀市大聖寺・片山津地区の信号機に設置されている。

マルチモーダル施策

良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関と連携し都市への車の集中を緩和する総合的な施策のこと。

具体的には、空港、港湾、駅等の交通拠点へのアクセス強化、鉄道と高速バスの結節強化、駅前広場の整備、バリアフリー化などがある。

交通需要マネジメント(TDM)施策と組み合わせ複合的に実施することにより都市交通の円滑化を図るもの。

ショッピングモール

モールとは、歩行者専用デザインされた繁華街の散歩道のこと。

自動車の通行を排除又は制限し、道路構造を歩行者優先のものとし、ベンチや花壇、彫刻等のロード、優れた照明が用意され、歩行者が車を気にせずに散歩や買い物を楽しむことができるもの。半永久的な施設という面で一時的な歩行者天国と区別され、商店街に造られたものを特に、ショッピングモールという。

ノンストップ自動料金支払いシステム (ETC : Electronic Toll Collection System)

有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの節減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステムのこと。

2000年4月から首都圏で施行、2001年から全国に拡大している。

新交通管理システム (UTMS : Universal Traffic Management Systems)

高度道路交通システム(ITS)の一環として総合交通管理を目指した警察庁のシステムのこと。赤外線を用いて車両との双方向通信が可能な光ビーコン(光学式交通情報収集提供装置)を中心に、車載機器との通信により交通情報の収集・提供、信号制御等を行い、交通流・量の分散、適正化等を図ろうとするもの。

高度交通管制システム(ITCS)、交通情報管理システム(AMIS)、公共車両優先システム(PTPS)、車両運行管理システム(MOCS)、緊急通報システム(HELP)、安全運転支援システム(DSSS)等がある。

標識BOX

はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見や要望等を受ける「ご意見箱」のこと。警察や道路管理者が設置している。

道の相談室

幅広く道に関する相談を受け付け、意見、苦情等に速やかに対応するための窓口で、国土交通省の各工事事務所に設けられている。

寄せられた通報や相談等には、迅速な対応が図られ、また、情報は体系的に集計・整理され、道路行政に反映されている。

トランジットモール

中心市街地のメインストリート等で、一般車両を制限し、道路を歩行者、自転車とバス等の公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出する施策のこと。

欧米各国で実施されている事例が多い(例えばドイツのフライブルク市等)。日本では、現在、群馬県前橋市のマイバスで、商店街の中を昼間通るルートがトランジットモールになっている。また、本市のふらっとバスでは、横安江町の商店街がトランジットモールになっている。

道路交通情報通信システム

(VICS : Vehicle Information and Communication System)

ドライバーの利便性の向上、渋滞の解消、緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路情報等を道路上に設置したビーコンやFM多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機器へリアルタイムで提供するシステムのこと。

安全運転支援システム (DSSS : Driving Safety Support Systems)

新交通管理システム(UTMS)のひとつで、運転者に対して、周辺の交通安全情報を専用の車載機のディスプレイへ図形又は音声情報により提供することで、危険要因に対する注意を促

し、安全運転意識の向上を図り、交通事故を未然に防止することを目的とするシステムのこと。

走行支援道路システム（AHS：Advanced Cruise-Assist Highway Systems）

道路とクルマが連携し（路車協調）、センサや路車間通信などの最新のITSテクノロジーを駆使して交通事故や渋滞の削減を目指すシステム。

AHS は様々な事故要因のうち、その直接の引き金となるドライバーの発見の遅れ、判断の誤り、操作の誤りなど事故直前の行動事象に対し、①情報提供、②警報、③操作支援といったサービスを行うことで効果的に事故の発生を防ぐ。その代表的なサービスとして、カーブなどの見通しの悪い箇所からクルマから検出困難な停止車両などを発見し、衝突事故を防止する前方障害物衝突防止支援サービスがある。

スマートウェイ

高度情報交通システム（ITS）を実現するための手段で、知能道路とも呼ばれる。道路と車両の間の通信システムやセンサーなどの装置を埋め込まれた道路であり、国土交通省では、推進にあたり具体的な検討、施策を推進している。

狭域通信システム（DSRC：Dedicated Short Range Comuunications）

ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）や商用車管理システム等の路車間通信に用いられる無線通信のこと。光を用いる方式と電波を用いる方式があり、通信可能範囲は一般的に路側機から数メートルから数百メートルである。

公共車両優先システム（PTPS：Public Transportation Priority Systems）

新交通管理システム（UTMS）のひとつで、バスの定時運行と利便性を確保し、マイカー通勤からバス利用への振り替えを促進するための施策で、バス専用（優先）レーン等の交通規制やバスがなるべく停止しないようなバス優先信号などがある。

バス優先信号では、バスに光ビーコン対応の車載機を登載して、交差点に設置されている信号機制御装置と通信して、バスの交差点通過を円滑にするもの。

県内では、県庁周辺の50メートル道路、金沢市、野々市市内の国道157号を中心に導入されている。

車両運行管理システム（MOCS：Mobile Operation Control Systems）

新交通管理システム（UTMS）のひとつで、バス事業、貨物輸送事業、清掃事業などの事業者が、自社車両の運行管理を適切に行えるよう支援するシステムのこと。

個々の事業車両の走行位置や時刻等の情報を事業者に提供するもの。

効果として、事業者の車両運行管理及び物量の効率化並びに道路輸送事業の高度化が期待できる。

フレックスタイム制

1日の労働時間帯を、必ず勤務すべき時間帯（コアタイム）とその時間帯の中であれば何時出社または退社してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分けて、出社、退社の時刻を労働者の決定に委ねる制度のこと。

ハイグレードバス停

バス停における機能を高度化したもので、屋根つきのシェルター、ベンチ、バス接近表示器（バスロケ）、文字表示装置、駐輪場などを備えている。

コミュニティバス

小型車両を使って運行されるバスのことで、住宅地の細い道など、今までバス路線が無かった地域にもバスを走らせることができるようになり、地域の足の確保や、バス利用による公共施設、商業施設等の利用促進やお年寄りや自動車を持たない人の外出機会の増加等が期待でき、本市の「ふらっとバス」、野々市市の「のっティ」などの専用バスの他、各地で取組が行われている。

オムニバスタウン構想

「人、まち、環境にやさしい」というバスの社会的意義を最大限に発揮したまちづくりに向けた市町の取組を促進し、交通事故、渋滞、環境の悪化など地域の抱える交通の諸問題の解決を図るもので、警察庁・国土交通省が連携して支援しており、県内では、金沢市が平成11年に全国で2

番目に指定され、コミュニティバス運行等の各種施策が行われている。

ヒヤリマップ

地域住民が、各地区内の道路において「ヒヤリ」と感じた場所などを示す地図を作成することにより、交通危険箇所を互いに認識し、改善策を話し合うことで交通安全意識の向上と交通環境の改善等を図るもの。

シルバー・ドライビング・ドック

県警が進める高齢運転者対策のひとつ。受講料は無料で、県内の各自動車学校で受講するもので、65歳以上70歳未満の高齢運転者の運転する車両に県内各自動車学校の教官が同乗し、直接、危険な運転のチェックや安全運転のアドバイスをを行うもの。

映像記録型ドライブレコーダー

車両に装備され、交通事故などによる衝撃を感知して、前後十数秒の映像等を自動的に記録する装置のこと。

現在、県内でもタクシーを中心に装着されているが、これを装着することにより、

①安全運転意識の向上、 ②記録されたデータを活用した効果的な交通安全教育、 ③交通事故の事実関係の客観的把握 が期待されている。

イエローカード

化学物質の有害性、事故発生時の応急措置、緊急連絡先などを記載した黄色いカードのこと。危険物質等を輸送する際に、製造事業者等が作成し、運送人に交付することにより、事故時の措置等の周知を図り、化学物質の総合的な物流安全を確保するもの。

自転車安全整備制度

自転車安全整備店で自転車安全整備技能検定に合格した自転車安全整備士が、使用中の自転車の点検整備を行った場合には、点検整備済(TS)マークを貼付して、法令に定められた基準に適合する普通自転車である旨を明示するとともに、点検整備の機会を利用して自転車の正しい利用方法等について助言指導を行うことにより、自転車の安全利用を図り交通の安全を図ろうとするもの。TSとは、TRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったもので、青、赤、緑色の3種類あり、TSマーク保険が付帯する。

自動体外式除細動器 (AED : Automated External Defibrillator)

突然心停止状態の際心臓に電気ショックを与えて正常な状態に戻す医療器具のこと。コンピュータを内蔵しており、電極を胸に貼ると心電図を自動的に解析し、心室細動か否かを判断し、機械が電気ショックを指示するもの。また、除細動とは、心臓が痙攣したように細かく震えて血液が拍出できない致死的不整脈(心臓細動)を電気ショックにより取り除くことをいう。

GPS (Global Positioning System)

全世界測位システムとも言い、GPS衛星を利用して地球上の現在位置を調べるため軍事用に開発されたシステムのこと。

民間用のGPS受信機は、当初、航空機、船舶、測量機器等に利用されていたが、近年、自動車(カーナビゲーションシステム)や携帯電話に利用されている。

緊急通報システム (HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety)

新交通管理システム(UTMS)のひとつで、事故発生時に、手動又は自動で車載機より位置情報と音声情報が、携帯電話又は自動車電話回線を使いオペレーションセンターに通報され、同センターでは、車両の位置を自動的に表示させるとともに、事故状況を通報者から聴取し、救援機関に対し連絡を行い、緊急車両が迅速な救護活動を行えるように支援するシステムのこと。

現場急行支援システム (FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)

新交通管理システム(UTMS)のひとつで、緊急走行中の車両の車載機が光ビーコンの下を通過すると交通管制センターに送信され、位置、方向を判別し、走行方向の信号機を青色にし、通過交差点周囲の車両及び歩行者には文字情報板で緊急車両の通過を知らせるなど、緊急車両の通行を支援するシステムのこと。

日本司法支援センター

通称を「法テラス」と言い、総合法律支援法(平成16年)に基づき、全国何処でも法的トラブルを解消するための情報やサービスを受けられる社会を目指し、平成18年10月から運用が開始されているもの。

全国の都道府県庁所在地(北海道は4箇所)に50箇所の事務所が設置されていて、業務内容としては、

①法的情報の無料提供、 ②無料法律相談、 ③犯罪被害者支援、 ④国選弁護 関連業務 等となっている。

速度超過防止装置 (ATS : Automatic Train Stop)

自動列車停止装置のこと。列車が停止信号に接近すると、警報を発し、運転士が一定時間内にブレーキ操作と確認扱いを行わないと自動的に非常ブレーキがかかるもの。

列車集中制御装置 (CTC : Centralized Traffic Control)

鉄道において線路、一定区間の単位で信号や分岐器の連動装置を一箇所で遠隔操作できるようにしたシステムのこと。また、このシステムの中央装置を設置した箇所は、一般的にCTCセンターと呼ばれている。

第9次

金沢市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

金沢市交通安全対策会議

(事務局 金沢市歩ける環境推進課)

