

第4次

白山市交通安全計画

(令和4年度～令和8年度)



白山市交通安全対策会議

ま え が き

車社会の急速な進展に対し、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、全国的に交通事故の死傷者が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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年度以降、10次にわたる「交通安全基本計画」を策定し交通安全対策を実施してきた結果、昭和45年に16,765人が交通事故により死亡し、「交通戦争」と呼ばれた時期と比べると、令和2年中の死者数は、2,839人と約8割減少しました。

白山市では、平成17年には7人であった死者数が、3次にわたる「白山市交通安全計画」を策定し、市民、関係機関・団体と連携・協力し交通安全対策を推進してきたところ、令和2年には死者数が2人にまで減少しました。

言うまでもなく、交通事故防止は国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、市民一人一人が取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下、安全で安心なまちづくりを目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸対策を推進していくことが必要です。

そこで、交通死亡事故はもとより交通事故そのものを減少させるため、ここに第4次白山市交通安全計画を策定しました。

この交通安全計画は、国の第11次交通安全基本計画及び県の交通安全計画に基づき、令和4年度から令和8年度までの基本的な方針を定めたものです。

今後、関係機関・団体を始め市民の皆さんと一丸となって、交通事故のない安全で安心な白山市の実現を目指し、様々な事業に取り組んでまいります。

目 次

基本理念	1
第 1 章 道路交通の安全	
第 1 節 道路交通事故のない白山市を目指して～道路交通安全の目標.....	5
1 道路交通事故の状況等	5
(1) 全国の交通事故	5
(2) 石川県の交通事故	6
(3) 白山市の交通事故	7
① 平成28年～令和2年における交通事故発生状況	7
ア 高齢者の交通死亡事故発生状況.....	7
イ 事故類型別交通死亡事故等発生状況.....	8
ウ 子供及び自転車の交通事故発生状況.....	9
② 道路交通を取り巻く交通環境.....	9
③ 令和2年白山市の交通事故の特徴	10
2 第3次白山市交通安全計画の結果.....	10
3 第4次白山市交通安全計画における数値目標	10
第 2 節 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
【視点1】高齢者及び子供の安全確保	13
(1) 高齢者の交通事故防止対策の強化	13
(2) バリアフリー化の推進	14
(3) 子供の交通事故防止対策	14
【視点2】歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上.....	14
(1) 歩行者の安全確保	14
(2) 自転車の安全確保	15
【視点3】生活道路及び幹線道路における安全確保.....	15
【視点4】先端技術の活用推進.....	17
【視点5】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進.....	17
【視点6】地域が一体となった交通安全対策の推進.....	17

第3節 道路交通安全の主要な施策	18
1 道路交通環境の整備	18
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	18
① 生活道路における交通安全対策の推進	18
ア 公安委員会による交通安全対策	18
イ 道路管理者による交通安全対策	18
ウ 歩行者保護モデル路線の活用	19
② 通学路等の整備	19
③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	20
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	21
① 事故ゼロプラン「北陸の道路整備「選択と集中」」の推進	21
② 幹線道路における交通規制	22
③ 重大事故の再発防止	22
④ 適切に機能分担された道路網の整備	22
⑤ 道路改築等による交通事故対策の推進	23
(3) 交通安全施設等の高度化	23
① 効果的な交通安全施設等の整備	23
② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	23
③ 交差点・カーブ対策の推進	24
④ 夜間事故防止対策の推進	24
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	24
(5) 無電柱化の推進	25
(6) 自転車利用環境の総合的整備	25
(7) 交通需要マネジメントの推進（公共交通機関利用の促進）	25
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	25
① 災害に備えた道路交通環境の整備	25
② 災害に強い交通安全施設等の整備	25
③ 災害発生時における交通規制	26
④ 災害発生時における情報提供の充実	26
(9) 駐車対策の推進	26
(10) 道路交通情報の充実	26
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
① 道路使用及び道路占用の適正化等	26
ア 道路使用及び道路占用の適正化	26
イ 不法占用物件の排除等	27

ウ	道路の掘り返しの規制等	27
エ	大規模事業等への先行対策の推進	27
②	休憩施設等の整備の推進	27
③	子供の遊び場等整備の推進	27
④	道路法に基づく通行の禁止又は制限	27
⑤	地域に応じた安全の確保	28
2	市民一人一人の交通安全意識の高揚 ～交通安全思想の普及徹底～	28
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	28
①	幼児に対する交通安全教育	28
②	小学生に対する交通安全教育	29
③	中学生に対する交通安全教育	29
④	高校生に対する交通安全教育	29
⑤	成人に対する交通安全教育	30
⑥	高齢者に対する交通安全教育	30
ア	高齢者交通安全教室の開催	30
イ	高齢運転者に対する交通安全教育	30
⑦	障害者・外国人等に対する交通安全教育	31
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
①	交通安全運動の推進	31
②	自転車の安全利用の推進	32
ア	自転車の安全利用に関する広報啓発活動の推進	32
イ	自転車乗車用ヘルメットの着用普及と促進	33
ウ	自転車保険の加入促進	33
エ	自転車の夜間事故防止対策	34
③	高齢運転者対策の充実	34
ア	高齢運転者の運転免許証自主返納者に対する支援の充実	34
イ	高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用	35
④	後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい 着用の徹底	35
⑤	チャイルドシートの正しい着用の徹底	35
⑥	反射材用品等の普及促進	35
⑦	飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立	36
⑧	効果的な広報の実施	36
ア	集中的な広報の実施	36

イ 地域・家庭に根ざした広報の実施.....	36
⑨ 冬期間における安全運転の啓発.....	37
⑩ 市民総ぐるみの交通安全対策の推進.....	37
⑪ 住民の参加・協働の推進.....	37
3 車両の安全性の確保.....	38
4 道路交通秩序の維持.....	38
5 救助・救急活動の充実.....	39
(1) 自動体外式除細動器（AED）等の応急手当の普及啓発活動の推進	39
(2) 高規格救急自動車等の整備.....	39
(3) 救急救命士の養成及び救助隊員や救急隊員の訓練の充実.....	40
(4) 国道8号や高速自動車国道等における救急業務協力体制の確立	40
6 被害者等支援の推進.....	40
7 交通事故調査・分析の充実.....	40

第2章 鉄道及び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.....	41
第2節 踏切道等における交通安全対策.....	41
1 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策を考える視点.....	41
2 鉄道施設等の安全性の向上.....	41
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及.....	41
4 踏切道の構造改良の促進.....	41

基本理念

本格的な人口減少と超高齢化社会の到来という新たな時代を迎え、本市が、北陸の中核を担う都市として、誰もが「住んでよかった。住み続けたい。」と思える魅力と活力あるまちづくりのためには、交通の安全を確保することが極めて重要です。交通事故のない社会は、一朝一夕に実現するものではありませんが、人命尊重の理念に基づき、交通事故の被害者やそのご家族に思いをよせて、悲惨な交通事故を根絶させるという誓いの下、関係機関・団体を始め市民の皆さんと一丸となって「健康で笑顔あふれる元気都市 白山」を目指し、今再び、新たな一歩を踏み出します。

1 交通事故のない社会を目指して

全国的に本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えています。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ます。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民が安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、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「交通事故のない安全で安心な白山市」を目指さなければなりません。

2 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比べて弱い立場にある歩行者等の安全を、また全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。このような「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かなければなりません。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の

課題となっています。また、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

4 交通社会を構成する三要素（人間・交通機関・交通環境）

本計画では、交通社会を構成する人間、そして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、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の実態に対応した効果的な対策を総合的に策定し、市民一人一人の理解と協力の下、一丸となって推進します。

(1) 人間に対する安全対策

人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上や交通安全意識の徹底を図るとともに、歩行者等についても交通安全意識の徹底や指導等を強化していかなければなりません。また、交通社会に参加する市民一人一人が、自らの交通安全意識を改革し高揚させていくことが極めて重要であることから、そのための交通安全教育や普及啓発活動を推進します。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに不断の技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を確保するとともに、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の充実を推進します。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶという重要な機能を担っていることから、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要があります。また、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により、交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保します。

(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、交通安全施設等の整備、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し、その整備に当たっては、人優先の交通安全対策の下、各種の施策の充実を推進します。

5 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進します。加えて、将来的には、Society5.0（Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会）の実現を視野に、ICT（ICT：Information and Communications Technology）を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

6 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故の被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救命活動の充実、負傷者の治療の充実を図ることが重要です。また、犯罪被害者等基本法の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ります。

7 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、市民一人一人が交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止を自身の問題として考え、行動することが何より重要です。そのため関係機関・団体と連携し、交通安全に関する活動への自発的な参加や地域における取り組みを支援するとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を提供します。

8 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取り組みが必要です。

(2) 先進技術導入への対応

今日、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図るとともに、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、着実に安全性を確保していくことが重要です。このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要があります。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる機関・団体等は、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により、道路交通等に課題や制約が生じているほか、市民の交通行動等への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視し、必要な対策に臨機に着手します。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない白山市を目指して～道路交通安全の目標

1 道路交通事故の状況等

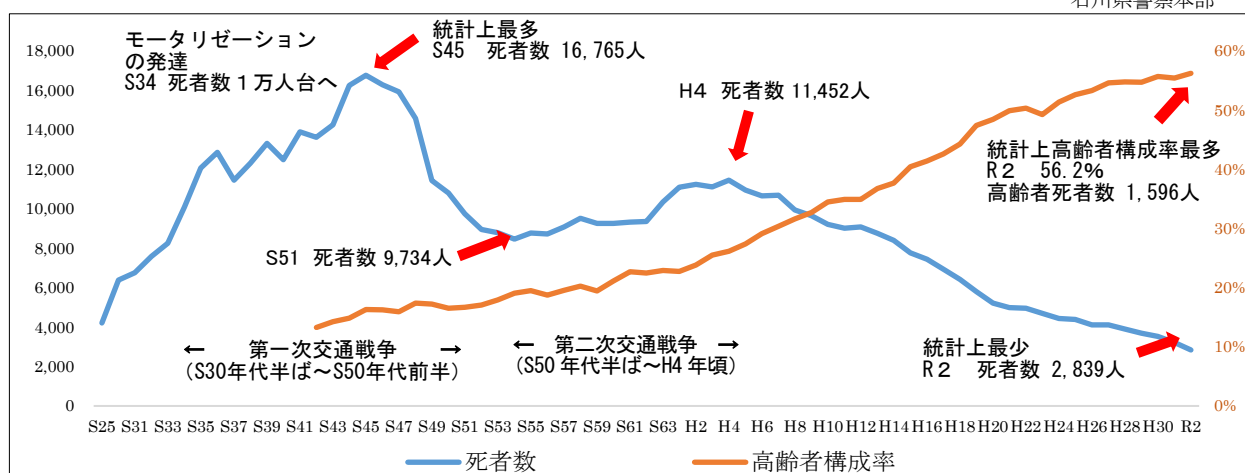
(1) 全国の交通事故

全国の交通事故による死者数は、昭和34年に1万人台となり、以降増加を続け、昭和45年には、統計上最多の16,765人に達し、「交通戦争」という言葉が生まれるほど深刻な事態となりました。

国では、このような事態を踏まえ、昭和45年6月、交通安全対策基本法を制定し、国をあげて交通安全対策を推進したことにより、昭和51年には、17年ぶりに年間死者数が1万人を下回りました。その後、昭和55年から増加に転じましたが、平成8年には再び1万人を下回り、シートベルト着用率の向上や飲酒運転の厳罰化など様々な対策を講じた結果、令和2年の交通事故死者数は、2,839人と5年連続の減少、統計上最少となり、また発生件数や負傷者数についても、16年連続の減少となりました。

一方で死者数に占める高齢者の構成率は、56.2%に上り、高齢者に関する統計を取り始めた昭和42年以降最も高い数値となりました。

【全国交通事故「死者数・高齢者構成率」推移状況】



【全国交通事故死者数推移状況】

石川県警察本部

	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(人)	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178
死者数(人)	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839
うち高齢者数(人)	2,138	2,020	1,966	1,782	1,596
高齢者構成率	54.8%	54.7%	55.7%	55.4%	56.2%
負傷者数(人)	618,853	580,850	525,846	461,775	369,476

なぜ「交通戦争」という言葉が生まれたのでしょうか。

昭和30年代以降、急成長した自動車交通は、社会経済の発達と国民生活の向上をもたらしました。その一方で、交通事故が激増し、その交通事故の犠牲者（死者数）が、日清戦争での日本の戦死者数（2年間で17,282人）を上回る勢いであったことから、まさに「戦争状態」のような状況であるとして「交通戦争」と呼ばれるようになりました。

(2) 石川県の交通事故

石川県の交通事故による死者数は、昭和47年に統計上最多の183人となりましたが、昭和56年には75人にまで減少しました。

その後、再び増加に転じた時期もありましたが、平成30年には、記録が残る統計上最少の28人にまで減少しました。

令和2年中の発生件数は2,025件であり、また負傷者数は2,325人といずれも15年連続で減少しましたが、死者数については40人であり、前年と比較すると9人（29.0%）増加しました。

死者数に関しては、統計上最多の183人（昭和47年）と最少である28人（平成30年）を比較すると155人（84.7%）減少しています。

なお、令和2年の交通死亡事故の特徴としては、

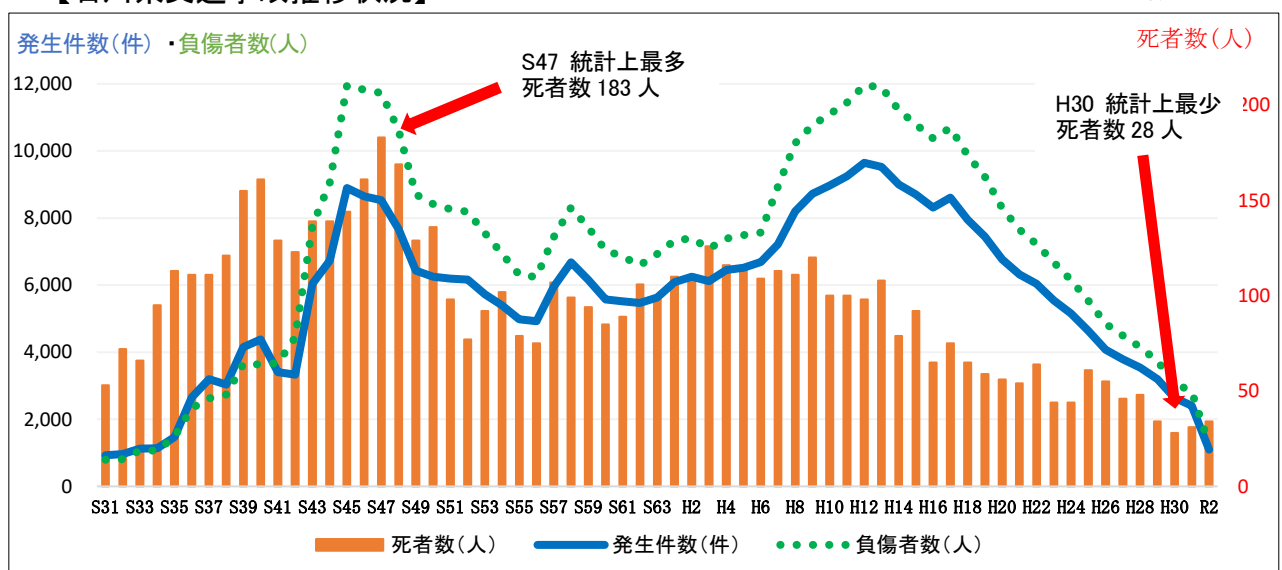
- 交差点周辺で事故が多い。 23人/40人中（構成率57.5%）
- 交通事故死者数の高齢者構成率が高い。 21人/40人中（構成率52.5%）
- 高齢運転者（第1当事者）による死亡事故が増加 15人/40人中（前年比＋7人）

などが挙げられます。

県内の高齢者人口が増加する中、高齢者の交通事故防止対策は、重要な課題となっています。

【石川県交通事故推移状況】

石川県警察本部



【石川県交通事故「死者数・高齢者構成率」等推移状況】

石川県警察本部

	H28	H29	H30	R元	R 2
発生件数 (件)	3,541	3,198	2,642	2,408	2,025
死者数 (人)	48	34	28	31	40
うち高齢者数(人)	28	22	20	22	21
高齢者構成率	58.3%	64.7%	71.4%	71.0%	52.5%
負傷者数 (人)	4,150	3,731	3,085	2,823	2,325

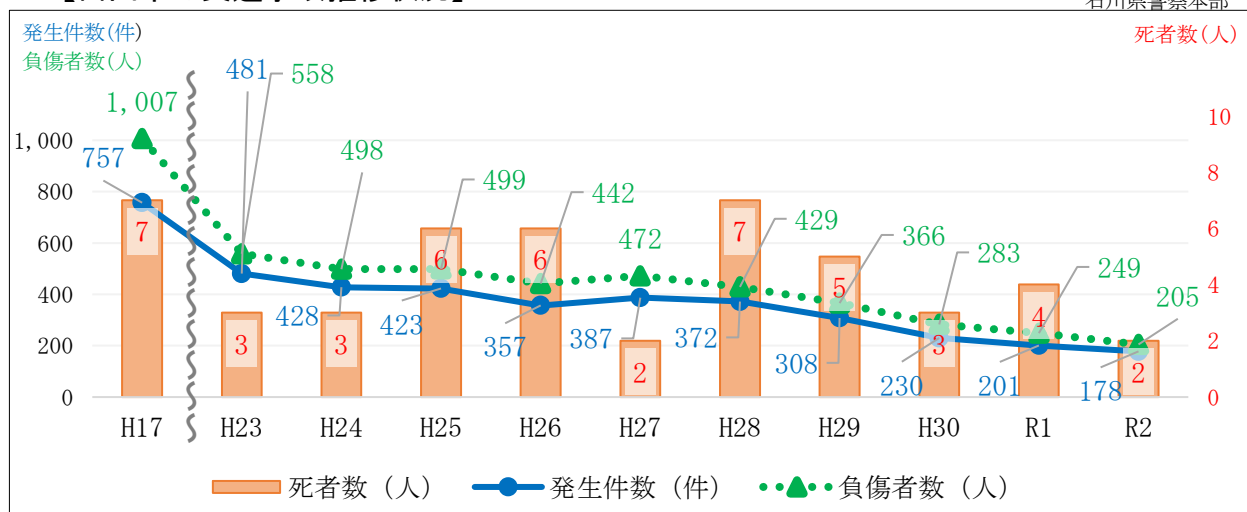
(3) 白山市の交通事故

本市政がスタートした平成17年の交通事故発生件数（人身事故）は757件で、負傷者数は1,007人、死者数は7人でした。その後、発生件数・負傷者数はともに、年々減少し、令和2年は、発生件数は178件、負傷者数は205人、死者数は2人であり、前年と比較するといずれも減少しました。

平成23年と比較すると、発生件数では63.0%、負傷者数は63.3%、それぞれ減少しています。しかしながら、事故で毎年2人から7人の方が亡くなっていることから、更なる死亡事故抑止対策を推進する必要があります。

【白山市の交通事故推移状況】

石川県警察本部



① 平成28年～令和2年における交通事故発生状況

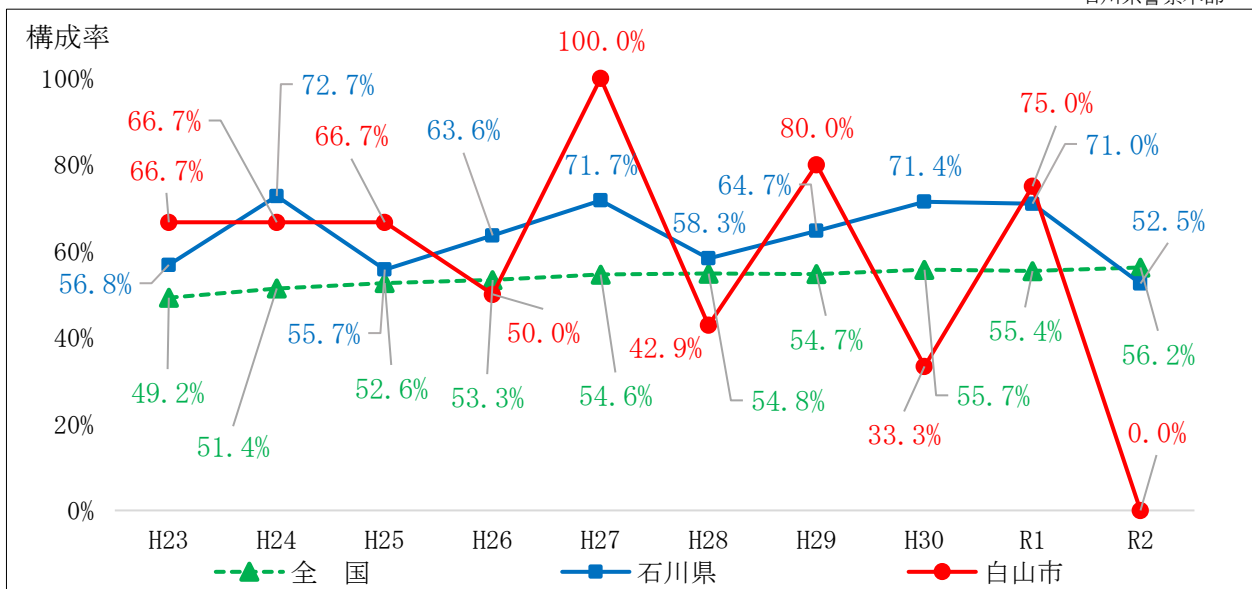
ア 高齢者の交通死亡事故発生状況

第3次交通安全計画期間中（平成28年～令和2年）、本市の死者数に占める高齢者の構成率の平均値は52.4%でした。

この構成率は、全国の55.2%とほぼ同じですが、石川県の62.4%を下回っています。また期間中の死者数の合計は21人で、うち高齢者は11人でした。その内6人の方が夜間の交通事故で亡くなっています。令和2年に関しては、高齢者の交通死亡事故の死者数はゼロであり、これは、昭和56年以来の結果となっています。

【死亡事故高齢者構成率「全国、県、白山市」等対比状況】

石川県警察本部

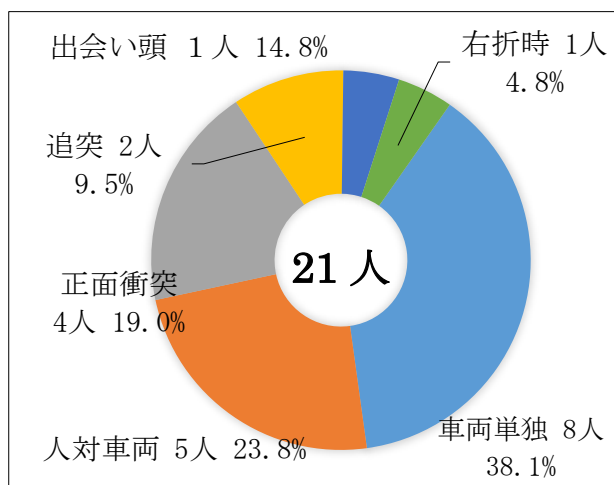


イ 事故類型別交通死亡事故等発生状況

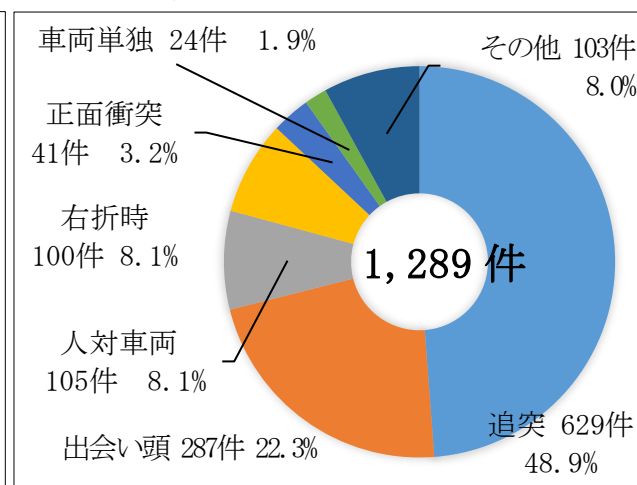
期間中、本市の事故類型別の交通死亡事故では、交通事故死者数 21 人のうち、「車両単独事故」が 8 人(構成率 38.1%)と最も多く、次いで「人対車両事故」が 5 人(構成率 23.8%)となっています。

事故類型別の交通事故発生件数については、事故発生件数 1,289 件のうち、「追突事故」が 629 件(構成率 48.9%)と最も多く、次いで「出会い頭事故」が 287 件(22.3%)となっており、この 2つの累計で発生件数全体の約 7割を占めています。

【事故類型別交通事故死者数】



【事故類型別交通事故発生状況】



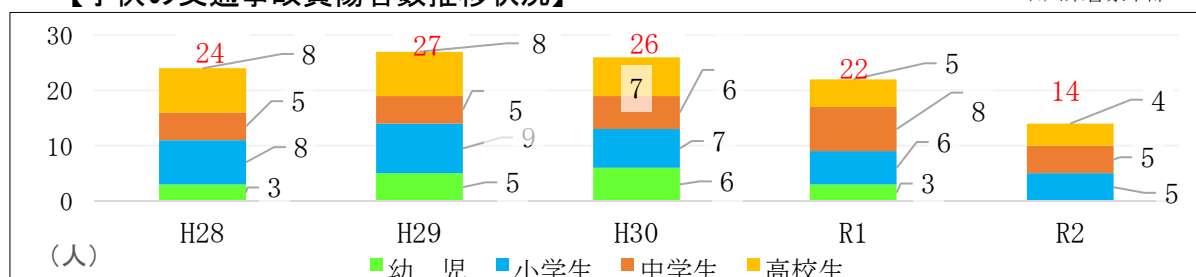
石川県警察本部

ウ 子供及び自転車の交通事故発生状況

期間中、本市における高校生以下の子供の交通死亡事故（24時間死者数）の発生はありません。令和2年は、高校生以下の子供の交通事故による負傷者数が、14人まで減少しています。

【子供の交通事故負傷者数推移状況】

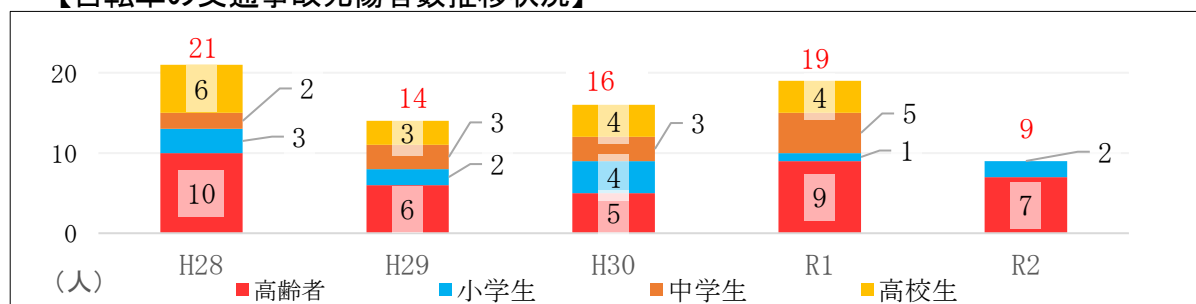
石川県警察本部



自転車乗車中の交通死亡事故については、平成27年に小学生が、相次いで命にかかわる交通事故に遭われましたが、期間中、小・中・高校生の交通死亡事故の発生はありませんでした。しかしながら、高齢者の自転車乗車中の交通事故では、平成29年に1人、令和元年に2人の方が亡くなっています。

【自転車の交通事故死傷者数推移状況】

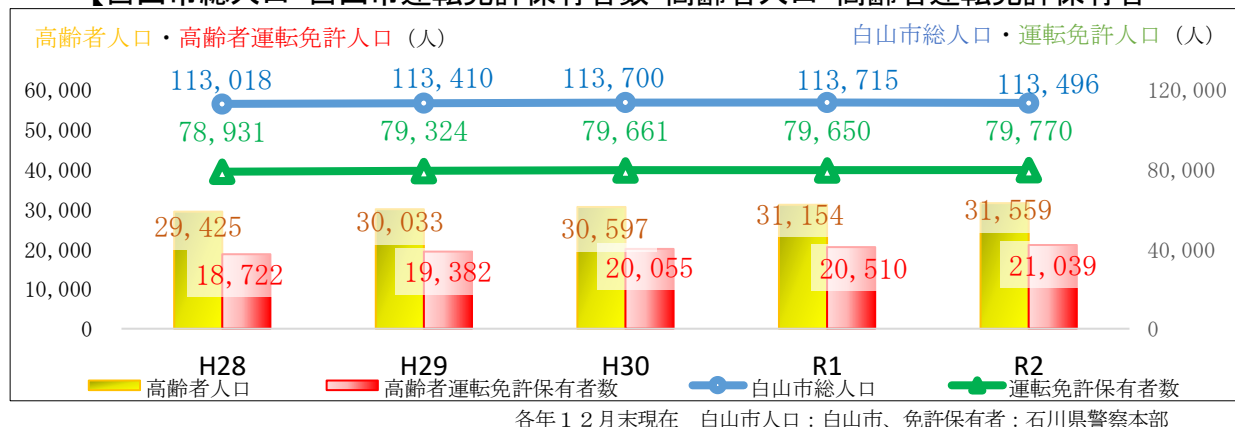
石川県警察本部



② 道路交通を取り巻く交通環境

平成28年末と令和2年末の白山市の総人口を比較すると、478人増加し、65歳以上の高齢者人口については、2,134人増加しました。同じく、運転免許保有者数は、839人増加し、高齢者運転免許保有者数については、2,317人増加しています。

【白山市総人口・白山市運転免許保有者数・高齢者人口・高齢者運転免許保有者】



③ 令和2年白山市の交通事故（死亡事故を含む。）の特徴

○ 発生時間帯別

発生時間帯	事故件数	構成率
16時～18時	34件	19.1%
6時～8時	28件	15.7%
14時～16時	24件	13.5%
8時～10時・18時～20時	23件	12.9%

○ 発生路線別

発生路線	事故件数	構成率
市道	57件	29.4%
国道8号	37件	27.9%
一般県道	32件	12.9%

○ 道路形状別

道路形状	事故件数	構成率
交差点関連	115件	65.6%
交差点	90件	50.6%
交差点付近	20件	14.0%

○ 事故類型別

事故類型別	事故件数	構成率
追突	115件	65.6%
出会い頭	90件	50.6%
右折時	20件	14.0%

○ 事故死者の2名は、いずれも大型自動二輪車乗車中でした。

2 第3次 白山市交通安全計画の結果

指標名	現状値(H28)	目標値	実績値(R2)
24時間死者数	7人	1人以下	2人
死傷者数	436人	400人以下	207人
発生件数(参考)	382件		178件

交通事故死傷者数を400人以下にするという数値目標は達成しましたが、交通事故死者数については達成できませんでした。

3 第4次 白山市交通安全計画における数値目標

第4次白山市交通安全計画では、交通事故死者数の目標値については、令和2年の現状値（2人）を基準として、令和8年までに年間の24時間死者数「1人以下」として、市民の皆さまとともに「0人」を目指します。

また重傷者数については、過去最少が19人であることから、令和8年までに年間の重傷者数を「18人以下」にすることを目指します。

	第4次計画 目標値 (令和8年までに)
24時間 死者数	1人以下
重傷者数	18人以下

参考

【第1次計画からの事故発生件数等の状況】

	第1次計画					第2次計画					第3次計画				
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
事故発生件数	761	727	695	585	594	481	428	423	357	387	372	308	230	201	178
死者数	5	3	2	9	3	3	3	6	6	2	7	5	3	4	2
うち高齢者数	3	1	2	2	3	2	2	4	3	2	3	4	1	3	0
高齢者構成率(%)	60.0	33.3	100.0	22.2	100.0	66.7	66.7	66.7	50.0	100.0	42.9	80.0	33.3	75.0	0.0
負傷者数	980	909	858	718	706	558	498	499	442	472	429	366	283	249	205
死傷者数	985	912	860	727	709	561	501	505	448	474	436	371	286	253	207
重傷者数	42	38	33	27	19	20	20	32	31	41	42	29	21	22	24
うち高齢者数	10	12	8	10	7	9	8	7	11	14	22	10	7	12	10
高齢者構成率(%)	23.8	31.6	24.2	37.0	36.8	45.0	40.0	21.9	35.5	34.1	52.4	34.5	33.3	54.5	41.7

	第1次計画期間中		第2次計画期間中		第3次計画期間中	
	合計	年平均	合計	年平均	合計	年平均
事故発生数	3,362	672.4	2,076	415.2	1,289	257.8
死者数	22	4.4	20	4	21	4.2
うち高齢者数	11	2.2	13	2.6	11	2.2
高齢者構成率(%)	50.0		65.0		52.4	
負傷者数	4,171	834.2	2,469	493.8	1,532	306.4
死傷者数	4,193	838.6	2,489	497.8	1,553	310.6
重傷者数	159	31.8	144	28.8	138	27.6
うち高齢者数	47	9.4	49	9.8	61	12.2
高齢者構成比(%)	29.6		34.0		44.2	

【交通安全基本計画（国計画）の目標数値等】

	第10次計画 目標値	令和2年 現状値		第11次計画 目標値 (令和7年までに)
24時間 死者数	2,500人以下	2,839人		2,000人以下
死傷者数	50万人以下	372,315人		重傷者数 22,000人以下

【交通安全計画（県計画）の目標数値等】

	第10次計画 目標値	令和2年 現状値		第11次計画 目標値 (令和7年までに)
24時間 死者数	40人以下	40人		30人以下
死傷者数	3,400人以下	2,365人		重傷者数 210人以下

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

石川県では、事故死者数が平成30年に過去最少の28人となったものの、令和2年には40人にまで増加しました。しかし、この40人は、統計上4番目に低い水準であり、事故件数及び負傷者数についても平成18年以降、15年連続で減少しています。

また、本市の事故死者数も、平成以降最少である2人となっており、事故件数、負傷者についても減少傾向で推移していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策は、一定の効果があったものと考えています。

一方、安全不確認や前方不注視等の**安全運転義務**(※)違反に起因する死亡事故が依然として多く、また、スマートフォン等の普及に伴い、自転車乗車中や歩行中の交通事故も発生しています。

そのため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化に的確に対応するため、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的な取り組みを積み重ねることにより、計画の実効性を確保していきます。

このような観点から、本市では、国及び石川県が定める計画を踏まえつつ、第3次白山市交通安全計画を引継ぎながら、

- 1 高齢者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 地域が一体となった交通安全対策の推進

の6つの視点を重視して対策を推進します。

※ **安全運転義務**とは

自転車を含め、全ての車両の運転者に対し、包括的に安全に関する注意義務を課すもので、「安全操作の義務」と「安全確認の義務」があります。

(安全運転の義務)

道路交通法 第70条

車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該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。

【視点 1】高齢者及び子供の安全確保

(1) 高齢者の交通事故防止対策の強化

令和 2 年には、白山市内における高齢者の交通死亡事故の発生はなかったものの、高齢者が関係する交通事故の構成率及び全体の交通事故死傷者数に占める高齢者の死傷者数の構成率は、ともに高止まりの状態です。

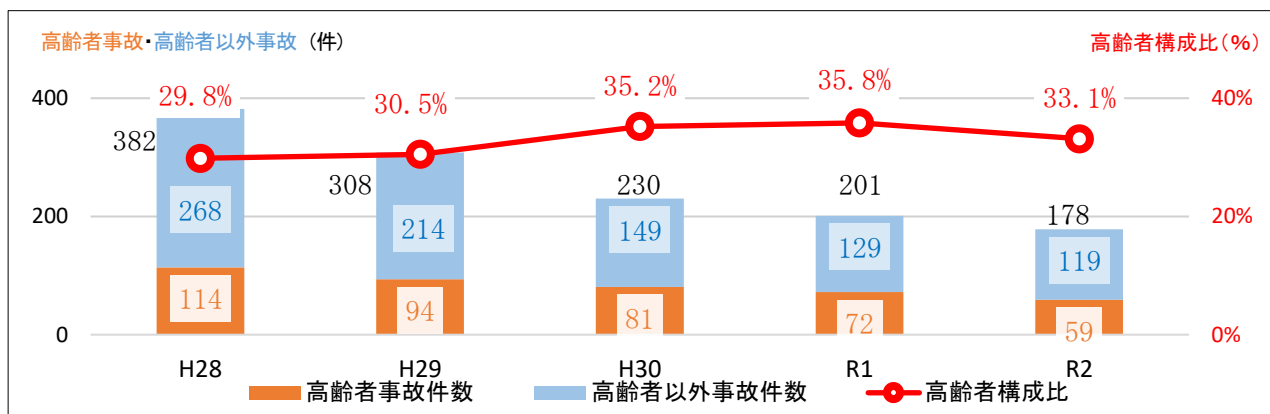
今後、さらに高齢者人口や高齢運転免許保有者が増加することを考えると、高齢者が安全に、そして安心して外出や移動ができる交通社会を形成していくことは、とても重要です。そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細かな交通安全対策を引き続き推進していかなければなりません。

高齢者の交通手段は、歩行や自転車等を利用する場合と、自動車を運転する場合がありますが、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策や高齢運転者が事故を起こし、加害者になることを防止するための取組みなど、高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題となります。

また高齢者の事故は、居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ、身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

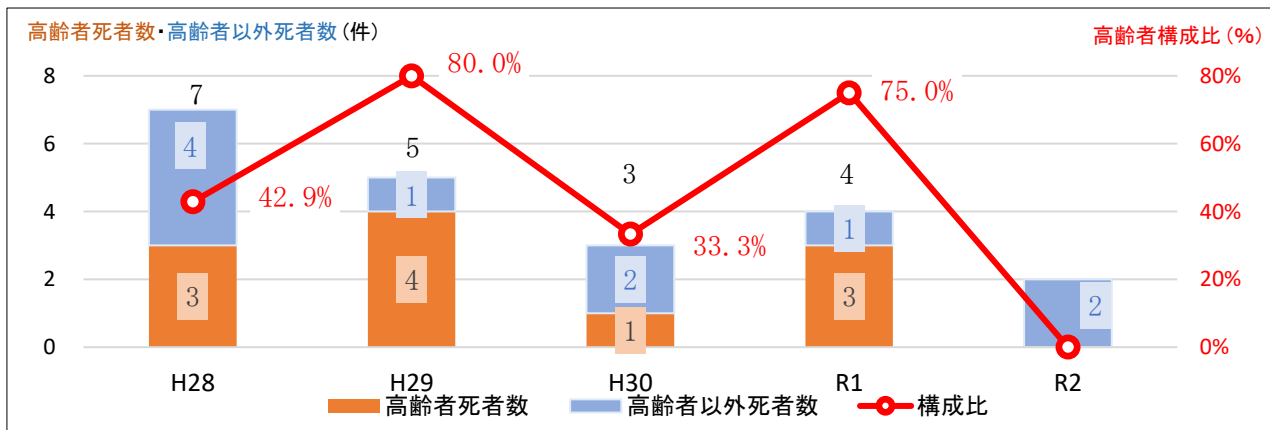
【白山市高齢者の交通事故の発生推移状況】

石川県警察本部



【白山市高齢者の交通死亡事故の発生推移状況】

石川県警察本部



(2) バリアフリー化の推進

高齢者を始めとして、多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー（※）化された道路交通環境を形成することが重要です。

※ バリアフリーとは

社会生活をしていく上で、「障壁（バリアー）」となるものを除去することを意味します。

もともとは、段差解消などハード面（施設）の意味合いが強かったものですが、最近では、広く「障害者」の社会参加を困難にする様々な障壁（制度や意識などのソフト面）の除去も含むようになりました。



白山市社会福祉協議会
マスコットふくちゃん

(3) 子供の交通事故防止対策

少子化が進行する中で、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供を交通事故から守る必要性がより一層求められます。

このため、子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に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、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の適切な管理等の安全・安心な歩行空間を確保するほか、地域で子供を見守っていくための取組みも充実させていく必要があります、また、地域の交通情勢に応じた交通安全教育などについても対策を講ずる必要があります。

【視点 2】歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

(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す。特に、高齢者や子供にとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このため、「人優先」の考えの下、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等における横断歩道の設置や歩道の整備等を行い、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、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遵法意識の向上を図ります。さらに歩行者には、反射材の利用・普及の促進に加え、横断歩道を渡ること、信号機には従うこと、信号機のない横断歩道を横断するときは手をあげるなど運転者に意思を伝えること、といった交通ルールの周知を図るなど交通安全教育等を推進します。

(2) 自転車の安全確保

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には一転して加害者となります。このため、被害者と加害者それぞれの立場に応じた対策を進める必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、**生活道路**（※１）や市街地の**幹線道路**（※２）において、自動車や歩行者と自転車利用者が共存できるよう、自転車の走行空間を確保していかなければなりません。

また、自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景として、ルールやマナー違反行動により歩行者の安全な通行を脅かしていることも踏まえ、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及び遵法意識の向上を図ります。

加えて、通学、通勤、配達等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を推進します。

※１ 生活道路とは

日常生活に利用される道路で、車よりも自転車や歩行者の通行が多い道路のことです。

国土交通省の作成する統計資料では、「車道幅員 5.5m 未満の道路」を生活道路としています。

※２ 幹線道路とは

全国あるいは地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路をいいます。主に「国道」、「主要地方道」、「一般県道」のことです。

【視点３】生活道路及び幹線道路における安全確保

白山市内には、金沢方面と加賀方面を結ぶ国道や主要地方道等の主要な幹線道路が多数あり、幹線道路で毎年多くの交通事故が発生しています。

令和２年の白山市内の交通事故（人身事故）発生件数は１７８件で、そのうち幹線道路での発生件数は、１１３件で全体の６３.５％を占めました。

第３次計画期間中においても、幹線道路での発生件数の構成率は、６８.５％を超えています。

一方、生活道路を含めた市道での交通事故発生件数は、国道に次いで多く発生していることから、引き続き生活道路における速度抑制のための**ゾーン３０**（※）の設定や道路交通環境の整備、安全な走行を普及するための啓発活動等の活動を推進するとともに、本来幹線道路を走行すべき自動車が、生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を図るなど、「人優先」という意識を市民に深く浸透させる総合的な対策を推進します。

※ ゾーン30とは

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度時速30キロメートルの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

令和2年度末までに全国で4,031か所を整備しています。



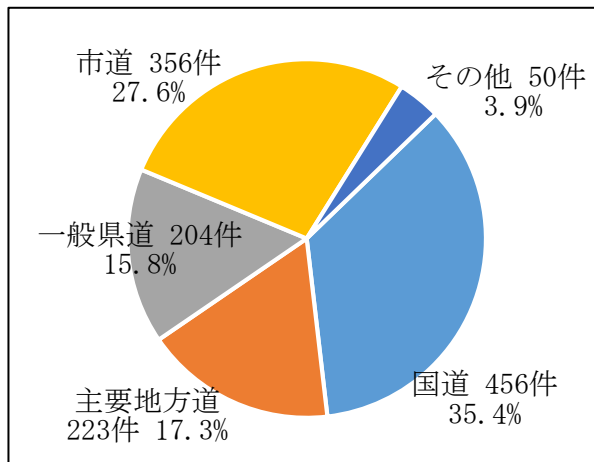
【美川地区 ゾーン30】

【白山市内における路線別交通事故発生状況】

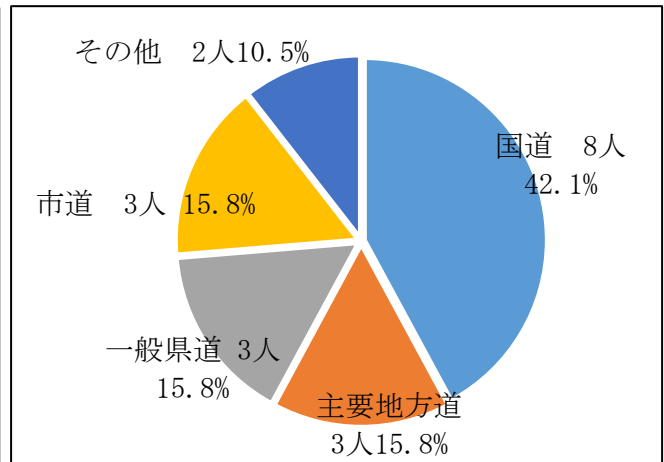
石川県警察本部

			第3次期間中					R2 構成比	第3次計画期間中		第2次計画期間中		各期間 増減
			H28	H29	H30	R1	R2		合計	構成比	合計	構成比	
国道	幹線道路	発生件数	128	121	83	71	53	29.8%	456	35.4%	654	31.5%	-198
		死者数	3	1	2	1	1	50.0%	8	42.1%	2	10.0%	6
主要 地方道		発生件数	64	49	42	40	28	15.7%	223	17.3%	330	15.9%	-107
		死者数		1	1		1	50.0%	3	15.8%	4	20.0%	-1
一般 県道		発生件数	57	48	41	26	32	18.0%	204	15.8%	386	18.6%	-182
		死者数	1	2					3	15.8%	6	30.0%	-3
市道	その他の 道路	発生件数	100	85	55	59	57	32.0%	356	27.6%	603	29.0%	-247
		死者数	2			1			3	15.8%	7	35.0%	-4
その他		発生件数	23	5	9	5	8	4.5%	50	3.9%	103	5.0%	-53
		死者数	1	1					2	10.5%	1	5.0%	1
計		発生件数	372	308	230	201	178		1289		2076		-787
		死者数	7	5	3	2	2		19		20		-1

【第3次期間中交通事故路線別発生状況】



【第3次期間中死亡事故路線別発生状況】



【視点 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ることから今後も、サポカー（※1）・サポカーS（※2）の普及・活用の推進に努めます。

また、少子高齢化等により職業運転手等の人手不足が深刻化していく中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

※1 サポカー（セーフティ・サポートカー）とは

衝突被害軽減ブレーキを装備したクルマの愛称をいう。

※2 サポカーS（セーフティ・サポートカーエス）とは

衝突被害軽減ブレーキに加えペダル踏み間違い時加速抑制装置を装備したクルマの愛称をいう。Sはシニア、シルバー、セーフティなどの意味を込めたもの。

【視点 5】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第3次白山市交通安全計画において、総合的な交通安全対策を実施し、交通事故発生件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、交通事故死者数は、減少傾向が安定せず、依然として多くの命が失われています。

これら交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因を踏まえた対策を講じていかなければなりません。

交通死亡事故の抑止対策をさらに充実し強化するためには、関係機関との連携を深め、交通死亡事故の発生場所、時間帯、事故形態、交通流等を詳細に分析するとともに、交通情勢の変化に的確に対応しつつ、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していかなければなりません。

【視点 6】地域が一体となった交通安全対策の推進

悲惨な交通事故を根絶するためには、市民一人一人が交通ルールを遵守し、交通事故防止を自身の問題として考え、市、関係団体、住民等の協働により地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組むことが何よりも重要です。

そのため、市民の皆さんに交通事故発生状況や交通安全に関する施策を積極的に提供するとともに、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援することで、これまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらい、市民主体の交通安全意識を醸成していきたいと考えています。

第3節 道路交通安全の主要な施策

1 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るため「人優先」の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離及び交通安全施設の整備を推進します。

特に、道路交通においては、通学路等歩行者中心の生活道路や市街地の幹線道路において、積極的な歩道の充実など、人優先の交通安全対策を推進します。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの「車中心」の対策に加え、積極的な歩道の機能充実、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るほか、効果的な交通規制の実施など「人優先」の視点に立ったきめ細かな交通安全対策を実施し、安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、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、そして地域住民等が連携し、総合的な交通事故防止対策を推進しなければなりません。

ア 公安委員会による交通安全対策

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、「重大事故の発生を回避する速度」の観点から、ゾーン30の整備等を公安委員会に要望します。

イ 道路管理者による交通安全対策

地域住民や道路管理者と連携し、生活道路利用者の安全向上を図るため、車両速度を抑制する物理的デバイスであるクランク（※1）・ハンプ（※2）・狭さく（※3）の整備について検討します。

※1 クランクとは

車の通行部分をジグザグにし、蛇行させることにより、運転者にハンドル操作を強いることで、減速させることを目的とした道路構造です。

※2 ハンプとは

車道に設置した凸型路面のことで、事前にこれを視認した運転者が、減速することを目的とした道路構造です。

※3 狭さくとは

車道部分を狭くし、又は視覚的に狭く見せることにより、減速させることを目的とした道路構造です。



【クランク（蕪城小学校周付近）】



【ハンプ（井口町）】

ウ 歩行者保護モデル路線（※）の活用

歩行者が被害者となる交通事故は、死亡事故につながる可能性が高いことから、歩行者保護モデル路線を活用し、運転者に対しては、横断歩行者の保護意識の高揚、早めのライト点灯及び、歩行者に対しては、夜光反射材用品の着用の広報啓発活動を推進します。また活動には、周辺住民等の参加を促していきます。

歩行者保護モデル交差点の導入についても検討していきます。

※ 歩行者保護モデル路線とは

夜間における歩行者事故、横断歩道横断中の重体・死亡事故の発生が多い路線を、平成30年7月、白山警察署と本市が歩行者保護モデル路線と指定し、地域全体で交通事故防止の機運を高揚させることを目的としています。

松任駅・駅北地区（千代野東五丁目交差点～松任駅北口交差点）の約2.1kmを指定



② 通学路等の整備

警察庁によると昨年までの10年間に登下校や校外での授業で歩行中に交通事故で死亡した小学生数は50人、また同期間中の重傷を負った小学生数は2,072人でした。

小中学校に通う児童生徒、幼稚園、保育所や認定こども園等に通う幼児の通行の安全を確保するには、歩道の機能充実を推進していかなければなりません。

その際、市街地など歩道がない路線においては、蓋かけ側溝の整備や路肩部分のカラー舗装などにより歩行空間を確保し、その危険性の軽減に努めていきます。

また、白山市通学路安全プログラム（※）に基づき、登下校時における児童等の安

全な歩行等環境を確保するため、教育委員会及び道路管理者、白山警察署などで構成される白山市通学路安全推進会議で通学路の安全確保等を検討し、各校より報告される安全対策要望箇所をもとに合同点検を実施し、箇所ごとに注意喚起看板の設置や路面標示新設のようなハード対策、交通規制や交通安全教育などのソフト対策の両面から総合的な対策を推進します。また押しボタン式信号機の設置基準を満たさない横断歩道については、押しボタン式信号機に代わる設備の導入について検討を行います。

今後もその対策結果を検証し、関係機関に対し交通安全施設整備の拡充等を要望し、安全な歩行空間の確保に努めます。

※ 白山市通学路安全プログラムとは

本市における通学路の安全確保のため交通安全、防犯、災害の各分野において、関係機関が連携し、合同点検を行い必要な改善や対策を進めるためのプログラムです。



白山市通学路安全推進会議

○ 白山市教育委員会	○ 国土交通省
・ 学校教育課	・ 北陸地方整備局金沢河川国道事務所
・ 学校指導課	道路管理二課
・ 生涯学習課	○ 石川県
・ 各小中学校（小中学校校長会）	・ 石川土木総合事務所維持管理課
○ 白山市	・ 白山警察署生活安全課
・ 建設部土木課	・ 白山警察署交通第一課
・ 市民生活部地域安全課	○ 石川県教育委員会
・ 健康福祉部こども子育て課	○ 白山市PTA連合会

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害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、歩行動線のネットワーク向上を図ります。また、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（※１）の整備を要望するとともに、平坦性が確保された幅の広い歩道や、公共施設までの経路等を適切に案内するため、要望箇所の視覚障害者誘導用ブロッック（※２）の整備を検討します。

※１ バリアフリー対応型信号機とは

・ 音響装置付信号機

メロディや擬音により信号表示の状況を知らせる信号機



【音響装置付信号機】

- ・ 歩車分離式信号機

全方向の車両用信号表示を赤色にして、その間全ての歩行者用信号表示を青色にすることで、交差点における歩行者と車両の通行を分離する信号機

- ・ 経過時間表示機能付歩行者用交通信号灯器

信号表示面に、青までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する信号機



【歩車分離式信号機】

※2 視覚障害者誘導用ブロックとは

主に足の裏や白杖による触感覚を利用して、視覚障害者の安全移動や利便性の向上に役立てることを目的として、地面や床面等に敷設されているブロック



【視覚障害者誘導用ブロック】

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故ゼロプラン「北陸の道路整備「選択と集中」」の推進

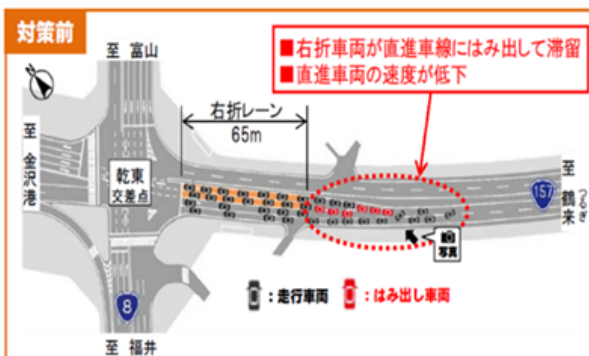
「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」として、安全で円滑な道路交通を確保するため、「北陸の道路整備「選択と集中」」と題し、危険箇所等への対策等を進めています。交通事故や渋滞に課題のある具体的な箇所は、客観的なデータの検討に加え、アンケートなどによる道路利用者からの意見を踏まえ、「事故危険区間」、「主要渋滞箇所」として選定しています。これらの選定箇所については、最新の交通状況の把握により随時見直しを行いながら、効果的な対策の実施に努めていきます。



何れも国土地理院地図を使用



【道路管理者(国交省)による渋滞・事故対策（令和2年度国道157号乾東交差点）】



対策前の課題

- ① 鶴来方面からの流入車両の約4割が右折車両であり、交通ピーク時には右折レーン長を上回る交通渋滞が発生
- ② 右折車線の渋滞が分岐部まではみ出し、本線を直進する車両を阻害して速度低下が発生

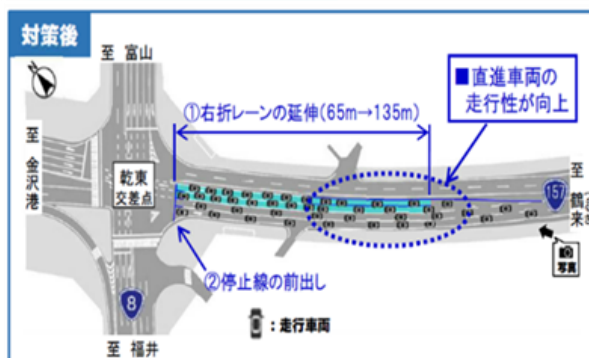
対策内容

- ① 右折レーンの延伸（65m→135m）
- ② 停止線の前出し

対策の評価

- ① 右折滞留車のはみ出しの改善により、直進車線の渋滞長（最大：800m → 500m）、通過時間（最大：8.5分 → 3.5分）が減少
- ② 交差点手前での直進車両の平均速度が向上（31.8 km/h → 34.2 km/h）し、低速車両（30 km/h未満）の割合も減少
- ③ 渋滞の改善により急ブレーキの減少や交通事故の減少にも期待

国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所HP
「石川県道路安全・円滑化検討委員会」資料から



② 幹線道路における交通規制

道路交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造や交通安全施設の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、白山警察署と連携して速度規制などの必要な安全対策を推進します。

③ 重大事故の再発防止

社会的反響の大きい重大事故が発生した際には、警察や関係機関・団体等とともに、速やかに道路交通環境等事故の発生要因について合同現地調査を実施し、事故要因に即した対策を行い、同種事故の再発防止を図ります。

④ 適切に機能分担された道路網の整備

一般道路に比べ、安全性の高い高規格幹線道路（※1）や地域高規格道路（※2）等の幹線道路の整備、また、交通実態に適応した信号制御や交通規制をそれぞれ関係機関に要請し、自動車交通を幹線道路に転換させ、自動車と歩行者等の混在状態の改善を図り、道路ネットワーク全体の安全性を向上させることが重要です。

また、交通結節点（※3）である鉄道等、交通拠点への利便性の向上を図るため、主要施設へのアクセス道路の整備も大切です。

※ 1 高規格幹線道路とは

「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のことをいいます。

※ 2 地域高規格道路とは

高規格道路幹線道路を補完するため、自動車専用道路と同等の規格を有し、概ね、時速 60km 上の走行サービスを提供できる道路をいいます。

※ 3 交通結節点とは

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のことである。ハブとも呼ばれる。

⑤ 道路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、歩道等を設置するための既存道路の拡張やバイパスの整備と併せた道路空間の配分を行い、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図ります。

また、大・中規模交差点における交通事故の発生実態等を踏まえ、道路管理者に対し交差点のコンパクト化（※）等の実施を要請します。

※ 交差点のコンパクト化とは

交差点の規模が大きいと、歩行者、自動車ともに横断距離が長くなり自動車の右折や左折時の速度が抑制されず、追突事故や横断中の歩行者との事故につながります。そのため、停止線間の距離を短くして、無理な交差点進入を抑止し、巻き込み半径を小さくして右折や左折時の速度を減速させ、交差点の安全性を向上させる対策です。

(3) 交通安全施設等の高度化

① 効果的な交通安全施設等の整備

これまで公安委員会と道路管理者が個別に行っていた路面標示・区画線の補修等について、地域別に連携して実施できるよう検討を行います。また道路における交通事故の発生状況、交通流その他の事情を考慮して、信号灯器のLED化、道路標識又は道路標示の高輝度化の整備等に努めます。

信号機や横断歩道等の設置、効果的な交通規制の実施については、交通事故発生状況及び市民要望等を踏まえ、関係機関と調査検討するとともに、道路の構造及び交通の実態を考慮して、交通事故が発生するおそれのある危険性の高い箇所から重点的に白山警察署を通じ、公安委員会へ施設等の整備を要望します。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通

の排除等の面的かつ総合的な交通対策を推進します。

また、歩行者・自転車利用者が関係する交通事故の防止を図るため、特に各小学校周辺の通学路を重点に、カラー舗装等の安全対策に努めます。

③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点やカーブ区間については、ドットライン(※1)、視線誘導標(※2)及び道路照明灯の整備に努めます。また、信号機のない交差点については、交差点の存在を明確にするため交差点クロスマークや減速マーク等の法定外表示の整備に努めます。

※1 ドットラインとは

車線の内側に太い線（ドットライン）を表示して車線を狭く見せることにより、ドライバーに車両速度を減速させようとする対策です。

※2 視線誘導標（デリネーター）とは

車道の側方に沿って設置することで道路線形の視認性を高め、ドライバーの視線を正しく誘導する設備です。



【ドットライン】
(明光地内)



【ドットライン・視線誘導標】
(西新町地内)

④ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等への道路照明灯の設置や視認性に優れた高輝度道路標識、標示など、夜間における交通事故防止に効果的な交通安全施設の整備に努めます。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

運転に不安を感じる高齢者等の運転免許自主返納も徐々に増加している中、自動車や運転免許をもたない、又は運転免許を返納した高齢者が不自由なく外出できる環境を整えていくことは、高齢者の健康増進やまちの活性化の観点からも重要です。

また、白山市地域公共交通網形成計画等により、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、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組みを推進します。

(5) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、無電柱化の推進に関する法律に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組など無電柱化を検討します。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

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。このことから、自転車は車両であるという原則の下、自転車通学者や一般利用者等の利用実態を踏まえ、歩行者、自転車、自動車が適切に分離できるよう「自転車専用通行帯」及び「自転車走行指導帯」の設置検討など連続した通行空間の整備を推進します。

【自転車専用通行帯】



【自転車走行指導帯】



※ いずれも金沢市ホームページから転載

(7) 交通需要マネジメントの推進（公共交通機関利用の促進）

交通渋滞や高齢者等の持続可能な移動手段の確保等の交通問題の解決に向け、自家用車から、JR、路線バス及びコミュニティバスなど公共交通機関への利用転換を促進するため、第2次白山市総合計画に基づき、公共交通機関ネットワークの強化を図ります。

また、利用者のニーズ等に基づき、その利便性の向上を図るため、運行頻度・運行時間の見直しを検討します。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路交通環境の整備

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。災害発生時には、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維持、道路斜面等の防災対策等を推進します。



【斜面对策】
(東二口町)

② 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した際の道路における混乱を最小限にするため、環状（ラウンドアバウト）交差点（※）等、災害に強い交通安全施設等の整備を推進します。

※ 環状（ラウンドアバウト）交差点とは

車両の通行する部分が環状（円形状）で、道路標識により右回り（時計回り）に通行することが指定されている交差点をいいます。

信号制御の必要がないため、災害時にもその機能を維持するだけでなく、出会い頭事故の抑止など交通事故抑止効果が期待できます。



【環状交差点】
軽井沢町 HP から転載

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、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警察や道路管理者等関係機関と連携し、情報の共有を図り、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。

④ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時には、道路の被災状況や通行可能な道路網などの道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、市民や道路利用者等へ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行います。

(9) 駐車対策の推進

駐車問題については、警察等関係機関の協力の下、違法駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車の実現を図るとともに、市民に違法駐車問題について広報啓発活動を行い「違法駐車をしない、させない、許さない」の機運の醸成を図ります。

(10) 道路交通情報の充実

市民や道路利用者等に対し、必要な道路交通情報を提供し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路管理者等関係機関の情報収集及び提供体制の充実を要請します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路使用及び道路占用（※）の適正化等

ア 道路使用及び道路占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路使用及び道路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、許可条件の遵守及び占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることにより、その排除、撤去を行うとともに、不法占用物件等の防止を図るため啓発活動を推進します。

ウ 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や渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

エ 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画、開発事業及び大規模小売店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案し、計画の段階から周辺交通に与える影響の軽減等について、交通管理上、必要な指導を行います。

※ 道路占用とは

道路上に電柱や公衆電話を設置するなど、道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することを「道路占用」といいます。

道路は、本来、一般の自由な通行を目的としており、道路を占有することは、多少なりとも通行の支障になることから、道路管理者の許可が必要となります。（道路占用許可）また、この許可を得るためには、占用しようとする物件が道路の構造や交通に著しい支障を与えないことが必要です。

② 休憩施設等の整備の推進

過労運転等による交通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」など休憩施設の機能充実を推進します。



【道の駅 めぐみ白山】

③ 子供の遊び場等整備の推進

良好な環境づくり等を図るため、今後新たに整備される住宅地には子供の遊び場である公園等の整備を促進します。

④ 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、欠壊若しくは、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。

⑤ 地域に応じた安全の確保（除雪・消雪等による雪に強い道路の整備）

国や県及び関係機関と連携を図りながら、冬期間の積雪時における円滑な道路交通の確保を図るため、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を実施します。また、消雪パイプ（※）等消雪施設の維持に努めます。

※ 消雪パイプとは

地下水などを配管に通し、散水することで、路面の雪を融かす施設です。

2 市民一人一人の交通安全意識の高揚～交通安全思想の普及徹底～

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下、市民一人一人が交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識の高揚と交通マナーの遵守に努め、相手の立場を尊重するとともに、高齢者や障害者など道路交通に関して弱い立場にある人への思いやりの心を育み、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ことから人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必要です。

そのため、交通安全教育指針に基づき、幼児から成年に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育を警察や学校、関係機関団体そして地域と連携しながら行うことが大切です。

特に、高齢化が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るため、今後も高齢者を対象とした交通安全教育を推進します。

また、自転車を利用する機会が多い、小学生や中学生、高校生に対しては、自転車利用に関する交通の基礎知識及び交通マナーに係る教育を推進します。

交通安全教育・普及啓発活動については、参加・体験・実践型の教育を積極的に推進し、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。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児交通安全教室を開催し、基本的な交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践する態度を身につけさせるとともに、日常生活において、安全に道路を通行するために基本的な技能及び知識を習得させることを目標としています。

幼児交通安全教室では、各地区の保育所、幼稚園及び認定こども園等に白山警察署員、白山市交通安全推進隊の女性隊員及び市職員が出向き、個々の幼児の発達段階に配慮し、模擬信号機や横断歩道、視聴覚教材



【幼児交通安全教室】

等を活用し、分かりやすく、興味を持てるようなカリキュラムの実施に努めています。

② 小学生に対する交通安全教育

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。

小学校では、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味と重要性について指導・習得させ、道路及び交通状況に応じて具体的な安全行動ができるよう参加・体験・実践型の交通安全教育が必要であり、その実施を支援します。



【小学生交通安全教室】

③ 中学生に対する交通安全教育

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、特に通学等の手段として自転車を利用する機会が多くなることから、自転車で安全に道路を通行するための技能と知識を十分に習得させ、自己の安全だけでなく、他者の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。



【中学生交通安全教室】

中学校では、安全な歩行の方法、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、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についても実施します。

④ 高校生に対する交通安全教育

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



【高校生による街頭キャンペーン】

任をも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。

高等学校では、生徒自らが、交通安全に寄与する活動に積極的に参加協力するよう促し、自己及び他者へも配慮した責任ある安全行動ができるよう、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推進します。



【高校生による街頭キャンペーン】

⑤ 成人に対する交通安全教育

白山警察署、白山市交通安全協会、白山市交通安全推進隊等関係機関・団体と連携し、交通安全キャンペーンなど地域における交通安全啓発活動を実施し、歩行者や自転車利用者の保護、シートベルト等の正しい着用の徹底、信号無視や速度超過等の重大事故につながる危険運転防止のための自主的な安全行動と交通安全に対する意識付けを図ります。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者交通安全教室の開催

白山市高齢者交通安全推進連絡会(白山市老人クラブ連合会)や白山警察署等と連携し、寸劇や体験型交通安全教育用資機材を有効活用した参加、体験、実践型の効果性の高い交通安全教室の開催を推進します。特に、夜間における交通事故防止のため、視認性の高い明るい服装、反射材用品等の活用について継続的に指導します。



【高齢者交通安全教室】

イ 高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、関係機関・団体、北陸中部自動車学校等と連携・協力し、加齢による自己の運動能力や反応動作の変化について再認識するとともに運転適性診断や実車運転体験等による運転技能診断と診断結果に基づく個別指導を行うなど運転者教育を推進します。併せて事故時の被害軽減が期待できるセーフティサポートカー（サポカー）等の普及に努めます。



【高齢者ドライビングスクール】
(北陸中部自動車学校)】

⑦ 障害者・外国人等に対する交通安全教育

障害者や外国人等に対しては、講師の派遣や交通安全情報の提供等、要望内容に応じた方法で交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、交通安全県民運動（交通マナーアップ いしかわ）の運動重点及び「いしかわ交通安全i（アイ）ビジョン（※）」の設定趣旨等を踏まえ、関係機関・団体等が相互に連携して、地域に密着した交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

運動の名称	実施期間（予定）
春の全国交通安全運動	4月6日～4月15日
夏の交通安全県民運動	7月11日～7月20日
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日
年末の交通安全県民運動	12月11日～12月20日



交通安全運動の重点は、子供と高齢者を始めとする歩行者の安全確保、自転車の安全利用の推進、歩行者等の保護を始めとする安全運転意識の向上など、時節や交通情勢を反映した事項を県と連携して設定します。

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、運動の重点実施計画等について広く市民に広報し、市民参加型の交通安全運動の展開を目指します。

※ いしかわ交通安全i（アイ）ビジョンとは

「3つのi（アイ）で交通事故防止」をキャッチフレーズに、県民への交通安全思想の一層の浸透を図るため、交通安全意識や思想が見える化し、他者と共感させることで、県民の交通社会における共存社会を育み、思いやりのある交通社会の実現を目的としています。

「3つのi（アイ）」取り組み事項

① 「交通安全ハートフル・グリーン」

～交通安全i（愛）の色、緑を身に付けて外に出よう～

交通安全のシンボルカラーである「緑色」を身に付けることにより、交通安全意識を他者に示すほか、交通社会の一員であることの自覚など、共存精神を醸成するもの

② 「横断歩道◇思いやり合図」

～横断歩道はi(合)図でありがとう～

信号機のない横断歩道で、運転者、歩行者が合図を交わすことを推奨し、思いやりのある行動により、一層の交通ルール遵守などが図られ、交通安全思想を向上させるもの

③ 「交通安全ほっとストーリー」

～i(相)手に伝えよう、交通安全ちょっといい話～

交通社会のシーンとして感じた好事例を県警ツイッターなどで募集、広報するなどして、交通安全意識の高揚を図るもの

② 自転車の安全利用の推進

ア 自転車の安全利用に関する広報啓発活動の推進

自転車は、子供から高齢者まで誰もが利用できる便利な乗り物です。

近年、自転車の傘さし運転や並列走行、スマートフォンを操作しながらの運転等、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる交通事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

このため、自転車による迷惑行為や交通事故を防止するため、交通安全運動等あらゆる機会に広報はくさんや市ホームページなど広報媒体を積極的に活用し、**自転車安全利用五則（※）**等自転車の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践について啓発します。

※ 自転車安全利用五則とは

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 車道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
- ⑤ 子供はヘルメットを着用

イ 自転車乗車用ヘルメット着用普及と促進

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は、頭部に重大な損傷を受けるおそれがあるため、頭部への衝撃を軽減できるヘルメットの着用は有効です。

市では、「白山市子どもの安全安心自転車ヘルメット購入費助成事業」として購入費の1,000円を助成しており、幼児や児童のヘルメットの着用促進を図ります。また、幼児や児童の保護者に対し、あらゆる機会を通じて、ヘルメット着用の有効性と重要性について広報し、理解の促進を図ります。

令和2年度 白山市子どもの安全安心自転車ヘルメット購入費助成事業

～市内の幼児・児童の保護者の皆さんへ～
自転車ヘルメット購入費用を助成します!!

◎対象者 市内に住所を有する**幼児・児童**の保護者
(0歳～12歳が対象です。ただし、中学生は除きます。)

◎3年に1回申請可能(子ども1人につき3回が限度です。)
平成30年度～令和元年度に助成制度をご利用された方は、ご利用できません。

◎助成額**1,000円**(市内の事業協力店で利用出来ます。)

◎ヘルメットは「**SGマーク**」つきの商品を購入してください。

助成券をご希望の方へ

①「自転車ヘルメット購入助成券交付申請書」に必要事項を記入します。
(様式は白山市ホームページでもダウンロードできます。)

②保護する幼児・児童が通園通学する幼稚園・保育所(園)、小学校等に提出してください。直後、地域安全課で申請も可能です。

③助成券は地域安全課で発行します。申請書を提出した幼稚園・保育所(園)小学校等でお受けください。

購入する際の注意事項

事前に助成券の発行を受けてから、購入してください。(左記参照)

発行された助成券は、事業協力店に提出してください。市内の「**事業協力店**」でのみご利用できます。

それぞれの事業協力店に備え付けてある「**購入者名簿**」に必要事項を記入し、本人確認のため運転免許証等を提示してください。

事業協力店

イオンビエール株式会社 イオン松任店
 ユニーク株式会社 アピタ松任店
 ホームプラザ ナフコ松任店
 ひばりホームセンター 奥川イオン店
 スーパーセンターセイフアール松任店
 株式会社 コメリ白山市店

地域安全課

お問い合わせは下記の電話番号までご連絡ください。
☎274-9537 (直通)

【子どもの安全安心自転車ヘルメット購入助成事業実績】

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R 1 年度	R 2 年度	合計
児 童	1,426	302	274	191	212	187	2,592
幼 児		199	132	99	120	137	687
購入者数	1,426	501	406	290	332	324	3,279

ウ 自転車保険の加入促進

近年、自転車利用者が歩行者に衝突し怪我を負わせた事故により、高額な損害賠償を請求される事例が増加しています。交通安全に関する広報活動を通じ、整備による安全な自転車の使用と被害者の救済を目的とした**TSマーク付帯保険(※)**のほか、同居の親族も補償の対象となるサイクル安心保険などの自転車保険への加入について普及啓発活動を実施します。

※ TSマーク付帯保険とは

自転車を安全に利用してもらうために、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認したときに貼られる「TSマーク」に付帯される賠償責任、傷害補償等の保険のことで期間は1年です。TSマークには、青色マーク(第一種)と赤色マーク(第二種)があり、賠償の内容が異なります。



第一種 TS マーク
(青色マーク)



第二種 TS マーク
(赤色マーク)

補償内容

種 別	損害責任補償	傷害補償		被害者見舞金
	死亡若しくは 重度後遺障害 (1～7級)	死亡若しくは 重度後遺障害 (1～4級)	入院 (15日以上)	入院 (15日以上)
青色TSマーク	1,000万円	30万円	1万円	—
赤色TSマーク	1億円	100万円	10万円	10万円

自転車事故による高額賠償事例

年月日・裁判所	事故概要	被害内容	賠償額
平成25年7月4日 神戸地方裁判所	男子小学生（11歳）が夜間、走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突し、女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識不明となった。	後遺障害	9,521万円
平成20年6月5日 東京地方裁判所	自転車乗車中の男子高校生が昼間、車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突し、男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。	後遺障害	9,266万円
平成15年9月30日 東京地方裁判所	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突し、女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。	死亡	6,779万円
平成19年4月11日 東京地方裁判所	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突し、女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。	死亡	5,438万円
平成26年1月28日 東京地方裁判所	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75歳）に衝突し、女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。	死亡	4,746万円

（出典）一般社団法人日本損害保険協会

エ 自転車の夜間事故防止対策

自転車の薄暮から夜間の交通事故を防止するため、自転車のライトの点灯の徹底や自転車後部・側面等への反射材用品の取付けを促進します。

③ 高齢運転者対策の充実

ア 高齢運転者の運転免許証自主返納者に対する支援の充実

高齢者が第1当事者となる交通事故を防止するため、加齢による身体機能の変化から、運転に不安感を持つ65歳以上の高齢者が、運転免許証を自主返納しやすい環境整備及び広報啓発活動を促進し、高齢運転者が当事者となる交通事故の抑止を目指します。

環境整備の一環として、これまで本市が取り組んできた運転免許自主返納支援事業に関する手続きについて、白山警察署又は鶴来庁舎において運転免許証を返納した後、支援事業申請手続きのため、市役所本庁舎、支所又はサービスセンターに赴く必要がありましたが、白山警察署又は鶴来庁舎においても自主返納手続きと同時に申請書の提出が行えるように変更しました。

このほか、自主返納者に対する支援事業をより一層充実させるとともに運転経歴証

明書制度の周知を図ります。

【運転免許証自主返納への支援状況】

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	合計
支援件数	49	46	49	68	133	302	348	347	586	456	2,384

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、**高齢運転者標識（高齢者マーク）**（※）の積極的な装着の促進を図るとともに、他の年齢層の運転者に対して、高齢運転者標識を表示した自動車への保護意識を高めるよう啓発活動に努めます。

※ **高齢運転者標識（高齢者マーク）**とは

四つ葉マークとも呼ばれ、平成21年の道路交通法改正により、70歳以上の者は、高齢運転者標識を付けて普通自動車を運転するように努めなければならないという規定が設けられ、車の前後へ装着し表示することが努力義務となっています。この標識を表示している車に対して、幅寄せや無理な割り込みを行った場合は処罰されます。



【高齢運転者標識】

④ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

自動車乗車中の交通事故では、未だにシートベルトの着用が徹底されていない現状を踏まえ、関係機関・団体と連携し、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、効果や正しい着用方法について広報啓発活動を行い、全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底を図ります。

⑤ チャイルドシートの正しい着用の徹底

6歳未満の乳幼児を乗車させるときには、チャイルドシートの着用が義務付けられています。石川県の使用率は、令和元年の警察庁・JAF合同調査によると、全国平均の70.5%を下回る59.8%でした。

このことから、チャイルドシートの着用効果や正しい着用方法について、保育所や幼稚園等と連携して保護者に対し広報啓発活動を行います。

⑥ 反射材用品等の普及促進

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

反射材用品等は、全年齢層を対象とし普及を図る必要がありますが、交通事故死者に高齢者が占める割合が高いため、特に高齢者に対して普及促進を図ります。

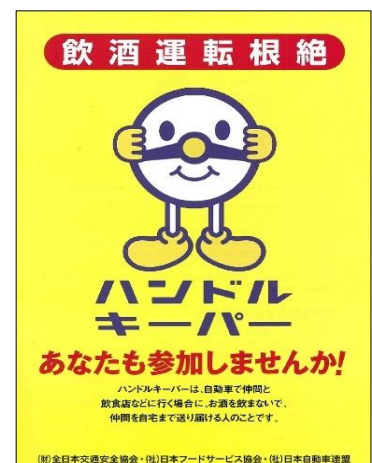
⑦ 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

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、酒類提供飲食店等と連携して「石川版ハンドルキーパー運動（※）」の普及啓発等、地域・職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「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。

※ 石川版ハンドルキーパー運動とは

ハンドルキーパー運動とは、自動車で、仲間と飲食店等に行く場合、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人がお酒を飲んだ仲間を安全に自宅まで送り届けるという運動です。

石川県では、ハンドルキーパーの役割を自宅に送り届けるだけでなく最寄りの駅まで送り届けたり、家族などのお迎えや代行運転を利用する際に、お迎えの方に車の鍵を渡すということも加え、飲食店を始めとする関係者のご協力とご理解を得ながら、飲酒運転の根絶を目指す県民総ぐるみの運動です。



【ハンドルキーパー広報チラシ】

⑧ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、新聞、あさがおテレビ、広報はくさん、ラジオ、白山市ホームページ等の広報媒体のほか、関係団体を通じた広報を行い、広く市民に周知できるよう効果的に行います。

ア 集中的な広報の実施

春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通安全県民運動の各期間等において、集中的な広報を実施することにより、市民の交通安全意識の向上を図ります。

イ 地域・家庭に根ざした広報の実施

交通安全に果たす地域や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、地域や家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。

⑨ 冬期間における安全運転の啓発

降雪期に備えて、年末の交通安全県民運動期間等を中心に、早期の冬用タイヤの装着や除雪活動に支障となる路上駐車禁止、除雪活動中の交通安全の確保、雪道におけるスピードダウンなど安全運転の広報啓発を行います。

⑩ 市民総ぐるみの交通安全対策の推進

白山市交通安全推進隊による一斉街頭監視活動（※１）や白山市交通安全協会を始めとした白山市交通安全関係団体（※２）による各種活動を支援し、また交通安全を目的とする民間団体等に対しては、その活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供及び諸行事に対する援助を行い、市民総ぐるみの交通安全啓発活動を推進します。

※１ 一斉街頭監視活動とは

毎月１日・１５日の交通安全日のほか、四季の交通安全運動期間中に「一斉街頭監視活動日」を設定し、警察や交通安全推進団体と連携して集中的かつ効果的な街頭監視活動を実施しています。



【白山市交通安全推進隊】

※２ 白山市交通安全関係団体とは

- 白山市交通安全協会
- 松任地区交通安全協会連合会
- 鶴来地区交通安全協会
- 白山市交通安全推進隊
- 白山市高齢者交通安全推進連絡会
(白山市老人クラブ連合会)
- 松任地区女性ドライバークラブ
- 鶴来地区女性ドライバークラブ
- 白山・野々市安全運転管理者協議会
- 各地区子ども見守り隊 他



【白山市交通安全協会キャンペーン】

⑪ 住民の参加・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、市民一人一人が交通社会の一員であるという当事者意識をもつことが重要です。そのため、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ため、春・秋の全国交通安全運動と、夏・年末の北陸３県統一の交通安全運動期間を中心に、関係機関・団体等と連携した継

継続的な取組みを実施します。

なお、その運動の一環として、小学生を対象とした「こどもの集い」や、主に高齢者を対象とした「交通安全のつどい」といった交通安全市民大会を今後も開催し、より多くの市民に交通マナー向上と交通事故防止を呼びかけ、交通安全活動の一層の活性化を図ります。

また、運動の実施に当たっては、運動の趣旨や実施期間、市内の交通事故実態等について広く市民に周知し、市民参加型の交通安全運動として実施します。



【交通安全こどもの集い】



【白山市交通安全のつどい】

3 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、様々な自動車の先進安全技術の開発・実用化により、交通事故の飛躍的な減少が期待できるものの、自動車の安全な走行を確保するためには、適切な保守管理を推進する必要があります。そのため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図るため、関係機関・団体と連携し、点検整備の必要性や自動車検査の確実な実施等について広報・啓発を推進します。

また、暴走行為を目的とする不正改造車の排除、ダンプカーの過積載を目的とした不正改造の防止を図るため、関係機関・団体と連携した広報活動等を展開します。

4 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを促進し、特に社会問題となっている飲酒運転をさせない、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

また、市民の身近な交通手段として利用されている自転車については、自転車利用者の交通ルール遵守やマナー実践が問題となっています。

こうした交通ルール違反の阻止やそれらに伴う交通事故の防止は、地域住民の自主的かつ

主体的な交通安全活動が効果的で重要であるという認識の下、暴走族対策や飲酒運転・あおり運転等危険運転の根絶、自転車の安全利用等に関する地域活動を促進するため、地域の交通安全機運の醸成を図り、地域一体となった取組みを実践していく必要があります。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、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、救急救命士や救急隊員等による一刻も早い応急処置を実現するための体制整備を図るほか、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) 自動体外式除細動器（AED）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の応急手当により、救命効果の向上が期待できることから関係機関と連携し、自動体外式除細動器（AED）（※１）の取扱方法を含めた救命処置、応急手当の方法、一次救命処置（BLS）（※２）などの救急知識の普及啓発活動を推進します。

※１ 自動体外式除細動器（AED）とは

自動体外除細動器（AED）とは、突然、心臓が正常に拍動できなかった心停止状態の心臓に対して、電気ショックを行い、心臓を正常なリズムに戻すための医療機器です。

※２ 一次救命処置（Basic Life Support）とは

倒れた人を救急隊や医師に引き継ぐまでの間に胸骨圧迫と人工呼吸からなる心肺蘇生法を主な内容とする応急手当のことです。



【AED】



【AED・BLS講習】

(2) 高規格救急自動車等の整備

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等が高度な救急救命を行うことができるよう高規格救急自動車（※）や高度救命処置用資機材の整備も重要です。

※ 高規格救急自動車とは

救急救命士による高度な処置が行えるよう必要な医療器具を備え、その活動を妨げないよう収容場所や収納庫を拡大し、救急患者に走行時の振動を与えないよう緩衝装置のついた防振架台が装着された救急車です。

(3) 救急救命士の養成及び救助隊員や救急隊員の訓練の充実

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措置)の充実のため、救急救命士の養成は大変重要です。

また、複雑多様化する救助救命事象、特にホワイトロードにおける山岳道路で発生する転落事故等に的確に対応するため訓練を欠かすことはできません。



【救助訓練の状況】

(4) 国道8号や高速自動車国道等における救急業務協力体制の確立

国道8号を始めとする主要幹線道路や高速自動車国道における救急業務については、道路管理者等関係機関と協力して、適切かつ効率的な人命救護を行うため、救急業務協力体制を確立しなければなりません。

6 被害者等支援の推進

交通事故被害者等は、肉体的、精神的等に多大な打撃を受け、又は生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故相談や交通事故被害者等に対する情報提供の充実など、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します。

また近年、自転車利用者が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、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、損害賠償責任保険への加入等の促進を図ります。



【ギュっちゃん】

犯罪被害者等支援シンボルマーク



【被害者支援等冊子】

7 交通事故調査・分析の充実

警察等関係機関と連携し、市の交通事故実態の統計分析を行い、効果的な交通安全施策について検討し、市民に対し適時適切な広報を行うことで、交通安全意識の高揚を図ります。

第2章 鉄道及び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

平成28年から令和2年までの間、踏切事故における死亡事故の発生はありませんでした。

2023年、北陸新幹線金沢・敦賀駅間の開業に向け、在来線踏切周辺の道路環境も著しく変化しています。

踏切事故の防止のため、道路管理者や鉄道事業者等関係機関と連携・協力して、効果的な対策を総合的な視点から推進し、踏切事故ゼロを目指します。



【宮野前踏切（宮保町地内）】

第2節 踏切道等における交通安全対策

1 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策を考える視点

列車の衝突や脱線等の鉄道事故及び踏切事故は、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ことから、構造の改良や踏切保安設備の整備等の対策について、それぞれの踏切の状況等を考慮し、より効果的な対策を推進します。

2 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の安全性向上のため、必要に応じ維持管理や補修等を鉄道事業者に要請します。

また、駅施設等については、高齢者、障害者等の安全利用にも充分配慮し、段差の解消転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を推進します。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

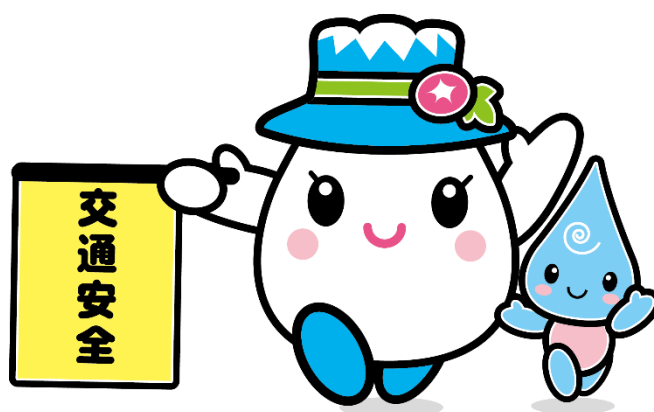
人身傷害事故と踏切障害物事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、沿線住民や踏切利用者等を幅広く対象として、関係機関の協力の下、踏切事故防止キャンペーンやホームにおける「歩きスマホ」の危険性周知のための広報活動を積極的に推進し、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透に努めます。

4 踏切道の構造改良の促進

踏切道に歩道がない踏切や狭隘な踏切等においては、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、歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故対策として効果の高い構造の改良を推進します。

白山市交通安全対策会議委員名簿

氏 名	役職	職 名
やまだ のりあき 山田 憲昭	会長	白山市長
こんどう かつとし 近藤 勝俊	委員	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所長
ほんだ よしひろ 本田 芳宏	委員	石川県石川土木総合事務所長
たにぐち つよし 谷口 剛	委員	白山警察署長
いけもと まさる 池元 勝	委員	白山市議会総務企画常任委員長
たむら としかず 田村 敏和	委員	白山市教育長
みやした ひろゆき 宮下 洋之	委員	白山野々市広域消防本部消防長
いけだ しょうじ 池田 彰二	委員	白山市交通安全協会会長
さわ せ さとし 澤瀬 諭	委員	白山市町会連合会理事
きたの しんいち 北野 進一	委員	西日本旅客鉄道株式会社松任駅長
いしだ さとこ 石田 得子	委員	白山市高齢者交通安全推進連絡会 女性部会会長



白山手取川ジオパークキャラクター
ゆきママとしずくちゃん

第4次白山市交通安全計画

令和4年2月

〒924-8688

白山市倉光二丁目1番地

白山市市民生活部地域安全課

TEL : 076-274-9537 (直通)

FAX : 076-274-9535

E-mail anzen@city.hakusan.lg.jp



(⑪都市)

