

第 12 次
野々市市交通安全計画
(令和8年度～令和12年度)



野々市市

ま え が き

本市では、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46年度以降、11次・55年にわたる交通安全基本計画を作成し、関係機関・団体等と協力の上、各般の交通安全対策を強力に推進してきました。

その結果、県内の道路交通事故の死者数は、昭和47年に183人が亡くなった「交通戦争」と言われた時期と比較すると、令和7年中の死者数は32人と約6分の1にまで減少していることを見れば、大きな抑止効果を上げているものと考えられます。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実を踏まえれば、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。近年において高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たないことから、高齢者や次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

言うまでもなく、交通事故の防止は、行政、関係機関・団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この第12次交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和8年度から12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り、行政、関係機関・団体、市民等が一丸となって新たな交通社会の構築と発展を目指していくものです。

野々市市

目 次

基本理念	1
第1章 道路交通の安全	
第1節 交通事故のない社会を目指して～道路交通安全の目標～	3
1 道路における交通事故の状況等	3
(1) 交通事故の現状	3
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	4
2 第12次交通安全計画における目標	4
第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的対策	5
2 子どもの安全確保のための環境整備	5
3 歩行者の安全確保のための意識変容	5
4 自転車の安全確保	6
5 外国人の交通安全対策の推進	6
6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進	6
7 生活道路及び幹線道路における安全確保	6
8 先進技術の活用推進	6
9 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	7
10 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
第3節 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(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	8
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	8
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	10
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	11
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	11
(6) 無電柱化の推進	11
(7) 自転車利用環境の総合的整備	11
(8) 交通需要マネジメントの推進（公共交通機関利用の促進）	12
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
(10) 総合的な駐車対策の推進	12
(11) 道路交通情報の充実	13
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	14
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
(2) 効果的な交通安全教育推進	16
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	20
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21
3 安全運転の確保	21
(1) 高齢運転者対策の充実	21
(2) 安全運転管理の推進	21
(3) 道路交通に関する情報の充実	22

(4)	自動運転等の安全の確保と支援	22
4	道路交通秩序の維持	22
(1)	交通の指導取締りの強化等	22
(2)	危険運転及び暴走行為対策の強化	23
5	救助・救急体制の整備	23
(1)	救助・救急体制の整備	23
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	24
6	被害者支援の充実と推進	24
(1)	交通事故被害者支援の充実強化	24
(2)	損害賠償の請求についての援助等	25
(3)	自動車損害賠償保障制度に関する広報	25
7	道路交通事故原因の総合的な調査研究	25
第2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	26
1	踏切事故の状況等	26
(1)	踏切事故の状況	26
(2)	近年の運転事故の特徴	26
2	交通安全計画における目標	26
第2節	今後の踏切道における交通安全の対策を考える視点	26
第3節	講じようとする施策	26
1	踏切道の構造の改良、バリアフリー化等	26
2	踏切道の統廃合の促進	26
3	冬期間の踏切道の交通安全対策の推進	27
4	踏切保安設備の整備	27
5	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	27
(1)	踏切保安設備等の高度化	27
(2)	緊急時の措置の周知徹底	27
(3)	被害者への適切な対応	27
(4)	道路幅員への配慮	27
(5)	災害時における交通の安全と円滑化	27

基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

全国的に、長期の人口減少過程に入っており、高齢化率も高い水準で推移している。このよう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、市民全てが安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

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から、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であり、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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指していく。

2 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。

この「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

3 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通においては、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が、喫緊の課題である。

子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して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ていく。

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」、「交通機関」及び「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、これを市民の理解と協力の下、推進する。

(1) 人間に係る安全対策

運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化等を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、安全で安心な交通社会を構築していかこうとする前向きな意識を持つようになる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。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術等を活用し、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を充実させるものとする。

(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、関係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、各種施策を充実させるものとする。

5 先進技術の積極的活用

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推進する。

6 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等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法、石川県犯罪被害者等支援条例、及び野々市市犯罪被害者等支援条例に基づき、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るものとする。

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、関係機関、団体等との緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、市の行う交通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、市民が主体的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。

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、また、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中、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等の取組が必要である。

(2) 増加する外国人運転者への対応

在留外国人数及び訪日外国人数の更なる増加が予想されている状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。

第1章 道路交通安全

第1節 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、障害者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。

次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。

1 道路における交通事故の状況等

(1) 交通事故の現状

第11次期間中（令和3年から令和7年）における本市の交通事故死者数は、令和3年は2人、令和4年、令和5年は0人、令和6年、令和7年は1人となっている。

また、本市の交通事故発生件数、負傷者数は近年減少傾向にあり、令和7年の数値は、平成28年と比べて半数以下となっている。

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----

【発生件数】

野々市市	238	197	174	148	127	129	139	164	140	104
白山署管内	610	505	404	349	305	294	382	420	311	299
発生件数割合	39%	39%	43%	42%	42%	44%	36%	39%	45%	35%

【死者数】

野々市市	0	2	2	1	5	2	0	0	1	1
白山署管内	7	7	5	5	7	6	2	3	1	8
死者数割合	0%	29%	40%	20%	71%	33%	0%	0%	100%	13%

【負傷者数】

野々市市	278	229	202	169	156	142	157	185	153	121
白山署管内	707	595	485	418	361	333	432	473	351	333
負傷者数割合	39%	38%	42%	40%	43%	43%	36%	39%	44%	36%

【第 11 次期間中の本市における交通死亡事故の特徴】

- 高齢者（65 歳以上）の交通事故死者数が全死者数の約 8 割を占めている。
- 道路別では、県道と市道での発生が多い。
- 歩行者の死者数が、全死者数の約 8 割を占めている。
- 夜間における交通事故死者数が約 8 割を占めている。

（2） 道路交通を取り巻く状況の展望

本県における若者の運転免許保有者数は減少傾向にあり、車両保有台数については、ほぼ横ばいの傾向にある。

そのような中、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢運転者の増加が、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

2 第 12 次交通安全計画における目標

令和 12 年度までに年間の 24 時間死者数をゼロとすることを目指す。

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市の交通事故発生件数は、近年減少傾向で推移しており、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は、一定の効果があったものと考えられる。

一方で、安全不確認、前方不注意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、いわゆる「ながらスマホ」による危険性も指摘されている。

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、交通情勢の変化等に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集、分析し、より効果的な対策への改善を図る必要がある。

このような観点から、本市では、県が定める計画を踏まえつつ、以下の視点により、対策を講じていくこととする。

1 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的対策

第11次計画期間中における本市の交通事故死者に占める高齢者の割合は高く、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題である。

こうした状況を踏まえ、高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

2 子どもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み、育てることができる環境の整備、子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

3 歩行者の安全確保のための意識変容

第11次計画期間中における本市の交通事故死者に占める歩行者の割合が高いことから、歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自動車等の運転者には、横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の向上を図り、歩行者に対しては、横断歩道外横断や車両の直前直後横断の法令違反が多い実態を踏まえ、交通ルールの周知を図るとともに、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

4 自転車の安全確保

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者が当事者となった死傷者の約7割には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められている。

令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなったことを踏まえ、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルール of 周知徹底を図るとともに、全ての年齢層へのヘルメット着用の推進、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進めることが重要であることから、自動車の運転者に対しては、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

5 外国人の交通安全対策の推進

近年、在留外国人、訪日外国人旅行者等が増加しており、外国人が当事者となる交通事故の発生が懸念される。

外国人運転者や歩行者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係機関と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進する。

7 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、子ども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を市民に浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、令和8年9月から生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることから、その広報啓発を実施する。

8 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献しており、今後も、安全運転サポート車の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの一層の発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されている。

一方で、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることか

ら、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の発生地域、場所及び形態等の情報を詳細に分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組を推進する。

10 地域が一体となった交通安全対策の推進

少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における関係機関・団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始めとする地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

第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、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行者の死者数の割合は高く、また、近年交通事故全体に占める自転車の事故の割合は増加傾向にあり、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策のより一層の推進が必要である。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

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

(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

これまでの「車」への対策に加え、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を目指していく。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

路側帯の設置・拡幅や通行禁止等の交通規制の促進のほか、面的対策が必要な地区については、「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。

また、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることについて、制度の円滑な施行を図る。

このほか、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な安全対策を推進し、生徒、児童等の通行の安全を確保する。

ウ 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空間の整備を図るほか、音響式信号機器や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、駐車場等の整備を推進する。

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

(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ついては、事故危険箇所を含め、交通事故の発生割合の大きい区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、

対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進しつつ、各種情報を活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

（ア） 事故の危険性が高い区間の選定

国道等の幹線道路で、特に交通事故の発生割合の大き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。

（イ） 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、突出した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、事故要因に即した効果の高い対策を立案し、道路管理者と警察等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 事故危険箇所対策の推進

道路管理者と警察等が連携し、事故危険箇所における、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

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 of 要因について調査するとともに、道路管理者と警察等が連携して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。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

（ア） 高規格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

高規格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、歩道や自転車指導帯等の整備を推進し、歩行者、自転車及び自動車等の異種交通の分離を目指す。

（イ） 通過交通対策

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路環境を確保するため、バイパス等の整備を推進する。

（ウ） 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、歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制等の整備

を総合的に実施する。

(エ) 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、鉄道等複数の交通機関の連携を図り、鉄道駅等の交通結節点、交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 道路の改築等による交通事故対策の推進

(ア) 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さく設置等による通過車両の抑止対策、自転車の通行を歩行者と分離するための自転車指導帯の設置等の道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点コンパクト化等の推進

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、交差点のコンパクト化等を推進する。

(ウ) 道路機能と沿道の土地利用等の調和

交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(エ) 商業系地区等における歩道、自転車道等の整備

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。

(オ) 人と車両の交通の体系的分離

人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 歴史的みちすじ等の整備

歴史的環境の残る地区において、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。

(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、道路管理者と警察等が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、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 交通安全施設などの戦略的維持管理

横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と警察等が連携して、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

イ 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、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、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。

ウ 幹線道路対策の推進

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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するための対策を推進することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路損傷等投稿システムなどを活用して道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

カ 連絡会議等の活用

道路管理者と警察等が設置している「石川県道路安全・円滑化検討委員会」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

生活バス路線の維持等により、高齢者をはじめとした地域住民の交通手段の確保を図る。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 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、無電柱化促進事業を推進する。

また、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を実施するとともに、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により、本格的な無電柱化を推進する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備

を推進する。

また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要の多い地域や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、自転車駐車場等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等駐車対策を推進する。

放置自転車等の問題の解決を図るため、関係機関が適切な協力関係を保持し、市条例に基づく放置自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

(8) 交通需要マネジメントの推進（公共交通機関利用の促進）

ア 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、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進する。

イ 利用者の利便性の向上

鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても安全で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等の耐震対策を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

関係機関と連携し、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

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に対する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、道路交通情報提供装置、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。

(10) 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 駐車場等の整備

過剰な自動車流入を抑止し、交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

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、地域住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(11) 道路交通情報の充実

ア 情報の収集・提供体制の充実

道路利用者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、先進技術を活用した情報収集・提供体制の充実を図る。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び可変標識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等の整備を推進する。

(12) 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

(ア) 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当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件等の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行う。さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

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、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。

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、欠陥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

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、優先的に交通を確保する必要がある路線での早期かつ連続的な道路除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備を推進する。

さらに、気象、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。

2 交通安全思想の普及徹底

我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、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することが求められており、交通安全教育は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必要である。

また、人優先の交通安全思想の下、こども、高齢者、障害者など道路交通に関して弱い立場にある者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を推進する。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

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、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動については、警察、学校、関係機関・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。

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

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育

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

これらを効果的に実施するため、視聴覚教材等を活用したり、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。

イ 小学生に対する交通安全教育

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。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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

ウ 中学生に対する交通安全教育

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

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

エ 高校生に対する交通安全教育

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健全な社会人を育成することを目標とする。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

なお、令和8年4月から、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となったことから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行う。

オ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

(ア) 運転免許取得後の教育

運転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する。

(イ) 社会教育施設における交通安全教育

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及び関係機

関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

(ウ) 大学生・専修学校生等に対する交通安全教育

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転手側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、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。

(ア) 参加・体験型の交通安全教育

歩行中・自転車乗車中・自動車運転中での危険予測等を体験できるシミュレーション機器等を使用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

(イ) 社会教育活動などの多様な機会を捉えた交通安全教育

関係団体、交通ボランティア、医療・福祉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、高齢者に対する多様な機会を活用した交通安全教育を実施し、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努めるとともに、先進技術の活用による高齢者の安全確保についても推進する。

キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育

在留外国人に対する交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、各種事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育推進

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育

交通安全教育に当たっては、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

関係機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、講師の派遣、教育資料の貸与等、相互の連携を強化する。

ウ 交通安全教育の効果確認と見直し

受講者の年齢等に応じた交通安全教育指導者の育成を推進し、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等の見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえながら、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 交通安全県民運動（交通マナーアップいしかわ）の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるために、「交通マナーアップいしかわ」のスローガンのもとに、関係機関・団体等が緊密に連携した交通安全県民運動を組織的・継続的に展開する。

(ア) 県内の交通情勢に即した運動重点の設定

- ① 交通マナーアップの推進
- ② 高齢者と子どもの交通事故防止
- ③ 反射材用品等の着用の推進
- ④ 自転車の安全利用の推進
- ⑤ 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推進
- ⑥ 飲酒・無謀運転等、悪質・危険な運転の根絶

など交通情勢に即した重点を定める。

(イ) 市民参加型の交通安全運動の展開

運動の推進に当たっては、事前に、趣旨、期間、重点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、市民総ぐるみの運動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(ウ) 地域に密着した運動の展開

効果的な運動とするため、地域の実情に応じた重点を定め、地域に密着したきめ細かくかつ、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、交通事故を身近なものとして認識させる活動を展開する。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死者数の減少をより確実なものにするため、各季の交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係機関・団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、「歩行者を早く見つけて守る運転」を推進し、運転者に対

して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育等を推進する。

また、歩行者に対しては、「歩行マナーアップ」を推進し、横断歩道を渡るなどの交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始めるなど、自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

さらに、夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守し、交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。

令和8年4月からの交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の施行を踏まえ、自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を活用するなどし、交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。

(イ) 自転車保険の加入促進

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、歩行者優先の意識を根付かせる交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。

(ウ) 自転車に同乗する幼児の安全確保対策

保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

(エ) 自転車用ヘルメット着用推進

自転車乗車時の頭部保護の重要性の理解促進に努め、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用率の向上を図る。

(オ) 高齢者に対する交通安全対策

高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。

(カ) 自転車配達業務における交通安全対策

自転車を用いた配達業務中の交通事故防止のため、関係事業者等に対する安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、配達業者、飲食店等を通じた配達への交通ルール遵守の呼び掛けを推進する。

(キ) 自転車の夜間事故防止対策

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

(ク) 民間事業者、関係団体と連携した交通安全教育

効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れなが

ら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じた交通安全教育を推進する。

エ 自動車（二輪車を含む）の安全運転の推進

（ア） 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うよう広報啓発活動を推進する。

（イ） 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

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「飲酒運転根絶宣言店等登録制度」の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図る。

（ウ） 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。

（エ） 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、認定こども園、保育所、幼稚園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

カ 新しい小型モビリティの安全対策

（ア） 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

（イ） ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関等と連携して、周知を徹底する。

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、各種広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した広報等、実行の上がる広報を行う。
つ集中的に実施する。

(ア) 地域に密着した広報

家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会を通じた広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転等の無謀運転、飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(イ) SNS等を活用した広報

SNSを活用するなどし、交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

(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、全市民的気運の盛り上げを図る。

(エ) 高齢者の交通事故防止のための広報

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

(オ) 交通事故実態と原因の広報

薄暮時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である最高速度違反、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。

(カ) ライトで照らせかがやき運動の推進

薄暮時から夜間にかけての重大事故の防止のため、運転者に対して薄暮時における早めのライト点灯を推進する。

また、夜間の歩行者等を早期に発見するため、ハイビームの上手な活用を励行し、こまめなライトの切替えを意識づける。

(キ) 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じることから、早期の冬用タイヤ装着、滑り止め装置の装着、速度の抑制等、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。

(ク) 交通事故データ等の提供

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、事故データ及び事故多発箇所等に関する情報の提供に努める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

ア 民間交通安全団体

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。

イ 地域及び自動車関係団体

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、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

ウ 交通ボランティア団体との連携

民間団体、交通ボランティア等の連絡協力体制を図り、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。

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

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

ア 住民の交通安全意識の改革

交通安全は、市民の安全意識に支えられることから、一人一人が交通社会の一員であるという当事者意識を持って意識改革を進めることが重要である。

交通安全思想の普及にあたっては、関係機関・団体、企業等と住民が連携を密にした上、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進するとともに、地域に根ざす住民、各種団体等との連携を図る。

イ 交通安全活動への参加・協働

交通安全への市民の理解に資するため、本計画の活用などのほか、交通安全の取組への意見を積極的にフィードバックすることに努める

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、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運転者教育等の充実に努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供の充実に努める。

(1) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者ドライビングスクール等の拡充を図る。

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、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

ウ 高齢者支援対策の推進

加齢等により自動車等の運転に不安を有する高齢者等が、運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度、運転免許自主返納支援事業の周知を図る。

また、コミュニティバス路線の維持等により、高齢者をはじめとした地域住民の交通手段の確保を図る。

(2) 安全運転管理の推進

ア 安全運転管理者等の資質の向上

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習を充実するなどにより、資質及び安全意識の向上を図るとともに、令和5年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるようにする。

イ 事故防止資器材の活用促進

交通事故防止対策を促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等の活用促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

（３） 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

（４） 自動運転等の安全の確保と支援

関係機関と連携し、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。

4 道路交通秩序の維持

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、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、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

（１） 交通の指導取締りの強化等

ア 交通事故抑止に資する指導取締り

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反、「ながらスマホ」等の交通事故に直結する悪質・危険性、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りや、交通事故の被害軽減に効果のある取締りを促進する。

無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

イ 自転車利用者に対する指導取締り

自転車利用者による飲酒運転、整備不良、信号無視、無灯火、二人乗り、一時不停止等に対し積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月1日施行の自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを促進する。

う。

自転車指導啓発重点地区をウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公

表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する市民の理解の確保に努める。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。

ウ 特定小型原動機付自転車、ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締り

交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、悪質・危険な運転に対する取締りを促進する。

(2) 危険運転及び暴走行為対策の強化

暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者（以下「暴走族等」という））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、危険運転及び暴走行為対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び青少年の健全育成

暴走族追放の気運を高揚させるための広報活動を積極的に行うとともに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

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

ウ 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し、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。

また、自動車使用者だけでなく、不正改造等を行った者に対して、背後責任の追及を徹底する。

その他、旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係警察間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

5 救助・救急体制の充実

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

（ア） 現場における応急措置の強化

現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

（イ） 応急手当の知識・実技の普及

心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図る。

エ 救助・救急用資機材の整備

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

（２） 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、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受ける、又はかけがえのない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、石川県犯罪被害者等支援条例、及び野々市市犯罪被害者等支援条例の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また近年、自転車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り、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、交通事故被害者等は、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、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に促進する。

（１） 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

行政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（ナスバ）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、公益財団法人交通遺児等育成基金の行う交通遺児のための育成基金事業等についての周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

（ア） 犯罪被害者等支援ワンストップサービス制度の活用推進

県に配置された犯罪被害者等支援コーディネーターによるワンストップサービス制度を周知するなどし、同制度の活用を推進する。

（イ） 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、石川被害者サポートセンター等民間の犯罪被害者支援団体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。

（ウ） 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により推進し、加えて関係機関・団体との連携を図る。

（エ） 被害者への情報の提供等

警察においては、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた手引書「被害者等のための冊子」の活用を図る。

被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者等支援が推進されるように努める。

（２） 損害賠償の請求についての援助等

関係機関・団体等との連携を図り、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

（３） 自動車損害賠償保障制度に関する広報

自動車損害賠償責任保険の重要性について広報活動等を通じて広く市民に周知する。

7 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、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細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 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

全国的に、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。

しかし、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。

令和7年度末における市内の踏切道は11箇所あり、踏切道改良促進法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

近年の踏切事故の原因大別では、直前横断によるものが約8割を占めており、また、衝撃物別では自動車等と衝撃したものが約6割、人または自転車等と衝撃したものが約4割となっている。

本市においては、第11次期間中（令和3年から令和7年）の踏切事故件数はなかった。

2 交通安全計画における目標

令和12年度までに、踏切事故件数ゼロを目指す。

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、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあるため、構造の改良、踏切保安設備の整備等の対策を実施すべき踏切道が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、バリアフリー化等

主要な道路で交通量の多い踏切道等について、速やかに関係機関が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等の事業の実施に併せて、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、統廃合を促進する。

3 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。

4 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を行う。

5 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

(1) 踏切保安設備等の高度化

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切保安設備等の高度化を図る。

(2) 緊急時の措置の周知徹底

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押し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啓発活動を推進する。

(3) 被害者への適切な対応

踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

(4) 道路幅員への配慮

踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

(5) 災害時における交通の安全と円滑化

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。