

立山町交通安全計画

第10次

(平成28年度～平成32年度)

立山町

目 次

第1章 序 論

第1節 計画策定の趣旨	1
第2節 計画の期間	1
第3節 計画の基本的な考え方	1
第4節 町の現況	2
I 町の概要	2
II 人口構成	2

第2章 現状と目標

第1節 交通事故の現状	3
第2節 道路交通を取り巻く状況の展望	4
第3節 計画の目標	4

第3章 対 策

第1節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
視点1 高齢者及び子供の安全確保	5
視点2 歩行者及び自転車の安全確保	5
視点3 生活道路における安全確保	6
視点4 地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
II 実施予定の施策	6
柱1 道路交通環境の整備	6
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
(3) 交通安全施設の整備	8
(4) 歩行空間のバリアフリー化	8
(5) 無電柱化の推進	8
(6) 自転車利用環境の総合的整備	8
(7) 交通需要マネジメントの推進	9
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	9
(9) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保	9

(10)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
柱2	交通安全思想の普及徹底	10
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(2)	効果的な交通安全教育の推進	12
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	14
(5)	住民の参加・協働の推進	14
柱3	安全運転の確保	15
(1)	運転者教育等の実施	15
(2)	高齢運転者対策の充実	15
(3)	シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	15
柱4	車両の安全性の確保	15
(1)	自動車の安全の確保	16
(2)	自転車の安全の確保	16
柱5	道路交通秩序の維持	16
柱6	救助・救急活動の充実	16
(1)	救助・救急体制の整備	16
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	17
柱7	被害者支援の充実と推進	17
柱8	調査・分析結果等の有効な活用	17
柱9	高齢者の交通事故防止対策の強化	18
(1)	高齢者に対する交通安全教育の推進	18
(2)	地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成	18
(3)	反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進	18
(4)	運転免許を返納しやすい環境の整備	18
第2節	踏切道における交通安全の対策	19
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
II	実施予定の施策	19
(1)	踏切道の構造の改良の促進	19
(2)	その他踏切道の交通の安全及び円滑化のための措置	19

第1章 序 論

第1節 計画策定の趣旨

立山町では、昭和46年度以降、9次にわたる立山町交通安全計画を策定し、国や県、関係機関などとの緊密な連携の下、様々な交通安全対策を推進してきました。

しかし、「超高齢社会」や「人口減少」というかつて経験したことのない困難な状況に直面している今、増加する高齢ドライバーや高齢歩行者、将来の町を背負うこととなる子供たちを交通事故から守るため、更なる安全対策の推進が求められています。

また、交通事故の防止には、国や県、町、関係機関のみならず、町民一人ひとりの自発的かつ主体的な活動が重要となります。

以上を踏まえ、交通安全対策全般にわたる総合的な施策を長期的に推進するため、第10次富山県交通安全計画との整合を図りながら、平成32年度までの期間に講ずべき交通安全施策の大綱として第10次立山町交通安全計画を策定します。

第2節 計画の期間

平成28年度から平成32年度まで

第3節 計画の基本的な考え方

人と車が共生できる安全・安心な交通環境を実現するためには、経済社会情勢の変化に対応しつつ、交通事故の実態を踏まえた安全対策を講じていくことが必要です。

本計画では、交通社会を構成する「人」、自動車や鉄道などの「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三要素のうち、特に町の果たす役割が大きい「人」と「交通環境」に的を絞り、適切な施策を総合的に策定し、町民の理解と協力を得ながら、積極的に推進していくこととします。

まず、「人」への安全対策としては、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の高揚等により、自動車など交通機関の安全な運転を確保するとともに、歩行者等の安全な移動を確保します。また、交通社会に参加する全ての町民が高い交通安全意識を持ち、安全・安心な交通社会をつくるための行動に自発的に取り組めるよう、交通安全教育や交通安全思想の普及啓発活動に取り組みます。

次に、「交通環境」に係る安全対策としては、町民や関係機関からの意見を踏まえた接触や衝突の危険を回避するための「人」と「車」の分離や通学路、生活道路等における歩道等の整備など道路、交通安全施設等の整備に取り組みます。

以上の施策は、相互に密接な関係を有することから、経済社会情勢や交通事情の変化、交

通事故の状況等も十分に勘案の上、適切な施策の選択・実施に努めます。

第4節 町の現況

I 町の概要

本町は、富山県のほぼ中央から南東に細長く町域が広がり、南西は常願寺川を挟んで県都富山市と、北東は上市町や舟橋村と、東は立山連峰で長野県大町市と接しています。また、国立公園「立山」を始め、落差日本一の称名滝など豊富な観光資源を有しています。

主要地方道富山立山公園線で富山市と結ばれ、沿線及び近隣では商業施設や企業社屋の建設が進んでいます。また、北陸自動車道立山インターチェンジの立地や富山市中心部まで自動車ですら約30分というアクセスの良さから、交通量は増加傾向にあります。

II 人口構成



平成27年の国勢調査によれば、本町の人口は26,317人となっており、平成22年から1,149人減少しています。また、立山町人口ビジョンでは、平成72年まで人口が減少し続けると推計されており、今後もこの減少傾向は続く見込みです（図1-1）。

図1-1 立山町の総人口の推移（資料：国勢調査）

また、年齢階層別人口で見ると、平成27年の年少人口（14歳以下）は3,131人（12.2%）、生産年齢人口は14,745人（57.2%）、老年人口（65歳以上）は7,891人（30.6%）となっており、全国平均と比べ、本町の高齢化率は高い割合となっています（図1-2）。

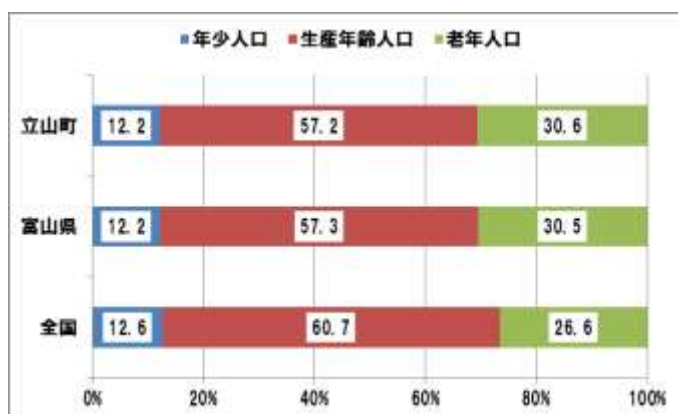


図1-2 年齢階層別人口構成比の推移（資料：H27国勢調査）

第2章 現状と目標

第1節 交通事故の現状

本町では、近年の交通事故による死者数（表2-1）は増減を繰り返しており、平成25年には第9次立山町交通安全計画期間（平成23年度～27年度）で最も多い4名の方が亡くなっています。また、交通事故発生件数（表2-2）や交通事故による負傷者数（表2-3）は、おおむね減少傾向となっているものの、交通事故の根絶には至っていません。

交通事故による死者数については、直近5か年の交通事故死者に占める高齢者の割合が57%以上であり、県を下回ってはいるものの、国よりも高い割合となっています（表2-4）。この主な要因としては、

- ・高齢化の進展に伴い、高齢者の運転免許保有率が増加傾向にあること。
- ・事故の被害者となりやすい高齢者人口が増加していること。
- ・公共交通機関の利便性が低いいため、移動手段として自家用車を用いる頻度が高くなるにざるを得ないこと。

などが考えられます。

一方で、交通事故発生件数・負傷者数ともに減少傾向となっている理由としては、

- ・道路交通環境の整備や交通安全思想の着実な普及・徹底
- ・取締りの強化やシートベルト着用率の向上
- ・安全性の高い車両の普及

などが考えられます。

表2-1 交通事故による死者数（資料：交通事故白書）

	H23	H24	H25	H26	H27
全 国	4,691 人	4,438 人	4,388 人	4,113 人	4,117 人
富 山 県	50 人	47 人	53 人	44 人	70 人
立 山 町	0 人	2 人	4 人	0 人	1 人

表2-2 交通事故発生件数の推移（資料：交通事故白書）

	H23	H24	H25	H26	H27
全 国	692,084 人	665,157 人	629,033 人	573,842 人	536,899 人
富 山 県	5,163 人	4,973 人	4,649 人	4,379 人	3,945 人
立 山 町	100 人	114 人	88 人	48 人	63 人

表 2-3 交通事故による負傷者数（資料：交通事故白書）

	H23	H24	H25	H26	H27
全 国	854,613 人	825,392 人	781,492 人	711,374 人	666,023 人
富 山 県	5,862 人	5,667 人	5,338 人	5,068 人	4,570 人
立 山 町	111 人	138 人	99 人	53 人	74 人

表 2-4 交通事故死者数とそれに占める高齢者の割合（資料：富山県上市警察署）

区 分		H23	H24	H25	H26	H27	計
全 国	事故死者数	4,691 人	4,438 人	4,388 人	4,113 人	4,117 人	21,747 人
	うち高齢者	2,291 人	2,264 人	2,303 人	2,193 人	2,247 人	11,298 人
	高齢者構成率	49%	51%	53%	53%	55%	52%
富 山 県	事故死者数	50 人	47 人	53 人	44 人	70 人	264 人
	うち高齢者	27 人	21 人	32 人	24 人	52 人	156 人
	高齢者構成率	54%	45%	60%	55%	74%	59%
立 山 町	事故死者数	0 人	2 人	4 人	0 人	1 人	7 人
	うち高齢者	0 人	1 人	2 人	0 人	1 人	4 人
	高齢者構成率	—	50%	50%	—	100%	57%

第 2 節 道路交通を取り巻く状況の展望

本町における今後の交通を取り巻く状況を展望すると、運転免許保有者数は全体として減少するものの、高齢者の割合は増加することが見込まれます。

将来的には、高齢者が関係する交通事故が増加すると見込まれ、今後、高齢者への交通安全対策の充実が求められます。

第 3 節 計画の目標

交通事故のないまちを実現し、町民を交通事故の脅威から守ることは、究極の目標です。しかし、これまでの計画の実績から、まずは着実な交通事故の減少を図ることとし、本計画期間の最終年である平成32年の数値目標として、事故死者数、事故発生件数、事故負傷者数の 3 項目を設定し、その達成を目指します。

■数値目標■

事故死者数（24時間以内）、事故発生件数、負傷者いずれも第9次立山町交通安全計画期間中の最小水準を目指す。

事故死者数（24時間以内） 0 人（平成23年、26年）

事故発生件数 48件（平成26年）以下

事故負傷者数 53人（平成26年）以下

第3章 対策

第1節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策の視点

近年、道路の交通事故発生件数及び死傷者数がおおむね減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたと考えられます。

一方で、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反による死亡事故が依然として多いことや、スマートフォン等の普及等により運転中のみならず、歩行中、自転車乗車中の操作による危険性なども指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としながら、交通事故の状況等について情報収集や分析を行い、より効果的な対策に改善するとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進することとします。また対策の実施に当たっては、可能な限り数値目標を設定し、実施後の効果評価を行います。

このような観点から、次の4つの視点を対策の前提とし、6ページ以降に掲げる9つの柱の下に対策を実施します。

視点1 高齢者及び子供の安全確保

本町においては、交通事故死者数に占める高齢者の割合が50%を超える高い水準であり、今後も高齢化の進行が見込まれることから、高齢者の実態を踏まえたきめ細かな交通安全対策の推進が求められます。一方で、誰もが安心して子供を産み、育てることができる社会の実現に向け、子供を交通事故から守るための交通安全対策も求められます。

高齢者への対策は、利用頻度が比較的高い医療機関等との連携や、社会参加、地域性等に配慮しながら、高齢者が歩行する場合や自転車等を利用する場合、自動車を運転する場合などの違いに着目し、実施します。

視点2 歩行者及び自転車の安全確保

富山県のデータによると、近年、歩行者が絡む交通事故は増加傾向にあり、平成27年時点で交通事故死者数に占める歩行者の割合は約36%、うち高齢者は88%にのびります。

また子供（15歳以下）の交通事故死傷者数のうち、歩行中と自転車乗車中が占める割合は約62%にのびるなど、高くなっています（図3-1）。

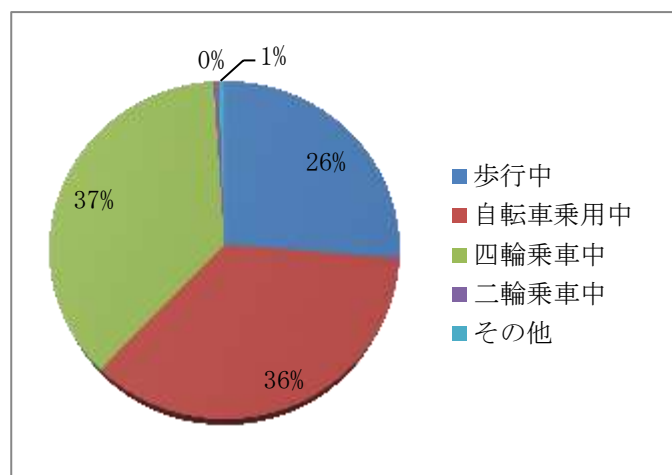


図3-1 富山県における子供の状態別死傷者数
(資料：交通事故白書)

交通事故のない安全・安心な社会の実現には、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車の安全確保が求められます。

このため、高齢者や子供にとって身近な生活道路の安全性の向上に配慮し、対策を実施します。このうち、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り、歩行者等に衝突した場合には加害者となる特徴や道路における自動車、歩行者等との共存などにも配慮が必要です。

また、市街地においては、自転車交通の在り方や多様な交通手段間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮が必要です。

視点3 生活道路における安全確保

地域住民が日常生活に利用する生活道路の安全確保が求められます。

このため、自動車の速度抑制や通過交通の流入防止の観点から、対策を実施します。

視点4 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の防止には、地域ごとの事故特性に応じた対策を実施することが求められます。

このため、地域住民の主体性の向上や住民、関係機関・団体等との連携・協働に配慮し、対策を実施します。

II 実施予定の施策

柱1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、警察や道路管理者など関係機関と連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を行ってきた結果、一定の事故抑止効果が確認されています。

今後も子供を事故から守り、高齢者や障害者などが安心して外出できる交通社会を形成するため、安全な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備を推進します。

また、運転免許返納者の増加に伴い、歩行者や自転車利用者の増加が予想されるため、生活道路における安全対策をこれまで以上に推進します。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主に「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十分とは言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、「人」の視点に立った交通安全対策として、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道、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し、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行

者等の異種交通の分離等に努めます。

① 生活道路における交通安全対策の推進

地域のニーズや実際の交通事故発生状況等を踏まえた歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークの構築に努めます。また、道路標識・標示の高輝度化等により見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

町や県・警察、学校関係者、交通安全団体等で構成する立山町通学路安全推進会議において策定された「立山町通学路交通安全プログラム」に基づき、毎年2回を目途に小中学校の通学路における合同点検を実施し、対策を検討します。

また、児童・生徒の安全確保のため、歩道整備に積極的に取り組むとともに、整備が困難な箇所においては、路肩のカラー舗装や交通安全施設の整備等により、安全・安心な通行空間の創出を推進します。

このほか、押しボタン式信号機、歩行者用灯器、横断歩道等の整備が進むよう、県公安委員会に働きかけます。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

全ての人々が安全に、安心して活動できる社会を実現するため、駅、バス停、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦で歩きやすい歩道や自転車駐車場、車椅子利用者も利用しやすい自動車駐車場の整備などを推進します。

また、駅前等の交通結節点においては、エレベーター、スロープ等の設置に努めます。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路においては、幹線道路から生活道路に至るネットワークにより適切に機能が分担されるよう、道路の整備を推進します。

① 重大事故の再発防止

社会的影響が大きい重大事故が発生した場合は、関係機関と連携し、速やかに現地確認等を実施し、原因分析を行うとともに、再発防止に向けた対策に取り組みます。

② 適切に機能分担された道路網の整備

歩道や自転車道などの整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努めます。

③ 改築等による交通事故対策の推進

ア 歩行者及び自転車利用者の安全確保と生活環境の改善のため、歩道の設置や既存道路の拡幅、自転車の通行位置を示した道路の整備などを推進します。

イ 交通の流れの実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進します。

④ 交通安全施設等の高度化

道路の構造、交通の状況に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化や高機能舗装、高視認性区画線の整備などを推進します。

(3) 交通安全施設の整備

交通事故の防止と交通の円滑化のため、事故が多発している道路等に交通安全施設を重点的に整備します。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

社会構造の変化を踏まえ、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に努めます。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等により、歩行者・自転車の安全な通行空間を確保します。

② 幹線道路対策の推進

交通事故が集中している危険箇所などにおいて、重点的な交通事故対策を実施します。

(4) 歩行空間のバリアフリー化

全ての人々が安心して活動できる社会の実現に向け、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の面的・連続的なバリアフリー化を推進します。

(5) 無電柱化の推進

歩道の拡幅や歩行空間のバリアフリー化を進める上で、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、無電柱化を推進します。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンで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、自動車から自転車への転換を促進します。また、自転車の通行位置を示した道路の整備等、自転車利用環境の総合的な整備を推進するとともに、自転車利用促進策やルール・マナーの啓発活動などソフト対策を推進します。

② 自転車の駐車対策の推進

自転車の駐車需要が多い地域や放置自転車問題が顕在化している地域などを中心に、自転車駐車場の整備を促進します。また、鉄道の駅周辺の放置自転車については、警察や道路管理者など関係機関との連携を強化し、整理・撤去等を進めます。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和や道路交通の円滑化のため、道路や交差点の改良等を実施します。また、自動車から鉄道やバスによる移動に転換するため、交通事業者との連携を強化し、乗り継ぎ改善、運行本数の見直し等による利便性の向上や鉄道駅周辺におけるパークアンドライド駐車場の整備などを推進します。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合において、安全で安心な生活を支える道路交通の確保に努めます。

また、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、道路斜面の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

(9) 雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保

① 雪に強い交通安全施設等の整備

降積雪期においても道路交通の機能が十分維持されるよう、除雪のしやすさを考慮した歩道の広幅員化、防護柵の耐雪構造化等を推進します。

② 雪に強い道路整備等の推進

道路幅の狭い区間への堆雪帯の設置や消雪施設の更新などを推進します。また、山間部など雪崩の危険がある箇所については、スノーシェッド、雪崩防止柵等の整備を推進します。

③ 道路除排雪の推進

冬期間において、車道部の適切な除排雪、凍結対策等を講じるとともに、歩道部の除雪にもできる限り努めます。また、除排雪が円滑に実施されるよう、除雪機械や消融雪施設、流雪溝などの適切な点検・整備を実施するとともに、歩道除雪等への町民の参加が得られるよう、除雪に対する意識の啓発に努めます。

ア 除雪機械と消融雪施設を効率的に配置し、道路交通、沿道状況を勘案しつつ適切な除雪を推進します。

イ 交差点の除雪については、関係機関と協議し、効果的な除排雪に努めます。

ウ 通園・通学路を中心として、地域住民等の協力の下、歩道除雪を推進します。

エ 除雪機械の更新を含む拡充に努めるとともに、機種の特性を踏まえた効率的な除雪を推進します。

④ 冬期間における交通安全の確保

冬期間は、路面の凍結、圧雪・スリップ等による交通事故が多発するほか、交通渋滞が生じるため、交通安全啓発活動を積極的に推進します。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路使用及び占用の適正化

ア 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 道路交通に支障となる不法占用物件等を排除するため、不法占用等の防止に向けた啓発活動を積極的に行います。

② 子供の遊び場等の確保

身近な場所で安心して遊ぶことのできる公園の整備を推進するとともに、地域資源を有効活用し、子供が集う遊び場の確保に努めます。

柱2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、交通社会の一員としての責任の自覚、交通安全意識やマナーの向上、相手の立場を尊重する心の育成等につながるなどその意義は重要です。交通安全意識や交通マナーの向上には、心身の発達段階やライフステージに応じた学習により、町民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えられるよう、意識改革を促すことが重要です。

このため、交通教育指針（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、それぞれの段階に応じた交通安全教育を行います。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対しては、基本的な交通ルール・マナーと日常生活に必要な道路の通行のための基本的な技能・知識の習得を目標とします。

幼稚園や保育所、認定こども園などにおいては、立山町交通安全母の会や立山町らいちょうクラブなどと連携し、交通安全キャラバン隊を実施するとともに、各家庭における交通安全教育が促進されるよう、保護者に向けた広報啓発活動を実施します。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、歩行者や自転車利用者として必要な技能・知識の習得と、道路と交通の状況に応じた危険の予測・回避のための意識・能力の向上を目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、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、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。

また、交通指導員や立山町交通安全協会、立山町交通安全母の会など地域の方々の参加と協力を得ながら、通学路での安全な行動を指導します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、特に自転車の安全利用に必要な技能・知識の習得と、道路通行時の自他への安全配慮意識の醸成を目標とします。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、総合的な学習の時間、特別活動等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方法と特性、危険の予測と回避、標識の意味、応急手当等について、重点的に交通安全教育を実施します。

④ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、自動車等の安全運転確保の観点から、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・知識の向上を目標とします。

社会人に対しては、関係機関等の協力を得ながら、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等を通じた交通安全教育を促進します。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

⑤ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢による身体機能の変化が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た安全な通行に必要な技能・知識の習得を目標とします。

このため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、関係団体等と連携した交通安全教室の開催や多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。特に、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者には、自発性を促しつつ、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の機会を活用した具体的な指導を通じ、移動の安全が地域ぐるみで確保されるよう努めます。

⑥ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全に必要な技能・知識の習得のため、地域における福祉活動の場を活用し、障害の程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進するとともに、字幕入りビデオの活用や身近な場所における教育機会の提供に努めます。

また、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会の開催に努めます。

⑦ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人には、我が国の交通ルールに関する知識の普及を中心とした交通安全教育を推進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、情報の提供や講師の派遣などはもとより、シミュレーター等の教育機材の積極的活用を努めます。また、参加・体験・実践型の教育方法についても、積極的に活用します。

(3) 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

交通安全意識の向上と正しい交通ルール・マナーの習得を目指し、立山町交通事故防止対策協議会の構成機関等と連携した交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

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住民に周知し、町民の参加を促進するとともに、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、ニーズ等を踏まえた実施に努めます。

また、地域に密着したきめ細かな活動が期待できる民間団体、交通ボランティア等の参加促進に努めます。

② 自転車の安全利用の推進

「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）等を活用し、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を強化します。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホンの使用による危険性等について周知徹底に努めます。

また、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を踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の側面への反射材用品の取付けを促進します。

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る幼児用座席の使用時に、シートベルトを着用させるよう、広報啓発を行います。

幼児・児童の保護者に対する自転車乗用時の頭部保護の重要性、ヘルメット着用による被害軽減効果等の啓発により、幼児・児童の着用の徹底に努めるほか、高齢者や

中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進します。

③ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底

立山町交通安全母の会と連携し、「シートベルト・チャイルドシート着用調査」を引き続き実施するとともに、結果の活用に努めます。また、関係機関・団体と協力して広報啓発活動を行い、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に取り組みます。

④ チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者への効果的な広報啓発や指導等により、チャイルドシートの正しい使用の徹底に取り組みます。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者には、重点的に取り組みます。

また、6歳以上であってもシートベルトを適切に着用させることができない子供には、チャイルドシートを使用するよう、広報啓発に取り組みます。

このほか、立山町交通安全協会のチャイルドシート無料貸出し事業等各種支援事業の広報啓発活動を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

⑤ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間においては、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などを着用等することが効果的です。

これらを全年齢層に普及させるため、積極的な広報啓発や反射材用品の視認効果、使用方法等についての理解促進、衣服、鞆等身の回り品への反射材用品の組み込みの推進、適切な反射性能等を有する製品の情報提供等に努めます。

⑥ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶に向けた取組を一層推進し、「飲酒運転をしない、させない」という町民の規範意識の確立に努めます。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援につながるよう、関係機関・団体と連携した取組を推進します。

⑦ 効果的な広報の実施

テレビ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用し、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、実効性の高い広報を次の方針により行います。

ア 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民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、子供の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等に取り組みます。
- イ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、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、子供、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、無謀運転等を追放します。
- ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する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、全町的な気運を高めます。

⑧ その他の普及啓発活動の推進

- ア 高齢者の交通事故防止に関する町民の意識高揚のため、加齢に伴う身体機能の変化による影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。また、他の年齢層が、高齢者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車に配慮できるよう、啓発に努めます。
- イ 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、これらの違反を防止します。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、街頭キャンペーン等による注意喚起や関係機関・団体の広報等の活用などにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。
- ウ 二輪車運転者の被害軽減に向け、関係機関・団体と連携した広報啓発活動の推進等により、胸部等保護の重要性の理解促進に努めます。

（４） 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体には、交通安全指導者の養成等の事業や諸行事に対する支援、必要な情報の提供等により、主体的な活動を促進します。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は、交通安全運動等の機会を利用した働き掛けにより、各立場や地域の実情に応じた効果的かつ積極的な活動を促進します。

そのため、立山町交通事故防止対策協議会等による定期的な連絡・協議を行い、交通安全に関する町民を挙げての活動の展開に努めます。

また、交通ボランティア等に対しては、資質向上につながる支援等を実施し、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

（５） 住民の参加・協働の推進

行政、民間団体、企業等と住民が連携し、各地域の実情に応じた活動を行うなど、住

民の参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリマップ」の作成や、交通安全総点検など住民が積極的に参加できるような仕組みづくりに努めます。

柱3 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上に向けた交通安全教室の開催等運転者教育により、歩行者や自転車などへの配慮意識の高揚に努めます。特に、今後増加が予想される高齢運転者に対しては、教育の一層の充実に努めます。

(1) 運転者教育等の実施

安全運転に必要な知識・技能を習得し、実践できる運転者を育成するため、基本的な交通ルール、交通事故事例と発生原因、ブレーキ時の制動距離、運転席からの視界と死角、夜間における反射材の見え方等について交通安全教室を開催し、交通安全意識を高めます。また、自動車学校等と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(2) 高齢運転者対策の充実

① 高齢者に対する教育の充実

自治会、老人クラブ、自動車学校等と協力し、高齢者向けの交通安全教室を開催します。また、高齢運転者に対し、運転時の注意事項や加齢による身体能力低下、交通事故の特徴等の理解促進に努め、安全運転意識を高めます。

② 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用を促進します。

③ 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を自主返納しやすい環境を整備するため、運転経歴証明書制度の周知や自主返納者に対する立山町営バスフリーパスの交付、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備などに努めます。

(3) シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関等と連携し、交通安全教室等を通じたシートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的行います。

柱4 車両の安全性の確保

自動車には、ブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い磨耗・劣化する部品やブレーキ・オイル、ベルト等走行しなくても経年劣化する部品等が多く使用されており、不具合による事故等を防ぐためにも、自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。

また、自動車は、交通事故等により運転者自身のみならず、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性があるため、広報啓発活動を通じて、自動車検査の受検促進に努めます。

(1) 自動車の安全の確保

「自動車点検整備推進運動」への協力を通じて、自動車利用者による保守管理の徹底の推進に努めるとともに、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を排除し、自動車の安全運行を確保するため、「不正改造車を排除する運動」への協力を通じて、自動車利用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

(2) 自転車の安全の確保

自転車事故を防止するため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、夜間における灯火の取付け徹底と反射器材等の普及促進による自転車の被視認性の向上に努めます。

柱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、警察との協力による交通指導取締りや交通指導員による街頭指導を推進します。

また、暴走族対策として、学校等における青少年の暴走族加入阻止に向けた指導の促進や、関係機関・団体の連携による地域ぐるみの暴走族追放の気運醸成に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

柱6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者を救助し、適切な応急手当と迅速な搬送を実施するため、救急医療機関と消防機関との連携を強化し、病院前救急体制の整備を進めます。

(1) 救助・救急体制の整備

① 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、救助体制を整備・拡充させ、救助活動の円滑な実施に努めます。

② 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故等に対応するため、関係機関との連絡体制を整備するとともに、各種事故対応訓練を実施し、救助・救急体制の充実に努めます。

③ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場におけるバイスタンダー（※現場に居合わせた人）が応急手当を速やかに行えば、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた応急手当について、救命講習等の普及啓発活動を推進します。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置を充実・強化するため、救急救命士を計画的に養成します。

また、救急救命士の処置拡大により実施可能となった気管挿管、薬剤投与等を円滑に行えるよう、病院研修及び実習の受講を推進します。

⑤ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備とあわせて、救急救命士がより円滑に救急救命措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します。

⑥ 救助・救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事故に対応できるよう、救助・救急隊員の知識・技術の向上のための教育訓練を積極的に推進します。

⑦ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、各関係機関と連携して適切かつ効率的に行います。

(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、救急医療機関及び消防機関が常時、連絡・連携可能な体制と情報共有に努め、相互の協力関係を強化します。

また、救急隊員や救急救命士の応急処置等の質を確保するため、医療機関において定期的な研修、実習等を行うための連携強化に努めます。

柱7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりするなど大きな不幸に見舞われており、その支援は極めて重要です。

このため、交通事故に関する相談を受けられる富山県交通事故相談所や自動車保険請求相談センター、立山町交通安全協会などの情報を提供し、交通事故に係る知識や情報が乏しい交通事故被害者の支援に努めるほか、交通事故遺児の福祉向上のため、立山町交通遺児等激励金支給要綱（昭和50年立山町告示第11号）に基づき、激励金を支給します。

柱8 調査・分析結果等の有効な活用

交通安全対策をより効果的・効率的に推進するため、国や県などが実施する調査等に積極的に協力するとともに、その調査・分析の結果を交通安全教室等に積極的に活用します。

柱9 高齢者の交通事故防止対策の強化

高齢者の交通事故を防止するためには、高齢者が自身の身体能力の変化を的確に認識し、これに基づき安全に行動することが重要となります。このため、交通安全教室等を通じて高齢者の交通安全意識を高めるとともに、その他の世代には、高齢者を交通事故から守る意識が浸透するよう、努めます。

また、高齢歩行者の反射材着用に向けた普及活動に努め、夜間における高齢者の事故抑止に努めるほか、認知機能や身体機能の低下により運転に不安を感じる高齢者が、運転免許返納を選択肢に入れられるよう、運転免許自主返納者への支援を行うなど、安心して暮らせる環境づくりを推進します。

(1) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者への交通安全教育は、高齢者の身体的特性に配慮した教材を利用し、交通事故の現状や交通ルール等の知識の普及を主眼とした交通安全教室を実施します。また、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者には、交通安全ボランティアの訪問等による指導を行います。

(2) 地域ぐるみで高齢者を見守る気運の醸成

高齢歩行者が関係する交通事故では、自宅付近で事故に遭うケースが特に多く、また認知症によるものも見受けられることから、家族間での外出時の声掛けや様々な機会を利用した高齢者への助言などを通じて、地域ぐるみで高齢者を見守る気運を高めます。

(3) 反射材着用の普及拡大に向けた活動の推進

夜間の歩行者の反射材着用率が低いことを踏まえ、交通安全教室等を通じた有効性の周知や反射材用品の紹介、配布などによる普及促進に努めます。

(4) 運転免許を返納しやすい環境の整備

認知機能や身体機能の低下により、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーが運転免許の自主返納を選択できるよう、移動手段の確保や高齢者運転免許自主返納支援事業等の継続実施、買い物に困らない環境の確保などの推進に努めます。

第2節 踏切道における交通安全の対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は一度発生すると多数の死傷者を生ずるのみならず、鉄道の運行にも重大な影響をもたらすことから、その抑止に向け、交通の円滑化による安全の確保を主眼とした対策を推進します。

II 実施予定の施策

(1) 踏切道の構造の改良の促進

幅員の狭い踏切については、踏切道内で歩行者と自動車等が錯綜することのないよう、事故防止効果が高い構造へ改良すべく鉄道事業者等と協議します。

また、従来の踏切対策に加え、暫定的な対策や踏切周辺対策等も踏切対策と位置付け、ソフト・ハードの両面からできる対策を実施します。

(2) その他踏切道の交通の安全及び円滑化のための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタン操作等の緊急措置の周知徹底に努めます。

また、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況を踏まえ、適切に対応します。