

高山市交通安全計画

第 10 次

(平成 29 年度～平成 36 年度)

平成 2 9 年 3 月

高山市

目 次

はじめに	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画期間	1

第1章 道路交通安全についての現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状と見通し	
(1) これまでの取り組みと道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通事故の見通し	3
2 道路交通安全対策を考える視点	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	4
(3) 生活道路における安全確保	5
(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	5
3 交通安全計画における目標	5

第2章 講じようとする施策

1 交通安全思想の普及徹底	6
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	6
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	8
(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	10
(4) 市民の参加・協働の推進	11
2 道路交通環境の整備	11
(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	11
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	12
(3) 効果的な交通規制の推進	12
(4) 公共交通機関利用の促進	12
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	13
(6) 総合的な駐車対策の推進	13
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
3 道路交通秩序の維持	14
(1) 交通の指導取締りの強化等	14
(2) 暴走族等対策等の推進	14
4 救助・救急活動の充実	15
(1) 救助・救急体制の整備	15
5 交通事故被害者支援の充実	16
(1) 被害者支援の充実	16

はじめに

1. 計画策定の趣旨

わが国は車社会の急速な進展に対して、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40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

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、高山市では9次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関、団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、市内における人身事故発生件数、死傷者数とも減少傾向が続いており、長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、いまだに市内で年間200人近くの方が交通事故により死傷しており、事故そのものを減少させることが求められている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて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に、交通事故のない社会を目指し、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的に取り組む施策を計画として定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばならない。

2. 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項に基づき策定する「市町村交通安全計画」と位置づけ、国の「第10次交通安全計画」及び「岐阜県交通安全計画第10次」を踏まえ、本市が講ずべき交通安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めたものである。また、「高山市第八次総合計画」の主な関連計画として、6つの基本分野のうち基盤・安全分野の基本目標である「安全で安心して快適に住めるまち」を実現するため、この計画で定めた施策について、市民をはじめ、関係機関・団体等が連携して実施するものである。

3. 計画期間

平成29年度から平成36年度までの8年間

第1章 道路交通安全についての現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状と見通し

(1) これまでの取り組みと道路交通事故の現状

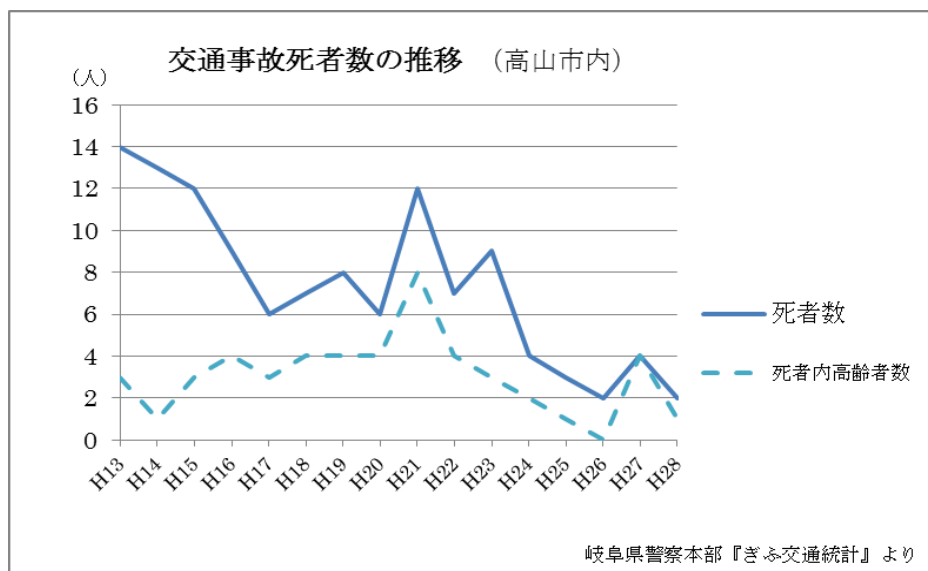
市内の交通事故による死者数は、平成16年以降は平成21年を除き10人以下で推移しており、負傷者数及び人身事故件数は、平成16年をピークに11年連続で減少している。

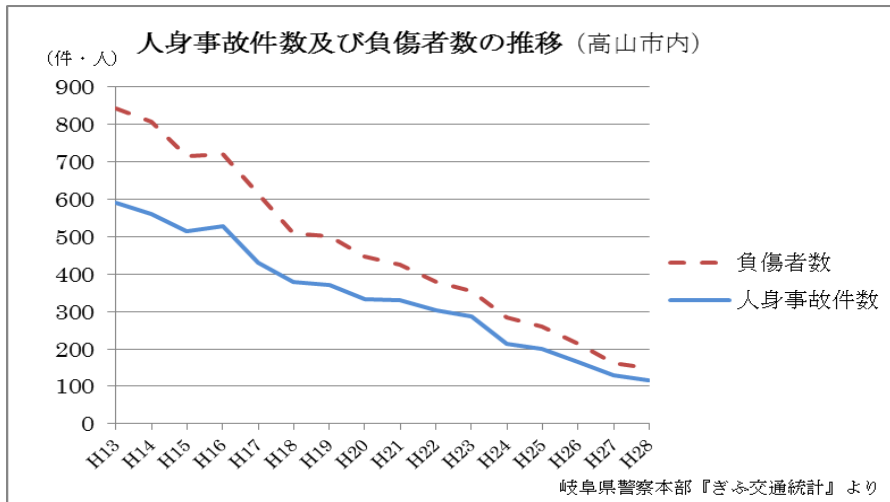
高山市交通安全計画第9次の目標である死者数0人、負傷者数100人以下は達成できていないが、人身事故件数は着実に減少している。これは、交通安全教室や交通安全運動期間中の街頭啓発による交通安全思想の高揚や道路交通環境の整備など、これまでの交通安全対策の取り組みによるものと考えられる。

高山市交通安全計画第9次の目標と結果 (人)

年	目 標	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
死者数	0	4	3	2	4	2
負傷者数	100以下	284	259	215	163	148

※死者数・・・交通事故発生から24時間以内に亡くなった人数





近年の交通事故は

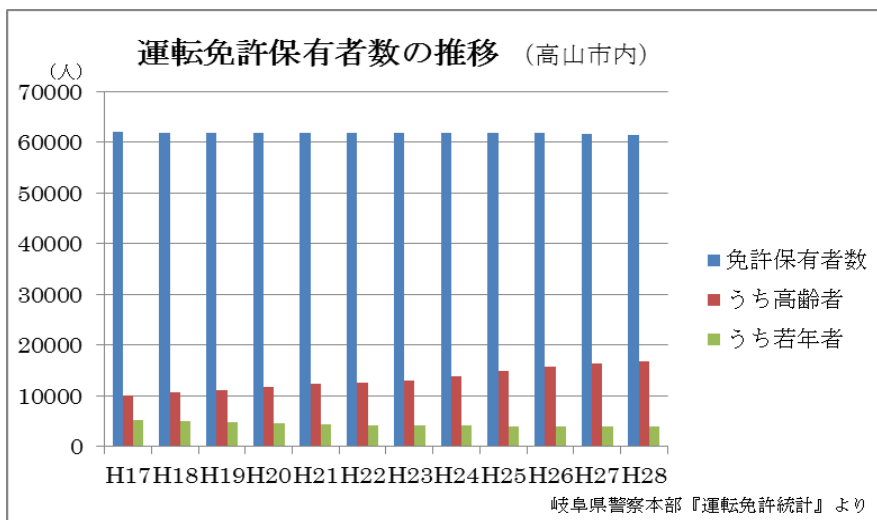
- ① 中央線はみ出しによる正面衝突事故の増加
- ② 高齢者が被害者となる事故の多発
- ③ 不注意による交差点や出会い頭での事故の多発
- ④ 根絶に至っていない飲酒運転による事故の発生

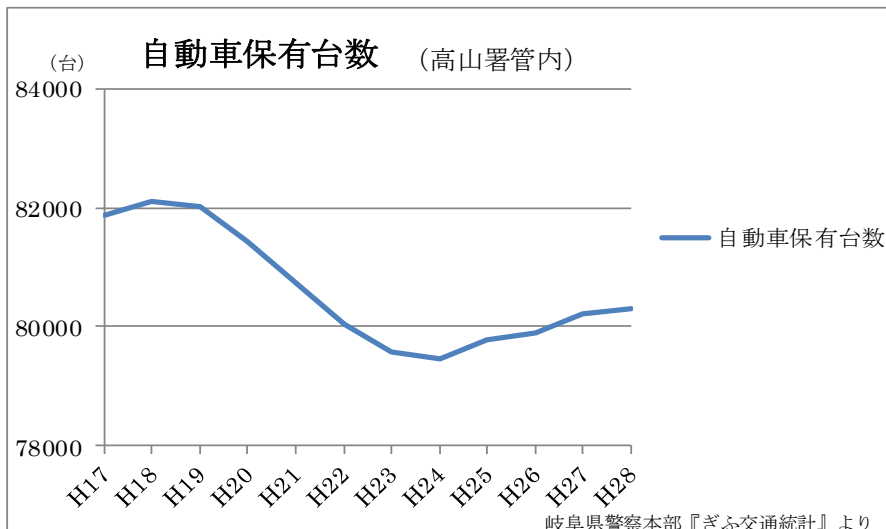
等の特徴がみられる。

これは、「運転技術を過信した無謀な運転」、「高齢者人口の増加」、「交通ルールを遵守しない運転者の存在」等が要因と考えられる。

（２）道路交通事故の見通し

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、自動車保有台数は平成24年度から増加傾向にある。運転免許保有者数に大きな変化はみられないが、運転免許保有者の構成は、高齢者が増え、若年者が減っていく傾向にある。市内人口に占める高齢者の割合は、平成23年では26.7%であったが、平成28年には30.8%となり、国・県を上回る速度で急速に高齢化が進展している。このような急速な高齢化に伴い、65歳以上の運転免許保有者も増加している。全国的な傾向として高齢者の身体機能や認知機能の低下に起因する事故が多発しており、市内においても、高齢者が関係する交通事故の増加が予想される。





2 道路交通安全対策を考える視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の増加に伴い、高齢者が安全に、かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会を形成するうえで、高齢者の実態を踏まえた、きめ細やかな安全対策を推進する必要がある。また、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構築する必要がある。

今後、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、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、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、通学路等における安全対策を推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

交通事故のない社会を実現するためには、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。

人優先の考えの下、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進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を講じる必要がある。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となることから、その安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、地域の特性にあわせた自転車の走行空間の確保を進める必要がある。また、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも起因して、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。

さらに、外国人観光客の増加に伴い、歩行中や自転車乗用中に交通ルールを守らない外国人観光客の行動が問題となっていることから、外国人観光客に対し、わが国の交通ルールに関する周知と遵守の取り組みを推進する必要がある。

加えて自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、歩行者や自転車が被害者となる事故が多いことから、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講じることが必要である。あわせて、幹線道路における交通安全対策や交通流の円滑化対策等も講ずる必要がある。

また、地域内の安全の確保については、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、その取り組みを促進する必要がある。

(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していく必要がある。

また、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、各地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、市民等の協働により形成していく必要がある。

3 交通安全計画における目標

本計画における究極の目標は、交通事故のない社会を実現し、市民を交通事故の脅威から守ることであるが、当面の目標として、平成36年度までに年間の交通事故死者数を0人に、負傷者数を100人以下とすることを目指すものとする。

平成36年度までに	交通事故死者数	0人
	交通事故負傷者数	100人以下

※交通事故死者数・・・交通事故発生から24時間以内に亡くなった人数

第2章 講じようとする施策

1 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下に、交通安全意識とマナー向上の周知徹底を図る必要がある。市民一人ひとりが、自動車社会に生きる一員としての責任を自覚するため、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

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、歩行者をはじめ、道路を利用するすべての人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。

加えて、関係機関・団体、地域、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動を推進する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な能力及び知識の育成を図る。

幼稚園、保育園においては、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捉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、教職員や保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。また、幼児交通安全クラブ（ぞうさんクラブ）等の組織化を促進し、その活動を支援する。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

小学生・中学生・高校生に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、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、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と態度の育成を図る。

小学校・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、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と点検整備、乗り物の安全な利用と自動車の機能（特にシートベルトの重要性）、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。

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。

さらに、通学路における児童・生徒に対する安全な行動の指導等を行う、交通ボランティアや保護者、MSリーダーズ*等の活動に対する支援を行い、交通安全活動への積極的な参加を促す。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心に充実を図る。

運転者の教育は、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、歩行者と自転車に対する保護意識の高揚、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・交通マナーの向上について、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、各種講習会、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推進する。

また、社会教育活動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。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動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スキル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。

そのため、関係機関・団体等と連携して、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、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、長寿会未加入者など、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の事故防止に努める。また、高齢者の自発性を促すため、高齢者の事故実態に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を行う「高齢者交通安全大学校」での学習や、高齢歩行者等実技講習「シルバー・セーフティ・スクール」の受講を奨励するほか、反射材用品の活用等交通安全用品の普及と活用促進を図る。

また、身体機能の衰えを自覚する高齢運転者やその家族などに対し、運転車両に高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示するように促すことや、関係機関・団体等と連携し、運転免許証自主返納制度に係る支援施策の充実に努めることで、

* MSリーダーズ：高校生自らが自発的に取り組む規範意識啓発委員
MSはManners Spiritの略

高齢者が免許証の返納をしやすい環境を整えるとともに、意義や重要性の啓発を効果的に図る。

自転車を利用する高齢者に対しては、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重点に、自転車シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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、交通ボランティアによる啓発活動や、地域における活動の支援を図る。

オ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなどして、ライフステージや障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

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るとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

イ 自転車の安全利用の推進

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するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止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」（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、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・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を促進する。

夕暮れ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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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

啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図る。

ウ 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理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、関係機関・団体等の協力の下、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。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する効果的な啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、5歳児、6歳児の保護者に対し、その取り組みを強化する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用するよう、啓発に努める。

オ 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啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、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を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及と活用促進を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及と活用促進を図る。

カ 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の取り組みを更に進め、「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る。

キ 外国人観光客に対する交通ルール遵守の徹底

当市を訪れる外国人観光客の交通事故防止を図るため、関係機関・団体等と連携した多言語による広報媒体の作成等、外国人観光客に対する交通ルールの周知や啓発活動を実施し、外国人観光客の交通ルールの遵守の意識高揚を図る。

ク 効果的な広報の実施

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や、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行う。

さらに、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、市内の交通安全気運の盛り上がりを図る。

ケ 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市民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及促進を図るとともに、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啓発を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識の高揚を図る。

(イ) 夕暮れ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となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切道の通行者に対し、踏切の通過方法及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

(エ) 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行うことができるよう、各種広報媒体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・発信に努める。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

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や諸行事に対して支援するとともに、交通安全に必要な資料の提供を充実するなど、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地域の実情に即して効果的かつ積極的に行

われるよう、四季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行うとともに、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総ぐるみの活動の展開を図る。

(4) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、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、交通安全に関する活動への市民の積極的な参加を促すとともに、地域社会を構成する多様な主体（市民、地域住民組織、事業者、行政など）が協働して、それぞれの地域における実情に即した街頭啓発活動や交通教室などの活動を推進する。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも各関係機関が連携し、対策を推進してきたところであり、一定の事故抑止効果が確認されている。

今後、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故データや、地域のニーズ等に基づき、交通事故の多いエリアにおいて関係行政機関、地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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を整備するとともに、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図り、車両速度を抑制する道路構造等による歩行者の通行を優先するゾーン対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、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 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、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り組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、PTA、道路管理者で組織する「高山市通学路安全推進会議」で策定した「高山市通学路交通安全プログラム」に基づき、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園や保育園に通う児童・幼児の通行の

安全を確保するため、通学路等の歩道等の歩行空間の整備等を推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい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、「高山市誰にもやさしいまちづくり条例」を踏まえ、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等の歩行空間の整備を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機やバリアフリー対応型信号機、視覚障がい者誘導用ブロック、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、関係行政機関、警察、道路管理者との密接な連携のもと、同様の事故の再発防止対策を行う。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、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ことにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

(3) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等や要望、交通事故発生状況等を踏まえ、速度規制や駐車規制の内容について関係機関への情報提供に努め、点検・見直しを図り、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

(4) 公共交通機関利用の促進

多くの市民が通勤、通学、通院、買物などに公共交通機関を利用できるよう、高山市地域公共交通網形成計画に基づき、交通事業者、市民、行政の協働による持続可能な地域公共交通を整備・運営する。

また、運行ダイヤの見直しや乗り継ぎの改善、駅周辺の交通結節の機能の強化により、利用者の利便性の向上を図るとともに、利用促進・啓発事業により市民の理解を深め、公共交通機関利用の促進を図る。

(5) 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、火山噴火など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の耐震・老朽化対策を推進する。

また、道路斜面等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する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制が、迅速かつ的確に実施されるよう関係機関と連携する。

ウ 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、関係機関との情報共有を図るとともに、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。

(6) 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、道路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。

駐車規制については地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、関係機関への情報提供に努め、駐車規制の点検・見直しを実施し、きめ細かな駐車規制を促進するとともに、「高山市駐車場整備計画」に基づき総合的な駐車対策を推進する。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

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、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 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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。また、危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導に努める。

ウ 冬期の安全の確保

冬期積雪・凍結路面对策として迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、消流雪側溝等の整備を推進する。

また、除雪対策については、道路利用者や地域住民の理解が得られるよう周知に努める。

エ 踏切道における安全の確保

交通量の多い踏切道等については、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を推進する。

また、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。

3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

さらに、暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体等と連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

地域の交通実態等や要望、交通事故発生状況等を踏まえ、関係団体等との連携により、警察署への情報提供を通じ、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、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する。

また、交通事故多発路線や通学路における街頭指導を積極的に実施し運転者の規範意識の醸成を図る。

(2) 暴走族等対策等の推進

暴走族追放気運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域等において、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進するなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

また、暴走族等の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集まら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・団体等が連携し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に推進する。

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた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、救急関係者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、警察・道路管理者との連携により救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 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事故に対応するため、救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT[※]）の連携による救護訓練の実施など、救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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

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

消防機関では、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、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啓発活動を積極的に推進する。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ 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とともに、講習及び実習の

※ DMAT : Disaster Medical Assistance Team

※ AED : Automated External Defibrillator

実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下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メディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 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推進する。

カ 救急医療用ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

5 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故により多大な身体的、精神的及び経済的な打撃を受けたり、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、このような交通事故被害者を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための施策を推進する。

(1) 被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故に関する知識や情報が不足している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の充実を図るとともに、機会の情報提供に努める。

また、交通事故遺児支援のための制度の活用を促進するほか、必要に応じて関係機関・団体等の被害者救済事業に関する情報提供を行うなど、交通事故被害者への支援の充実を図る。

さらに、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償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、被害者の救済を充分に行うため、損害賠償保険等への加入を促進する。

