

# 第 8 次

## 清水町交通安全計画

清水町交通安全対策委員会

# ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。これに基づき、7 次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

しかしながら、静岡県の近年の状況をみると、道路交通事故件数はほぼ一貫して増加しており、道路交通事故による死傷者数が、過去 5 年間の平均で 5 万人を上回っている。また清水町にあっては、人口 10 万人当たりの交通人身事故発生件数においては、平成 15・16 年に 2 年連続ワースト 1 位を脱出したものの、平成 17 年は再びワースト 1 位となった。

このような状況を踏まえ、今後も「高齢化社会」や「くるま社会」が続くと予想され、これに伴い人身事故の発生が予想されることから、より効果的な交通安全対策の推進が必要不可欠である。

さらに東海地震発生時等に道路施設の受ける被害や交通機関に生じる混乱などは、町民生活にとって重大な影響をもたらすことが懸念される。

こうしたことから、交通安全対策は関係機関・団体だけでなく、町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緊急かつ重要な課題である。引き続き、人命尊重の基本理念の下に、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一層協力を推進していかねばならない。

なお、交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により国及び県の作成する交通安全基本計画に基づき、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に講ずるべき、清水町の区域内における交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、町は国や県、他市町村の行政機関と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を定め、これを強力に実施するものとする。

# 目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通安全についての目標	5
1 道路交通事故のすう勢	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	5
(3) 道路交通事故の見通し	5
2 第8次清水町交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通安全についての対策	7
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
(1) 高齢社会への対応	7
(2) 町民自らの意識改革	7
2 講じようとする施策	8
(1) 道路交通環境の整備	8
ア 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	8
イ 交通安全施設等整備事業の推進	8
ウ 効果的な交通規制の推進	9
エ 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
オ 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備	10
カ 効果的で重点的な事故対策の推進	11
キ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	12
ク 交通需用マネジメント（TDM）の推進	13
ケ 総合的な駐車対策の推進	13
コ 災害に備えた道路交通環境の整備	14
サ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	16
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
ウ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	24
(3) 道路交通秩序の維持	25
(4) 救助・救急活動の充実	25
ア 救助・救急体制の整備	25

イ	救急医療体制の整備	26
(5)	被害者支援の推進	27
ア	交通事故被害者等の救済等	27
イ	交通災害共済の充実	28
第2章	東海地震に備えての道路交通の安全	29
第1節	想定される事態と初動措置	29
1	東海地震注意情報発表時	29
(1)	基本方針	29
(2)	交通規制以外の講ずる措置	29
2	警戒宣言発令時	29
(1)	基本方針	29
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	29
ア	幹線道路	29
イ	その他の道路	29
ウ	バス	30
エ	その他	30
3	地震発生時	30
(1)	基本方針	30
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	30
ア	警戒宣言発令後に発生した場合	30
イ	突然に発生した場合	30
第2節	講じようとする施策	31
1	緊急交通路等の確保	31
(1)	急交通路等に対する迅速な交通規則	31
(2)	緊急通行車両の事前届出の推進	31
(3)	交通安全施設の整備	31
(4)	交通総量抑制対策の推進	31
2	警戒宣言発令時及び地震発生時における自動車運転者の 執るべき措置の徹底	31
3	信号電源付加装置及び広報用放送施設の整備・充実	31
4	その他の道路交通安全対策	31
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	31
(2)	避難路等の確保	31

## 計画の基本的な考え方

清水町の交通安全計画は、第3次清水町総合計画の5本柱の1つである「安全と安心を実感できるまちづくり」を踏まえ、第8次静岡県交通安全計画に基づいて策定するものである。

交通安全のための施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念を基本に、交通事故及び交通事故死傷者の根絶を究極の目標として、社会情勢の変化を踏まえ、交通事故による社会的・経済的損失にも配慮して、交通事故の実態に対応した安全施設を講じていく必要がある。

このような観点から、交通社会を構成する人、車両等の交通機関及び交通環境相互の関連を考慮しながら、科学的な交通事故の調査・分析や、交通安全対策に関する効果・評価・予測等の成果を踏まえ、適切かつ実施可能な施策を総合的に策定し、町民の理解と協力のもと、官民一体となって推進する。

第一に、人に関する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者知識、自動車の高性能化等に対応できる技能の向上、さらには危険予知・危険回避能力向上のための教育を推進するとともに、交通安全意識の高揚、資格制度の合理化、指導取締り強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する町民すべてに交通安全思想を普及するために交通安全に係る広報・啓発活動を充実し、幼児から高齢者までの段階的・体系的な交通安全教育の体制を充実する。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、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、高度道路交通システムの整備等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当っては、特に交通事故多発地点における混合交通に起因する接触の危険を排除するため、必要な施策を講じて、交通の流れを秩序付けることにより安全かつ円滑な通行に資するものとする。

以上の考え方のもとに、有効適切な交通安全対策を講ずるにあたり、その基礎として交通事故の原因の総合的な調査研究の充実・強化を図るとともに、交通事故が発生した場合には、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実を図るとともに、交通事故相談の実施や駿東地区交通災害共済による見舞金の給付など被害者の救済のために必要な措置に万全をつくすよう努力するものとする。

交通安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関係を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、高齢化、情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の発生状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、施策の効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通の円滑性・快適性と密接な関係を有するものであるの  
で、これらの視点に十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視  
野にいれた取り組みを行っていくものとするほか、防災の観点からも適切な配慮を行  
うものとする。

交通事故防止のためには、地域の自主的な交通安全活動を積極的に推進するととも  
に、行政と住民が一体となって施策に取り組むことが重要であるため、関係機関・団  
体と緊密な連携を図り、交通安全に関する施策について、広く町民の声を反映させ、  
真に実行あるものを目指すこととする。

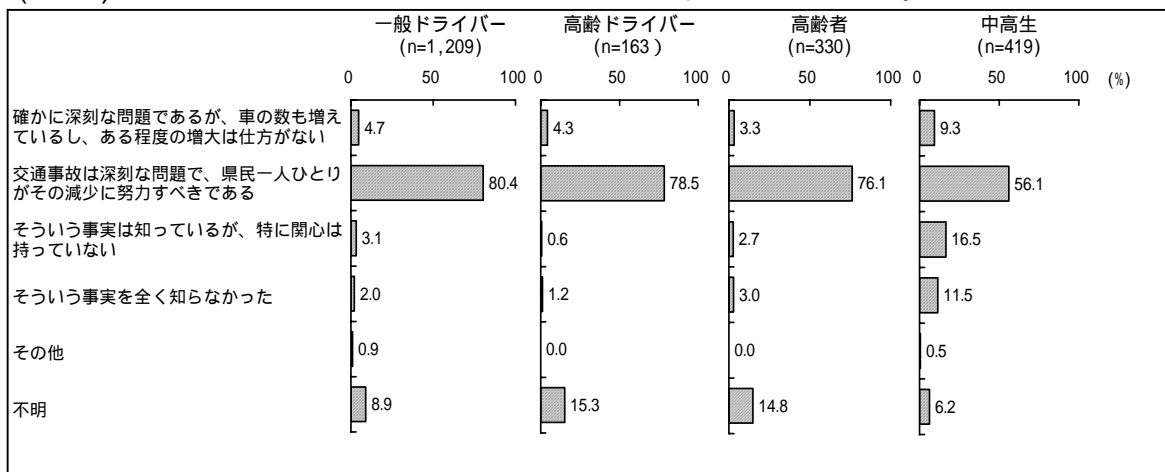
# 第 1 章 道路交通の安全

## 第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して

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

平成 16 年度に実施された交通安全についての県民意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、大多数の人が「交通事故は深刻な問題で、県民一人ひとりがその減少に努力すべきである。」と感じている（図 1）。

（図 1）交通事故の現状についてどのように感じるか。



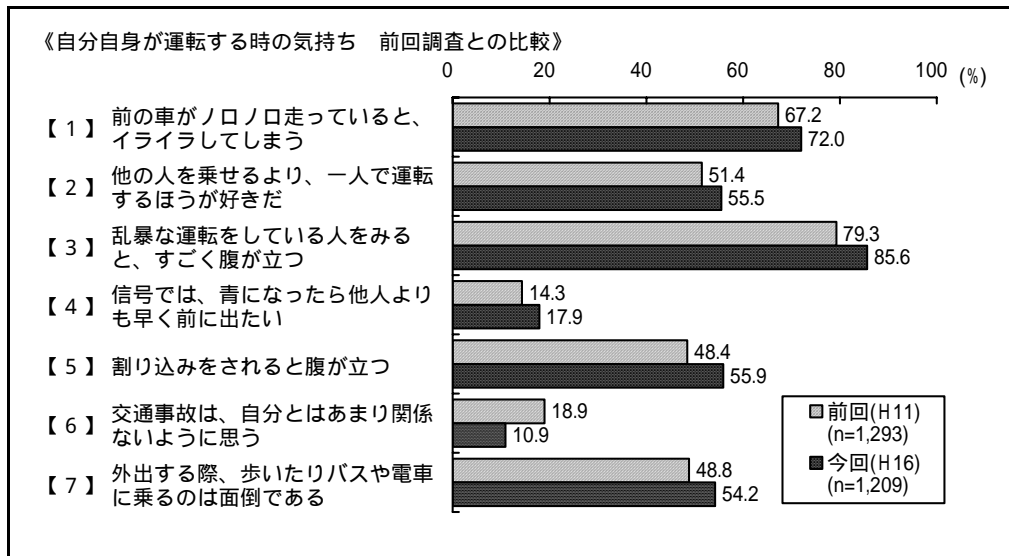
注 1 県交通安全対策室調べ。

注 2 県内 3 地区で実施した対象者別の回答結果で、(n)は有効回答数を示す。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。このような県民意識の下に積極的に交通安全対策を推進することにより、死者数の減少はもとより、交通事故そのものを減少させることができると考えられる。

しかし、一方では、自分自身が運転するときに「前の車がノロノロ走っているとイライラする。」などと感じる人が 5 年前の調査に比べわずかに増加しており（図 2）、性急さや余裕のない運転による交通事故の発生が危惧される。

(図 2) 自分自身が運転するときの気持ちに近いものはどれか。



注 1 平成 11 年と平成 16 年の調査比較で、「そのとおり」と「まあそうだ」の回答を合わせた割合を表す。

注 2 対象は一般ドライバーで、(n)は有効回答数を示す。

このような調査結果を踏まえ、交通事故の防止のためには思いやりや余裕を持った運転が求められることから、町民自らの意識改革が今後必要と考えられる。

そのためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化するとともに、町民一人ひとりが交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが大切である。

さらに、交通安全を防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことが、町内の各地域の取組を進めるうえで有効であることから、防犯活動や地域防災訓練の場を活用して交通安全を呼びかけ、安全で安心なまちづくりを総合的に推進していくこととする。

## 第2節 道路交通安全についての目標

### 1 道路交通事故のすう勢

#### (1) 道路交通事故の現状

平成8年から平成17年までの10年間の町内交通事故発生状況は、表1のとおりである。

交通事故死者数は、平成9年の3人を最多に年間1人か2人と最小限に抑えられ、また平成12年、平成17年には交通事故死傷者数0人を成し遂げた。

人身交通事故の発生件数は、この10年間に増減を繰り返し、平成11年から14年にはワースト1位という不名誉な記録が続いたが、平成10年、15年、16年には第6・7次清水町交通安全計画の目標であるワースト1位の脱出を達成したものの、平成17年には再びワースト1位となってしまった。

平成14年には497件と過去最多を記録し、負傷者数も、発生件数と同様の増加傾向で推移し、平成13年には645人と過去最多を記録した。

このように、人身交通事故が増加した背景・原因として、高齢化社会の進展の中で高齢者が車社会に十分適応できないことや、加害者にもなる高齢ドライバーの増加、運転免許人口や自動車保有台数の増加、夜型社会の拡大、交通環境の変化に加え、社会全般の規範意識や交通モラルの低下が指摘される。

交通事故の特徴としては、子供の事故が減少傾向にある反面、高齢者事故・高齢者ドライバー事故の増加、若者が起因する事故の多発、交差点事故の多発などが挙げられる。

表1 町内における過去10年間の人身事故発生状況

	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年
件数	374	328	329	392	452	491	497	443	456	463
死者数	1	3	2	2	0	1	2	2	1	0
傷者数	477	409	425	512	582	645	628	570	581	614

(沼津警察署交通白書より)

#### (2) 道路交通を取り巻く状況の展望

清水町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行距離数共に着実に増加することが見込まれる。また、このような道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加は、道路交通にも大きな影響をあたえるものと考えられる。

#### (3) 道路交通事故の見通し

交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込

まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、自動車走行距離数の増加等事故発生 of 諸要因を一定の前提の下に推定し、将来の交通事故を予測すると、歩行中及び自動車乗用中の事故や、高齢者の死者数が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

このため、今後も交通安全対策を協力を進め、これらの事故の増加に歯止めをかけるものとする。

## 2 第8次清水町交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、県は交通事故による年間死者数について、「平成20年末までに220人以下、平成22年までに200人以下、人身事故発生件数については平成20年末までに40,000件以下、平成22年までに39,000件以下を目指す」としている。

清水町においても、県の目標値に合わせて交通事故の減少を図るため、本計画では交通事故による年間死亡数0人の達成を目指すものとする。また、人身事故発生件数については、平成20年末までに440件以下、平成22年末までに420件以下を目指すものとする。

## 第3節 道路交通安全についての対策

### 1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、町における道路交通事故による死傷者は横ばいの状況にあることから、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ったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな施策を推進する。

対策の実施にあたっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、

道路環境の整備

交通安全思想の普及徹底

道路秩序の維持

救助・救急活動の充実

被害者支援の推進

といった5つの交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

#### (1) 高齢社会への対応

高齢化が今後も急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。そして、高齢者の関係する交通事故を防止するために、参加・体験・実践型の交通安全教育を一層推進することも重要である。

歩行者、自転車利用の高齢者の事故防止対策としては、反射材の効果について周知を図るとともに、夜光化を施した日常身につける衣服等に関する情報を提供し普及促進を図る。

また、高齢者の視点に立って、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備、道路の状況に応じた交通規制などバリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を推進する。

#### (2) 町民自らの意識改革

交通安全は、町民にとって自らの安全を守るために主体的・積極的に関わっていく課題である。そして、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起こさない」、「交通事故にあわない」という意識を再確認していかなければならない。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けだけでは効果は限定的であり、多くの町民が自ら安全で安心な交通社会を築いていこうとする前向きな意識を持つよう

になることが重要である。

このため、町民が地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりを工夫していく必要がある。

さらに、交通事故の被害者やその遺族の声を直接町民が聞く機会を設けることも交通安全意識の高揚のために有効と考える。

## 2 講じようとする施策

### (1) 道路交通環境の整備

#### ア 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から住居地域内道路に至るネットワークによって、適切に機能が分担される道路の体系的整備を推進する。

##### (ア) 適切に機能分担された道路網の整備

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、交通の混雑解消・分散を図れるような道路整備に努める。

##### (イ) 改良による道路交通環境の整備

改良による交通環境の整備については、道路管理者が計画段階から関係機関と一体となって、歩行者及び自転車利用者などの保護を最重点とし、歩道、自転車道、立体横断施設、交差点改良及び車両停車帯等の整備を推進する。なお、歩道については、快適な通行空間を十分に確保するとともに高齢者、障害のある人等の安全と利便を考慮した構造とし、自動車交通と歩行者等を分離することにより、交通の安全と円滑化を図る。

#### イ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに次の方針により整備することとし、引き続き安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

##### (ア) 歩行者等の安全通行の確保

高齢者、身体障害者等にやさしい公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律(交通バリアフリー法)の特定経路上を構成する道路については、道路管理者と協議を行い、道路の段差、勾配等の改善等を実施し歩行空間のバリアフリー化を推進する。

##### (イ) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故危険箇所として選定した死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路において、道路管理者との連携を図りながら、道路改良等を推進し事故防止を図る。

## ウ 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等の実態に応じた効果的な交通規制を行う。

### (ア) 地区の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、通行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外通行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車輛通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を推進する。

特に、生活の場である住居系地区等については、歩行者等の安全の確保に重点を置いた交通規制を推進する。

### (イ) 安全で機能的な交通確保のための交通規制

安全で機能的な交通を確保するため一方通行、指定方向外進行禁止や駐車禁止等の各種交通規制等を取り入れた交通規制を実施する。

### (ウ) 幹線道路における交通規制

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

### (エ) 事故多発地域における重点的交通規制

交差点対策として一時停止規制の実施及び見直しと交差点中心線、クロスマーク、さらには夜間点滅式一時停止標識を設置するとともに、標識の大型化・内照化・道路標示の高輝度化を図って事故防止を図る。

### (オ) 災害発生時における交通規制

異常気象、地震等の交通障害発生時においては、その状況に応じ、臨時交通規制を迅速、的確に実施し、二次障害の発生防止と交通の円滑の確保に努める。

## エ 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として充分とはいえず、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ある。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安

全対策を推進していく必要がある。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の発生率の高い地区で、公安委員会と道路管理者が連携して歩行者や自転車に対する面的かつ総合的な事故抑制対策を実施する。

また、住居系地区等において、車の速度抑制、道路の形状や交差点の存在を運転者に知らせるための標示、歩行者と車のそれぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

(イ) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

a 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改良事業等による整備と合わせて歩道及び自転車歩行者道路の整備を引き続き実施し、快適な歩行空間を充分確保した幅の広い歩道整備に努める。

また、通過車輛の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備の推進に併せ、押しボタン式信号機の設置や歩行者用道路、一方通行等の交通規制を実施するとともに、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示とるため、道路標示の高輝度化等を行い、認識性の向上を図るなどユニバーサルデザインの考え方に立ち整備する。

b 高齢者、障害のある人等の社会参加の機会の増大や交通バリアフリー法も対応して、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に幅の広い歩道等の整備や既設歩道の段差・勾配の改善、視覚障害者誘導ブロックの設置等を行い、視覚障害者用信号機、高齢者等感応信号機等バリアフリー対応型信号機、待ち時間標示装置及び自転車駐車場の整備並びに無電柱化を改良事業等による整備とあわせて実施するとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号機のLED化、道路標識の高輝度化等を実施しバリアフリー化を推進する。

c 児童幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押しボタン式信号機等の整備、立体横断施設や横断歩道等の整備等により、通学路の整備を図る。

**オ 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備**

道路交通の安全は、道路利用者の生活、経済、社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分に反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用者の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実状を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

(ア) 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通環境の整備にあたっては、地域住民や利用者から広く意見を聴取していくことが重要であることから、町民の意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映していく。

また、交通安全は、住民の安全意識により支えられていることから、道路交通環境整備にあたっては、住民が計画段階から参加し、安全で良好な交通環境を実現させる仕組みをつくり、行政と地域住民の連携による交通安全対策を推進する。

さらに、安全な道路交通環境の整備を推進するためには、住民の理解と協力が必要不可欠であり、このため事業効果や当該年度事業計画を公表していく。

**カ 効果的で重点的な事故対策の推進**

道路交通の安全を確保するため、交通安全施設を重点的に整備して安全かつ快適な交通環境の確立を図る必要がある。そのため、交通事故対策の重点化を図るとともに、科学的分析に基づく事故対策を推進する。

(ア) 交通事故対策の重点実施

幹線道路における交通事故が集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、重点的に事故対策を実施する。

(イ) 事故危険箇所対策の推進

事故が多発している交差点・単路等について、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故対策を推進する。

危険箇所については、信号機の改良、道路標識の高輝度化等、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、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・視線誘導票等の対策を推進する。

(ウ) 事故多発地点の重点的整備

a 自動車交通の安全と円滑を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について詳細な事故分析を行い、これに基づき交差点改良、視距の改良、と反射線等の整備を改良事業による整備等と併せて重点的に実施する。

また、道路の構造に応じて中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、道路標識、道路標示区か区画線等の交通安全施設等の整備を推進する。

b 交差点対策として、信号機の設置、対向車接近表示装置の整備、一時停止規制の実施及び見直しと交差点中心鉾、クロスマーク、さらには自発光式一時停止標識の設置を推進する。

また、単路対策として、事故の発生状況等交通実態に応じた適正な速

度規制の実施や追い越しのための右側はみ出し通行禁止等の交通規制を有効に組み合わせるとともに、標識の大型化・内照式、道路標示の高輝度化を図り事故防止を図る。

c 道路構造、交通の実態を勘案し、交通事故発生の高危険性のある場所への信号機の設置を進める。既設の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、多現示化、右折感应化等の高度化を推進する。

d 道路構造、交通状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識・標示の高輝度化等の交通安全施設の整備を推進するほか、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

#### (エ) 連絡会議等の活用

交通事故の防止を図るため、「清水町交通安全対策委員会」を活用し、道路交通環境整備に係る主要施策について適切な進行管理を行うとともに、地域住民への広報や地域住民等の道路環境に関する意見を主要施策へ反映させ安全な道路交通環境の実現を図る。

#### (オ) 地域に応じた安全の確保

地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

#### (カ) 事故多発地点における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線においては、最高速度の指定、追い越し禁止のための右側はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

#### (キ) 重大事故の再発防止

道路管理者、交通管理者、自治体、地域住民等、関係機関・団体、合同の交通診断を行い、道路改良、信号機の設置・改良、交通規制の実施・見直し、交通指導取締り等、総合的な再発防止対策を推進する。

### キ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道を円滑・快適に利用できることが必要であることから、道路の使用及び占有の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

#### (ア) 道路使用及び占有の適正化等

##### a 道路使用及び占有の抑制

道路私用及び占有については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き極力これを抑制する。

工作物の設置、工事のための道路の使用及び占有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、その適切な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適

正化について指導する。

b 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路愛護思想の普及を図る。

c 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。さらに掘り起こしを防止する対策として電線共同溝（C.C.BOX）の整備等を推進する。

(ウ) 自転車利用環境の総合的整備

手軽で便利な近距離交通手段として、通勤・通学・買物などの手段として自転車等の利用が増大しているため、総合的な自転車利用対策を推進する。

駐車対策としては、自転車駐車秩序を確立し、良好な生活環境の確保等を図るため、自転車利用者に対し啓発を行い総合的な自転車駐車対策を推進する。

- a 都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備する等総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車道及び自転車専用道路、自転車が走行可能な広い歩道である自転車歩行者道を整備していく必要がある。また、自転車利用者に対し走行・駐車マナーの向上を図るため積極的な啓発を推進する。

**ク 交通需用マネジメント(TDM:Transportation Demand Management)の推進**

交通渋滞の緩和を図り、環境負荷の軽減や高齢者など交通弱者の利便性向上を図るため、従来から実施されている道路ネットワークの整備を推進する。

(ア) 公共交通機関利用の促進

ノンステップバスの整備をはじめ、バス等の利便性の向上による公共交通機関の利用促進を図る。

(イ) 交通需用の平準化

交通需用のピーク時間帯の交通を分散するため、時差出勤やフレックス制の導入を促進する。

**ケ 総合的な駐車対策の推進**

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

(ア) 秩序ある駐車場の推進

a 都市機能の確保

道路環境、交通実態、駐車需用等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に合ったきめ細やかな駐車規制を推進する。

b 自動車保管場所確保の徹底

自動車保管場所の確保及び摘要地域での軽自動車の届について広報を行うとともに、保管場所を確保していない車両所有者に対しては、保管場所を確保するように指導取締りを行う。

c 駐車違反の指導取締り

高齢者、障害のある人等の移動の円滑化にも資するため、交差点等における、悪質、危険性・迷惑性の高い放置駐車違反の指導取締りを強化する。

(イ) 新たな違法駐車対策法制定による違法駐車対策

運転者の責任を追及できない放置駐車違反について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行うなど使用者責任の拡充を図る。

放置車両の確認、標章の取付けに係る事務の民間委託により、放置駐車違反取締りに対する執行力を確保し、良好な駐車秩序の確立を図る。

(ウ) 違法駐車追放のための広報・啓発

a 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、道路管理者等関係機関・団体と密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、町民等の理解と協力を得ながら、駐車マナーの向上や違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

b 資料の提供・講習時等における啓発

報道機関、各種関係機関・団体に対して違法駐車に起因する交通事故実態、交通渋滞状況等違法駐車危険性・迷惑性についての資料を積極的に提供するとともに、あらゆる機会を利用して、違法駐車締め出し気運醸成の広報・啓発活動を推進する。

**コ 災害に備えた道路交通環境の整備**

(ア) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨等による災害に備え、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るとともに、道路

交通の危険箇所について、落石防止等の設備を整備するなど各種防災対策を推進する。

(イ) 災害発生時における交通規制

異常気象、地震等の災害発生時は、必要に応じて緊急交通を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車輛の流入抑制等の交通規制を迅速かつ適確に実施する。

災害対策基本法(昭和 36 年法律第 223 号)による通行禁止等の交通規制を適確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車輛の流入を抑制するとともに、二次障害の発生防止と円滑な交通を確保するため、適切な迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板の整備を推進する。

(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は、交通混乱を防止し、応急対策のための緊急交通路の確保及び道路利用者等へ道路交通情報の提供を行う。

**サ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

(ア) 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、道路破損、決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禁止又は制限を行う。

(イ) 子どもの遊び場の確保

a 公園等の整備

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、市街地における住みよい環境づくり等に資するため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

b 児童館・児童遊園等の整備

地域の子供達に健全な遊びの指導や場を提供する児童館や、児童遊園等の整備及び維持管理を行う。

c 河川空間等の利用

河川は、地域の人々が集う、憩う、身近な水辺の自然に親しむことができる、貴重なオープンスペースになっている。関係機関と連携し、治水機能を損なわない範囲で、河川が本来もつ河川環境に配慮した河川公園、スポーツ広場、遊歩道等を整備し、子ども達が安心して遊ぶことのできる空間等を確保する。

d 学校施設開放

学校施設開放事業として、町民のスポーツ活動の振興を図るため、

小・中学校のグラウンド、体育館、プール等の施設を土曜日や日曜日等の休業日、長期休業日、平日の放課後等に教育委員会が地域の实情に基づいて、積極的な開放を進めるよう指導する。

(ウ) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上の観点から、「静岡県無電柱化推進計画」に基づき、安全で円滑な交通や良好な歩行空間の確保等を図るため、電線共同溝の整備などによる無電柱化を推進する。

**(2) 交通安全思想の普及徹底**

交通安全教育は、自他の生命尊重の理念の下に、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できるよき社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

また、横断歩行者の保護が遵守されないなど、人命軽視の風潮があることに鑑み、車優先の社会から人優先の社会へ転換するためには、「思いやり パッシング運動」などの施策により他人を思いやる精神を醸成する必要がある。

このため、「交通安全教育方針」等を活用し、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推進していく。推進にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れていく。

交通安全の教育や普及啓発活動については、県、警察、関係機関・団体、家庭、学校、職場、地域社会等が相互に連携するとともに、高齢者を中心に子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めるなど、地域ぐるみの活動を推進していく。

また、町民自らの意識改革を推進するための運動を展開していく。

**ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

(ア) 幼児に関する交通安全教育

a 保育所・幼稚園・児童館における指導

幼児期から、交通安全に対する基本的習慣を身につけるため、保育所・幼稚園における日常保育・教育活動や、児童館活動の中で、視聴覚教材や紙芝居を用いる等、子どもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。

b 保育士・幼稚園教諭等、教職員に対する指導

幼児を指導する教職員等に対して、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、指導力の向上及び教材、教具の整備を推進する。

c 家庭における指導

幼児の事故防止のため保護者を対象とした交通安全講習会等を開催するなど、家庭も一体となった交通安全活動を推進する。このため、乳幼児をもつ親等を対象にした家庭教育充実事業において、パンフレットの配布等の啓発や交通安全に関する呼び掛けを行い、家庭ぐるみの交通安全教育の充実を図る。

d 幼児交通安全クラブ等における交通安全教育

親と子が集団で実施する「幼児交通安全クラブ」の活動により、幼児交通安全教育の継続的かつ効果的な推進を図る。

さらに、関係機関との連携の下に、地域ぐるみ・家族ぐるみで日常生活のあらゆる場面をとらえた幼児交通安全活動を促進する。

(イ) 小学生に対する交通安全教育

a 学校における交通安全教育

目標

「自他の生命尊重」と「他者への思いやり」という基本理念を定着させ、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と能力を高めることを目標とする。

指導計画

交通安全指導を計画的、組織的に実施するため、学校は校内安全指導推進委員会、児童の交通安全委員会、交通安全リーダーの会、PTA交通安全対策委員会等を設置する。

児童の心身の発達段階に応じた交通安全教育に関する年間計画を作成し、これに基づき計画的に推進する。

また、身近な所で起こった事故等を取り上げ、随時指導、個別指導の徹底を図る。

指導内容

教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、次のような内容を重点的に指導する。

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、交通ルールの意味及び必要性、校外学習における交通マナー等。

家庭・地域との連携

小学生の事故は、家庭に帰ってからの事故が60%以上を占めているため、家庭・地域の協力の下にその防止対策を図る必要がある。

具体的には、地域・関係機関の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の指導・安全点検、通学方法の指示等を行い、児童の安全を図る。

b 児童館・放課後児童クラブにおける安全教育

児童の健全育成の拠点となる児童館において、交通安全教室を実施し、道路歩行時や自転車走行時のマナーなどについて学ぶ機会を設ける。

また、小学校低学年を中心とした放課後児童クラブにおいても、交通安全のマナーに関する指導を行う。

c 地域健全育成組織による安全教育

地域の児童健全育成組織としての子ども会や母親クラブ活動の中で、交通安全教室を実施し、子どもの生活圏における交通安全教育を推進する。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育

a 目標

「自他の生命尊重」と「他者への思いやり」という基本理念を定着させ、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。

b 指導計画

交通安全指導を計画的、組織的に実施するため、学校は校内安全指導推進委員会、生徒の生活安全委員会、PTA交通安全対策委員会等を設置する。

生徒の心身の発達段階に応じた交通安全教育に関する年間計画を作成し、これに基づき計画的に推進する。また、身近な所で起こった事故等を取り上げ、随時指導、個別指導の徹底を図る。

c 指導内容

教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、次のような内容を重点に指導する。

歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険予測と回避、標識等の意味、応急手当等。

d 家庭・地域との連携

家庭に対して基本的生活習慣の確立、時間にゆとりを持った登下校等を積極的に呼び掛けるとともに、地域及び関係機関の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の安全点検、通学方法の指示等を行い、生徒の安全を図る。

(エ) 高校生に対する交通安全教育

a 目標

「自他の生命尊重」と「他者への思いやり」という基本理念を定着させ、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者及び二輪車等の運転者として、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、責任を持って行動することができる健全な社会人に育成することを目標とする。

b 指導計画

交通安全指導を計画的、組織的に実施し、効果的なものとするため、各学校において、校内安全指導推進委員会、生徒の交通安全委員会、PTA交通安全対策委員会等を設置する。

生徒の心身の発達段階に応じた交通安全教育に関する年間計画を作成し、これに基づき計画的に推進する。また、身近な所で起こった事故問題等を取り上げ、随時指導、個別指導の徹底を図る。

c 指導内容

教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、次のような内容を重点に指導する。

自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予測されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の生徒に対して参加・体験・実践型の交通安全教育を実践する。

また、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

d 家庭・地域との連携

家庭に対して基本的な生活習慣の確立、時差登校やゆとりある登下校等を積極的に呼び掛けるとともに、地域及び関係機関の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の指導・安全点検、通学方法の指示等を行い、生徒の安全を図る。

(オ) 成人に対する交通安全教育

a 運転者に対する交通安全教育の推進

運転者については、地域、職場において安全運転を具体的に教える実践的、体験的な講習会を開催し、特に、歩行者及び自転車の保護、交差点における安全確認の徹底、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結するおそれの高い悪質、危険な運転や違法駐車防止等を中心に指導、教

育を徹底して、自発的な安全行動を促すとともに社会的責任の自覚を醸成する。

特に、信号機のない横断歩道において横断歩行者を認めた場合は、停止線手前で停止するとともに、対向車があった場合はパッシングをして対向車に横断歩行者の存在を知らせる「思いやり パッシング運動」を強力に推進し、運転者の周囲に対する注意と横断歩行者保護の意識の高揚を図る。

若者においては、新規免許取得者が多く、初心運転者として新たに交通社会人に参入していくことから、安全運転への実践を促す講習会を開催するほか、免許取得に応じた交通安全指導を推進し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。

また、大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

b 地域における交通安全教育

交通指導員会や交通安全協会等の交通安全団体と連携を保ち、地域ぐるみの交通安全活動を促進し、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、「安全は自ら うちから 地域から」を基調とした交通安全意識の高揚を図る。

c 企業等における交通安全教育

各種講習会や研修会の開催、自主的な事故防止活動の促進を働き掛け、企業内における安全管理の推進を図る。

d 青年団体に対する啓発

青年団体において、交通安全意識の高揚を団員に呼びかけるとともに、地域住民と連携し、交通安全活動や啓発活動に取り組むよう働きかける。

e PTAに対する啓発

PTA指導者研修会の内容に、交通安全対策を取り上げるなど、交通安全活動の計画的実施を推進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育

a 高齢者への交通安全教育の考え方

高齢者が参加するスポーツや文化活動、社会参加活動などのあらゆる機会を捉え、主催団体と連携して高齢者に対する交通安全教室等の交通安全教育を推進する。また、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対しては、地域の福祉関係者が日常的に接する機会を利用して、交通安全への助言が行われるように努める。

b 老人クラブ交通安全推進員による交通安全教育

老人クラブ(湧水クラブ)連合会の協力を得て、単位老人クラブに置かれている高齢者交通安全推進員が中心となって、湧水クラブ会員への交通安

全教育の徹底を図る。

c 各種行事の機会を利用した交通安全教育

町及び高齢者福祉機関と連携し、多数が参加する様々な行事等の機会をとらえて、高齢歩行者教育システム、ドライビングシュミレータ等を活用した交通安全教育を促進する。教室の実施にあたっては、具体的な事故実態を踏まえ、道路の横断や右左折時における通行方法、夜間の歩行、反射器材の効果等について、実際の事例を織り込み、効果的な実施を図る。また、所轄警察署長が委嘱するシルバーポリスを多角的に活用し、地域の交通安全リーダーとしての活動を推進する。

d 高齢者福祉施設等と連携した交通安全教育

高齢者に接する機会の多い業務に携わるホームヘルパー等や高齢者福祉施設等と連携して、高齢者の交通安全教育を促進する。これら関係機関の活動を支援するため、研修会等を通じて、高齢者事故防止に係る情報提供や安全教育の知識向上を図る。

e 世代間交流による交通安全教育

高齢者を中心に、子ども、親との3世代が交流する講習会等を開催し、ふれあいの中でお互いに意識を高める交通安全教育を推進する。より効果的に実施するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に導入する。

f 孫から祖父への交通安全シルバーレターの実施

家族による高齢者の交通安全を願う取組が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、孫から祖父母へ交通安全シルバーレターを作成し送付する。併せて、高齢者の家族の交通安全意識の向上を図る。

g 電動車いす等利用者に対する交通安全教育

電動車いすや歩行補助車の利用者に対して、講習会の開催や販売店を通じて、正しい操作方法や交通ルールの徹底を図る。

(キ) 障害のある人に対する交通安全対策

a 障害者団体と連携して、障害のある人を対象に交通安全教室を開催し、障害のある人の交通安全意識を高める。

b 障害者福祉団体や施設職員等の研修会などで、障害のある人の交通安全指導について啓発し、日常生活において障害のある人への交通安全教室を実施する。

c 交差点等で気軽に障害のある人への手助けができるよう、障害者週間等あらゆる機会を利用して町民に啓発し、障害についての理解を進める。

(ク) 外国人に対する交通安全教育

外国人を雇用している企業等に、自主的な事故防止活動の促進を働きかけ、企業内における各種講習会や研修会の開催を推進する。

(ケ)交通安全教育指導者の育成

交通安全教育は、人々が快適な社会生活を営む上で必要な安全行動を育むため重要な意義を有しているが、交通安全意識、行動を一朝一夕に身につけ、慣習化させることは困難であり、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたり学習を促していくことが大切である。

このため、交通安全教育を実施する自治体、学校、民間組織等の実施主体が、協力関係を構築して、指導者を育成し、それぞれの特徴を生かした、真に有効な交通安全教育を推進する。

(コ)交通安全指導員による交通安全教育

交通安全指導員による歩行者・自転車利用者等への正しい通行方法の街頭指導を積極的に実施するとともに、幼児、児童、生徒、母親、及び高齢者に対する交通安全教室を開催し、対象に応じた体験的な交通安全教育を推進する。

**イ 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

町民一人ひとりに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の町民運動として、関係機関・団体が連携・協働し、組織的・継続的な施策を展開する。

- a 春・秋の全国交通安全運動をはじめ、県下で行われる県民交通安全運動のほか、4月、8月、12月の町独自の交通安全推進月間に町の実情に即した町民運動を展開するほか、人身交通事故発生件数の削減を目指し、関係機関・団体と密接な連携を保ち、町民の自主的な参加の下に、平成18年度から5箇年で実施する「あなたが主役の交通安全県民運動」をスローガンに、町の実情にあった町民総ぐるみの運動をより強力に展開する。
- b 交通事故実態等を踏まえて、運動の種別、進め方、スローガン、重点項目等を設定し、具体的推進事項などの交通安全基本方針を定めて周知徹底を図る。また、これに基づいて民間団体が、地域や組織の実情を踏まえた交通安全運動を展開するよう指導・支援する。
- c 交通安全運動を効果的に推進するため、運動の趣旨を町民一人ひとりに周知するとともに、県をはじめ、町教育委員会、沼津警察署等関係機関・団体は相互に緊密な連携・協働を保つとともに、推進体制の強化・充実を図る。
- d 町は、人身交通事故発生件数の削減を目指し、4月、8月、12月を町独自に交通安全推進月間と定め、町の実情に応じた町民運動を展開していく。

また、必要により地域の実態に応じた運動の重点を定め、事故発生実態、

住民のニーズ等を踏まえて実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動ができる民間団体・交通安全ボランティア等の参加を募り、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催することにより、交通事故を身近なものとして意識させる活動を推進する。

(イ) 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

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト及びチャイルドシートの非着用者が高い割合を占めていることから、後部座席におけるシートベルトの着用を含めたシートベルト及びチャイルドシートの着用推進を図るとともに、着用効果及び着用方法について正しい理解を求め、正しい着用の徹底を図る。

このため、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や積極的な広報活動を展開するとともに、シートベルト及びチャイルドシートの効果的な着用推進対策を実施する。

(ウ) 走行中における携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像注視の危険性に関する広報啓発

各種交通安全運動等の機会をとらえ、走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性について、具体的事故事例を紹介し周知徹底を図る。

また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等に働きかけ、運転者に対する指導の徹底を呼びかける。

(エ) 反射材の普及促進

夜間における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。

また、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材の普及に関しては、全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品について、情報提供に努める。

(オ) 交通安全に関する広報の推進

町民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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、国・県及び民間交通安全団体等と連携・協働して、家庭、学校、地域等に対し、交通事故等の実態を踏まえて、日常生活に密着した内容の広報を行い、次の方針により計画的かつ積極的に行う。

- a 家庭、学校、職場、地域と一体となったキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車排除等を図る。
- b 社会の基本的単位であり、交通社会において立場の異なる者で構成されている家庭は、交通安全に果たす役割が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い広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転や無謀運転を追放する。
- c 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、町民の気運の盛り上げを図る。

(カ) その他の普及啓発活動の推進

上記に掲げるもののほか、次のような普及啓発活動を推進する。

- a 町民自らの意識改革を進めるため、町民だれでもが参加できる交通安全推進のための組織を結成し、町民の交通安全意識の向上を図る。
- b 高齢者の交通事故防止に関する町民の意識の高揚を図るため、そのシンボルマークとしての高齢運転者標識(高齢者マーク)の積極的な普及・活用を図る。
- c 運転者及び歩行者が、日ごろ利用している道路の事故発生状況を認識できるように事故多発地点及び事故形態等の公表を行う。
- d 自転車利用者マナーの向上を図り、自転車の正しい乗り方に関する知識を普及するための啓発活動を推進する。
- e 自動車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及に努めるとともに、自転車の点検整備等に対する重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自動車使用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。
- f 町内に在留する外国人については、在留者数の増加とともに、交通事故の当事者となる場合が懸念されていることから、日本の交通ルールに関する知識の普及を図るための啓発活動を推進する。

**ウ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等**

地域における交通安全活動の役割の重要性にかんがみ、交通安全を目的とする団体が行う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、その主体的な活動及び団体相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(ア) 幼児交通安全クラブ

幼児とその母親を構成員とする「幼児交通安全クラブ」の計画的・組織的な交通安全教育活動を推進し、指導者の資質及び指導能力の向上を図る。

(イ) 交通指導員会

町民の交通安全指導と交通安全思想の普及に携わっている民間交通指導員は、児童・生徒及び園児の登校指導を中心に、交通安全運動等の各種啓発に取り組み、交通事故防止に大きな役割を果たしている。今後更に、この交通指導員の資質及び指導能力の向上を図るため、研修会等を開催する。

(ウ) 地域、職域交通安全会

地域、職域の交通安全活動を推進し、民間の自主的な交通安全活動の活発化を図るため、地域、職域に対して、交通安全会等の組織化を促進する。

なお、結成地域については、活発な活動を促進するため、積極的に支援・協力する。

(オ) シルバーポリス

各地区老人クラブ員の中から警察署長が委嘱する「シルバーポリス」の活動を支援、育成するとともに、シルバーポリスの自主的な交通安全活動に対する指導・助言を積極的に行う。

**(3) 道路交通秩序の維持**

年々増加している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、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。

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・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、暴走族対策を協力を推進するため、関係機関・団体と連携・協働し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

**(4) 救助・救急活動の充実**

**ア 救助・救急体制の整備**

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、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

(ア) 救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防の救助体制の整備・拡充を図る。

(イ) 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実

交通事故に起因する負傷者の救命率向上のため、高度な応急処置が実施で

きる救急救命士の養成・配置等の促進により、事故現場及び搬送途上における応急処置等のより一層の充実を図る。

(ウ) 救助・救急設備等の整備

救助体制を確立するため、救助工作車、救助資機材の整備を推進する。また、救急現場及び搬送中に高度な応急処置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材、各種伝送システム等の整備を促進する。

(エ) 消防防災ヘリ及びドクターヘリによる救急体制の推進

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、相互に連携して、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。

(オ) 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・救急業務を迅速・的確に実施するため、消防大学校、県消防学校並びに消防本部において教育訓練の充実を図る。

(カ) 救急救命士の養成

「救急救命士法」(平成3年4月23日法律第36号)に基づき、救急振興財団への救急隊員の派遣による養成や、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救急救命士の計画的な増員を図る。

(キ) 応急手当の普及

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、後遺障害等を軽減するため、事故現場に居合わせた関係者により、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、町民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器(AED: Automated External Defibrillator)の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、保健所、消防本部、医療機関等と互いに連携を図りながら、パンフレット等の資料配布や応急手当の講習会の開催等を実施していく。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、町民の救急医療や救急業務に対する理解と認識を深めるための広報・啓発活動を積極的に推進する。

教育委員会においては、養護教員等を対象に救急法講習会や心肺蘇生法実技講習会を開催し、資質の向上を図る。また、各学校においては、安全の確保と教育を充実させることにより、児童・生徒が自他の安全を確保することのできる能力を身につけさせる。

## イ 救急医療体制の整備

(ア) 救急医療機関等の整備

a 初期救急医療体制の整備

開業医によって行われている在宅当番医制の一層の充実強化及び休日・夜間救急医療センターの診療体制の充実を図る。

b 第2次救急医療体制の整備

初期救急医療体制の後方体制として、入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、複数の病院が輪番で診療を行う第2次救急医療体制の充実を図る。

c 第3次救急医療体制の整備

脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷等の重篤な救急患者を受け入れるため、高度の診療機能を有し、24時間体制で実施する救急救命センター等の整備を促進するとともに、質向上を図る。

d 救急医療情報システムの整備

24時間体制による町民への救急医療情報の提供をはじめ、救急患者を適切かつ迅速に医療機関へ搬送するため、消防本部等への必要な情報の提供を行う救急医療情報システムの充実を図る。

(イ) ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運行により、救急患者の救命率向上を図るとともに、高速道路事故等の救急車輦での対応が困難な事故への迅速な対応等、広域的な救急医療体制の整備、充実を図る。

(ウ) 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、救急医療情報システム等による救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携、協力関係の一層の強化を行う。

**(5) 被害者支援の推進**

**ア 交通事故被害者等の救済等**

(ア) 交通事故相談所の活動の強化

交通事故被害者等の救済対策として、交通事故相談所を平成13年度から町独自で設置し、相談業務の充実を図っている。

- a 交通事故相談活動を充実するため、県との連携を強化し、交通事故相談所体制の充実に努める。
- b 交通事故相談業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連絡協調を促進する。
- c 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、相談員の資質の向上を図るため、研修会等に積極的に参加する。
- d 県交通事故相談所と連携し、各種の広報・刊行物等を積極的に活用して交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

## **イ 交通災害共済の充実**

昭和 43 年度から御殿場市、裾野市、小山町、長泉町及び当町の 2 市 3 町が共同で駿東地区交通災害共済組合として業務を実施し、交通事故被災者の救済対策を行っている。この共済事業への町民の加入促進を図り、町民への救済活動の充実を推進する。

## 第2章 東海地震に備えての道路交通の安全

### 第1節 想定される事態と初動措置

#### 1 東海地震注意情報発表時

##### (1) 基本方針

社会的混乱や大規模な交通渋滞等が発生した場合は、必要に応じて交通規制を実施する。

##### (2) 交通規制以外の講ずる措置

運転者等に対して注意情報の発表を周知する。不要不急の旅行・出張等の自粛を広報する。また、警戒宣言発令後の道路交通規制等の地震防災応急対策の内容について周知する。

#### 2 警戒宣言発令時

##### (1) 基本方針

警戒宣言発令時の陸上交通の混乱を防止し、避難の円滑な実施と地震防災応急対策に係る緊急輸送を確保するため、車両等に対し、必要な交通規制を実施する。

##### (2) 交通規制と予想される道路交通状況等

強化地域内では一般車両の通行を極力抑制する。強化地域内への一般車両の流入は極力制限する。

##### ア 幹線道路

住民の行動は帰宅・買物・出迎え・避難等が活発化し、滞在中の観光客等の帰宅行動も活発化する。住民が移動手段に自動車を使用したり、あるいは公共輸送機関利用者が、自家用自動車に転換するような事態も起こらないとはいえない。また、東名高速道路利用車両の幹線道路への乗入れによる交通量の増大、車による移動をあきらめた放置車両の発生等により、各所に渋滞が発生し大混乱が予想される。一般道路を走行する車両は、低速走行に移行するように呼びかける。

##### イ その他の道路

幹線道路を避けた自動車が裏道・生活道路等に集中し、幹線道路と同様の混乱が予想される。また、帰宅・買物・出迎え・避難等の歩行者が信号無視・車の直前直後の横断・車道の歩行など、地震発生の危機感に直面して無秩序な危険な行動に移る場合には混乱は倍加する。

このような異常な事態が起らないとしても、「従業員の帰宅」、「子どもの出迎え・引取り」、「買物からの帰宅」等により一時的に交通量が増大し、警戒宣言発令後数時間は大混乱が予想される。

このため、防災関係機関等の行う地震防災応急対策・地域住民の避難・緊急輸送車両の通行が円滑に行われぬことも予想される。

#### ウ バス

バスは会社指定の場所又は安全な場所で運行を打ち切り、全面運行中止となる。

#### エ その他

警戒宣言が発令されると、通常の社会経済活動は抑制された状態となる。

### 3 地震発生時

#### (1) 基本方針

地震防災応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための交通規制等必要な措置をとる。

#### (2) 交通規制と予想される道路交通状況等

緊急輸送路について一般車両の通行を禁止又は制限する。また、緊急交通路を指定し、一般車両の通行及び被災地への流入を禁止する。その他、交通が危険と認められる場合は通行を禁止又は制限する。

#### ア 警戒宣言発令後に発生した場合

##### (ア) 警戒宣言発令後数時間以内に発生した場合

自動車使用の自粛が徹底しない場合を考えると、交通渋滞に伴う混乱のピーク時に地震を迎えることとなり、その被害と混乱は地域に深刻な影響を与えることが予想される。

##### (イ) 警戒宣言発令後数時間以上経過後に発生した場合

警戒宣言発令後に一時的に増大した自動車は、時間の経過とともに減少する。特に、緊急交通路はその機能を確保するため、原則として一般車両の通行が禁止又は制限されることから、秩序ある交通が回復する。道路を走行する車両が必要最少限度の状態となった時に地震が発生した場合には、自動車のもたらす被害と混乱は軽減されることが予想される。

#### イ 突然に発生した場合

阪神・淡路大震災では、高速道路の高架部の落下や幹線道路の損壊により、道路が大渋滞したことから、東海地震等の大震災時にも同様の状況が予想される。自動車運転者はハンドルをとられ運転は困難となり、追突・正面衝突等の事故の発生や路上に散乱した落下物・倒壊物に乗り上げ転覆する車両も予想される。

道路障害・信号機の機能停止、放置車両等の悪条件と負傷者の搬送、帰宅行動、避難行動等が重なり、大混乱が生じ交通網が途絶し、救出・救助活動や消火活動に支障を来すことも予想される。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 緊急交通路等の確保

#### (1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制

災害発生時には、緊急交通路、緊急輸送路を確保し、町境の交通要点等に必要な警察官を配置し、町内への流入規制を実施するとともに、区域又は区間を指定して通行禁止等の交通規制を行い、災害応急対策に従事する車両等の円滑な通行を確保する。

#### (2) 緊急通行車両の事前届出の推進

災害応急対策に従事する車両の円滑な通行を確保するため、緊急通行車両事前届出の推進を図るとともに、変更に伴う再申請について周知徹底を図る。

#### (3) 交通安全施設の整備

警戒宣言発令時及び地震発生時における適正な交通管理を行うため、交通監視用カメラ、交通情報板等の交通情報の収集・提供装置の整備を図る。

#### (4) 交通総量抑制対策の推進

発災時における車両の使用の自粛についての広報啓発を推進する。

### 2 警戒宣言発令時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の徹底

警戒宣言発令時及び地震発生時における交通混乱を防止するため、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、自動車運転者の執るべき措置の周知徹底を図る。

### 3 信号用電源付加装置及び広報用放送施設の整備・充実

地震発生時の停電に備えて設置されている信号用電源付加装置（発動発電機）の整備・充実を図るとともに、警戒宣言発令時及び地震発生時に適正な広報を行うため設置されている広報用放送施設の適切な管理運用を図る。

### 4 その他の道路交通安全対策

#### (1) 既存の道路橋の耐震補強等

東海地震時の交通路確保を図るため、跨線橋、跨道橋や緊急輸送路上の橋梁などの落橋防止や橋梁の補強等の整備を引き続き推進する。

#### (2) 避難路等の確保

緊急輸送路、避難路、避難地等の安全を確保するため、当該緊急輸送路等沿いの既存建築物、建築物の落下対象物及びブロック塀等の耐震改修を促進する。