

# 第 11 次

## 清水町交通安全計画

令和 4 年 3 月 1 日

清水町交通安全対策委員会

## ま え が き

我が国では、車社会化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、我が国では、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 月に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、10 次にわたる清水町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。

本町における延べ 10 次の交通安全計画期間での 5 年間累計交通事故発生状況をみると、件数、負傷者数共に第 7 次（H13～H17）を頂点に徐々に減少し、昨年度終了した第 10 次期間では第 7 次の 2/3 程度まで減少した。

また、第 10 次期間における死亡者が令和元年の 1 名に留まったことは、関係機関・団体をはじめとする町民ひとりひとりの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、周辺市町では、毎年のように交通死亡事故が発生するなど、悲惨な交通事故が後を絶たず、また、高齢社会の進展に伴い、高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故の増加が懸念される。また、大規模地震発生時等には、すべての交通の混乱が予想され、住民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

交通事故の防止は、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らない。

本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定により、国の作成する交通安全基本計画に基づき、県が交通安全計画を作成し、さらに同法第 26 条第 1 項の規定により県の作成する交通安全計画に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき、本町における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、関係行政機関及び各交通安全団体等と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状	7
II 第11次清水町交通安全計画における目標	10
第3節 道路交通の安全についての対策	11
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
<重視すべき視点>	
(1) 高齢者及び子供の安全確保	11
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	12
(3) 生活道路における安全確保	13
(4) 先端技術の活用推進	13
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
II 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
(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	14
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	16
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	17
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	18
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	18
(6) 効果的な交通規制の推進	18
(7) 自転車利用環境の総合的整備	19
(8) 交通需要マネジメントの推進	19
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	19
(10) 総合的な駐車対策の推進	20
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
2 交通安全思想の普及徹底	22
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
(2) 効果的な交通安全教育の推進	26
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	30
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	30
3 道路交通秩序の維持	31
4 救助・救急活動の充実	31
5 被害者支援の充実と推進	32

第2章 大規模地震に備えての交通の安全	33
第1節 基本方針	33
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	33
2 南海トラフ地震等発生時	33
第2節 講じようとする施策	34
1 臨時情報発表時	34
2 地震発生時	34
(1) 緊急交通路等の確保	34
(2) 道路交通情報の提供	34
3 平時における措置	34
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	34
(2) 交通安全施設の整備	34
(3) 交通総量抑制対策の推進	34
(4) 情報伝達用放送設備等の管理	34
(5) 臨時情報発表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周知徹底	34
4 その他の交通安全対策	35
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	35
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	35
(3) 交通安全業務役務者と災害対策本部及び関連団体との連携	35

# 計 画 の 基 本 理 念

清水町交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次にわたる取組において、交通事故発生件数を減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として、新たに交通事故被害者等となる方がおり、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故も後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない交通安全社会の実現を目指す。

## 【交通事故のない社会を目指して】

本町は人口減少過程に入っており、高齢化率が年々上昇している。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、町民全ての願いである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。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保もまた、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る。

そのような中、道路交通における人身交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、これによる死傷者が発生している。

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すことを再認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

## 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、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、全ての交通について、高齢者、障害のある人、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。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。このような「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。

## 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会を目指して】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生

じる課題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることなど高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、陸上交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通及び大規模地震発生時において、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する町民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築してい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、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

この場合、交通事故被害者等の声を住民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。さらに、町民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し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直接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ような仕組みづくりが必要である。

### (2) 交通機関に係る安全対策

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られる体制を目指す。

### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等において、必要な措置を行うものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離などにより、混合交通に起因する接触の危険の排除を検討する。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏

まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## 2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### (1) 人手不足への対応

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

### (2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

先進技術の導入により、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保していくことが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

### (3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にもあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響への対応

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、ライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

## 3 横断的に重要な事項

### (1) 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、国、行政、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、行政、関係機関・団体等が行う交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町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。

### (2) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

町民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査や安全管理体制など事業者の意識の向上に繋がる対策を検討する。

### (3) 知見の共有

本町では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間の、交通安全計画に位置付けられた多岐にわたる施策、関係者の尽力により、交通事故は大きく減少してきてい

るが、今後、更に減少させるためには、本町の知見を他の行政機関と共有し、活かしていく視点も重要であり、連携や協力を推進する。



# 第1章 道路交通の安全

## 1 道路交通事故のない社会を目指して

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。



## 2 道路交通の安全についての目標

- ① 年間死者数  
令和7年末まで各年の年間死者ゼロを目指す。
- ② 年間人身事故発生件数  
令和7年末までに年間300件以下を目指す。



### 《6つの視点》

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



### 《5つの柱》

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の充実と推進

## **第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）**

### **1 道路交通事故のない社会を目指して**

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。

近年においては、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている。

今後も、交通事故による死者数及び件数をゼロに近づけることを目指し、究極的には交通事故のない社会の実現に向けて、町を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての町民が交通安全に留意して、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、町民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・協働していくことが有効である。

### **2 歩行者の安全確保**

交通死亡事故を減少させていく上で、交通弱者である歩行者の事故防止対策は重要な課題であり、人優先の交通安全思想の下、歩道や横断歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### **3 地域の実情を踏まえた施策の推進**

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な町や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

### **4 役割分担と連携強化**

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

## 第2節 道路交通安全についての目標

### I 道路交通事故の現状

#### 1 年間死者数

県内の交通事故死者数は、昭和41年の716人をピークにその後減少に向かい、昭和51年以降は概ね300人から400人の間で推移し、平成16年頃から減少傾向にある。

本町の動向としては、第3次計画期間初年度となる昭和56年に7名の死亡者となったが、昭和57年以降は年間3名以下が続いている。

計画期間別となる5か年毎の状況としては、第3次～5次期間(S56～H07)の5か年平均は10人程度、第6次～9次期間(H08～H27)の5か年平均が5.75人、前回国間の第10次(H28～R02)では5か年で1名と、本町でも死者数は減少傾向にある。

#### 2 年間人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、県内では平成13年には42,374件と過去最多を記録したが、それ以降は減少傾向を続けてきている。

第3次計画期間以後、町内で発生した年間人身事故件数としては平成14年に記録した497件が最多で、以後は県の動向と同様に減少傾向にある。

だが、資料から算出した10万人当たり人身事故件数は、県との差が縮まりつつあるものの、第5次期間をピークに資料で検証できる全ての年において県平均を上回っている状況となっている。

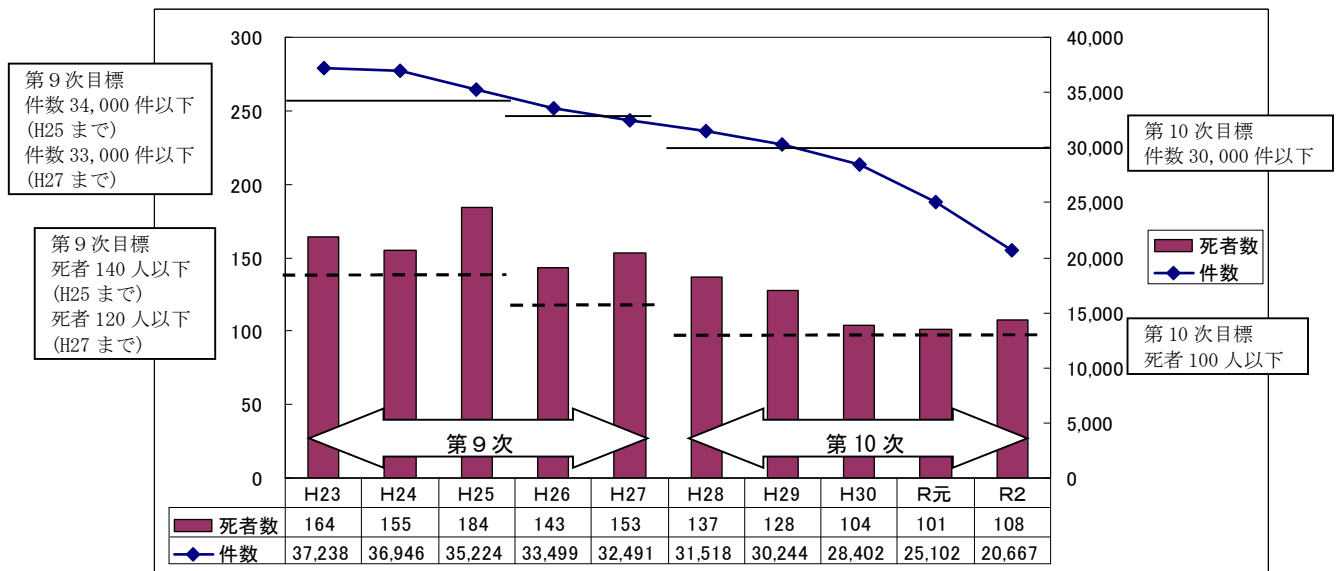
#### 3 高齢者事故

県内の交通事故死者に占める高齢者の割合は、6割前後と高い割合で推移している。

町内では死亡事故こそ少ないが、人身事故全体における高齢者の割合は年々上昇していることから、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となる。

【表1】 第9次・第10次静岡県交通安全計画中の交通事故発生状況



【表2】 静岡県及び清水町の人身交通事故件数、死者数、  
及び10万人あたり発生件数の年次別推移表

静岡県		人身事故 件数	うち 高齢者	死者数	うち 高齢者	10万人当り 事故(県)	清水町		人身事故 件数	うち 高齢者 (高齢者率)	負傷者数	死者数	うち 高齢者	10万人当り 事故(町)	10万人当り 事故比較
第3次	昭和56年	22,424	—	359	—	846.53	第3次	昭和56年	212	—	249	7	—	803.30	1.24
	昭和57年	23,456	—	399	—	871.89		昭和57年	232	—	291	0	—	831.36	1.31
	昭和58年	24,832	—	395	—	706.89		昭和58年	259	—	315	3	—	876.14	1.38
	昭和59年	25,097	—	374	—	710.18		昭和59年	255	—	324	2	—	857.71	1.35
	昭和60年	25,714	—	368	—	719.34		昭和60年	255	—	324	1	—	851.39	1.32
第4次	昭和61年	27,224	—	340	—	756.99	第4次	昭和61年	295	—	362	3	—	1,094.82	1.45
	昭和62年	26,379	—	341	—	729.16		昭和62年	293	—	365	0	—	1,069.38	1.47
	昭和63年	27,960	—	394	—	768.42		昭和63年	284	—	348	1	—	1,031.28	1.34
	平成元年	30,128	—	365	—	824.12		平成元年	357	—	434	2	—	1,288.88	1.56
	平成2年	30,187	3,163	378	81	822.65		平成2年	334	—	415	2	—	1,203.81	1.46
第5次	平成3年	31,272	3,490	402	113	848.60	第5次	平成3年	331	—	396	3	—	1,177.18	1.39
	平成4年	32,741	3,748	402	115	879.96		平成4年	356	—	424	2	—	1,244.54	1.41
	平成5年	34,909	4,275	343	90	934.73		平成5年	425	—	483	3	—	1,463.80	1.57
	平成6年	33,333	4,616	378	113	889.74		平成6年	380	—	469	1	—	1,301.59	1.46
	平成7年	35,853	5,182	356	112	959.27		平成7年	432	47 10.88	528	2	1	1,463.51	1.53
第6次	平成8年	33,096	5,011	347	119	883.46	第6次	平成8年	374	59 15.78	477	1	0	1,247.29	1.41
	平成9年	30,609	4,982	318	112	814.49		平成9年	328	46 14.02	409	3	0	1,075.48	1.32
	平成10年	32,378	5,295	287	90	859.59		平成10年	329	47 14.29	425	2	0	1,072.53	1.25
	平成11年	35,215	6,139	359	124	933.53		平成11年	392	56 14.29	512	2	0	1,275.92	1.37
	平成12年	39,030	6,980	308	118	1,035.99		平成12年	452	62 13.72	582	0	0	1,464.30	1.41
第7次	平成13年	42,374	7,574	307	126	1,121.13	第7次	平成13年	491	43 8.76	645	1	0	1,575.64	1.41
	平成14年	41,082	7,951	269	99	1,085.16		平成14年	497	76 15.29	628	2	0	1,573.08	1.45
	平成15年	41,242	8,276	297	126	1,087.32		平成15年	443	45 10.16	570	2	0	1,397.08	1.28
	平成16年	41,649	8,839	277	127	1,096.08		平成16年	456	52 11.40	581	1	0	1,430.68	1.31
	平成17年	40,967	8,796	251	98	1,080.22		平成17年	463	80 17.28	614	0	0	1,448.80	1.34
第8次	平成18年	39,491	8,826	242	111	1,041.11	第8次	平成18年	457	96 21.01	578	1	0	1,426.97	1.37
	平成19年	38,682	9,130	188	88	1,018.80		平成19年	468	98 20.94	590	0	0	1,462.96	1.44
	平成20年	36,748	9,237	210	95	967.50		平成20年	429	108 25.17	539	0	0	1,334.83	1.38
	平成21年	35,878	9,414	179	85	947.15		平成21年	403	99 24.57	518	2	0	1,251.16	1.32
	平成22年	36,751	9,846	165	86	976.11		平成22年	399	89 22.31	528	1	1	1,235.14	1.27
第9次	平成23年	37,238	9,989	164	77	992.33	第9次	平成23年	399	95 23.81	524	1	0	1,232.58	1.24
	平成24年	36,946	10,162	155	93	988.78		平成24年	445	110 24.72	611	2	2	1,374.09	1.39
	平成25年	35,224	10,228	184	104	947.93		平成25年	391	116 29.67	509	0	0	1,209.25	1.28
	平成26年	33,499	10,106	143	73	905.95		平成26年	328	85 25.91	425	1	1	1,018.86	1.12
	平成27年	32,491	10,364	153	88	877.85		平成27年	322	94 29.19	406	1	1	1,002.55	1.14
第10次	平成28年	31,518	10,259	137	85	854.85	第10次	平成28年	346	96 27.75	456	0	0	1,072.57	1.25
	平成29年	30,244	10,113	128	74	823.32		平成29年	363	109 30.03	481	0	0	1,126.21	1.37
	平成30年	28,402	9,855	104	55	776.76		平成30年	336	116 34.52	428	0	0	1,042.51	1.34
	令和元年	25,102	8,962	101	50	689.76		令和元年	264	93 35.23	331	1	0	825.87	1.20
	令和2年	20,687	7,411	108	64	568.52		令和2年	233	75 32.19	310	0	0	734.55	1.29

出典：静岡県警察本部作成「交通年鑑」各年度より

注)：最右列の「10万人当り事故比較」は、各年における静岡県の10万人当り事故件数と本町の10万人当り事故の数値を比較した倍数。

例えば、令和2年は、町の10万人当り事故は県のそれと比して1.29倍となる。

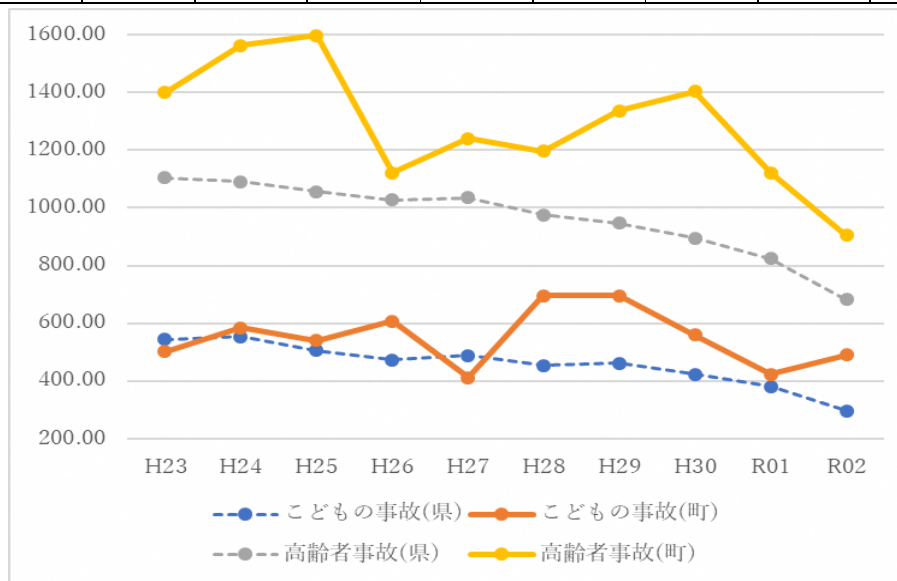
【表3】 周辺市町の10万人あたりの交通事故(人身事故)発生状況の推移

	H28	H29	H30	R01	R02
清水町	1,072.6	1,126.2	1,042.5	825.7	734.6
沼津市	976.5	937.3	861.4	817.5	680.9
三島市	701.1	673.9	589.7	555.9	443.2
函南町	697.8	719.6	633.5	617.8	459.2
裾野市	653.0	775.2	602.9	515.3	457.4
長泉町	846.1	723.3	699.8	588.0	447.4
御殿場市	764.1	701.7	676.4	571.9	447.6
小山町	529.1	330.6	348.3	356.9	231.4

出典：静岡県警察本部作成「交通年鑑」各年度より

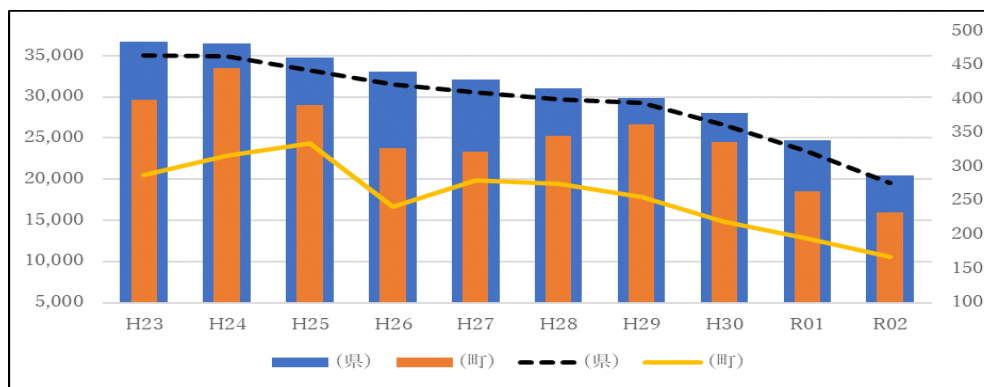
【表４・５】 県及び町の高齢者及び子供の10万人あたり発生件数の年次別推移

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
高齢者 事故	(県)	1103.80	1090.10	1056.20	1027.90	1035.50	976.10	947.40	895.10	823.60	682.80
	(町)	1400.10	1561.40	1596.30	1122.10	1240.90	1197.00	1336.60	1403.70	1121.20	904.20
子供の 事故	(県)	543.50	553.20	505.10	472.40	488.30	453.60	461.60	423.00	381.40	296.80
	(町)	502.90	584.70	539.50	607.10	411.30	696.20	695.00	560.00	423.30	490.10



【表６・７】 交通事故発生件数のうち町(県)外者が占める割合 ①(県及び町の10か年状況推移)

属性比較 (件)		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
人身事故 件数	(県)	36,669	36,484	34,779	33,039	32,079	31,082	29,824	28,052	24,712	20,464
	(町)	399	445	391	328	322	346	363	336	264	233
域内者 起因事故	(県)	35,086	34,935	33,268	31,566	30,609	29,674	29,306	26,645	23,428	19,496
	(町)	288	316	335	241	280	275	255	219	195	167
	%	72.18	71.01	85.68	73.48	86.95	79.48	70.25	65.18	73.86	71.67



※帯グラフ：人数、折れ線グラフ：域内者の割合

表内実数の出典元：静岡県警察本部作成「交通年鑑」より（域外起因者数は上記抜粋数より算出）

【表8】交通事故発生件数のうち町(県)外者が占める割合 ②(直近5年間の近隣市町の状況)  
 県及び各市町・年度別の数字は上段が域内人身事故件数、下段が県内人身事故の住所別起因者数。  
 なお、静岡県の人身事故件数は、高速隊対応事案を除外した市町別件数の合計。

	第10次									
	H28		H29		H30		R01		R02	
静岡県	31,082	95.47%	29,824	98.26%	28,052	94.98%	24,712	94.80%	20,464	95.27%
	29,674		29,306		26,645		23,428		19,496	
<b>清水町</b>	<b>346</b>	<b>79.48%</b>	<b>363</b>	<b>70.25%</b>	<b>336</b>	<b>65.18%</b>	<b>264</b>	<b>73.86%</b>	<b>233</b>	<b>71.67%</b>
	275		255		219		195		167	
沼津市	1,894	86.91%	1,801	89.34%	1,644	85.34%	1,549	81.92%	1,291	80.56%
	1,646		1,609		1,403		1,269		1,040	
三島市	771	97.15%	738	101.63%	642	104.05%	601	99.50%	478	100.21%
	749		750		668		598		479	
函南町	262	109.92%	268	88.06%	234	105.13%	228	100.00%	169	113.61%
	288		236		246		228		192	
裾野市	342	86.84%	404	84.16%	312	99.04%	264	94.70%	233	99.57%
	297		340		309		250		232	
長泉町	360	79.72%	310	92.58%	302	90.40%	254	81.50%	194	81.44%
	287		287		273		207		168	
御殿場市	673	<b>79.35%</b>	617	77.80%	593	71.16%	498	76.10%	388	84.28%
	534		480		422		379		327	
小山町	102	106.86%	63	157.14%	66	127.27%	66	101.52%	43	130.23%
	109		99		84		67		56	

表内実数の出典元：静岡県警察本部作成「交通年鑑」より（域外起因者数は上記抜粋数より算出）

#### 4 記録から見る本町における事故の特色

静岡県警察本部刊「交通年鑑」に基づき本町における交通事故の内容を抽出すると、本町では下記の特色が確認できる。

- ①10万人当りの交通事故発生件数が県内市町でも突出して高い
  - ②子供、高齢者の事故遭遇割合も同様に高い
  - ③町内の人身事故発生件数と比して「町内在住者が起因者となる事故」が少ない
- こうした状況から、町民に対して“交通事故に遭わない”ための心掛けを啓発・醸成することで、交通事故発生件数の抑制を目指すことが効果的と考えられる。

その際、子供や高齢者の行動範囲が比較的小さいことを鑑み、子供や高齢者への啓発を特に注力する。

## II 第11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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられ、県の第11次交通安全計画においては、「令和7年までに交通事故による年間人身事故発生件数15,000件以下」にする目標を掲げている。

そこで、本計画においては、県の目標やこれまでの町内の交通事故発生状況を踏まえ、令和7年までに交通事故による年間死者数ゼロを目標と掲げ、年間人身事故発生件数は300件以下の達成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**

#### **I 今後の道路交通安全対策を考える視点**

近年、道路交通事故による死者数並びに事故発生件数が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ったものと考えられる。

しかしながら、運転者の交通安全意識をみると、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車に対する保護意識の浸透には至っておらず、歩行者等が最も保護されるべき横断歩道上の事故をはじめとして、道路横断中の事故が減少しているとは言いがたい状況にあり、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図るべく、「思いやり」「ゆずりあい」運転を徹底させていくことが求められる。

また、高齢者人口の増加に伴い、交通事故死者数、件数に占める高齢者の割合も増加しており、交通事故減少のためには高齢者の交通事故防止対策も喫緊の課題となっている。

今後、本町の交通事故を更に減少させていくためには、従来の交通安全対策を基本としつつ、「思いやり」「ゆずりあい」運転の徹底を根幹とした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施策を推進する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

#### **〈重視すべき視点〉**

##### **(1) 高齢者及び子供の安全確保**

県内は交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、令和2年中は約6割を占める。

- 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。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。
- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動なども重要となると考えられる。また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
  - ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

少子化が進展する中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

さらに、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

県内市町では、歩行中の死者数は減少傾向が見られず、状態別の中でも高い割合になっており、横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供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、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、「しずおか・安全横断3つの柱」（①手を上げるなどして運転者に横断する意思を伝えること、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気を付けること）等、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、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。

次に、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ため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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、車線や歩道の幅員の見直し等により、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必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車等を通じて、事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。



### (3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、子供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、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンブ等が普及段階を迎えている。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、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、進め方にも留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が町民に深く浸透することを目指す。

### (4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー・サポカーS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などの先端技術の活用・推進を促す情報提供や啓発を推進する。

### (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、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進めていく。

### (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴い、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、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、住民に向けて適切な交通事故情報の提供に一層努める。

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はじめ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。そのため、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。

## Ⅱ 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (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

これまで一定の成果を上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十分とはいえず、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、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の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することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者が関係する交通事故の多いエリアにおいて、行政と地域住民等が連携し、通過交通や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供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。

公安委員会による交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進に協力する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や、信号機の改良等の対策を、地域及び関係機関と連携し積極的に検討を図る。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備の推進に協力する。

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ネットワーク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強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・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（以下「道路標識の高輝度化等」という。）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

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「静岡県通学路交通安全プログラム」「清水町 子供の移動経路に関する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推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関と連携し、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、幼稚園や保育所等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策の推進を図る。

#### ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害のある人等を含め全ての人々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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩きやすい歩道等を整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて、高齢者、障害のある人等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等の推進を図る。

また、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的な整備を目指す。

さらに、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施策の検討を進める。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害のある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。

## (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対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績など交通の状況等を勘案し、効果的な対策を図る。また、高速道路等の高規格幹線道路から生活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よう、関係機関と協力・連携して道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

### ア 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しについて、関係機関と検討を図る。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

### イ 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、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

### ウ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や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について関係機関と検討を進める。

### エ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化や横断歩道の明確化、また内回り右折を防止するための安全施設の整備の推進を図る。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要

になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

- (ウ) 道路の利用状況実態を踏まえつつ、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ため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい市街地等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

#### オ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良の推進を図る。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等の推進を図る。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通の安全と円滑を確保する必要がある道路について、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、次の方針により重点的、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。

#### ア 交通安全施設等の維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進することとしている。このため、横断歩行者優先の前提となる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効率的かつ適切な管理を行う。

#### 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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・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

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の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、関係機関が連携を図りながら、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

#### エ 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、「地域住民との意見交換」等を活用して、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。

### (4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

### (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人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、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、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備に向け、関係機関との連携を図る。

### (6) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の実態に応じてソフト・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に努める。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を踏まえた上で、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の点検及び見直しを推進する。

## (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整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出に向けた取組について検討を図る。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進め、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進する。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の駐車スペースを確保し、安全で安心して利用できるよう、地域の状況に応じ放置禁止の指導を行い、放置自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害がある人等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

## (8) 交通需要マネジメントの推進

厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動の推進を図る。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、町民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

具体的な施策としては、令和 2 年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地域のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関の利用の促進を目指す。

また、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の確保のための取組を推進する。

豪雨時等においても、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、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間の対策について検討を進める。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨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、交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備及び、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交通規制資機材の整備の推進に協力する。併せて、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新の推進に協力する。

#### ウ 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を行うため、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、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。

#### ア 違法駐車対策の推進

公安委員会と連携し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

#### イ 駐車場対策の推進

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進するため、地域の駐車需要を踏まえた駐車場の整備を可能とする地域資源の活用を促す。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を検討する。

#### ウ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、住民への広報・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、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

#### エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、自治会、地元商店・企業等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用



者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場及び荷捌きスペース整備、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

#### (11) 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

###### (ア) 道路の使用及び占用の適正化

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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化を図る。

###### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、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 子供の遊び場等の確保

子供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ため、公園等の環境向上に努める。

さらに、学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放について検討する。

##### ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊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、指導取締りの推進を図る。

## 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、交通安全のルールを守る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良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して住民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害のある人等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。

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、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、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。

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るとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、町民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、行政、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる行政職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、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。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

併せて、在留外国人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技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園及び保育所等保育施設においては、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、例えば、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、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、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。

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、安全な歩行の仕方、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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

さらに、清水町交通指導員会や(一財)静岡県交通安全協会等によ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の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、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。

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、保健体育、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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故等における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、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十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることを考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上を図る。

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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。また、交通安全活

動への積極的な参加を促す。

#### オ 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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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、安全運転に必要な知識及び技能、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及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び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中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む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。

大学生・専修学校生等に対しては、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。

このほか、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が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

#### カ 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、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、町は高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、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。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設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、高齢者に対する社会教育の場面、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、町民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

### (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、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、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 交通安全運動の推進

関係機関・団体が相互に連携して、町民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図ることを目的に、年間を通じた町民総ぐるみの運動として展開する。

年間を通じて実施する運動として、年度毎に、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れ時から夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した重点推進事項を設定する。

各季の交通安全運動の実施に当たっては、事前に、事故実態や町民のニーズ等を踏まえ、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する。また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる各種団体の参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

#### 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、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることで、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、「しずおか・安全横断3つの柱」(①手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気をつけること)等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

#### ウ 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。自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、「早めのライトオン」の

徹底と、反射材用品等の活用の促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。

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ほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

#### 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理解を求め、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を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

#### 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及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

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から、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店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。

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供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

#### カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から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及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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、



運行管理者、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、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町の規範意識の確立を図る。

#### ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、動画（YouTube）、LINE、SNS、ホームページ、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用すべき対象として、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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、実効が上がる広報を次の方針により行う。

- (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、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

- (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、自治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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (ロ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び町は、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、全町民的な気運の向上を図る。

#### 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町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。また、高齢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、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (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、重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・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、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の「早めのライトオン」、対向車や先行車がない状況における「ハイビームの効果的活用」を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- (ウ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。
- (エ) 町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、インターネット等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。
- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

#### **(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

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。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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係機関・団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う地図の作成、交通安全総点検、町交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

また、交通安全対策の実績に応じて表彰制度を設けるなど、住民自らの意識改革を推進するための活動を展開する。

### 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、暴走族等対策を通じ、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性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締り推進に協力する。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって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とともに、飲酒運転及び無免許運転について、根絶に向けた取組を推進する。

引き続き、子供、高齢者、障害のある人の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

### 4 救助・救急活動の充実

交通事故の種類・内容の複雑多様化・多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、在宅当番医制と休日・夜間急患センターの診療体制の維持、ドクターヘリの活用等により、救急患者の救命率向上を図るとともに、救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応を図る。

併せて、救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、連絡体制の強化や、医療機関、当町を管轄する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図る。

これらの円滑な実施を期するべく、消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実に助力する。

また、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：Automated External Defibrillator）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とともに、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及に努める。

## 5 被害者支援の推進と充実

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たり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等の下、交通事故被害者等の救済のため交通事故相談活動を推進する。

### ア 交通事故相談活動の推進

- (ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所は、関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の能力向上を図る。
- (ウ) 各種の広報を行うほか、ホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し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業務として業務を実施し、交通事故被害者の救済を行っている。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 大規模地震に備えての交通の安全

### 1 基本方針

- ① 南海トラフ地震臨時情報等発表時
- ② 南海トラフ地震等発生時



### 2 講じようとする施策

- ① 緊急交通路等の確保
- ② 情報伝達用放送設備等の管理
- ③ 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周知徹底
- ④ その他の交通安全対策

#### 第1節 基本方針

##### 1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めていくことが基本であるが、「南海トラフ地震臨時情報」（以下「臨時情報」という。）が発表された場合には、その情報を活用し被害軽減につなげる。

##### 2 南海トラフ地震等発生時

南海トラフ地震等発生時（以下「地震発生時」という。）には、災害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、必要な交通対策等を実施する。

## **第2節 講じようとする施策**

### **1 臨時情報発表時**

必要な体制を構築のうえで情報収集及び連絡活動を行い、道路交通情報に関する情報提供を行い町民への周知を図る。

### **2 地震発生時**

#### **(1) 緊急交通路等の確保**

地震発生時においては、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を迅速かつ的確に実施する。

#### **(2) 道路交通情報の提供**

地震発生時において、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を行う。

### **3 平時における措置**

#### **(1) 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。

#### **(2) 交通安全施設の整備**

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。

#### **(3) 交通総量抑制対策の推進**

臨時情報発表時や地震発生時における車両使用自粛について広報啓発を推進する。

#### **(4) 情報伝達用放送設備等の管理**

警戒宣言発令時及び地震発生時に適切な情報伝達を行うために設置されている放送設備等の適切な管理運営を図る。

#### **(5) 臨時情報発表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周知徹底**

臨時情報発表時には事前避難対象地域内の道路への車両の走行を控えること、地震発生時には、①できる限り安全な方法により車両を道路の左側に停止させ、②停止後は、カーラジオ等により災害情報及び交通情報を聴取し、その情報及び周囲の状況に応じて行動すること、③車両を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動するとともに、やむを得ず道路上に置いて避難するときは、できる限り道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを切り、エンジンキーは付けたままとし、窓を閉め、ドアロックしない等、自動車運転者の執るべき措置について、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて周知徹底を図る。

#### 4 その他の交通安全対策

##### (1) 既存の道路橋の耐震補強等

地震発生時の際の交通路を確保するため、重要路線等にある橋梁に対して、橋脚の補強や落橋防止システムの設置等の推進を図る。

##### (2) 沿道建築物等の耐震化の促進

地震発生時における緊急輸送ルートや避難路の通行を確保するため、プロジェクト「TOUKA I-0」総合支援事業により、緊急輸送ルート等の沿道にある建築物やブロック塀等の耐震化を促進する。

##### (3) 交通安全業務役務者と災害対策本部及び関連団体との連携

臨時情報発表時及び地震発生時においては、町の災害対策本部をはじめとする関係各所と連携を密にし、交通規制の必要な箇所や二次災害や被害の恐れのある危険箇所等の円滑な情報共有を図り、業務役務者が可能な限り安全な環境の提供を目指す。