

# 第 11 次

## 掛川市交通安全計画

令和 3 年度～令和 7 年度

掛川市交通安全対策会議

## まえがき

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、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、本市においても 10 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。その結果、高齢者 100 人当たりの人身交通事故関与件数を令和 2 年度末までに 0.87 件以下とすること及び小中高校生の交通事故総件数を 80 件以下とする目標を達成することができた。これは、警察、地域、学校、企業等の関係機関との緊密な連携による市民協働によって成された結果であるといえる。

しかしながら、令和 2 年の交通事故死者数は 6 人と前年を上回るなど、過去 10 年において死者数は増減を繰り返している。このように市内では、未だに悲惨な交通事故が後を絶たず、また、高齢社会の進行に伴い、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引き続き重要な課題となっている。

また、鉄道交通においては、大量・高速輸送システムという性格上、一たび事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあり、さらに、大規模地震発生時等における道路交通の混乱などは、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係機関・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、国の交通安全基本計画及び第 11 次静岡県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、掛川市内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。

市は、本計画及び「第 2 次掛川市総合計画」に沿って、市の将来像である「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川」を目指し、国及び県など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 道路交通安全	5
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）	5
第2節 道路交通安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状	6
1 年間死者数	6
2 年間人身事故発生件数	6
3 年間負傷者数	6
4 子供（※注）と高校生の事故	8
5 高齢者事故	8
II 第11次掛川市交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
〈重視すべき視点〉	10
(1) 高齢者及び子供の安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	11
(3) 生活道路における安全確保	12
(4) 先端技術の活用推進	12
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(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	13
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(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	19
(6) 無電柱化の推進	19
(7) 効果的な交通規制の推進	19
(8) 自転車利用環境の総合的整備	20
(9) 交通需要マネジメントの推進	20
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	21
(11) 総合的な駐車対策の推進	22
(12) 道路交通情報の充実	23
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23
2 交通安全思想の普及徹底	24
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2) 効果的な交通安全教育の推進	29

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 .....	29
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 .....	33
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 .....	33
3 安全運転の確保 .....	34
(1) 運転者教育等の充実 .....	34
(2) 安全運転管理の推進 .....	36
(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 .....	36
4 車両の安全性の確保 .....	38
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実 .....	38
(2) 自転車の安全性の確保 .....	38
5 道路交通秩序の維持 .....	39
(1) 交通指導取締りの強化等 .....	39
(2) 暴走族等対策の推進 .....	40
6 救助・救急活動の充実 .....	41
(1) 救助・救急体制の整備 .....	41
(2) 救急医療体制の整備 .....	43
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等 .....	43
7 被害者支援の充実と推進 .....	44
(1) 損害賠償の請求についての援助等 .....	44
(2) 交通事故被害者支援の充実強化 .....	44
第2章 踏切道における交通の安全 .....	46
第1節 踏切事故のない社会を目指して .....	46
I 踏切事故の状況等 .....	46
1 踏切事故の状況 .....	46
II 第11次掛川市交通安全計画における目標 .....	47
第2節 踏切道における交通の安全についての対策 .....	47
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 .....	47
II 講じようとする施策 .....	47
1 踏切道の構造の改良の促進 .....	47
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 .....	47
3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 .....	47
第3章 大規模地震に備えての交通の安全 .....	48
第1節 基本方針 .....	48
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時 .....	48
2 南海トラフ地震等発生時 .....	48
第2節 講じようとする施策 .....	48
1 臨時情報発表時 .....	48
2 地震発生時 .....	48
(1) 緊急交通路等の確保 .....	48

(2) 道路交通情報の提供 .....	48
3 平時における措置 .....	48
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進 .....	48
(2) 交通安全施設の整備 .....	48
(3) 交通総量抑制対策の推進 .....	49
(4) 信号機電源付加装置の整備 .....	49
(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 .....	49
4 その他の交通安全対策 .....	49
(1) 既存の道路橋の耐震補強等 .....	49
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進 .....	49

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない社会を目指して】

少子高齢・人口減少社会の到来にあたり、これからは、人口増加を前提とした「成長のまちづくり」から、既存の資源を有効に活用しながら暮らしの質と活力を高める「成熟型のまちづくり」へ転換することが必要である。これからの10年、20年は地域資源を、よりよい形で将来の世代に引き継ぐためのまちづくりを行う重要な期間であり、将来を適切に見据え、社会面・経済面・環境面で持続可能な「まち」を創ることが必要である。

そのためには、人が住み続けることができる環境が整い、日常の生活環境があらゆる面で安全・安心が確保され心身共に健康で暮らしていける環境が求められる。

防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等、多様な生活環境にあわせて様々な施策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。

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、安全で安心なまちづくりを目指して以下の2つのスローガンを掲げ交通安全施策を推進する。

### スローガン

交差点の「止まる・見る・待つ」の徹底  
「気を付けよう 知らない道より 慣れた道」

## 【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、障がいのある人、子ども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、一人ひとり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。

## 【高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築】

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行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行に伴い生じうる、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、年齢や障がい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、①道路交通、②踏切道における交通、③大規模地震に備えて、それぞれに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施策を策定し、かつ、これを市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市民一人ひとりが、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を充実させる。

### (2) 交通機関に係る安全対策

人間の不注意や間違い（過失）が事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じる。

### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。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や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。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、地震や津波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

感染症を始め、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であっても、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の注視

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、市民の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) 先端技術の積極的活用

全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用の促進に積極的に取り組んでいく必要がある。

### (2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。



### (3) 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、県、市、関係機関、団体、自治会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、自治基本条例に基づく協働のまちづくりを推進していくうえで、市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。このため国、県、市の行う交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、協働のまちづくりによる交通安全活動を推進する。

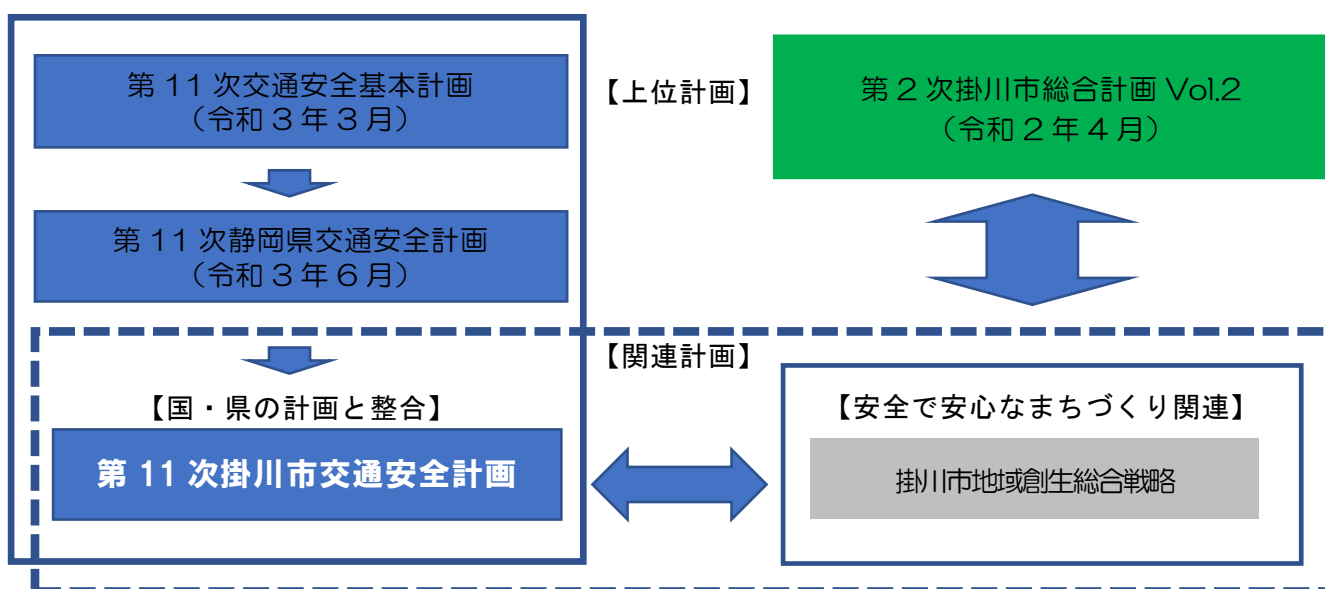
### (4) E B P M※の推進

交通安全に関わる施策におけるE B P Mの取組を強化するため、その基盤となるデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

### (5) 知見の共有

本市では、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、本市の知見を県及び他市町と共有し、活かしていく視点も重要であり、連携や協力を推進する。

## 【計画の相関関係】



※E B P M : Evidence-based Policy Making (証拠に基づく政策立案)

# 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（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

近年においては、未就学児をはじめとする子ども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。高齢化の進行への適切な対応とともに、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。

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、交通事故のない社会の実現に向けて、市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市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、団体、企業、自治会等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、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、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。

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、団体、企業、自治会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、市民が、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 道路交通の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

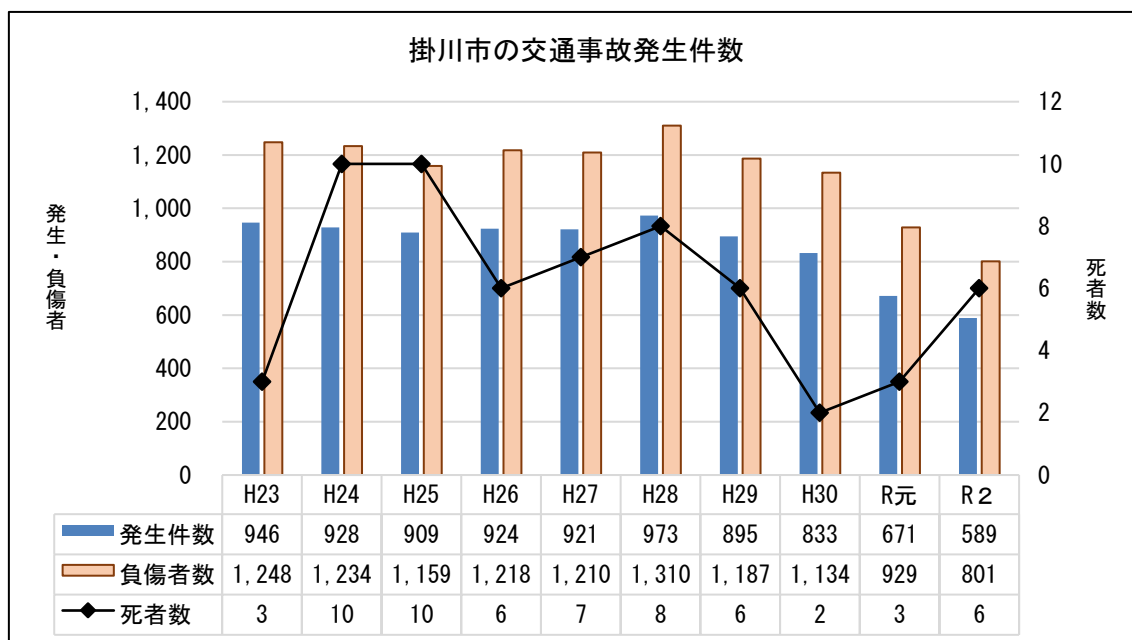
市内の交通事故による死者数は、昭和39年の35人をピークに減少傾向となり、平成9年までは20人未満で推移してきた。平成12年には21人まで増加したものの、それ以降、再び減少に転じ平成26年以降は10人未満で推移している。

#### 2 年間人身事故発生件数

市内の人身事故の発生件数は、昭和47年以降では平成15年の1,167件が最高となるが、平成20年には949件と1,000件を下回った。平成23年から平成28年は900件台で推移したものの、第10次掛川市交通安全計画期間となる平成29年から減少に転じ、令和2年には589件となった。

#### 3 年間負傷者数

市内の年間負傷者数は、昭和47年以降では平成16年の1,528人が最高となり、以降、徐々に減少し第10次掛川市交通安全計画期間の令和元年には1,000人を下回り、令和2年には801人まで減少した。



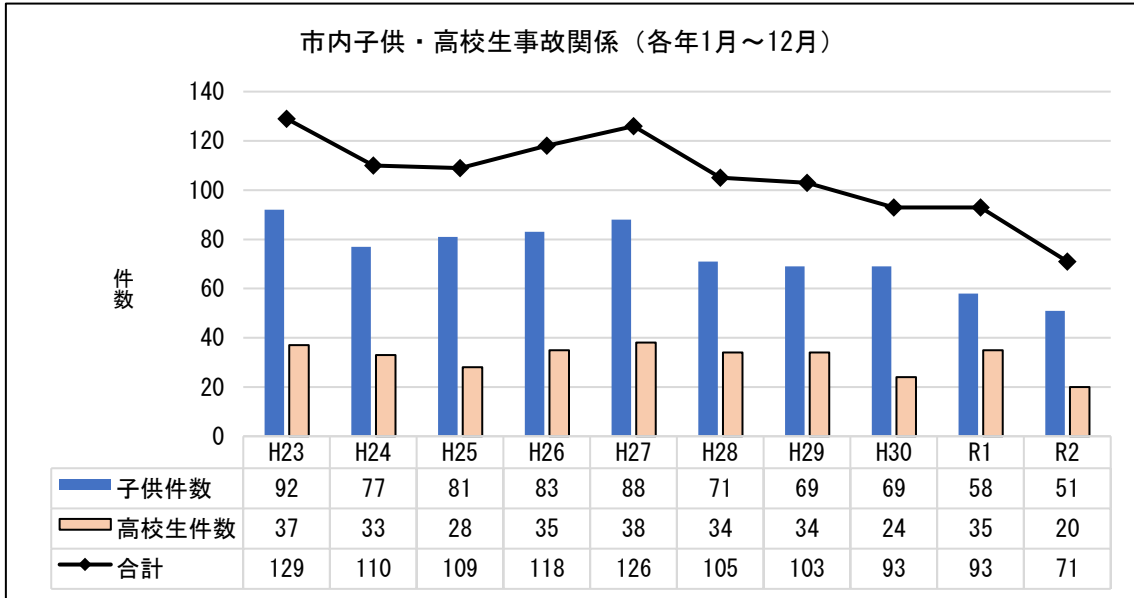
昭和 47 年以降 人身交通事故件数、負傷者数、死者数

年	発生件数 (件)	負傷者数 (人)	死者数 (人)
昭和 47 年	588	783	15
昭和 48 年	518	654	17
昭和 49 年	446	585	18
昭和 50 年	495	636	12
昭和 51 年	487	655	6
昭和 52 年	495	651	6
昭和 53 年	557	703	18
昭和 54 年	516	667	8
昭和 55 年	559	672	17
昭和 56 年	535	654	11
昭和 57 年	574	732	12
昭和 58 年	593	736	8
昭和 59 年	524	639	13
昭和 60 年	578	737	12
昭和 61 年	552	693	12
昭和 62 年	526	631	7
昭和 63 年	454	566	17
平成元年	500	616	10
平成 2 年	514	608	14
平成 3 年	611	712	17
平成 4 年	691	783	15
平成 5 年	825	1,010	12
平成 6 年	686	878	10
平成 7 年	777	968	13
平成 8 年	768	954	17
平成 9 年	792	988	10
平成 10 年	785	970	20
平成 11 年	839	1,043	20
平成 12 年	1,028	1,274	21
平成 13 年	1,067	1,345	8
平成 14 年	1,116	1,453	7
平成 15 年	1,167	1,492	12
平成 16 年	1,158	1,528	11
平成 17 年	1,106	1,445	9
平成 18 年	1,029	1,330	7
平成 19 年	1,011	1,353	10
平成 20 年	949	1,181	8
平成 21 年	969	1,262	2
平成 22 年	896	1,224	8
平成 23 年	946	1,248	3
平成 24 年	928	1,234	10
平成 25 年	909	1,159	10
平成 26 年	924	1,218	6
平成 27 年	921	1,210	7
平成 28 年	973	1,310	8
平成 29 年	895	1,187	6
平成 30 年	833	1,134	2
令和元年	671	929	3
令和 2 年	589	801	6

#### 4 子供（※注）と高校生の事故

本市の子供と高校生の交通事故発生状況は、平成 23 年は 129 件、平成 27 年は 126 件と 120 件を上回り、過去 10 年では最も多くなっている。第 10 次計画期間の平成 30 年以降は 100 件を下回り、令和 2 年に至っては 71 件まで減少している。

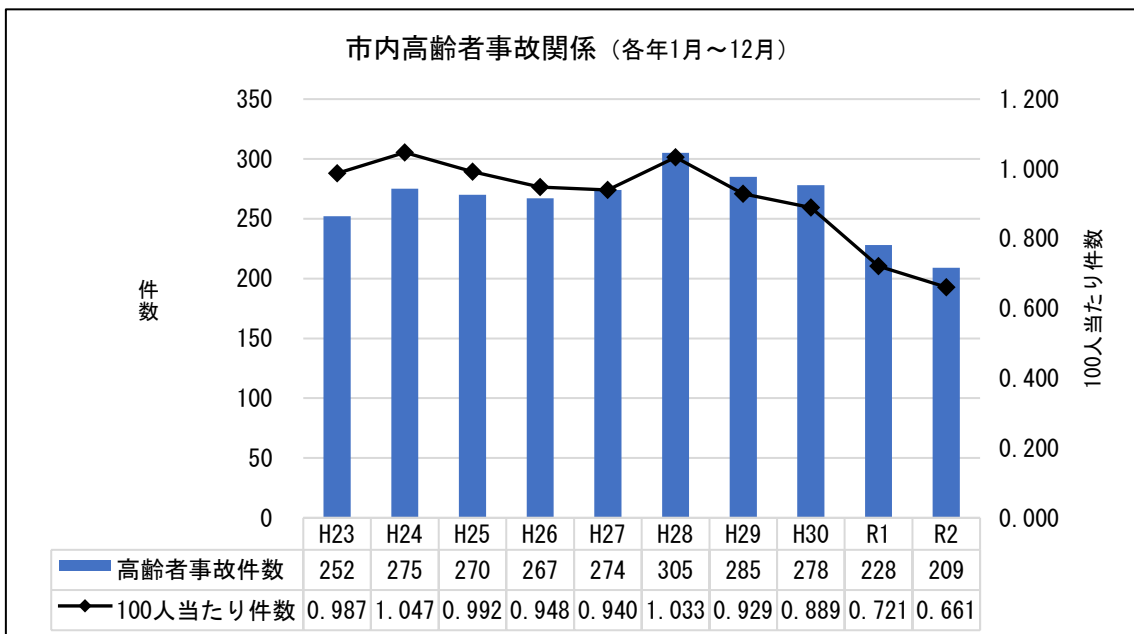
子供は、親等と共に行動する機会が多く自動車乗車中の事故の割合が高く、それに比べ高校生は自転車による事故の割合が高くなっている。



（※注）「子供」とは交通事故統計による未就学児、小学生、中学生をいう

#### 5 高齢者事故

本市における人身交通事故のうち高齢者の関係する事故の割合は約 3 割で他の年代より高い水準であり、事故件数は減少しているものの、全体に占める割合は増加傾向にある。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。



## Ⅱ 第 11 次掛川市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、国の第 11 次交通安全基本計画においては、「令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 2,000 人以下、年間の重傷者数を 22,000 人以下」にする目標を掲げている。

また、第 11 次静岡県交通安全計画では、「令和 7 年までに交通事故による年間死者数 80 人以下、年間人身事故発生件数 15,000 件以下」の達成を目指すものとされている。

そこで、本計画の目標は、国及び県の目標を念頭に、これまでの市の計画を踏まえ、第 10 次計画の目標として定めた高齢者と子供・高校生の交通事故について引き続き削減を図るものとする。

高齢者事故に関して件数は減少しているものの、その割合は依然として高く、今後、高齢者人口がさらに増加していく状況を鑑みると、発生件数も増加に転じることが懸念される。また、安全・安心まちづくりを目指す上で、子供や高校生の交通事故を減らす環境を構築し、「ひと」の地域資源を守り現在の「かけがわ」を次世代へ引き継ぐことが本計画の重要な視点と考える。

過去 10 年間の交通事故発生件数は令和 2 年が最も少ない数値であるが、新型コロナウイルス感染拡大を受けた国の緊急事態宣言やまん延防止措置等による外出自粛が、交通事故を抑制する大きな要因の一つと考える。

したがって、目標設定は、過去 3 年間の数値を参考に以下のとおり定め、各種事業を展開するものとする。

なお、高齢者に関しては、過去の計画と同様の視点及び今後、高齢者人口が増加することへの指標の観点から、目標設定は「高齢者人口 100 人当たりの人身事故関与関数」とする。

子供と高校生に関しては、人口が減少傾向になることや交通事故統計の区分による人口割合が少ないことから、目標設定は「総件数」とする。

	第 11 次目標
【国】交通安全基本計画	① 24 時間死者数を 2,000 人以下とする ② 重傷者数を 22,000 人以下にする
【県】交通安全計画	① 年間死者数 80 人以下 ② 年間人身事故発生件数 15,000 件以下
【市】交通安全計画	① 高齢者人口 100 人当たり人身事故関与件数を 0.50 以下 ② 子供（未就学児、小学生、中学生）と高校生の交通事故総件数を 70 件以下

## 第3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発生している状況にあり、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、本市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、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、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。対策の実施に当たっては、可能な限りE B P Mを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進

といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

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、対策の推進を図る。

#### 〈重視すべき視点〉

##### (1) 高齢者及び子供の安全確保

ア 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い状況において、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とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

イ 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、歩道の

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のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう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。

- ウ 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。

また、安全・安心なまちづくりを目指す上で子供及び高校生の交通事故を減らす環境を構築し、「ひと」の地域資源を守り現在の「かけがわ」を次代へ引き継ぐことが本計画の重要な視点でもある。

したがって、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とともに、地域での子供の見守活動や子供及びその保護者に対する交通安全教育を充実させる。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、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で、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、安全で快適な自転車通行空間の確保を推進する。また、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や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う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

地域住民の日常生活に利用される生活道路においては、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、地域における道路交通事情及び地域の意向等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、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、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

### (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。セーフティ・サポートカー※（サポカー）・セーフティ・サポートカーS※（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情報を収集し、市民に対しその活用を推進する。

### (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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行政、関係団体、市民等の協働により、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。

市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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

---

※セーフティ・サポートカー：衝突被害軽減ブレーキを搭載した、すべての運転者に推奨する自動車

※セーフティ・サポートカーS：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

また、交通ボランティアや交通安全関係団体だけでなく、市民一人ひとりが、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意識向上を図る。

## 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の形成に努める。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除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。

公安委員会においては、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、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

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、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信する

とともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの(以下「高度化P I C S※」という)を含む)、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行き交う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を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

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する。また、地域のニーズや実情を踏まえたうえで、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、外周幹線道路の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。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

## イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や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」や「掛川市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、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が連携し、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、保育所や児童館等に通う児童・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積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵・自転車通行環境の整備、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を推進する。

---

※P I C S : Pedestrian Information and Communication Systems (歩行者等支援情報通信システム)

## ウ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障がいのある人等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広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、高度化P I C Sや歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、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。あわせて、高齢者、障がい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を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、スロープ化や交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、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・面的に整備しネットワーク化を図る。

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。

- (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、障がい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を踏まえた区間を優先的に選定し、これまでの対策効果や対策の有効性を踏まえ、効率的な事故対策を推進する。また、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 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

## イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

## ウ 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を行い、その適正化を図る。また、交通事故発生時や天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

## 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、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。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格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) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 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を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

## カ 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、幹線道路の整備と併せた生活道路における物理的デバイスによるエリア内への通過車両の抑制対策、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と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からの

アクセスを考慮した道路改良等の推進を図る。

- (エ) 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、適切な幅員の歩道、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、駅周辺等において、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。

### キ 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を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (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を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにする。

### (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 交通安全施設等の戦略的維持管理

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。特に、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。

#### ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

#### エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、バイパスの道路整備、交差点改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

#### オ ITS※の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、人と車と道路を情報で結ぶ交通管制エリアの拡大をはじめ、交通管制システムの充実・改良を図る。

#### カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、市民との対話を重視し、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し、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

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、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、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における地域の拠点等を利用した自動運転サービスをはじめ、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

---

※ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるM a a S※について、地域課題の解決に資するM a a Sモデル構築やM a a Sの普及に必要な基盤づくりへの支援を行い、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

#### (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

#### (6) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し事業を推進する。また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限の実施を検討するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

#### (7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通事情の変化を的確に把握してソフト・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を図る。

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十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

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運用の改善を推進する。

---

※M a a S : Mobility as a Service (移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス)



## (8) 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

温室効果ガスの排出を抑制した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する必要がある。

歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

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積極的に推進する。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

- (ア) 市街地における自転車の駐車スペースを確保するため、需要に応じて関係各部門の行財政措置により、自転車駐車場等を整備する。
- (イ) 掛川市自転車等の放置防止に関する条例に基づき、放置整理区域に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
- (ウ) 自転車の放置による事故の誘発を防止する観点から、自転車利用者の駐車マナーの向上を図るため、行政及び関係団体による積極的な啓発を推進する。また、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい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。

## (9) 交通需要マネジメントの推進

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・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM※）の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

---

※ TDM : Transportation Demand Management

交通の円滑化等に係る施策については、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、市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。

#### ア 公共交通機関利用の促進

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、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

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

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、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、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

### (10) 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、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

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を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避するための路線等の整備を推進する。また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

## イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波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、交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

## 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。

また、警察庁において収集した広域管制に関する交通情報を活用し、静岡県警察（掛川警察署）と連携して大規模災害時に的確な交通管理を行う。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

## エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

## (11) 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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

### イ 違法駐車対策の推進

(ア) 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。また、道路交通環境等、当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

## エ 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、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、市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。

## オ 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、地元商店街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、道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、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。

## (12) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT※等を活用して、道路交通情報の充実を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

## (13) 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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### (イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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。

---

※ I C T : Information and Communication Technology

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。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ化を図る。

#### (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。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

### イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

### ウ 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、良好な生活環境づくり等を図るため、掛川市緑の基本計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、地域の子ども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とともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

### エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠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市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。

また、「おもいやり、ありがとう」の理念や人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい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。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。

障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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、市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、県、市、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市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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等に

ついて関係者の意識が深まるよう努める。

あわせて、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、保育所、認定こども園においては、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、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。

### 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、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。

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、交通ボランティア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、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。

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

## エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、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及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進する。

## 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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は関係機関・団体と連携し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がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、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。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

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、市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 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がい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、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がい特性に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、移動が困難な障がいのある人に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がいのある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

#### ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、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。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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

### (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、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

### (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、協働による持続可能なまちづくりを目指し、

市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、各季の交通安全運動と県による年間を通じた「県民総ぐるみの運動」を市内で展開する。

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、掛川市交通安全対策協議会及びその構成団体が緊密な連携の下、事故実態や市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市民に周知する。また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、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、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、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、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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。

## **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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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、関係機関・団体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」という県民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、SNS、ホームページ、広報誌等のあらゆる広報媒体を活用して、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、違法駐車等の排除等を図る。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、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市、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。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、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、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) 二輪車運転者の交通事故被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(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図ることができるよう、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。

#### (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。そのため、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交通安全に関する活動の展開を図る。

##### ア 掛川市交通指導員会

掛川市における交通安全思想の高揚を推進し、交通事故の発生を防止するため、街頭における正しい通行指導を主要な任務とし、特に児童、生徒の通学(園)時の交通安全指導を行う。会員一人ひとりの、資質及び指導能力の向上を図るため、定例会や研修会等を開催する。

##### イ 地区交通安全会

市内の地区ごとに組織されている地区交通安全会の活発な活動を促進するため、自治会、警察、市及び地区交通安全協会等が協力及び支援をする。

また、各季の交通安全運動を中心に地区住民自ら積極的に交通安全活動に参加し、地域主体の交通安全活動を推進する。

#### (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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、民間団体、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。

### 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

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

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

#### (1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

#### ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高める。

#### イ 運転者に対する再教育等の充実

運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

## ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

## エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

## オ 高齢運転者対策の充実

### (7) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、実施場所の拡充等に努める。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

### (4) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携し、協力体制の強化に努める。

### (ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする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されている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

### (イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

### (オ) 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証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、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、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

## カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正



しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

#### キ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

### (2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### (3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減に向け、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

#### ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安

全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

#### イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

#### ウ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV※装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

#### エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進する。

#### オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組とともに、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

#### カ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

---

※ASV：Advanced Safety Vehicle（先進安全自動車）

## 4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。

今後、交通事故を減少させていく上で、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要であり、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

### (1) 自動車の検査及び点検整備の充実

#### ア 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

#### イ 自動車点検整備の充実

##### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

##### (イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど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等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

### (2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、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、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保

し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

## 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を推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、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、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

### (1) 交通指導取締りの強化等

#### ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

#### (7) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子供、高齢者、障がい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) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行う。また、近年では携帯電話やスマートフォンの画面

を見たり操作をしたり、いわゆる「ながら運転」が大きな事故につながっている事例もあり、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

## (2) 暴走族等対策の推進

### ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

### イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

### ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

### エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯者の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

### オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基

準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

## 6 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

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

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の強化、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

現場におけ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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED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（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

---

※AED：Automated External Defibrillator（自動体外式除細動器）

## エ 救急救命士の養成・配置等の促進

「救命救急士法」(平成3年4月23日法律第36号)に基づき、一般財団法人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、救命救急士の計画的な増員を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管などの特定行為を円滑に実施するための講習等を実施するとともに、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・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

## カ 消防防災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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリ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、継続的な教育訓練を推進する。

## ク 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、中日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においても消防法(昭和23年法律第186号)の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、中日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、中日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市である本市への財政措置により、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、中日本高速道路株式会社、本市は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

## ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム

(FAST※)の整備を図る。

## コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるように自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP※)や事故自動通報システム(ACN※)の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

## (2) 救急医療体制の整備

### ア 救急医療機関等の整備

小笠医師会、小笠掛川歯科医師会の協力のもと輪番制で小笠掛川急患診療所にて、平日夜間日・祝日、年末年始の救急医療を実施し、中東遠総合医療センターは地域の救急体制の核となる三次医療機関として、より質の高い医療を提供していくとともに、地域内の開業医院との協力関係の一層の強化を図る。

### イ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運航により、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両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。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の一層の強化を図る。

---

※FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

※HELP : Help system for Emergency Lifesaving and Public safety

※ACN : Automatic Collision Notification



## 7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、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ための施策を総合的かつ計画的に推進する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

### (1) 損害賠償の請求についての援助等

#### ア 交通事故相談活動の推進

市が行う交通事故相談は専任の相談員により月曜日から金曜日の平日、午前 9 時から午後 4 時まで予約制により実施している。

- (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、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、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) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市の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 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示に加え、交通事故相談所、交通事故紛争処理センター、市の無料法律相談など交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

### (2) 交通事故被害者支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知

独立行政法人自動車事故対策機構や公益財団法人交通遺児等育成基金が実施している自動車事故被害者等の支援施策について周知する。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

また、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

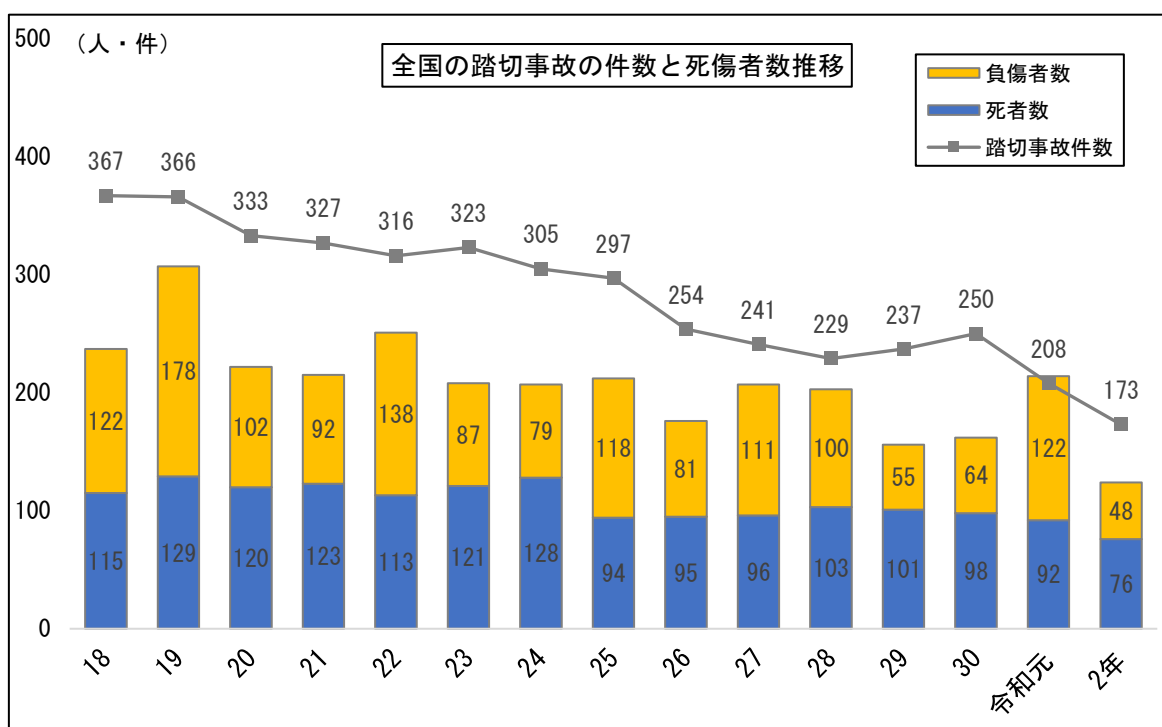
全国の踏切事故は、長期的には減少傾向にある。踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

#### I 踏切事故の状況等

##### 1 踏切事故の状況

市内では、平成28年4月に天竜浜名湖鉄道二反田踏切（富部知内）において、観光バスと鉄道車両が衝突し、バス乗客29人が負傷する事故が発生した。その後は令和2年に普通自動車による事故が1件（負傷者2人）発生している。

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあり、全国の令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。減少の要因としては、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。



（出展：内閣府 令和3年度版交通安全白書）

## II 第11 次掛川市交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故ゼロを目指す。

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

全国の踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にある。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを踏まえて、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

#### II 講じようとする施策

##### 1 踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切について、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

##### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

##### 3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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のための取り組みを推進する。

## 第3章 大規模地震に備えての交通の安全

### 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もとに、必要な手段を講じて適時適切に情報発信を行い市民への周知を図り、臨時情報発表による混乱を抑制する。

#### 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の使用の自粛についての広報啓発を推進する。

**(4) 信号機電源付加装置の整備**

停電による信号機の滅灯に備え、信号機電源付加装置及び可搬式発動発電機を信号機に接続する災害用電源箱や必要な資機材の整備・充実を図る。

**(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津波の浸水が想定される区域や土砂災害警戒区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を引き続き推進する。

**(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。

# 《参考資料》

○交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 道路 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第一号に規定する道路をいう。
- 二 車両 道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。
- 三 船舶 水上又は水中の航行の用に供する船舶類をいう。
- 四 航空機 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第一項に規定する航空機をいう。
- 五 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。
- 六 海上交通 船舶による交通をいう。
- 七 航空交通 航空機による交通をいう。
- 八 船員 船舶に乗り組んでその運航に従事する者をいい、水先法（昭和二十四年法律第二百一十一号）第二条第二項に規定する水先人を含むものとする。
- 九 航空機乗組員 航空法第六十九条に規定する航空機乗組員をいう。
- 十 指定行政機関 次に掲げる機関で内閣総理大臣が指定するものをいう。
  - イ 内閣府並びに内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十九条第一項及び第二項に規定する機関並びに国家行政組織法（昭和二十三年法律第百二十号）第三条第二項に規定する機関
  - ロ 内閣府設置法第三十七条及び第五十四条並びに国家行政組織法第八条に規定する機関
  - ハ 内閣府設置法第三十九条及び第五十五条並びに国家行政組織法第八条の二に規定する機関
  - ニ 内閣府設置法第四十条及び第五十六条並びに国家行政組織法第八条の三に規定する機関
- 十一 指定地方行政機関 指定行政機関の地方支分部局（内閣府設置法第四十三条及び第五十七条並びに国家行政組織法第九条に規定する地方支分部局をいう。）その他の国の地方行政機関で、内閣総理大臣が指定するものをいう。

（国の責務）

第三条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第五条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両等の製造事業者の責務）

第六条 車両、船舶又は航空機（以下「車両等」という。）の製造の事業を営む者は、その製造する車両等の構造、設備及び装置の安全性の向上に努めなければならない。

（車両等の使用者の責務）

第七条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両の運転者等の責務）

第八条 車両を運転する者（以下「車両の運転者」という。）は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なうとともに、歩



行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

2 船員は、法令の定めるところにより発航前の検査、異常な気象、海象等の通報、航路標識の事故の通報、遭難船舶の救助等を行なうとともに、船舶の安全な運転に努めなければならない。

3 航空機乗組員は、法令の定めるところにより出発前の確認、航空保安施設の機能の障害の報告等を行なうとともに、航空機の安全な運転に努めなければならない。

(歩行者の責務)

第九条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

(住民の責務)

第十条 住民は、国及び地方公共団体が実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

(施策における交通安全のための配慮)

第十一条 国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならない。

(財政措置等)

第十二条 政府は、交通の安全に関する施策の実施に必要な財政上又は金融上の措置その他の措置を講じなければならない。

(国会に対する報告)

第十三条 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。

## 第二章 交通安全対策会議等

(中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第十四条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(中央交通安全対策会議の組織等)

第十五条 中央交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもって充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

一 内閣官房長官

二 国家公安委員会委員長

三 国土交通大臣

四 前二号に掲げる者のほか、指定行政機関の長及び内閣府設置法第九条第一項に規定する特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者

4 中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

5 中央交通安全対策会議の庶務は、内閣府本府において警察庁及び国土交通省の協力を得て総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府本府と国土交通省において共同して処理する。

6 前各項に定めるもののほか、中央交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びそ

の施策の実施を推進すること。

三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、都道府県知事をもって充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員

二 都道府県教育委員会の教育長

三 警視総監又は道府県警察本部長

四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五 地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員

六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例(前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約)で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第十九条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議(市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあっては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。)は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長(関係行政機関が委員会である場合にあっては、関係行政機関)及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第二十条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

(都道府県交通安全連絡協議会)

第二十一条 都道府県は、その区域における海上交通又は航空交通の安全に関し、関係地方行政機関との連絡及び協議を行なうため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、都道府県交通安全連絡協議会を置くことができる。

2 都道府県交通安全連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

### 第三章 交通安全計画

(交通安全基本計画の作成及び公表等)

第二十二条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、交通の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
- 3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。
- 4 中央交通安全対策会議は、第一項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長（指定行政機関が委員会である場合にあっては、指定行政機関。以下同じ。）及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。  
(内閣総理大臣の勧告等)

第二十三条 内閣総理大臣は、必要があると認めるときは、指定行政機関の長に対し、交通安全基本計画の実施に関して必要な勧告をし、又はその勧告の結果とられた措置について報告を求めることができる。

- 2 内閣総理大臣は、前項の規定により勧告をする場合においては、あらかじめ、中央交通安全対策会議の意見をきかなければならない。  
(交通安全業務計画)

第二十四条 指定行政機関の長は、交通安全基本計画に基づき、その所掌事務に関し、毎年度、交通安全業務計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全業務計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 交通の安全に関し、当該年度において指定行政機関が講ずべき施策
  - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項
- 3 指定行政機関の長は、第一項の規定により交通安全業務計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣に報告するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 前項の規定は、交通安全業務計画の変更について準用する。  
(都道府県交通安全計画等)

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の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
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであってはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。  
(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の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
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

（地方公共団体の長の要請等）

第二十七条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第二十八条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

#### 第四章 交通の安全に関する基本的施策

##### 第一節 国の施策

（交通環境の整備）

第二十九条 国は、交通環境の整備を図るため、交通安全施設及び航空交通管制施設の整備、交通の規制及び管制の合理化、道路及び公共用水域の使用の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

- 2 国は、陸上交通の安全に関し、住宅地、商店街等について前項に規定する措置を講ずるに当たっては、特に歩行者の保護が図られるように配慮するものとする。

（交通の安全に関する知識の普及等）

第三十条 国は、交通の安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図るため、交通の安全に関する教育の振興、交通の安全に関する広報活動の充実等必要な措置を講ずるものとする。

- 2 国は、交通の安全に関する民間の健全かつ自主的な組織活動が促進されるよう必要な措置を講ずるものとする。

（車両等の安全な運転又は運航の確保）

第三十一条 国は、車両等の安全な運転又は運航の確保を図るため、車両の運転者、船員及び航空機乗組員（以下この項においてこれらの者を「運転者等」という。）の教育の充実、運転者等の資格に関する制度の合理化、車両等の運転又は運航の管理の改善、運転者等の労働条件の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

- 2 国は、交通の安全に関し、気象情報その他の情報の迅速な収集及び周知を図るため、気象観測網の充実、通信施設の整備等必要な措置を講ずるものとする。

（車両等の安全性の確保）

第三十二条 国は、車両等の安全性の確保を図るため、車両等の構造、設備、装置等に関する保安上の技術的基準の改善、車両等の検査の充実等必要な措置を講ずるものとする。

（交通秩序の維持）

第三十三条 国は、交通秩序の維持を図るため、交通の取締り等必要な措置を講ずるものとする。

(緊急時における救助体制の整備等)

第三十四条 国は、交通事故による負傷者に対する応急手当及び医療の充実を図るため、救急業務に関する体制の整備、救急医療施設の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、海難救助の充実を図るため、海難発生情報の収集体制及び海難救助体制の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(損害賠償の適正化)

第三十五条 国は、交通事故による被害者（その遺族を含む。以下この条において同じ。）に対する損害賠償の適正化を図るため、自動車損害賠償保障制度の充実、交通事故による被害者の行なう損害賠償の請求についての援助等必要な措置を講ずるものとする。

(科学技術の振興等)

第三十六条 国は、交通の安全に関する科学技術の振興を図るため、試験研究に関する体制の整備、研究開発の推進及びその成果の普及等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通事故の原因の科学的究明を図るため、総合的な研究調査の実施等必要な措置を講ずるものとする。

(交通の安全に関する施策の実施についての配慮)

第三十七条 国は、前八条に規定する措置を講ずるに当たっては、国民の生活を不当に侵害することとならないように配慮するものとする。

## 第二節 地方公共団体の施策

(地方公共団体の施策)

第三十八条 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、前節に規定する国の施策に準ずる施策を講ずるものとする。

## 第五章 雑則

(特別区についてのこの法律の適用)

第三十九条 この法律の適用については、特別区は、市とみなす。

### 附 則 抄

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和四六年六月二日法律第九八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 (昭和五〇年七月一〇日法律第五八号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

附 則 (昭和五八年一二月二日法律第八〇号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、総務庁設置法(昭和五十八年法律第七十九号)の施行の日から施行する。

(経過措置)

6 この法律に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定めることができる。

附 則 (平成十一年七月一六日法律第一〇二号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、内閣法の一部を改正する法律(平成十一年法律第八十八号)の施行の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 略

二 附則第十条第一項及び第五項、第十四条第三項、第二十三条、第二十八条並びに第三十条の規定 公布の日

(職員の身分引継ぎ)

第三条 この法律の施行の際現に従前の総理府、法務省、外務省、大蔵省、文部省、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、郵政省、労働省、建設省又は自治省(以下この条において「従前の府省」という。)の職員(国家行政組織法(昭和二十三年法

律第二百十号) 第八条の審議会等の会長又は委員長及び委員、中央防災会議の委員、日本工業標準調査会の会長及び委員並びにこれらに類する者として政令で定めるものを除く。) である者は、別に辞令を発せられない限り、同一の勤務条件をもって、この法律の施行後の内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省若しくは環境省(以下この条において「新府省」という。)又はこれに置かれる部局若しくは機関のうち、この法律の施行の際現に当該職員が属する従前の府省又はこれに置かれる部局若しくは機関の相当の新府省又はこれに置かれる部局若しくは機関として政令で定めるものの相当の職員となるものとする。

(別に定める経過措置)

第三十条 第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置は、別に法律で定める。

附 則 (平成十一年一月二二日法律第一六〇号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律(第二条及び第三条を除く。)は、平成十三年一月六日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 第九百九十五条(核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律附則の改正規定に係る部分に限る。)、第千三百五条、第千三百六条、第千三百二十四条第二項、第千三百二十六条第二項及び第千三百四十四条の規定 公布の日

附 則 (平成一八年五月一七日法律第三八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十八年十月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 略

- 二 第一条中港湾法第五十六条の二の二の改正規定、同条の次に十八条を加える改正規定並びに同法第五十六条の三第二項及び第四項並びに第六十一条から第六十三条までの改正規定並びに第三条の規定並びに附則第六条、第八条、第九条、第十条第一項、第十一条、第

十二条、第十七条、第十九条及び第二十条の規定 平成十九年四月一日

附 則 (平成二三年八月三〇日法律第一〇五号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第八十二条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

附 則 (平成二五年六月一四日法律第四四号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第十一条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

附 則 (平成二七年九月一一日法律第六六号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十八年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 附則第七条の規定 公布の日

(政令への委任)

第七条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

○掛川市交通安全対策会議条例（平成 17 年 4 月 1 日掛川市条例第 83 号）

（設置）

第 1 条 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号。以下「法」という。）第 18 条第 1 項の規定に基づき、掛川市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を置く。

（所掌事務）

第 2 条 対策会議は、次に掲げる事務を所掌する。

- （1）掛川市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- （2）前号に掲げるもののほか、本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施を推進すること。
- （3）本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、本市と関係機関等との連絡調整を図ること。

（会長及び委員）

第 3 条 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

- （1）国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
- （2）静岡県の職員のうちから市長が委嘱する者
- （3）静岡県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
- （4）市職員のうちから市長が任命する者
- （5）教育長
- （6）消防長

4 委員の定数は、20 人以内とする。

（委員の任期）

第 4 条 委員の任期は、当該職にある期間とする。

（会長の職務）

第 5 条 会長は、会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

（特別委員）

第 6 条 対策会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは特別委員若干人を置くことができる。

2 特別委員は、市内において陸上交通に関する事業を営む団体の職員のうちから市長が委嘱する。

3 特別委員の任期は、当該特別の事項に関する審議が終了したときまでとする。

（幹事）

第 7 条 対策会議に幹事を置く。

2 幹事は、次に掲げる者の中から市長が委嘱し、又は任命する。

- （1）委員の属する機関の職員
- （2）特別委員の属する機関の職員

3 幹事は、対策会議の所掌事務について会長、委員及び特別委員を補佐する。

（庶務）

第 8 条 対策会議の庶務は、危機管理部において処理する。

（委任）

第 9 条 この条例に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成 17 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 18 年 7 月 4 日掛川市条例第 27 号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成 19 年 3 月 23 日掛川市条例第 10 号抄）

(施行期日)

1 この条例は、平成 19 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 22 年 3 月 31 日掛川市条例第 1 号抄)

(施行期日)

1 この条例は、平成 22 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 24 年 3 月 30 日掛川市条例第 5 号抄)

(施行期日)

1 この条例は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。



## 第 1 1 次掛川市交通安全計画

発行 令和 4 年 2 月

発行者・編集 掛川市危機管理部 危機管理課  
〒 4 3 6 - 8 6 5 0  
静岡県掛川市長谷一丁目 1 番地の 1  
TEL 0 5 3 7 - 2 1 - 1 1 3 1  
FAX 0 5 3 7 - 2 1 - 1 1 6 8