

# 第 10 次

## 掛川市交通安全計画

## ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月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、掛川市では9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交通安全対策を実施してきた。

第9次掛川市交通安全計画においては、こうした交通安全対策を積極的に推進したこともあり、高齢者100人当たりの人身事故関与件数0.96以下の目標は平成26年に0.94となり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、平成27年の交通人身事故は921件、死者数7人、負傷者数1,210人であり、事故件数、負傷者数は平成23年からの5年間ほぼ横ばいの状況で推移しているが、死者数については増加しており、高齢化社会の進展に伴う高齢者事故対策は、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る。

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。

交通事故の防止には、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりの交通安全に対する意識の高揚を図り、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、引き続き、人命尊重の基本理念の下に、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一層強力に推進していかなければならない。

第10次掛川市交通安全計画は、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき、掛川市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り、「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」を実現するため、国および県などの関係機関と緊密に連携するとともに、協働の理念のもと市民、関係団体とともにこれを強力に実施するものである。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	5
第1節 道路交通安全についての目標	
Ⅰ 道路交通事故のすう勢	5
1 道路交通事故の現状	5
(1) 死者数	5
(2) 人身事故発生件数	5
(3) 負傷者数	5
(4) 人口10万人当たりの発生件数	5
2 道路交通を取り巻く状況の展望	8
3 道路交通事故の見通し	8
Ⅱ 第10次掛川市交通安全計画における目標	8
第2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	9
1 高齢者と子どもの安全確保	10
2 歩行者と自転車の安全確保	10
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
Ⅱ 講じようとする施策	11
1 道路交通環境の整備	11
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	14
(4) 効果的な交通規制の推進	15
(5) 自転車利用環境の総合的整備	16
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
(7) 総合的な駐車対策の推進	17
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
2 交通安全思想の普及徹底	19
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	25
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	28
(4) 市民の参加・協働のまちづくりの推進	29
3 安全運転の確保	29
(1) 運転者教育等の充実	29
(2) 安全運転管理の推進	30
4 車両の安全性の確保	31
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	31
(2) 自転車の安全性の確保	31
5 道路交通秩序の維持	32
(1) 交通の指導取締りの強化等	32
(2) 暴走族等対策の強化	33
6 救急・救助活動の充実	34
(1) 救急・救助体制の整備	34
(2) 救急医療体制の整備	35
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	35
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	35
(1) 交通事故相談活動の推進	35
(2) 損害賠償の請求についての援助等	36
第2章 踏切道における交通の安全	37
第1節 踏切事故のない社会を目指して	
I 踏切事故のすう勢等	37
II 第10次掛川市交通安全計画における目標	37
第2節 踏切道における交通安全の対策	
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	37
II 講じようとする施策	37
1 踏切道の構造の改良の促進	37
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	38
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	39
第1節 想定される事態と初動措置	

1	地震注意情報発表時	39
(1)	基本方針	39
(2)	交通規制以外の講ずる措置	39
2	警戒宣言発令時	39
(1)	基本方針	39
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	39
3	地震発生時	40
(1)	基本方針	40
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	40
第2節 講じようとする施策		
1	緊急交通路等の確保	41
(1)	緊急交通路等に対する迅速な交通規制	41
(2)	緊急通行車両の事前届出の推進	41
(3)	交通安全施設の整備	41
(4)	交通総量抑制対策の推進	41
2	警戒宣言発令時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	41
3	信号用電源付加装置及び移動式交通情報車等の整備	42
4	その他の交通安全対策	42
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	42
(2)	既存の鉄道構造物の耐震補強整備	42
(3)	避難路等の確保	42

# 計画の基本理念

この交通安全計画は、第1次交通安全計画から第9次交通安全計画に引き続いて策定した第10次交通安全計画であり、基本的には第1次～第9次の考え方を踏襲するものであり、県交通安全計画に基づいて策定したが、計画の内容は県下の共通する面と地域の特性を考慮した二面性を含むものである。本市の特性としては、自治基本条例に基づく協働によるまちづくりを推進していくうえで、市民等が均しく参加でき、市政運営が自主的かつ自立的になされるよう、市民、地域、学校、警察、関係団体と市が連携・協力し、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、施策を推進していくものとする。

## 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」～

### 1 交通事故のない社会を目指して

交通事故による被害者数が、災害や犯罪など他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、交通安全の確保が極めて重要な要素である。

これまで、その重要性が認識され、様々な対策により成果を上げてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策に取り組む必要がある。

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、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ものである。

### 2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならず、交通社会においても、自動車と比較して弱い立場にある歩行者となる高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要である。特に、横断歩道における歩行者優先を定着させることが最も基本的なものであり、その方法として運転者には「思いやり」のある運転思想と「譲り合い運転」の徹底を促し、歩行者には譲られたことに対する感謝の気持ちを示す行動を醸成すること

により、交通安全を図っていくことが重要である。このような「人優先」の交通安全思想を基本とした、あらゆる施策を推進する。

### **3 交通社会を構成する三要素**

このような観点から、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び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、交通事故原因の科学的な調査・分析や、交通安全の諸対策に関する成果を踏まえ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを市民の理解と協力の下、強力に推進することとする。

#### **(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、更に危険予知・危険回避能力を向上させる教育を推進するとともに、交通安全意識の高揚、資格制度の合理化、指導取締りの強化、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。

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する。

#### **(2) 交通機関に係る安全対策**

人間はエラーを犯すものである。それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発や新技術の活用などによって、その構造、設備、装置等の安全性を高める。また、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施策を推進しなければならない。

#### **(3) 交通環境に係る安全対策**

交通環境の整備に当たっては、特に、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推進を図ることが重要であり、このためには機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実等を推進する。

### **4 情報通信技術（ICT）の活用、救急・救助活動及び被害者支援の充実**

交通社会を構成する三要素を結び付け、効果を高めるためには情報の役割が重要であり、特に情報通信技術（ICT：Information and Communications Technol

ogy) の活用は、人の認知や判断等の能力や活動を補い、被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できる。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図るとともに、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救急・救助活動を充実させる。

## **5 協働のまちづくりによる交通安全活動の推進等**

交通事故防止のためには、国、県、市町、関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、自治基本条例に基づく協働によるまちづくりを推進していくうえで、各地区のまちづくり協議会と連携し、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。このためには、国、県及び市が行う交通の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。

## **6 効果的・効率的な対策の実施**

交通の安全に関する施策は多方面にわたっているが、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応した適切な施策を選択し、効果的かつ重点的に実施する。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものなので、これらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、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。

## **7 公共交通機関等における一層の安全の確保**

このほか、市民の日常生活を支え、一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、事業者に対し一層の保安監査の充実・強化等を図る。



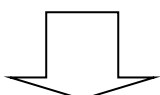
## 【交通安全計画推進フロー概要図】

### 国の交通安全基本計画（中央交通安全対策会議）

第10次（平成28年度～平成32年度）

【目標】①年間死者数 平成32年までに2,500人以下

②年間死傷者数 平成32年までに50万人以下

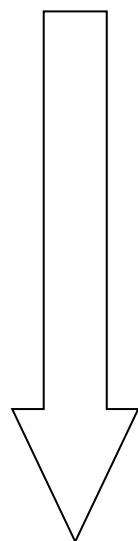


### 静岡県交通安全計画（静岡県交通安全対策会議）

第10次（平成28年度～平成32年度）

【目標】①年間死者数 平成32年末までに100人以下

②人身事故発生件数 平成32年末までに30,000件以下

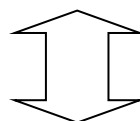


### 第2次 掛川市総合計画

将来像：希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川

●重点施策：明日の掛川をつくり豊かで潤いのある安心な暮らしを守る

●個別施策：交通安全と防犯の意識向上と環境整備



### 第10次 掛川市交通安全計画

第1章 道路交通の安全

第2章 踏切道における交通の安全

第3章 大規模地震に備えての交通の安全

市民、地域、学校、企業、警察、関係団体等と市の緊密な連携・協働により、総合的かつ効果的な対策を推進

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故のすう勢

#### 1 道路交通事故の現状

##### (1) 死者数

市内の交通事故死者数は、昭和39年の35人をピークにその後減少し、平成21年には2人となったが、それ以降は10人前後で推移している。

平成27年は、前年より1人増加し7人であった。

##### (2) 人身事故発生件数

市内の人身事故の発生件数は、平成13年から平成16年まで増加を続けたが、それ以降減少傾向が続いている。平成20年には1,000件を下回り、平成22年には896件と過去最少を記録した。

しかし、それ以降は900件超で推移し、平成27年の事故件数は前年より3件減少し921件であった。

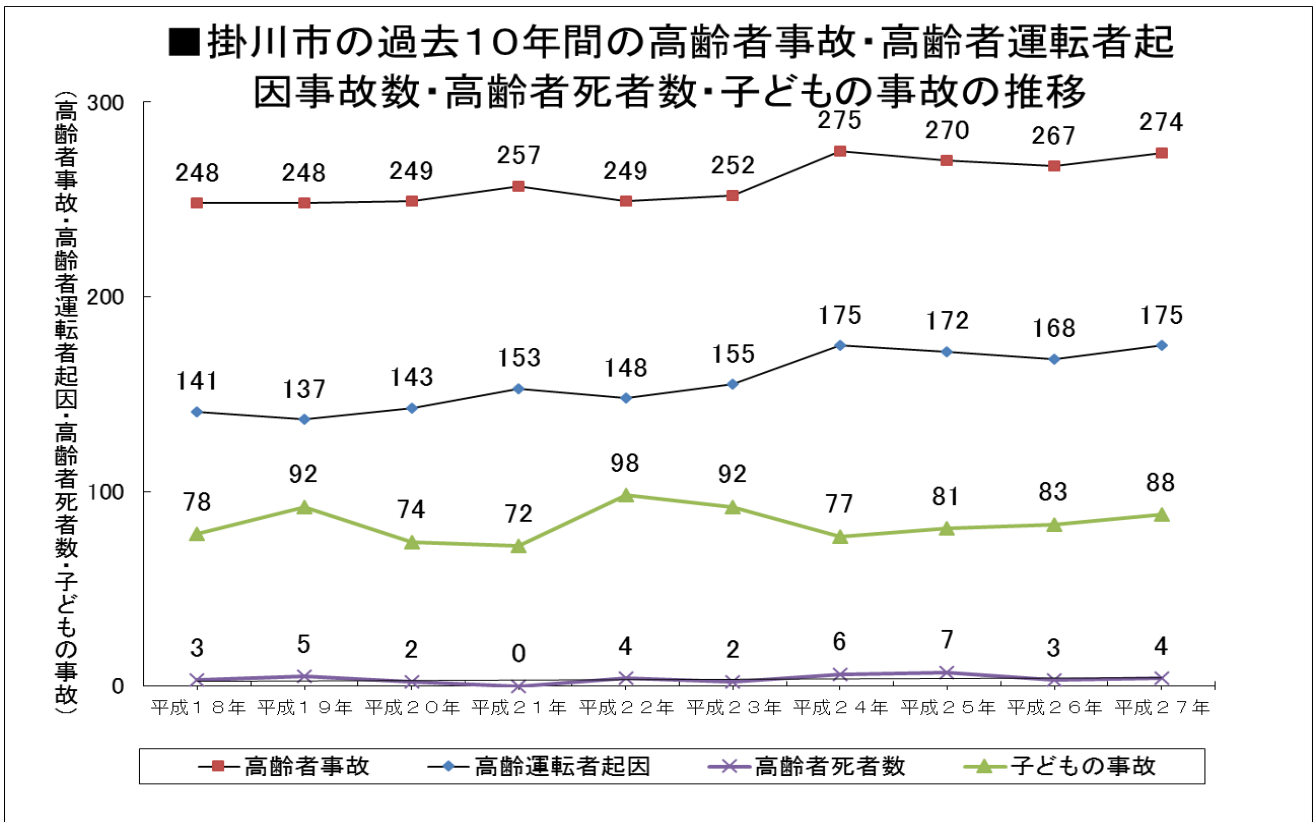
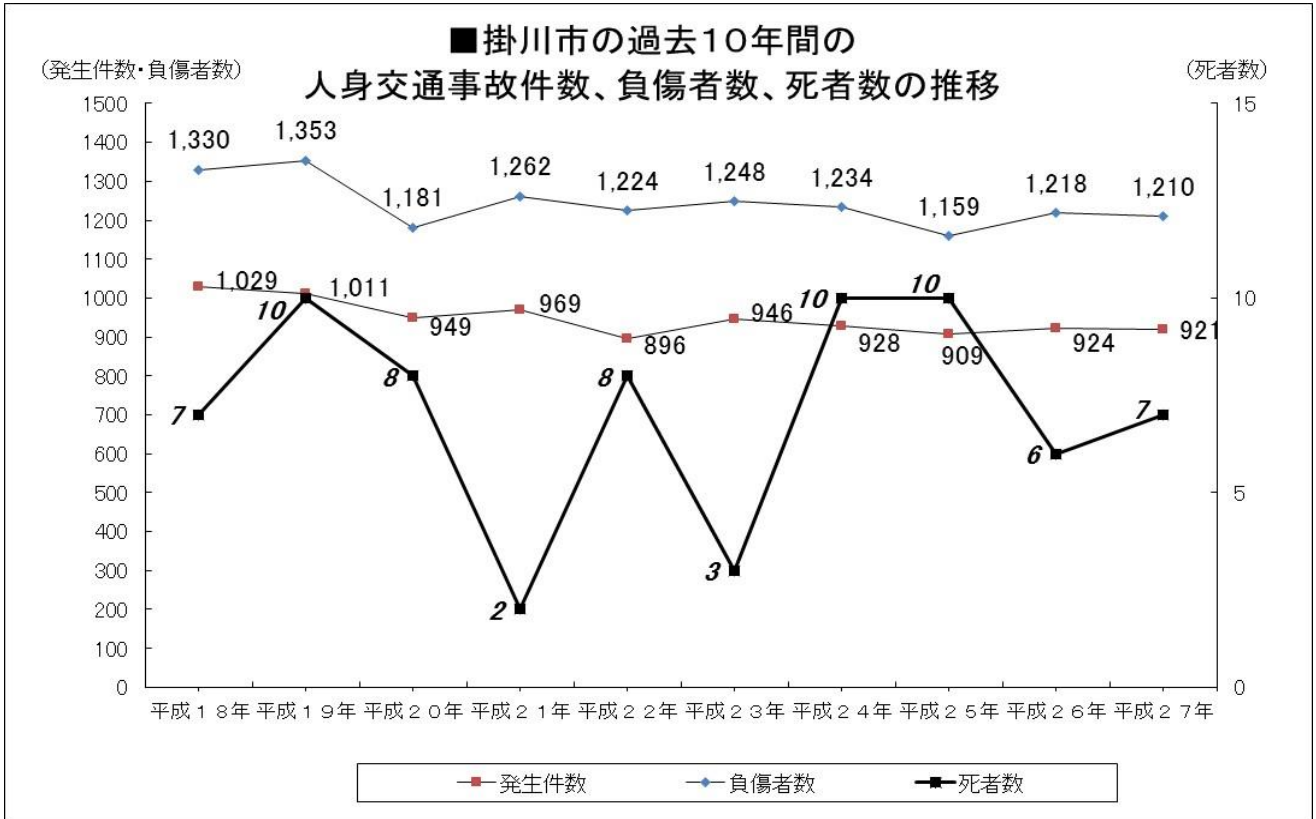
##### (3) 負傷者数

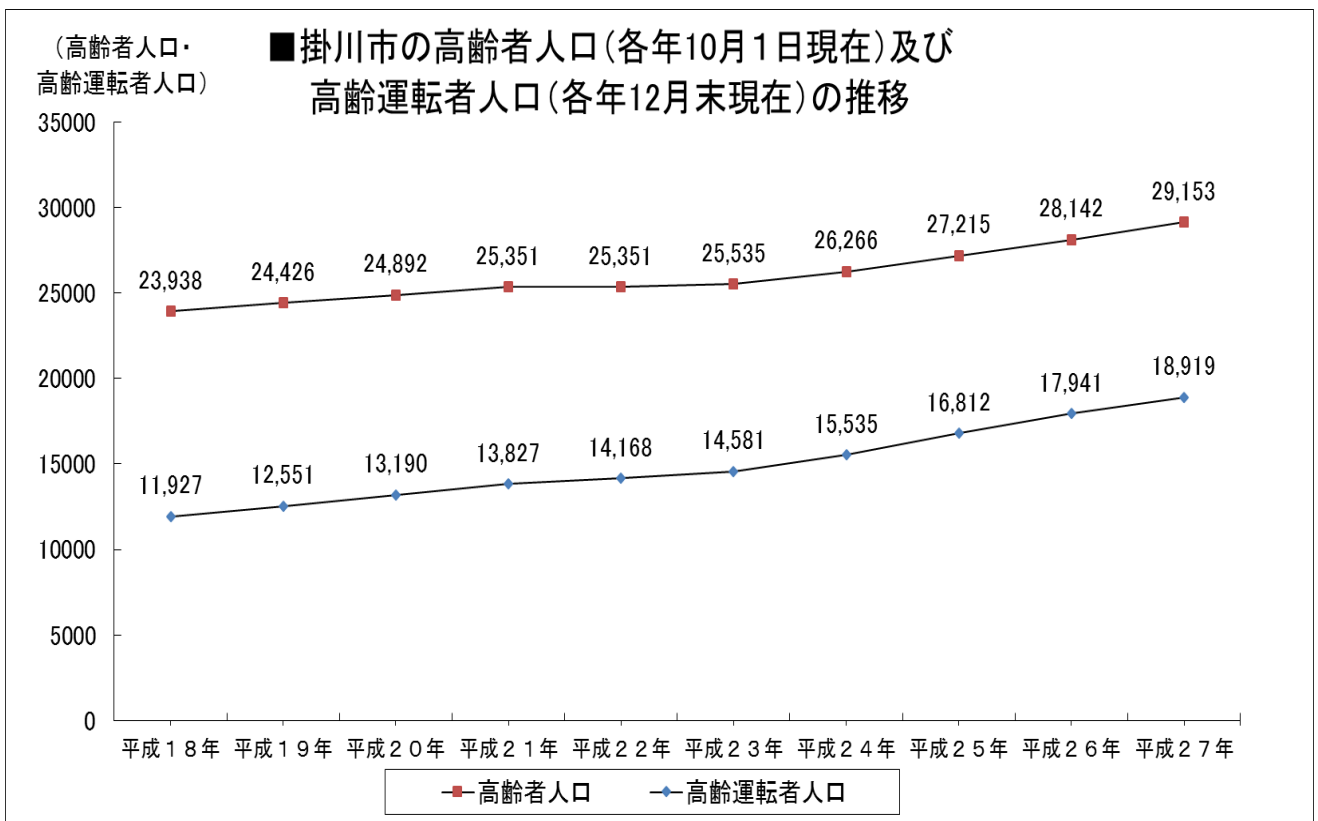
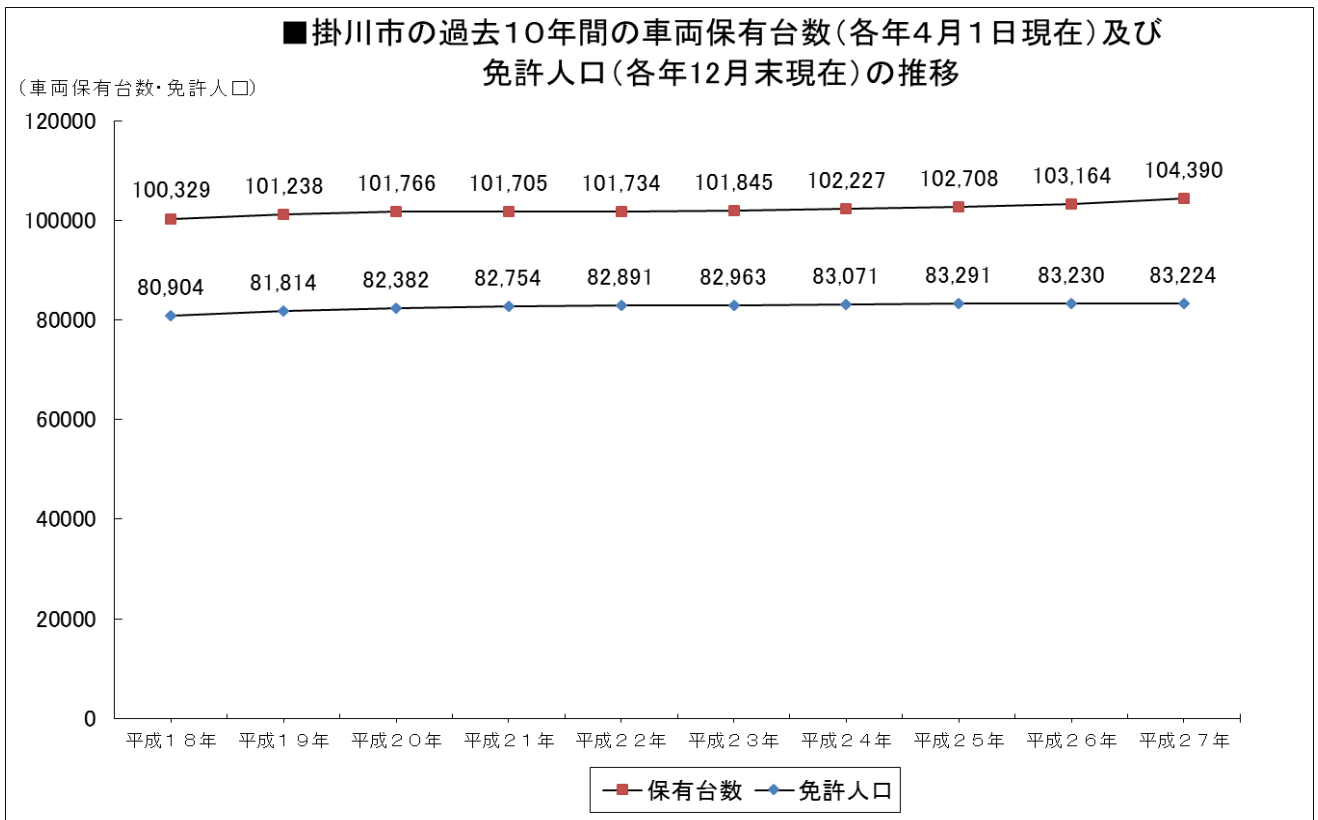
市内の負傷者数は、平成13年より人身事故発生件数と同様の増加傾向で推移し、平成16年には1,528人を記録した。しかし、それ以降は減少傾向に転じ平成20年には1,181人と過去10年間で最少を記録し、平成27年の負傷者数は前年より8人減少し1,210人であった。

##### (4) 人口10万人当たりの発生件数

市内における過去10年間の人口10万人当たりの人身事故の発生件数は、平成15年の1,004.6件を記録して以降減少し、平成26年は808.9件となり、県内平均の908.3件を下回っている状況である。

本市の交通事故の特徴としては、子どもの事故、高齢者事故・高齢運転者事故共、ほぼ横ばいで推移し、追突・出合頭事故が人身事故総数の6割以上を占めている。





## 2 道路交通を取り巻く状況の展望

掛川市の道路交通は、車両保有台数、運転免許保有者数が、今後一定期間は増加することが見込まれる。更なる高齢者人口の増加に伴い、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢運転者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

## 3 道路交通事故の見通し

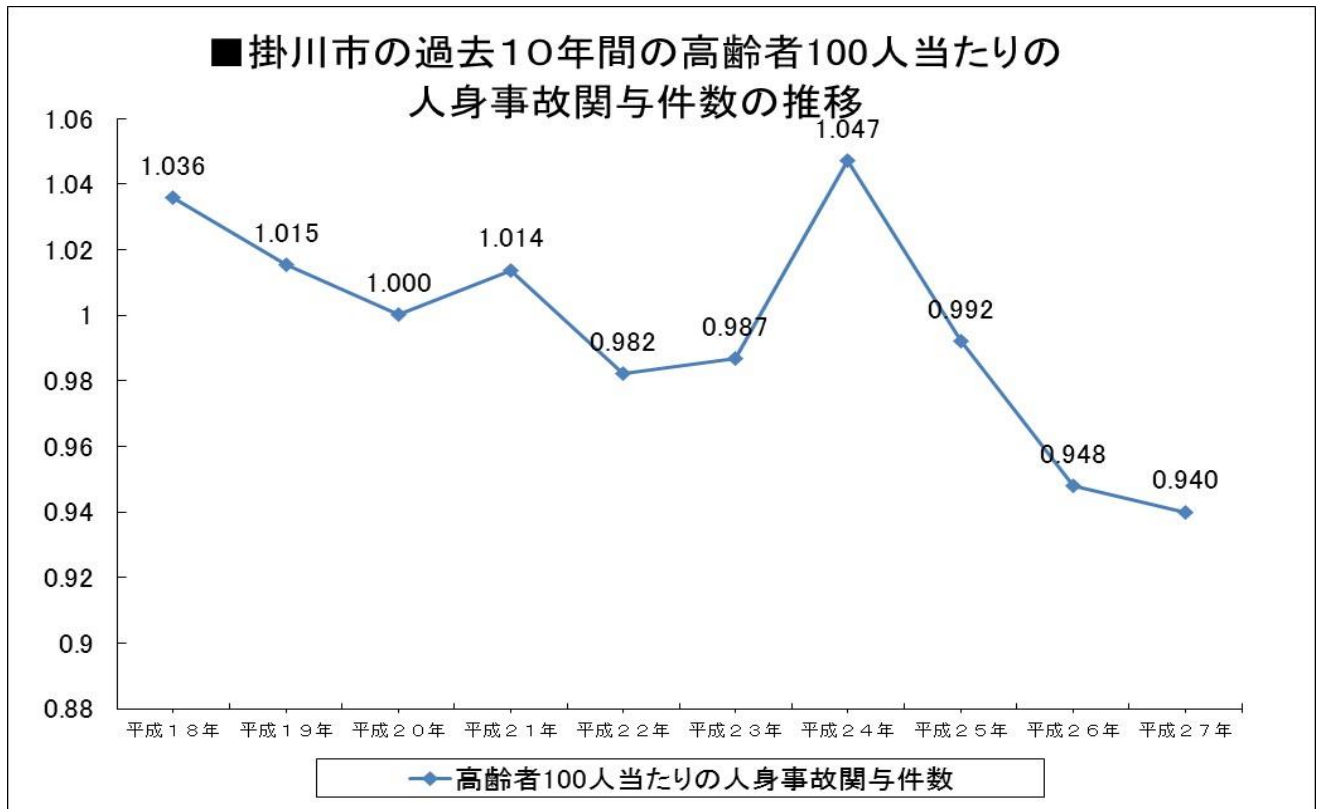
将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、事故発生の際の諸要因を一定の前提の下に推定し、将来の交通事故を予測すると、歩行中及び自動車乗用中の事故や、高齢者人口が増加することに伴い、高齢者が当事者となる事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。このため、今後も交通安全施策を強力に進め、これらの事故の増加に歯止めを掛けるものとする。

## II 第10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、国の第10次交通安全計画においては、「平成32年までには、24時間死者数を2,500人以下」、「死傷者数を50万人以下」にする目標を掲げている。

国の目標は、死者数及び死傷者数としているが、静岡県においては独自に死者数及び人身事故発生件数としており、静岡県交通安全計画では交通事故による年間死者数について、平成32年末までに100人以下の達成を目指すものとしている。また、人身事故発生件数については、平成32年末までに30,000件以下の達成を目指すものとしている。

本市においては、国、県の目標値に合わせた交通事故件数の減少、特に、高齢者と子どもの事故の減少を図るため、高齢者100人当たりの人身事故関与件数を、平成32年末までに0.87件以下とすること、小・中・高校生の交通事故総件数を80件以下とすることの達成を目指すものとする。



## 第2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。このため、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て、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新たな対策を推進する。対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、

- 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救急・救助活動の充実
- ⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

## 1 高齢者と子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高い中で、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に、かつ安心して外出できるような交通社会を形成することが必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの原因を理解した、きめ細やかな対策を推進する必要がある。

このため、高齢者等の視点に立って、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備、道路の状況に応じた交通規制、住居系地区等におけるあんしん歩行エリア等を形成することにより、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を推進する。

また、高齢運転者の事故防止対策としては、見やすく分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者が利用しやすい道路環境づくりを行う。さらに、高齢者が日常的に利用する医療機関や福祉施設等と連携した高齢者交通安全教室等の実施や、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることで、高齢者の安全運転対策を推進する。

また、高齢化社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

## 2 歩行者と自転車の安全確保

平成27年中の交通事故死者数に占める歩行者の割合が約5割であり、安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転

車の安全を確保することが必要不可欠である。特に、高齢者、障がい者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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、身近な交通手段として自転車が多く利用されているが、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者が共存することができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に推進するとともに、交通安全教育等の充実を図っていく。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を推進する。

### **3 生活道路及び幹線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、市内における交通事故の約半数は身近な生活道路で発生している。

このようなことを踏まえて、生活道路では、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する。

また、幹線道路では、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

## **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挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえ、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、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

#### **ア 生活道路における交通安全対策の推進**

生活道路においては、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、



「ゾーン30」を整備するなどの低速度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・道路標示の整備や路側帯の設置・拡幅等の安全対策や通過車両の進入を抑止するなどの事故防止対策を、地域住民の協力の下で実施する。

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、ハンプ、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推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路やコミュニティ道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど、視認性の向上を図る。

#### **イ 通学路等の歩道整備等の推進**

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園等に通う児童・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。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯のカラー塗装、防護柵の設置や自転車通行箇所のみ示等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

#### **ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備**

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、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適切な幅員の歩道等を積極的に整備する。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機を整備する。併せて、高齢者、障がい者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警察に要望し、バリアフリー化を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、スロープ化等駅前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積極的に確保する。

特に、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）に基づき、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、誰もが歩きやすい適切な幅員の歩道、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。

## **(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については、特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を優先的に選定し、事故危険箇所対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担される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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い幹線道路の利用促進を図る。

### **ア 事故危険箇所対策の推進**

幹線道路上の事故発生割合が高い区間の内、道路整備や交通安全施設整備により安全性向上が見込まれる区間として指定した「事故危険箇所」について、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所の内、単路では、歩道の設置、道路照明施設の整備、視線誘導標・外側線・中央線・車線境界線・路面標示の設置等の対策を推進し、交差点では、右折レーンの設置や交差点のコンパクト化、カラー塗装、路面標示の設置、信号灯器のLED化等の対策を推進する。

### **イ 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について見直しを行い、警察へ要望していく。

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。

### **ウ 重大事故の再発防止**

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに道路管理者、公安委員会、関係自治体、地域住民等、関係機関・団体と合同の交通診断を行い、道路改良、信号機の設置・改良、交通規制の実施・見直し、交通指導取締り等、総合的な再発防止対策を推進する。

### **エ 改築等による交通事故防止対策の推進**

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防止対策を推進する。

- (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と併せた道路空間の再配分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、交差点のコンパクト化を推進する。
- (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、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、適切な幅員の歩道、自転車道等の整備を推進する。
- (オ) 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等の車両を適切に分離するための整備を推進する。

#### **オ 交通安全施設等の高度化**

- (ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を推進する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。
- (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、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

#### **(3) 交通安全施設等整備事業の推進**

特に交通の安全と円滑を確保する必要がある道路について、公安委員会と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整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故防止と交通の円滑化を図る。

#### **ア 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、通過交通の抑制等の面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における安全・安心な歩行区間の確保を図る。

#### **イ 幹線道路対策の推進**

幹線道路では、事故危険箇所など、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推進する。

#### **ウ 交通円滑化対策の推進**

信号機の改良、バイパス道路整備、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。

#### **エ 道路交通環境整備への市民参加の促進**

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

各地区ごとに道路環境や道路利用者の実態及び交通の状況が異なることから、各地区の要望を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

#### **(4) 効果的な交通規制の推進**

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう警察へ要望していく。

#### **ア 地域の特性に応じた交通規制**

幹線道路では駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を推進する。

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を推進するほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

#### **イ 合理的な交通規制の推進**

合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、県、市町、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、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、歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善や、幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮等についての点検及び見直しを推進する。

## **(5) 自転車利用環境の総合的整備**

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通勤・通学・買物などへの手軽で便利な近距離交通手段として、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を図る総合的な自転車利用対策を推進する。

また、駐車対策としては、自転車駐車秩序を確立し、良好な生活環境の確保等を図るため、自転車利用者に対しマナー向上の啓発を行うとともに、計画的な自転車駐車場の整備など、総合的な自転車駐車対策を推進する。

### **ア 自転車走行環境の整備**

自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車道や自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を推進し、自転車の利用環境を整える。

### **イ 自転車駐車環境の整備**

#### **(ア) 自転車駐車場整備の推進**

自転車の駐車スペースを確保するため、需要に応じて自転車駐車場の整備を推進する。

#### **(イ) 自転車利用者に対する啓発**

歩道や視覚障害者誘導用ブロック上への自転車の駐車は、歩行者の移動の障害となるばかりでなく、車椅子利用者や視覚障がい者の生命・身体の安全を阻害する危険な行為となる。

自転車の放置による事故の誘発を防止する観点からも、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、自転車運転中の携帯電話操作や傘差し運転の禁止等が徹底されるよう広報を充実する。

## **(6) 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、津波等による災害に備え、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るとともに、道路交通の危険箇所について落石防止等の施設を整備するなど各種防災対策を推進する。

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。

津波に対しては、人的被害を最小化するため、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。

また、「道の駅」については、地震・津波等の災害発生時に避難場所等の防災拠点としての活用を図る。

## **イ 災害発生時における交通規制**

災害発生時は、必要に応じ災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による緊急交通路を確保して、一般車両の通行を禁止し、人命救助等を目的とした緊急通行車両等を優先して通行させる。

## **ウ 災害発生時における情報提供の充実**

災害発生時においては、交通混乱を防止し、応急対策のための緊急交通路の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を行う。

また、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。

## **(7) 総合的な駐車対策の推進**

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

### **ア 秩序ある駐車場の推進**

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

### **イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚**

違法駐車場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、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

### **ウ ハード・ソフト一体となった駐車場の推進**

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場の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組みの促進、道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車場の取締り、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。

## **(8) 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**

- a 道路使用及び占用については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き極力これを抑制する。また、道路における車両の駐車及び交通の規制並びに道路使用等についての照会、相談等の業務の適正化を図る。
- b 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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### **(イ) 不法占用物件等の排除**

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路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等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑止するとともに、計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。

### **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、幹線道路において「道の駅」などの休憩施設等の整備を推進する。

### **ウ 子どもの遊び場等の確保**

#### **(ア) 公園等の整備**

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止、市街地における住みよい環境づくり等に資するため、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。

#### **(イ) 児童館・児童遊園等の整備**

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。

#### **(ウ) 河川空間等の利用**

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

### **(I) 学校の施設開放**

小・中学校の運動場、体育館、プール等の施設を、学校教育に支障のない範囲において、平日の帰宅後、休日及び長期休業中に子ども達の安全な遊び場の確保のため、施設開放について働きかける。

### **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。

### **オ 地域に応じた安全の確保**

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

## **2 交通安全思想の普及徹底**

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ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識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」の理念の下、人優先の交通安全思想を基本とし、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、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。

このため、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。推進にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りインターネット等を活用するなどして、市民に必要な情報を提供することに努める。さらに、自転車を使用する機会が多い小学生、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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

交通安全の教育や普及啓発活動については、指導者の育成を図るほか、市、警察、学校、関係機関・団体、家庭、職場、地域社会等がそれぞれの特性を活かし、相互に連携するとともに、高齢者を中心に子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めるなど、自主的な地域ぐるみの活動を推進する。



## (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

### ア 幼児に対する交通安全教育の推進

#### (ア) 保育所・幼稚園・認定こども園等における指導

児童が、幼児期から交通安全に対する基本的習慣を身につけるため、保育所・幼稚園・認定こども園等における日常教育・保育活動や、児童館活動の中で、視聴覚教材や紙芝居を用いる等、子どもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。また、保護者へは保護者会等で交通安全教育の協力を呼びかける。

#### (イ) 保育士・幼稚園教諭・保育教諭等に対する指導

幼児を指導する教職員に対して、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、指導力の向上及び教材、教具の整備を推進し、各種研修会において資料（情報）の提供を行う。

#### (ウ) 地域・家庭における指導

幼児の事故防止のため保護者を対象とした交通安全講習会等を開催するなど、家庭も一体となった交通安全活動を推進する。

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

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

#### (ア) 目標

「自他の生命の尊重」と「おもいやり ありがとう」という基本的理念を定着させ、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

#### (イ) 指導計画

交通安全指導を計画的、組織的に実施し、効果的に指導するよう各学校において、校内安全指導推進委員会、交通安全リーダーの会、PTA交通安全委員会等を設置する。

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

また、身近な所で起こった事故等を取り上げ、随時、個別指導の徹底を図る。

#### (ウ) 指導内容

教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、

総合的な学習の時間等を中心に、交通安全リーダーと語る会や学校教育活動全体を通じて、次のような内容を重点的に指導する。

歩行者としての心得、自転車の安全な利用とマナーの向上、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性、校外学習における交通マナー等。

#### **(E) 家庭・地域との連携**

小学生の事故は、登下校時以外における事故が多くなっているため、家庭・地域の協力の下にその防止対策を図る必要がある。

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

#### **(F) 児童館・放課後児童クラブにおける安全教育**

地域児童の健全育成の拠点となる児童館における、交通安全教室の実施等、道路歩行時や自転車走行時のマナー向上などの学習機会の設定を促進する。

### **ウ 中学生に対する交通安全教育の推進**

#### **(ア) 目標**

「自他の生命の尊重」と「おもいやり ありがとう」という基本的理念を定着させ、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

#### **(イ) 指導計画**

交通安全指導を計画的、組織的に実施し、効果的に指導するよう各学校において、校内安全指導推進委員会、生徒の交通安全委員会、PTA交通安全対策委員会等を設置する。

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

また、身近な所で起こった事故等を取り上げ、随時、個別指導の徹底を図る。

#### **(ウ) 指導内容**

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

歩行者としての心得、自転車の安全な利用とマナーの向上、自動車等

の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等。

### **(エ) 家庭・地域との連携**

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

## **エ 高校生に対する交通安全教育の推進**

### **(ア) 目標**

「自他の生命の尊重」と「おもいやり ありがとう」という基本的理念を定着させ、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者及び二輪車等の運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、責任をもって行動することができる健全な社会人に育成することを目標とする。

### **(イ) 指導計画**

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

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

### **(ウ) 指導内容**

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

自転車の安全な利用とマナーの向上、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の生徒に対して参加・体験・実践型の交通安全教育を実践する。

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

実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

#### **(I) 家庭・地域との連携**

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

### **オ 成人に対する交通安全教育の推進**

#### **(ア) 運転者に対する交通安全教育の推進**

運転者については、職場、大学、地域等において安全運転を具体的に教える実践的、体験的な講習会を開催し、特に、歩行者及び自転車の保護、交差点における安全確認の徹底、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結するおそれの高い悪質、危険な運転や違法駐車等の防止等を中心に指導、教育を徹底して、自発的な安全行動を促すとともに運転者としての社会的責任の自覚を醸成する。

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

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

#### **(イ) 地域における交通安全教育**

交通安全協会や地域交通安全活動推進委員協議会等の交通安全団体と連携を保ち、地域ぐるみの交通安全活動を促進し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付け、交差点での「止まる・見る・待つ」を基調とした交通安全意識の高揚を図る。

#### **(ウ) 企業等における交通安全教育**

安全運転管理協会等の関係機関と連携し、各種講習会や研修会の開催、自主的な事故防止活動の促進を働き掛け、企業内における安全運転教育の推進を図る。

#### **(エ) 青年団体に対する啓発**

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

#### **(オ) P T Aに対する啓発**

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

### **カ 高齢者に対する交通安全教育の推進**

#### **(ア) 高齢者への交通安全教育の考え方**

高齢者が参加するスポーツや社会参加活動などのあらゆる機会を捉え、掛川市老人クラブ連合会等と連携して、自発光式反射材の着用の推進などの交通安全教育を推進する。特に掛川市老人クラブ連合会はすべての単位クラブでの交通安全教室の実施を目指す。また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対しては、必要により交通安全指導員によるお宅訪問において交通安全への助言を行う。

#### **(イ) 各種行事の機会を活用した交通安全教育**

市は高齢者福祉機関等と連携し、様々な行事等の機会を捉えて、運転歩行能力診断器、動画版K Y T（危険予測トレーニング）等を活用した交通安全教室を促進する。教室の実施に当たっては、道路の横断や右左折時における通行方法、夜間の歩行、自発光式反射材の効果等について、具体的な事故事例を織り込み、効果的な実施を図る。

#### **(ウ) 高齢者福祉施設等と連携した交通安全教育**

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

#### **(エ) 世代間交流による交通安全教育**

家族による高齢者の交通安全を願う取組が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、高齢者を中心に、子ども、親との3世代が交流する講習会等を開催し、ふれあいの中で互いに意識を高める交通安全教育を推進する。これをより効果的に実施するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に導入する。

#### **(オ) 電動車いす等利用者に対する交通安全教育**

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

### **キ 障がい者に対する交通安全教育の推進**

(ア) 障がい者団体、地域と連携して、福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

- (イ) 交通安全教室では、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者等の障がい者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の推進**

国際交流センターや外国人を多く雇用している企業等と連携し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、企業内における各種講習会や研修会の開催を推進する。

## **ケ 交通安全教育指導者の育成**

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

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

## **(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

### **ア 交通安全運動の推進**

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるための運動として、関係機関・団体が連携・協働し、協働のまちづくりによる交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

- (ア) 春・秋の全国交通安全運動をはじめ、県が実施する夏・年末の交通安全県民運動を主体に様々な啓発活動を展開する。

また、年間を通じて実施する運動として、平成28年度からの5か年で実施している「あなたが主役の県民運動」を市民総ぐるみの運動として、関係機関・団体と市民の連携・協働により、強力に展開する。

- (イ) 毎年度、交通事故の発生実態等を踏まえて、運動の種別、実施期間、進め方、スローガン、重点推進項目等を設定し、具体的推進事項などの交通安全基本方針を定めて周知徹底を図る。また、掛川市交通安全対策協議会を中心に、地域や職域等の各種団体、組織の実状を踏まえた交通安全運動を展開するよう指導・支援する。
- (ウ) 交通安全運動を効果的に推進するため、運動の趣旨を市民一人ひとりに広く周知するとともに、市をはじめ、教育委員会、警察等、関係機

関・団体は相互に緊密な連携・協働を保つとともに、推進体制の強化・充実を図る。

- (エ) 必要により地域の実態に応じた運動の重点を定め、事故発生実態、住民のニーズ等を踏まえての実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体・交通安全ボランティア等の参加を募り、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催することにより、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう交通事故を身近なものとして意識させる活動を推進する。

## **イ 自転車の安全利用の推進**

自転車利用者に、自転車が「車両」であることを認識させ、道路や歩道通行時におけるルールや、イヤホン等を使用しての乗車の危険性等についての周知・徹底するとともに、利用マナーの向上、モラルの醸成を図る。

自転車乗用中の事故や歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しているため、「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）を活用し、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図るとともに、万一の事故に備え「赤色TSマーク」をはじめとした損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、夕暮れから夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを推進する。

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。

さらに、幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

## **ウ 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、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（静岡県の平成27年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席97.4%、助手席92.1%、後部座席41.3%であった。（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、県、市町、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を推進する。

## エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、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・指導に努め、正しい使用の徹底を推進する。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する（全国の平成27年6月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満全体53.8%、年齢別では1歳未満87.2%、1～4歳児60.4%、5歳児34.9%であった。（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、県、市町、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

## オ 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式反射材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。

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

自発光式反射材等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特に情報提供に努め、普及の促進を図る。

## カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知する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・団体等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みをさらに進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

## キ 効果的な広報の実施

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、国、県、市及び民間交通安全団体等が連携・協働して、家庭、学校、職場、地域等に対し、交通事故等の実態を踏まえて、日常生活に密着した内容の広報を行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底、若年運転者の暴走運転の防止、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。



- (イ) 社会の基本的単位であり、交通社会において立場の異なる者で構成されている家庭は、交通安全に果たす役割が極めて大きいことから、「広報かけがわ」等を通じた広報や「掛川市交通安全母の会」との連携により、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め、子ども、高齢者等の交通弱者を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を根絶する。
- (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、市は関係機関と連携し、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、全市民的気運の盛り上がりを図る。

#### **ク その他の普及啓発活動の推進**

上記に掲げるもののほか、次のような普及啓発活動を推進する。

- (ア) 市民自らの意識改革を進めるため、市民だれもが参加できる地区の交通安全推進団体の活動を推進し、市民の交通安全意識の向上を図る。
- (イ) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識の高揚を図るため、そのシンボルマークとしての高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な普及・活用を図る。
- (ウ) 「ピカッと作戦！」により、自動車運転者には前照灯の「早めのライトオン」、歩行者には自発光式反射材の着用を徹底させる。
- (エ) 自転車利用機会の多い小、中、高校生を中心に利用者のマナーの向上を図る。特に、歩道通行時における歩行者優先意識を徹底させる。
- (オ) 市内に在留する外国人については、在留者数の増加とともに交通事故の当事者となる場合が多くなることが予想されることから、イベント等を活用した啓発活動により日本の交通ルールに関する知識の普及を図る。

### **(3) 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、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

#### **ア 掛川市交通安全母の会**

「交通安全は家庭から」をスローガンに、家族を交通事故から守り、交通事故のない明るい家庭、安心して暮らせる社会づくりを推進するため、幼

児・児童の保護者を会員とする「掛川市交通安全母の会」の計画的・組織的な交通安全教育活動を積極的に働きかけるとともに、組織の拡大を図る。

#### **イ 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とともに、各地区に会員が選出されるよう会の組織強化・拡大を図る。

#### **ウ 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が、交通安全活動に積極的に参加するよう指導・支援し、交通安全意識の向上の普及・浸透に努める。

#### **(4) 市民の参加・協働のまちづくりの推進**

交通安全は、市民の安全意識により支えられていることから、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、県、市、地域、学校、民間団体、企業等と市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、協働によるまちづくりにより交通安全活動を積極的に促進する。さらに、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、市民が積極的に参加できるような交通安全対策を推進する。

### **3 安全運転の確保**

#### **(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を図るとともに、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の向上のための教育を行う。

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

の充実を図る。

## **ア 二輪車安全運転対策の推進**

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全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。

## **イ 高齢運転者支援対策の推進**

### **(ア) 運転免許証自主返納制度の推進**

自動車等の運転に不安を有する高齢運転者に対し、申請による運転免許証の取消し（自主返納）制度の周知を図るとともに、運転経歴証明書の発行など、自主返納した者に対する支援措置の充実強化に努める。

### **(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、各種講習会、交通安全運動等各種広報啓発活動を通じて高齢者マークの積極的な表示の促進を図る。

## **ウ 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**

### **(ア) 広報活動の推進**

シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの着用については、各種講習会、交通安全運動、街頭指導等のあらゆる機会を通じて、着用効果の啓発やその正しい着用についての徹底を図る。

### **(イ) 指導取締りの強化**

交通一斉指導取締りのほか、あらゆる街頭活動においてシートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの非着（使）用者に対する指導取締りの強化を警察署へ要望する。

## **(2) 安全運転管理の推進**

### **ア 安全運転管理体制の強化**

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習内容を充実し、安全運転管理者等の資質の向上を図るとともに、未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理体制を強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

### **イ 法定講習の充実**

事業所の規模・管理経験年数等に応じた内容とし、講師には学識経験者を充てるなど、効果的な講習体制を推進する。

### **ウ 安全活動の推進**

使用者等の安全意識の向上を図り、効果的な安全運転管理を推進するため、安全運転管理推進事業所研修会、事業主研修会、副会長研修会、セー

フティ・ドライバーコンテスト、安全運転コンクール、事業所訪問等の事業、安全活動に向けての行事を自主的かつ積極的に推進する。

## **エ 車載機器等の効果的活用の促進**

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等の車載機器等を、効果的に活用した安全運転管理に努める。

## **オ 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みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV（Advanced Safety Vehicle）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めるなど、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

# **4 車両の安全性の確保**

## **(1) 自動車の検査及び点検整備の充実**

### **ア 自動車の検査体制の充実**

不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始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 自動車の点検整備の充実**

#### **(ア) 不正改造車の排除**

道路交通の安全に危険を及ぼす等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**

自転車利用者に「赤色TSマーク」をPRし、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、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

## 5 道路交通秩序の維持

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

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、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを強化するほか、交通ルールを守るという規範意識を向上させるための指導取締りを警察へ要望する。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、市、警察、関係機関・団体と連携・協働し、地域ぐるみで暴走族追放の気運を高め、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要望する。

### (1) 交通の指導取締りの強化等

#### ア 一般道路における効果的な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。

- (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性の高い違反、地域の交通実態、市民の要望等を踏まえた迷惑性の高い駐車違反等に重点を置いた取締りの強化を警察へ要望する。

特に、飲酒運転については、飲酒運転の実態について調査・分析を行い、取締りの時間帯・場所・方法等を検証し、実態に即した効果的な取締りを行うほか、飲酒運転や飲酒ひき逃げ事件を検挙した際は、運転者に対する捜査のみならず、車両等の使用者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等に対する徹底した捜査を行い、車両等提供罪、酒類提供罪及び要求・依頼同乗罪の確実な適用や教唆行為の確実な立件に努めるなど、飲酒運転の根絶に向けた取組みを警察へ要望する。

#### (イ) 規範意識向上に資する違反取締りの推進

近年の遵法精神の欠如による運転マナーの悪さや交通モラルの低下は、交通事故の発生要因の一つとなっており、規範意識を向上させる

ことが事故防止上重要である。容易に守られるべき規定であるのに守られていない、携帯電話使用、座席ベルト非着用及び整備不良の違反を、「規範意識向上に資する違反」とし、これら違反にも重点を置いた取締りを警察へ要望する。

#### **(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進**

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、警察官の指導警告に従わない違反行為を継続する自転車利用者に対する指導取締りを強化する。

### **(2) 暴走族等対策の強化**

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、市、警察、教育委員会等の関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力的に推進する。

#### **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**

家庭、学校、地域等では、青少年に対する、暴走族加入防止の指導を促進する。さらに、関係団体等との連携を強化して暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行問題との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成に資する施策を推進する。

#### **イ 暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族及びこれに伴う群衆の集場所として利用されやすい施設等の管理者に協力を求め、暴走族をい集させないため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・協力し、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。

#### **ウ 暴走族に対する指導取締りの強化**

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質な交通違反に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、暴走族に対する指導取り締まりを強化するとともに、関係機関と連携し不正改造行為における関係情報の収集に努め、仮ナンバーの不正取得や不正使用に対する事件化を徹底するよう警察へ働きかける。

#### **エ 暴走族関係事犯者の再犯防止**

学校等と連携し、非行の背景となっている原因、性格、環境等の諸事情を明らかにしつつ、警察への情報提供を行い、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。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家

庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱支援等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めるよう、関係機関・団体の連携を強化し、暴走族対策を推進する。

## 6 救急・救助活動の充実

### (1) 救急・救助体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、次により救急救助体制の整備・拡充を図る。

#### ア 救急・救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び複雑多様化する交通事故への救急救助活動が迅速・確実に行えるよう、消防機関、医療機関等と緊密な連絡・協力体制を確保するとともに、救急救助体制の整備・拡充を図る。

#### イ 多数傷病者への対応

多数の負傷者が発生する大規模交通事故等に対応するため、関係機関における連絡体制の整備及び連携訓練の実施等、集団災害対策の構築を推進する。

#### ウ 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等による負傷者の救命率の向上を図り、被害を最小限にとどめるためには、事故現場に居合わせた市民（バイスタンダー）による一刻も早い応急手当が必要である。

そのため、AED（自動体外式除細動器）の使用を含めた普通救命講習会を開催し応急手当の普及啓発を図るとともに、市のホームページに掲載の掛川市AEDマップの活用を推進する。

また、救急の日、救急医療週間や地域防災訓練等の機会を通じて、市民トリアージの習得に努め、必要のない救急要請を減らし、救急車の適正利用を促進し、交通事故のみならず、全体の救命率の向上を図る。

各学校においては、実習及び各種講習会の開催による知識と技能の教育を充実させることにより、児童・生徒が自助・共助による自他の安全を確保することのできる能力を身につけさせる。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士を計画的に養成するとともに、気管挿管・薬剤投与及び処置拡大に伴う認定救命士の育成を図る。また、医師の指示又は指導・助言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 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術の向上を図るため教育訓練の充実を推進する。

#### **カ 救急・救助資機材の整備の推進**

救急救助体制を確立するため、高規格救急車及び救助工作車の整備を推進する。また、より迅速・確実に救命活動が行えるよう資機材の整備を推進する。

#### **キ 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、陸路搬送では時間を要する負傷者の救急搬送等に有効であることから、消防防災ヘリコプターの機動性を活かした効果的な救急業務の実施を推進する。

### **(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 ドクターヘリ活用の推進**

ドクターヘリの積極的な活用により、救急搬送傷病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現場への医師の迅速な現場投入等、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・協力体制の一層の強化を図る。

## **7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進**

### **(1) 交通事故相談活動の推進**

交通事故相談は、月曜日から金曜日の平日、9時から16時まで、原則、予約制により実施している。

ア 交通事故相談業務の充実を図る。

イ 交通事故相談業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連携協調を促進する。



- ウ 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修会への派遣、弁護士による指導等により相談員の資質の向上を図る。
- エ 交通事故相談業務において、各種の広報を行うほか「広報かけがわ」等の広報誌を積極的に活用して、交通事故相談業務の市民への周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

## **(2) 損害賠償の請求についての援助等**

人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、掛川市が毎月行っている静岡県弁護士会による無料法律相談においても交通事故の損害賠償請求等についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

## 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

#### I 踏切事故のすう勢等

掛川市における近年の踏切事故（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をいう。）は、平成28年4月に天竜浜名湖鉄道・二反田踏切（富部地内）において、観光バスと鉄道車両が衝突し、バス乗客29人が負傷するという事故が発生した。

県下では、減少傾向にあるものの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、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

#### II 第10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ものとする。

### 第2節 踏切道における交通安全の対策

#### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造改良、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

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進するとともに、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促進する。

また、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、必要な交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

## **2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

## 第3章 大規模地震に備えての交通の安全

### 第1節 想定される事態と初動措置

#### 1 地震注意情報発表時

##### (1) 基本方針

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

##### (2) 交通規制以外の講ずる措置

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

#### 2 警戒宣言発令時

##### (1) 基本方針

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

##### (2) 交通規制と予想される道路交通状況等

強化地域内では一般車両の通行を極力抑制する。強化地域内への一般車両の流入は極力制限する。また東名・新東名高速道路については、一般車両の強化地域内への流入を制限するほか、強化地域内におけるインターチェンジからの流入を制限する。

#### ア 東名・新東名高速道路

インターチェンジから一般道路へ流出する車両、インターチェンジを利用してUターンで再び東名・新東名高速道路へ流入する車両、情報不足から東名・新東名高速道路に流入しようとする車両等による混乱が予想される。東名・新東名高速道路を走行中の車両には、低速走行に移行するよう呼びかける。

#### イ 東名・新東名高速道路以外の幹線道路

住民の行動は帰宅・買物・出迎え・避難等が活発化し、滞在中の観光客等の帰宅行動も活発化する。住民が移動手段に自動車を使用し、あるいは公共輸送機関利用者が、自家用自動車に転換するような事態も起こらないとはいえない。また、東名・新東名高速道路利用車両の幹線道路への乗入れによる交通量の増大、車による移動をあきらめた放置車両の発生等により、各所に

渋滞が発生し大混乱が予想される。一般道路を走行する車両は、低速走行に移行するように呼びかける。

#### **ウ その他の道路**

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

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

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

#### **エ 鉄道・バス**

鉄道・バスについては、乗客等の安全を確保するために、静岡県及び掛川市地域防災計画に基づいて、運行規制等が行われる。

#### **オ その他**

警戒宣言が発令されると、通常 of 社会経済活動は抑制された状態となる。

### **3 地震発生時**

#### **(1) 基本方針**

災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能 of 早期回復、混乱 of 防止等交通を確保するための、必要な交通規制等を実施する。

#### **(2) 交通規制と予想される道路交通状況等**

緊急交通路について優先的にその機能を確保するため、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止または制限する道路の区間または区域を指定する。

また、道路管理者は、道路 of 破損、決壊、その他の事由により交通が危険であると認められる場合は、区域を定めて道路 of 通行を禁止又は制限する。

その他、道路関係者は、相互に連絡を保ち交通規制 of 適切な運用を図るとともに、緊急交通路に選定された道路、その他の道路 of 利用が早急かつ円滑にできるよう必要な措置を行う。

#### **ア 警戒宣言発令後に発生した場合**

##### **(ア) 警戒宣言発令後数時間以内に発生した場合**

自動車使用 of 自粛が徹底しない場合を考えると、交通渋滞に伴う混乱 of ピーク時に地震を迎えることとなり、その被害と混乱は地域に深刻な影響

を与えることが予想される。

#### **(イ) 警戒宣言発令後数時間以上経過後に発生した場合**

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

#### **イ 突然に発生した場合**

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

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

## **第2節 講じようとする施策**

### **1 緊急交通路等の確保**

#### **(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制**

災害発生時には、交通要点等に必要な警察官を配置し、区域又は区間を指定して通行禁止等の交通規制を行って、緊急交通路、緊急輸送ルートを確保し、災害応急対策に従事する車両等の円滑な通行を確保する。

#### **(2) 緊急通行車両の事前届出の推進**

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

#### **(3) 交通安全施設の整備**

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

#### **(4) 交通総量抑制対策の推進**

発災時における車両の使用の自粛についての広報啓発を推進する。

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

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

底を図る。

### **3 信号用電源付加装置及び移動式交通情報車等の整備**

地震発生時の停電に備えて設置されている信号用電源付加装置（発動発電機）の整備・充実を図るとともに、警戒宣言発令時及び地震発生時に適正な広報を行う移動式交通情報車等の整備を図る。

### **4 その他の交通安全対策**

#### **(1) 既存の道路橋の耐震補強等**

地震発生時の交通路を確保するため、緊急輸送路に存在する橋梁並びに跨線橋や跨道橋に対して、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) 既存の鉄道構造物の耐震補強整備**

巨大地震等に対する安全性を向上させるため、平成23年3月に発生した東日本大震災等の被害状況を踏まえて、引き続き新幹線や在来線の高架橋柱についても耐震補強の促進を図る。

#### **(3) 避難路等の確保**

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