

第 11 次

長泉町交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 3 年 6 月 23 日

長泉町交通安全対策委員会

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次（50 年）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、令和 2 年の町内における人身交通事故発生件数は、194 件となり 2 年連続で年間 300 件以下とする計画の目標を達成した。

長泉町では、平成 15 年をピークに交通事故発生件数の減少が続いており、関係機関・団体、町民が長年にわたり一体となって取り組んできた活動等の成果が現れている。

しかしながら、未だに町内で多くの交通事故が発生しており、また、高齢社会の進展に伴い、高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故の増加が懸念されるところである。大規模地震発生時には、すべての交通の混乱が予想され、町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、町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、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。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により国の作成する交通安全基本計画及び県の作成する交通安全計画に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき、当町における交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、町は国・県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。

長泉町交通安全対策委員会

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
1 道路交通事故の現状	7
(1) 人身交通事故発生状況等	7
(2) 事故類型発生状況	7
2 第11次長泉町交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	8
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
(1) 高齢者と子どもの安全確保	8
(2) 歩行者と自転車の安全確保	9
(3) 生活道路における安全確保	9
(4) 先端技術の活用推進	9
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
2 講じようとする施策	10
(1) 道路交通環境の整備	10
(2) 交通安全思想の普及徹底	13
(3) 安全運転の確保	22
(4) 車両の安全性の確保	23
(5) 応急手当の普及	24
第2章 踏切道における交通の安全	25
第1節 踏切事故のない社会を目指して	25
1 踏切事故の状況等	25
2 第11次長泉町交通安全計画における目標	25
第2節 踏切道における交通の安全対策	26
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	26
2 講じようとする施策	26
(1) 踏切道の交通の安全と 円滑化を図るための措置	26
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	27
第1節 基本方針	27

1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	27
2	南海トラフ地震等発生時	27
第2節	講じようとする施策	27
1	臨時情報発表時	27
2	地震発生時	27
	(1) 緊急交通路等の確保	27
	(2) 道路交通情報の提供	28
3	平時における措置	28
	(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	28
	(2) 交通総量抑制対策の推進	28
	(3) 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	28
4	その他の交通安全対策	28
	(1) 既存の道路橋の耐震補強等	28
	(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	28

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想のもと、これまでの10次（50年）にわたる取り組みにおいて、交通事故発生件数を減少させるなどの成果を上げてきたところである。

しかし、依然として、交通事故の被害者となる方は多く、未就学児を始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も後を絶たない。高齢社会への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが一層求められている。

これまで実施してきた各種施策については適宜見直しを行い、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない交通安全社会の実現を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

急速に高齢化が進む中、豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組み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、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。

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、改めて交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がいのある人、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】

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、地域で高齢者が自動車に頼らず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

高齢の進行に伴い生じ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係なく安全で安心して暮らせる「共生社会」を、関係機関・団体等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大規模地震発生時ごと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、交通事故の科学的な調査・分析や政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを町民の理解と協力のもと、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等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する町民一人ひとりが、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、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

町民自らの意識改革のためには、町民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、当町においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから、長泉町交通安全計画の作成に当たっては、県の交通計画を踏まえつつ、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を考慮することが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用を図るとともに、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必要がある。

(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、交通に関する情報の提供の充実等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車等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、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 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着実に安全性を確保していくことが重要である。

(2) 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。

(3) 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

今後も、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、県及び町、地域の民間団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び町が行う交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

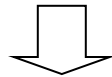
(4) 知見の共有

本町では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間の、交通安全計画に位置付けられた多岐にわたる関係者の尽力等により、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、県や近隣市町等の交通安全機関との更なる連携強化が必要になる。

第1章 道路交通の安全

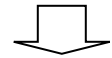
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

- ① 年間死者数
ゼロで推移させる。
- ② 人身事故発生件数
年間200件以下を維持する。



3 道路交通の安全についての対策

《今後の道路交通安全対策を考える視点》

- ① 高齢者と子どもの安全確保
- ② 歩行者と自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《講じようとする施策》

- 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 応急手当の普及

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。近年においては、未就学児を始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処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが一層求められている。

今後も、交通事故による死者数及び件数ゼロを目指し、町を挙げて積極的な取り組みが必要である。

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

2 歩行者の安全確保

交通事故のうち、人対車両の件数も少なくない。交通事故を減少させていくうえで歩行者への事故防止対策が課題となってくる。歩道の整備、運転手の配慮等による歩行者の安全確保が重要である。

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、当町の実情を踏まえたうえで、最も効果的な施策の組み合わせを、地域が主体となって行うべきである。特に生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、町民に一番身近な町や警察の役割が極めて大きい。

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

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業など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、町民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者などの参加・協働

交通事故被害者などは、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者などの参加や協働は重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状

(1) 人身交通事故発生状況等

本町における人身交通事故発生件数は、平成15年の444件をピークに減少傾向が続いている。特に近年は、各種団体等による交通安全啓発活動の充実や車両の先進安全技術が進展したことなどにより、その減少幅が大きくなっている。

死者数は、平成24年に4人となったものの、その後は2人以内で推移している。また、負傷者数についても人身交通事故発生件数と同様に減少傾向が続いており、令和2年は248人となった。

表－1 長泉町における人身交通事故発生状況

年別 区分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数（件）	379	387	336	341	330	360	310	302	254	194
死者数（人）	1	4	2	0	1	2	2	1	0	1
負傷者数（人）	478	486	432	440	405	457	395	369	313	248

(2) 事故類型発生状況

過去10年間の人対車両事故をみると、横断での事故が多く発生しており、車両相互の事故では、追突が最も多く、次いで出会い頭の事故となっている。

表－2 事故類型別発生状況（件数）

年別 区分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人対車両	34	28	30	32	32	28	22	26	19	12
横断	19	19	16	21	17	19	9	13	15	3
横断歩道	12	11	6	17	13	14	6	13	9	2
その他	7	8	10	4	4	5	3	0	6	1
その他	15	9	14	11	15	9	13	13	4	9
車両相互	335	348	301	302	291	325	273	269	232	174
追突	136	155	131	157	150	163	114	117	106	73
出会い頭	107	89	84	81	78	96	90	80	64	59
右左折	48	52	42	39	29	34	34	37	29	28
その他	44	52	44	25	34	32	35	35	33	14
車両単独	10	11	5	7	7	7	15	7	3	8

2 第11次長泉町交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられ、県の第11次交通安全計画に置いては、「交通事故による年間死者数80人以下、年間事故発生件数15,000件以下」にする目標を掲げてい

る。

そこで、本計画においては、これまでの町内の交通事故発生状況を踏まえ、令和7年まで交通事故による年間死者数0人の継続、年間人身事故発生件数200件以下を目指すものとする。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、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見ると、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、歩行者などが最も保護されるべき横断歩道上の事故を始めとして、横断中の事故が減少しているとはいいがたい状況であり、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、当町の交通事故をさら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、交通情勢の変化などに対応し、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。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、といった5つの交通安全対策を実施する。特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

(1) 高齢者と子どもの安全確保

当町における高齢化率は21.8%であり、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の形成が必要である。その際には、高齢者が主として歩行及び自転車を運転する場合のそれぞれの特性を理解した、きめ細やかな対策を推進する必要がある。

高齢歩行者の事故防止対策としては、反射材着用の効果について周知を図るとともに着用推進を図る。

高齢運転者の事故防止対策としては、見やすく分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、高齢者講習等の講習内容の充実を図り、高齢者の安全運転対策を推進する。

また、少子化傾向の現在、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る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推進する。

※高齢化率：令和2年時点

(2) 歩行者と自転車の安全確保

当町では、令和2年中の交通事故件数194件のうち、歩行者が車両と接触する事故が12件発生しており、うち横断歩道上の事故が2件発生している。横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しないなど、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ために、身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えのもと、未就学児を中心に子ども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、歩道の整備を始め、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。

なお、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、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など、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。

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、交通安全教育等の充実を図っていく。

自転車については、自動車などに衝突された場合には被害者となる反面、歩行者などと衝突した場合には加害者となるため、すべての年齢層へのヘルメットの着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進を推進する。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する知識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、交通安全教室等の充実を図るなど、自転車利用者を始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、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、安全な走行方法の普及等の対策を講じることにより、「生活道路は人が優先」という意識が町民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムなどの先端技術の情報を収集し、町民に対して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

高齢化の一層の進行等に伴い、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、町民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

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

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

ア 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、生活道路等において「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

国、県、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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子ども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、「長泉町子どもの移動経路に関する交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、未就学児を中心に子ども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、保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進する。市街地など歩道

の整備が困難な地域においては、路肩のカラー塗装や防護柵設置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、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

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がい者誘導用ブロック上の自転車等の違法駐車についても、注意喚起及び放置自転車等の撤去を行う。

イ 効果的で重点的な事故対策の推進

(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うち、道路整備や交通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を指定した「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。

事故危険箇所のうち、短路では、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、カラー塗装、路面標示の設置等の対策を推進する。

(イ) 事故多発地点への重点的整備

交通の安全と円滑を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、詳細な事故分析を行い、これに基づき交差点の改良、視距の改良、信号機の設置、道路標識・道路標示、区画線等の交通安全施設等の整備を推進する。

ウ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路使用の適正化等

a 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。

b 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、指導を行うとともに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚による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、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

c 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを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。

エ 交通需要マネジメントの推進

交通需要が道路整備を上回る勢いで増加していることから、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の定着・推進を図る。

オ 総合的な駐車対策の推進

(ア) 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、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関と密接な連携を図り、町民等の理解と協力を得ながら、駐車マナーの向上や違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

カ 災害に備えた道路交通環境の整備

(イ) 災害に備えた道路の整備

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

(ロ) 災害発生時における交通規制

災害発生時には、裾野警察署と連携を図り、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑え、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、二次障害の発生防止と円滑な交通を確保するため、適切な迂回指示・広報を行う。

(ハ) 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、緊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ため、道路交通情報センターや裾野警察署との連携強化等を推進する。

キ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠損また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または制限を行う。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

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防止を図るため、公園等の整備を行う。

また、地域の子ども達に健全な遊びの指導や場所を提供する遊び場等の整備及び維持管理を行う。

(ウ) 地域に応じた安全の確保

地域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

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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町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」の理念のもと、人優先の交通安全思想を基本とし、高齢者、障がいのある人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、高齢化が進行する中で、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、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。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(7) 幼稚園・保育園・認定こども園における交通安全教育の推進

a 目標

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。

b 家庭における指導

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

a 目標

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。

b 家庭及び関係機関等との連携・協力

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等の作成・配布を行う。

c 関係機関・団体の役割

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。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会などを開催する。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

a 目標

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。

b 家庭及び関係機関等との連携・協力

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等の作成・配布を行う。

c 関係機関・団体の役割

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

a 目標

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、自転車の利用者及び二輪車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健全な社会人を育成することを目標とする。

b 家庭及び関係機関等との連携・協力

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を実施する。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、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、実技指導等を含め実践的な交通安全教育の充実を図る。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等の作成・配布を行う。

c 関係機関・団体の役割

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、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

(ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

a 運転者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。

b 事業所における交通安全教育

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

c 関係機関・団体の役割

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

(カ) 高齢者等に対する交通安全教育の推進

a 目標

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的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。

b 高齢者への交通安全教育の考え方

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、町は、高齢者に対する交通安全指導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。

c 関係機関・団体の役割

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活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対しては、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ぐるみで確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及を推進する。

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

(キ) 障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、手話通訳員の配置、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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない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の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、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。

イ 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、受講生が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、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。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

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

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

各季の交通安全運動の実施に当たっては、事前に、事故実態や町民のニーズ等を踏まえ、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く町民に周知する。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 of 周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、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ための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の防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、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等を促進する。

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。

また、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童のヘルメット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) 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、県・町、関係機関等との協力のもと、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、病院、販売店等と連携し、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ども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。

また、町や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。

(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。

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、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町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、広報ながいずみ、SNS、ホームページ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。

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、子ども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 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。

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、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、子ども、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。

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、町は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、気運の盛り上げを図る。

（ケ） その他の普及啓発活動の推進

a 高齢者の交通事故防止に関する国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させ、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。

b 薄暮の時間帯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。

c 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。

d 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

e 町民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

f 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

エ 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事業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推進する。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、交通安全運動の機会等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・民間団体相互間において定期的に連絡会議を行い、交通安全に関する町民挙げての活動の展開を図る。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、県、町、民間団体、事業所等と町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、町民の参加・協働を積極的に推進する。

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

(3) 安全運転の確保

ア 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を向上させるための教育を行うことが重要である。したがって、地域、職域等で開催される交通安全講習会等においては、単なる知識や技能を教える場に留まることなく、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、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。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者交通安全教室等においては、高齢運転者に起因する事故が多発していることから、積極的に運転適正指導及び運転技能指導を受けるように助言する。これに併せ、家族等が高齢の運転者に対して、身体の機能及び運転技能の変化を客観的に把握することの重要性を理解させるように指導する。また、70歳以上の運転者に対しては、高齢運転者標識を標示して運転することの重要性を理解させ、標識の装着を指導する。

また、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、関係機関と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

なお、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、策定済みである長泉町公共交通計画により、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。

イ 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

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い、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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を推進する。

ウ 安全運転管理の推進

事業所等においては、安全運転の確保を図るため、裾野地区安全運転管理協会と連携を密にし、安全運転管理者等に対する講習の充実等と管理者等の資質の向上を図るとともに、安全運転管理体制を充実強化して、安全運転管理業務の徹底を図り、事故防止に努める。

エ 道路交通に関する情報の提供

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、積雪等の道路交通に関する情報及び、行事等における交通規制、渋滞情報等を的確・迅速に提供し、交通混雑等による事故防止を図る。

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車の整備の充実

整備不良車両の運行による自動車事故の低減を図るため、自動車関係団体の協力のもとに、不正改造車両を始め、整備不良車両の排除等を推進する。さらに、運転者の日常点検、定期点検の実施と、事業用車両の整備管理等の徹底を啓発し、車両故障に起因する事故を未然に防止する。

イ 自転車の安全性の確保

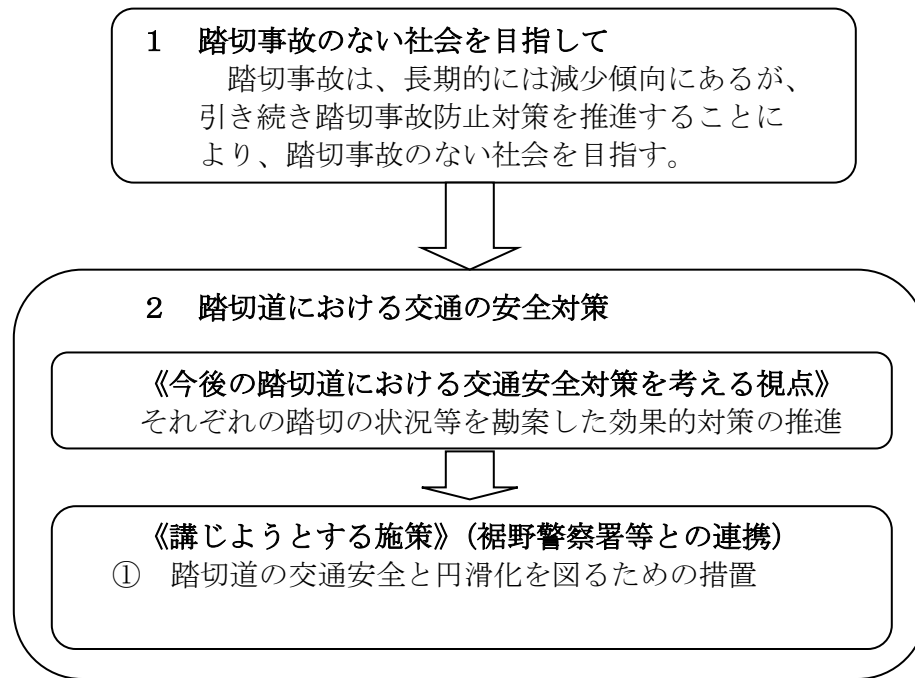
自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの

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) 応急手当の普及

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

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

1 踏切事故の状況等

全国の踏切事故（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、長期的には減少傾向にあるが、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人であり、平成27年の発生件数241件、死傷者数207人と比較して、発生件数は13.7%減少、死傷者数は3.4%の増加となっている。

町内の踏切数は、20ヶ所であり、昨年は踏切事故の発生はない。全国における踏切事故は長期的には減少しており、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。

2 第11次長泉町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、町民の理解と協力のもと、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、引き続き踏切事故件数がゼロで推移していくよう努めていく。

第2節 踏切道における交通の安全対策

1 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、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、交通規制等の対策を実施し、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考慮し、高齢者等の歩行者対策等、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。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為防止の啓発を行う。また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第3章 大規模地震に備えての交通の安全

1 基本方針

- 南海トラフ地震臨時情報等発表時
- 南海トラフ地震等発生時



2 講じようとする施策（裾野警察署等との連携）

- ① 臨時情報発表時
- ② 地震発生時
- ③ 平時における措置
- ④ その他の交通安全対策

第1節 基本方針

1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めていくことが基本であるが、「南海トラフ地震臨時情報」（以下「臨時情報」という。）が発表された場合には、その情報を活用し被害軽減につなげる。社会的混乱や大規模な交通渋滞が発生した場合など、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、車両又は歩行者に対し、必要な交通規制を実施する。

2 南海トラフ地震等発生時

南海トラフ地震等発生時（以下「地震発生時」という。）には、災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための、必要な交通対策等を実施する。

第2節 講じようとする施策

1 臨時情報発表時

必要な体制を構築のうえで情報収集及び連絡活動を行い、同報無線や町ホームページなどを活用し情報提供を行い町民への周知を図る。

2 地震発生時

(1) 緊急交通路等の確保

地震発生時には、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徹底する。

(2) 交通総量抑制対策の推進

臨時情報発表時や地震発生時における車両使用の自粛について広報啓発を推進する。

(3) 臨時情報発表時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底

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

4 その他の交通安全対策

(1) 既存の道路橋の耐震補強等

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