

# 第 11 次

# 裾野市交通安全計画

(令和3年～令和7年)

裾野市交通安全対策会議

## 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、本市においても第1次裾野市交通安全計画を昭和46年度に策定し、以来、5年毎に改定を行い、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、市内における交通事故死者数については、毎年ゼロとする計画の目標を達成するには至らなかったが、令和2年にゼロを記録した。また、人身事故発生件数については、令和2年に年間250件以下とする計画の目標を達成した。

これは、関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、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る。さらに、自然災害発生時等には、すべての交通の混乱が予想され、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、国及び県の作成する交通安全基本計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、裾野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。

本計画に基づき、市は国及び県等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。

裾野市交通安全対策会議

# 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	5
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状	7
II 第11次裾野市交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
<重視すべき視点>	
(1)高齢者及び子どもの安全確保	9
(2)歩行者及び自転車の安全確保	10
(3)生活道路における安全確保	11
(4)先端技術の活用	11
(5)地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(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	12
(2)効果的で重心的な事故対策の推進	13
(3)交通安全施策等の整備事業の推進	13
(4)歩行空間のユニバーサルデザイン化	14
(5)自転車利用環境の総合的整備	14
(6)災害に備えた道路交通環境の整備	15
(7)交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	16
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(2)効果的な交通安全教育の推進	20
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(4)交通の安全に関する民間団体等の活動の推進	24
(5)地域における交通安全活動への参加の推進	24
3 安全運転の確保	25
(1)運転者教育等の充実	25

4	車両の安全性の確保	26
	(1) 車両の安全性に関する情報の提供	26
	(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	27
	(3) 自転車の安全性の確保	27
5	救急及び救助活動の充実	27
	(1) 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	27
	(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	27
6	被害者支援の充実と推進	28
	(1) 交通事故相談業務の充実	28
	(2) 交通災害共済制度の充実	28
第2章	踏切道における交通の安全	29
第1節	踏切事故のない社会を目指して	29
I	踏切事故の状況等	30
II	第11次裾野市交通安全計画における目標	30
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	31
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	31
II	講じようとする施策	31
1	踏切道の構造の改良と促進	31
2	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	31
第3章	各種災害に備えての道路交通の安全	32
第1節	大規模地震に備えての交通の安全	32
I	基本方針	32
1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	32
2	南海トラフ地震等発生時	32
II	講じようとする施策	32
1	臨時情報発表時	32
2	地震発生時	32
	(1) 緊急交通路等の確保	32
	(2) 道路交通情報の提供	33
3	平時における措置	33
	(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	33
	(2) 交通総量抑制対策の推進	33

(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	33
第2節 火山活動に備えての交通の安全	34
I 基本方針	34
1 噴火警報・噴火予報発表時	34
2 噴火警戒レベル引き上げ時	34
II 講じようとする施策	34
1 噴火警報等発表時	34
2 噴火警戒レベル引き上げ時	34
3 平時における措置	35

## 計画の基本理念

### 【交通事故のない社会を目指して】

少子高齢化、人口減少社会の急速な進行といった時代変化の中、誰一人取り残すことのない豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らし、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。

防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となる。

しかしながら、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は後を絶たない。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組が今、一層求められており、これまで実施してきた各種施策の一層の取り組みが重要となり、これにより究極的には交通事故のない交通安全社会の実現を目指すこととなる。

### 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、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。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をしていく。

### 【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や、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

交通社会を構成する人、車両等の交通機関、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推進する。

### (1) 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上を図る。また、交通社会に参加する市民一人ひとりに、自ら安全で安心な交通社会を構築していかうとする意識改革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。

市民自らの意識改革のためには、身近な地域、学校、家庭、企業等において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

### (2) 交通機関に係る安全対策

人の過失がそのまま事故に結びつかないように、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、人の移動区間と自動車や鉄道等の交通機関との分離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、地震や火山活動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。

(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への影響の注視

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るとともに、交通事故のない社会を実現するために、先端技術や情報の普及活用の促進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の被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実を図るとともに、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、行政、市民、企業、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、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とから、国、県及び市の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や取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。



#### (4) 知見の共有

本市では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間、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、本市の知見を他市町と共有し、より一層の情報の収集、他市町との連携や協力を推進する。

## 第1章 道路交通の安全

### <<道路交通事故のない社会を目指して>>

本章は、陸上交通の根幹をなす道路交通における交通安全について記述するものである。道路交通事故を抑止するためにはあらゆる観点を踏まえた交通安全対策が必要であり、その実施にあたっては地域の実情を踏まえた施策が重要である。

### <<道路交通事故の安全についての目標>>

交通事故による年間死者数をゼロで推移させるとともに、年間人身事故発生件数 200 件以下の達成を目指すものとする。

### **第1節 道路交通事故のない社会を目指して**

#### 1 道路交通事故のない社会を目指して

近年においては、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組が今、一層求められている。

今後も、交通事故による死者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。

#### 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。

#### 5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、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について我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等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

### I 道路交通事故の現状

#### 1 年間死者数

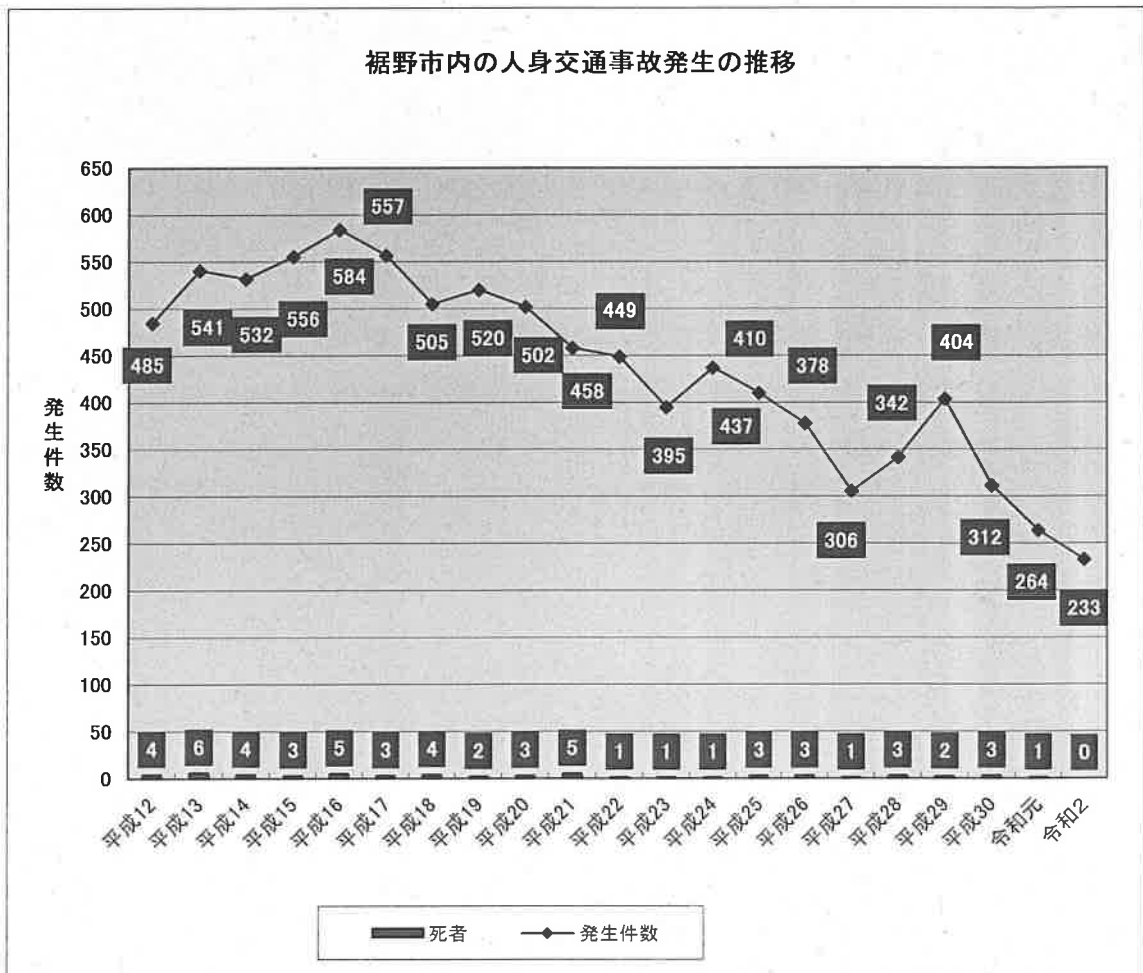
本市の交通事故による死者数は、平成14年以降おおむね1人から5人の間で推移した。

第10次裾野市交通安全計画期間中においては、毎年ゼロで推移する目標は達成できなかったが、令和2年に死者数ゼロとなった。

#### 2 年間人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、平成16年には584件と過去最多を記録したが、それ以降は減少傾向を続けてきている。

第10次裾野市交通安全計画期間中においては、平成29年は404件、平成30年は312件、令和元年は264件と減少傾向を維持しており、令和2年末までに250件以下とする同計画の目標を令和2年に233件で達成している。



### 3 高齢者事故

本市における人身事故件数中の高齢者の割合は、令和元年に19.7%、令和2年に20.3%と増加傾向であり、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

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

## II 第11次裾野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。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」とする目標を掲げている。これを受けて、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、本計画においては、国及び県の目標やこれまでの市内の交通事故発生状況を踏まえ、令和7年までに交通事故による死者数をゼロで推移させるとともに、年間人身事故発生件数200件以下の達成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

#### 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、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は増加しており、交通事故減少のためには高齢者の交通事故防止対策は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、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、次のような点を重視しつつ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を推進する。

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

###### ア 高齢者の安全確保

- ①本市における人身事故発生件数に占める高齢者の割合は令和2年に20.3%を占めている。高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転をさせる対策を推進する必要がある。さらに免許返納後の、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る必要がある。
- ②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なども重要となると考えられる。
- ③高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策では、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。

###### イ 子どもの安全確保

- ①次代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

- ②子どもやその保護者に対し地域の交通情勢に応じた交通安全教育を行うとともに、地域の見守り活動を充実させる。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

### ア 歩行者の安全確保

- ①横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要があり、歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。
- ②人優先の考えの下、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、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。
- ③横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、「しずおか・安全横断3つの柱」(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/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。

### イ 自転車の安全確保

- ①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等の対策を推進する。
- ②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や、自転車利用者による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。

### (3) 生活道路における安全確保

- ①生活道路においては、高齢者、障がいのある人、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保することが重要である。
- ②最高速度 30 キロメートル毎時の区画規制等を実施するゾーン 30 の整備の推進、ハンプ、狭さく、シケイン等の物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るなど道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、通過車両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。
- ③生活道路における各種対策を実施していく上で、市民がその計画段階から関わるなどその進め方を留意することにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

### (4) 先端技術の活用

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。自動ブレーキシステム搭載安全サポートカー等の普及や、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、市民に対し提供する。

### (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

- ①地域社会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、自治会、関係団体、市民等による協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組む。
- ②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。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してもらうなど、交通安全意識の醸成に取り組む。



## 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、「人優先」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。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やかな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成していく。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、ゾーン 30 の整備を推進するとともに、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の整備を推進する。

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し、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生活道路エリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路は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、対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、通学路点検や未就学児の移動経路について実施する緊急合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、地域、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。

市街地など歩道の整備が困難な地域においては、グリーンベルト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。

(2) 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、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。

(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 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、少子高齢社会の進行を踏まえ、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ども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。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通円滑化を推進する。

エ 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地区要望書等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(4) 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、視覚障がい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。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な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。

イ 自転車等の駐車対策の推進

①都市景観の維持とともに道路交通の円滑化を図るため、裾野駅西側駐車場、裾野駅東側駐車場、岩波駅第1駐車場、岩波駅第2駐車場、岩波駅第3駐車場を設置している。裾野駅西側駐車場が臨時北駐車場と臨時南駐車場となっているため、裾野駅西駐車場の整備を行う。また、岩波駅周辺の駐車場については、岩波駅周辺地区まちづくり基本計画と整合を図りながら整備を行う。

②「裾野市自転車等駐車場条例」に基づき、駐車場内に長期間にわたり放置された自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

③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促進する。また、自転車安全利用五則が徹底されるよう広報を充実する。

【自転車安全利用五則】  
中央交通安全対策会議  
交通対策本部決定

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行
- ④安全ルールを守る
- ⑤子どもはヘルメットを着用

## (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・豪雪・火山活動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、緊急輸送道路路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

豪雨・豪雪等においても、安全・安心で信頼性の高い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。

### イ 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、各道路管理者等と連携して大規模災害時に的確な交通管理を行う。

## (7) 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

工作物の設置、工作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、許可条件の遵守、占用物件の維持管理の適正化について指導する。

#### 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、「緑の基本計画」に基づき都市公園等の整備を図る。

#### ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠損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。

## 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」の理念や人優先の交通安全思想の下、子ども、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活動を強化する。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教育を実施する。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。

## (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、保育所及び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践するため、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。また、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知能と知識を習得させるとともに、道路や交通の状況に応じて、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・地域の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車や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、小学校や地域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て交通安全講習会等の開催を推進する。

#### 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・地域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交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校や地域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・地域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・団体等と連携しながら、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、高等学校や地域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。

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、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

市内企業の従業員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。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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指導体制の充実に努めるとともに、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。

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、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

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、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（情報を自己の目的に適合するように使用できる能力）、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、シミュレーター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、市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、年間を通じた市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、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育の開催等により、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」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。自転車には、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。

静岡県自転車条例が施行され、保険の加入と小中学生の通学時の乗車用ヘルメットの着用が義務化となった。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、十分な自覚・責任が求められることから、自転車保険等への加入促進等を図る。また、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、義務の徹底を図るほか、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。

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推進により、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させるよう広報啓発活動を推進する。

- 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、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、幼稚園・保育所等・認定こども園・保健センター等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を強化する。  
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。
- 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。
- 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・団体等と連携してハンドルキーパー運動（自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動）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」という市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、新聞、ホームページ、広報すその等の広報媒体を活用して、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。

- ①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交通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、違法駐車排除等を図る。
- ②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。
- ③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

- ①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努める。
- ②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、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。

③二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。

④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、使用者が過信することなく使用してもらえようような情報をはじめ、自動車アセスメント（日本で実施されている自動車の安全性の評価）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、関係機関、団体等に届けることにより、交通安全に関する意識を高める。

#### **(4) 交通安全に関する民間団体等の活動の推進**

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。

特に、市交通指導員会等の組織活動に対して積極的に支援を行い、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。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、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、市民の参加・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市民等の理解に資するため、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

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を図る。

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、高齢者や障がいのある人、子ども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。

#### (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、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、個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、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 運転者に対する再教育等の充実

企業や地区の集会所において、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、シミュレーター等を利用し、高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

#### イ 高齢運転者対策の充実

##### ① 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。

##### ② 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。

### ③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、裾野市高齢者運転免許証返納支援事業を推進する。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、地域の実情や特性にあった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。

### 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

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・団体等と連携し、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。

## 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) 車両の安全性に関する情報提供

高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進行により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の情報を提供する。

## (2) 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、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

#### ①自動車点検整備の推進

自動車使用者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、自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進する。

#### ②不正改造車の排除

不正改造車を排除し、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「不正改造車を排除する運動」を展開し、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

## (3) 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、自転車が加害者となる事故に関し、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 救急及び救助活動の充実

### (1) 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

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。

### (2) 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。



## 6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故による多大な肉体的、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、被害者支援を積極的に推進する。

### (1) 交通事故相談業務の充実

交通事故相談は、専門相談員1名を置き相談に対応しているが、交通事故の多様化に伴い、その内容も複雑化の傾向にあるため、弁護士による法律相談と合わせ内容の充実を図るとともに、広報紙等を利用して市民に相談業務の活動を周知する。

### (2) 交通災害共済制度の充実

不幸にして、交通事故等により災害を受けた場合の経済的負担の軽減を図るため、昭和43年以来2市3町（御殿場市、裾野市、長泉町、清水町、小山町）で駿東地区交通災害共済組合を組織し、交通事故により災害を受けた会員に見舞金を支給している。また、会員が交通災害により死亡した場合で中学校修了年限に達する前の遺児がいるとき、遺児見舞金を支給している。さらに福祉の向上を図るため、この制度の内容を充実するとともに、市民に制度に対する理解と周知を徹底し加入を促進する。

## 第2章 踏切道における交通の安全

<<踏切事故のない社会を目指して>>

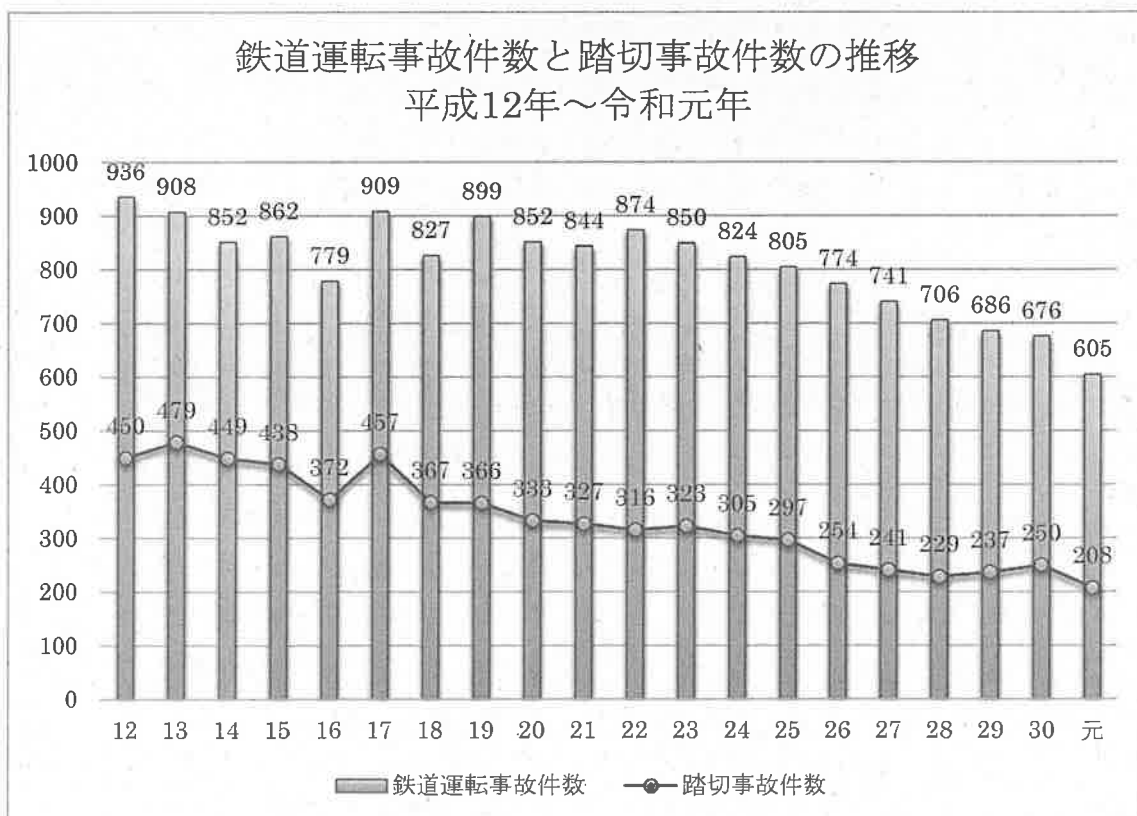
本章は、陸上交通の一部である踏切道の交通安全について、第1章の道路交通とは区分して記述するものである。

<<踏切道における交通安全についての目標>>

踏切事故のない社会を目指す。

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

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。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良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

当市の踏切道は20箇所であり、JR 御殿場線に係るもので直近5年間は死傷者が出るような踏切事故の発生はない。踏切事故は全国的にも減少傾向にあるが、このような減少傾向は、これまで講じてきた踏切道の構造改良、保安設備の整備、交通規制の実施等の対策の推進によるものと、自動車運転者・歩行者等の踏切通行者の安全意識の向上によるものと考えられる。

## II 第11次裾野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、踏切事故のない社会を目指す。

## **第2節 踏切道における交通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**

踏切事故は発生すると、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。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と促進**

踏切道の幅員が狭いもの及び舗装の不良のもの等は国及びJR東海と協議を進めていく。

#### **2 その他踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置**

また、踏切道における交通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を図る。

## 第3章 各種災害に備えての道路交通の安全

### <<大規模災害に備えての交通の安全>>

災害発生時は、社会的混乱や大規模な交通渋滞の発生が想定され、地域に深刻な影響を及ぼすことが懸念されるため、平常時とは異なる対応が必要となる。静岡県交通安全計画は、全国計画にない「大規模地震への対策」が盛り込まれているが、それに加え、本市については、富士山麓に位置する地理的条件を考慮し、火山活動対策についても計画に盛り込んだ。

### 第1節 大規模地震に備えての交通の安全

#### I 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。

#### II 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体制及び連絡活動を行い、同報無線等による情報提供を行い、市民への周知を図る。

##### 2 地震発生時

###### (1) 緊急交通路等の確保

地震発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

## **(2) 道路交通情報の提供**

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

## **3 平時における措置**

### **(1) 緊急通行車両の事前届出の推進**

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

### **(2) 交通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。

### **(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と周知徹底**

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させること、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。

## 第2節 火山活動に備えての交通の安全

### I 基本方針

#### 1 噴火警報・噴火予報発表時

「噴火警報・噴火予報」（以下「噴火警報等」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 噴火警戒レベル引き上げ時

噴火警戒レベル引き上げ時には、陸上交通の混乱を防止し、円滑な避難の実施と応急対策に係る緊急輸送を確保するための、必要な交通対策等を実施する。

### II 講じようとする施策

#### 1 噴火警報等発表時

必要な体制を構築のうえで情報収集体制及び連絡活動を行い、同報無線等による情報提供を行い、市民への周知を図る。

#### 2 噴火警戒レベル引き上げ時

市は、一般住民等の円滑な避難のため、関係機関と協力して避難誘導を行う。噴火警報レベルに応じて交通整理・交通規制等の必要な措置を行う。

#### 交通規制の実施基準

実施時期	交通規制エリア	交通規制対応
噴火警戒 レベル3	第1次 避難対象エリア	・入山規制に係る登山口等への進入規制 ・登山口への接続路等の一部規制 等
噴火警戒 レベル4	第1次～第2次 避難対象エリア	・一般住民の避難開始に伴う道路交通規制の開始 ・警戒レベル5及び噴火に備えた交通規制の準備 等
噴火警戒 レベル5	第1次～第3次 避難対象エリア	・広域避難ルートへの一般車両の流入措置 ・渋滞の抑制措置 等
噴火後	第1次～第4次B 避難対象エリア	・避難誘導のための交通誘導 ・溶岩流の流下ラインを踏まえた交通規制 等

### 3 平時における措置

市は、富士山火山避難訓練等により、富士山火山の噴火活動に応じ、避難等の対応が必要となる第1次避難対象エリア及び第2次避難対象エリアの市民への周知徹底を図る。また、富士山火山防災マップにより広く啓発活動等を展開し、噴火警戒等発表時に陸上交通機能の混乱を防止するよう努める。

#### 避難対象エリアの区分

避難対象エリア	影響が予測される範囲	地区
第1次 避難対象エリア	火口のできる可能性の高い範囲	十里木高原別荘地（芙蓉の森林地区）
第2次 避難対象エリア	噴火しそうな時もしくは始まった時、 すぐに避難が必要な範囲	十里木高原別荘地（芙蓉の森林地区を除く） 別荘地十里木南富士、須山四区
第3次 避難対象エリア	火口位置によって避難が必要な範囲 （24時間ほどで溶岩流が到達する範囲）	須山一区、須山二区、須山三区、 須山六区、下和田区
第4次A 避難対象エリア	火口位置によって避難が必要な範囲 （1週間ほどで溶岩流が到達する範囲）	富岡地区（下和田区を除く）、 石脇区
第4次B 避難対象エリア	火口位置によって避難が必要な範囲 （40日ほどで溶岩流が到達する範囲）	西地区（石脇区を除く）、 深良地区、東地区



## 第 11 次裾野市交通安全計画

発 行 令和 4 年 3 月  
発行者・編集 裾野市環境市民部 危機管理課  
〒410-1192  
静岡県裾野市佐野 1059 番地  
TEL 055-995-1817  
FAX 055-992-4447