

# 第 9 次

## 長泉町交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

平成23年6月22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、46年度以降、8次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体及び町民総ぐるみの参加により各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

こうした交通安全対策の効果が現れ、近年、当町における交通事故状況は、平成15年をピークにその後減少している現状にある。

しかしながら、未だに道路交通事故による県内死傷者数が4万5千人を超え、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、従来にも増して関係機関・民間諸団体、更には町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の基本理念の下に、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進めていかななくてはならない。

このような観点から、本交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により静岡県で作成する交通安全基本計画に基づき、平成23年度から平成27年度までの5年間に講ずべき、長泉町における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、町は国及び県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、その施策の推進に当っては、関係機関・団体及び町民の理解と協力を得て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                    | 3  |
| 第1節 道路交通事故のない社会を目指して           | 4  |
| 第2節 道路交通の安全についての目標             | 4  |
| 1 道路交通事故の現状と今後の見通し             | 4  |
| (1) 道路交通事故の現状                  | 4  |
| (2) 道路交通を取り巻く状況の展望             | 6  |
| 2 第9次長泉町交通安全計画における目標           | 6  |
| 第3節 道路交通安全についての対策              | 6  |
| 1 今後の交通安全対策を考える視点              | 6  |
| (1) 少子高齢社会への対応                 | 6  |
| (2) 歩行者及び自転車の安全確保              | 7  |
| (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保         | 7  |
| 2 講じようとする施策                    | 7  |
| (1) 道路交通環境の整備                  | 7  |
| 生活道路等における人優先の安全・安心な<br>歩行空間の整備 | 7  |
| 幹線道路における交通安全対策の推進              | 8  |
| 交通安全施設等整備の推進                   | 9  |
| 自転車利用環境の総合的整備                  | 10 |
| 効果的で重点的な事故対策の推進                | 10 |
| 円滑・快適で安全な道路環境の整備               | 11 |
| 交通需要マネジメントの推進                  | 11 |
| 総合的な駐車対策の推進                    | 12 |
| 災害に備えた道路交通環境整備                 | 12 |
| 交通安全に寄与する道路交通環境の整備             | 13 |
| (2) 交通安全思想の普及徹底                | 13 |
| 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進             | 13 |
| 交通安全に関する普及啓発活動の推進              | 17 |
| 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進         | 19 |
| (3) 安全運転の確保                    | 20 |
| 運転者教育等の充実                      | 20 |

|     |                            |    |
|-----|----------------------------|----|
|     | 安全運転管理の推進                  | 20 |
|     | 道路交通に関する情報の提供              | 20 |
|     | (4) 車両の安全性の確保              | 20 |
|     | (5) 道路交通秩序の維持              | 21 |
|     | (6) 救助・救急活動の充実             | 21 |
|     | (7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 | 22 |
|     | (8) 研究開発及び調査研究の充実          | 23 |
| 第2章 | 踏切道における交通の安全               | 24 |
| 第1節 | 踏切事故のない社会を目指して             | 24 |
| 1   | 踏切事故の状況等                   | 24 |
| (1) | 踏切事故の状況                    | 24 |
| 2   | 第9次長泉町交通安全計画における目標         | 24 |
| 第2節 | 踏切道における交通の安全対策             | 25 |
| 1   | 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点     | 25 |
| 2   | 講じようとする施策                  | 25 |
| (1) | 踏切道の構造の改良の促進               | 25 |
| (2) | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施         | 25 |
| (3) | その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置   | 25 |
| 第3章 | 東海地震に備えての交通の安全             | 26 |
| 第1節 | 想定される事態と初動措置               | 26 |
| 1   | 東海地震注意情報発表時                | 26 |
| (1) | 基本方針                       | 26 |
| (2) | 交通規制と予想される道路交通状況等          | 26 |
| 2   | 警戒宣言発令時                    | 26 |
| (1) | 基本方針                       | 26 |
| (2) | 交通規制と予想される道路交通状況等          | 26 |
| 3   | 地震発生時                      | 27 |
| (1) | 基本方針                       | 27 |
| (2) | 交通規制と予想される道路交通状況等          | 27 |
| 第2節 | 講じようとする施策                  | 28 |
| 1   | 緊急交通路等の確保                  | 28 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| (1) | 緊急交通路等に対する迅速な交通規制                        | 28 |
| (2) | 緊急通行車両の事前届出の推進                           | 28 |
| (3) | 交通安全施設の整備                                | 28 |
| (4) | 交通総量抑制対策の推進                              | 29 |
| 2   | 警戒宣言発令時及び地震発生時における<br>自動車運転者の執るべき措置の周知徹底 | 29 |
| 3   | 信号用電源付加装置及び移動式交通情報車等の整備等                 | 29 |
| 4   | その他の交通安全対策                               | 29 |
| (1) | 既存の道路橋の耐震補強等                             | 29 |
| (2) | 避難路等の確保                                  | 29 |

## 計画の基本理念

交通安全のための施策を講ずるに当っては、交通安全対策基本法に定めるところにより、県の交通安全計画に基づき人命尊重の理念を基本に、町民の安全と安心を確保するために、交通事故及びこれらによる死傷者根絶を究極目標とし、長泉町の地形、交通環境及び事故実態等を鑑み、当町の特性に応じた施策を勘案して策定した。

本計画の策定の実施にあたっては、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相互の関連を考慮しながら、当町の交通事故の調査・分析や、交通安全対策に関する効果評価・予測等の成果を踏まえ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを町民の理解と協力の下、官民一体となって強力に推進するものとする。

なお、本計画には、人間に関する安全対策と交通環境を主体とした安全対策の強化を図ることを重点に策定した。

第一に、人間に係る安全対策については、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、さらに危険予知・危険回避能力向上のための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高揚、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意識が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推進する。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、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、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、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等、人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要である。

これら要素を結び付け、効果を高めるために情報の役割が重要であることから、情報の収集・分析・提供のために情報通信技術の活用を積極的に進める。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・的確な救助・救急活動の推進と、救助・救急体制の整備を図る。

さらに、犯罪被害者等基本法に基づき、交通事故に関する被害者支援の一層の充実を図るものとする。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、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ことが必要である。また、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させるとともに、適切な施策を選択し、効果的かつ重点的に実施するものとする。

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があるので、これらの視点に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。

交通事故防止のためには、国、県、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、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、地域における特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動をするものとする。

# 第1章 道路交通の安全

## 1 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、  
交通事故のない社会の実現を目指す。

事故そのものの減少への  
積極的な取り組みが必要。



## 2 道路交通の安全についての目標

年間死者数

ゼロで推移させる。

人身事故発生件数

350件以下を目指す。



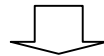
## 3 道路交通の安全についての対策

### 〈今後の道路交通安全対策を考える視点〉

高齢者及び子どもの安全確保

歩行者及び自転車の安全確保

生活道路及び幹線道路における安全確保



### 〈講じようとする施策〉

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

救助・救急活動の充実

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実



## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者や障害のある人等を含むすべての町民が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

そのためには、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り、このような町民意識を踏まえ、積極的に交通安全対策を推進することにより、死者数の減少はもとより、交通事故そのものを減少させることができると考えられる。

交通事故防止のためには、思いやりや余裕を持った運転が求められることから、ドライバーの安全意識の向上が望まれる。また、ドライバーだけでなく、歩行者の信号無視や道路の斜め横断、自転車乗車中におけるヘッドホンステレオや携帯電話の使用、夜間の無灯火運転等、歩行者や自転車乗車中のマナーの低下が見られる現状から、町民自らの交通安全に対する意識改革が今後必要と考えられる。

そのためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化するとともに、町民一人ひとりが交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが大切である。

さらに、交通安全と防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことが、町内各地域の取組みを進める上で有効であることから、防犯活動や地域防災訓練の場を活用して交通安全を呼びかけ、安全で安心できるまちづくりを総合的に推進していくこととする。

## 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と今後の見通し

#### 道路交通事故の現状

##### ア 人身交通事故の年別推移

表 1

| 区分         | 13年 | 14年 | 15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 平均  |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| (件)<br>件数  | 403 | 414 | 444 | 403 | 398 | 419 | 391 | 377 | 374 | 397 | 402 |
| (人)<br>死者  | 4   | 1   | 1   | 1   | 4   | 0   | 0   | 1   | 2   | 0   | 1.4 |
| (人)<br>負傷者 | 500 | 525 | 551 | 493 | 498 | 510 | 483 | 444 | 464 | 532 | 500 |

##### イ 路線別発生状況

表 2

| 区分 | 国道1号 | 国道<br>246号 | 県道    |      | 市町道 | その他 | 合計  |
|----|------|------------|-------|------|-----|-----|-----|
|    |      |            | 主要地方道 | 一般県道 |     |     |     |
| 件数 | 0    | 68         | 23    | 52   | 241 | 13  | 397 |
| 死者 |      |            |       |      |     |     | 0   |

ウ 事故類型発生状況

表 3

|                  |                       | 件数           |    |
|------------------|-----------------------|--------------|----|
| 人<br>対<br>車<br>両 | 対面通行中                 |              | 1  |
|                  | 背面通行中                 |              | 4  |
|                  | 横<br>断<br>中           | 横断歩道         | 10 |
|                  |                       | 横断歩道・横断歩道橋付近 | 1  |
|                  |                       | その他          | 4  |
|                  | 路上遊戯・作業中              |              |    |
|                  | 路上停止中                 |              |    |
|                  | その他                   |              | 9  |
|                  | 小計                    |              | 29 |
|                  | 車<br>両<br>対<br>車<br>両 | 正面衝突         |    |
| 追突               |                       | 145          |    |
| 出会頭衝突            |                       | 123          |    |
| 追越・追抜時           |                       | 2            |    |
| すれ違い時            |                       |              |    |
| 左折時衝突            |                       | 15           |    |
| 右折時衝突            |                       | 36           |    |
| その他              |                       | 30           |    |
| 小計               |                       | 354          |    |
| 車両単独             |                       | 14           |    |
| 計                |                       | 397          |    |

当町における過去10年間の人身事故発生状況は、表-1のとおりである。その推移は平成13年から400件を越え平成15年には444件を記録するものの、各般の交通安全対策を強力に展開したことにより、平成15年より減少の一途をたどっている。

また、平成17年中の交通死亡事故は4件と過去最悪の状況で、県道1件、町道3件で町内では比較的広く、歩道の付いた道路で発生している。また、4件の交通死亡事故中、60歳以上の方が3名を占めている。

平成22年中における当町の路線別交通事故発生状況は表-2の通りで、町道で発生した件数が241件で全体の61%を占めている。

さらに当町の事故の特徴としては、追突事故や出会頭衝突事故が268件と合わせて全体の67%を占めている。

## 道路交通を取り巻く状況の展望

乗用車の人口・世帯への普及状況

表 4

| 乗用車等    | 人口      | 世帯数      | 免許取得者数  | 乗用車等<br>/人口 | 乗用車等/<br>世帯 | 乗用車等/<br>免許取得者数 |
|---------|---------|----------|---------|-------------|-------------|-----------------|
| 28,383台 | 41,257人 | 16,690世帯 | 27,050人 | 0.7台        | 1.7台        | 1.0台            |

長泉町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は今後一定期間は増加することが見込まれるが、車両保有台数、自動車走行キロについては、今後減少することが見込まれる。このような中、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あたえるものと考えられる。

### 2 第9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、本計画では、交通事故による年間死亡者数がゼロで推移していくよう努めていく。

また、人身事故発生件数について平成27年末までに350件以下の達成を目指すものとする。

## 第3節 道路交通安全についての対策

### 1 今後の道路交通安全対策を考える視点

従来の交通安全対策を基本としつつ、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新規施策を推進する。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、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実といった8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) 少子高齢社会への対応

当町における高齢者の割合は18.6%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等を交通手段として利用する場合と、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。また、高齢者の視点に立った歩道の確保、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行う。

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き、

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) 歩行者の安全確保

当町では、昨年中の交通事故件数397件の内、歩行者が車両と接触する事故が30件発生している。そのうち高齢者が関わる事故は8件となっている。また、横断歩道上の事故も10件発生している。

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の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子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進める。

## (3) 町民自らの意識改革

交通安全は町民にとって自らの安全を守るために主体的・積極的に関わっていく課題である。そして、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起さない」、「交通事故にあわない」という意識を再認識すべきである。多くの町民が自ら安全で安心な交通社会を築いていこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、町民が地域や団体において、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仕組みづくりを工夫していく。

# 2 講じようとする施策

## (1) 道路交通環境の整備

### 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

あんしん歩行エリアを中心とする歩行者・自転車に係る死亡事故発生割合の大きい生活道路において、公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。

## イ 通学路等の歩道整備等の推進

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積極的に推進する。

この際、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。

このほか、押ボタン式信号機等の整備、横断歩道等の整備等により、通学・通園路の整備を図る。

## ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障害のある人等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

## 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資する道路整備事業については、特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を指定した事故危険箇所対策を中心に推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格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高規格幹線道路の利用促進を図る。

## ア 成果を上げるマネジメントの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを活用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「効果を上げるマネジメント」を推進する。

## イ 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、短路では、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、カラー舗装、路面標示の設置、信号灯器のLED化等の対策を推進する。

## ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通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、その適正化を図る。

## エ 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、交通管理者、自治体、地域住民等、関係機関・団体、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。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

- a 高規格幹線道路から居住地地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自動車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- b 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備や、インターチェンジ等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- c 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- d 幹線道路で囲まれた居住地地域内や歩行者等の通行の多い商業地内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

## 交通安全施設等整備事業の推進

### 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、歩行エリアにおける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。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通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、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、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

#### ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通環境の整備にあたっては、地域住民や利用者から意見を広く聴取していくことが重要であることから、「町長への手紙」等を活用して町民の意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映していく。

また、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あたっては、住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。

#### 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、自転車の役割を位置付け、総合的な自転車利用対策を推進する

#### ア 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はなく、車椅子利用者や視覚障害者の生命・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や傘差し運転の禁止等、広報を充実する。

#### 効果的で重点的な事故対策の推進

#### ア 交通事故対策の重点実施

交通事故が特定の区間に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「優先度明示方式」（効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式）により、死傷事故率等の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。

#### イ 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。

事故危険箇所の内、短路では、歩道も設置、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。

#### ウ 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。

#### エ 事故多発地点における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

#### 円滑・快適で安全な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抑制

道路使用及び占有については、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。

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

###### b 不法占有物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、指導を行うとともに、不法占有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なう。

###### c 道路の掘り返しの規制等

道路管理者は、道路の掘り返しを伴う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占有工事等の施工について合理的な調整を図る。

#### 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ため、道路交通の情報提供の充実、公共交通機関の利用、相乗りの促進などにより、道路利用の工夫を求め、適切な誘導を行う交通需要マネジメントを推進する。

## 総合的な駐車対策の推進

### ア 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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、町内各区の「交通安全会」の積極的な活用等により、住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締め出し気運の醸成・高揚を図る。また、指導取締りに当たっては、交通の妨害性・迷惑性の高い交差点等における放置駐車違反の取締りを強化する。

### イ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進

運転者の責任を追及できない放置駐車違反について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行うなど使用者責任の拡充を図る。

放置車両の確認、標章の取付けに係る事務の民間委託により、放置駐車違反取締りに対する執行力を確保し、良好な駐車秩序の確立を図る。

### ウ 新たな違法駐車対策法制の広報

使用者責任が拡大された新たな違法駐車対策法制が、円滑に施行されるよう広報に努めるとともに、施行後も道路交通の秩序を確立するため、広報・啓発活動を推進する。

## 災害に備えた道路交通環境の整備

### ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨等による災害に備え、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。

### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、積雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通管制施設の整備、及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の充実を図る。

### ウ 災害発生時における交通規制

異常気象、地震等の災害発生時は、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るため、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・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板の整備を推進する。

## エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時においては、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、交通監視用カメラ、車両感知器、光ビーコン、道路交通情報板等の整備を推進するとともに、隣接県等の交通管制センター及び道路管理者との情報交換システムの活用・充実に努め、道路交通情報センターとの連携強化等を推進する。

## 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、地域の児童が、安全で、自由に遊べる児童遊園やチビッコ広場等の整備を促進するとともに、学校体育施設開放事業として、地域住民のスポーツ活動等を日曜日、長期休業日、平日の放課後等に、教育委員会が地域の実情に基づいて積極的に解放する。

### ウ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から、電線共同溝の整備などによる無電柱化を推進する。

## （２）交通安全思想の普及徹底

交通安全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。

また、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、自転車の安全利用に関する指導を強化する。

## 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

## ア 幼児に対する体系的な交通安全教育の推進

### a 保育園・幼稚園における指導

児童に対して交通安全教育を行うことは、児童が道路での安全確保をするためのみならず、将来さまざまな道路を安全に通行しようとする意識を養うために必要不可欠である。このようなことから、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、保育園・幼稚園における日常保育・教育活動の中で、視聴覚教材や紙芝居を用い、こどもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。

### b 家庭における指導

幼児にとってもっとも身近な存在である保護者等が、日常生活のなかで繰り返し交通ルール等を教えることの大切さを理解させるとともに、常に幼児の手本となって道路を通行するように、保護者等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。

## イ 児童・生徒に対する交通安全教育

### a 目標

小学校、中学校及び高等学校の児童生徒に対する交通安全教育は、「自他の生命の尊重」と「他者への思いやり」という基本理念を定着させ、児童生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じた、日常生活における交通安全の基本的なルールを理解させることが大切である。また、身近な交通環境における様々な危険に気づき、常に的確な判断の下に安全に行動できる実践的な態度や能力を養う必要がある。

### b 指導体制の確立

学校においては、交通安全指導を計画的、組織的に実施するため、効果的に指導するよう各学校において、校内交通安全推進委員会、交通安全リーダーの会、PTA交通安全対策委員会等の指導体制の充実を図る。

### c 計画的指導の充実

児童・生徒の心身の発達段階に即した交通安全教育に関する年間計画を作成し、身近で起こった交通事故等を取り上げ、特別活動及び学校行事を中心に、あらゆる機会を通して、歩行者としての心得、自転車の安全利用、身近な交通安全施設や交通規制等を重点的に指導する。

### d 家庭・地域との連携

児童・生徒の交通事故防止は、学校外における行動が主であるため、家庭・地域の協力

のもとにその防止対策を図る必要がある。このため、家庭に対して基本的な生活習慣の確立、ゆとりある登校等を積極的に呼び掛けるとともに、地域・関係団体の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の指導・安全点検等を行い、児童の安全を図る。

## 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

運転者については、地域、職場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する。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用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、交通社会人の一員として、自発的な安全行動を促すとともに社会的責任の自覚を醸成する。特に、信号機のない横断歩道において横断歩行者を認めた場合は、停止線手前で停止するとともに、対向車があった場合はパッシングをして対向車に横断歩行者の存在を知らせる「思いやりパッシング運動」を強力に推進し、運転者の周囲に対する注意心と横断歩行者保護の意識の高揚を図る。

### b 地域における交通安全教育

地域においては、関係機関と連携・協働し、地域の事故実態や交通環境、各世代、段階を踏まえた講習会等を積極的に開催する。このような地域ぐるみの交通安全活動を促進して、「安全をつなげて広げて事故ゼロへ」を基調とした交通安全意識の高揚を図る。

### c 事業所における交通安全教育

事業所等においては、交通安全の趣旨の理解と具体的な実践事項の励行を従業員に呼び掛けるとともに、安全運転講習会や研修会を開催する。また、関係機関の実施する交通安全運動、及び講習会へ積極的に参加させ、事業所内における安全管理の推進を図る。

## エ 高齢者等に対する交通安全教育の推進

### a 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、高齢者が参加するスポーツや文化活動、社会参加活動などのあらゆる機会を捉え、主催団体と連携して高齢者に対する交通安全教室等の交通安全教育を推進する。また、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者に対しては、地域の福祉関係者等が日常的に接する機会を利用して交通安全への助言が行われるよう努める。

### b 老人クラブ交通安全推進員による交通安全教育

老人クラブ連合会の協力を得て、単位老人クラブで活動している高齢者交通安全推進員

が中心となって、老人クラブ会員への交通安全教育の徹底を図る。また、高齢者福祉機関と連携し、高齢者が多く集まる行事等、あらゆる機会をとらえ、交通安全に関する知識の普及、意識の高揚を図る。

#### c 各行事の機会を活用した交通安全教育

高齢者福祉機関等と連携し、多数が参加する様々な行事等の機会をとらえて、高齢歩行者教育システム、ドライビングシュミレータ等を活用した交通安全教室の開催を促進する。教室の実施にあたっては、具体的な事故実態を踏まえ、道路の横断や右左折時における通行方法、夜間の歩行、反射器材の効果等について、実際の事例を織り込み、効果的な実施を図る。また、所轄警察署長が委嘱するシルバーポリスを多角的に活用し、地域の交通安全リーダーとしての活動を推進する。

#### d 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。また、「情報ネットワーク」により、適時適切な最新情報の提供に努める。

#### e 世代間交流による交通安全教育

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。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。

#### f 孫から祖父母への交通安全シルバーレターの実施

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、孫から祖父母へ交通安全シルバーレターを作成し送付する。併せて、高齢者の家族の交通安全意識の向上を図る。

#### g 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の徹底を図る。

#### オ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害者団体と連携し、障害のある人のさまざまな交通障害を考慮した、交通安全教室や研修会を開催し、障害のある人の交通安全意識を高める。また、交差点等で気軽に障害のある人への手助けができるよう、障害者週間等あらゆる機会を利用して町民に啓発し、障害についての理解を進める。

## カ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人を雇用している事業所等に、自主的な事故防止活動の促進を働きかけ、事業所内における各種講習会や研修会の開催を推進する。

## キ 交通安全指導員による交通安全教育

交通安全指導員による歩行者・自転車利用者等への正しい通行方法の街頭指導を積極的に実施するとともに、幼児・児童・生徒、保護者及び高齢者に対する交通安全教室を開催し、対象に応じた体験的な交通安全教育を推進する。

## 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

町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町民運動として、関係機関・団体と連携・協働し、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

#### a 年間を通じて実施する運動

平成18年度から5か年で実施する「あなたが主役の交通安全県民運動」を、町民総ぐるみの運動として、関係機関・団体と町民の連携・協働により、強力に展開する。

#### b 期間を定めて実施する運動

春・秋の全国交通安全運動をはじめとした各季の交通安全運動は、県の基本方針に基づき当町の交通事故の発生実態等を踏まえ、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基本方針を定めて周知徹底を図る。これに基づいて町民や民間団体が、地域や組織の実情を踏まえた交通安全運動を展開する。

#### c 日を定めて実施する運動

毎月10日・20日・30日を交通事故ゼロの日と定め、地域の実情に合わせたマイカー運転自粛、公共輸送交通機関の利用を促進し、道路交通の円滑化を進めることにより事故防止を図る。

### イ 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による迷惑行為を防止するため、自転車の正しい乗り

方に関する普及啓発の強化を図る。特に、歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

#### ウ 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、保育園及び幼稚園の参観日や乳幼児教室等、あらゆる機会を捉えた普及啓発活動に努める。

#### 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。

#### オ 反射材用品の普及促進

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、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・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材の普及に際しては、全年齢層を対象とした衣服や靴等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

#### 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り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という町民の規範意識の確立を図る。

#### キ 効果的な広報の実施

町民一人ひとりに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の広報活動を推進する。推進にあたり、関係機関・団体等が連携・協働して家庭、学校、職場、地域などに対し、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報や交通事故被害者の声を取り入れた広報を「広報ながいずみ」を始め、新聞やテレビ、インターネットなどを活用して、計画的かつ積極的に行う。

また、関係機関・団体等の交通安全に関する広報活動を援助するため、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、町民の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

- a 夜間における歩行者の事故防止に対し、反射材着用の理解と反射材用品の普及を図るとともに、薄暮時の事故が多発する傾向にあることから、自動車等の早期点灯を指導する啓発活動を行なう。
- b 運転者及び歩行者が日常的に利用している道路の事故発生状況を認識できるように、事故多発地点及び事故形態等の公表を行う。

### 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

#### ア 幼児交通安全クラブ

幼児とその保護者を構成員とする「幼児交通安全クラブ」の計画的・組織的な交通安全教育活動を推進するため、研修会等を開催し、指導者の資質及び指導能力の向上を図る。

#### イ 長泉町交通指導員会

長泉町交通指導員は、昭和42年度より町長による委嘱となり、児童等の登下校時や町などが開催する行事等での街頭指導を通して、地域住民等の交通安全指導と交通安全思想の普及に携わっている。これら指導員の資質及び指導能力の向上を図るため、研修会等を開催する。

#### ウ 地域、職場交通安全会

地域、職場の交通安全活動を推進し、民間の自主的な交通安全活動を活発化するため、自治会、事業所等に対して、交通安全会等の組織化を促進する。

#### エ シルバーポリス

各地区老人クラブ会員の中から警察署長が委嘱する「シルバーポリス」制度の育成を図るとともに、シルバーポリスの自主的な交通安全活動に対する指導・助言を積極的に行う。

### 町民の参加・協働の推進

交通安全は、町民の安全意識により支えられることから、町民自らが交通安全に関する自らの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・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、町民や道路利用者が



主体的に行う「交通安全地図」の作成、交通安全総点検等、町民が積極的に参加できるような仕組みを作るほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

### (3) 安全運転の確保

#### 運転者教育等の充実

運転者教育では、法令や安全運転知識を「単なる知識」として記憶させるのではなく、それを実際の運転の場で実践していこうという心掛け、すなわち「安全マインド」を高めることが重要と思われる。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「安全マインド」を高めることを中心とした教育を充実する。

また、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。

#### 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、沼津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内容の充実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。

#### 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

#### 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、不正改造車両をはじめ、整備不良車両の排除を推進する。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。

#### 自転車の安全性の確保

自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全運動・交通教室等において自転車の正しい利用のしかた・乗り方について指導し、交通ルールとマナーの向上に努める。

また、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

#### (5) 道路交通秩序の維持

##### 交通の指導取締りの強化

###### 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、障害のある人等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、交通事故に直結する飲酒運転、無免許運転、速度違反、横断歩行妨害者、信号無視、一時不停止など、悪質、危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りを強力に推進するとともに、夜間の指導取締りを強化する。

###### イ 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、一時不停止及び歩道通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、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

###### エ 街頭活動の強化

歩行者の交通事故防止、高齢者、障害のある人等の保護の観点に立った街頭活動を強化する。

##### 暴走族対策の強化

暴走族追放の気運を高揚させるため、「静岡県暴走族等の根絶に関する条例」を確実に運用するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等においては、基本的な交通ルールの遵守とともに、暴走行為による生命・身体への危険性と暴力団予備軍、犯罪者集団化という一般には知られていない実態について周知徹底を図り、暴走行為を行う仲間に入らないよう、適切な指導の強化を図るとともに、関係機関と連携し、暴走族追放気運の醸成を図る。

また、暴走族の壊滅を図るため、共同危険行為等の禁止違反、消音器不備、車両番号表示義務違反に対しての指導取締りの強化を図る。

#### (6) 救助・救急活動の充実

##### 救助・救急体制の整備

###### ア 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事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防機関の救助体制の整備・拡充を図る。

#### イ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急業務を迅速・的確に実施するため、消防署において教育訓練の充実を図る。また、救急振興財団への救急隊員の派遣等により、救急救命士有資格者の養成を図る。

#### ウ 応急手当の普及

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、後遺障害等を軽減するため、事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、町民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、保健所、消防本部、医療機関、町等が互いに連携を図りながら、応急手当の講習会の開催等を実施していく。

#### 救急医療体制の整備

#### ア 救急医療機関の整備

休日や夜間において、交通事故による負傷者あるいは急病患者等が発生した場合、これら負傷者等に対して迅速かつ適切な医療を行う必要がある。

現在、これら救急事故に対処するため、沼津医師会及び夜間救急医療センターにより、常時応急の体制にあるが、今後なお一層の救急医療体制の充実に努める。

#### イ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運航により、救急患者の救命率向上を図るとともに、高速道路事故等の救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応等、広域的な救急医療体制の整備、充実を図る。

### (7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

#### 自動車損害賠償保障制度の充実等

交通事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対して、その改善を推進し、被害者救済の一層の充実を図る。

また、原動機付自転車等検査対象外車両の自賠責保障（自賠責共済）の無加入や期限切れによる運行の防止を図るため、広報活動を通じて広く町民に周知するとともに、街頭に

おける指導取締り及び監視活動等を強化する。

#### 交通事故相談業務

交通事故相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修会の開催、弁護士による指導等により相談員の資質の向上を図る。また、各種広報媒体を積極的に活用して交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通死亡事故当事者に対して広く相談の機会を提供し、交通事故被害者等を救済するための指導、助言を行う。

#### 交通遺児に対する見舞金支給制度

交通事故により、生計の中心者を失った交通遺児家庭に対し、激励文と見舞金を交付して、激励するとともに、各種相談に応じて交通遺児家庭の福祉の向上を図る。

### (8) 研究開発及び調査研究の充実

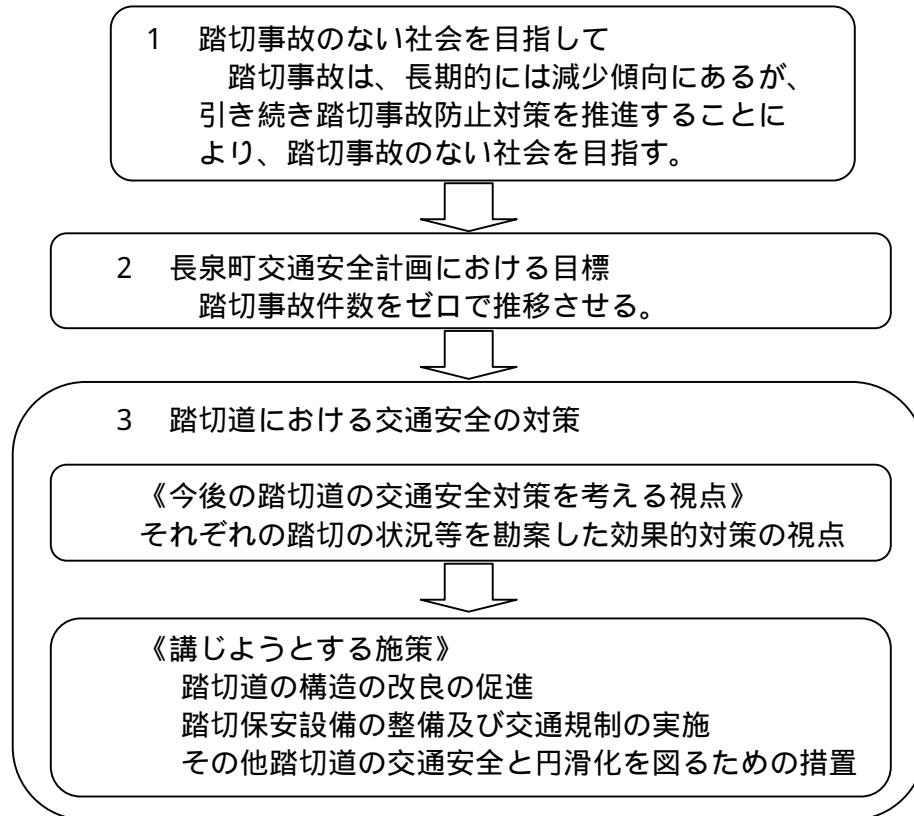
#### 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身障害等事故発生後の被害軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価が必要である。これを効率的に行うためにデータ収集、分析、効果予測方法について充実を図る。

#### 道路交通診断による事故防止対策の研究及び施策の推進

道路交通における安全と円滑の確保及び道路交通に起因する障害を防止するため、関係機関合同により交通事故が多発している地点等の交通診断を実施し、総合的な対策により、道路交通環境の改善を図る。

## 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

#### 1 踏切事故の状況等

##### (1) 踏切事故の状況

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、平成22年の発生件数は314件、死傷者数は250人であり、平成17年の発生件数450件、死傷者数306人と比較して、発生件数は30.2%、死傷者数は18.3%の減少となっている。

当町管内の踏切数は、19ヶ所であり、昨年の踏切事故は発生していない。

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9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、交通規制等の対策を実施し、これらの対策が、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。

### 2 講じようとする施策

#### (1) 踏切道の構造の改良の促進

自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切道の幅員が狭いもの及び舗装の不良のもの、歩道が整備されていない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。

#### (2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

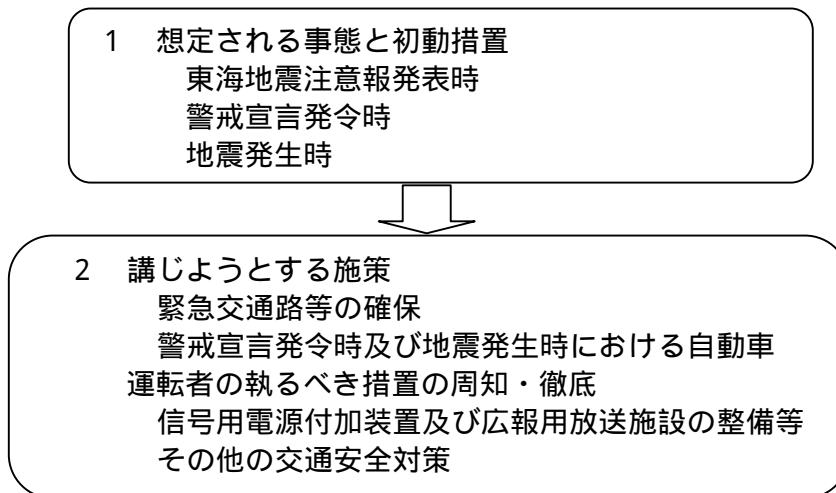
道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要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。

#### (3) 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に対する指導を積極的に行う。また、踏切事故は直前横断、落輪に起因するものが多いことから、自動車運転者及び踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタン操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。

## 第3章 東海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 東海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) 交通規制と予想される道路交通状況等

不要不急の旅行や出張等を自粛するように呼びかけるとともに、警戒宣言が発せられた時の交通規制についての情報提供を行い、混乱防止に努める。また、警戒宣言発令後及び地震発生後の必要な緊急ルートを選定作業を円滑に進めるために、道路管理者等との調整、工事等による通行規制箇所の把握や開放の判断等の準備を行う。

#### 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、車両又は歩行者に対し、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

町域内では一般車両の通行を極力抑制する。町域内への一般車両の流入は極力制限する。

## 幹線道路

住民の行動は帰宅・買物・出迎え・避難等が活性化する。住民が移動手段に自動車を使用したり、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、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。

## 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、地震発生の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。

## 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、長泉町地域防災計画に基づいて、運行規制等が行われる。

## その他

警戒宣言が発令されると、通常の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

県公安委員会は、緊急輸送路について優先的にその機能を確保するため、原則として一般車両の通行を禁止又は制限するとともに、区域又は道路の区間を指定し、被災地域での一般車両の走行及び被災地への流入を原則として禁止する。

また、道路管理者は、道路の破損、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、区域を定めて道路の通行を禁止又は制限する。

その他、県公安委員会及び道路関係者は、相互に連絡を保ち交通規制の適切な運用を図るとともに、道路関係者は、緊急輸送路に選定された道路、その他の道路の利用が早急かつ円滑にできるような必要な措置を行う。



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

自動車使用の自粛が徹底しない場合を考えると、交通渋滞に伴う混乱の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、自動車のもたらず被害と混乱は軽減されることが予想される。

突然に発生した場合

阪神・淡路大震災では、幹線道路の損壊により、道路が大渋滞したことから、東海地震の大震災時にも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、緊急交通路、緊急輸送路を確保し、町境の交通要点等に必要な職員等を配置し、町内への流入規制を実施するとともに、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、緊急輸送路を確保し、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広報用放送施設の整備等

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・充実に図るとともに、警戒宣言発令時及び地震発生時に適正な広報を行うため同報無線の適切な管理運用を図るとともにコミュニティFM放送に緊急放送を要請する。

## 4 その他の交通安全対策

#### (1) 既存の道路橋の耐震補強等

東海地震発生時の交通路確保を図るため、跨線橋、跨道橋や緊急輸送路上の橋梁などの落橋防止や橋梁の補強等の整備を引き続き推進する。

#### (2) 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、建築物の落下対象物及びブロック塀等の耐震改修を促進する。