

第 11 次

焼津市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

【案】

焼津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	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）	5
1 道路交通事故のない社会を目指して	5
2 歩行者の安全確保	5
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	5
4 役割分担と連携強化	6
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と今後の見通し	7
1 道路交通事故の現状	7
(1) 死者数	7
(2) 人身事故発生件数	7
(3) 負傷者数	7
(4) 焼津市の特徴と人口10万人当たりの発生件数	7
2 道路交通事故の見通し	8
II 第11次焼津市交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	11
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	11
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	12
(3) 生活道路における安全確保	13
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	13
(1) 先端技術の活用推進	13
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
II 講じようとする施策	15
1 道路交通環境の整備	15

(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	15
(2)	高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	17
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	17
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	19
(5)	高齢者等の移動手段の確保・充実	20
(6)	歩行空間のユニバーサルデザイン化	20
(7)	効果的な交通規制の推進	20
(8)	自転車利用環境の総合的整備	21
(9)	交通需要マネジメントの推進	22
(10)	災害に備えた道路交通環境の整備	22
(11)	総合的な駐車対策の推進	23
(12)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	24
2	交通安全思想の普及徹底	24
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2)	効果的な交通安全教育の推進	31
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	35
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	36
3	安全運転の確保	37
(1)	運転者教育等の充実	37
(2)	安全運転管理の推進	38
(3)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	39
4	車両の安全性の確保	39
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	40
(2)	自動車の安全整備	40
(3)	自転車の安全性の確保	40
5	道路交通秩序の維持	41
6	救助・救急活動の充実	41
(1)	救助・救急体制の整備	41
(2)	救急医療体制の充実	43

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	43
7 被害者支援の充実と推進	43
第2章 踏切道における交通の安全	45
第1節 踏切事故のない社会を目指して	45
I 踏切事故の状況等	45
II 第11次焼津市交通安全計画における目標	45
第2節 講じようとする施策	46
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	46
2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	46
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	47
第1節 基本方針	47
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	47
2 南海トラフ地震等発生時	47
第2節 講じようとする施策	47
1 臨時情報発表時	47
2 地震発生時	47
(1) 緊急交通路等の確保	47
(2) 道路交通情報の提供	47
3 平時における措置	48
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	48
(2) 交通安全施設の整備	48
(3) 交通総量抑制対策の推進	48
(4) 信号機電源付加装置の整備	48
(5) 臨時情報発表時及び地震発生時における 自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	48
4 その他の交通安全対策	48
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	48
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	49

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年にわたる焼津市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積極的に実施してきた。

「第10次交通安全計画」実施期間(H28～R2)の人身事故発生状況を「第9次交通安全計画」実施期間(H23～H27)と比較すると、人身事故発生件数は、5年間の平均値で、1,314件から994件へと320件の減少、死者数は、5.4人から3.6人へと1.8人の減少、負傷者数では、1,708人から1,270人へと438人減少した。しかし、平成29年には死者数と人身事故発生件数、負傷者数とも増加に転じるなど、いまだに高い状態で推移している。特に、事故類型では焼津市の特徴である「出会い頭事故」の発生比率が高く、事故当事者では「高齢者事故」と「高齢者運転事故」が増加しており、人口10万人当たりの発生件数では、「高齢者事故」が県内第3位、「交差点事故」と「自転車事故」が同第4位と依然として高い状況にある。

	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
発生件数	1,385	1,452	1,312	1,206	1,215	1,108	1,118	1,058	916	769
死者数	3	5	7	7	5	1	6	7	3	1
負傷者数	1,773	1,915	1,696	1,569	1,588	1,413	1,440	1,350	1,169	976

このため、交通事故そのものを減少させることが求められているとともに、高齢社会の進行に伴い、高齢者が関係する交通事故がさらに増加すると予想されており、的確な施策を講じる必要がある。

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あ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なお一層強力で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、「第11次静岡県交通安全計画」に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、焼津市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。

焼津市では、この交通安全計画に基づいて、国及び県などの関係行政機関や各交通安全団体等と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、市民と協働のもと、これを強力で実施するものとする。

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

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、公共交通機関並びに交通安全の確保は、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。

これまでも、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、更なる対策に取り組み、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。

【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、高齢者、障害のある人、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。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故防止は、喫緊の課題である。また、事業用自動車における運転者の高齢化の進行や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る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、年齢や障害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

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「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、交通事故原因の科学的な調査・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、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、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、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

(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下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、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

交通環境の整備に当たっては、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、歩道の整備を推進するなど、人優先の交通安全対策を図ることが重要である。このため、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、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

先進技術の導入により、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保することが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、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にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響への対応

新型コロナウイルス感染症の影響は道路交通に及び、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、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、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）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充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市、関係機関・団体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。このためには、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、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推進する。

4 焼津市における重点対策

焼津市では、この基本理念に基づき、市の特徴的事故形態である「交差点事故」、「高齢者事故」及び「自転車事故」の削減を計画の根幹に据え、重点的に対策を講じ、関係機関・団体等が一体となって、市民とともに、引き続き、交通安全対策に邁進するものである。

第1章 道路交通の安全

【本章の体系図】

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 道路交通事故のない社会を目指して
- 歩行者の安全確保
- 地域の実情を踏まえた施策の推進
- 役割分担と連携強化



2 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故による年間死者数ゼロを目指す。
- ② 令和7年末までに、次の目標を目指す。

人身事故件数	800件以下(前回 1,050 件)
交差点事故件数	350件以下(前回 450 件)
高齢者事故件数	300件以下(前回 330 件)
自転車事故件数	130件以下(前回 140 件)



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 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ① 高齢者及び子どもの安全確保
 - ② 歩行者及び自転車の安全確保
 - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - ① 先端技術の活用推進
 - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ③ 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：7つの柱》

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

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え）

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組が今、一層求められている。

今後も、交通事故による死亡者数及び件数をゼロに近づけることを目指し、究極的には交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進にあたっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、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、市や警察・関係機関が一体となって最も効果的な施策を、実施することが必要である。

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あたっては、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、幼稚園、保育園、保育所、学校、家庭、職場、団体、企業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するとともに、市民一人ひとりが、交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

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43年の18人をピークにその後減少、昭和51年には3人に減少したが、昭和52年以降は、8人前後で推移してきた。

第10次焼津市交通安全計画では、年間死者数を「ゼロ」とする目標を掲げ、平成29年が6人、30年が7人、令和元年が3人であったが平成28年と令和2年の死者数は1人であった。

(2) 人身事故発生件数

人身交通事故の発生件数は、平成17年の1,615件をピークに、平成21年の1,339件まで減少傾向にあったが、平成22年には1,503件と増加した。

第10次焼津市交通安全計画期間では、令和元年は916件、令和2年は769件と減少傾向を維持しており、令和2年末までに1,050件以下とする目標を達成している。

(3) 負傷者数

負傷者数は、平成17年に2,095人と過去最高を記録し、その後減少を続け、平成21年には1,617人となったが、平成22年には1,917人、平成24年には1,915人に増加した。第10次焼津市交通安全計画期間では、平成28年から1,500人を下回り、令和2年は976人であった。

(4) 焼津市の特徴と人口10万人当たりの発生件数

焼津市の交通事故の特徴としては、依然として交差点での出会い頭事故や高齢者事故が多く、近年は自転車事故が減少しているものの、県内ワースト3位であった。

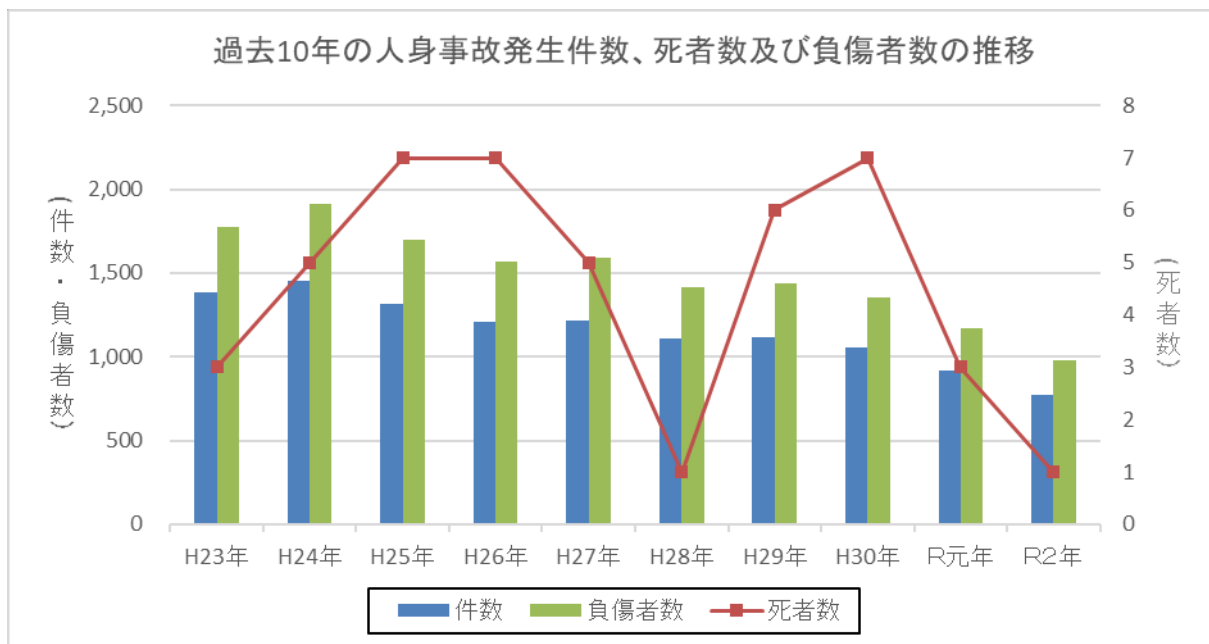
第10次焼津市交通安全計画期間では、「交差点事故」と「自転車事故」の人口10万人当たりの発生件数が毎年ワースト5位以内となった。

令和2年は、「交差点事故」が、500件以下の目標に対し、355件でワースト3位、「高齢者事故」が330件以下の目標に対し、309件でワースト4位、「自転車事故」が140件以下の目標に対し、139件でワースト3位であった。

このように、人身交通事故が多発する背景として、高齢化社会の進行する中で高齢者が車社会に十分適応できないことや、加害者にもなる高齢運転者の増加、運転免許人口や自動車保有台数の増加等交通環境の変化に加え、夜型社会の拡大、社会全般の規範意識や交通モラルの低下等が指摘されている。

◇人口 10 万人当たりの県内市でのワースト順位

	平成 28 年		平成 29 年		平成 30 年		令和元年		令和2年	
	件数	順位	件数	順位	件数	順位	件数	順位	件数	順位
人身事故	1,108 件	8	1,118 件	7	1,058 件	5	916 件	6	769 件	7
交差点事故	490 件	2	479 件	3	446 件	4	409 件	5	355 件	3
高齢者事故	412 件	6	391 件	6	402 件	5	335 件	8	309 件	4
自転車事故	177 件	5	177 件	5	178 件	5	147 件	5	139 件	3



2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると考えられる。また、事故発生の諸要因を一定の前提の下に将来の交通事故を推計すると、今後も更なる高齢人口の増加に伴い、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、今後も交差点事故や高齢者事故等、本市の事故原因の特徴を踏まえ

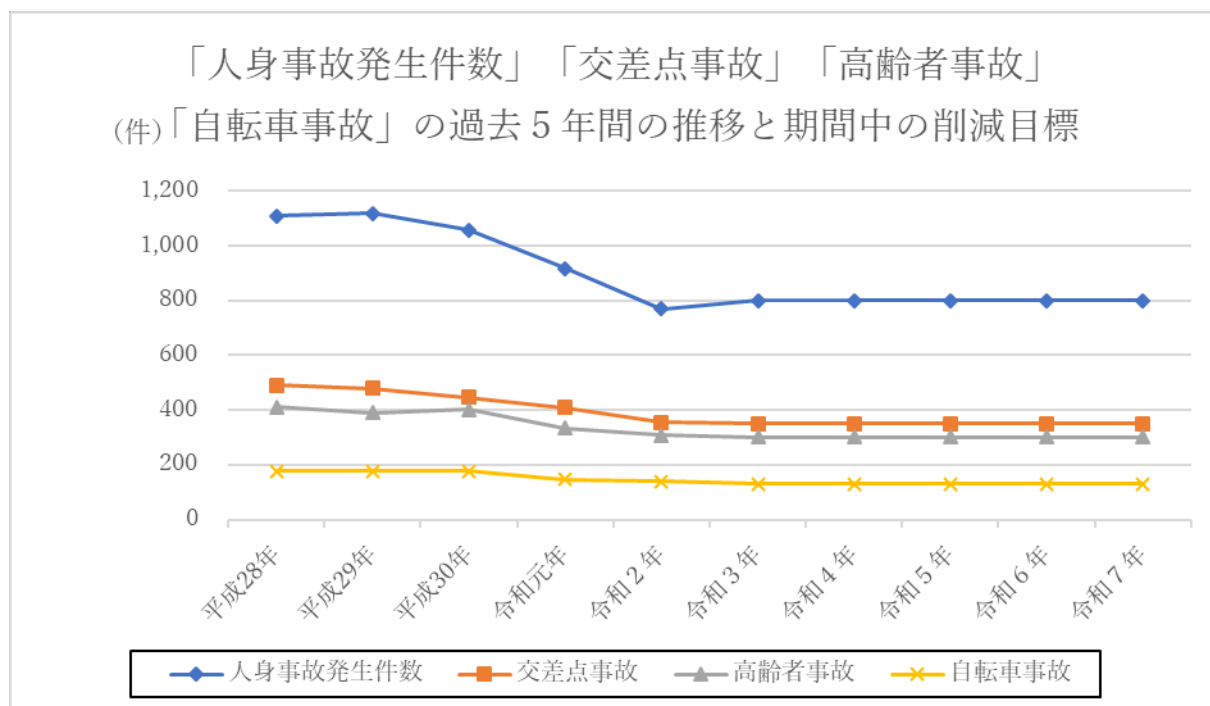
た交通安全施策を強力に進め、これらの事故の増加に歯止めを掛けるものとする。

II 第11次焼津市交通安全計画における目標

静岡県の計画では、交通事故による年間の死者数については、令和7年末までに80人以下、人身事故発生件数については、令和7年末までに15,000件以下にするという目標を掲げている。

焼津市においても、交通事故の減少を図ることとし、本計画では、交通事故による年間死者数について、引き続き「ゼロ」を目指すものとする。

また、事故発生件数としては、平成28年から令和2年の平均発生件数から2割減を基本目標値とし、令和7年末までの目標数値を定めた。人身事故発生件数は、800件以下、「交差点事故」の発生件数を350件以下、「高齢者事故」の発生件数を300件以下、「自転車事故」の発生件数を130件以下とする。



第3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。

しかしながら、運転者の交通安全意識をみると、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車に対する保護意識の浸透には至っておらず、歩行者等が最も保護されるべき横断歩道上の事故をはじめとして、道路横断中の事故が減少しているとは言いがたい状況にあり、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図るべく、「思いやり」「ゆずりあい」運転を徹底させていくことが求められる。

また、高齢者人口の増加に伴い、交通事故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も喫緊の課題となっている。

今後、本市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、交通情勢の変化等に対応し、また、大きな割合を占める出会い頭事故等交差点関連事故の多くは、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反や一時停止違反などによるものとはいえ、これら事故も車両同士のゆずりあいにより多くは抑止されることを勘案すると、自分本位の運転に陥ることなく、「ゆずりあい」運転を励行することが重要となってくる。

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EBPM（根拠に基づく政策立案）を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次の点等を重視して、対策の推進を図る。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い中、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、自動車を運転する場合のそれぞれの立場の違いに対応した、効果的な対策を推進する必要がある。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、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、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動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や道路の状況に応じた交通規制、住居地区等における区域規制や物理的デバイスにより自動車の速度抑制を図る「ゾーン30 プラス」等を実施することにより、バリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備を推進する。

併せて、高齢運転者の事故防止対策としては、身体能力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。運転支援機能をはじめとする新たな技術とその効果などについて、交通安全教室等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

また、高齢社会の進行と同時に考えなければならないのが少子化の進行である。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、子どもの安全を確保する防犯と合わせて交通事故から守る観点から、子どもが日常的に集団で移動する通学路等の経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域で子どもを見守っていくための取り組みも充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先意識の徹底は未だ浸透していない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

歩行者優先の考えの下、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横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転車には横断歩道に関する交通ルールの再確認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。

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」（①手を上げるなどして運転者に横断する意思を伝えること、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気を付けること）等、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

自転車に対しては、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、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できるよう、自転車の通行空間の確保を推進する必要がある。

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理解が不十分なことから、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、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し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、区域規制等を実施する「ゾーン 30 プラス」の整備により、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要がある。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。安全運転サポート車（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、市民に対し情報提供するなど、その活用を推進する。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 10 次計画期間中を通じて、ETC 2.0※から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴い、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、住民等の協働により、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。

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はじ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。

※ E T C 2.0 : これまでの E T C (Electronic Toll Collection System の略。

高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。)と比べて、①大量の情報の送受信が可能となる、② I C の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成していく。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、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。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン 30 プラス」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォ

ン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化P I C S ※」という）を含む）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

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

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・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（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

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

※ P I C S : Pedestrian Information and Communication Systems

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路など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、「焼津市通学路等交通安全プログラム」に基づき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、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、幼稚園・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実施する。

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・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道帯整備を積極的に推進するとともに、防護柵・ハンプ等の設置、交差点のカラー化、横断歩道の拡充等の対策を推進

進する。

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

- (ア) 高齢者や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、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害のある人等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害のある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 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、事故危険箇所を含め、死傷事故率の高い区間を優先的に選定し、事故危険箇所対策を中心に推進する。

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うち、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された「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実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、見通しの改良、バス路線等における停車帯の設置、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置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、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、その適正化に努める。

さらに、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に実施し、二次事故防止を図る。

ウ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

オ 改築等による交通事故対策の推進

道路改良による道路交通環境の整備については、道路管理者が計画段階から関係機関と一体となって、歩行者及び自転車利用者などの保護を最重点とし、歩道、自転車通行帯、交差点改良、車両停車帯及び道路の付属物の整備を推進する。

カ 交通安全施設等の高度化

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器の LED 化を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30 プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子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。

ウ 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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 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交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進し、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に一部改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）により、市が中心となって策定する地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の中で、高齢者等の市民の移動手段の確保に向け、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。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人等を含めて全ての人々が安全に、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、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車

需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、焼津市自転車ネットワーク計画に基づき、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。道路管理者や警察が自転車ネットワークや道路空間の整備、通行ルールの徹底を進め、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等の自転車の駐車スペースを確保するとともに、安全で安心して利用できる自転車駐車場の利用環境の改善を図る。

(ア) 放置自転車対策の推進

「焼津市自転車等の放置防止に関する条例（昭和 61 年条例第 18 号）」により、円滑で安全な交通環境の妨げとなる放置自転車等への指導、撤去保管を引き続き実施する。

(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操作や傘差し運転等の禁止が徹底されるよう指導・啓発していく。

(9) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM ※）の定着・推進を図る。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

※ TDM : Transportation Demand Management

交通需要の調整を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく

ア 公共交通機関利用の促進

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

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、津波、豪雨等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

豪雨等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、津波、豪雨等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

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

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点（ラウンドアバウト）の活用を図る。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報を提供するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進

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

ア きめ細かな駐車規制の推進

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

する。

イ 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

ウ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故を防止するため、子どもたちが安全で自由に遊べる公園等の維持管理に努める。

また、小中学校、高等学校のグラウンドや、幼児教育・保育施設の園庭等について、子どもの遊び場等として可能な範囲で開放するよう努める。

イ 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 18 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全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」の理念の下、人優先の交通安全思想を基本とし、子ども、高齢者、

障害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、特別活動の学級活動、行事において、交通安全に関する基礎的な素養に係る学習や交通安全教室などを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よう努める。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市町職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地

域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、交通ルールを的確に伝えるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的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、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、機会をとらえて交通安全教室を開催するなど、交通安全に係る指導を行う。

児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行し、自らの命を守るために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、特別活動の学級活動、行事において、安全な歩行の仕方や自転車の安全な利用などの交通安全に関する基礎的な素養に係る学習や交通安全教室などを実施するよう努める。

また、交通安全教室などがより一層効果的な活動となるよう取組方法を工夫したり、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施したりするよう努める。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。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等を開催する。

さらに、焼津市交通安全指導員会や県交通安全協会焼津地区支部指導員、子供見守り隊等の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や見守りを推進する。

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、特別活動の学級活動、行事において、自転車の安全な利用や危険の予測と回避、応急手当などの交通安全に関する基礎的な知識の習得や意識の高揚を図る学習、交通安全教室などを実施するよう努める。

また、交通安全教室などがより一層効果的な活動となるよう取組方法を工夫したり、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施するよう努める。

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

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ル

ールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、ホームルームなどの時間を活用して、自転車の安全な利用や二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、応急手当等について理解を深めるよう努めるとともに、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よう努める。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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることを考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む、実践的な交通安全教育が充実するよう努める。

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を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、高校生の自転車マナー向上を図るため、市内の高等学校の中から焼津警察署が「サイクルマナーアップモデル校」を委嘱し、生徒の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。

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、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。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・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、公民館等の社会教育施設における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。

大学生・専修学校生等に対しては、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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県・市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動、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。

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を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会

を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、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にも努める。

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

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた指導・助言を行う。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を提供する。

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

キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害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害の程度に応じ、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害のある人に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害のある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

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、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや

交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

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

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

関係機関・団体が相互に連携して、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住民に周知する。また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、「しずおか・安全横断3つの柱」（①手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気をつけること）等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通参加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を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、「早めのライトオン」の徹底と、反射材用品等の活用の促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

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、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 走行中における携帯電話等の危険性に関する広報啓発

走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性について、各種講習会や交通安全運動等の機会をとらえ、強く周知する。

また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるように努める。

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、あらゆる機会を通じて積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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、広報紙、ホームページ、LINE、新聞等のあらゆる広報媒体を活用して行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子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、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や自治会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。

(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、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、全市民的気運の盛り上がりを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の「早めのライトオン」、対向車や先行車がない状況における「ハイビームの効果的活用」を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 二輪車運転者の交通事故被害軽減を図るため、ヘルメットとプロテクターの正しい着用について、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) 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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行い、市民挙げての活動の展開を図る。

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。

ア 交通安全協会焼津地区支部

交通安全教育活動を行う交通安全協会焼津地区支部指導員に対して、交通安全に関する情報提供等の支援を行うとともに、連携して、幼児、児童、生徒、保護者及び高齢者等に対する交通安全教室の開催や、参加・体験・実践型の交通安全教育事業の活動を推進する。

イ 焼津市交通安全指導員会

児童、園児を中心とした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る交通安全指導員会の組織の運営や、資質・指導力の向上を図るための事業等に支援を行う。

ウ 上記以外の焼津市交通安全協議会加入団体

焼津地区地域交通安全活動推進委員協議会、焼津地区安全運転管理協会及びその他の関係機関・団体等が行う交通安全教室や啓発活動等の推進について、その支援に努める。

エ 交通安全リーダー

これまで学校では、小学校高学年児童を交通安全リーダーに指名し、リーダーワッペンとリーダー手帳を交付して、集団登校の際に下級生が道路に飛び出さないなどの交通マナー等を守るような指導を目的に活動している。また、交通安全リーダーと市、警察及び関係団体等の職員が集って「交通安全を語る会」を開催している。

学校においては、子どもたちの交通安全に関する意識をより一層高めるために、子どもたちが主体的に考えて活動する機会とするよう努める。

(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、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、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、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリマップ」の作成、交通安全総点検などのほか、交通安全の取組に市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ため、運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害のある人、子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。

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

(1) 運転者教育等の充実

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

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

ア 二輪車安全運転対策の推進

関係機関と連携し、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、交通安全組織としての二輪車安全運転推進クラブに対し、交通安全に関する研修会、講習会等の開催、各種の交通安全活動等への積極的参加、協力等自主的安全活動を促進し、クラブ員が中核となった二輪車利用者への安全意識の高揚を図る。

イ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢運転車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。

(イ) 自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者をはじめとする移動手段の確保に向け、策定した地域公共交通計画に基づき、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。

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・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

(2) 安全運転管理の推進

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

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

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

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転についても啓発を続ける。

イ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

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。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 先進安全自動車（ＡＳＶ）普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車について、普及を一層促進する。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

イ 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普及促進等を推進する。

(2) 自動車の安全整備

自動車の安全運行を確保するため、関係機関・自動車関連団体の協力を得て、街頭で車両点検、排気ガス測定等を実施し、整備不良車両や改造車両の排除等を推進する。

また、自動車運転者による保守点検や事業用車両の安全管理の徹底を啓発し、車両故障に起因する事故の防止を図る。

(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、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、夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

さらに、暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

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

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

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

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

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

「救急救命士法」（平成3年法律第36号）に基づき、一般財団法人救急振興財団への救急隊員の派遣による養成や、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救急救命士の計画的な増員を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管などの特定行為を円滑に実施するための講習等を実施するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、中日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、適切かつ効率的な救急業務実施体制の整備を促進する。

ク 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

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

(2) 救急医療体制の充実

夜間・休日の交通事故により、負傷者が発生した場合、救急医療機関の円滑な受け入れと迅速な治療が必要となる。その役割を担っているのが焼津市立総合病院であり、志太榛原地区の公立3病院と連携し、重傷者に対応ができるようバックアップ体制を構築している。

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を図るドクターヘリの運航に協力することにより救急患者の救命率向上を図るとともに、広域的な救急医療体制の充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

7 被害者支援の充実と推進

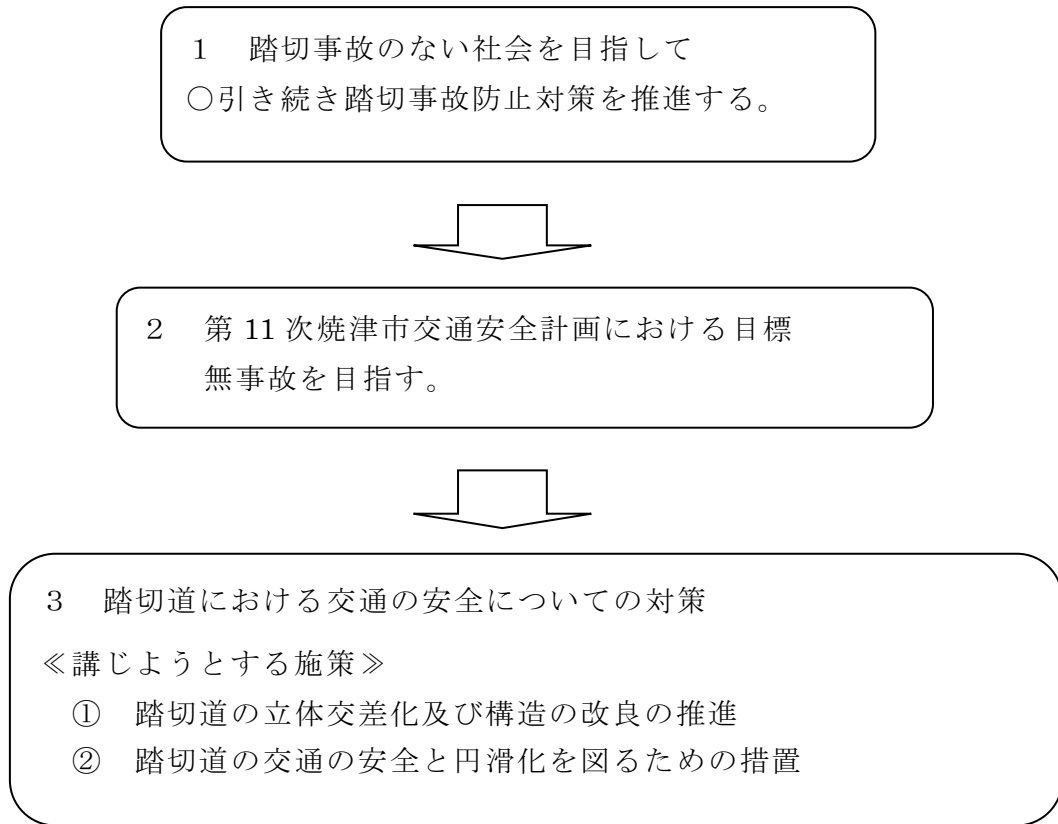
交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）をはじめ、焼津

市犯罪被害者等支援条例等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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

第2章 踏切道における交通の安全

【本章の体系図】



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、踏切道改良等の安全対策の推進により長期的には減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を総合的に推進し、踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

本市では、平成5年に起きた1件の踏切事故以降、令和2年まで踏切事故は発生していない。

II 第11次焼津市交通安全計画における目標

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故が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。こうした現状を踏まえて、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も

と、諸施策を推進することにより、踏切事故の防止を図り、無事故を目指すものとする。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図るとともに、歩道が狭小な踏切においては、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、交通安全運動等を通じ、踏切道通過時における安全意識の高揚、緊急時にとるべき措置の周知などを図るとともに、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 基本方針

1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めていくことが基本であるが、「南海トラフ地震臨時情報」（以下「臨時情報」という。）が発表された場合には、その情報を活用し被害軽減につなげる。

2 南海トラフ地震等発生時

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

第2節 講じようとする施策

1 臨時情報発表時

必要な体制を構築のうえで情報収集及び連絡活動を行い、同報無線やメール配信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) 交通安全施設の整備

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

(3) 交通総量抑制対策の推進

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

(4) 信号機電源付加装置の整備

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

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

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。