

第 11 次

沼津市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

沼津市交通安全対策会議

ま え が き

我が国では、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、我が国では、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、10 次にわたる沼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。

本市における第 10 次交通安全計画の実施期間（H28～R02）の交通事故発生状況をみると、第 9 次交通安全計画の実施期間（H23～H27）と比較した場合、発生件数は徐々に減少し、5 年間の平均値で 414 件減少、死傷者数では 557 人減少した。

しかしながら、市内では、毎年のように交通死亡事故が発生するなど、悲惨な交通事故が後を絶たず、また、高齢社会の進展に伴い、高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故の増加が懸念される。また、大規模地震発生時等には、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。

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、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定により、国の作成する交通安全基本計画に基づき、県が交通安全計画を作成し、さらに同法第 26 条第 1 項の規定により県の作成する交通安全計画に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき、本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、行政機関及び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。

沼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	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
Ⅰ 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
Ⅱ 第11次沼津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	10
Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
＜重視すべき視点＞	
（1）高齢者及び子供の安全確保	10
（2）歩行者及び自転車の安全確保	11
（3）生活道路における安全確保	12
（4）先端技術の活用推進	12
（5）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
（6）地域が一体となった交通安全対策の推進	12
Ⅱ 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
（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	14
（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	16
（3）幹線道路における交通安全対策の推進	16
（4）交通安全施設等の整備事業の推進	18
（5）高齢者等の移動手段の確保・充実	19
（6）歩行空間のユニバーサルデザイン化	19
（7）無電柱化の推進	19
（8）効果的な交通規制の推進	19
（9）自転車利用環境の総合的整備	20
（10）交通需要マネジメントの推進	20
（11）災害に備えた道路交通環境の整備	21
（12）総合的な駐車対策の推進	22
（13）分かりやすい道路交通環境の確保	23
（14）交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23
2 交通安全思想の普及徹底	25
（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	29
（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進	30
（4）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	33

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	33
3 安全運転の確保	34
(1) 運転者教育等の充実	34
4 車両の安全性の確保	35
(1) 車両の安全性に係る情報の提供	35
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	36
(3) 自転車の安全性の確保	36
5 道路交通秩序の維持	36
(1) 交通指導取締りの強化等	36
(2) 暴走族等対策の推進	37
6 救助・救急活動の充実	38
(1) 救助・救急体制の整備	38
(2) 救急医療体制の整備	39
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	39
7 被害者支援の充実と推進	39
(1) 交通事故相談活動の推進	39
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	40
8 道路交通診断による事故防止対策の推進	40
第2章 踏切道における交通の安全	41
第1節 踏切事故のない社会を目指して	42
I 第11次静岡県交通安全計画における目標	42
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	42
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	42
II 講じようとする施策	42
1 沼津駅周辺の鉄道高架化による立体交差化 及び踏切道の構造改良の推進	42
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	42
3 踏切道の統廃合の促進	43
4 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	43
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	44
第1節 基本方針	44
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	44
2 南海トラフ地震等発生時	44
第2節 講じようとする施策	45
1 臨時情報発表時	45
2 地震発生時	45
(1) 緊急交通路等の確保	45
(2) 道路交通情報の提供	45
3 平時における措置	45

(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	4 5
(2) 交通安全施設の整備	4 5
(3) 交通総量抑制対策の推進	4 5
(4) 情報伝達用放送設備等の管理	4 5
(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	4 6
4 その他交通安全対策	4 6
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	4 6
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	4 6
(3) 地震に伴う津波対策	4 6

計 画 の 基 本 理 念

沼津市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの 10 年にわたる取組において、人身交通事故発生件数を減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として、新たに交通事故被害者等となる方がおり、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故も後を絶たない。高齢化の進展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。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより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。

【交通事故のない社会を目指して】

本市は、長期の人口減少過程に入っており、高齢化率が年々上昇している。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

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

そのような中、道路交通における人身交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、未だ 1,000 件を超えており、これによる死傷者が発生している。

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・経済的損失をも勘案して、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。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害のある人、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進展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は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があり、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展に伴い生じうる、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

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②踏切道における交通、③大規模地震発生時ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを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、指導取締りの強化等を図り、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ものとする。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付かないよう新技術を活用するとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(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、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波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、人手不足の解決にも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。

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直接・間接の影響は、陸上交通に様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及、活用の促進に積極的に取り組んでいく必要がある。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図るとともに、被害者の救済に必要な措置を尽くすよう努める。

(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、地域の民間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とから、行政、関係機関・団体等が行う交通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、地域におけるその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。

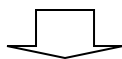
(4) 知見の共有

本市では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間の、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には、本市の知見を他市町と共有し、活かしていく視点も重要であり、連携や協力を推進する。

第1章 道路交通の安全

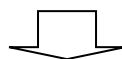
1 道路交通事故のない社会を目指して

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を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

県内他都市に比べ人身交通事故発生率が高い現状にあるため、令和7年末までに年間人身交通事故発生件数を1,000件以下にすることを目標とする。



3 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- 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
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《8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 | ⑧ 道路交通診断による事故防止対策の推進 |

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児をはじめとする子供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。高齢化の進展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。

特に、交通安全は、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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参加・協働していくことが有効である。

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、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの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の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効である。さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を、防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業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、住民が、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。

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

市内の交通事故の発生件数は、昭和55年には1,296件であったが、以後、増加傾向が続き、平成13年には2,946件を超えた。しかしながら、それ以降概ね減少傾向にあり、近年では、平成30年は1,644件、令和元年は1,549件、令和2年は1,291件と、令和2年末までに1,700件以下とする第10次交通安全計画の目標を3年連続で達成している。

交通事故死者数は、昭和44年の57人をピークにその後減少し、昭和50年以降は概ね10人から20人前後で推移していた。近年では、平成28、29、30年は7人、令和元年は4人、令和2年は6人と、10人を下回る状況が続いている。

しかし、人口10万人あたりの交通事故発生件数では、平成4年以降、県内ワースト1位、平成23年以降にもワースト1位が3年間続き、平成28年から令和2年にかけてもワーストの上位と高い状況にある。

このように、人身事故が多発する背景・原因としては、高齢化社会の進行する中で高齢者が車社会に十分に対応できないことや、加害者にもなる高齢ドライバーの増加、運転免許保有者数の増加等による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。

本市の交通事故の特徴としては、子どもの事故が減少傾向にある反面、高齢者事故・高齢運転者事故の多発、交差点における歩行者事故の多発などが挙げられる。

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見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、事故発生の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、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、今後も交通安全施策を強力に進め、これら事故の増加に歯止めを掛けるものとする。

Ⅱ 第 11 次沼津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と考えられ、県の第 11 次交通安全計画においては、年間死者数について「令和 7 年末までに 80 人以下を目指す」、年間人身事故発生件数について「令和 7 年末までに 15,000 件以下を目指す」との目標を掲げている。

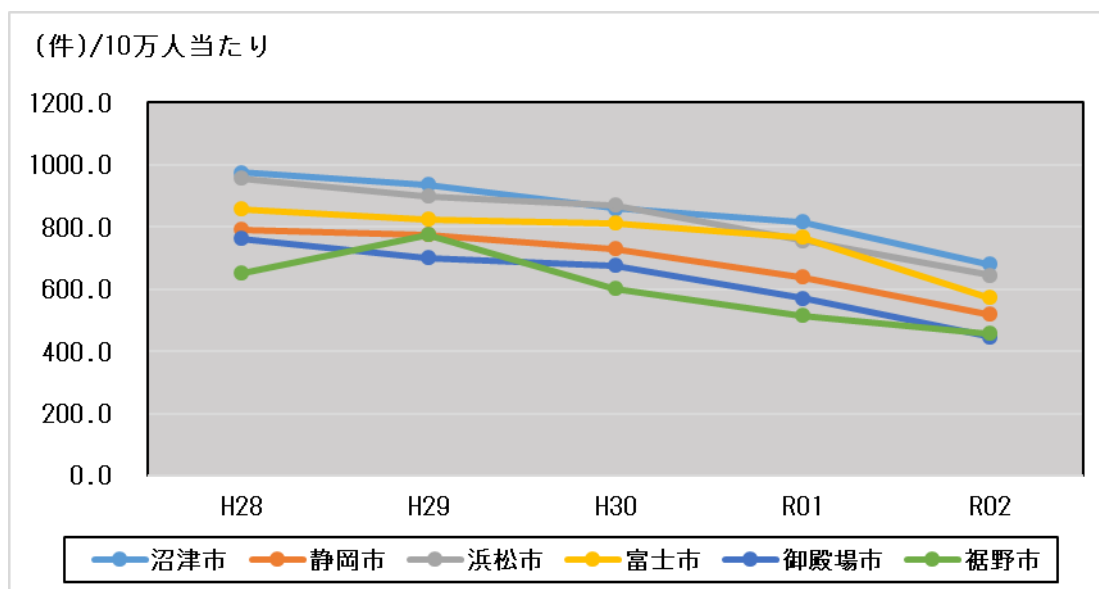
本計画では、県内他都市に比べ交通事故発生率が高い現状の改善を目指して、令和 7 年末までに年間人身交通事故発生件数を 1,000 件以下にすることを目標とする。

県内都市の 10 万人あたりの交通事故発生状況の推移表 (件)

	H28	H29	H30	R01	R02
沼津市	976.5	937.3	861.4	817.5	680.9
静岡市	792.7	776.2	730.5	639.8	520.7
浜松市	956.6	900.0	871.7	756.5	645.5
富士市	858.6	824.8	813.5	767.9	573.5
御殿場市	764.1	701.7	676.4	571.9	447.6
裾野市	653.0	775.2	602.9	515.3	457.4

(静岡県交通年鑑)

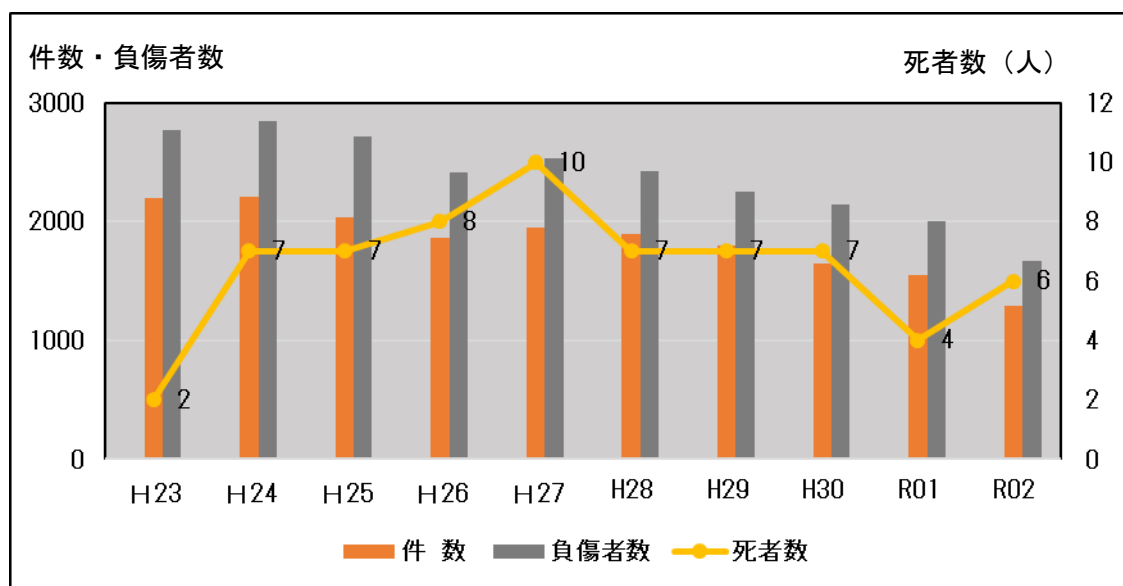
県内都市の 10 万人あたりの交通事故発生状況の推移



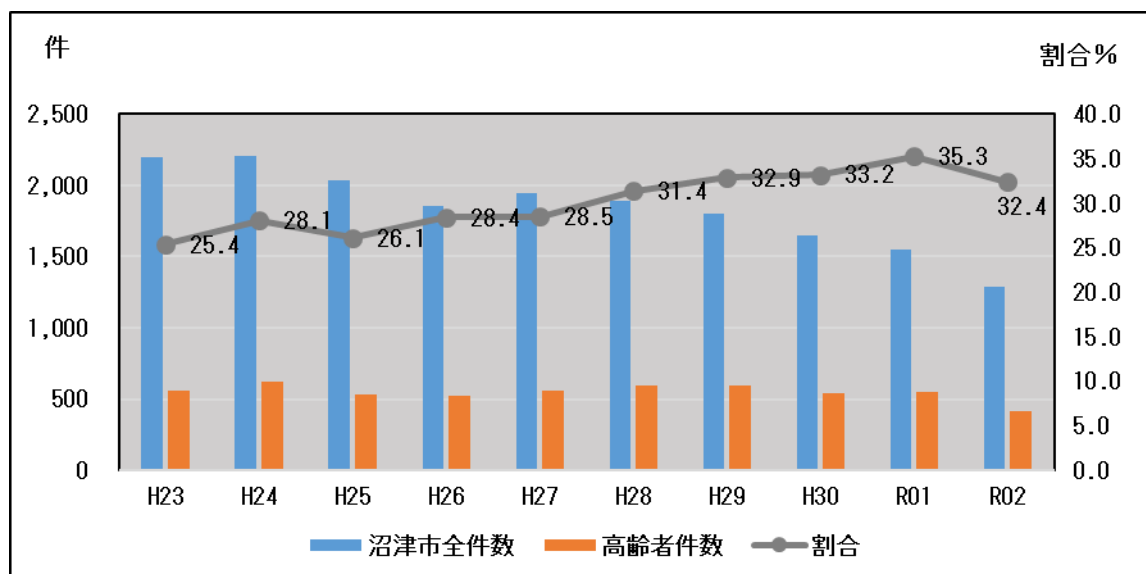
沼津市の交通事故発生状況等の年次別推移表（人身事故）

年 区分		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
件 数	実数(件)	2,197	2,207	2,038	1,858	1,950	1,894	1,801	1,644	1,549	1,291
	指数(%)	100	100	93	85	89	86	82	75	71	59
死 者	実数(人)	2	7	7	8	10	7	7	7	4	6
	指数(%)	100	350	350	400	500	350	350	350	200	300
負傷者	実数(人)	2,773	2,848	2,713	2,412	2,529	2,420	2,255	2,144	2,003	1,670
	指数(%)	100	103	98	87	91	87	81	77	72	60

沼津市の交通事故発生状況等の推移



交通事故発生件数のうち高齢者が占める割合



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い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、交通事故死者数、件数に占める高齢者の割合も増加しており、交通事故減少のためには高齢者の交通事故防止対策も喫緊の課題となっている。

今後、本市の交通事故を更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、「思いやり」「ゆずりあい」運転の徹底を根幹として、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を推進する。

このような観点から、

- 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
- ⑧ 道路交通診断による事故防止対策の推進

といった8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、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市は交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、令和2年中は約6割を占めている。

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支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

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については、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も重要となる

と考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、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とその限界、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必要がある。

本市の少子化が進展する中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道及びグリーンベルト等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。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者対策の推進について規定した「**道路交通法の一部を改正する法律**」（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を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

歩行中の死者数は減少傾向がみられず、状態別の中でも高い割合になっており、横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供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及びグリーンベルト等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」

（①手を上げるなどして運転者に横断する意思を伝え、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。

次に、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。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

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

生活道路においては、高齢者、障害のある人、子供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、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の設定が進展している。引き続き、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、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る。

このような取組を続けることにより、「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。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、その活用を推進する。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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を進めていく。今後は、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。

(6) 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。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故の特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、多様な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。

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」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することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者が関係する交通事故の多いエリアにおいて、行政と地域住民等が連携し、通過交通や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供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」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、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通行する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。

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定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供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、「沼津市子供の移動経路に関する交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園や保育所等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策の推進を図る。

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

- (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、高度化P I C S（Pedestrian Information and Communication Systems：歩行者等支援情報通信システム）や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、歩行者用休憩施設、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の推進を図る。

また、駅前等の交通結節点において、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を継続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

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

- (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、事故率の低い道路へ交通の転換を促進し、生活道路への通過交通を排除するとともに、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対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績など交通の状況等を勘案し、効果的な対策を図る。また、高規格幹線道路から生活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。

ア 「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」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、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、限られた経費で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」の推進に協力する。

- (ア) 市内の人身交通事故が交通量の多い幹線道路に集中していることを踏まえ、地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、交通事故分析データにより、事故類型や事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間など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。

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、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

エ 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。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転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。
- (イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (ウ) 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系地区等においては、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総合的に実施する。

カ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化や横断歩道の明確化、また内回り右折を防止するための安全施設の整備の推進を図る。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。
- (ウ) 道路利用状況実態を踏まえつつ、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい市街地、駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通

と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

キ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 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の推進を図る。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等の推進を図る。

(4) 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 交通安全施設等の維持管理

公安委員会では、整備後長期間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」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供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。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、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、関係機関が連携を図りながら、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大をはじめ、交通管制システムの充実・改良を図る。

オ 道路交通環境整備への市民参加の促進

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するとともに、道路利用者等が日常から抱い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

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、「沼津市地域公共交通計画」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。

(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。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。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「静岡県無電柱化推進計画」に基づき事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限の実施を検討するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

(8) 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、交通事情の実態に応じてソフト・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に努める。

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踏まえた上で、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

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点検及び見直しを推進する。

(9) 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、「沼津市自転車活用推進計画」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。

各地域において道路管理者や警察が道路空間の整備、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

自転車の駐車スペースを確保し、安全で安心して利用できるよう自転車駐車場の利用環境の改善を図る。また、放置自転車対策として、「沼津市自転車等放置禁止条例」（昭和 63 年条例第 11 号）に基づき、放置禁止の指導を行い、放置自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、「バリアフリー法」に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害がある人等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 交通需要マネジメントの推進

交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、各種交通情報提供の充実、相乗りの促進等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、

公共車両優先システム（PTPS）の整備、ハイグレードバス停やパークアンドバスライド等バスの利用促進を図るための施策を推進する。また、これらの施策について、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、市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。

さらに、鉄道、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

自動車の相乗りを促進するなど、効果的な自動車利用を検討する。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、津波等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。

豪雨時等においても、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、豪雨、津波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、交通管制センター、交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備及び、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整備の推進に協力する。あわせて、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新の推進に協力する。

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。

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ため、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、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。

(12) 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指向して、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 駐車場対策の推進

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

(ア) 駐車問題に対して計画的、総合的な駐車対策を推進するため、駐車施設整備に関する基本計画や駐車場整備計画の策定について検討する。

(イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進する。

また、「立地適正化計画」への駐車場配置適正化区域の設定等により、路外駐車場の出入口のコントロール及び附置義務駐車施設の集約化を図るなど、「中心市街地まちづくり戦略」等を踏まえた駐車場の配置適正化の促進を検討する。

(ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場空き情報のオープンデータ化等を推進するとともに、国の制度を活用した利用転換等を促進する。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進する。

エ 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。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場及び路上荷捌きスペース整備、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(13) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化を図る。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備に努める。

さらに、学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放について検討する。

エ 「道路法」に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、「道路法」（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。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、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して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。人優先の交通安全思想の下、子供、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、高齢化が進展する中で、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。

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、行政、警察、学校、関係民間団体、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職員や教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、地域が一体となった交通安全教育・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、子供、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、世界一安全な交通社会を目指す我が国の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知識及び技能を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所、県立特別支援学校幼稚部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면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

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、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、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識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、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。

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。

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た交通安全講習会等の開催を促進する。

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、必要な知識と技能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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、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。

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。

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、必要な知識と技能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、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。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を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、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。

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、交通安全活

動への積極的な参加を促す。

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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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、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、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。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等的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。

このほか、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。

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、高齢者がサポカー・サポカーSなどの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設けるよう努める。

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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、交差点などで障害のある人へ気軽に手助けができるよう、障害者週間などの機会を通じて啓発し、関係機関や団体と連携して障害についての市民の理解を進める。

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、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。

(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、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。

(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 of 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、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、公安委員会が行う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。

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、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供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、テレビ、ラジオ、新聞、動画（YouTube）、LINE、SNS、ホームページ、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効が上がる広報を次の方針により行う。

- (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、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車の実態等を図る。

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、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、子供、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、県及び市は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市的な気運の向上を図る。

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」、対向車や先行車がいないうちにおける「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) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。
- (エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえようとする情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(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あたっては、行政、関係機関・団体、企業等と住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、住民の参加・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住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

また、交通安全対策の実績に応じて表彰制度を設けるなど、住民自らの意識改革を推進するための活動を展開する。

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り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた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、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、子供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、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推進する。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

初心運転者講習や高齢者講習等、運転者に対する再教育が効果的に行われる必要がある。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施する

など、地域の交通安全教育の場としての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、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、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的实施、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。

(イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(ウ) 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、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地域住民の移動手段の確保に向け、「沼津市地域公共交通網形成計画」により、持続可能な地域公共交通の確保・維持改善を図る取組を推進する。

オ 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。

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に係る情報の提供

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等による事故が発生していることや、高齢化の進展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、高齢運転者等が自ら運転する場合の安全対策として、サポカー・サポカーSなど安全運転サポート車に関する情報を提供する。

(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

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

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザー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、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(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活用する。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。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 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。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等

における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反や携帯電話使用、座席ベルト非着用など容易に守られるべき違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子供、高齢者、障害のある人の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

(イ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行う。

(2) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、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、青少年に対する暴走族加入防止指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、関係機関に対して没収

（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、市内での広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

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：Automated External Defibrillator）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。

エ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

(ア) 初期救急医療体制の整備

開業医によって行われている在宅当番医制の維持と休日・夜間急患センターの診療体制の充実を図る。

(イ) 第2次救急医療体制の整備

初期救急医療体制の後方体制として、入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、複数の病院が輪番で診療を行う第2次救急医療体制について、一層の充実強化を図る。

(ウ) 第3次救急医療体制の整備

脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷等の重篤な救急患者を受け入れるため、高度の診療機能を有し、24 時間体制で重症患者に対応する救命救急センターの診療機能の向上を図る。

イ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの活用により、救急患者の救命率向上を図るとともに、救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応等、救急医療体制の整備、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、医療機関、本市を管轄する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）等の下、交通事故被害者等の救済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。

(1) 交通事故相談活動の推進

市民相談センター及び県が運営する交通事故相談所において、交通事故相談活動を推進する。

ア 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相

談所は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。

ウ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県、市町のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部交通部交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

8 道路交通診断による事故防止対策の推進

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

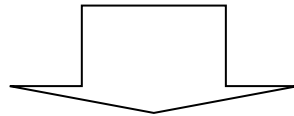
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、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推進する。



2 第11次沼津市交通安全計画における目標

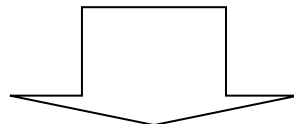
踏切事故のない社会を目指す。



3 踏切道における交通の安全についての対策

《視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



《4つの柱》

- ① 沼津駅周辺の鉄道高架化による立体交差化及び踏切道の構造改良の推進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ 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

第1節 踏切事故のない社会を目指して

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）は、長期的には減少傾向にあり、全国の令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。本市においても、平成27年に踏切への侵入による死亡事故が2件発生している。

踏切事故は、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する。

I 第11次沼津市交通安全計画における目標

踏切事故は、一たび発生すると死傷者が生じるなど重大な結果をもたらす大事故につながる。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下、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ものとする。

第2節 踏切道における交通の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

踏切事故防止に関しては、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、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推進することとする。

II 講じようとする施策

1 沼津駅周辺の鉄道高架化による立体交差化及び踏切道の構造改良の推進

交通の安全と円滑化を図るため、沼津駅周辺においては鉄道の高架化による立体交差化を推進する。また、歩道が狭隘な踏切等においては歩行者安全対策のため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

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を促進する。

また、踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くするよう働きかける。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、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促進する。

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、必要に応じ、交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

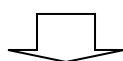
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

第3章 大規模地震に備えての交通の安全

1 基本方針

- ① 南海トラフ地震臨時情報等発表時の情報活用
- ② 南海トラフ地震等発生時の必要な交通対策等の実施



2 講じようとする施策

- ① 臨時情報発表時における情報収集及び連絡活動と市民への周知
- ② 地震発生時における緊急交通路等の確保、道路交通情報の提供
- ③ 平時における措置
- ④ その他の交通安全対策

第1節 基本方針

1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

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

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

必要な体制を構築したうえで情報収集及び連絡活動を行い、道路交通情報板やサインカー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。

また、津波危険予想地域への道路については、緊急通行車両以外の車両の流入を制限する。

(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) 情報伝達用放送設備等の管理

警戒宣言発令時及び地震発生時に適切な情報伝達を行うために設置されている放送設備等の適切な管理運営を図る。

(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

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

4 その他の交通安全対策

(1) 既存の道路橋の耐震補強等

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

(2) 沿道建築物等の耐震化の促進

地震発生時における緊急輸送ルートや避難路の通行を確保するため、プロジェクト「TOUKAI-0」総合支援事業により、緊急輸送ルート等の沿道にある建築物やブロック塀等の耐震化を促進する。

(3) 地震に伴う津波対策

津波浸水想定区域の道路沿いに海拔表示板、津波避難誘導表示等を設置し、住民をはじめ、観光客や自動車運転者に津波からの避難方法を周知する環境の整備を引き続き推進する。