

第 1 1 次

三島市交通安全計画（案）

（令和3年度～令和7年度）

三島市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、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次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

第10次三島市交通安全計画においては、こうした交通安全対策の効果が表れ、計画における最終年の目標を達成した。道路交通事故件数、死者数、負傷者数ともに減少傾向にある。

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

しかしながら、未だに三島市の道路交通事故による死傷者数が6百人を超えており、事故そのものを減少させることが求められるとともに、高齢社会の進展に伴う高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故に的確な施策を講じる必要がある。また、鉄道交通においては、大量・高速輸送システムという性格上、一たび事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

さらに、大規模地震発生時等における道路交通の混乱などは、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により国の作成する交通安全基本計画及び県の作成する交通安全計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、三島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。

この交通安全計画に基づき、市は国・県の行政機関と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	6
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	7
II 第11次三島市交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通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
安全確保等の重視すべき視点	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	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	13
(4) 先端技術の活用推進	13
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	14
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推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	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	21
(7) 無電柱化の推進	21
(8) 効果的な交通規制の推進	21
(9) 自転車利用環境の総合的整備	21
(10) 交通需要マネジメントの推進	22
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	24

(12)総合的な駐車対策の推進	24
(13)道路交通情報の充実	25
(14)交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
2 交通安全思想の普及徹底	26
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	27
(2)効果的な交通安全教育の推進	32
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	36
(5)地域における交通安全活動への参加・協働の推進	36
3 道路交通秩序の維持	36
(1)交通指導取締りの強化等	37
(2)暴走族対策の推進	37
4 救急に係る関係機関との協力体制の確保	38
5 被害者支援の推進	38
第2章 踏切道における交通の安全	39
第1節 踏切事故のない社会を目指して	39
I 踏切事故の状況等	39
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	39
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	39
II 講じようとする施策	39
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	39
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	40
3 踏切道の統廃合の促進	40
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	40
5 鉄道交通の安全に関する知識の普及	40
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	41
第1節 基本方針	41
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	41
2 南海トラフ地震等発生時	41
第2節 講じようとする施策	41

1	臨時情報発表時	41
2	地震発生時	41
	(1) 緊急交通路等の確保	41
	(2) 道路交通情報の提供	41
3	平時における措置	42
	(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	42
	(2) 交通総量抑制対策の推進	42
	(3) 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	42
4	その他の交通安全対策	42
	(1) 既存の道路橋の耐震補強等	42
	(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	42

計画の基本理念

三島市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、道路交通事故死者数を減少させる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、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故も後を絶たない。高齢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。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、公共交通機関を始め、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。

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、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築】

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行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行に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障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、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、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、運転者及び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す

る。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。地域の交通情勢や特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させられるよう工夫をする。

(2) 車両等の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、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の充実を図る。

(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や鉄道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、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、地震や豪雨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5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人出不足への対応

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

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響への対応

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

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

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

(2) 救急に係る関係機関相互の協力体制の確保及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に迅速な救急搬送ができるよう、関係機関との緊密な連携と協力体制の確保を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、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、県及び市が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) E B P M（Evidence-based Policy Making（証拠に基づく政策立案））の推進

交通安全に関わる施策におけるE B P Mの取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

(5) 知見の共有

本市では、交通安全対策基本法制定後この半世紀の間の、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。

4 S D G s（Sustainable Development Goals 持続可能な開発目標）との関係

S D G sは世界的な課題に対して、「誰ひとり取り残さない」持続可能な世界を実現するために取り組むべき目標である。平成27年（2015年）9月の国連サミットで採択され、令和12年（2030年）を年限に17の目標と169のターゲットを設定している。本計画においても該当するS D G sを目標として掲げて取り組みを進めることで、持続可能な開発目標の達成を目指す。



第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

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

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進行への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、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となり、人優先の交通安全思想の下、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が、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、市民に一番身近な市役所や警察署の役割が極めて大きい。

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

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

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

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状

1 年間死者数

第10次三島市交通安全計画（以下「前計画」）では、毎年の交通事故による年間死亡者数を0人とする目標を掲げたが、平成28年、29年は2人、平成30年は6人、令和元年は2人、令和2年は1人と、いずれの年も達成できなかった（表1）。

2 年間人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、平成13年には1,221件と過去最多を記録し、それ以降は減少傾向を続けている。

前計画では、令和2年末までに年間人身事故発生件数700件以下を達成することを目標に掲げた。結果としては、平成28年は771件、平成29年は738件で目標を上回ったが、平成30年は642件、令和元年には601件、令和2年は478件と、当初の目標を達成した。

(表1) 三島市における交通事故発生状況

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
事故件数(件)	1,002	1,001	941	754	706	771	738	642	601	478
死者数(人)	4	2	1	3	2	2	2	6	2	1
負傷者数(人)	1,261	1,266	1,224	962	900	1,014	916	794	750	632

(表2) 三島市における自動車保有台数・運転免許保有人口の推移

年度 区分	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
人口 (人)	105,433	109,123	110,522	112,251	111,823	110,030	107,788
自動車保有台数 (台)	67,340	73,106	77,843	80,281	81,584	80,323	79,533
運転免許保有人口 (人)	53,844	61,914	68,502	72,903	74,587	75,216	73,982
運転免許保有率 (%)	51.1	56.7	62.0	64.9	66.7	68.4	68.6

3 高齢者事故

前計画中の本市における交通事故死者に占める高齢者の割合は、5割前後と高い割合で推移しており、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となる。

(表3) 三島市における高齢者事故状況

	H27	H28	H29	H30	R元	R2
事故件数 (件)	706	771	738	642	601	478
うち高齢者事故件数 (件)	247	258	249	226	211	175
高齢者事故の割合(%)	35.0	33.5	33.7	35.2	35.1	36.6

II 第11次三島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ることから、国の第11次交通安全基本計画においては、「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下」にする目標を掲げている。

本計画においては、毎年の交通事故による年間死亡者数0人を目指し、令和7年末までに、年間人身事故発生件数500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、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施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

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。

安全確保等の重視すべき視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

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のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用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基づき、ユニバーサルデザイン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、運転支援機能を始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。

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等の子どもが移動する経路において、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。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子どもに対しては、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。

高齢運転者への対策を行う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すすめるとともに、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

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、高齢者や子ども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どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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。

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、矢羽型路面表示の整備等により、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り、特に、市街地において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な移動手段の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

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、ルール違反やマナーに欠ける行動が多いため、自転

車は軽車両であるという認識を定着させる交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策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（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施する「ゾーン30」の設定の進展に加え、物理的デバイスのランプ等の整備が進んでいる。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、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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始めとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。自動ブレーキを搭載している安全運転サポート車などの普及はもとより、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、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る。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

高齢化の一層の進行等に伴い、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、市民、関係団体、行政等の協働により、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、地域の実情に精通した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、市民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、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。

さらに、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、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、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、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、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するとともに、事業用地の確保が困難な生活道路については、歩車共存道の整備を進めるなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し

ていく必要がある。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細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

科学的データや、地域の顕在化したニーズ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、市町、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するため、ハンプや狭さく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エリアを形成する安全対策、エリア内への通過車両の抑制を推進する。

また、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路やコミュニティ道路等の整備を推進するとともに、見やすく一目で分かりやすい道路 標識・道路標示の整備を推進し、視認性の向上を図る。

さらに、危険個所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、警察、国、県、市町、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における歩道整備等の推進

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、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実施するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

保育園、幼稚園に通う園児、小学校、中学校、高校に通う児童・生徒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とともに、路肩のカラー舗装、防護柵設置、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、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がいのある人等を含め、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歩道等を積極的に整備する。

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機等のバリアフリー対応型信号機、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます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、障がいのある人等の通行の安全と円滑を図る。

特に、バリアフリー法に基づく、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、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を連続的・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、円滑な移動の阻害となる放置自転車等の撤去を行う。

(2) 高速道路の更なる活用推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の排除により、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や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進する。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。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 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

主要幹線道路等では、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適用することにより、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、「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) 国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や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、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や、ビッグデータの活用により潜在している危険区間等を顕在化させ事故危険箇所として指定し、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、歩道等の整備、視距の改良、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。

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 改築等による交通事故防止対策の推進

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防止対策を推進する。

- (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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるラ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、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矢羽根型路面表示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と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、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、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

(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」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。また、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・安心な歩行区間の確保を図る。

さらに、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、事故危険箇所等、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推進する。

エ 交通円滑化対策の推進

信号機の改良、交差点の立体化を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITS※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の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・改良を推進する。

カ 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するとともに、市民提案や自治会・町内会要望等を活用して市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。

キ 連絡会議等の活用

「三島市道路工事連絡協議会」を開催し、安全で効率的な道路工事の施工を行うために、インフラ工事事業者と道路管理者とで工事施工等の調整を図る。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転サービスや、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるM a a S※について、地域課題の解決に資するモデル構築や普及について研究を行う。それに加えて、コミュニティバスの導入、現行運行している路線の見直しや改善を進め、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

※ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム。最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える課題を解決するためのシステム）

※M a a S：Mobility as a Service（移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス）

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がいのある人等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障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) 無電柱化の推進

災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観形成等を図るため、無電柱化の一層の推進を図るべく「三島市無電柱化推進計画」に基づき事業を推進する。

(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充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、歩行者の待ち時間の長い押し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。

(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、「三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画」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。

市や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、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

自転車の駐車スペースを確保するため、自転車駐車場等を整備する。また、鉄道の駅周辺等における放置自転車の問題の解決を図るため、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特にバリアフリー法に基づき、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、障がいがある人等の移動の円滑化に資するため、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

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・空間的平準化を推進する。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、市町、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。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行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)等の一部改正により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって現行の地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画への移行を視野に入れ、公共交通サービスの改善を進めるなど公共交通の利用促進を図ることで持続可能な地域公共交通網の再構築を進める。

具体的には、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、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライド等の導入に関する研究を行い、バス利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るため、三島市エコエコデー等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。

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するモデル構築や普及について研究を行うことで、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして鉄道・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などにより、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、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(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、豪雨等による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。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による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、交通規制資機材の整備を図る。

(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。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、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しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の占用の適正化等

工作物の設置等のための道路の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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠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。また、「おもいやり、ありがとう」の理念や、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がいのある人等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

特に、高齢化が進展する中で、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、自転車は軽車両であることを認識させるとともに身近な乗り物として安全に利用できるよう、道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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高揚を図るとともに、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。

交通安全教育や普及啓発活動については、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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について、関係者の意識が深まるよう努める。

あわせて、外国人住民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安全能力及び知識を習得させることを目標とする。幼稚園、保育所及び認定こども園において

は、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場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。

幼児を指導する教職員等に対して、交通事故発生状況等の情報提供を行い、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、普段の散歩ルートにおける危険箇所の確認や、集団で歩くときの体制等、安全対策に対する意識高揚に努める。

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。特に自転車は軽車両であり、車両と同様に左側通行であることの認識を自転車に乗用する初期段階から身につけて徹底させるよう努める。

授業では児童の交通事故防止と交通安全意識の高揚を図るため「家族と学ぶ自転車マナーアップ教室（４年生）」や「交通安全リーダー（６年生）と語る会」を開催する。

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。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、自転車乗車中等、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に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、交通ボランティアによる通学路におけ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技能と知識を十分に習得さ

せる。そのうえで、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できるよう交通安全教育を推進する。

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とともに、地域においても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、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もって行動することができるような健全な社会人の育成を推進する。

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、交通安全活動へ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、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、「二人三脚高齢者訪問」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。

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指導を行う講習会を開催し、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。

また、県が実施している動画KYT（危険予測トレーニング）出前講座を活用し、高齢者等の交通事故防止に関する意識を高めるよう、各団体に働きかけ講習会を行う。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

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 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳者の配置、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がいのある人に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がいのある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、外国人住民に対しては、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ため、効果的な交通安全教育を実施するとともに、外国人住民を雇用する事業者等を通じ、外国人住民の講習会等への参加を推進する。また、増加する訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る機関・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技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするために、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、事前に、事故実態や市民のニーズ等を踏まえ、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知する。また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、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保険等への加入促進等の対策を推進する。

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、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用徹底を図る。

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。

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。

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を実施する。

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、ホームページ、動画（YouTube）、LINE、SNS、街頭ビジョン、広報みしま等のあらゆる広報媒体を活用して、市民一人ひとりの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行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 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、自動車や自転車の運転時の「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。また、歩行者、自転車利用者には反射材用品等の着用を推進する。

- ・春季（3月～5月）17時から
- ・夏季（6月～8月）18時から
- ・秋季／冬季（9月～2月）16時から

(イ) 「思いやり運転」を推進するため、賛同者に対し「思いやり運転マグネッ

トステッカー」を配布し、車への貼付を奨励していく。

(ウ) 高齢ドライバーの交通事故防止を目的として、運転免許証を自主返納した70歳以上の高齢者に、バス・タクシー・伊豆箱根鉄道駿豆線で利用できる1万円分の助成券を交付する「三島市高齢者運転免許返納支援事業」を引き続き実施する。

(4) 交通の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、地域団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡会議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

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

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

(5) 地域における交通安全活動への市民の参加・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、県、市、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地区安全会議等の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住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「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、本計画の積極的活用・広報などのほか、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 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。

(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（あおり運転）、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に重点を置いた交通取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取り組みを推進する。また、引き続き、子ども、高齢者、障がい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とともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

(2) 暴走族対策の推進

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

暴走族追放の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、青少年に対しての指導等を促進する。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會員（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。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置の強化を図る。

4 救急に係る関係機関との協力体制の確保

交通事故発生時における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と緊密な連携・協力関係の一層の強化を図る。

5 被害者支援の推進

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。

- (1) 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連絡協調を促進する。
- (2) 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、交通事故相談員の研修会への参加、弁護士によるアドバイス等により相談員の資質の向上を図る。
- (3) 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、ホームページや広報紙の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

I 踏切事故の状況等

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。このような減少傾向は、これまで講じてきた踏切道の構造改良、保安設備の整備、交通規制の実施等の対策の推進によるものと、自動車運転者・歩行者等の踏切通行者の安全意識の向上によるもの考えられる。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

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

踏切事故は一旦生じた場合、重大事故になるおそれが十分考えられるので、今後とも踏切通行者に対する安全意識の向上および非常信号等の緊急措置方法の周知徹底を図るとともに踏切道の施設整備、統廃合の推進を図り、踏切事故の防止に努める。

II 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

遮断時間が長くかつ道路交通量の多い踏切及び主要な道路との交差に係るもの等については、単独立体交差化することにより踏切道の除去を促進する。

また、自動車の通行を認める踏切道のうち踏切道の幅員が道路幅員より狭いもの及び踏切道の舗装の悪いもの等は漸次構造改良を促進する。

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、着実に踏切遮断機の整備の推進を図る。

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、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と円滑化を図るための措置

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切道通過時における交通安全意識の向上を図るとともに、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。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

5 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、鉄道事業者による鉄道教室等を保育園、幼稚園、学校等で実施してもらい、鉄道の安全に関する正しい知識の普及に努める。

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、道路交通情報板やサインカー、ラジオ、市民メール、SNS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する。

(2) 交通総量抑制対策の推進

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

(3) 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、「三島市耐震改修促進計画」に基づき、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。