

第 11 次袋井市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

袋井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、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、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる袋井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陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、市内における交通事故死者数については、平成 30 年には、交通事故による死者を発生させないという計画の目標を達成し、令和元年には、死亡事故ゼロ日数連続 800 日を記録した。また、発生件数については、平成 30 年以降 3 年連続で年間 700 件以下という計画の目標を達成した。

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

しかしながら、平成 30 年以外では、交通事故による死者が発生するなど、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 26 条第 1 項の規定により、県の作成する第 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、市内における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、関係行政機関及び民間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、これを強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	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	7
II 第11次袋井市交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
＜重視すべき視点＞	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	11
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	13
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実	13
(4) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	13
(5) 自転車利用環境の総合的整備	13
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(7) 総合的な駐車対策の推進	14
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	16
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	22

3	安全運転の確保	23
(1)	運転者教育等の充実	23
(2)	高齢運転者対策の充実	23
(3)	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	23
4	道路交通秩序の維持	23
(1)	交通指導取締りの強化等	23
(2)	暴走族等対策の推進	23
5	救助・救急活動の充実	24
(1)	救助・救急体制の整備	24
(2)	救急医療体制の充実	25
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	25
6	交通事故相談活動の推進	25
第2章	踏切道における交通の安全	26
第1節	踏切事故のない社会を目指して	27
I	踏切事故の状況	27
II	第11次袋井市交通安全計画における目標	27
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	27
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	27
II	講じようとする施策	27
1	踏切保安設備の整備	27
2	踏切道の統廃合の促進	28
3	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	28
第3章	大規模地震に備えての交通の安全	29
第1節	基本方針	29
1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	29
2	南海トラフ地震等発生時	29
第2節	講じようとする施策	29
1	臨時情報発表時	29
2	地震発生時	29

(1) 緊急交通路等の確保	29
(2) 道路交通情報の提供	29
3 平時における措置	30
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	30
(2) 交通総量抑制対策の推進	30
(3) 臨時情報発表時及び地震発生時における 自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	30
4 その他の交通安全対策	30
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	30
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	30

計 画 の 基 本 理 念

袋井市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、過去 20 年で人身事故件数を約半数まで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、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時代のニーズに応える交通安全の取組により交通事故のない交通安全社会の実現を目指していく。

【交通事故のない社会を目指して】

少子高齢化、人口減少、感染症の影響等の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、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、本市の道路交通事故による死者数は概ね減少傾向にあるものの平成 30 年以外では、交通事故による死者が発生し、第 10 次計画の目標を達成することはできなかった。

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、更なる一歩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、障がいのある人、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。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、一人一人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、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指していく。

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、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、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などについて、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析や、政策評価を充実させ、毎年度定める交通安全運動基本方針等で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一人が、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。

(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、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よう取り組んでいくものとする。特に、本市の将来を担う子どもたちの命を守ることに主眼を置き、通学路、生活道路等において、歩行空間の確保を計画的に実施するなど、人優先の交通安全対策の推進を図ることが必要である。

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（※）等やアルコールインターロック装置（※）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、安全性の観点から注視する必要がある。

（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であっても、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関の間で、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対応する。

※ 衝突被害軽減ブレーキ:車両や歩行者に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害を軽減する装置

※ アルコールインターロック装置: 一定濃度以上のアルコールが呼気から検出された場合にエンジンを始動できないようにする装置

3 横断的に重要な事項

(1) 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。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

関係行政機関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一層推進する。

4 公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支えている路線バス及び自主運行バス等については、交通事故等が発生した場合に大きな被害となることが想定されるため、運行事業者には一層の安全を確保させる。

さらに、運行事業者は、利用者を安全に目的地に運ぶ重要な責務を負っていることから、運転者の健康管理を含め安全対策に一層取り組む。

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

- ① 年間死者数
交通事故死者を発生させない。
- ② 年間人身事故発生件数
年間 360 件以下を目指す。



3 道路交通の安全についての対策

《5つの視点》

- 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
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《5つの柱》

- 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 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実

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

近年においては、未就学児をはじ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悲惨な交通事故が報告されている。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、人命尊重の理念に基づき、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、関係行政機関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 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

1 年間死者数

本市における交通事故による死者数は、過去20年間で年間0人から11人の間で推移している。第10次袋井市交通安全計画では、交通事故による死者を発生させないことを目標として掲げた。結果は、平成28年が3人、平成29年が2人、平成30年が0人、令和元年が2人、令和2年が2人で、第9次計画以前と比べて死者数は減少傾向にあり、平成30年には死者を発生させないという目標を達成した。なお、令和2年の死者数2人の内訳は、自動車運転者が1人、二輪車運転者が1人であった。（うち、自動車運転者の1人が高齢者（65歳以上））

2 年間人身事故発生件数

本市における人身事故の発生件数は、平成19年以降減少傾向にあり、第10次袋井市交通安全計画においては、平成28年は720件、令和2年は446件と減少傾向を維持しており、年間700件以下とする同計画の目標を3年連続で達成している。

3 年間負傷者数

本市における負傷者数は、過去10年では、平成23年の1,220人が最も多く、平成23年以降減少傾向にあり、令和2年は567人と減少傾向を維持しており、過去10年で半数以下となっている。

4 人口10万人当たりの人身事故発生件数

人口10万人当たりの人身事故発生件数は、過去10年では、平成23年の1013.7件をピークに、令和2年には512.3人と減少傾向にあり、平成30年以降は県の件数を下回っている。

5 高齢者事故

本市における人身事故に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、また、第10次計画中の交通事故死者に占める高齢者の割合は7割以上と高い割合であることから、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。

【過去20年の人身事故件数、負傷者数及び死者数】

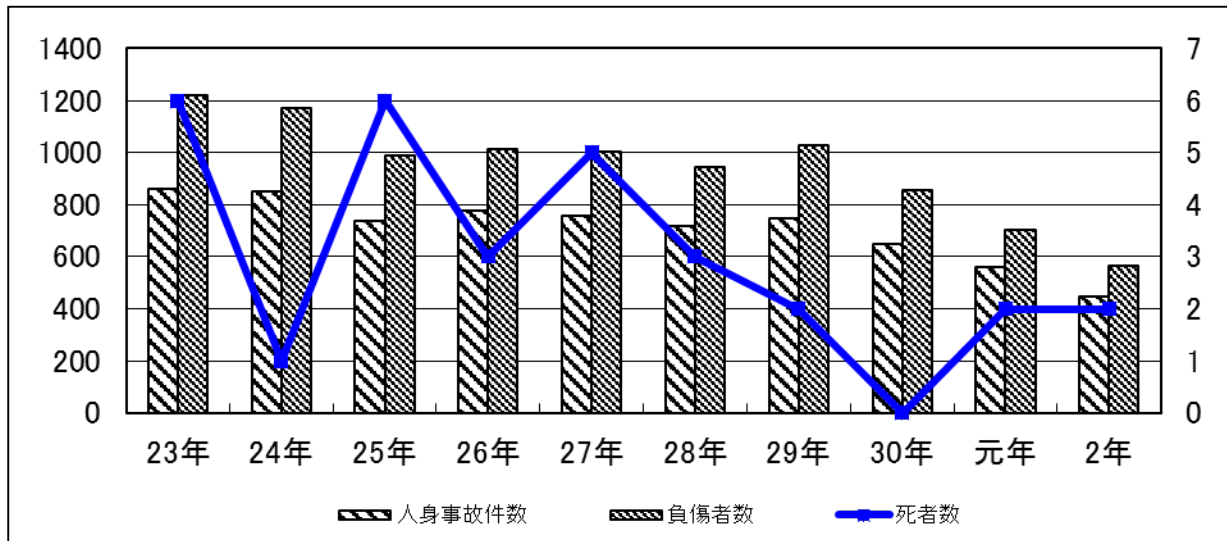
年	第7次計画					第8次計画					第9次計画					第10次計画				
	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
人身事故発生件数(件)	883	804	816	802	851	868	893	793	775	858	862	853	739	775	758	720	749	649	559	446
負傷者数(人)	1146	1075	1064	1078	1143	1,172	1,192	1,047	1,043	1,159	1,220	1,171	991	1,014	1,004	945	1,028	856	702	567
死者数(人)	11	9	4	3	6	4	6	4	6	5	6	1	6	3	5	3	2	0	2	2

【袋井市の人身事故件数、負傷者数及び死者数の推移】

事故件数（件）

負傷者数（人）

死者数（人）



【死者数のうち高齢者の占める割合】

年	第7次計画					第8次計画					第9次計画					第10次計画				
	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
死者数(人)	11	9	4	3	6	4	6	4	6	5	6	1	6	3	5	3	2	0	2	2
うち高齢者(人)	7	5	2	2	1	1	4	3	2	3	3	1	5	2	2	3	2	0	1	1
高齢者の占める割合(%)	63.6	55.6	50.0	66.7	16.7	25.0	66.7	75.0	33.3	60.0	50.0	100.0	83.3	66.7	40.0	100.0	100.0	-	50.0	50.0

【人身事故のうち高齢者の占める割合】

年	第9次計画					第10次計画				
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人身事故件数(件)	862	853	739	775	758	720	749	649	559	446
うち高齢者(件)	212	191	183	167	207	216	204	217	173	154
高齢者の占める割合(%)	24.6	22.4	24.8	21.5	27.3	30.0	27.2	33.4	30.9	34.5

【人口10万人当たりの人身事故発生件数】

（人口：毎年10月1日時点）

年	第9次計画					第10次計画				
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
静岡県(件)	993.3	989.2	946.1	904.2	877	854.6	823	776.2	688.9	568.5
袋井市(件)	1013.7	1005.9	870	909.8	883.6	835.9	867.6	749.2	642.1	507.5

Ⅱ 第11次袋井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次静岡県交通安全計画においては、「令和7年までに交通事故による年間の死者数を80人以下、年間人身事故発生件数15,000件以下」にする目標を掲げている。

そこで、本計画においては、これまでの市内の交通事故発生状況を踏まえ、「交通事故による死者を発生させない」、「年間人身事故発生件数360件以下」の達成を目指すものとする。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数並びに事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら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必要がある。

対策は、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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実といった5つの柱により実施する。

その際、次のような点を重視しつつ、対策を講じるべきである。

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市における人身事故に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、また、第10次計画中の交通事故死者に占める高齢者の割合は7割以上となっている。

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。

このため、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、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、バリアフリー化された道路交通環境を形成するとともに、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、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。

また、少子化が進行する中で、安心して子どもを生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。子どもの人身事故件数は減少傾向にあるが、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等の安全・安心な歩行空間の確保を積極的に推進する。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

過去10年の交通事故死者に占める歩行者の割合は4割以上と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、生活道路及び幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理等、安全・安心な歩行空間の確保を計画的に進めるなど、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、運転者の交通ルールを守るための意識の向上を図る。

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。

歩行者が多い幹線道路において、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検討していく必要がある。

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、障がいのある人、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、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、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、住民の関わりが重要である。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキやアルコールインターロック装置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、市民に対し、その活用を推進する。

(5) 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。

また、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、袋井市交通指導隊等の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。

※ サポカー・サポカーS：自動ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車・自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

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、生活道路等において歩行空間の確保を推進するなど、「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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

地域の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、市、警察、地域住民等が連携し、通過交通の規制や車両速度の抑制等に取り組み、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。

警察による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自動取締装置の整備拡充による交通指導取締りの推進を踏まえて、地域住民が抱いている意見を的確に警察に伝える。

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とともに、幹線道路の交通を円滑化するための対策によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

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、「袋井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、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、教育委員会、学校、保育所、警察等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、「袋井市子供の移動経路に関する交通安全プログラム」に基づき、計画的にハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

中学校、高校に通う生徒、保育所、幼稚園、小学校等に通う幼児・児童の通行の安全を確保するため、通学路等の路肩へのグリーンベルトや防護柵等の設置等により、通学路の安全を確保する。

また、保育所等が行う散歩等の園外活動等の安全を確保するため、保育所等の周囲半径 500 メートルを原則として、安全対策の推進等を行う「キッズゾーン」の設置について検討する。

（２）交通安全施設等の整備事業の推進

袋井警察署及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」に加え、地域等のニーズに基づき、ハンプ・狭さく等の物理的デバイスの設置等を検討し、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及び歩行者・自転車の通行量に応じた自転車利用環境の整備を図る。

イ 幹線道路対策の推進

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

ウ 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、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。

（３）高齢者等の移動手段の確保・充実

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、令和３年３月に策定した袋井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・充実に取り組む取組を推進し、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実に努める。

（４）歩行空間のユニバーサルデザイン化

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）に基づき、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・傾斜の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

（５）自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、歩行者・自転車の交通状況に応じて、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、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について検討する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

(ア) 袋井駅及び愛野駅における自転車等の駐輪スペースを確保し、自転車等の駐車秩序の確立を図り、円滑な道路交通を確保するため、市では引き続き駐輪場の運営を行う。

(イ) 袋井市まちを美しくする条例（平成18年条例第23号）に基づき、迷惑駐輪行為に係る自転車等の撤去の強化を図るとともに、市、道路管理者、警察等が協力し、迷惑駐輪の防止に取り組んでいく。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

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。

また、道路標識や道路標示等の道路構造物の計画的な更新を推進する。

(7) 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 駐車場等の運営

袋井駅及び愛野駅周辺の利用者の利便性の向上及び違法駐車対策のため、市では引き続き駐車場の経営を行う。

イ 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、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、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。

(8) 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(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うとともに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが多いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行う。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

さらに、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。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人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一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、「おもいやり、ありがとう」の理念や人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がいのある人等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

特に、高齢化が進展する中で、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。学校においては、ICTを活用した効果的な学習を取り入れながら、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。

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、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。

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を推進する。

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、効果を検証・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、外国人市民の増加等も踏まえ、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技能及び知識を習得させることを目的とする。

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。

また、袋井市交通指導隊等の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、袋井市交通安全母の会による交通安全啓発活動を推進する。

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。

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。

静岡県交通安全協会袋井地区支部、袋井市交通安全会連合会等の関係機関・団体と連携して、小学校において行われる交通安全教室、交通安全リーダーと語る会等の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、袋井市交通指導隊、スクールガードボランティア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、交通安全教室を一層推進する。

静岡県交通安全協会袋井地区支部、袋井市交通安全会連合会等の関係機関・団体と連携して、中学校において行われる交通安全教室等の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。また、袋井市交通指導隊による中学生を対象とした県下一斉街頭指導及び反射材の取付により、自転車の安全利用の啓発を行う。

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、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、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。

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、袋井市交通指導隊による自転車マナー向上キャンペーンにより、自転車の安全利用について啓発を行う。

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、袋井警察署、静岡県交通安全協会袋井地区支部、袋井市交通安全会連合会、袋井市交通指導隊等と連携して、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、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とともに、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。

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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人市民に対する交通安全教育等の推進

外国人市民に対し、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、母国との交通ルールの違いなどを分かりやすく理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進する。

(2) 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、市民一人一人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。

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とともに、「しずおか・安全横断3つの柱」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）等の活用により、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、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、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。

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。また、袋井市交通指導隊による自転車への反射材の取付等を継続して実施する。

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活用を促進するとともに、シートベルトの着用について、袋井市交通安全会連合会、袋井市交通安全母の会と連携して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ため、袋井市交通安全会連合会と連携して普及啓発活動を行う。

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・指導を袋井市交通安全会連合会と連携して推進し、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。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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、交通安全教育を実施する。

また、袋井市交通安全会連合会が行う街頭啓発や運転免許証返納の際に自発光式反射材を配布し、使用促進を図る。

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、袋井市交通安全会連合会と連携してハンドルキーパー運動（※）の普及を図る。

※ハンドルキーパー運動：自動車で仲間と飲食店などへ行く場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が、仲間を自宅まで送り届ける運動

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、市ホームページ、広報ふくろい等を活用して、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) 子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

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、家庭向け広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細やかな広報充実に努め、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。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 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、袋井市交通指導隊による街頭啓発等により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) 二輪車運転者のヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 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。

(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と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交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

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徹底するなど、歩行者や自転車に対する保護意識の醸成をはじめ、正しい交通ルールの実践を習慣づける。

(2) 高齢運転者対策の充実

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。

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。

(3) 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指導を推進する。

4 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、暴走族等対策等を通じ、道路交通秩序の維持を図ることが有効である。

(1) 交通指導取締りの強化等

警察による交通事故実態の分析結果等を踏まえた、事故多発路線等における街頭指導活動の強化や無免許運転、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に重点を置いた交通指導取締りの推進を踏まえて、地域住民が抱いている意見を的確に警察に伝える。

(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、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する指導等を促進する。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きゅうしゃかいいん会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う集会場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及びこれに伴う集会を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。

5 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

救命の現場に居合わせた人によ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。

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４月２３日法律第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。

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。

（２）救急医療体制の充実

ア 救急医療機関等の充実

（ア）第１次（初期）救急医療の実施

袋井市医師会、小笠袋井薬剤師会などの協力のもと、平日夜間に開業医によって行われている在宅当番医制と、日曜祝日の袋井市休日急患診療室による診療体制を維持・継続する。

（イ）第２次・第３次救急医療体制の充実

中東遠総合医療センターでは、入院治療を必要とする重症救急患者を中心に24時間体制で救急診療を行う２次救急医療施設であるとともに、脳卒中、急性心筋梗塞、頭部損傷など、重症・重篤な救急患者を受け入れる高度の診療機能を有する３次救急医療施設として、救命救急センターの指定も受けている。

今後も中東遠圏域内の救急医療の中核として、幅広く、質の高い救急医療を提供していけるように機能充実に努める。

イ ドクターヘリ活用の推進

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、高速道路事故等の救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応等、広域的な救急医療体制の整備、充実に努める。

（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。

６ 交通事故相談活動の推進

交通事故相談については、広報ふくろいで周知するほかホームページ等を活用して相談活動の周知徹底を図る。また、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。

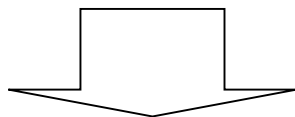
第2章 踏切道における交通の安全

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、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



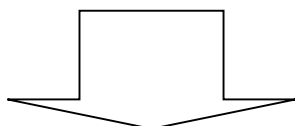
2 踏切道における交通の安全についての目標 踏切事故件数ゼロを目指す。



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



《3つの柱》

- ① 踏切保安設備の整備
- ② 踏切道の統廃合の促進
- ③ 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

全国の踏切事故は、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。

I 踏切事故の状況

本市における踏切事故（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、平成19年 3 月に天竜浜名湖鉄道線・吉原踏切（山田地内）において 1 件発生し、運転手が重傷を負う事故が発生している。

II 第 11 次袋井市交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、鉄道事業者及び市民の理解と協力の下、第 2 節に掲げる諸施策を推進することにより、踏切事故のゼロを目指す。

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

本市において、東海道本線が市内を東西に横断しており、現在、能光寺（愛野）、蟹田（新池）、彦島（彦島）の 3 箇所には踏切がある。また、天竜浜名湖鉄道が三川地内を走行しており、宮方踏切（萱間）、堤下踏切（川会）、森下踏切（山田）、吉原踏切（山田）、寺前踏切（山田）の 5 箇所に踏切がある。

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであることから、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることを踏まえて、鉄道事業者及び地域と協議しながら対策を進めていく。

II 講じようとする施策

1 踏切保安設備の整備

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鉄道事業者に求める。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の利用状況やう回路の状況等を勘案して、第3、第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、鉄道事業者及び地域と協議の上、統廃合を促進する。

3 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

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、市民への周知を図る。

2 地震発生時

（1）緊急交通路等の確保

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

（2）道路交通情報の提供

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

3 平時における措置

(1) 緊急通行車両の事前届出の推進

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

(2) 交通総量抑制対策の推進

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

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

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等の通行を確保するため、沿道にある建築物等の耐震化を促進する。