

第 1 1 次秦野市交通安全計画

【令和 4 年度（2022 年度）～令和 8 年度（2026 年度）】



令和 4 年（2022 年）3 月

秦 野 市

ご挨拶

市内における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）に基づいて、昭和46年度以降これまで10次・50年にわたり秦野市交通安全計画を策定し、市民・関係機関・団体等と連携を図りながら、様々な交通安全対策を推進してきた結果、交通安全対策は着実な進展をみることができました。

その成果として、10年前の平成23年から比較すると、令和2年の交通事故の発生件数、死者数はともに減少するに至りました。

しかしながら、未だ、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族）となる方がいる現実があるとともに、依然として高齢者や自転車に関わる交通事故の割合が高く、生活道路における安全確保や自転車利用者に対する交通安全意識の向上等高齢者や自転車対策を取り巻く状況を的確に判断し、その対策に重点的に取り組んでいく必要があります。

交通法規の軽視や交通マナーの低下が社会問題となっている中、交通事故の防止は関係機関、団体だけの問題ではなく、市民一人ひとりが交通安全の大切さを認識し、人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心して暮らせる秦野市を目指して、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要があります。

第11次秦野市交通安全計画はこのような視点から、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、令和4年度から令和8年度までの5年間について、本市が取り組むべき交通安全に関する施策の大綱を定めました。

本計画の推進には、市民、関係団体、事業者の皆様との連携が必須となりますので、引き続き、御支援と御協力をお願いいたします。



令和4年（2022年）3月

秦野市長 高橋昌和

目 次

第1章	道路交通事故の推移と現状	
1	交通事故の推移	1
2	交通事故の現状	2
3	第10次秦野市交通安全計画の達成状況	4
第2章	第11次秦野市交通安全計画における目標	
1	計画の位置付け・計画期間	5
2	計画の基本的な考え方	6
3	計画の目標	7
第3章	今後の道路交通安全対策を考える視点	
1	高齢者と子どもの安全確保	8
2	歩行者や自転車の安全確保	8
3	二輪車の安全確保	9
4	生活道路や幹線道路における安全確保	10
5	市民との協働・連携	10
第4章	交通安全の施策	
1	道路交通環境の整備	11
(1)	生活道路等の人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	12
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	13
(4)	無電柱化の推進	14
(5)	効果的な交通規制の推進	14
(6)	自転車等利用環境の総合的整備	14
(7)	総合的な駐車対策の推進	15
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	16
(9)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
(10)	交通需要マネジメントの推進	17
(11)	バス停留所周辺の安全性確保	17
(12)	高齢者等の移動手段の確保・充実	18
2	交通安全思想の普及徹底	18
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
(2)	効果的な交通安全教育の推進	21

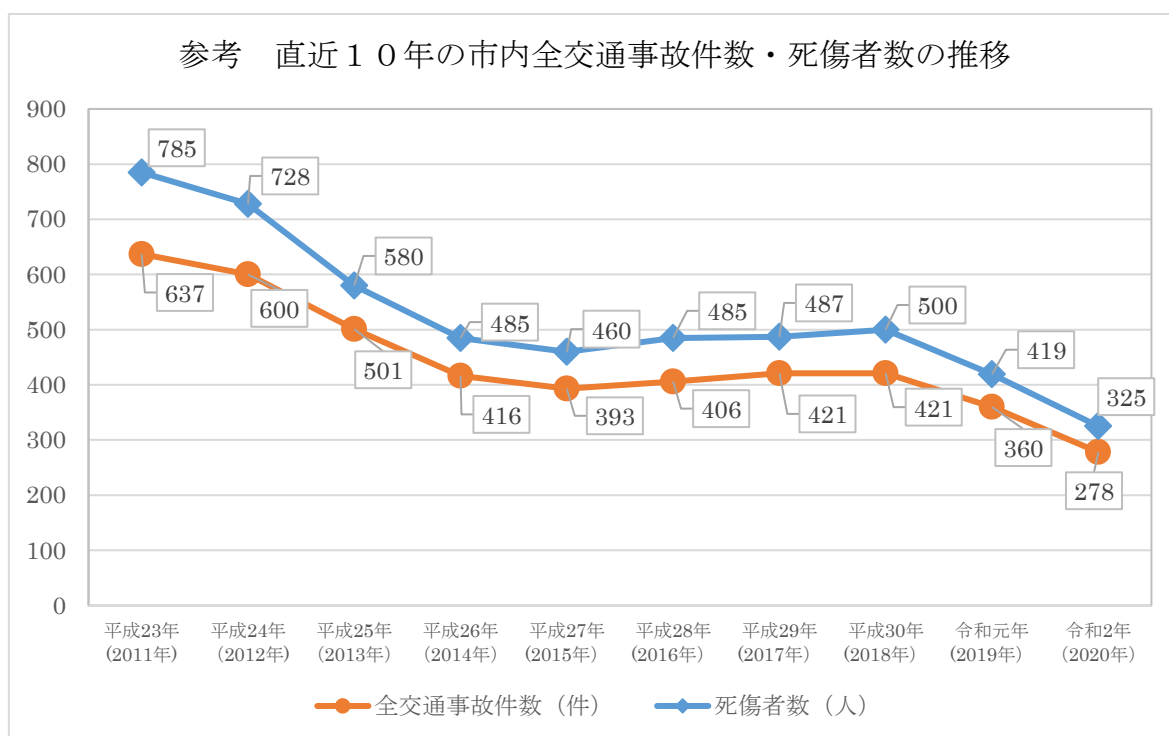
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
(4)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	25
3	安全運転と自転車の安全性の確保	25
(1)	安全運転の確保	25
(2)	自転車の安全性の確保	27
(3)	エコドライブの推進	28
4	道路交通秩序の維持	28
(1)	交通指導取締りの強化等	28
(2)	暴走族対策の強化	29
5	救急医療体制等の充実と推進	29
(1)	救急体制の充実・強化と推進	29
(2)	救急医療機関との連携の推進	30
6	交通事故被害者等に対する支援	30
7	踏切道における交通の安全	30

第1章 道路交通事故の推移と現状

1 交通事故の推移

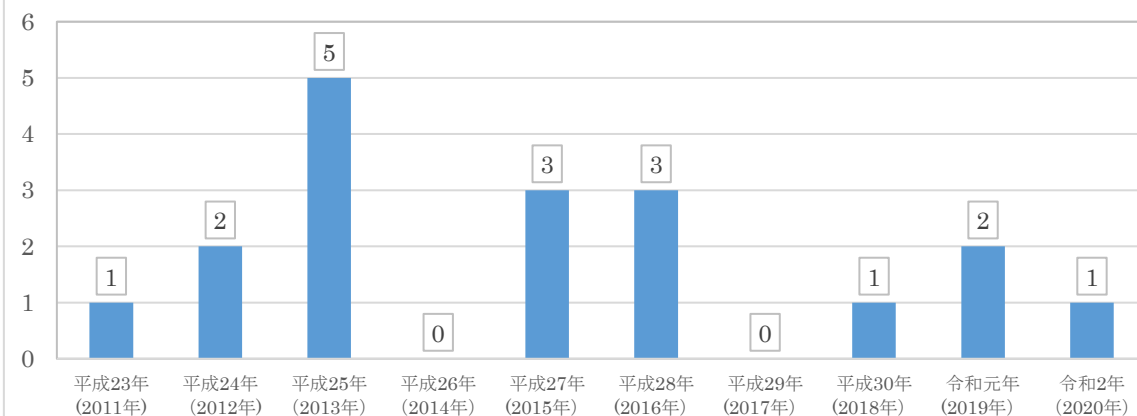
市内の交通事故の発生状況は、昭和45年に発生件数439件、死傷者数650人を記録しましたが、その後第1次交通安全計画がスタートした昭和46年以降着実に減少し、昭和54年には発生件数が234件で、ピークである昭和45年の53パーセント、死傷者数は271人で同じく42パーセントにまで減少しました。

その後、再び増加傾向に転じ、平成15年には、発生件数1,007件、死傷者数1,223人の過去最多を記録しましたが、その後減少傾向に転じ、令和2年には、発生件数278件、死傷者数325人となり、第10次秦野市交通安全計画の目標を達成しました。



一方、死者数は、昭和45年以降増減を繰り返し、平成17年、平成26年及び平成29年は「交通事故死ゼロ」を達成しましたが、令和2年は1人となっています。

参考 直近10年の市内交通事故死者数の推移（単位：人）

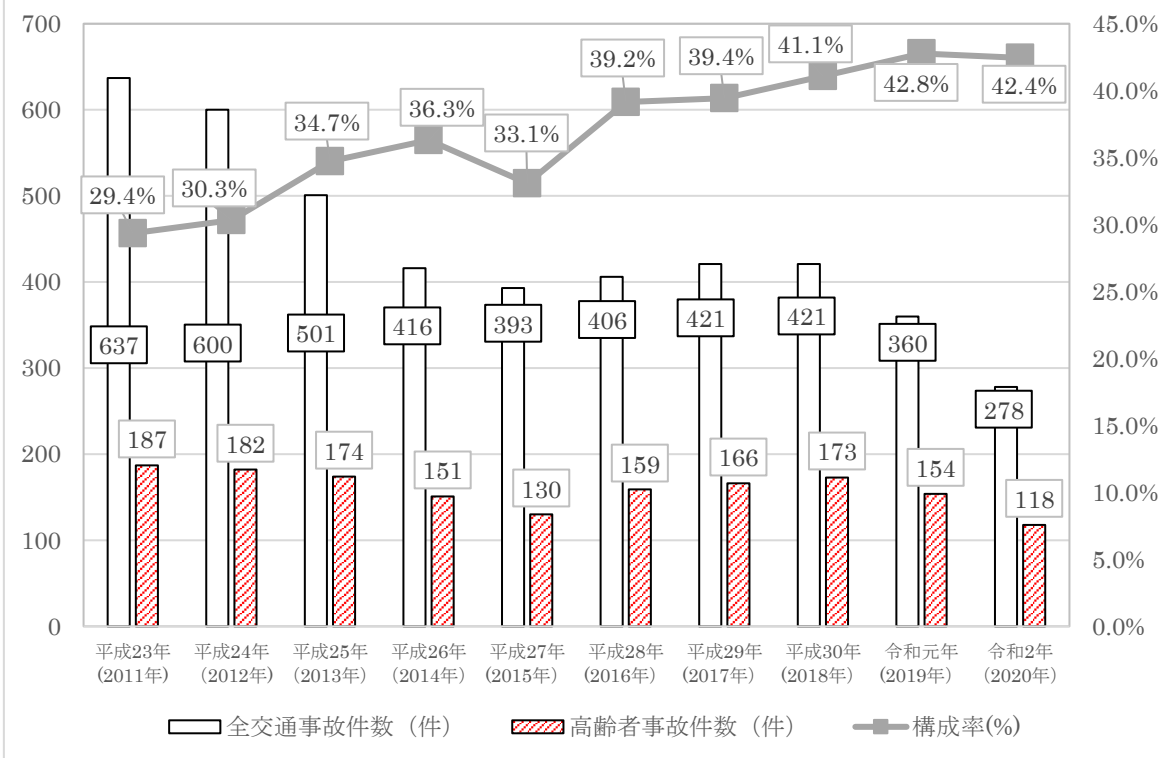


2 交通事故の現状

全交通事故件数における、高齢者が関係する交通事故件数の占める割合は、過去5年間（平成28年度から令和2年度まで）を見ると、約4割で推移する高い水準を示しています。

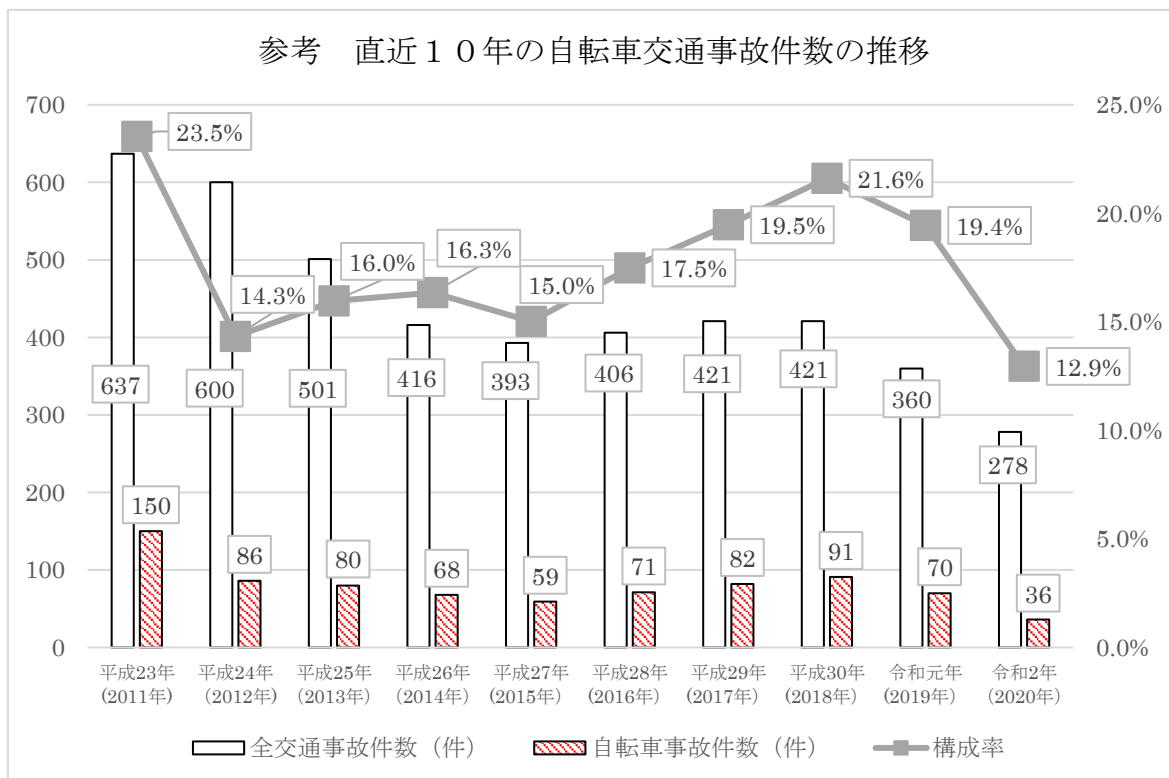
超高齢社会の到来に伴い、被害者、加害者に関係なく高齢者が関係する交通事故をなくすことは、喫緊の課題となっています。

参考 直近10年の高齢者交通事故件数の推移



全交通事故件数における、自転車利用者が関係する交通事故件数の占める割合は、過去5年間に於いて、約2割で推移しています。

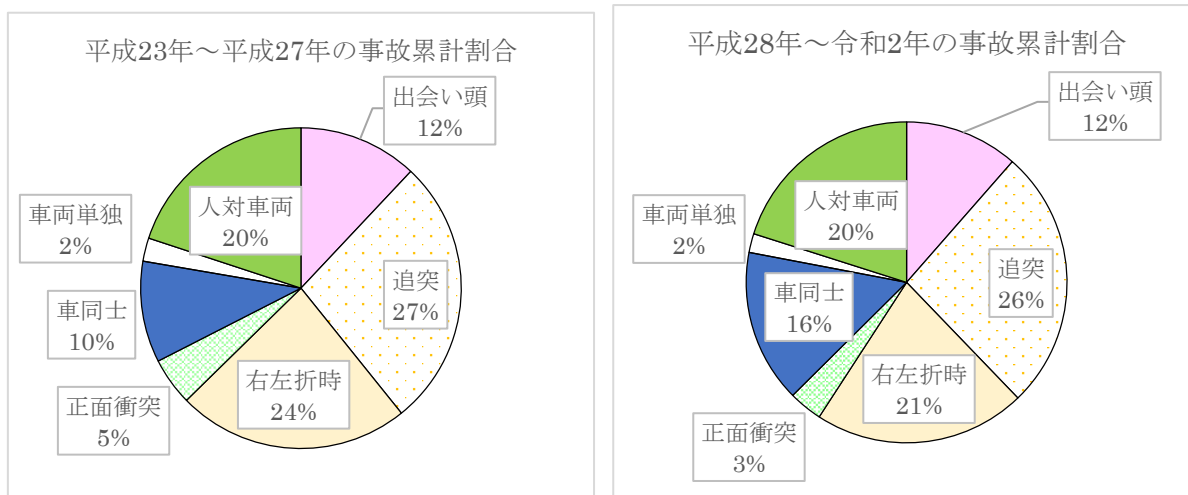
自転車は身近な乗り物であることから、自転車利用者の交通安全意識の向上及び安全対策の確立が課題となっています。



事故の種類について、第10次秦野市交通安全計画の実施前である平成23年から平成27年と平成28年から令和2年（直近5年間）を比較すると、直近5年間の事故件数は減少しています。

(単位：件)

年	出会い頭	追突	右左折時	正面衝突	車同士	車両単独	人対車両	合計
平成23年～平成27年 (2011年～2015年)	306	693	597	123	260	60	508	2,547
平成28年～令和2年 (2016年～2020年)	216	497	403	64	291	36	379	1,886



3 第10次秦野市交通安全計画の達成状況

(1) 目標値及び実績

第10次秦野市交通安全計画（期間は平成29年度から令和2年度）においては、次の目標を掲げていました。

- ① **年間の交通事故死者数をゼロにすることを目指します。**
- ② **平成32（令和2）年度までに交通事故件数を390件以下とします。**

①の年間の交通事故死者数をゼロにすることについては、平成29年以外未達成となりました。

②令和2年度までの年間の全交通事故件数を390件以下にすることについては、平成28年から3年間は400件を越えていました。しかし、緊急事態宣言の発令等の新型コロナウイルス感染症対策により、人流が抑制された影響があると考えられますが、令和元年及び令和2年の過去2年間は減少し、目標値を達成しています。

(2) 第10次秦野市交通安全計画における取組状況

ア 道路交通環境の整備

公安委員会、道路管理者、警察署及び市交通安全対策担当等が連携し、通行区分の明示や減速を促す表示等の整備を進めました。

通学路に関しては学校、教育委員会等と連携し、合同で通学路の安全点検を実施し、必要な措置を講じました。

イ 交通安全思想の普及徹底

幼児、小学生、中学・高校生、成人及び高齢者という形で段階的かつ体系的な交通安全教育を実施し、あわせて、春・夏・秋・年末の各期交通安全運動等の交通安全啓発活動を実施しました。

第2章 第11次秦野市交通安全計画における目標

1 計画の位置付け・計画期間

- (1) 第11次秦野市交通安全計画は、交通安全対策基本法で定める交通安全計画であり、国及び県が策定した交通安全計画を踏まえ、本市が実施すべき交通安全の施策の大綱を定めたものです。
- (2) 「秦野市総合計画（はだの2030プラン）」に定める市民の生命と暮らしを守る安全・安心な生活環境づくりを推進します。
- (3) 持続可能な開発目標（SDGs）の理念を踏まえ、各施策を実施します。
- (4) 計画期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

※SDGs (Sustainable Development Goals)とは

平成27年（2015年）9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている国際目標です。

国際社会全体が将来にわたって持続可能な社会を実現、発展させていくことができるよう、それぞれの課題に取り組んでいくことが必要とされています。



出典：国際連合広報センター

2 計画の基本的な考え方

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、市民生活の安全・安心を確保することが極めて重要です。

そのために防犯、防災及び新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組み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市民が被害に遭っていることを考えると、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と考えます。

人命尊重の理念のもと、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、究極的には交通事故のない社会を目指します。

本市の計画は、本格的な少子・超高齢社会が到来した中、高齢者及び子ども等の交通弱者を思いやり、複雑・多様化する交通情勢に応じた「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進します。

「人」に対する安全対策としては、安全運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上や交通安全意識の徹底等を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するための啓発及び各年代に対する交通マナーや交通安全教室等、交通安全思想の普及徹底に努めます。

「交通環境」の安全対策は、複雑化する交通情勢に留意し、人命尊重を基調にした、交通安全施設の整備や効果的な交通規制の推進等を図り、市民生活に密接した通学路、生活道路等において、安全かつ円滑で快適な交通環境の実現を目指します。

これらのソフト・ハード両面の効率的な施策を実施するとともに、関係機関や団体、民間企業等と緊密な連携を図り、さらには市民の理解と積極的な協力、取り組みを得て達成に努めます。

3 計画の目標

交通安全対策の究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現ですが、そこに至るまでの中期的な目標として、本計画期間で、次の項目を目標とします。

- ① 年間の交通事故死者数をゼロにすることを目指します。
- ② 令和8年までに年間の交通事故件数を350件以下とします。

※ 令和8年までの目標値については、直近の3年間（平成30年～令和2年）の平均値より、交通事故件数を350件以下に抑止するものとなりました。

※ 令和元年及び令和2年の交通事故件数は新型コロナウイルス感染拡大防止への対策等の影響があると推測されることから、緊急事態宣言等の発令がなかった平成30年と令和元年及び令和2年の各年交通事故件数との交通事故件数の平均値を下回る数値を目標値としました。

第3章 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者と子どもの安全確保

(1) 高齢者の安全確保

本市の高齢者（65歳以上）は、48,754人（令和3年1月1日現在の住民基本台帳人口）で、総人口に占める割合（高齢化率）は30.3%に達し、本格的な超高齢社会を迎えたことから、高齢者が関係した交通事故が増加する傾向にあります。

そのため、加齢に伴う心身の変化等多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を進めます。

特に、高齢者が歩行中や自転車乗車中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケース等、高齢者の交通社会への関わりに応じた総合的な交通安全対策を実施する必要があります。

また、外出や社会参加が介護予防につながることから、高齢者の安全な移動のため、交通環境のバリアフリー化等を進める必要もあります。

こうした高齢者の交通安全対策を進めるうえでは高齢者団体や福祉関係者等との連携を図る等、高齢者により配慮した施策に取り組みます。

(2) 子どもの安全確保

令和3年6月に発生した千葉県八街市での児童死傷事故等、通学路の交通安全を脅かす重大な交通事故が全国で相次いで発生しており、こうした情勢を受け、子どもを悲惨な交通事故から守る観点から、通学路等の安全な歩行空間の整備等交通事故防止対策に積極的に取り組みます。

2 歩行者や自転車の安全確保

(1) 歩行者の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められています。

このような情勢を踏まえ、「人優先」の考えのもと、通学路や生活道路、市街地の幹線道路での歩道整備、歩行空間の確保を進める等歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

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等、運転者の意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、歩きながらスマートフォンの画面を注視しないこと、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、安全を確認してから横断をはじめ、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します。

(2) 自転車の安全確保

自転車については、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、乗車時のヘルメット着用推奨、自転車の点検・整備、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」にて義務化された損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を実施していきます。

また、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路で、自動車や歩行者との共存を図ることができるよう、自転車の通行空間の確保を積極的に進めていきます。

あわせて、自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともありルール・マナー違反が目立つことから、年齢や自転車の利用目的に応じた交通安全教育等の充実を図ります。

さらに、駅周辺等における放置自転車対策として、利用者マナーの向上や自転車駐車場の利用促進に向けた啓発活動を進めていきます。

3 二輪車の安全確保

二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、関係機関・団体等が連携し、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を実施し、二輪車交通安全教育を推進します。

また、二輪車における交通事故の関係者となる四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進することで意識啓発を行います。

4 生活道路や幹線道路における安全確保

(1) 生活道路における安全確保

生活道路で自動車の速度抑制を図るため、路面標示による道路交通環境の整備や交通指導・安全啓発の強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路の交通安全対策を推進し、生活道路の交通安全を確保するための施策を推進します。

(2) 幹線道路における安全確保

幹線道路における対策は、事故発生割合の高い区間等を明確にし、地域住民への注意喚起や事故原因の分析を踏まえた効果的な対策を実施する等、交通安全対策効果の更なる向上を図ります。

令和3年度竣工予定の新東名高速道路についても供用開始に伴い、生活道路へ車両の流入が見込まれることから、今後の交通量の動向に注視が必要です。

5 市民との協働・連携

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に実施している交通安全活動を市民運動として進めることが重要です。

そのため、各年代を対象にした体系的な交通安全教育に取り組むとともに、交通安全運動の中核組織である秦野市交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実等を図り、市民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みづくりを進めていきます。

また、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との連携・協働事業として展開し、交通安全市民運動の活性化を目指します。

第4章 交通安全の施策

本市の交通事故の発生状況は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向にあることから、第10次までの秦野市交通安全計画に基づき実施された交通安全対策には一定の効果があつたものと考えられます。

今後も従来の施策を継続するとともに、社会情勢の変化に対応する新たな課題を勘案し、次の交通安全対策を実施します。

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転と自転車の安全性の確保
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 交通事故被害者等に対する支援

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備は、これまでも公安委員会や道路管理者、警察署、市交通安全対策担当等が連携し、交通事故防止の観点から幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路等の事故多発地点対策に一定の事故抑止効果が確認されています。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

(1) 生活道路等の人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 生活道路の交通安全対策の推進

これまで生活道路の交通安全対策は、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十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も残されています。

このため、「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

ります。特に交通の安全を確保する必要がある道路で、歩道等の交通安全施設の整備や維持管理の推進等の事故防止対策を実施します。

また、公安委員会と道路管理者が連携し、車両速度の抑制のための減速マーク表示や道路の形状、歩道車道それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車両が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進します。

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、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」等市民の意向と実状に沿った道路の整備に努めます。

イ 通学路等の交通安全施設の整備

幼児（園児）や児童、生徒が通園・通学等の日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、学校や保護者、教育委員会、道路管理者、警察署等の関係機関との連携を密にし、合同で通学路等の定期的な安全点検を実施し、歩行者の安全確保を目的とした道路改良や交通安全施設の整備を推進します。

歩道等の整備が困難な地域では、路側帯の設置やカラー舗装の設置、等、地域の実情にあった交通安全対策を推進するとともに、必要に応じて通学路の変更についても検討します。

ウ 高齢者や障害者等の安全に役立つ歩行空間等の整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、バリアフリー化や安全面に配慮した人にやさしい歩行空間の整備を推進します。

また、障害者等が安全に通行できるように、視覚障害者誘導用ブロックの設置等の施設整備を推進し、公共施設の位置や施設までの経路を適切に案内します。

駅周辺等の公共の場所では、引き続き安全な歩行空間を確保するため、円滑な移動を阻害する要因となる放置自転車の移動を実施します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策等の推進

事故発生割合の高い幹線道路や死傷事故が多発している交差点等の「事故危険箇所」や「事故多発区間（地点）」は、公安委員会や警察署、道路管理者、市交通安全担当等が連携して集中的な事故抑止対策を推進

します。

イ 適切に機能分担された道路網の整備

都市機能の充実と地域間の移動を円滑にする道路交通の確保を目的とした幹線道路の整備を推進します。

ウ 高規格道路の整備促進

交通事故発生のかな要因の一つと考えられる市内幹線道路の渋滞を緩和するため、国道246号バイパスの整備促進に努めます。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

交通死亡事故発生個所等の特に交通の安全を確保する必要がある道路は、公安委員会や警察署、道路管理者等が連携し、事故実態の調査・分析を行い、計画的かつ重点的に交通安全施設（※）等の整備事業を推進することで、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

**※ 交通安全施設とは
交通安全及び交通の円滑化等を目指し、都道府県警察（公安委員会）もしくは道路管理者が設置する信号機等や道路管理者の設置するガードレール等を言います。**

ア 歩行者・自転車対策と生活道路対策の推進

「人優先」の考えのもと、歩行空間のバリアフリー化や通学路の安全・安心な歩行空間確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

イ 幹線道路対策の推進

国道246号線は令和3年路線別交通事故件数の全体の約2割を占めており、幹線道路では、交通事故が集中して発生している傾向があることから、事故危険箇所等で重点的な交通事故防止対策を実施します。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、LED化による視認性向上等信号機の高度化、交差点改良等の対策の実施を関係機関に働き掛けます。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備は、道路利用者の意見を反映させることが重要であることから、学校やPTA、自治会等と実施する通学路等の点検や市政懇談会等で、地域住民や道路利用者等の意見を受けて、道路環

境の整備に努めます。

エ 交通安全施設等の再整備と適切な維持管理

交通安全施設等の老朽化は、事故抑止効果の低減につながることから、橋りょうの長寿命化をはじめとする道路の安全性と信頼性を確保するため、関係機関と調整を図り、計画的な再整備と適切な維持管理に努めます。

路側帯、道路の白線等の法定外表示は、道路管理者で整備しているため、できるだけ早急の補修に努めます。

また、停止線や横断歩道等公安委員会が管理しているものは、警察署と連携を図り、対応に努めます。

(4) 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、「無電柱化の推進に関する法律」及び「神奈川県無電柱化推進計画」等に基づき、無電柱化を推進します。

(5) 効果的な交通規制の推進

道路の危険を防止し、交通の安全と円滑化を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能や構造、交通安全施設の整備状況、交通の流れや交通量の状況等に応じ、効果的な交通規制を実施するため警察署と連携を図ります。

(6) 自転車等利用環境の総合的整備

ア 自転車通行空間の整備

自転車通行空間の環境への配慮や災害時の移動手段として自転車が見直され、自転車利用者が増加している中、自転車を安全で快適に利用することができ、また、歩行者等を脅かすことがないように、自転車通行空間の整備について検討していきます。

また、歩道上での歩行者と自転車の事故を防ぐため、注意喚起看板の設置等を行い、交通ルールの徹底やマナー向上の啓発活動等を推進します。

イ 自転車等の駐車対策

「秦野市自転車等の放置防止に関する条例」(昭和61年秦野市条例第22号)に基づき、駅周辺等の公共場所の自転車及び原動機付自転車の放置による危険や景観を損なう要因を除去し、より安全で住みよい生活環境をつくるため、関係団体との連携による自転車等の放置防止対策を実施するとともに、駅周辺等の放置自転車対策のための啓発・撤去活動を促進します。

ウ 自転車等駐車場の整備

市営自転車駐車場の整備や改善に努め、民間事業者を支援することで自転車等の駐車対策を図ります。

また、商業施設や娯楽施設等の建築物の開発行為等を行う場合は、「秦野市まちづくり条例」(平成11年秦野市条例第19号)により必要な駐車施設の整備指導をします。

(7) 総合的な駐車対策の推進

運転者のモラルや駐車場不足等に起因する違法駐車が発生は、道路交通の渋滞や歩行者空間の阻害、交通事故の発生等さまざまな問題を引き起こし、都市機能維持・発展の妨げにもなっています。道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持と増進に役立てるため、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します。

ア 秩序ある駐車対策の推進

市街地での危険性・迷惑性の高い悪質駐車車両には、重点的、効果的な取締りを関係機関へ要請します。

イ 駐車場の整備

路上での無秩序な駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するために、「秦野市まちづくり条例」に基づいて、共同住宅等を建築する場合には、用途地域ごとに定めた設置基準等で駐車施設を設置することを義務付け、その必要台数を確保するよう指導します。

ウ 違法駐車対策の推進

「秦野市違法駐車等の防止に関する条例」(平成16年秦野市条例第21号)に基づき、指定した重点区域(秦野駅周辺、平沢・曾屋原工業地域周辺)での職員等による助言、啓発活動を実施します。

また、各季の交通安全運動等を通じ、市民への広報・啓発活動を実施し、市内の企業をはじめ関係機関・団体と密接な連携を図るとともに、ホームページを活用し、市民総ぐるみで違法駐車を追放する気運の醸成・高揚を図ります。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車により道路交通が阻害されないために、駐車場の整備や違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震や台風、豪雨等の災害に備え、安全性・信頼性の高い道路交通を確保できるよう、橋りょうをはじめとする道路構造物の調査及び補強等による災害対策を推進します。

また、災害発生時には、「災害対策基本法」(昭和36年法律第223号)等の法令や秦野市地域防災計画に基づき、関係機関が必要な措置を講じます。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路使用や占用の適正化

工作物の設置や工事等のための道路使用や占有には、道路の構造を保全し、安全で円滑な道路交通を確保するために適正な運用を実施します。

また、道路使用許可条件の履行や占有物件等の維持管理の適正化を図ります。

イ 不法占有物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件等は、指導によりその排除に努め、不法占有等の防止を図るための積極的な啓発活動を行い、適切な道路管理を促進します。

ウ 道路の掘り返しに対する調整

道路の掘り返しを伴う占有工事は、事故・渋滞を防止するため、計画的な占有工事の施工の合理的な調整を図ります。

エ 道路法に基づく通行の禁止や制限

道路構造の保全と交通の危険を防止するため、「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を禁止または制限します。

オ 子どもの遊び場の確保

子どもの健全育成に必要な遊び場を確保することで、路上遊戯等による交通事故を防止し、安全を確保するとともに、良好な道路交通環境を保持するため、公園の適正な維持管理に努めます。

(10) 交通需要マネジメントの推進

交通需要の増大により交通渋滞等が発生し、交通の円滑化が妨げられています。交通渋滞の緩和や道路交通の円滑化、さらには大気汚染等の環境負荷を軽減させるため、自家用車から電車やバス等の公共交通機関への転換や自転車利用の促進等総合的な交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）を推進します。

ア ノーマイカー・エコ通勤の推進

市民や事業所等と協働して、自主的・継続的な自家用車による通勤の自粛等の取り組みを促す、ノーマイカー・エコ通勤デーの定着を図るとともに、期間を限定したイベントとして、「交通スリム化キャンペーンはだの」を実施し、普及啓発を図ります。

イ 交通スリム化教育の実施

環境にやさしい交通利用意識を身に付けるきっかけの場として、庁内他事業と連携し、児童向けの交通スリム化教育の定着を図ります。

ウ その他の関連施策の普及促進

市や民間のイベントで、会場周辺の道路混雑を緩和するため、自家用車からバスに乗り換えて目的地まで移動する、パークアンドバスライドを促進します。

(11) バス停留所周辺の安全性確保

バスが停留所に停車した際に交差点または横断歩道にその車体がかかるもしくは近接する等、交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体と連携を図り、安全性確保対策を推進します。

(12) 高齢者の移動手段の確保・充実

運転免許証返納等に伴い、移動が困難となる高齢者の外出に対する支援について、地域住民や関係機関と連携し、地域の実情に合わせた外出支援を検討することで、高齢者の事故防止及び移動手段の確保を目指します。

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もとに、交通社会の一員としての責任を自覚することが大切です。

また、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成する上で重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上し、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、生涯にわたる交通安全教育を通して、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとらえるよう意識の改革を促すことが重要です。

このため、関係機関・団体相互の連携を強化し、家庭や学校、職場、地域等で交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまでの心身の発達段階に応じ、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進を図ります。

特に幼児・児童に対する教育は生涯にわたる交通安全教育の出発点であり、その後の交通安全意識と交通マナーの基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所・小学校等の関係機関・団体はもとより地域住民による自主的な交通指導等、地域の持つ教育力を活用した施策を推進します。

また、高齢化が進展する中で、高齢者の社会参加の増加等に対応するため、高齢者の行動特性に配慮した交通安全教育を推進します。

さらに、高齢者の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては、高齢者の特性を理解した上でその行動に配慮する意識を高めるための啓発指導を推進します。

交通安全教育・普及啓発活動は、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、警察署や学校、交通安全関係団体、地域社会、家庭が連携を図って地域ぐるみの活動として推進します。

(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

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することが大切です。

また、日常生活での交通ルールを理解し、安全に道路を通行するために必要である基本的な技能や知識を習得することを目標とします。

幼稚園や保育所等では、保護者の適切な保護や監護を呼び掛け、関係機関や団体等と連携・協力を図りながら、日常のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を継続的に行います。

また、交通公園や街区公園を活用したコミュニティ保育等への交通安全教室の拡充を図ります。

特に交通公園では、子どもから高齢者まで幅広い世代に対し、交通ルールやマナーに関心を持つことができるよう教室を企画し、より多く利用してもらうことで、交通安全意識の高揚を図る施策を実施していきます。

これらを効果的に実施するため、企業等の協力のもと、紙芝居やさまざまな視聴覚教材等を活用し分かりやすい指導に努め、保護者に対しても、チャイルドシートやシートベルトの着用、交通法規の遵守の啓発を実施します。

イ 小学生に対する交通安全教育

小学校の交通安全教育は、心身の発達に応じて、歩行者や自転車利用者として必要な知識と技能を習得し、道路や交通状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通での危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識や能力の高度化を図ります。

また、小学校での教育活動全体を通じて、安全な通学方法や自転車の安全な利用、交通ルールやマナーの遵守、道路標識等の交通安全教育を実施します。

交通安全教育を効果的に実施するため、警察署や交通安全協会等と連携し、ダミー人形による衝突実験等の体験型交通安全教育の充実を図ります。

小学生への交通安全教室



ウ 中学・高校生に対する交通安全教育

中学・高校生に対する交通安全教育は、日常生活の交通安全に必要な事柄、特に自転車の利用時や高校生の二輪車運転時に安全に道路を通行するため必要な知識と技能の習得を促すとともに、道路を通行する場合には思いやりをもって、自己の安全だけでなく、第三者の安全にも配慮することができる意識の醸成を図ります。

また、交通ルールとマナーの重要性や事故加害者としての責任の重大性を理解し、被害者にも加害者にもならないように交通事故防止の意識啓発を実施します。

エ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、市民自ら学習することが基本であり、自動車や自転車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚や交通安全意識、交通マナーの向上を図ることを目的に関係機関、団体等と連携し、各種交通安全運動等の啓発活動を実施します。

オ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解することが必要です。

また、道路や交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキルや交通ルール等の知識を習得することを目標とし、福祉関係者等との連携による交通安全教室の開催や高齢者団体の会合を利用した

交通安全出前講座の開催をはじめ、高齢者の社会教育活動や福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

カ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、関係機関と連携し、障害の支援の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を実施します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

効果的な交通安全教育を推進するため、企業等が社会貢献活動として取り組んでいる実車を利用した参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、関係機関や団体と連携を図ります。

(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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けます。

また、春・秋の「全国交通安全運動」、夏・年末の「交通事故防止運動」では、二輪車・自転車の交通事故防止、高齢者と子どもの交通事故防止、横断歩道における歩行者優先の徹底、飲酒運転の根絶等を重点事項として設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するとともに、薄暮時間帯における前照灯の早めの点灯を促す「おもいやりライト運動」や「違法駐車防止運動」等、交通安全に対する市民の意識向上を図ります。

市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、街頭キャンペーンを活用した広報活動を、市交通安全対策協議会の構成機関、団体等が相互に連携して交通安全運動を組織的かつ継続的に推進します。

各期の交通安全運動

春の交通安全運動



夏の交通事故防止運動



秋の交通安全運動



年末の交通事故防止運動



イ 横断歩行者の安全確保

運転者に対しては、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、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、手を挙げて安全を確認してから横断をはじめめる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します。

ウ 自転車の安全利用とマナー向上の推進

自転車は本来、車両（軽車両）であることから、歩行者と衝突した場

合には加害者となります。

交通参加者としての十分な自覚と責任が求められることから、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの徹底を図り、自転車利用のマナーアップを推進します。

(ア) 自転車のマナー向上の推進

自転車利用時の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため「自転車安全利用五則」を活用する等、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ります。

特に、自転車の歩道通行時等のルールの周知・徹底を図るための啓発活動を推進します。

また、ヤビツ峠を訪れるサイクリストが多いことから、関係機関・団体等と連携して自転車と歩行者・自動車の共存を目指し、自転車の安全走行の遵守を目的とした啓発やマナーアップ活動を推進します。

このほか、自転車による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ルール遵守の呼び掛け等を推進します。

(イ) 損害賠償責任保険等への加入義務化の周知

自転車利用者は、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、そのため、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、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの徹底を図り、自転車利用のマナーアップを推進するとともに、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「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく損害賠償責任保険等への加入義務化について周知徹底を図ります。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

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、反射材等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

幼児・児童の保護者及び高齢者に対しては、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ます。

また、電動アシスト自転車は、幼稚園等の送迎時にも利用されてお

り、初動時から短時間で急加速する等思わぬ速度が出てしまうケースがある等、電動アシスト自転車の特性の周知及びマナーの向上のための啓発に努めます。

エ 高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や高齢者の社会参加の機会が増大・活発化することで、高齢者が関わる事故が増加しています。

毎月15日を「高齢者交通安全の日」と位置付け、また春・夏・秋・年末の各季の運動等を通じ、高齢者への交通ルールの遵守と交通マナーの向上、交通安全意識の高揚を図ります。

特に、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響への自覚を促し、道路や交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な知識の習得を図ります。

オ 飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、飲酒運転を許さない社会認識を徹底します。

特に、飲酒運転事故の被害者遺族のみならず、加害者の悲惨さを訴える広報活動、飲酒に伴う身体機能の変化を科学的に訴える広報を積極的に行うとともに、ハンドルキーパー（※）運動の普及啓発を図ります。

※ ハンドルキーパーとは
自動車に乗って複数人で飲食店において飲酒をする場合に、お酒を飲まないで他の方を自宅まで送り届ける方のことです。

カ 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や正しい着用方法の理解を深め、全ての座席での着用推進を図るため、あらゆる機会を通じて着用徹底の啓発活動を実施します。

キ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートは子どもにとっての安全装置であることを踏まえ、使用効果や正しい使用方法を、幼稚園・保育所等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

ク 反射材の普及促進

反射材は、夜間の歩行者や自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できることから、その視認効果や使用方法の理解を深めるため、関係機

関や団体と連携し、反射材の普及促進を図ります。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全意識の高揚を図るため、広報紙や新聞、地域情報紙、インターネット等の媒体を活用し、具体的で効果的な方法により実効性の高い広報啓発活動を実施します。

コ その他の普及啓発活動の推進

市民がそれぞれの立場で交通安全を心掛け、交通事故を防止するため、毎月1日の「県民交通安全の日」や、15日の「高齢者交通安全の日」を中心に、市交通安全対策協議会の構成・団体等が相互に連携し、市民参加のもとに交通安全運動を組織的、継続的な広報啓発活動を展開します。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

市民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、交通安全推進団体に対する援助や指導を強化し、各団体の交通安全教育や広報活動等の自主的な交通安全活動を効果的に実施するための支援をします。

3 安全運転と自転車の安全性の確保

(1) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力の向上が必要であることから、あらゆる機会を通じて安全運転教育の充実に努めます。

また、企業や事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全管理対策の推進に努めます。

ア 安全運転教育の充実

安全運転に必要な知識と技能を向上させるため、関係機関や関係団体と連携し、地域や職域における交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

イ 自転車安全運転対策の推進

自転車のマナーが社会問題化している中、家庭や学校や関係機関・団体が連携して、児童・生徒等に対する自転車の安全な乗り方を指導し「自転車マナーアップ運動」や「乗り方教室」等を通じて、自転車の交通事故防止を図ります。

ウ 二輪車の安全運転対策の推進

自動車教習所等の協力を得て、事業所や関係機関・団体と連携し、若年層から高齢者までを対象とした講習会や啓発活動を実施します。

また、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の啓発活動を推進し、二輪車の事故防止を図るとともに、二輪車交通事故の関係者となる四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための啓発活動を実施します。

エ 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、身体機能・認知機能の低下を防ぐトラビック（※）等の高齢者を対象とした交通安全教室や運転適性診断車、チェックシート等を活用し、高齢者運転適性診断等、高齢者向けの実践教育を継続的に実施します。

また、加齢により運転に不安を感じ、運転を継続する意思がなく、運転免許証を返納したいという高齢運転者のための神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知を図るとともに、運転免許証を返納した高齢者の移動手段の確保に向けた取組みを推進します。

あわせて、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な普及啓発活動を推進します。

**高齢者交通安全教室
（トラビック実施風景）**



※ **トラビック**とは
交通安全（トラフィック セーフティ）とエアロビックを組み合わせた言葉です。
お馴染みの童謡に交通安全の歌詞をつけ、交通事故にあわないために実践してもらいたい行動を
取り入れた、高齢者向けのエアロビックです。
継続すれば、これらの動作が身に付くことはもちろん、健康増進や転倒防止の効果も期待できま
す。

オ 各種講習会の充実強化

秦野市交通安全協会等の交通安全推進団体や企業と連携を図り、各種講習会の充実強化を進めます。

カ シートベルト等の正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシートや自転車乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等と連携・協力し、各種講習会や交通安全運動等による積極的な普及啓発活動や指導を実施します。

キ 安全運転管理の推進

事業所の交通安全教育は、警察署や秦野市安全運転管理者会と連携し、安全運転管理者の資質や安全意識の向上を図るための講習会や事業所内での交通安全教育の実施を支援します。

(2) 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防止を図るため、交通安全教育や街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者に対して定期的な点検整備の必要性と自転車の正しい利用方法等の普及啓発に努めます。

また、近年、自転車利用者が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者救済に不足が生じないようにするため、関係事業者の協力を得つつ、自転車安全整備制度の拡充を図り、TSマーク（※）の普及や損害賠償責任保険等への加入促進に努めます。

さらに、夜間の交通事故防止のため、灯火の徹底と反射材の普及促進を図り、他の車両や歩行者からの視認性向上を図ります。

※ **TSマークとは**
 交通安全（トラフィック セーフティ）マークのことで、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検確認（有料）し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付けされるもので、傷害保険及び賠償責任保険等がついています。
 TSマークの保険はTSマークに記載された日から1年間が有効期間となります。

※ **TSマークの種類と付帯保険の補償内容**



第一種TSマーク（青マーク）

傷害保険		賠償責任保険
入院15日以上 一律1万円	死亡・重度後遺 障害(1～4級) 一律30万円	死亡・重度後遺障 害(1～7級) 最高限度額 1,000万円



第二種TSマーク（赤マーク）

傷害保険		賠償責任保険
入院15日以上 一律10万円	死亡・重度後遺 障害(1～4級) 一律100万円	死亡・重度後遺障 害(1～7級) 最高限度額 1億円

(3) エコドライブの推進

アイドリングストップや急発進、急加速をしない等環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制といった環境負荷の低減につながるだけでなく、安全運転の実現も期待できることから、広報や啓発を通じて、エコドライブを推進します。

4 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するため、関係機関等と協力しながら、交通指導の実施や暴走・迷惑運転を行う者の取締り等を強化し、道路交通秩序の維持を図ります。

(1) 交通指導取締りの強化等

歩行者や自転車利用者の事故防止と事故多発路線等の事故防止のため、「人優先」の視点に立った交通指導の実施、特に危険・迷惑性の高い飲酒

運転や妨害運転等の悪質な違反の交通指導の実施を警察署に要請します。

自動車・自転車の利用者に対しては、妨害運転、スマートフォン画面の注視、携帯電話を手に持ちながらの通話やメール・ゲーム・イヤホンの使用、無灯火、信号無視、一時不停止や歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を実施し、これに従わない悪質・危険な自動車・自転車利用者に対する交通指導の実施を警察署に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案の未然防止と、青少年の健全育成を目的に、暴走族への加入防止や暴走行為の防止等、関係機関・団体や地域・家庭・学校が連携を密にし、暴走族対策を推進し、広報啓発活動の充実を図り、交通秩序の確保と暴走族追放気運の高揚を図ります。

また、集団暴走行為や爆音暴走行為等に対して、交通指導取締りや補導活動を関係機関に要請します。

5 救急医療体制等の充実と推進

交通事故による負傷者の救命及び被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の一層の連携と協力関係を築くとともに、応急手当等の普及啓発活動を推進することにより、救急医療体制等の充実を図ります。

特に、傷病者への救命効果を一層充実させる観点から、救急体制の充実・強化を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及啓発を推進します。

(1) 救急体制の充実・強化と推進

ア 救急体制の充実・強化

傷病者の救命率の向上を図るため、高度な救命処置ができる救急救命士の養成を推進し、救急現場又は搬送途上における応急処置等の充実に努めます。

さらに、多重事故等により多数の負傷者が発生する大規模な交通事故に備え、救助・救急体制を強化し、迅速かつ的確な対応を図ります。

イ 応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当には、救命効果の向上が

図られることから、心肺蘇生法及び自動体外式除細動器（AED）の使用等の応急手当について、消防機関が行う講習会及びAED設置場所の周知等の普及啓発活動を推進します。

(2) 救急医療機関等との連携の推進

救急医療機関と消防機関相互の一層の連携及び協力関係の推進により交通事故による負傷者の迅速かつ円滑な搬送等の措置を図ります。

6 交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者やその家族は、肉体的、精神的、経済的に大きな打撃を受けています。このため、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、交通事故に関する相談が受けられるようかながわ県民センター県民の声・相談室、神奈川県警察交通相談センター、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等の紹介や情報提供を行います。

このほか、市民相談担当が実施している弁護士による法律相談により交通事故相談の機会を提供します。

あわせて、自転車運転者が加害者となり、高額な賠償責任を負うケースがあることから、被害者への十分な救済を行うための、支払い原資の担保として、損害賠償責任保険の加入について啓発活動を行います。

7 踏切道における交通の安全

踏切道通行者の安全意識向上を図るため、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対して、鉄道事業者と連携し、安全教育や広報活動を積極的に実施することで、踏切事故のない社会を目指します。

第11次秦野市交通安全計画

【令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）】

令和4年（2022年）3月発行

編集発行 秦野市暮らし安心部地域安全課

秦野市桜町一丁目3番2号

TEL 0463-82-9625