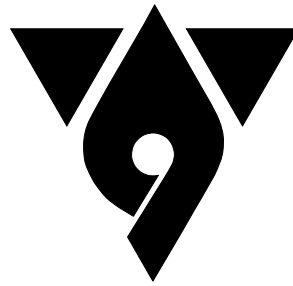


第 1 0 次 秦 野 市 交 通 安 全 計 画 (案)

(平 成 2 9 年 度 ~ 平 成 3 2 年 度)



秦 野 市

ま え が き

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 9 次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。

市内における交通事故の発生件数や負傷者数も減少傾向にあるものの、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なっており、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など高齢者や自転車対策を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、市民一人一人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快適な市民生活を確保するため、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。

この様な観点から、第 10 次秦野市交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、平成 29 年度から平成 32 年度までの 4 年間について、取り組むべき交通安全施策の大綱を定め、市民の理解と協力のもと、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に策定するものです。

目 次

第1章	道路交通事故の現状推移と現状	1
1	交通事故の推移	1
2	交通事故の現状（平成27年中）	2
第2章	第10次秦野市交通安全計画における目標	4
1	計画の位置付け・計画期間	4
2	計画の基本的な考え方	4
3	計画の目標	5
第3章	今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1	高齢者と子どもの安全確保	6
2	歩行者や自転車の安全確保	7
3	生活道路や幹線道路における安全確保	7
4	市民との協働・連携	7
第4章	交通安全の施策	9
1	道路交通環境の整備	9
	（1）生活道路等の人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
	（2）幹線道路における交通安全対策推進	10
	（3）交通安全施設等整備事業の推進	10
	（4）効果的な交通規制の推進	11
	（5）自転車利用環境の総合的整備	12
	（6）総合的な駐車対策の推進	12
	（7）災害に備えた道路交通環境の整備	13
	（8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
	（9）交通需要マネジメントの推進	14
2	交通安全思想の普及徹底	15
	（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
	（2）効果的な交通安全教育の推進	18
	（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
	（4）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	20
3	安全運転と自転車の安全性の確保	20
	（1）安全運転の確保	20
	（2）自転車の安全性の確保	22
	（3）エコドライブの推進	22
4	道路交通秩序の維持	22
	（1）交通指導取締りの強化等	22
	（2）暴走族対策の強化	23
5	救急医療体制等の充実と推進	23
	（1）救急体制の充実・強化と推進	23
	（2）救急医療機関との連携の推進	24
6	交通事故被害者等に対する支援	24

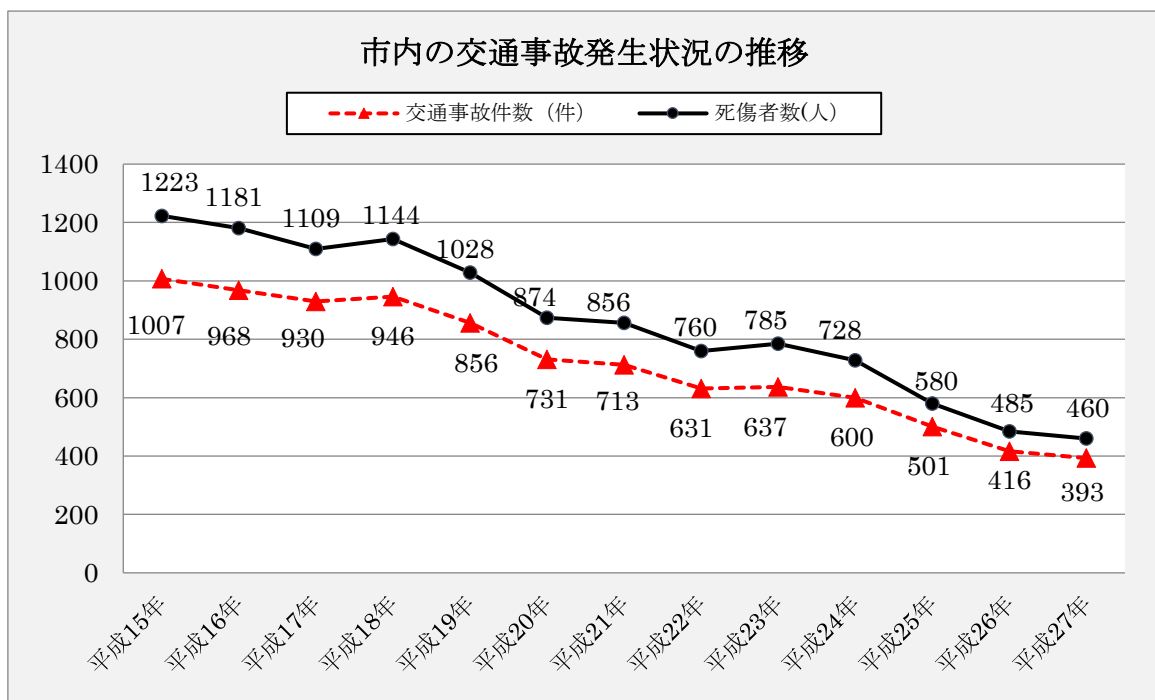
第1章 道路交通事故の推移と現状

1 交通事故の推移

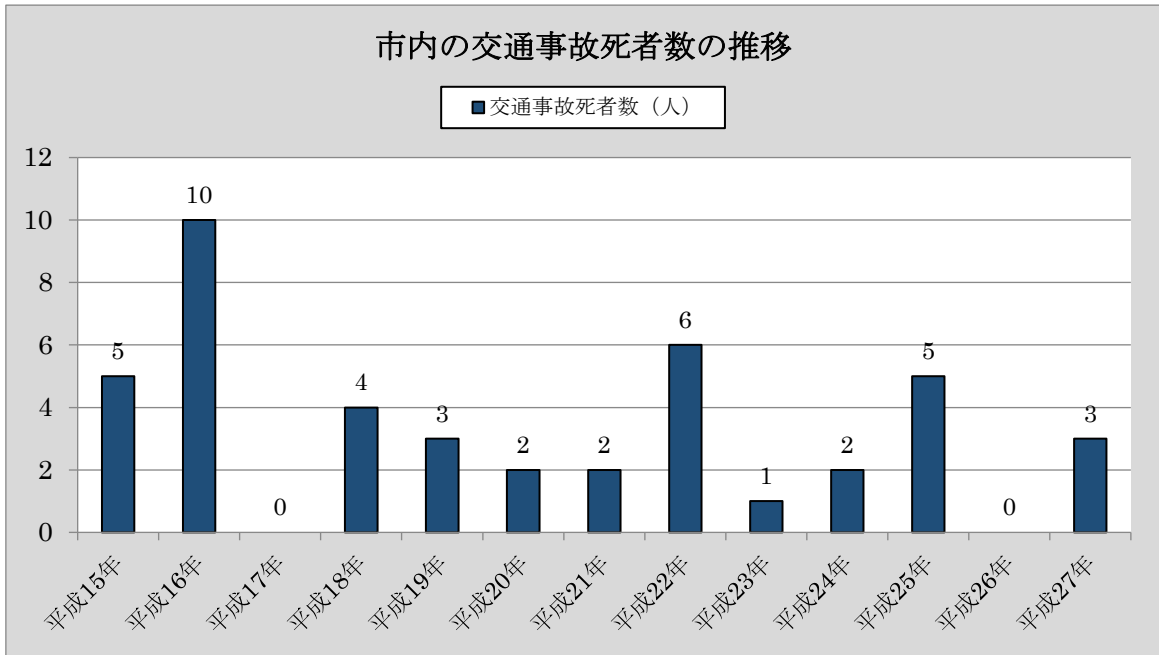
市内の交通事故の発生状況は、昭和45年に発生件数439件、死傷者数650人を記録し、第1次交通安全計画がスタートした昭和46年以降着実に減少を続け、昭和54年には発生件数が234件で、昭和45年の53パーセントまで減少し、死傷者数は271人で同じく42パーセントにまで減少しました。

しかし、昭和55年以降は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。

その後は減少傾向に転じ、平成27年には、発生件数393件、死傷者数460人となりました。

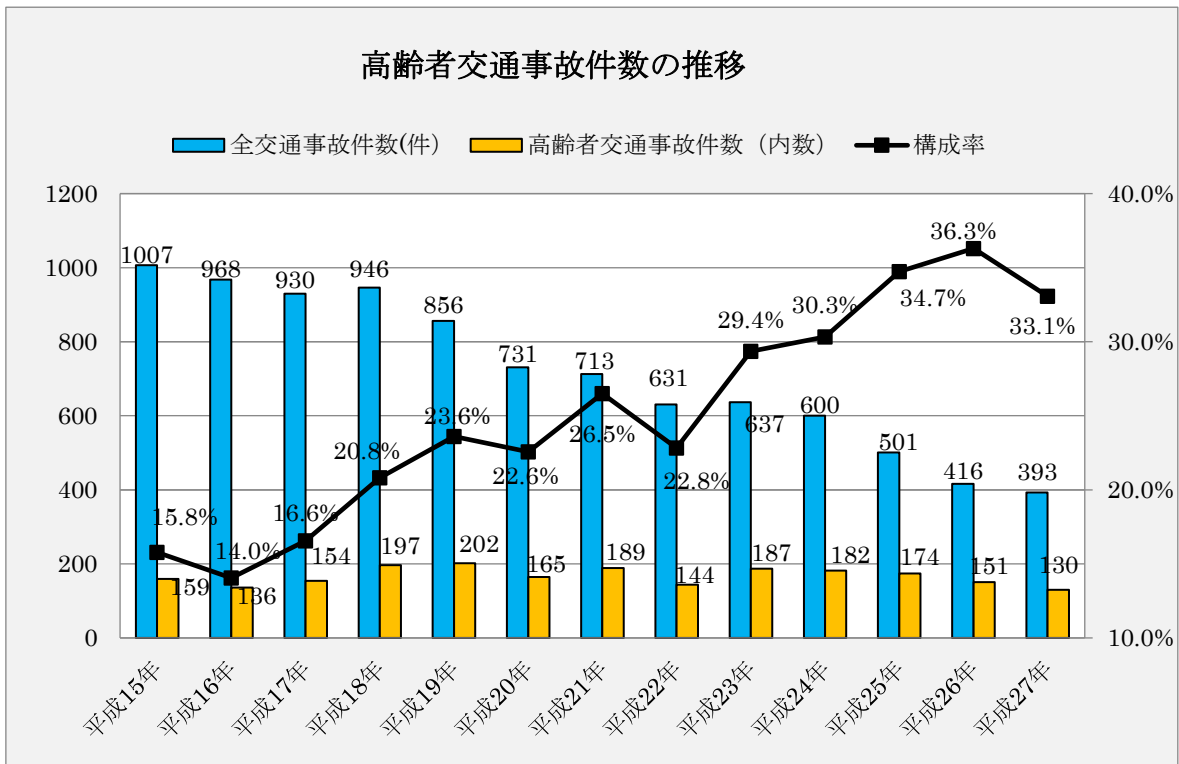


一方、死者数は、昭和45年以降増減を繰り返し、平成17年と平成26年は「交通事故死ゼロ」を達成しましたが、平成27年は3人の死者数となっています。

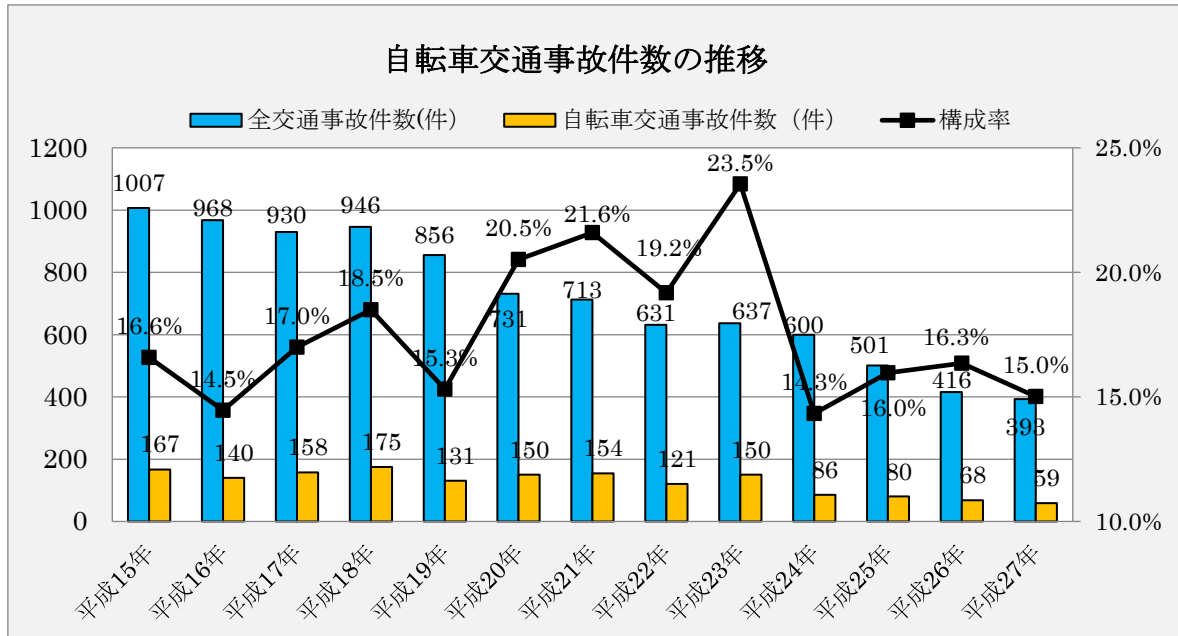


2 交通事故の現状（平成 27 年中）

高齢者（65歳以上）が関係する交通事故件数と全交通事故件数に占める割合は、依然増加傾向にあります。全体の約30%以上が高齢者の関係する交通事故となっており、高齢社会の進行に伴い被害者、加害者に関係なく高齢者の関係する交通事故の増加が目立っています。



近年、自転車利用者が増加し、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であったり、交通安全意識の欠如した走行も増えていたりすることなどから、自転車が関係する交通事故件数の全交通事故件数に占める割合は減少傾向にあるものの、交通事故の6件に1件は自転車に関係しています。



第2章 第10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

第10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、国が策定した第10次交通安全基本計画と神奈川県が策定した第10次神奈川県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。

なお、計画期間は、平成29年度から平成32年度までの4年間とします。

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あり、交通安全の施策は、人命尊重の理念のもと、交通事故やこれに起因する死傷者数を無くすことは、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失という点からも欠くことのできない重要課題です。本計画では、高齢者や障害者、子ども等の交通弱者を思いやり、「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、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。

また、市民一人一人の交通安全意識高揚の啓発や、各年代に対する交通マナーや交通安全教育など、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、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の実施は、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 平成 32 年度までに交通事故件数を 390 件以下とします。

※交通事故発生件数が最多を記録した平成 15 年以降で、最も低い交通事故発生件数が 393 件（平成 27 年）であることから、これを下回る目標値を設定するものです。

第3章 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市の交通事故の発生状況は、発生件数、死傷者数ともに増減はあるものの減少傾向にあることから、第9次までの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っ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

実施に当たっては、次に重視して交通安全対策の推進を図ります。

1 高齢者と子どもの安全確保

本市の高齢者(65歳以上)は、42,724人(平成27年1月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25.5%に達し、本格的な高齢社会を迎えており、高齢化の進展に伴い、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など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など、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、高齢者の社会参加を促進するため、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など、高齢者により配慮した施策に取り組む必要があります。

また、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います。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

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

また、自転車乗車中に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、それぞれの対策を実施する必要があります。

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、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。

また、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る必要があります。

さらに、駅周辺等における放置自転車対策等は、利用者マナーの向上や自転車駐車場の整備を進める必要があります。

3 生活道路や幹線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。

幹線道路における対策は、事故発生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など、交通安全対策効果の更なる向上を図る必要があります。

4 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、市民一人一人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、各年代層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が必要です。

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図ることが必要です。

第4章 道路交通安全の施策

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り組みを推進します。

イ 通学路等の交通安全施設の整備

幼児や児童、生徒の通園・通学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、地域の実状にあった交通安全対策を推進します。

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等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などの施設整備を推進し、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

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

(2) 幹線道路における交通安全対策推進

ア 事故危険箇所対策等の推進

特に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などの「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

交通事故発生の大き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、新東名高速道路、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

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・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。

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

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、事故危険箇所など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、信号機の高度化、交差点改良など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始めとする道路の安全性と信頼性を確保するため、計画的な再整備と適切な維持管理に努めます。

オ 道路の白線や停止線等の再塗装

道路の白線などは、道路管理者で整備しているため、できるだけ早急に再塗装の施工に努めます。

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

さらに、踏切での安全な通行を確保するため、鉄道事業者等との連携を図ります。

(4) 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。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車走行空間の整備

自転車は「車両」であることを前提として、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する中、自転車を安全で快適に利用でき、また歩行者などを脅かすことがないように、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進します。

自転車通行空間の整備を効果的、効率的に推進するため、「秦野サイクルシティ計画」（仮称）を策定します。

また、歩道上での歩行者と自転車の事故を防ぐため、路面ステッカーの設置や注意喚起看板等の設置等を行い、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等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。

(6) 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のは、

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、効果的な取締ま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、「秦野市まちづくり条例」に基づき、共同住宅等を建築する場合、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、その必要台数が確保できるよう指導します。

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り、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の取締まり、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。

(7) 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・信頼性の高い道路交通を確保できるよう、橋りょうを始めとする道路構造物の調査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は必要な措置を講じます。

(8) 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 道路の掘り返しの規制等

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の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し、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、良好な生活環境を保持するため、公園の適正な維持管理に努めます。

(9) 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・継続的な自家用通勤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化を図るとともに、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、児童向けの交通スリム化教育を実施し、併せて教員を対象とした交通スリム化教育研修会の実施により、学校現場での交通スリム化教育の定着化を図ります。

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。

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、市民一人一人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、その後の人間形成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など、地域の持つ教育力を活用した施策を推進します。

また、高齢社会が進展する中で、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。

また、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、家庭が連携を取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、日常生活での交通安全の決まりを理解し、安全に道路を通行するために必要な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、保護者の保護や管理を呼び掛け、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、道路交通での危険予測をし、これを回避して安全に通行する意識や能力を高めることを目標とします。

また、小学校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。

ウ 中学・高校生に対する交通安全教育

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を習得します。

また、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することを目標とします。

また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、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してもらうことが必要です。

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。

(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

市民一人一人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、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・継続的に推進します。

イ 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）であり、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面もあります。

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。

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」を活用するなど、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、ヤビツ峠を訪れる自転車利用者が多いことから、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やマナーアップ活動を推進します。

ウ 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することが懸念されています。

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。

エ 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ような広報活動、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。

オ 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。

カ 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・保育園等と連携し、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。

キ 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。

ク 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広報媒体を活用し、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。

ケ 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。

また、薄暮の時間帯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、夜間の事故の危険性等を広く周知し、歩行者への視認性の高い服装の着用の推進、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を実施します。

(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、運転者の能力や資質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。

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、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など高齢者向けの実践教育を継続的に実施します。

また、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下で、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ります。

オ 各種講習会の充実強化

秦野市交通安全協会など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します。

カ 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

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支援をします。

(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、自転車利用者が被害者にも加害者にもなり得る可能性があることから、TSマーク付帯保険（運営：公益財団法人日本交通管理技術協会）や自動車保険・傷害保険・火災保険等に付帯される保険など自転車損害保険等の普及啓発に努めます。

さらに、夜間の交通事故防止のため、灯火取り付け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の向上を図ります。

(3) エコドライブの推進

アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど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、安全運転の実現につながることを期待されることから、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、交通指導取り締りや暴走族取り締り等を強化し、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

(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、歩行者等保護の観点に立った交通指導取締り、特に危険・迷惑性の高い悪質な違反の交通指導取締りを警察署

に要請します。

自転車利用者に対しては、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、二人乗り、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・危険な自転車利用者に対する交通指導取締まり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、青少年の健全な育成を目的に、暴走族への加入防止や暴走行為の防止など、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等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災害に備え、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より、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対外式除細動器（A E D）の使用などの応急手当について、消防機関が行う講習会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収容を図ります。

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神奈川県交通事故相談所、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。

第10次秦野市交通安全計画

(平成29年度～平成32年度)

平成29年 月発行

編集・発行 秦野市市長公室くらし安全課

〒257-8501 秦野市桜町一丁目3番2号

TEL 0463-82-5111 (代表)

E-mail: kurasi@city.hadano.kanagawa.jp

URL <http://www.city.hadano.kanagawa.jp/>