

第 11 次

磐田市交通安全計画

令和3年 10 月

磐田市交通安全対策会議

はじめに

～ 第 11 次磐田市交通安全計画の作成によせて ～

磐田市は、昭和 46 年度から交通安全の推進を目的に 10 次に渡り交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく交通安全計画を作成し、関係する団体等の協力を得る中で継続的な交通安全の確保に取り組んでまいりました。

こうした活動により直近の第 10 次計画期間である平成 28 年から令和 2 年においては、平成 30 年に交通事故による死者数が 2 人、令和 2 年に人身事故件数が 1,114 人に留まるなど一定の成果が見られるようになってきました。しかし、死者数を上げると令和 2 年は 9 人と増加しているなど、更なる対策の強化が必要であることは明らかなです。

全国的な傾向である高齢化の進展は、本市もその渦中にあります。また、このところ高齢歩行者や高齢ドライバーが関連する悲惨な事故が多く報道されるようになってきました。このことを含めて今後は、高齢者に重点をおいた対策が求められています。

第 11 次磐田市交通安全計画の作成については、高齢社会の著しい進展や先進安全技術の進展など、これまでの交通安全計画と異なる視点からの対策も加味いたしました。

一方で平成 7 年 1 月の阪神淡路大震災から多くの巨大地震が日本列島を襲っています。このような災害が発生した場合には、当然ながら大規模な交通の混乱が発生し、市民生活に甚大な影響がもたらされます。

いずれにしても交通事故の防止は、関係団体等の協力を得て市民一人一人が主体的に取り組むべき課題です。今回策定する第 11 次磐田市交通安全計画は、このような観点から令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に取り組むべき陸上交通の安全確保に関する施策を定めたものです。

今後は、この交通安全計画に基づき具体的な施策を定め関係機関等と連携した取組を実施する中で事故のない磐田市を目指してまいります。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	3
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)	4
第2節 道路交通安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状	5
1 年間死者数	5
2 人身事故発生件数	5
3 高齢者事故	5
II 第11次磐田市交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通安全についての対策	6
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
<重視すべき視点>	
1 高齢者及び子どもの安全確保	6
2 歩行者及び自転車の安全確保	7
3 生活道路における安全確保	7
4 先端技術の活用推進	8
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
II 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(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	9
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	9
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	10
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	10
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	10
(6) 歩行空間のバリアフリー化	10
(7) 効果的な交通規制の推進	10
(8) 自転車等の駐車対策の推進	10
(9) 公共交通機関利用の促進	11
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	15
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	18
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	18

3	安全運転の確保	18
(1)	運転者教育等の充実	18
(2)	安全運転管理の推進	19
4	車両の安全性の確保	19
5	道路交通秩序の維持	19
(1)	交通指導取締りの強化等	20
(2)	暴走族等対策の推進	20
6	救助・救急活動の充実	20
(1)	救助・救急体制の整備	20
(2)	救急医療体制の整備	22
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	22
7	被害者支援の充実と推進	23
(1)	損害賠償の請求についての援助等	23
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	23
第2章	踏切道における交通の安全	24
第1節	踏切事故のない社会を目指して	25
I	踏切事故の状況	25
II	第11次磐田市交通安全計画における目標	25
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	25
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	25
II	講じようとする施策	25
1	踏切道の構造改良、交通規制の実施及び統廃合の検討	25
第3章	大規模地震に備えての交通の安全	26
第1節	基本方針	26
I	南海トラフ地震臨時情報等発表時	26
II	南海トラフ地震等発生時	26
第2節	講じようとする施策	26
I	臨時情報発表時	26
II	地震発生時	26
1	緊急交通路等の確保	26
2	道路交通情報の提供	26
III	平時における措置	26
1	緊急通行車両の事前届出	26
2	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	26
IV	その他の交通安全対策	27
1	既存の道路橋の耐震補強等	27
2	緊急輸送路等の安全確保の促進	27

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

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、交通安全の確保は、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。

これまで、その重要性が認識され、様々な対策により成果を上げてきたところであるが、更なる対策に取組、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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の実現を目指すべきである。

【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は高齢者、障がい者及び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。

さらに、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も喫緊の課題である。また、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環境の整備など高齢化の進展に伴い生じる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、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

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、こ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、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、指導取締りの強化等を図る。また、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。さらに、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ようとする

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前提の下で、エラーが事故に結び付かないように安全性を高める新技術の普及に努める。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備にあたっては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施する。また、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

2 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、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ことが重要である。

また、磐田市犯罪被害者等支援条例（令和3年条例第3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。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故を防止するためには、国、地方公共団体、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ施策を推進する。

また、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市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を構築する。加えて、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

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

令和7年末までに3人以下を目指す。

② 人身事故発生件数

令和7年末までに760件以下を目指す。

(幼児・小学生・中学生・高校生の事故90件以下
高齢者の事故240件以下)



3 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- 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 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《7つの柱》

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

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。

令和2年中の交通事故死者数は9人であり、対前年7人の増加となった。また、安全不確認、動静不注視といった安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、死者の半数以上は75歳以上の高齢者である。

このような状況において、本計画で定める道路交通安全について目標を達成するためには、これまでの対策を進化させ、きめ細やかな対策を着実に推進していくことが必要である。

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、歩道や横断歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に対する様々な施策を地域の実情を踏まえて行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、まちづくりの中で実現していくことが有効であり、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あたっては、市民に身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を高めるためには、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連携を強化することが必要である。また、市民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画や実行、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。

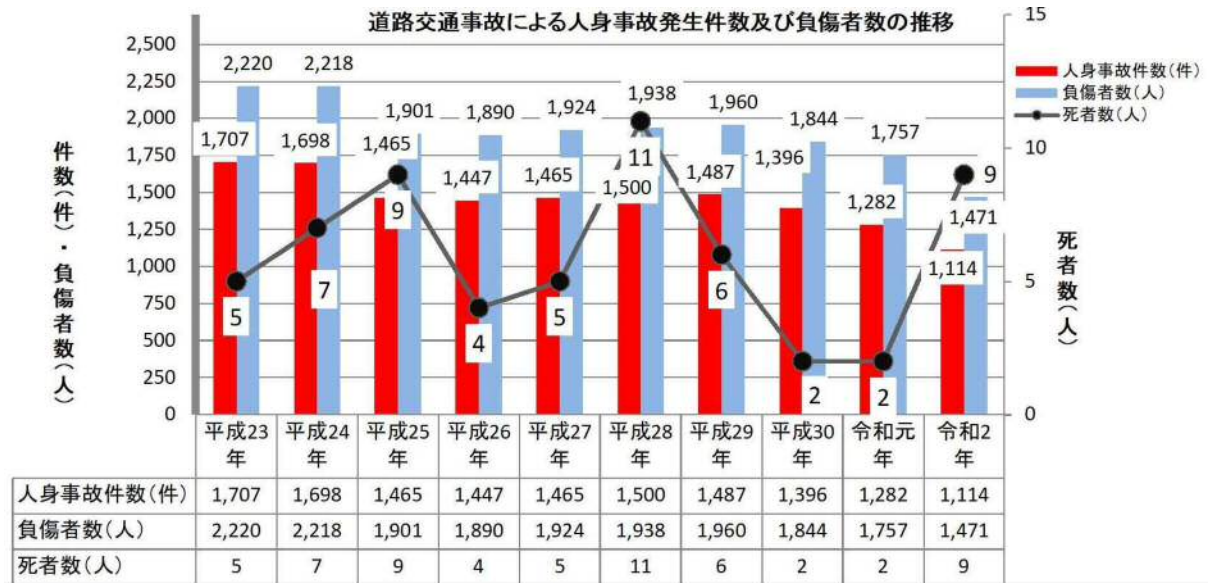
第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状

1 年間死者数

本市の過去10年間における交通事故の死者数は、平成28年の11人がピークであり、その後は2人～9人の間で推移する状況にある。

第10次磐田市交通計画では令和2年末までに年間死者数4人以下とする目標を掲げ、平成30年には2人と最終目標を達成した。しかし、交通事故死者数は一時的に減少しても、増加と減少を繰り返している状況である。



2 人身事故発生件数

本市の過去10年間における交通事故の人身事故発生件数は、平成23年の2,220件がピークであり、平成27年から増加傾向が続いたものの令和2年は1,114件に減少した。

第10次磐田市交通安全計画では令和2年末までに人身事故発生件数1,400件以下とする目標を掲げていた。結果としては、平成27年から平成28年までは増加したものの、その後、減少し平成30年からは3年連続で目標を達成した。

3 高齢者事故

本市における交通事故死者に占める高齢者事故死者数の割合は、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、「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。

(人)	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	合計
死者数 (うち75歳以上)	5 (3)	7 (4)	9 (5)	4 (2)	5 (3)	11 (5)	6 (2)	2 (1)	2 (0)	9 (4)	60 (29)

II 第11次磐田市交通安全計画における目標

静岡県においては、令和7年末までに、交通事故による年間死者数を80人以下、人身事故発生件数を15,000件以下にすることを目標としている。

本市においては、第10次の目標達成状況と県の第11次の目標値を踏まえて年間死者数については、令和7年末までに3人以下、人身事故発生件数については、760件以下にすることを目標とする。また、人身事故発生件数の目標760件以下のうち、幼児・小学生・中学生・高校生の人身事故発生件数の目標は90件以下、高齢者の人身事故発生件数は240件以下とする。

(人身事故発生件数)

(件)	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	合計
幼児、小学生 中学生、高校生	233	217	186	193	195	203	188	188	163	138	1,904
高齢者	416	440	428	446	466	458	467	468	460	378	4,427

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、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、本市の令和2年中の歩行者事故のうち横断中(横断歩道及びその付近)の事故が半数以上を占めている状況にある。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。

そのため、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するとともに、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析が重要である。これより効果的な対策を図る中で、有効性が見込まれる施策を推進する。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった7つの柱により、本市の交通安全対策を実施する。

〈重視すべき視点〉

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の令和2年中の交通事故死者数のうち高齢者の割合は半数以上を占めており、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する側と、自動車を運転する側のそれぞれの立場の違いに対応した、効果的な対策を推進する必要がある。

特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことが必要である。また、高齢者事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を推進する必要がある。

このため、高齢者等の視点に立って、歩道等の整備や道路の状況に応じた交通規制を推進する。

高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進行である。安心して子育てすることができる社会を実現するためには、子どもの安全を確保する防犯と合わせて子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。

そのため、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に日常的に集団で移動する経路や通学路等において、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、保育所等をはじめ地域で子どもも見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

本市の令和2年中の歩行者事故のうち横断中(横断歩道及びその付近)の事故が半数以上を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して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、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者に歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

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はじめ、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する。

3 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情を十分に踏まえ、道路交通環境の整備、交通指導取締りの推進、安全な走行方法の普及等の対策を講じる。加えて、幹線道路の交通の円滑化を図り、生活道路への通過交通の流入を抑制する。

4 先端技術の活用推進

急発進抑制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。このため、ペダルの踏み間違い等の運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための急発進抑制装置等の先端技術の活用を推進する。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

総合的な交通安全対策の実施により、交通事故件数は減少したところであるが、令和2年中の交通事故死者数のうち高齢者の割合が半数以上を占めている。このため、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を実施していくことにより重大事故の減少を図る。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

市民が自ら交通安全に対する関心を持つよう、交通事故発生状況、交通事故統計データを提供する。

また、交通安全運動期間中には地域、警察、市が連携して交通安全啓発活動を実施するとともに、市民主体の交通安全意識の醸成を図る。

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十分とはいえない。また、生活道路への通過交通の流入も依然として深刻な問題である。

このため、地域の協力を得ながら、「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。

① 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアでは、関係機関が連携して効果的・効率的に対策を実施し、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。

また、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」の整備をするほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を推進する。

② 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、「磐田市子供の移動経路に関する交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施を推進する。

また、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。

③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者や障がい者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、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。また、磐田駅周辺に関しては、放置自転車指導整理区域内の放置自転車の撤去を行い、安全な歩行空間の確保に努める。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動

車専用道路で構成) から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路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を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故発生割合の大きい区間において交通事故対策を強化する。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対策を実施する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

磐田警察署及び道路管理者が連携し、事故実態の分析を行いつつ、次の方針により、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

① 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等の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を図る。

② 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、駐車対策等を実施することにより、交通の円滑化を推進する。

③ 道路交通環境整備への市民参加の促進

交通安全は市民の安全意識によって支えられていることから、道路交通環境の整備にあたっては、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

磐田市地域公共交通会議等を活用し、持続可能な地域公共交通の再構築を進めるなど、高齢者等の移動手手段の確保・充実を図る。

(6) 歩行空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、社会活動に参加できるように、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進

道路における交通実態等を踏まえ、既存の交通規制等の内容を見直し、交通実態に合った合理的な交通規制を推進する。

(8) 自転車等の駐車対策の推進

① 放置自転車等の防止

良好な生活空間を確保するとともにその機能の低下を防止し、安全で快適な市民生活の実現を図るため、「磐田市自転車等の駐車秩序に関する条例(平成 17 年条例第 164 号)」に基づき、放置自転車等に対する指導・啓発活動を実施する。

② 自転車等駐車場の整備

駅周辺の自転車の駐車スペースを確保するため、自転車等駐車場の整備や維持管理を行う。

(9) 公共交通機関利用の促進

路線バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図る施策の推進やデマンド型乗合タクシーの運行内容の見直しにより、公共交通機関の利用を促進する。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、降雪、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を確保するため、道路構造物の補強による耐震性の向上等の道路交通環境の整備の推進を図る。

特に、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。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、必要に応じて緊急輸送路を確保して、一般車両の通行を禁止し、緊急通行車両等を優先して通行させる。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路使用及び占有については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き、極力これを抑制する。

また、工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有の許可にあ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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 道路交通の妨害となる不法占有物件等については、指導を行うとともに、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

また、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しを伴う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑止するとともに、計画的な占有工事等の施工について合理的な調整を図る。

② 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、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、障がい者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、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。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係機関・団体、家庭、職場等がそれぞれの特性を生かし、互いに連携し、地域ぐるみの活動を推進する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児期から交通安全に対する基本的習慣を身につけるため、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。

② 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。

また、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、生活科、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。

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

さらに、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。

その他、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

③ 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。

また、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。

加えて、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、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。

④ 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。また、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。

加えて、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。

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

その他、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り、交通安全活動への積極的な参加を促す。

⑤ 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。

また、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。

加えて、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、関係機関・団体と連携して行う。

さらに、社会人を対象とした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。

⑥ 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、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スキル及び交通ルール等の知識を習得させる。

また、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、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。

加えて、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がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等により、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。

さらに、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、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。

これらのことから、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するとともに、

地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、交通安全をテーマとした家族間交流の促進に努める。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、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。

⑧ 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及を図るとともに交通安全教育を推進する。また、定住外国人に対しては、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など、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する事業者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、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。

その他、教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の導入に努める。

さらに、必要に応じて教育の方法、利用する教材等の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 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。

また、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。

その他、各季の交通安全運動の実施にあたっては、事前に、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。

② 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。また、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はじめ、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する。

③ 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。

また、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。

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

さらに、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とともに、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。

④ 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。

また、後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

⑤ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特にチャイルドシート着用推進モデル園を指定し、啓発を強化する。

⑥ 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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や自発光式反射材等の普及を図る。また、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

加えて、自発光式反射材等の普及にあたっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品へ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。

⑦ 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。また、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、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さい、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

⑧ 効果的な広報の実施

市民一人一人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正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、交通事故等の実態を踏まえた、日常生活に密着した内容の広報を、ホームページや SNS、広報誌等を活用し、次の方針により行う。

ア 家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーンを積極的に行い、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、違法駐車等の排除等を図る。

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、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会や地域づくり協議会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、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意識の醸成を図る。

⑨ その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報を行うとともに、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、夜間の重大事故の実態や危険性等を広く周知し、その防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じた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 二輪車運転者の交通事故被害軽減を図るため、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。

(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活動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。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、市民等の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、県、市、民間団体、企業、自治会、地域づくり協議会等が連携した上で、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、市民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る必要がある。

また、運転者に対して、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図る。

① 高齢運転者対策の充実

ア 高齢運転者に対し、安全運転体験教室や危険予測トレーニング等実体験型の交通安全教育機材による運転適性診断を積極的に実施することにより、加齢に伴う身体的な機能の変化を自覚させ、診断結果に基づく安全行動のための効果的な指導・助言を行い、高齢運転者の交通事故防止に取り組む。

イ 高齢運転者標識（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な交通安全教育・広報啓発活動を推進する。

ウ 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。また、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対するデマンド型乗合タクシーやタクシー協会の割引制度の周知などに努める。

② 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

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。また、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、市内幼稚園、保育所、認定こども園においてチャイルドシート着用推進モデル園を指定し、重点的に呼びかけを行う。

(2) 安全運転管理の推進

事業所における社用車及び従業員の私有車両に対するドライブレコーダーの普及を促進し、ドライブレコーダー装着による安全運転意識の向上及び交通事故時のドライブレコーダーの映像を共有することで交通安全教育や安全運転管理への活用の有効性を周知する。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。

今後、交通事故を減少させていく上で、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが重要であり、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための取組も必要である。

また、交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用を推進する。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

その他、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 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が関連する交通事故の防止並びに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。

また、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は、積極的に指導警告を行うとともに、交通の危険を生じさせた場合や警察官の指導警告に従わず違反行為を継続する自転車利用者に対する指導取締りを推進する。

(2) 暴走族等対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を推進する。

① 暴走族追放及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族を追放するため、「静岡県暴走族の根絶に関する条例」を的確に運用するとともに、暴走族の実態が市民に広く周知されるよう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、暴走族加入を防止するための指導等を促進する。さらに、暴走族問題と青少年非行問題との関連性を踏まえ、青少年育成団体との連携を図るなど、青少年の健全育成に資する施策を推進する。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進する。また、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。

加えて、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

① 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対応するため、消防機関の救助体制の整備・拡充を図る。

② 大事故発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故等に対応するため、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。

③ 自動体外式除細動器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

交通事故等による負傷者の救命を図り、後遺障がい等を軽減するため、事故現場において、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、市民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、パンフレット等の資料配布や応急手当の講習会を実施していく。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、市民の救急医療や救急業務に対する理解と認識を深めるための広報・啓発活動を積極的に推進するとともに、指定自動車教習所及び特定届出自動車教習所の教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努める。

加えて、各学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により、指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）について指導の充実を図り、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及に努める。

④ 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会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。

⑤ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助体制を確立するため、救助資機材の整備を推進する。また、救急現場及び搬送中に高度な応急処置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材、各種伝送システム等の整備を計画的に行う。

⑥ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

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

⑦ 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・救急業務を迅速・的確に実施するため、消防大学校、県消防学校並びに各消防本部において教育訓練の充実を図る。

⑧ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、昭和49年4月1日に建設省（現国土交通省）、消防庁及び日本道路公団（現分割民営化）との間で締結された「高

速自動車国道における救急業務に関する覚書」に基づき、各インターチェンジ所在市町が、中日本高速道路株式会社から財政措置を受けて実施する。

また、令和3年7月1日新東名高速道路「新磐田スマートインターチェンジ」の供用開始に伴い静岡県西部地区内消防相互応援協定に基づく覚書を締結し、新東名高速道路内で消防活動を実施する。

⑨ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST※）の整備を検討する。

⑩ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用する。また、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP※）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療機関等の整備

ア 初期救急医療体制の整備

磐田市急患センターの診療体制の充実を図る。

イ 第2次・第3次救急医療体制の整備

質の高い高度な救急医療を継続していくために、磐田市立総合病院の体制維持・充実を図り、人的、設備的な整備を進める。

② 救急医療担当医師・看護師等の養成等

看護師、薬剤師、医療技術者など、各医療専門職種における専門技術の習得・向上に向けた教育プログラムを一元管理する組織体制を整える。

③ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの受け入れにより、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、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、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。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、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支援施策を総合的かつ計画的に推進する。

(1) 損害賠償の請求についての援助等

① 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、交通事故相談活動を推進する。

ア 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、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、犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

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

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

② 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示に加え、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

① 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知

独立行政法人自動車事故対策機構や公益財団法人交通遺児等育成基金が実施している自動車事故被害者等の支援施策について周知する。

② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

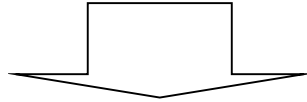
交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進する。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、磐田警察署等の関係機関と連携を図り推進する。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、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

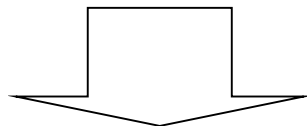
踏切事故件数ゼロを目指す。



3 踏切道における交通の安全についての対策

《今後の踏切道における交通安全対策を考える視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



《講じようとする施策》

- ① 交通規制の検討
- ② 踏切道の統廃合の検討
- ③ 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための検討

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、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占めている状況にある。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

本市内の鉄道は東海道本線が市の中央部を横断し、天竜浜名湖線が市の北部を縦断しており、市民等の交通手段として日々利用されている。

東海道本線(延長距離9.2 km)の踏切12か所、天竜浜名湖線(延長距離6.6 km)の踏切16か所がそれぞれ平面交差している。過去10年間の本市での踏切事故は、平成24年に1件(死亡)となっている。

全国的な踏切事故の減少は踏切道改良等の安全対策推進によるところが大きいと考えられる。本市でも市道の改良と合わせた立体交差化などによる安全対策を行ってきた。

II 第11次磐田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、市民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は一度発生すると、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすため、立体交差化、構造の改良、統廃合等の対策が必要である。これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

II 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良、交通規制の実施及び統廃合の検討

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、歩行者安全対策を考慮した効果的な踏切道の構造改良の推進を図る。また、踏切道の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、統廃合を推進する。

加えて、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を行う。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努める。

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

I 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。

II 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

I 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ブによる情報提供を行い市民への周知を図る。

II 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。

III 平時における措置

1 緊急通行車両の事前届出

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、市や関係機関等の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を図る。

2 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

(1) 臨時情報発表時

事前避難対象地域内の道路への車両の走行を控える。

(2) 地震発生時

- 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る。
- ②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。
- 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。

IV 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、緊急輸送路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 緊急輸送路等の安全確保の促進

緊急輸送路、避難所等の安全性や機能性を確保するため、緊急輸送路沿いの既存建築物やブロック塀等の耐震改修を促進する。