



第10次伊勢原市交通安全計画

平成28年度～平成32年度



伊勢原市公式イメージキャラクター
クルリン

ま え が き

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、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、9次にわたる交通安全基本計画が作成され、本市においては、第1次から第9次までの伊勢原市交通安全計画を策定し、市民・関係機関・団体・行政がそれぞれの立場で協働した活動を通して、交通安全対策を実施してきた。

その結果、市内の交通事故による死傷者数は、平成に入り平成13年の1,159人をピークに減少に転じているが、未だに400人を超え、交通事故発生件数は、依然として高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められている。

第9次伊勢原市交通安全計画で設定した目標については、年間の交通事故発生件数を510件以下に抑制することは達成したものの、年間の24時間死者数を0にすることについては平成27年以外では達成することができず、依然として市民を取り巻く交通環境は万全なものとはいえない状況にある。

また、第9次計画中の交通事故発生件数では、平成23年と平成27年の比較でほとんどの年齢層で件数が減少しているものの、65歳以上の高齢者については唯一増加している状況にあり、今後も高齢者人口の増加が続く中で同様な傾向が続くことが危惧される。このような情勢の中、交通事故防止は、国、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが自らの問題として捉え、取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない安全で安心な社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的視野に立った施策を推進していかなければならない。

この第10次交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき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ある。

目 次

第1章 道路交通安全についての目標	
1 道路交通事故の推移と現状	1
(1) 交通事故の推移	1
(2) 交通事故の現状	1
2 これまでの交通安全対策について	2
3 第9次伊勢原市交通安全計画の達成状況	3
4 第10次伊勢原市交通安全計画における目標	4
(1) 計画の位置付け及び計画期間	4
(2) 計画の基本的な考え方	4
(3) 計画の目標	5
第2章 道路交通安全についての対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	6
(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	8
2 市民との連携・協働	9
第2節 交通安全の施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	10
ア 生活道路における安全対策の推進	10
イ 通学路等における交通安全の確保	11
ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備	12
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	12
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	12
イ 幹線道路対策の推進	12
ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進	13

エ	連絡会議等の活用による関係機関の連携	13
オ	交通安全施設の再整備と適切な維持管理	14
(3)	歩行者空間のバリアフリー化	14
(4)	無電柱化の推進	14
(5)	効果的な交通規制の推進	14
(6)	自転車利用環境の総合的整備	14
ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	14
イ	自転車等の駐車対策の推進	15
(7)	災害に備えた道路交通環境の整備	16
ア	災害に備えた道路の整備	16
イ	災害に強い交通安全施設の整備	16
ウ	災害発生時における交通規制	16
(8)	総合的な駐車対策の推進	16
ア	きめ細かな駐車規制の推進	17
イ	駐車場の整備	17
ウ	違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	17
エ	ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	17
(9)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
ア	道路使用及び占用の適正化等	18
イ	子どもの安全確保	18
ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	19
2	交通安全思想の普及徹底	19
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
ア	幼児に対する交通安全教育	20
イ	小学生に対する交通安全教育	21
ウ	中学生・高校生に対する交通安全教育	21
エ	成人に対する交通安全教育	22
オ	高齢者に対する交通安全教育	22
(2)	効果的な交通安全教育の推進	23
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	23

ア	交通安全市民総ぐるみ運動の推進	23
イ	各季の交通安全運動の推進	23
ウ	高齢者交通事故防止運動の推進	24
エ	自転車の安全利用の推進	24
オ	二輪車交通事故防止運動	25
カ	飲酒運転根絶運動の推進	25
キ	後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの 正しい着用の徹底	26
ク	チャイルドシートの正しい使用の徹底	26
ケ	反射材用品等の普及促進	26
コ	危険ドラッグ対策の推進	27
サ	効果的な広報の推進	27
シ	その他の普及啓発活動の推進	27
(4)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	28
(5)	市民の参加・協働の推進	28
3	安全運転と自転車の安全性の確保	28
(1)	安全運転の確保	28
ア	安全運転教育の充実	29
イ	高齢運転者対策の充実	29
ウ	シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの 正しい着用の徹底	29
エ	安全運転管理の推進	29
オ	エコドライブの推進	29
(2)	自転車の安全性の確保	29
4	道路交通秩序の維持	30
(1)	交通の指導取締りの強化等	30
(2)	暴走族対策の推進	31
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	31
イ	暴走行為阻止のための環境づくり	31

ウ	暴走族に対する指導取締りの推進	32
5	救助・救急活動の充実	32
(1)	救助・救急体制の整備	32
ア	救助体制の整備・拡充	32
イ	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	32
ウ	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	33
エ	救急救命士の養成・配置等の促進	33
オ	救助・救急用資機材の整備の促進	33
カ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	33
(2)	救急医療体制の整備	34
ア	救急医療機関等の整備	34
イ	救急関係機関の協力関係の確保	34
6	被害者支援の充実と推進	34
(1)	交通事故相談活動の推進	34
第3節	踏切道における交通の安全	35
1	踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	35
2	踏切道における交通安全の対策	35
(1)	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	35
(2)	踏切道の交通安全の施策	35
ア	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	35
イ	その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置	36

第1章 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の推移と現状

(1) 交通事故の推移

市内における交通事故による死者数は、交通戦争と呼ばれた時期の昭和40年に年間18名に達した後は、徐々に減少傾向を示し、年により増減はあるものの、第8次計画中の平成22年に0名となったが、平成27年においても0名となったことにより、第9次交通安全計画における目標を達成することができた。

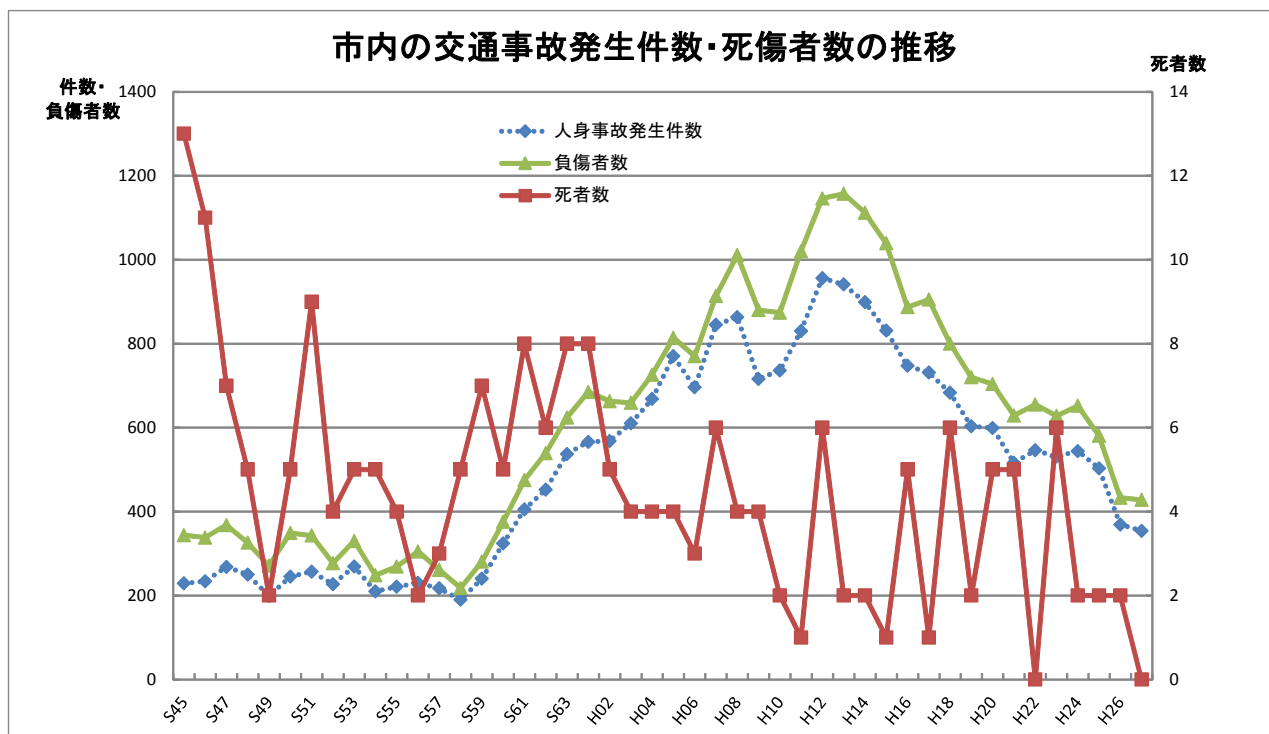
また、人身事故の発生件数・負傷者数は、平成13年の1,159人をピークに減少傾向を示し、第9次交通安全計画期間中は、平成24年から4年連続で減少した。これは、交通安全対策基本法のもと、第1次交通安全計画から順次交通安全計画が定められ、これを積極的に推進した交通安全対策に一定の効果があったと考えられる。

しかしながら、未だに死亡事故は、ほぼ毎年発生しており、交通事故の発生件数や負傷者数は、概ね減少傾向を示しているものの、依然として予断を許さない状況にあるといえる。

(2) 交通事故の現状

市内の交通事故の発生状況は、状況別にみると大半が自動車に係る事故となっており、次いで二輪車、自転車、そして歩行者に係わる事故という順になっている。また、道路別には一般市道と国道246号で事故件数が突出しており、死亡事故も一般市道で多く発生している状況にある。主な原因を種類別事故発生状況でみると、右左折時の事故、追突事故、出会い頭事故が多く発生している状況にある。

なお、最近の特徴としては、年齢層別をみると、65歳以上の高齢者が関係する事故の割合が年々緩やかに増加する傾向にあり、平成27年中は、事故全体の約18.6%を占めている。



2 これまでの交通安全対策について

本市では、昭和46年以降、9次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関・団体が一体となって、交通安全対策を実施してきた。

交通社会を構成する「人間」、道路等の「交通環境」という2つの要素について、総合的な対策を推進し、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を図り、併せて生涯にわたる交通安全教育の推進、また、高齢者や障害者の交通安全対策の推進や道路交通法の改正等に伴い、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やチャイルドシートの正しい使用の徹底などに取り組むとともに、警察や消防、交通安全関係団体等との連携強化、救急・救助体制の充実に力を注いできた。

道路交通環境の整備については、人優先の道路改良、交差点改良に取り組んできており、交通事故多発区間(地点)対策としては、交差点内のカラー舗装、通行帯(グリーンベルト)の設置などに努めてきた。

また、抜け道利用や自動車の走行速度を抑制し、歩行者等の安全を確保するため、住宅地域に「ゾーン30」を設置した。

各季の交通安全運動では、関係機関・団体と連携し交通安全の推進や交通事故防止を図るため、街頭監視や街頭キャンペーンなどを実施するとともに、市民と協働で交通安全を推進するため、毎年、交通安全市民総ぐるみ大会を開催し、交通安全功労者

の表彰や交通安全に対する意見発表等を行ってきた。

また、交通安全教育については、春の全国交通安全運動期間中、市内全ての小学校で新一年生を対象に交通安全教室を開催するとともに、年間を通じて小・中学校や幼稚園、保育所、認定こども園において、交通安全教室を開催してきた。また、高齢者や二輪車運転者を対象に、身近な場所で発生している交通事故の事例を紹介するなど、より分かりやすい交通安全教室を開催してきた。

※ゾーン30：住宅地域等をゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者等の安全を確保するもの。

3 第9次伊勢原市交通安全計画の達成状況

平成23年から平成27年までの第9次伊勢原市交通安全計画では、目標として、

①「年間の24時間死者数を0にする」

②「年間の事故発生件数（人身事故）を510件以下にする」

の2つを掲げた。

しかし、24時間死者数について、平成27年は達成されたものの、それ以外の年では達成することができなかった。

また、事故発生件数については、平成25年からの3年間において目標を達成することができた。

本市では、平成22年の交通事故発生件数が546件であったものが、道路交通環境の整備や関係機関・団体等との連携による啓発活動などにより、平成27年には354件まで減少した。

【平成23年から平成27年までの実績】

項目	区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
死者数	人数	6人	2人	2人	2人	0人
	達成状況	未達成	未達成	未達成	未達成	達成
交通事故発生件数	件数	531件	544件	503件	369件	354件
	達成状況	未達成	未達成	達成	達成	達成

4 第10次伊勢原市交通安全計画における目標

(1) 計画の位置付け及び計画期間

第10次伊勢原市交通安全計画は、交通安全対策基本法で定める交通安全計画で、国が策定した第10次交通安全基本計画及び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、本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

なお、計画期間については、県の交通安全計画に合わせ、平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

(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、市民が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。

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、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。

これまでも、その重要性が認識され、様々な交通安全対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故は多発しており更なる対策の実施が必要である。

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・経済的損失という点からも、「交通事故のない社会」という究極の目標を目指して、交通安全対策に積極的に取り組む必要がある。

本計画においては、高齢者、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て、期間内に達成すべき数値目標を設定し、可能な限り、その実現を図るため、交通社会を構成する「人間」、道路等の「交通環境」という二つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、市民の理解と協力を得て推進する。また、施策の推進にあたっては、本格的な人口減少と超高齢社会の到来、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。

「人間」に係る安全対策としては、安全な運転を確保するため、知識・技能の向上、交通指導取締りの強化等を図り、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高揚のための啓発や、各年代における交通マナーや交通安全に関する教育などにより、交通安全思想の普及徹底に努める。

「交通環境」に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ることに努め、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を推進する。特に、通学路、生活道路等において、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。

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、交通事故による被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実等を図るとともに、被害者への支援対策の充実を図る。

交通事故を防止するためには、交通に携わる各事業部門間の連携強化を図るほか、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、交通の安全に関する施策に、市民が参加できる仕組みづくりについて、地域等の特性に応じた取組みにより、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

神奈川県内における交通事故の具体的な特徴としては、①高齢者事故、特に歩行中の事故が多く発生し、全死者に占める高齢者の割合も高い、②二輪車乗車中の死者の割合が全国に比較して高い、③自転車事故件数は横ばい状態だが、高い割合で推移している、④飲酒による悪質・危険な事故が発生している、ことなどから、こうした点を踏まえた対策をソフト・ハードの両面から重点的に実施するとともに、その効果等を恒常的に検証していく必要がある。

交通安全対策を効果的に推進していくため、行政機関や交通安全関係団体、民間企業等が緊密な連携を図り、県民参加の仕組みづくり等により県民との協働による交通安全推進体制を構築し、様々な交通安全活動を一体的、積極的に推進していく。

(3) 計画の目標

交通安全対策を市民総ぐるみで総合的かつ強力に推進することにより、交通事故発生を抑止し、市民を交通事故の脅威から守り、交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指し、交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であるが、そこに至るまでの中期的な目標として、当計画期間における目標を次のとおり定める。

①年間の24時間交通事故死者数を0にすることを旨す。

なお、「年間の24時間死者数を0人以下とする」との本計画の目標は、交通事故そのものの発生及び負傷者数の減少と一体となって達成できるものであることを常に念頭において、目標の達成に取り組むこととする。

②年間の事故発生件数（人身事故）を350件以下にすることを旨す。

※第9次計画期間中は、毎年減少しており、平成27年中の交通事故発生件数が、354件であることから、これを下回る目標値を設定した。

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数、負傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてき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る。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の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、相対的にその割合は高くなっているほか、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗用中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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新たな対策を推進する。

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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進といった6つの柱により、交通安全対策を実施する。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

伊勢原市では、平成22年には65歳以上の人の割合が全人口の19.6%であったが、平成27年には23.5%と高齢化が進んでおり、全体の交通事故発生件数が減少するなかで高齢者が関係する交通事故発生も件数は減少しているものの、全ての交通事故に占める割合は増加する傾向にある。併せて、高齢者の死者数が、全ての死

者数に占める割合も増加している。

今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきである。また、交通モードによる相違、すなわち、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場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。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や、高齢者の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充実させることが重要である。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境等を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

神奈川県内における状態別死者数では、歩行中の交通事故死者数は、全ての死者数に占める割合が約4割と最も多い。そのうち、高齢者の交通事故死者数の割合は約6割を占めている。

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ことがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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等による歩行空間の確保を一層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、自転車乗用中の交通事故発生件数は近年減少傾向にあるが、死者数は横ばいである。自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

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において、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、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるにあたっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっており、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、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おける歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(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。

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法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の幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

2 市民との連携・協働

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行っている様々な交通安全活動を市民運動として進めることが重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全運動の中核組織である伊勢原市交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、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をつくる必要がある。

同時に、交通安全計画の策定にあたっては、パブリックコメントを通じて幅広い市民の意向を十分反映させるとともに、交通安全関係団体との連携により、交通安全活動を市民との協働事業として展開する。

今後益々活発化していくことが予測される市民活動を踏まえ、市民との連携・協働による交通安全運動の活発化を推進していくことが重要である。

第2節 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については、これまでも県公安委員会や道路管理者、警察署、市交通安全対策担当が連携し、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、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行中の死者数が多い状況であること、また自転車が関係する事故等が社会的に問題になっていることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

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ものとする。

(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依然として十分とはいえず、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道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等の対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。

生活道路については、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前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また「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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、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、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等によ

り、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

※ハンプ：車道路面に凸型断面の舗装を施し、その上を通過する車を速度に応じた特性で垂直に押し上げる道路構造。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、県警察、教育委員会、学校、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路等の安全確保のため、通過車両への注意喚起看板を作成し、市内の学校や自治会に配布する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障害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。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等

の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即して、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設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」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

(ア) 事故危険箇所対策の推進

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などの「事故危険箇所」「事故多発区間（地点）」について、県公安委員会、伊勢原警察署及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

(イ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境など事故発生の要因について調査するとともに、再発要因に即した所要の対策を早急を実施することにより、同様な事故の再発防止を図る。

(ウ) 道路改良による道路交通環境の整備

- a 歩行者の安全確保対策として、歩道を整備するための既存道路の拡幅を推進する。
- b 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、右折レーンの確保等を推進する。
- c 生活道路における安全で快適な通行空間を確保するため、定期的なパトロールによる点検や市民要望等に基づき、路面の補修や路肩の整備を推進するとともに、事故危険箇所における道路照明や道路反射鏡等の交通安全施設の設置等の対策を推進する。

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にあたっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、学校やPTA、自治会とともに実施する通学路等安全点検や交通安全団体とともに実施する交通安全施設等点検、市政現況説明会、わたしの提案・要望等により、地域住民や道路利用者からの意見を受けて、安全な道路交通環境の整備に努める。

エ 連絡会議等の活用による関係機関の連携

市内の交通安全関係機関・団体で構成する「伊勢原市交通安全対策協議会」や「神奈川県交通安全対策協議会」、神奈川県警察と道路管理者が設置している「神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」、「県都市交通安全対策連絡協議会」及び「県央地域交通安全対策連絡協議会」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、関係機関が連携して的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

オ 交通安全施設の再整備と適切な維持管理

交通安全施設の老朽化による機能低下は、事故防止効果の低減につながることから、計画的な再整備と適切な維持管理に努める。

(3) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(4) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、無電柱化を推進する。

(5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図るため、伊勢原警察署と連携を図る。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車との事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を検討する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施するよう要請する。

道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策について、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）、「伊勢原市営自転車等駐車場条例」（平成2年12月19日条例第18号）、「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例」（平成2年12月19日条例第19号）及び「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」（平成2年12月19日規則第20号）による施策を総合的に推進する。

(ア) 自転車等駐車場の整備

自転車等利用者の利便を図るため、市営自転車等駐車場の整備に努めるとともに、行政と民間の適切な役割分担のもとに民間事業者による自転車等駐車場の整備の支援についても検討を進める。

また、商業施設や共同住宅等、駐車需要を生じさせる開発事業等を行う場合には、本市開発事業の駐車場施設の整備基準に基づく駐車場の整備を推進する。

(イ) 啓発活動の推進

駅周辺の放置自転車を追放し、歩行者や救急車両などの安全で円滑な通行を確保するため、自転車利用者に対して、放置防止の広報、啓発及び指導の充実強化を図る。

(ウ) 条例に基づく放置防止対策

「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例」（平成2年12月19日条例第19号）に基づき指定している放置禁止区域において、放置自転車等の放置防止指導及び保管場所への移動・保管・返還・処分を行うこととする。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪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、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、防災対策を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設の整備

災害が発生した場合において、安全な道路交通を確保し、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、道路情報収集設備の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害対策基本法(昭和36年法律第223号)等の法令及び伊勢原市地域防災計画の定めるところにより関係機関は必要な措置を講ずる。

(8) 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、歩行者空間の阻害、交通事故の発生などさまざまな問題を引き起こし、都市機能の維持発展の妨げにもなっている。道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しの実施や、市街地における無秩序な放置駐車に対する重点的、効果的な取締りを関係機関へ要請する。

イ 駐車場の整備

大規模小売店舗の設置やその他自動車の利用が予想される開発事業を行う場合は、大規模小売店舗立地法並びに本市開発事業の駐車場施設の整備基準に基づき、その用途に応じた必要台数を確保した駐車場の整備を推進する。

ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車 of 追放、道路上を車庫代わりに使用する青空駐車 of 防止については、各季 of 交通安全運動を通じ、市民への広報・啓発活動を行うとともに、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排除しようとする気運 of 醸成及び高揚を図る。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制 of 点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組み of 促進、市町村や道路管理者による路外駐車場及び共同荷捌きスペース整備 of 推進、違法駐車 of 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総合的な駐車対策を推進する。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路構造 of 保全の観点から、必要に応じた道路法に基づく通行 of 禁止又は制限を行う。また、安全な道路交通環境 of 実現のため、道路 of 円滑な利用が必要であることから、分かりやすい道路標識等 of 整備を進めるほか、道路使用及び占用 of 適正化等を推進する。

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 of 設置、工事等 of ための道路の使用及び占用 of 許可に当たっては、道路 of 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 of 履行、占用物件等 of 維持管理 of 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、指導によりその排除に努め、また「道路ふれあい月間」等を中心に、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行い、併せて道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占用工事については、掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 子どもの安全確保

(ア) 通学路の安全確保

通学路については、教育委員会を中心に、市民生活部、都市部、土木部等からなる、通学路等整備促進検討会を設置し、児童・生徒の交通安全を確保するため、通学路の計画的な整備促進を図る。

(イ) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境を保持するため、街区公園の適正な維持管理に努める。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、警察との連携を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、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、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、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。また、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とともに、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

小学生、中学生、高校生に対しては、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、交通事故に遭わない、起こさないために神奈川県が推進する「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」を活発化させることにより、段階的な交通安全教育を体系的に行う。また、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。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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

歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、他の取組みと合わせて、歩行者が守るべきルール・マナーについての交通安全教育の推進に努める。

交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、警察署、学校、交通安全関係団体、地域社会、企業及び家庭が連携を取って地域ぐるみの活動として推進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、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。

(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標とする。

保護者をはじめ地域住民は、交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした交通安全教育が行われる環境づくりを交通安全運動の一環として推進する。

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面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

イ 小学生に対する交通安全教育

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。

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。

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

ウ 中学生・高校生に対する交通安全教育

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。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な交通事故防止の意識啓発を行う。

また、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、二輪車の運転者及び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。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な交通事故防止の意識啓発を行う。

関係機関・団体は、中学校・高等学校等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・高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

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自己学習を基本とし、交通安全、安全運転等、それぞれの立場に立って認識すべき内容についての周知啓発活動を行う。

また、関係機関・団体と連携し、地域や職域における各種交通安全運動等により啓発活動を展開することとする。

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、高齢者自身への教育と、高齢者の行動特性を市民に理解してもらうための啓発活動を中心に実施する。

また、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、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ことを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、老人クラブ連合会等と連携して、高齢者の交通安全教室を開催するほか、各種催し等の機会を活用し、交通安全教育を実施する。

特に、老人クラブ未加入者をはじめ、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による個別指導を関係団体とともに実施し、交通安全に対する意識啓発に努める。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施にあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要なスキル及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全市民総ぐるみ運動の推進

交通安全運動を効果的に推進するためには、地域ぐるみの協力体制を得ることが極めて有効であることから、交通安全を市民一人ひとりの問題として捉え、すべての市民に対して交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するため、関係機関・団体が地域社会と一体となって組織的に継続して交通安全運動を展開する。また、交通安全運動では、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や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、交通安全活動を推進する。

イ 各季の交通安全運動の推進

各季に行われる「全国交通安全運動」や「交通事故防止運動」の中で、それぞれ運動の重点を掲げ、市交通安全対策協議会等の関係機関・団体等と連携を図り、組織的・継続的に実施していく。

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ことにより、その積極的な参加と協力のもと、県民総ぐるみの運動として充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

ウ 高齢者交通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増大・活発化により、今後も高齢者が関わる事故が増加することが懸念されるため、高齢者交通事故防止運動を毎月15日の「高齢者交通安全の日」を中心に推進するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、年間を通じた市民総ぐるみの運動として推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車は道路を通行する場合は、自転車が車両（軽車両）であることや、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）の活用などにより、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等を「自転車マナーアップ運動」等を通じて強力に推進する。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図るとともに、自転車の実技指導を強化する。

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、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、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解させるとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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の同乗が運転操作に与える影響や転倒の危険性等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、正しくシートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用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、関係機関・団体と連携し、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

オ 二輪車交通事故防止運動

二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、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、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成する。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行う。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車の事故防止、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推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させる。

カ 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、関係機関・団体等が一体となり、飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図る。

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という県民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層をはじめ、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進する。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

キ 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。

特に、神奈川県においては、後部座席のシートベルト着用率が全国のなかで低いことに鑑み、県民参加型の交通安全県民運動として、「シートベルトの日（４

月10日)」を中心に、年間を通して県民総ぐるみで着用率の向上を目指している。

ク 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した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る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する。

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。

ケ 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ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

コ 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグの危険性、有害性を周知するため、薬物乱用防止教室の開催、薬物乱用防止キャンペーン等を推進する。

「ダメ。ゼッタイ。」普及運動、麻薬・覚醒剤乱用防止運動期間を中心に、薬物クリーンかながわ推進会議会員等に運動ポスターの掲示やリーフレットの配布等を依頼するとともに、各地域において薬物乱用防止啓発キャンペーンを展開する。

サ 効果的な広報の推進

交通安全に関する広報については、市広報紙や地方紙の活用、インターネットや関係機関・団体等の会報誌などの媒体を活用し、具体的で効果的な方法により積極的に地域交通安全のための啓発活動を行い、実効性の高い広報を行う。

シ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 市民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、県民交通安全の日や高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を展開する。
- (イ) 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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、高齢歩行者等に視認性の高い服装の着用や反射材の着用を呼び掛けるとともに、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯等を促す。
- (ウ) 二輪運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携し、特に通勤者や行楽地へ向かう者に対する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) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

民間における主体的な交通安全活動を促進するため、自治会・交通安全協会・安全運転管理者会・青少年交通安全連絡協議会・交通安全母の会等の地域の交通安全推進団体が、一体となった交通安全活動推進体制を強化し、市民生活と密着した主体的な交通安全活動を効果的に実施するための支援を行う。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民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自らの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当たっては、行政、交通安全団体、民間企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域の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を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、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に努める。

また、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、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、特に横断歩道における歩行者保護など、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

ア 安全運転教育の充実

安全運転に必要な知識及び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及び広報啓発活動を推進する。

イ 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、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用促進を図る。また、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により、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。

ウ シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び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。

エ 安全運転管理の推進

安全運転管理者会及び警察署と連携し、安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう支援する。

オ エコドライブの推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、ふんわりアクセル「eスタート」、自分の燃費を把握する等エコドライブは、自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物の削減や二酸化炭素の排出抑制、さらには、安全運転の実現につながることを期待されることから、自動車運送事業者、自動車ユーザーそれぞれの立場で、エコドライブを実践し、環境負荷の低減に努める。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車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り、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、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、T Sマーク※の普及や損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

※T Sマーク：自動車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、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するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

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、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、重大事故に直結する飲酒運転等の悪質性、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の強化を関係機関に要請する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを

求める意見を背景として、平成26年5月に施行された「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）を踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を関係機関に要請する。

さらに、神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例（平成15年県条例第73号）及び条例に基づいて策定した基本指針の普及啓発を図り、暴走族対策の強化を関係機関・団体、市民が連携し、市民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進するよう要請する。

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、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指導取締りを推進するよう要請する。

自転車利用者に対する指導取締りとしては、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等（携帯電話を手に持ちながらの通話やメール、イヤホンの使用など）に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進するよう要請する。

(2) 暴走族対策の推進

凶悪化する暴走族による各種不法事案の未然防止、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を展開するため、関係機関・団体・地域・市民が、連携して推進する。

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

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し暴走族への加入防止を目的

とした「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等及び交通安全教育を推進する。さらに、暴走族相談員制度を活用し、暴走族からの離脱等の指導支援を徹底する。

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づくり

施設管理者、道路管理者と連携して、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夜間閉鎖等、暴走族及び群集をい集・暴走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。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」のほか、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を積極的に適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進するよう要請する。

5 救助・救急活動の充実

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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(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図る。

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、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT※）の連携による救助・救急体制を推進する。また、災害派遣精神医療チーム（DPAT※）の活用を推進する。

※DMAT：Disaster Medical Assistance Team の略

※DPAT：Disaster Psychiatric Assistance Team の略

ウ 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

現場におけるバイスタンダー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、心肺蘇生法、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、消防機関が行う講習会等を開催し、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

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、県内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、一般財団法人救急振興財団と連携して救急救命士の養成を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進するとともに、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に向けて県や近隣市町村との連携を図る。

※メディカルコントロール：救急現場から医療機関に傷病者が搬送されるまでの間、医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置などの質を保障すること。

オ 救助・救急用資機材の整備の促進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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・救急事象に対応するため、教育訓練を充実して救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るとともに、関係機関との連携を強化する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

本市は、一次救急から三次までの救急医療機関を有しており、市民の医療ニーズを市域内で満たすことができる医療環境に恵まれている。

救急患者に対し初期治療や比較的軽易な治療を行う初期救急医療（休日夜間急患診療所等）、手術や入院加療を要する救急患者に対応する二次救急医療（病院群輪番制等）及び重篤な救急患者を対象に高度・専門的な医療を行う三次救急医療（救命救急センター等）について、救急医療技術の整備充実を推進するため、関係機関との調整を図る。

イ 救急関係機関の協力関係の確保

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・協力関係の確保を推進する。

6 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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故被害者等は、肉体的、精神的及び経済的に大きな打撃を受けている。また、交通事故に係る損害賠償などの知識、情報が乏しい傾向があるため、交通事故に関する相談を受ける機会として、神奈川県交通事故相談所(県民の声・相談室)、県警交通相談センター、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を紹介していく。このほか、市民相談担当が実施する無料法律相談により、交通事故相談の機会を提供する。

第3節 踏切道における交通の安全

1 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。

本市において、踏切事故は、数年来発生していない状況であるが、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とともに、踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育や広報活動を積極的に実施することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2 踏切道における交通安全の対策

(1) 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次伊勢原市交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一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、構造の改良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、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、高齢者等の歩行者対策等、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こととする。

(2) 踏切道の交通安全の施策

ア 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、必要に応じ自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

イ その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進める。また、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行うことを要請する。

また、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。

飲酒運転を根絶しよう！ 前照灯 早めに点灯 事故防止

第10次伊勢原市交通安全計画

平成29年2月

伊勢原市市民生活部交通防犯対策課

伊勢原市田中348番地

TEL 0463-94-4711

FAX 0463-95-7615

E-mail anzen@isehara-city.jp

<http://www.city.isehara.kanagawa.jp>

伊勢原市公式イメージキャラクター
クルリン





伊勢原市／市民生活部 交通防犯対策課

神奈川県伊勢原市田中348番地 〒259-1188 TEL.0463-94-4711

ISEHARA CITY 348 Tanaka Isehara Kanagawa 259-1188 Japan TEL.0463-94-4711



伊勢原市公式イメージキャラクター
クルリン