

第 1 1 次

小山町交通安全計画（案）

令和 3 年 月

小 山 町

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、46年度以降、10次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通の安全対策を強力に実施してきた。

交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、町内における交通の安全に関する施策を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、町は、国の行政機関及び県と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

小山町長 池谷 晴一

目次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通の現状と今後の見通し	2
I 道路交通環境の現状	2
II 道路交通事故の現状	2
III 道路交通事故の見通し	4
第2節 道路交通安全対策	4
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
1 高齢者と子どもの安全確保	4
2 歩行者と自転車の安全確保	6
3 生活道路における安全確保	6
4 先端技術の活用の推進	7
第3節 講じようとする施策	7
I 道路交通環境の整備	7
1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行区間の整備	7
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	7
(2) 通学路等における交通安全の確保	8
(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	8
2 交通安全施設等の整備事業の推進	8
(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	8
(2) 幹線道路対策の推進	9
3 効果的な交通規制の推進	9
II 交通安全思想の普及徹底	10
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	11
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	11
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	12
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	12

(5) 成人に対する交通安全教育の推進	1 3
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進	1 3
(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進	1 4
(8) 外国人に対する交通安全教育の推進	1 4
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	1 4
(1) 交通安全運動の推進	1 4
(2) 自転車の安全利用の推進	1 5
(3) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底	1 5
(4) チャイルドシートの正しい使用の徹底	1 5
(5) 反射材用品等の普及促進	1 6
(6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	1 6
(7) 効果的な広報の実施	1 6
3 交通安全に関係する民間団体等の主体的活動の推進	1 6
(1) 交通指導員会	1 6
(2) 民間団体等の主体的活動の推進	1 7
III 安全運転の確保	1 7
1 運転者教育等の充実	1 8
2 高齢者支援施策の推進	1 8
IV 車両の安全性の確保	1 8
1 自動車の安全性の確保	1 8
2 自転車の安全性の確保	1 9
V 道路交通秩序の維持	1 9
VI 救助・救急体制の充実	1 9
1 救助・救急体制の整備	1 9
(1) 救急体制の整備・拡充	1 9
(2) 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	2 0
2 救急医療体制の維持	2 0
VII 被害者救済対策の充実	2 0
1 交通事故相談業務	2 0

2	交通事故被害者に対する援助	20
(1)	交通災害共済制度	20
(2)	交通遺児に対する奨励金支給	21
第4節	踏切道における交通の安全	21
I	踏切事故のない社会を目指して	21
1	踏切道における交通の安全についての対策	21
(1)	踏切道の構造改良の促進	21
(2)	その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置	21
第2章	大規模災害に備えての交通の安全	22
第1節	基本方針	22
1	大規模地震臨時情報発表時	22
2	大規模災害等発生時	22
第2節	講じようとする施策	22
1	臨時情報発表時	22
2	災害発生時	22
(1)	緊急交通路の確保	22
(2)	道路交通情報の提供	22
3	平時における措置	22
(1)	緊急通行車両の事前届出の推進	22
(2)	交通安全施設の整備	23
(3)	交通総量抑制体制の推進	23
(4)	信号機電源付加装置の整備	23
(5)	臨時情報発表時及び災害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	23
4	その他の交通安全対策	24
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	24
(2)	災害に備えた道路交通環境の整備	24

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

高齢化の進行への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない安全な社会の実現を目指す。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がいのある人、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進行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防止とともに、高齢運転者による事故防止も、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進行に伴い生じる課題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることなど高齢化の進行に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会の構築を目指す。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通の現状と今後の見通し

I 道路交通環境の現状

本町における主要道路交通網は、国道246号、同138号及び東名高速道路、東富士五湖道路、県道は沼津小山線の外7路線が町内を縦横に走り、産業道路の役割を果たすとともに、町道が町民の生活道路の役割を果たしている。

近年はレジャー車両等の通過量が増加しており、生活道路にも流入しているため、道路交通環境は厳しい状況になっている。また、東名高速道路の足柄SAスマートICが供用開始されたことや、今後は新東名高速道路の開通や内陸フロンティア（未来拠点事業）の完成による新たな交通の流れが生まれることなどから、さらに交通量が増加すると見込まれる。

このため、より安全で円滑な交通環境を実現するため、道路交通網の整備とともに、交通安全施設の拡充を図っていかなければならない。

II 道路交通事故の現状

平成23年から令和2年までの10年間の町内交通事故発生状況は次頁の表のとおりである。

人身事故発生件数については平成23年の112件をピークにして減少傾向がみられる。令和2年度は新型コロナウイルス感染症対策等の影響により、外出自粛に伴う交通量の減から、人身事故発生件数、物損事故件数が過去10年で最も減少した。また、高齢者の免許保有割合や高齢運転者の関係する事故件数が増加している。

事故原因としては、速度の出しすぎや脇見運転、安全確認不十分など基本的な交通ルールとマナーを守らなかったことによるものがほとんどであり、道路交通環境の整備に併せて交通安全教育や広報・啓発活動を強力に推進していく必要がある。

表 過去 10 年間の交通事故と免許人口、自動車等台数の推移

区 分		23 年	24 年	25 年	26 年	27 年
人 身 事 故	発生件数	112	90	86	88	74
	死者数	3	1	2	1	2
	負傷者数	167	120	131	130	112
物損事故件数		478	437	434	472	423
人口		20,345	20,129	19,874	19,566	19,321
免許人口		13,882	13,798	13,650	13,594	13,484
自動車等台数		16,578	16,546	16,504	16,596	16,464
指 数	人身事故発生件数	100	80	76	78	66
	人身事故死者数	100	33	66	33	66
	人身事故負傷者数	100	71	78	77	67
	物損事故件数	100	91	90	98	88
	人口	100	98	97	96	94
	免許人口	100	99	98	97	97
	自動車等台数	100	99	99	100	99
区 分		28 年	29 年	30 年	31 年	2 年
人 身 事 故	発生件数	102	63	66	66	43
	死者数	3	0	1	0	1
	負傷者数	175	90	93	85	55
物損事故件数		447	470	503	559	381
人口		19,134	18,922	18,781	18,306	18,083
免許人口		13,364	13,235	13,205	12,867	12,748
自動車等台数		16,385	16,129	15,988	15,883	15,840
指 数	人身事故発生件数	91	56	58	58	38
	人身事故死者数	100	0	33	0	33
	人身事故負傷者数	104	53	55	50	32
	物損事故件数	93	98	105	116	79
	人口	94	93	92	89	88
	免許人口	96	95	95	92	91
	自動車等台数	98	97	96	95	95

※指数は平成 23 年を 100 として算出。

Ⅲ 道路交通事故の見通し

今後、道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い複雑に変化すると見込まれる。将来の交通事故の状況について、事故発生 of 諸要因を一定の前提の下に将来の交通事故数を推計すると、高齢者人口の増加に伴い、高齢者が当事者となる事故が更に増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

第2節 道路交通安全対策

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及び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つたものと考えられる。

しかしながら、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、歩行者等が最も保護されるべき横断歩道上の事故をはじめとして、道路横断中の事故が現実には発生している状況にあり、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図ることが求められる。

また高齢者人口の増加に伴い、交通事故死者数、件数に占める高齢者の割合も増加しており、交通事故減少のためには高齢者の交通事故防止対策も喫緊の課題となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、「思いやり」「ゆずりあい」運転の徹底を根幹として、経済・社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を他機関と連携しながら推進する。

特に次のような視点を重視して対策を推進する。

1 高齢者と子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高い中で、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

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場合と、自動車を運転する場合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。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策としては、高齢者等の視点に立ち、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備や道路の状況に応じた交通規制等を実施することにより、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行う。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える施策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。自動車へ後付けが可能な急発進抑制装置（自動車のアクセルペダルの踏み間違い等における急加速を抑制する装置）の購入費及び設置費の補助を行い、高齢運転者の交通事故防止及び事故時の被害軽減を図る。また、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

また、高齢運転者の事故防止対策としては、標識の大型化や区画線等の見直し及び道路改良を推進するほか、見やすく分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者が利用しやすい道路環境づくりを行う。

さらに運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画に留まらず、他施策との連携を深めつつ推進することが重要になる。運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、デマンドバスの回数券を配布し、移動手段の確保や公共交通機関の利用促進を図る。

その他に高齢化と同時に少子化についても考える必要がある。安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められる。子どもを交通事故から守る交通安全対策とし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必要がある。

2 歩行者と自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車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。

このため、人優先の考えのもと、通学路、生活道路、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。

加えて、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、横断する際は、手を上げるなどして運転者に横断する意思を伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付ける等、歩行者が自ら安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、すべての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入義務化について周知徹底を図る。

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は多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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。それとともに、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に、幹線道路及び生活道路

における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する。

また、幹線道路では、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

4 先端技術の活用の推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムなどの先端技術の情報を収集し、町民に対し、その活用を推進する。また、高齢者を対象とした後付けの急発進抑制装置の購入費及び設置費の補助制度について、積極的に広報する。

第3節 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然としてある。

このため、地域の協力を得ながら通学路、生活道路、幹線道路等において「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

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交通安全対策を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・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（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し、視認性の向上を図る。

(2) 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、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。

また、近年全国で発生している重大事故等を鑑みて、事故診断の結果を参考に調査・研究を進め、町内の危険箇所を明らかにした上で事故抑止対策に努める。

(3) 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め、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、障がい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、障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、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

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。

(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、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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等、自転車利用環境を整備し、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(2) 幹線道路対策の推進

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

3 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。信号機の設置・撤廃についても、道路交通実態に応じ、公安委員会・道路管理者等の関係機関と連携し、地元配慮した政策がなされるよう努めていく。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

II 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、交通社会の一員としての責任を自覚し、他者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町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、「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の交通安全思想を基本とし、高齢者、障がい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。

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、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

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認識させるため、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。

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。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、町、教育委員会、警察、学校、関係機関・団体、家庭、職場が、互いに連携し、地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる町職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

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

幼児に対する交通安全教育は、基本的な交通ルールを身につけることを目標とする。

ア 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・保育活動の中で、視聴覚教材や紙芝居の利用、親子での実習など、子どもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。

また、保護者へは、保護者会等で交通安全教育への協力を呼びかける。

イ 幼児を保育する保育教諭に対して、交通事故発生状況等の情報提供を行い、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、教育力の向上及び教材、教具の整備を推進し、各種研修会において資料（情報）の提供を行う。

ウ 幼児の事故防止のため、保護者を対象にしたチャイルドシートの着用方法や幼児の手本となって安全に道路を通行することなどの交通安全講習会等を開催するなど、家庭も一体となった交通安全活動を推進する。

(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。

ア 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

イ 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。

ウ 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。

ア 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。

(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。

ア 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが

予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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。

(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推進を図るなど、関係機関・団体・交通ボランティア等による活動を促進する。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

(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、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

ア 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活動・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。

イ 運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会が少なかった高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導、見守り活動等において高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動

の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、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、反射材等の交通安全用品の普及にも努める。

ウ 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。加えて、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会の推進や、ペダルの踏み間違いによる急発進抑制装置の普及啓発に努める。加えて、高齢者を対象とした急発進抑制装置の購入費及び設置費の補助制度について周知を図る。

(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の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の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るため、交通安全運動を関係機関・団体が連携して組織的、継続的に実施する。

このため、小山町交通安全対策協議会が中心となり、春、秋の全国交通安全運動と静岡県が独自に展開する夏・冬の県民運動に合わせて交通安全運動を実施する。その交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に夕暮れ時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に

即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

そのほか、毎月10日、20日、30日を「交通事故0の日」と定め、町民の交通安全意識の高揚を図る。

交通安全運動の実施に当たっては、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町民に周知することにより、町民参加型の交通安全運動の充実・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、事故実態並びに町民及び交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努め町民総ぐるみの運動の展開を図る。

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車は、配達や通勤・通学を始め、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く見られる。このため、自転車利用者に、自転車が「車両」であることを認識させ、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を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、歩行者優先意識を徹底するための意識の啓発を図る。また、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備を推進する。静岡県では、平成31年4月に静岡県自転車条例が制定され、自転車利用者は損害賠償責任保険の加入義務化となったことから、町民に対し保険加入の周知徹底を図る。

(3) 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。

(4) 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、こども園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、乳児期を過ぎた幼児（５歳児）の保護者に対し、その取組を強化する。

(5) 反射材用品等の普及促進

早朝時や、夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等（特に遠方より確認できる自発光式反射材）の普及を図るため、交通安全教室や各種イベント、広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

(6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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（※飲み会で、帰路に車を運転して帰るためにお酒を飲まない人）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い、させない」という町民の規範意識の確立を図る。

(7) 効果的な広報の実施

町民の交通安全に対する関心と意識を高めるため、関係行政機関及び民間の交通安全団体と密接な連携を取り、地域、職場、学校等それぞれの場に応じた効果的な広報媒体を活用して、交通事故の実態に即した広報を行なう。また、家庭の交通安全に果たす役割が極めて大きいことから、きめ細かい情報提供と広報啓発のために全戸に設置されている同報無線を積極的に利用する。

さらに、町や関係行政機関は、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料や情報の提供を積極的に行い、報道機関の理解と協力を求めて地域の気運の醸成を図る。

3 交通安全に関係する民間団体等の主体的活動の推進

(1) 交通指導員会

本町は、昭和39年9月議会において「交通安全都市宣言」を行っ

ており、その施策の一環として交通安全補導員が誕生し、町民を交通事故から守るため安全意識の高揚や街頭指導など交通事故防止のための活動にあたった。

その後、名称が交通指導員、防犯交通補導員に、そして昭和44年1月に交通指導員に改められ、地域住民の交通安全指導、特に児童、生徒の登下校時の交通指導を実施し、交通事故防止に大きな効果をあげているが、各指導員の資質と指導力の向上を図るため、引き続き研修会を開催し体制を強化していく。

(2) 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諸行事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。また、地域団体、自動車販売店団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動の機会等を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する町民挙げての活動の展開を図る。

III 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、高齢者や障がい者、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。

近年では、妨害運転（いわゆるあおり運転）が社会問題となり、他の車両等の通行を妨害する目的で、車間距離を詰めて接近する行為や、蛇行運転等の違反行為を取り締まる妨害運転罪が創設された。運転者は自身が妨害運転

の加害者にならないよう交通ルールを守るだけでなく、被害に遭わないためにも、妨害運転を誘発しない「思いやり・ゆずりあい」運転の徹底を図ることが求められる。

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、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

自身の運転を見直す方法として、ドライブレコーダーの活用も有効であり、万が一の事故時の活用のみならず、ドライブレコーダーによって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促すなど、活用の周知を図る。

2 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度（運転経歴証明書の発行手数料の助成・手続き）を周知する。また、自主返納した高齢者を対象に、コミュニティバスの回数券を配布することで、自主返納後の移動手段の確保や公共交通機関の利用促進を図る。

IV 車両の安全性の確保

1 自動車の安全性の確保

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、交通事故の大幅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、自動車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肝要であり、運転者と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対策も重要である。

また、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者に

よる事故が発生していることや、高齢化の進行により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等を推進する。

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。また、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、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。

V 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、暴走族取締り等を推進し、違法行為の防止に努める必要がある。

このため、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の推進を依頼する。

また、本町では、暴走行為による事故・事件の発生及び善良なる一般町民への迷惑を防止し交通秩序を確保するため、「暴走族追放宣言」を平成2年9月決議したところであるが、今後さらに、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、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

VI 救助・救急体制の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 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・救急体制の充実を図る。

(2) 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、また、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、町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、保健所、消防本部、医療機関、町等が互いに連携を図りながら、パンフレット等の資料配布や応急手当の講習会の開催等を実施していく。

2 救急医療体制の維持

交通事故をはじめとする救急体制については、平日の昼間帯は御殿場市医師会の協力のもとに、小山町、御殿場市内各医院、病院での受け入れ体制が確立されている。また、休日及び夜間の一次救急体制については、御殿場市救急医療センターにおいて、内科、小児科及び外科を中心に各科にわたり受け入れ体制が確立されており、二次救急医療及び三次救急医療体制も医師会の協力により適切に対応が図られている。

VII 被害者救済対策の充実

1 交通事故相談業務

交通事故相談は、静岡県交通事故相談所の専門相談員が年に1回来町して相談に応じているほか、町職員が随時相談業務にあたっている。

町広報紙及び町内無線放送等を利用して町民に相談業務の活動を周知する。

2 交通事故被害者に対する援助

(1) 交通災害共済制度

不幸にして、交通災害により被害を受けた場合の経済的負担の軽減を図るため、昭和43年以来、駿東地区交通災害共済組合を組織し、見舞金の支給制度を確立している。

当制度では父母を失った交通遺児についても遺児見舞金を支給しており、今後はさらに町民に周知を図り加入を促進する。

(2) 交通遺児に対する奨励金支給

本町では、小山町交通遺児に対する奨励金支給条例（昭和48年3月）により、小、中学校に在学している交通遺児（住民登録者）に対し、その学業を奨励するため、その児童を監護または養育している者に奨励金の支給を行う制度が確立されている。

第4節 踏切道における交通の安全

I 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。しかし、一方では、鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

1 踏切道における交通の安全についての対策

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を踏まえて、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とともに、踏切道通行に対する交通安全思想の普及徹底を図る。

(1) 踏切道の構造改良の促進

本町の踏切道は、JR東海御殿場線にかかるもので、その数は9ヶ所である。安全確保のための構造改良、安全施設の不備な危険踏切の整備を推進する。

(2) その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

踏切道通行者等の安全意識の向上及び踏切支障時における非常信号等の緊急措置の周知を図るための広報活動等を一層強化する。

第2章 大規模災害に備えての交通の安全

第1節 基本方針

1 大規模地震臨時情報発表時

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、臨時情報が発表された場合には、その情報を活用し被害軽減につなげる。

2 大規模災害等発生時

大規模災害等発生時には、災害応急対策を円滑に行うため、交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための、必要な交通対策等を実施する。

第2節 講じようとする施策

1 臨時情報発表時

必要な体制を構築のうえで情報収集及び連絡活動を行い、道路交通情報版やサインカー等による情報提供を行い町民への周知を図る。

2 災害発生時

(1) 緊急交通路の確保

災害発生時においては、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

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

3 平時における措置

(1) 緊急通行車両の事前届出の推進

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

(2) 交通安全施設の整備

災害発生時における適切な交通管理を行うため、交通監視用カメラ、交通情報板等の交通情報の収集・提供装置の整備を図る。

(3) 交通総量抑制体制の推進

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

(4) 信号機電源付加装置の整備

停電による信号機の滅灯に備え、信号機電源付加装置及び可搬式発電機を信号機に接続する災害用電源箱や必要な資機材の整備・充実に図る。

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

臨時情報発表時には事前避難対象地域内の道路への車両の走行を控えること、地震発生時には、①できる限り安全な方法により車両を道路の左側に停止させ、②停止後は、カーラジオ等により災害情報及び交通情報を聴取し、その情報及び周囲の状況に応じて行動すること、③車両を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動するとともに、やむを得ず道路上に置いて避難するときは、できる限り道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを切り、エンジンキーは付けたままとし、窓を閉め、ドアロックしない等、自動車運転者の執るべき措置について、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて周知徹底を図る。

また、大雨や台風の場合には、①海岸や増水した川、急傾斜地などには近寄らない。②避難の際はカーラジオ等での最新の気象情報、災害情報に注意しながら早めに避難を行い、できるだけ道路の中心よりの水が少ない場所を選びながら、ゆっくりと高台へ避難する。

③浸水でエンジンが停止した場合は、再始動させず車外に避難する等、地震発生時の措置と同様に、自動車運転者の執るべき措置を周知する。

4 その他の交通安全対策

(1) 既存の道路橋の耐震補強等

災害発生時の際の交通路を確保するため、重要路線等にある橋梁に対して、橋脚の補強や落橋防止システムの設置等を引き続き推進する。

(2) 災害に備えた道路交通環境の整備

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。豪雨・豪雪時においては、信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。