

令和6年度 伊勢原市交通安全対策方針

伊勢原市

目 次

第1章 方針の目的	1
第1 目的	1
第2 交通事故の推移と現状	2
1 交通事故の推移	2
2 交通事故の現状	3
第2章 重点目標と対策方針の策定	4
第1 重点目標の策定	4
第2 対策方針の策定	5
第3章 対策方針	6
第1 道路交通環境の整備	6
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	6
2 交通安全施設等の整備事業の推進	6
3 歩行者空間のユニバーサルデザイン化等	8
4 無電柱化の推進	8
5 効果的な交通規制の推進	8
6 自転車利用環境の総合的整備	8
7 災害に備えた道路交通環境の整備	8
8 総合的な駐車対策の推進	9
9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
第2 交通安全思想の普及徹底	10
1 幼児に対する交通安全教育	10
2 小学生に対する交通安全教育	10
3 中学生に対する交通安全教育	10
4 高校生に対する交通安全教育	10
5 成人に対する交通安全教育	11

6	高齢者に対する交通安全教育	11
7	効果的な交通安全教育の推進	11
8	交通安全運動の推進	11
9	自転車安全利用の推進	13
10	特定小型原動機付自転車の安全利用の推進	13
11	二輪車の安全利用の推進	13
12	飲酒運転根絶運動の推進	13
13	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	14
14	チャイルドシートの正しい使用の徹底	14
15	反射材用品等の普及促進	14
第3	安全運転の確保	14
1	安全運転の確保	14
2	安全運転教育の充実	15
3	高齢運転者対策の充実	15
4	安全運転管理の推進	15
5	エコドライブの推進	15
第4	道路交通秩序の維持	15
1	交通の指導取締りの強化等	15
2	暴走族対策の推進	16
第5	救助・救急活動の充実	16
1	救助・救急体制の整備	16
2	救急医療体制の整備	17
第6	被害者支援の充実と推進	18
1	交通事故相談活動の充実	18
2	無保険（無共済）車両対策の徹底	18

第7 踏切道における交通安全	18
1 踏切道通行者の安全意識の向上	18
2 踏切保安設備整備の促進	18
3 踏切道における必要な交通規制の実施	18
4 その他踏切道の交通の安全	18

第1章 方針の目的

第1 目的

「かながわの交通事故」によると、令和5年中の全国の交通事故発生件数は300,930件、死者数は2,678人、負傷者数は365,595人であり、それぞれ前年から増加した結果となった。また、神奈川県内における令和5年中の交通事故発生件数は21,870件、交通事故による死者数は115人であり、発生件数については、平成以降では4番目に少ない件数であり、死者数については統計の残っている昭和23年以降2番目に少ない結果となった。

本市では、昭和45年に制定された「交通安全対策基本法」に基づき、神奈川県が策定した「神奈川県交通安全計画」を基本に、昭和46年度以降、10次にわたる「伊勢原市交通安全基本計画」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結果、市内の交通事故発生件数は、平成12年の956件をピークに減少に転じている状況である。

令和5年中の交通事故発生件数は228件(前年比+11件)で前年より増加したが、過去2番目に少ない結果となった。死者数については1人となり、「令和5年度伊勢原市交通安全対策方針」に掲げた重点目標(※)を達成することはできなかった。交通事故発生件数及び死者数ともに前年より増加していることから、更なる交通安全対策の推進が必要である。

この方針は、本市における交通安全対策推進のため、交通安全対策基本法による「第11次神奈川県交通安全計画」及び「令和6年度神奈川県交通安全実施計画」に基づき、本市が取り組む施策についてとりまとめたものである。

※…令和5年度伊勢原市交通安全対策方針重点目標

- 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210件以下にする

第2 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 18 人と最多を記録したが、その後は徐々に減少傾向を示し、年により増減はあるものの、令和 2 年以降は 1 名以下となっている。

交通事故による負傷者数は平成 13 年の 1,157 件をピークに減少傾向が続いている。また、交通事故の発生件数及び負傷者数も平成 30 年以降は、減少傾向となっている。

区分/年		R1	R2	R3	R4	R5
事故件数(人身事故)		240 件	263 件	263 件	217 件	228 件
24 時間死者数		3 人	1 人	1 人	0 人	1 人
負傷者	重傷者数	11 人	12 人	8 人	10 人	18 人
	軽症者数	291 人	297 人	308 人	248 人	260 人
	合計	302 人	309 人	316 人	258 人	278 人

2 交通事故の現状

(1) 種類別の交通事故発生状況

交通事故の発生状況を種類別にみると、右左折時の事故、追突事故や横断歩道上での事故が多く発生している状況にある。

年累計\区分	単独	車両相互						人対車両				列車	合計
		正面衝突	追突	出会い頭	右左折	その他	小計	横断歩道中	横断歩道中	その他	その他		
令和5年中	6件	4件	43件	22件	67件	44件	186件	22件	8件	12件	42件	0件	228件
前年比	-1	±0	-15	+10	+9	+3	+13	+1	+3	+1	+5	±0	+11
割合	3%	2%	19%	10%	29%	19%	82%	10%	4%	5%	18%	0%	100%

(2) 年齢層別の交通事故負傷者数

交通事故における負傷者数を年齢層別にみると、20歳～29歳の負傷者が54人と前年から24人増加し、最も多くなっている。次いで、50歳～59歳の負傷者が50人、次いで40歳～49歳の47人の順に多くなっている。

年累計\区分	～14歳	15歳～19歳	20歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳～	合計
令和5年中	17人	19人	54人	35人	47人	50人	12人	44人	278人
前年比	+2	-2	+24	-5	+1	+7	-1	-6	+20
構成率	6%	7%	19%	13%	17%	18%	4%	16%	100%

第2章 重点目標と対策方針の策定

第1 重点目標の策定

交通事故死者数は着実に減少してきているが、一方、依然として毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいる。

また、近年においては、平成31年4月に東京都豊島区で母子が犠牲となった高齢運転者による交通事故や、令和5年4月に相模原市で小学生が犠牲となった事故等、子どもが関係する交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対応とともに、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、より一層求められている。

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。

そのために防災や防犯、さらに感染症対策等の様々な取組が必要とされる中にあるが、今なお交通事故により、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。

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組む必要がある。

「交通事故のない社会」を実現するため、本市における交通安全対策にかかる重点目標は、「年間の24時間死者数」及び「年間の事故発生件数（人身事故）」とし、次のとおり定める。

【重点目標①】

年間の24時間死者数を0人とする

【重点目標②】

年間の事故発生件数（人身事故）を210件以下とする

「年間の24時間死者数を0人とする」との目標は、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、目標達成に取り組むこととする。

第2 対策方針の策定

本方針は、高齢者、障がい者、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、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を踏まえ、また、交通事故の具体的な特徴を考慮しながら、適切かつ効果的な取組を推進していく。

「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。

「交通機関」に係る安全対策としては、ヒューマンエラーを事故に結びつけないための先進安全自動車の有効性等、正しい自動車の使い方に関する総合的な安全情報の普及啓発を図る。

「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。

本市は、神奈川県ほぼ中心に位置していることから、社会経済活動が活発で、通過交通を含めた非常に多い交通量による事故発生の高い危険性を常時内包しているため、交通事故の状況、特性を常に把握し、対策を講じる必要がある。

次章では、前記した重点目標を達成するため、道路交通環境に係る施策、交通安全思想の普及啓発等の対策方針を定める。

第3章 対策方針

第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

(1) 生活道路における安全対策の推進

ア 生活道路において、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」の整備を推進する。

イ 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。

ウ 信号灯器の LED 化、音響式信号機・経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備を推進する。

エ 路側帯の設置・拡幅を推進する。

(2) 通学路等における交通安全の確保

ア 通学路等安全点検を定期的に実施する。

イ 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。

ウ 生徒、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。

エ 狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車専用通行帯の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備等の対策を推進する。

オ 通過車両への注意喚起看板を通学路に設置する。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

ア 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の整備を推進する。

イ 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、歩行者用休憩施設、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。

ウ 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。

エ 駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を促進する。

2 交通安全施設等の整備事業の推進

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 生活道路において「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の交通事故対策を推進する。

イ 安全上課題のある踏切の対策を推進する。

(2) 幹線道路対策の推進

ア 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。併せて、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。

イ 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、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し、再発要因に即した所要の対策を早急に実施することにより、同様な事故の再発防止を図る。

ウ 歩行者の安全確保対策として、歩道の整備を推進する。

エ 生活道路における通過車両の速度抑制対策を推進する。

オ 交差点のコンパクト化、右折レーンの確保等を推進し、交差点における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図る。

カ 定期的なパトロールによる点検や市民要望等に基づき、路面の補修等道路の整備を推進する。

(3) 道路交通環境整備への住民参加の促進

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。

(4) 連絡会議等の活用による関係機関の連携

「伊勢原市交通安全対策協議会」、「神奈川県交通安全対策協議会」、「神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議」、「県都市交通安全対策連絡協議会」「県央地域交通安全対策連絡協議会」等を活用し、有識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。

(5) 国際化社会に対応した道路交通環境の整備

外国人にとって見やすく分かりやすい、多言語による視認性を高めた案内標識や表示板の整備を推進する。

(6) 交通安全施設の再整備と適切な維持管理

規制や指示を示す道路標識や外側線を始めとした区画線について、関係機関に対して適切な設置及び維持管理を要請する。

3 歩行者空間のユニバーサルデザイン化等

駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化、バリアフリー化を推進し、安全・安心な歩行空間を整備する。

4 無電柱化の推進

無電柱化を推進し、歩行空間のバリアフリー化や道路の防災性向上等を図る。

5 効果的な交通規制の推進

- (1) 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。
- (2) 警察と連携を図り、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交通規制対策を実施する。

6 自転車利用環境の総合的整備

- (1) 交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全・快適な自転車利用環境の創出を図る。
- (2) 自転車等の駐車対策について、「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)等による施策を総合的に推進する。
- (3) 市営自転車等駐車場の適切な維持管理を図る。
- (4) 自転車等駐車場整備計画を策定し、整備目標台数や関連事業のスケジュールを踏まえ、自転車等駐車場の計画的な整備を図る。
- (5) 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。

7 災害に備えた道路交通環境の整備

- (1) 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。
- (2) 災害時における信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

- (3) 災害時における安全な道路交通を確保及び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。

8 総合的な駐車対策の推進

- (1) 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、交通の状況に応じた総合的な駐車対策を推進する。
- (2) 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、効果的な取締りを警察へ要請する。
- (3) 違法駐車 of 追放、青空駐車 of 防止のため、各季の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の醸成及び高揚を図る。

9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- (1) 道路構造の保全の観点から、必要に応じた道路法に基づく通行の禁止又は制限を行う。
- (2) 分かりやすい道路標識等の整備を推進する。
- (3) 道路使用及び占用について、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- (4) 道路の不法占用物件等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。
- (5) 道路の掘り返しを伴う占用工事は、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適正に調整する。また、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。
- (6) 路上遊戯等による交通事故を防止するため、子どもの遊び場確保及び良好な生活環境保持の観点から、街区公園の適正な維持管理に努める。
- (7) 道路の破損、決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。
- (8) 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。

- (9) 交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体と連携を図り、安全性確保対策を推進する。

第2 交通安全思想の普及徹底

1 幼児に対する交通安全教育

- (1) 心身の発達状況に応じた交通安全教室の開催を推進する。
- (2) 保護者が各家庭で交通安全に関する適切な指導を行えるよう、保護者の交通安全教室への参加を促す。

2 小学生に対する交通安全教育

- (1) 家庭及び地域と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得できるよう、交通安全教室を計画的かつ継続的に開催する。
- (2) 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) 交通安全こども自転車大会に積極的に参加し、小学生に対する自転車交通安全教育の推進を図る。

3 中学生に対する交通安全教育

- (1) 移動手段として自転車を利用する機会が増えるため、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう交通安全教育を推進する。
- (2) 自転車利用時におけるヘルメット着用を始めとする交通安全全般の意識向上を図るため、スタントマンが自転車事故を再現し、「恐怖を直視させる」という意味の「スケアード・ストレイト」方式の交通安全教室の開催を推進する。
- (3) 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の実施を推進する。

4 高校生に対する交通安全教育

- (1) 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健全な社会人を育成するための啓発を行う。
- (2) 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推進する。

- (3) 自転車利用時におけるヘルメット着用を始めとする交通安全全般の意識向上を図るため、スタントマンが自転車事故を再現し、「恐怖を直視させる」という意味の「スケアード・ストレイト」方式の交通安全教室の開催を推進する。
- (4) 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の実施を推進する。

5 成人に対する交通安全教育

- (1) 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。
- (2) 関係機関及び団体と連携し、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。

6 高齢者に対する交通安全教育

- (1) 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、広報紙等を活用した啓発活動を中心に実施する。
- (2) 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、高齢者の参加・体験・実践型の講習会の開催を推進する。
- (3) 高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等、多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。
- (4) 反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。
- (5) 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を設けるよう努める。

7 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技能及び知識を習得し、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。

8 交通安全運動の推進

- (1) 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。
- (2) 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、市民総ぐるみの運動として充実・発展を図る。

(運動重点事項)

- ・横断歩道における歩行者優先の徹底
- ・二輪車、自転車の交通事故防止
- ・高齢者と子どもの交通事故防止
- ・飲酒運転の根絶

(活動推進事項)

- ・暮れ時の前照灯の早め点灯と走行用前照灯（ハイビーム）の効果的活用
- ・自転車損害賠償責任保険等の加入義務及び全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用努力義務の周知徹底
- ・違法駐車及び放置自転車及び放置バイクの追放
- ・後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・踏切道における交通事故防止
- ・暴走族の追放
- ・障がい者（特に視覚障がい者）の交通事故防止

(各季交通安全運動等)

- ・交通安全ひとこえ運動
- ・自転車マナーアップ運動
- ・高齢者交通事故防止運動
- ・二輪車交通事故防止運動
- ・暴走族追放運動
- ・違法駐車追放運動
- ・飲酒運転根絶運動
- ・新入学児童・園児を交通事故から守る運動（4月5日～4月11日）
- ・春の全国交通安全運動（4月6日～4月15日）
- ・夏の交通事故防止運動（7月11日～7月20日）
- ・秋の全国交通安全運動（9月21日～9月30日）
- ・年末の交通事故防止運動（12月11日～12月20日）
- ・県民交通安全の日（毎月1日）
- ・チリリン・デー（毎月5日）

- ・ 高齢者交通安全の日（毎月 15 日）
- ・ 交通事故死ゼロを目指す日（4 月 10 日、9 月 30 日）

9 自転車安全利用の推進

- （1）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、関係事業者の協力を得つつ、自転車安全整備制度の拡充を図り、TS マークの普及や損害賠償責任保険等への加入を促進する。
- （2）夜間における交通事故防止を図るため、自転車の被視認性向上に必要な灯火取付けの徹底及び反射器材等の普及促進を図る。
- （3）自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。
- （4）自転車利用者のヘルメット着用促進の新たな取組として、中学生以下の者が着用するヘルメットを購入した保護者等に対する購入費助成を行う。

10 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

- （1）特定小型原動機付自転車の安全利用を推進するため、ホームページ等による情報の発信等の広報啓発活動を実施し、安全利用の周知を図る。
- （2）乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果についての広報啓発活動を推進し、特定小型原動機付自転車の運転者に対して、乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。

11 二輪車の安全利用の推進

- （1）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。
- （2）関係機関・団体等が連携して二輪車の事故防止、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。

12 飲酒運転根絶運動の推進

- （1）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防止を図る。

- (2) 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広報啓発等の実施を推進する。
- (3) 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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努める。

13 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

- (1) 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。
- (2) 「シートベルトの日（4月10日）」を中心に、年間を通して普及啓発を行い、着用率の向上を図る。

14 チャイルドシートの正しい使用の徹底

- (1) 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。
- (2) 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。

15 反射材用品等の普及促進

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

第3 安全運転の確保

1 安全運転の確保

- (1) 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、運転者の能力や資質の向上を目的とし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。

- (2) 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、横断歩道は歩行者優先であること、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者保護意識の高揚を図る。
- (3) 今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

2 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。

3 高齢運転者対策の充実

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 自主返納サポート制度と併せて、より安全なサポートカーに限りて運転を継続する「サポートカー限定免許制度」についても周知を図る。

4 安全運転管理の推進

安全運転管理者会及び警察と連携し、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。

5 エコドライブの推進

エコドライブと併せて交通事故防止の効果も期待される「ふんわりアクセル「e スタート」」「車間距離にゆとりをもって加速・減速の少ない運転」「タイヤの空気圧から始める点検・整備」「走行の妨げとなる駐車はやめよう」などを促し、自動車運送事業者を始め、自動車に関わる者のそれぞれの立場においてエコドライブの推進・実践に努める。

第4 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締りの強化等

- (1) 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き、交通指導取締りを効果的に推進するよう警察へ要請する。
- (2) 事故多発路線等における街頭指導活動を強化し、無免許運転、飲酒運転、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警察へ要請する。
- (3) 自転車利用者に対する指導取締りとして、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警察へ要請する。

2 暴走族対策の推進

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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推進する。
- (4) 施設管理者、道路管理者と連携して、暴走族等に利用されやすい施設の夜間閉鎖等、暴走族等をい集・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し、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。
- (5) 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、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警察へ要請する。

第5 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (7) 救急要請受信時における心肺蘇生法等の応急手当の指導を推進する。
- (8) 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、救急救命士を計画的に配置できるよう、救急救命士養成の充実を図る。
- (9) 救急救命士が行う気管挿管等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。
- (10) 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。
- (11) 高速自動車国道における救助・救急業務について、中日本高速道路株式会社と消防機関の連携を強化するとともに、業務遂行に必要な施設等の整備、従事者に対する教育訓練の実施等を推進する。

2 救急医療体制の整備

- (1) 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。
- (2) 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とともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

第6 被害者支援の充実と推進

1 交通事故相談活動の充実

交通事故被害者等に対し、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、人権・広聴相談課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。

2 無保険(無共済)車両対策の徹底

自賠責保険(自賠責共済)の無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底するため、広報活動等を通じて保険の期限切れや掛金の未納等への注意を広く喚起するとともに、街頭における指導取締りの強化等を警察へ要請する。

第7 踏切道における交通安全

1 踏切道通行者の安全意識の向上

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 踏切保安設備整備の促進

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切保安設備の整備を促進する。

3 踏切道における必要な交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

4 その他踏切道の交通の安全

踏切事故は、直前横断、自動車等の落輪等に起因するものが多いことから、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ための広報活動等を行う。



 伊勢原市／市民生活部市民協働課交通防犯対策係

神奈川県伊勢原市田中 348 番地 〒259-1188 TEL.0463-94-4715 (直通)

ISEHARA CITY 348 Tanaka Isehara Kanagawa 259-1188 Japan TEL.0463-94-4715



伊勢原市公式
イメージキャラクター
クルリン