

第11次 座間市交通安全計画

(令和4年度～令和8年度)

令和4年4月

座間市交通安全対策会議

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、46 年以降、10 次・50 年にわたる交通安全基本計画が作成され、国、県、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって交通安全対策が強力に実施されてきた。

その結果、昭和 45 年に全国で 1 万 6,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和元年中の死者数は 3,215 人と 5 分の 1 以下まで減少し、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少となった。

本市においても、これまでに 10 次にわたる交通安全計画を作成し、市、座間警察及び関係団体並びに市民一人ひとりが一体となった取組を展開してきた結果、第四次座間市総合計画（平成 23 年度～令和 2 年度）の 10 年の間に、交通事故発生件数を 740 件から 283 件へと大幅に減少させることができた。

しかしながら、市内においては、高齢者関係事故の割合が依然として最も高く、第 10 次座間市交通安全計画期間中（令和 3 年 4 月現在）に発生した死亡事故について、7 件中、5 件に高齢者が関係しており、今後も高齢者人口の増加が見込まれる中で、被害者、加害者のいずれにもなり得る高齢者対策が課題と認識している。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市町村、関係民間団体だけでなく、市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、交通事故対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間に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。

目次

第1章 第11次座間市交通安全計画について	1
第1節 計画のあらまし	1
1 背景と目的	1
2 計画の位置付け	1
第2節 交通事故の推移と現状について	2
1 交通事故発生件数の推移	2
2 交通事故の現状	3
(1) 第10次座間市交通安全計画における目標達成状況	3
(2) 死亡事故の発生状況	3
(3) 交通事故の発生状況	4
第3節 第11次座間市交通安全計画における目標と計画期間	10
1 計画の目標	10
2 計画の期間	10
第2章 交通安全対策について	11
第1節 交通安全対策を考える視点	11
第2節 重視すべき視点	11
1 高齢者及び子どもの安全確保	11
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	12
3 二輪車の安全確保	13
4 生活道路における安全確保	13
5 先端技術の活用推進	14
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	14
第3章 交通安全の施策	15
1 道路交通環境の整備	15
(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	15
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	19
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	20
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	20
(6) 効果的な交通規制の推進	21
(7) 自転車利用環境の総合的整備	21
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	22
(9) 総合的な駐車対策の推進	22
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23

(11) バス停留所周辺の安全性確保	24
(12) 踏切道における交通安全対策の推進	24
2 交通安全思想の普及徹底	25
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	38
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	38
3 安全運転の確保	38
(1) 運転者教育等の充実	39
(2) 安全運転管理の推進	40
4 車両の安全性の確保	40
(1) 自動車点検整備の推進	41
(2) 自動車の安全性の確保	41
5 道路交通秩序の維持	42
(1) 効果的な交通指導取締りの強化等	42
(2) 暴走族等対策の推進	43
6 救助・救急活動の充実	44
(1) 救助・救急体制の整備	45
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	46
7 被害者支援の充実と推進	46
(1) 交通事故相談活動の充実	47
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	47
(3) 交通遺児家庭に対する支援	47
(4) 災害見舞金の支給	47
第4章 計画の推進体制について	48
1 市民の役割	48
2 交通安全関係団体の役割	48
3 座間警察の役割	48
4 市の役割	48

第1章 第11次座間市交通安全計画について

第1節 計画のあらまし

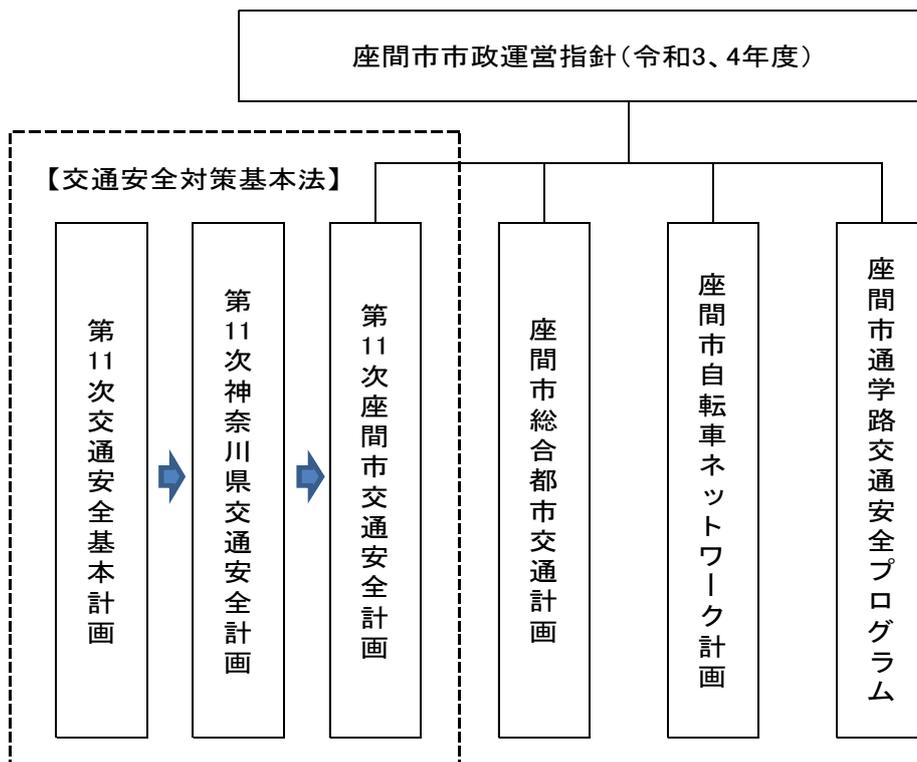
1 背景と目的

昭和30年代以降における自動車交通の急成長に伴い交通事故が急増し、いわゆる第1次交通戦争といわれた昭和45年には、全国で年間の交通事故死者数が16,765人となり、最悪の状態となった。同年には、交通安全対策基本法が制定され、昭和46年度以降、国は11次にわたる交通安全基本計画を作成し、都道府県においては同基本計画に基づき、市町村においては都道府県交通安全計画に基づき交通安全計画が策定されることになった。

このようなことから、第11次神奈川県交通安全計画に基づき、本市の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進することを目的とした第11次座間市交通安全計画（以下「本計画」という。）を作成するものとする。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全基本法で定める交通安全計画で、第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議作成）及び第11次神奈川県交通安全計画を踏まえ、「座間市市政運営指針（令和3、4年度）」に基づき、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。

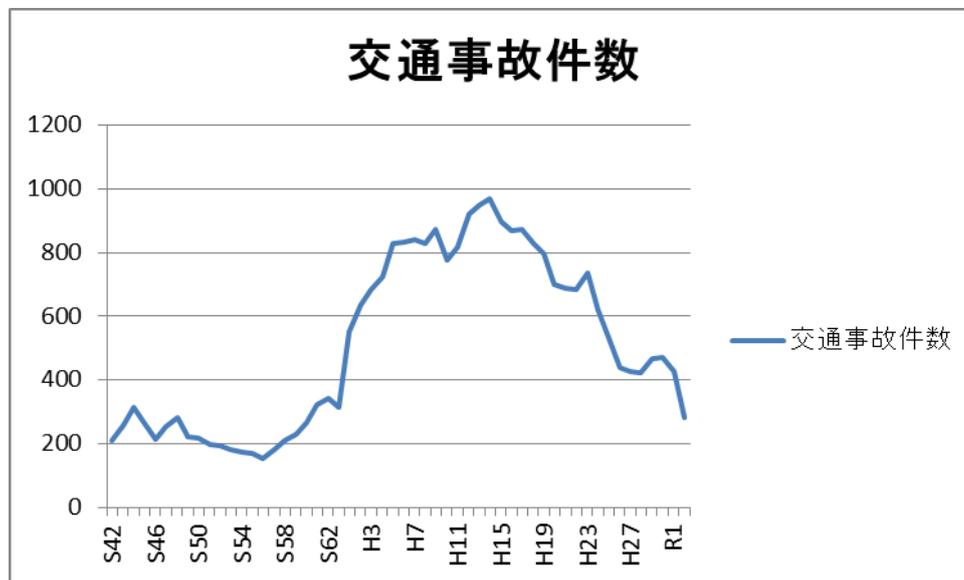


第2節 交通事故の推移と現状について

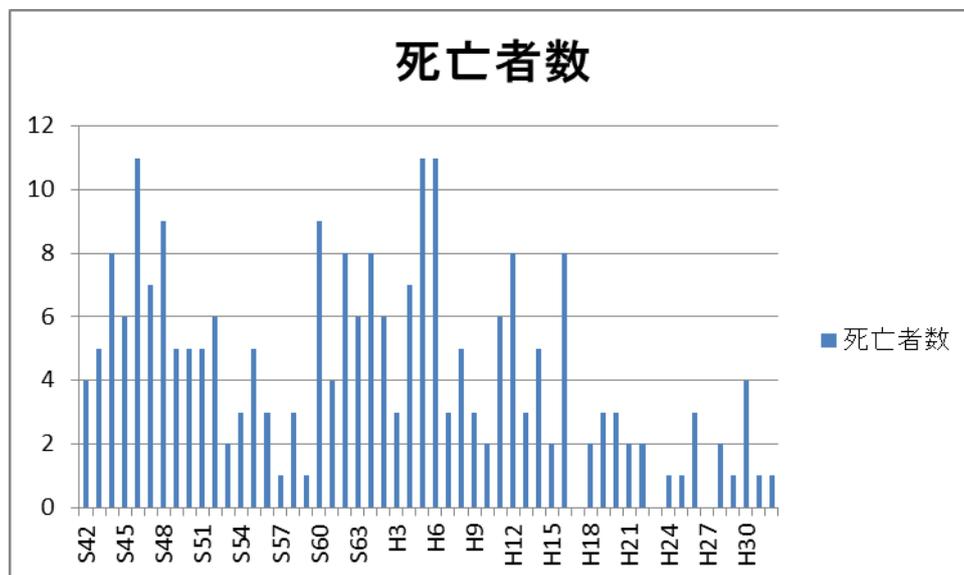
1 交通事故発生件数の推移

本市の交通事故発生件数は、昭和42年は209件（死亡者数4人）であり、昭和56年の155件（死亡者数3人）まで増減を繰り返しながらも右肩下がりにあったが、昭和57年以後再び増加に転じ、平成元年には634件（死亡者数8人）と急増し、平成14年は971件（死亡者数5人）でピークを迎える。平成15年以降、発生件数は再び減少に転じ、第四次座間市総合計画が始まった平成23年には735件（死亡者数0人）、平成26年から令和元年までは400件台で推移し、令和2年は283件（死亡者数1人）となった。

グラフ1) 市内の交通事故件数推移（昭和42年～令和2年）



グラフ2) 市内の交通事故による死亡者数推移（昭和42年～令和2年）



2 交通事故の現状

(1) 第10次座間市交通安全計画における目標達成状況

第10次座間市交通安全計画では、平成29年から令和3年までの5年間において「**年間の24時間死者数0人**」及び「**年間の交通事故発生件数400件以下**」を目標とし、平成29年から令和2年までの状況は、表1のとおりであった。

令和2年に交通事故発生件数が400件以下となったが、その他の年は400件を超えており、24時間死者数については、目標を達成していない状況である。

表1) 第10次座間市交通安全計画期間における事故件数等一覧

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
24時間死者数	1人	4人	1人	1人
交通事故発生件数	466件	472件	427件	283件

(2) 死亡事故の発生状況

本市では、平成29年から令和2年までの間の死亡事故は7件発生しており、(表1のとおり) 事故の発生状況については、次のとおりである。

内訳は、自動車同士の衝突が1件、自動車と原動機付き自転車の衝突が2件、最も多いのが自動車と歩行者等の衝突等で4件である。

[ケース1] 信号機のない十字路交差点において、普通自動車(40代男性)が左折時に路上横臥中の男性(70代)を轢過。

[ケース2] 県道と市道の交差点において、原動機付き自転車(40代男性)と軽貨物自動車(30代男性)が衝突。

[ケース3] 市道交差点において、原動機付き自転車(80代男性)と中型貨物自動車(20代男性)が衝突。

[ケース4] 信号機のある十字路交差点において、軽乗用車(80代女性)が右折時に横断歩行中の女性(80代)に衝突。

[ケース5] センターラインで区分された県道上において、軽貨物自動車(60代男性)が対向中型貨物自動車(50代男性)と正面衝突。

[ケース6] 国道において、横断歩道のない場所を横断中の歩行者(40代男性)と道路通行中の大型貨物自動車(30代男性)が衝突。

[ケース7] 信号及び横断歩道のないT字路交差点において、乗用車(50代男性)が右折時に路上横臥中の男性(80代男性)を轢過。

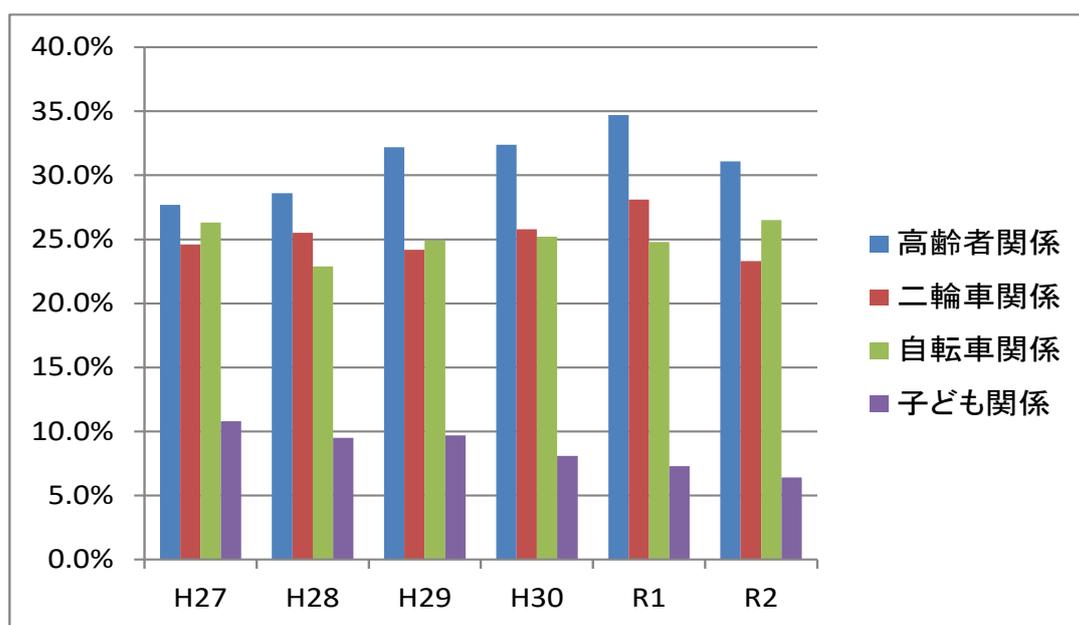
(3) 交通事故の発生状況

交通事故には、様々な要因等が関係しているが、特に関係性が高い①高齢者関係、②二輪車関係、③自転車関係及び④子ども関係については、平成 27 年から令和 2 年までのいずれの年も高齢者関係の事故件数が最も多い。（表 2 参照）

表 2) 年別事故要因割合一覧

	事故発生件数	高齢者関係		二輪車関係		自転車関係		子ども関係	
平成 27 年	426	118	27.7%	105	24.6%	112	26.3%	46	10.8%
平成 28 年	423	121	28.6%	108	25.5%	97	22.9%	40	9.5%
平成 29 年	466	150	32.2%	113	24.2%	116	24.9%	45	9.7%
平成 30 年	472	153	32.4%	122	25.8%	119	25.2%	38	8.1%
令和元年	427	148	34.7%	120	28.1%	106	24.8%	31	7.3%
令和 2 年	283	88	31.1%	66	23.3%	75	26.5%	18	6.4%

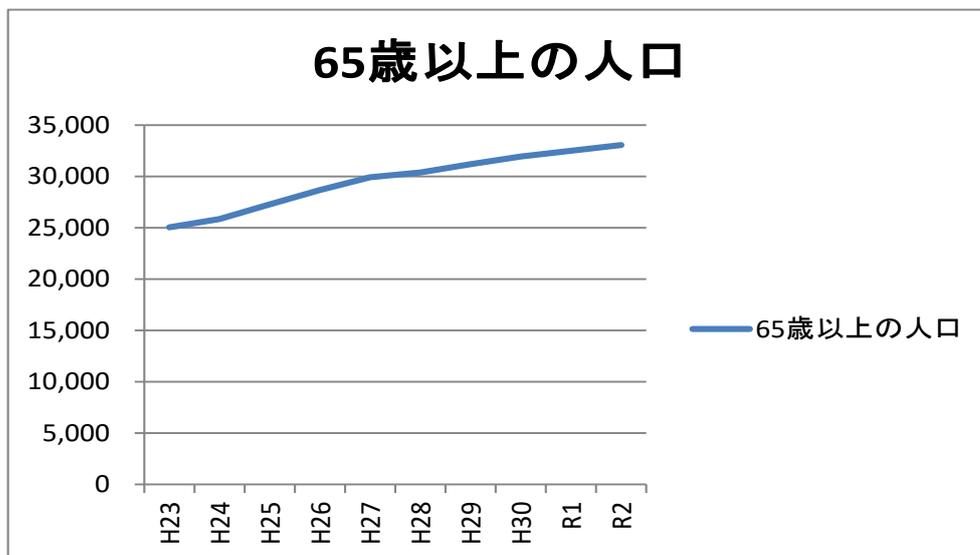
グラフ 3) 年別事故要因割合の推移



① 高齢者関係

本市の人口は、平成 23 年は 129,591 人、そのうち 65 歳以上は 25,036 人 (19.32%) であり、令和 2 年は 130,655 人、そのうち 65 歳以上は 33,065 人 (25.31%) である。65 歳以上の人口は、平成 23 年から令和 2 年の 10 年間で 8,029 人平成 21 年の 23,824 人から令和 2 年の 33,065 人と 10 年で 9,241 人 (32.07%) 増加している。また、総人口に占める 65 歳以上の人口の割合も 19.32% から 25.31% へと 5.99 ポイント増加している。

グラフ 4) 市内の 65 歳以上の人口の推移 (平成 23 年～令和 2 年)



また、高齢者関係の事故は、令和 2 年に市内で発生した交通事故件数に占める割合が 31.1%と最も高いが、県内でも全発生件数に占める高齢者関係の事故は、34.0% (7,012 件/20,630 件) とほぼ同じ割合を示しており、高齢者人口の増加が一因と考えられる。

さらに、県内高齢者関係では死亡者数が 56 人であり、そのうちの 33 人 (58.9%) は歩行中の事故 (表 3 参照) で、原因としては、横断歩道外横断、信号無視、車道通行など何らかの違反や、酩酊・徘徊といったことが半数以上と言われている。

また、一般的には、75 歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち、ハンドルやブレーキの操作ミスが原因となっているものが、約 30%と最も多いとも言われている。

表 3) 令和 2 年の県内高齢者関係事故状態別死傷者数

	歩行中	自転車乗用中	二輪車乗用中	自動車乗用中	その他	計
死亡者	33	7	4	12	0	56
	58.9%	12.5%	7.1%	21.4%	0.0%	
負傷者	1184	928	549	1196	4	3861
	30.7%	24.0%	14.2%	31.0%	0.1%	

高齢者人口の増加は今後も続くものと思われるので、高齢者対策の重要性は極めて高く、高齢者に対する交通安全教育等の推進に関しては、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、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必要があり、また、高齢者は、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があると言われていていることなどに留意した施策の実施が必要と考える。

② 二輪車関係

本市の二輪車関係事故件数及び全事故件数に占める割合は、平成 27 年が 105 件・24.6%、平成 30 年は 122 件・25.8%、令和元年は 120 件・28.1%（表 2 参照）で、令和 2 年を除くと平成 27 年比では、高齢者関係事故とともに増加をしている。

また、令和 2 年は、県内では 6,486 件の二輪車関係の事故が発生しており、全発生件数に占める割合は、29.0%（5,978 件／20,630 件）で市内の状況とほぼ同じである。（「かながわの交通事故 令和 2 年統計」より）

事故の特徴としては、年代別に見た場合は、死者数は 50 歳代が最も多い 15 人（30.0%）で、負傷者数は 20 歳代が最も多く 1,106 人（20.5%）で、次に 1,076 人（19.9%）で 40 歳代が多い状況である。

表 4) 令和 2 年の県内二輪関係事故年代別死傷者数

	15歳以下	16~19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60~64歳	65歳以上	計
死亡者	1	6	8	6	7	15	3	4	50
	2.0%	12.0%	16.0%	12.0%	14.0%	30.0%	6.0%	8.0%	
負傷者	18	613	1106	889	1076	926	221	549	5398
	0.3%	11.4%	20.5%	16.5%	19.9%	17.2%	4.1%	10.2%	

二輪関係の死亡事故について、形態別としては、工作物衝突が 12 人（24.0%）、右折時が 10 人（20.0%）の順であり、原因別としては、約 90%に何らかの違反があり、その中でもハンドルの操作ミスが最も多かった。（「かながわの交通事故 令和 2 年統計」より）

一般的には、二輪車による交通事故の原因は、次の 3 つが挙げられる。

イ. 自動車に比べて比較的簡単に追い越しを掛ける事が出来てしまうことから、無茶な追い越しにより、自動車との接触・巻き込みが起こり、接触事故を起こしてしまうケースが多くなる。

ロ. 視野が広くない上に体勢やヘルメットなどで視界が狭いため、左右・

前後確認は十分行わなければならないが、対向車線を走る二輪車がある
 とよそ見をするなど前方不注意を起こしてしまいがちになる。

ハ. 自動車側が二輪車を認識していない、もしくは認識した上で二輪車を
 煽るといったことも、二輪車関係事故の原因として見られる。

一方で、二輪車の登録台数は、平成 28 年が 12,103 台であったものが令和
 2 年には 11,441 台と 662 台（▲5.5%）減少している。ただし、91 cc 以上 125
 cc 以下の二輪車は、令和 2 年は 2,210 台の登録があり、平成 28 年比で 344 台
 （18.4%）と大きく増加していることも一因と考えられる。（表 5 参照）

表 5) 年・排気量別二輪車登録台数一覧

（各年度 7 月 1 日現在）

	合計	50 cc 以下		51 cc ~ 90 cc		91 cc ~ 125 cc		126 cc ~ 250 cc		251 cc 以上	
		台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合
平成 28 年	12,103	6,165	50.9%	430	3.6%	1,866	15.4%	1,903	15.7%	1,739	14.4%
平成 29 年	11,878	5,917	49.8%	403	3.4%	1,941	16.3%	1,895	16.0%	1,722	14.5%
平成 30 年	11,741	5,737	48.9%	387	3.3%	2,026	17.3%	1,884	16.0%	1,707	14.5%
令和元年	11,534	5,473	47.5%	358	3.1%	2,103	18.2%	1,897	16.4%	1,703	14.8%
令和 2 年	11,441	5,234	45.7%	339	3.0%	2,210	19.3%	1,944	17.0%	1,714	15.0%
H 2 8 比	▲ 662	▲ 931	-15.1%	▲ 91	-21.2%	344	18.4%	41	2.2%	▲ 25	-1.4%

そのほかにも、二輪車は自動車と違いドライバーの身を守る物が極端に少
 ないため、衝突による転倒で簡単に命を落としてしまうが、内閣府の発表し
 ている「令和 3 年交通安全白書」によれば、令和 2 年の自動二輪者（二輪車、
 原付）乗車中の死亡事故件数は 526 人で、自動車の 882 人よりも少ないが、
 死傷者数から見た場合の死亡率は、自動車の 0.39%に比べ、自動二輪車は
 1.27%と割合は高くなっている。（表 6 参照）

表 6) 自動車及び二輪車の交通事故による死亡率

令和 2 年	死傷者数	死者数	死亡率
自動車	225,155	882	0.39%
二輪車、原付	41,516	526	1.27%

このようなことから、交通ルールを遵守する意識の高揚と死亡率の低減に
 つながる対策の重要性に留意した施策の実施が必要と考える。

③ 自転車関係

本市の平成 27 年以降の自転車関係事故件数及び全事故件数に占める割合は、平成 30 年の 119 件・25.2%をピークに減少傾向にあり、令和元年の 106 件・24.8%（表 2 参照）は、平成 27 年比では、6 件（▲5.4%）減少している。

また、令和 2 年は、県内では 5,039 件の自転車関係の事故が発生しており、全発生件数に占める割合は、24.4%（5,039 件／20,630 件）で市内と同じような状況であり、事故の特徴としては、状態別に見た場合、死者数、負傷者数ともに車両相互によるものが最も多い状況である。（表 7 参照）

表 7) 令和 2 年の県内自転車関係事故状態別死亡者数及び発生件数

	人対車両	※車両相互	単独	列車	計
死亡者数	0	7	5	0	12
	0.0%	58.3%	41.7%	0.0%	
発生件数	290	4512	237	0	5039
	5.8%	89.5%	4.7%	0.0%	

表 8) 表 7 の「※車両相互」の詳細内訳

	出会い頭	右折時	左折時	正面衝突	追越追抜時	追突	すれ違い	その他	計
死亡者数	2	1	2	1	0	1	0	0	7
	28.6%	14.3%	28.6%	14.3%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	
発生件数	1249	814	776	102	188	59	88	1236	4512
	27.7%	18.0%	17.2%	2.3%	4.2%	1.3%	2.0%	27.4%	

④ 子ども関係

本市の平成 27 年以降の子ども関係事故件数は、令和 2 年の 18 件を除くと例年 30～40 件台で推移しており、全事故件数に占める割合は、例年 6～10%台である。（表 2 参照）

また、令和 2 年は、県内では 1,430 件の子ども関係の事故が発生しており、全発生件数に占める割合は、6.9%（1,430 件／20,630 件）で市内と同じような状況である。また、1,537 人の負傷者のうち、学齢別に見た場合 53.4%が小学生関係である。（表 9 参照）

表 9) 令和 2 年の県内子ども関係事故学齢別死傷者数

	幼稚園児	小学生	中学生	計
死亡者	0	2	0	2
	0.0%	100.0%	0.0%	
負傷者	411	821	305	1537
	26.7%	53.4%	19.8%	

さらに、1,539 人の死傷者のうち、状態別で見た場合は、自転車乗用中が 592 件（38.5%）で最も多く、次に歩行中の 506 件（32.9%）、その次に自動車乗用中の 427 件（27.7%）の順となり、この 3 つの状態が 99%以上を占めている。（表 10 参照）

表 10) 令和 2 年の県内子ども関係事故状態別死傷者数

	歩行中	自転車乗用中	二輪車乗用中	自動車乗用中	その他	計
幼稚園児	119	104	1	187	0	411
	29.0%	25.3%	0.2%	45.5%	0.0%	
小学生	327	312	8	176	0	823
	39.7%	37.9%	1.0%	21.4%	0.0%	
中学生	60	176	5	64	0	305
	19.7%	57.7%	1.6%	21.0%	0.0%	
合計	506	592	14	427	0	1539
	32.9%	38.5%	0.9%	27.7%	0.0%	

このようなことから、子ども関係事故については、子ども自身に対する歩行及び自転車乗用の指導とともに、子どもを交通事故から守る観点から、地域ぐるみによる施策の実施が必要と考える。

第3節 第11次座間市交通安全計画における目標と計画期間

1 計画の目標

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、本計画期間においては、次の達成を目標とする。

- ① 計画期間における年間の24時間死者数を0人とする。
- ② 令和8年までに年間の交通事故発生件数を220件以下とする。

2 計画の期間

計画の期間は、令和4年から令和8年までの5年間とする。

第2章 交通安全対策について

第1節 交通安全対策を考える視点

本市の交通事故発生件数は、平成14年の971件（死亡者数5人）をピークとし、近年では400件台まで減少し、令和2年は283件（死亡者数1人）となったことを鑑みると、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つたものと考えられる。

一方で、高齢者人口の増加等により、市内で発生した交通事故に占める高齢者関係の割合が依然として一番高く、かつ、平成29年以降の死亡事故に関しても7件中5件に高齢者が関わっているのが特徴といえる。

しかしながら、二輪車関係、自転車関係及び子ども関係の事故についても、これまでと同じような割合を示していることから、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる施策を推進する。

第2節 重視すべき視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

市では、平成27年には65歳以上の人の割合が全人口の23.6%であったが、令和2年には25.7%と高齢化が進んでおり、これに伴い全ての交通事故に占める高齢者が関係する交通事故の割合も増加傾向にある。

高齢者については、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。

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、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

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については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじ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。

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産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期待される。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、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、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。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、歩道の整備を始め、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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、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、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。

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・整備を推進するとともに、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく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。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の

確保を積極的に進める必要がある。

あわせて、自転車放置禁止区域の放置自転車対策を引き続き進める必要がある。

さらに、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ため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

3 二輪車の安全確保

市内の二輪車関係事故は、令和元年までは毎年 100 件以上発生しており、第 10 次座間市交通安全計画期間中に死亡事故も発生している。

このことを踏まえ、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、関係機関・団体等が連携し、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など、二輪車交通安全教育を推進する。

また、二輪車交通事故の関係者となる四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進する。

4 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えてきている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することを目指す。

5 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、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の更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高める必要がある。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

第3章 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、これまでも公安委員会や道路管理者が連携し、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、歩行中及び自転車乗用中の死者数が多い状況であること、また自転車に関係する事故等が社会的に問題と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当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路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、高齢者や障がい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。

① 生活道路における交通安全対策の推進

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、自治体、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ゾーン対策に取組、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。

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実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通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、視覚障害者や高齢者等の安全交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム、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機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侵入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

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。

② 通学路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、「座間市通学路交通安全プログラム」等に基づく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、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、座間警察、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童・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・ライジングボラード等の設置、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確保

イ. 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・勾配等の改善、音響式信号機や歩車分離式信号機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。

また、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推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

さらに、視覚障害者等誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

ロ. 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とともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の二輪車等の違法駐車についても、撤去等適切な対策を推進する。

(2) 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については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

① 事故ゼロプラン（事故危険区域重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、効果を検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

イ. 国道等における死傷事故は特定の区間に集中することが多いことを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、

事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

- ロ. 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- ハ. 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

② 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生が多い道路の区間については、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故の発生が多い箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

③ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに自己要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

④ 適切に機能分担された道路網の整備

- イ. 幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- ロ. 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、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、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

⑤ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- イ. 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための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の整備等の道路交通の安全に寄与

する道路の改築事業を推進する。

- ロ. 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、立体交差化等を推進する。
- ハ. 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- ニ. 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- ホ. 交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を推進する。

⑥ 交通安全施設等の高度化

- イ. 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- ロ. 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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。

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

② 路面標示の適切な管理

交通事故を防止し、安全かつ円滑な道路交通を確保するためには、規制や指示を示す道路標識や外側線をはじめとした区画線の設置・管理が重要である。摩耗等の理由により、その効果が損なわれない適切に管理を図る。

③ 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。

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。

④ 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していることから、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。その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

⑤ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進する。

⑥ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(4) 高齢者等の移手段の確保・充実

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正により、高齢者を始めとする地域住民の移手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積

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。

(6) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について点検・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。

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、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引き上げ、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。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

① 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つつ、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、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、座間市自転車ネットワーク基本計画（平成 30 年 3 月発行）に基づき、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

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、指導取締りを積極的に実施する。

道路管理者や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」（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シェア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

どのソフト施策を推進する。

② 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は、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた対策を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定について研究する。さらに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を推進する。

(8) 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、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。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、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

② 災害発生時における情報提供の充実

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、復旧や緊急交道路、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等、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路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。

① 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・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地

域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

② 違法駐車対策の推進

- イ. 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。
- ロ. 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。
- ハ. 路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備と有効利用を推進する。

③ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

④ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、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の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペース整備の推進、違法駐車取締り、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。

(10) 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

イ. 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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に適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

ロ. 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、実態把握、強力な指

導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用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い、「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。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

ハ. 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な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。

② 子どもの遊び場等の確保

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づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校等の運動場などの体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

③ 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。

(11) バス停留所周辺の安全性確保

バスが停留所に停車した際に交差点または横断歩道にその車体がかかる又は近接するなど、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・団体が連携を図り、安全性確保対策を推進する。

(12) 踏切道における交通安全対策の推進

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。そのため、立体交差化、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。

① 踏切道の整備

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設にあたっては、極力立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を推進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を推進する。

② 踏切道の交通の安全と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、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しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

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、交通安全のルールを守る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、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。

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。

また、学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探求）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。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

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。

歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、他の取組とあわせて、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・普及啓発活動については、国、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら、家庭、学校、職場をはじめ地域が一体となった活動を推進する。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層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

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、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安全教育が行われる環境づくりを交通安全市民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、指導資料指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、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。

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。

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。

このため、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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、学校関係者及び関係機関・団体等による「神奈川県学校交通安全教育推進会議」等を活用して、教育手法等の研究、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報交換等を行う。

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。

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。

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。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。

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。

このため、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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、学校関係者及び関係機関・団体等による「神奈川県学校交通安全教育推進会議」等を活用して、教育手法等の研究、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報交換等を行う。

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。

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。

交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、

スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

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、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。

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、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動を全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自転車の特性、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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、学校関係者及び関係機関・団体等による「神奈川県学校交通安全教育推進会議」等を活用して、教育手法等の研究、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報交換等を行う。

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る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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。

交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」

の実施を推進する。

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。

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、安全運転に必要な技能及び技術、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

二輪車については、関係機関・団体と連携して、二輪車の実技を中心とした安全運転講習の開催を推進する。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・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など、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、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。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

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、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。

高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く市民への高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施する。特に、高齢者自らが担う主体的な

活動として、関係団体と連携し、交通安全上、危険と思われる場所や住民が実際に危険を感じた場所などをヒヤリングなどで調査し図示した地図、いわゆる「ヒヤリ地図」の作成等の交通安全活動を推進する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国、県及び市は、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、各種教育教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、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のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の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全体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とともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、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高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体等と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、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。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めて

いくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい苦痛安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(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。

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。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的活用など、体面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全市民運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、国の運動主催機関・団体をはじめ、神奈川県交通安全対策協議会及び座間市交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。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。

交通安全運動では、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、横断歩道における歩行者優先の徹底、飲酒運転の根絶等を地域の交通情勢に即した重点事項として、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。また、「交通安全ひとこえ運動」などの年間運動を展開するとともに、春・秋の全国交通安全運動を始め、夏・年末の交通事故防止運動を強力に推進する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施時間、運動重点、実施計画等について広く住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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンを活用しや広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

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ため、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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こと等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

③ 高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・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。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・啓発活動を展開する。特に加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。その際、年齢層の違いによる高齢者の行動特性等に配慮した交通安全運動を推進する。

また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、反射材用品等の積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開する。さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マーク）を普及させるとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発を促進する。

以上のような取組を家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって推進する。

④ 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、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防止や自転車の安全で適正な利用を促進するため、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知を図るとともに、「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。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いため、交通安全教育等の充実を図るとともに、自転車の実技指導を強化する。

また、関係機関・団体と連携して、危険予知・予測能力を高める「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教育を推進する。

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、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「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく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。

また、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。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

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室を実施するほか、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・児童の保護者及び高齢者に対して、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・児童及び高齢者のヘルメット着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。併せて、関係機関・団体等に対して、ヘルメットの購入費用助成事業の働きかけを行う。

また、電動アシスト自転車は、幼稚園等の送迎時にも利用されているが、動き出しから短時間で加速するなど幼児同乗中でも思わぬ速度が出てしまうケースがあるため、電動アシスト自転車の特性の周知及びマナーの向上のための広報啓発活動を推進する。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

⑤ 二輪車事故防止運動の推進

二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、「二輪車交通事故防止運動」を推進し、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ほか、危険予知・予測能力を高める「ライディング

グ・シミュレーター」を活用し、二輪車の事故防止を図る。

また、二輪車交通事故の関係者となる四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進する。

⑥ 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意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、運行管理者、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探知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市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、飲酒運転をしたものについて、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

⑦ 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、後部座席のシートベルト着用率が低いことに鑑み、市民参加型の交通安全県民運動としての「シートベルトの日（4月10日）」を中心に、「年間を通して着用率の向上を目指す。

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・団体等が連携し、衝突事件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し、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行う。

⑧ 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、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、

チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園・認定こども園・病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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。

⑨ 反射材用品等の普及促進

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。

反射材用品等の普及に当たっては、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。

⑩ その他の普及啓発活動の推進

イ. 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（毎月 1 日）や高齢者交通安全の日（毎月 15 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。

ロ. 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、歩行者の横断違反等による事故実態・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、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行者がいない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を促進する。

ハ. 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の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、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。

ニ. 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で行動を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(4) 交通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諸行事に対する支援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、自動車製造・販売団体、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、交通安全県民運動等の機会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、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(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、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関りを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、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、住民の参加・協働を積極的に推進する。

3 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向上を図る。

さらに、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。

(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、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。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

① 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所において、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案した教習を進めるほか、教習指導員等の資質及び教習水準を高める。

② 高齢運転者対策の充実

イ. 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充に努める。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

ロ. 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の返納を促す。

ハ. 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付き免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月まで施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

ニ. 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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）の積極的な使用の促進を図る。

ホ. 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、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

③ 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

後部座席を含めた座席の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とともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを強化する。

④ 自転車安全運転対策の推進

家庭、学校、関係機関・団体が連携して、児童、生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに「自転車マナーアップ運動」を通じて、自転車の交通事故防止を図る。

（２）安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者が事業所内で交通安全指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう必要な情報提供に努める。

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。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、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肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟

化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、さらなる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、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対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合には事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(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、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく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。

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。

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、危険性の高い違反や、駐車違反等の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、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 効果的な交通指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故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。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性を十分考慮する。

① 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

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、妨害運転、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交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図るとともに、データ端末による交通違反切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

② 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

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。

(2) 暴走族等対策の推進

① 神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成15年神奈川県条例第73号）及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、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関係機関・団体が連携して推進する。

② 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。

③ 暴走行為阻止のための環境整備

施設管理者、道路管理者と連携して、暴走族等（暴走族及び暴走行為を行う者）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、暴走族等及び群衆をい集・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。

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

さらに、暴走族に対する不買等の協力要請等について、事業者との連携体制を確立する。

④ 暴走族等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、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、違法改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかけるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

⑤ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、暴走族グループの解体やグループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。暴力団とのかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇にあたっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

⑥ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

6 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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関におけ

る緊密な連携・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

① 救助体制の整備・充実

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。

② 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（DPAD）の活用を推進する。

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

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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、救急要請受信時における心肺蘇生法の応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車等に対しても広く知識の普及に努める。また、業務用自動車を中心に、応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

さらに、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るとともに、心肺蘇生法の実習

や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

④ 救助・救急資機材の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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。

⑤ 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・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

(2) 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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救急救命を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により意思と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関に送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

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、又は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施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

さらに、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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、損害賠償保険等への加入を推進する。

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故の被害者やその家族等からの相談に適切に応じられるよう、事故相談体制等の充実を図るため、関係機関・団体等との連携を密にして、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図る。

また、相談内容の多様化・複雑化に対処し、円滑かつ適切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、その他民間の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。

さらに、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談窓口のほか警察本部の交通相談センター、公益財団法人神奈川県交通安全協会の交通安全活動推進センター等も紹介することにより推進する。交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報、ホームページ等の活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故被害者等に対し広く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行う。

(3) 交通遺児家庭に対する支援

① 交通遺児家庭の福祉相談等の実施

交通事故により保護者が死亡又は重度の後遺障害と認定された交通遺児等及びその世帯を対象として、交通遺児等福祉相談員による相談活動を実施する。

② 交通遺児援護基金等による支援

社会福祉法人神奈川県社会福祉協議会に設置された「交通遺児援護基金」から、交通遺児家庭等に見舞金等が支給される制度を紹介する。

座間市交通遺児修学金支給条例（昭和 47 年条例第 13 号）により、交通事故の遺児（小学校、中学校及び高等学校に在籍している児童生徒）に対し修学金を助成する。

(4) 災害見舞金の支給

座間市災害見舞金支給条例（昭和 44 年条例第 12 号）により交通災害等に遭った被害者に見舞金を支給する。

第4章 計画の推進体制について

計画を推進し、市民が安全で安心して暮らせるまちづくりの実現のためには、市はもちろんのこと、市民一人ひとり、そして関係団体等の理解と協力が不可欠である。それぞれの役割分担により、市民、関係団体、座間警察及び市が連携を図りながら施策を進めていく。

1 市民の役割

市民は、日常生活において、道路上の歩行をはじめ、自転車や二輪車、自動車の利用等、交通社会とは切り離せない環境の中にあります。こうしたことから、交通事故の被害者にも加害者にもならないよう、交通ルールを遵守し、マナーを徹底するなど常に交通安全及び交通事故防止に対する高い意識を持って行動する。

2 交通安全関係団体の役割

座間交通安全協会や座間安全運転管理者会等をはじめとした交通安全関係団体は、座間警察、市など交通行政関係機関に協力し、市内の交通秩序並びに交通道德の普及や高揚、事業所毎の安全運転管理者が連携を密にして、自動車の安全運転に係る交通道德の高揚を図るほか、交通事故防止に努める。

3 座間警察の役割

座間警察は、信号機や横断歩道の設置、交通規制の実施など、適切な交通安全対策について、公安委員会や神奈川県警察本部との連絡調整を担うほか、交通違反車両の取り締まりや街頭指導により、交通ルールの遵守やマナーの徹底のための周知啓発に努める。

4 市の役割

市は、本交通安全計画の実現のため、関係各課、交通安全関係機関等と連携し、交通安全施策を実施する。

また、市民や交通安全関係団体の意見を広く取り入れ、実態に見合った交通安全活動を実施する。

第 11 次座間市交通安全計画（案）

発行月 令和 4 年 4 月

発行者 座間市 市民部市民協働課

〒252-8566 座間市緑ヶ丘一丁目 1 番 1 号

電 話 046-252-8158

F A X 046-255-3550

E-mail koutu@city.zama.kanagawa.jp