

# 第 11 次

## 富士市交通安全計画

令和3年9月

富士市交通安全対策会議

## 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、昭和46年度以降、10次・50年にわたる富士市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陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、市内における交通事故死者数については、令和2年末までに7人以下とする計画の目標は、平成30年から令和2年までの3年間達成するには至らなかったが、平成28年は4人で、統計が残る昭和41年以降最少を記録した。また、人身事故発生件数については、平成29年以降4年連続で年間2,100件以下とする計画の目標を達成した。

これは、関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、交通事故による年間死者数が令和元年には13人となり、交通死亡事故多発警報を市単独では10年ぶりに発令するなど、悲惨な交通事故が後を絶たず、また、高齢社会の進行に伴い、高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故の増加が懸念される。

さらに、大規模地震発生時等には、すべての交通の混乱が予想され、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

交通事故の防止は、関係機関・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、交通安全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による交通安全基本計画及び静岡県交通安全計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、富士市の区域内における陸上交通の安全に関する政策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、市は、国及び県の行政機関や近隣市町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。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状	7
II 道路交通の安全についての目標	11
第3節 道路交通の安全についての対策	12
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	12
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	13
(3) 生活道路における安全確保	14
(4) 先端技術の活用推進	14
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	15
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	15
II 実施すべき施策	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) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	17
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	18
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	21
(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	23
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	23
(7) 無電柱化の推進	23
(8) 効果的な交通規制の推進	23
(9) 自転車利用環境の総合的整備	24
(10) 高速道路交通システムの活用	25
(11) 交通需要マネジメントの推進	26
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	26
(13) 総合的な駐車対策の推進	27
(14) 道路交通情報の充実	28
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	30
2 交通安全思想の普及徹底	31
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	32
(2) 効果的な交通安全教育の推進	36
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	36
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	40
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	41

3	安全運転の確保	4 2
(1)	運転者教育等の充実	4 2
(2)	運転免許手続の改善	4 5
(3)	安全運転管理の推進	4 5
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	4 5
(5)	交通労働災害の防止等	4 8
(6)	道路交通に関連する情報の充実	4 8
4	車両の安全性の確保	4 9
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	5 0
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	5 1
(3)	自動車アセスメント情報の提供等	5 1
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	5 1
(5)	リコール制度の充実・強化	5 3
(6)	自転車の安全性の確保	5 3
5	道路交通秩序の維持	5 4
(1)	交通指導取締りの強化等	5 4
(2)	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	5 5
(3)	暴走族等対策の推進	5 5
6	救助・救急活動の充実	5 7
(1)	救助・救急体制の整備	5 7
(2)	救急医療体制の整備	5 9
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	5 9
7	被害者支援の充実と推進	5 9
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	6 0
(2)	交通事故相談体制の確立	6 0
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	6 0
第2章	踏切道における交通の安全	6 2
第1節	踏切事故のない社会を目指して	6 3
I	踏切事故の状況等	6 3
1	踏切事故の状況	6 3
2	近年の踏切事故の特徴	6 3
II	踏切道の安全についての目標	6 4
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	6 4
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	6 4
II	実施すべき施策	6 4
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び 歩行者等立体横断施設の整備の促進	6 4
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	6 5
3	踏切道の統廃合の促進	6 5

4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	65
第3章	大規模地震に備えての交通安全	66
第1節	被害状況の想定と方針	67
1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	67
2	南海トラフ地震等発生時	67
第2節	実施すべき施策	67
1	臨時情報（巨大地震警戒）発表時	67
2	地震発生時	67
(1)	緊急交通路等の確保	67
(2)	道路交通情報の提供	67
3	平時における措置	67
(1)	緊急通行車両の事前届出の推進	67
(2)	交通安全施設の整備	67
(3)	交通総量抑制対策の推進	68
(4)	信号電源付加装置の整備	68
(5)	臨時情報発表時及び地震発生時における 自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	68
4	その他の交通安全対策	68
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	68
(2)	既存の鉄道構造物の耐震補強整備	68
(3)	沿道建築物の耐震化の促進	68

資料

富士市交通安全対策会議条例	69
富士市交通安全対策会議構成員	71
交通安全都市宣言	72

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない社会の実現】

本市が、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、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、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、交通安全の確保もまた、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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向け、以下の2つを基本とした交通安全施策を推進する。

### （1）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、障害のある人、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。

運転者には「思いやり」のある運転思想と「譲る運転」の徹底を促し、歩行者には譲られたことに対する感謝の気持ちを示す具体的な行動を醸成することによって、交通安全を図っていく。

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する。

### （2）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とともに、高齢運転者による事故は、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推進することを基本とし、あらゆる施策を推進していく。

## 「基本理念を実現するために踏まえておくべき事項」

### 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②踏切道における交通、③大規模地震に備えて、それぞれに計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

#### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

#### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

#### (3) 交通環境に係る安全対策

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、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身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などにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

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

### 2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

#### (1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動

化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

## (2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

先進技術の導入により、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保していくことが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

## (3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

## (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。

これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

# 3 横断的に重要な事項

## (1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用の促進に積極的に取り組んでいく必要がある。

## (2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

## (3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、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、市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通



安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

#### (4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

#### (5) EBPM<sup>1</sup>の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

#### (6) 知見の共有

本市では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間の、交通安全計画に位置付けられた多岐にわたる施策、関係者の尽力により、交通事故は大きく減少してきているが、今後、更に減少させるためには、本市の知見を県及び近隣市町と共有し、活かしていく視点も重要であり、連携や協力を推進する。

---

<sup>1</sup> EBPM :Evidence - Based Policy Making (証拠に基づく政策立案)

# 第1章 道路交通の安全

## 1 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。



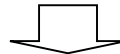
## 2 道路交通の安全についての目標

### ① 年間死者数

令和7年末までに4人以下を目指す。

### ② 年間人身事故発生件数

令和7年末までに1,000件以下を目指す。



## 3 道路交通の安全についての対策

### 《今後の道路交通安全対策を考える視点》

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



### 《実施すべき施策》

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

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。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。

今後も、交通事故による死者数及び件数をゼロに近づけることを目指し、究極的には交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意して、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

### 2 歩行者の安全確保

交通死亡事故を減少させていく上で、交通弱者である歩行者の事故防止対策は重要な課題であり、人優先の交通安全思想の下、歩道や横断歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### 3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、市内の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策を、地域が主体となって行うべきである。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

### 4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

### 5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

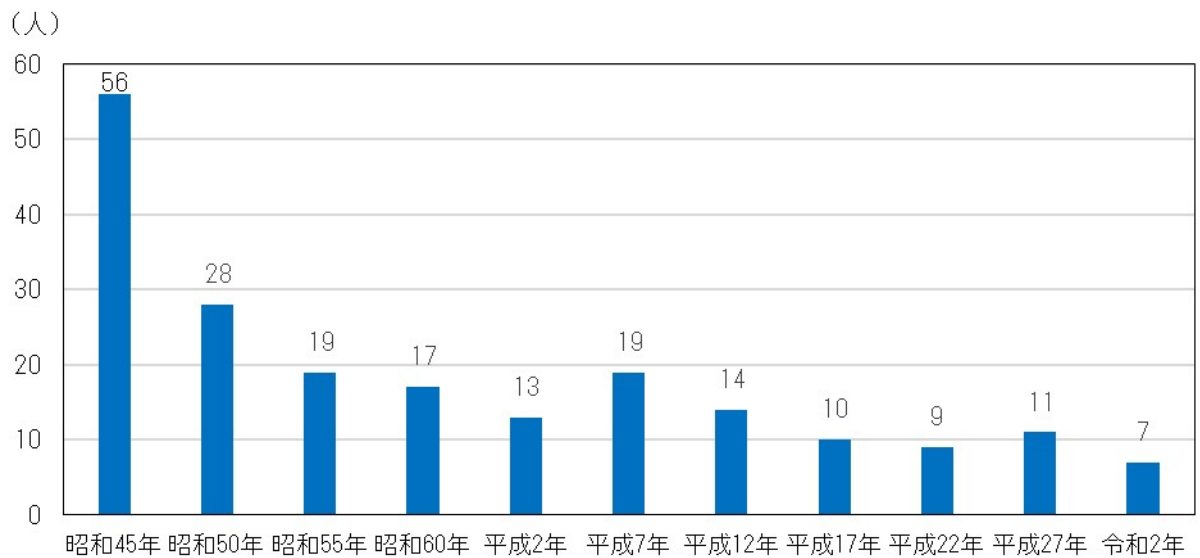
### I 道路交通事故の現状

#### 1 年間死者数

市内の交通事故による死者数は、交通安全対策基本法が制定された昭和45年の56人をピークに減少し、昭和50年には28人と半減した。

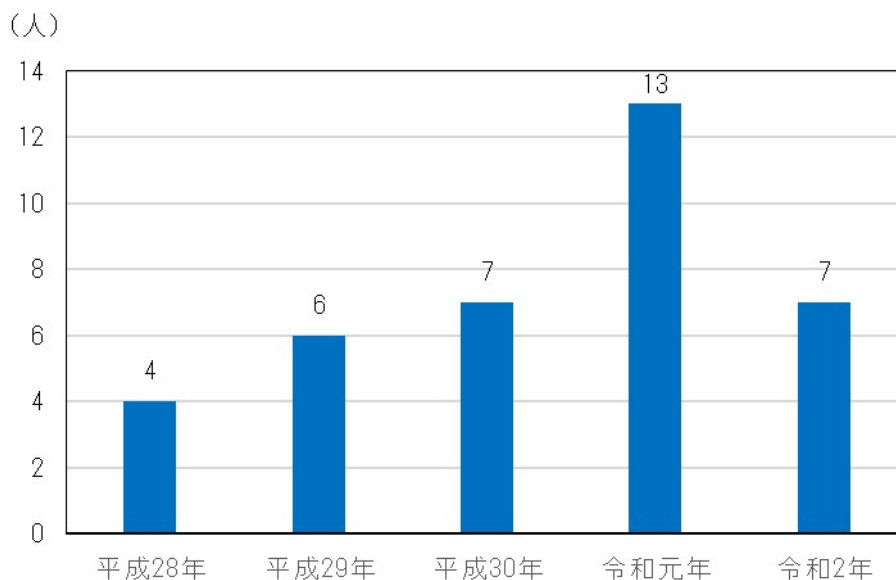
その後、若者の暴走事故の減少、救助救急体制の整備や医療技術の躍進、シートベルトの着用の推進、飲酒運転罰則強化等道路交通法の改正などにより、それ以降は、概ね10人台で推移している状況にある（図1）

図1 道路交通事故死者数の推移



第10次富士市交通安全計画では平成28年から令和2年までにおいて年間6人以下という目標を掲げ、平成28年から平成29年にかけては達成することができたが、達成できたのは計画期間5年のうち2年だけという結果に終わった。（図2）

図2 第10次富士市交通安全計画期間（過去5年）の死者数

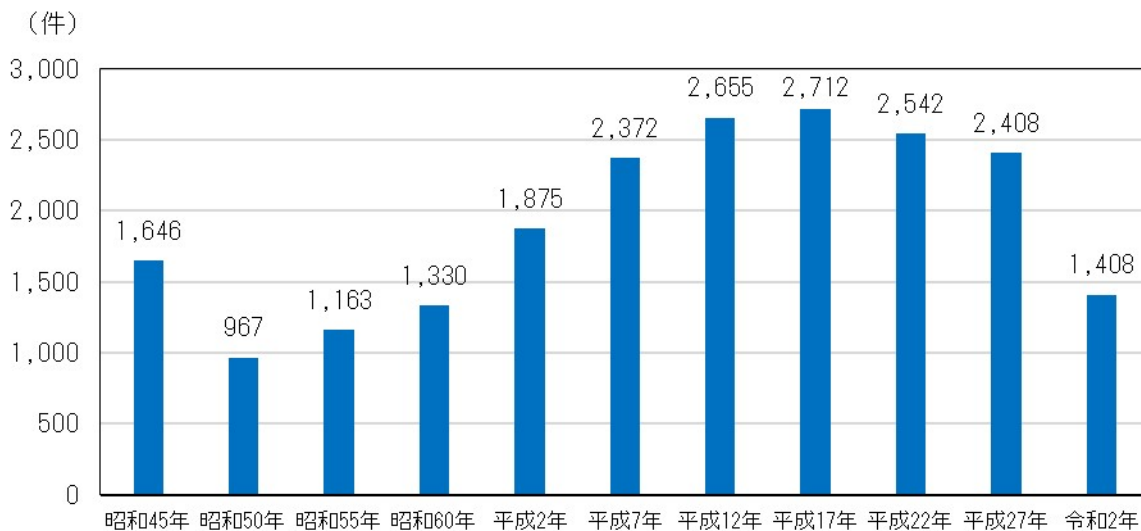


## 2 年間人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、昭和40年代後半に一度減少傾向を見せたものの、昭和50年代には再び増加に転じた。

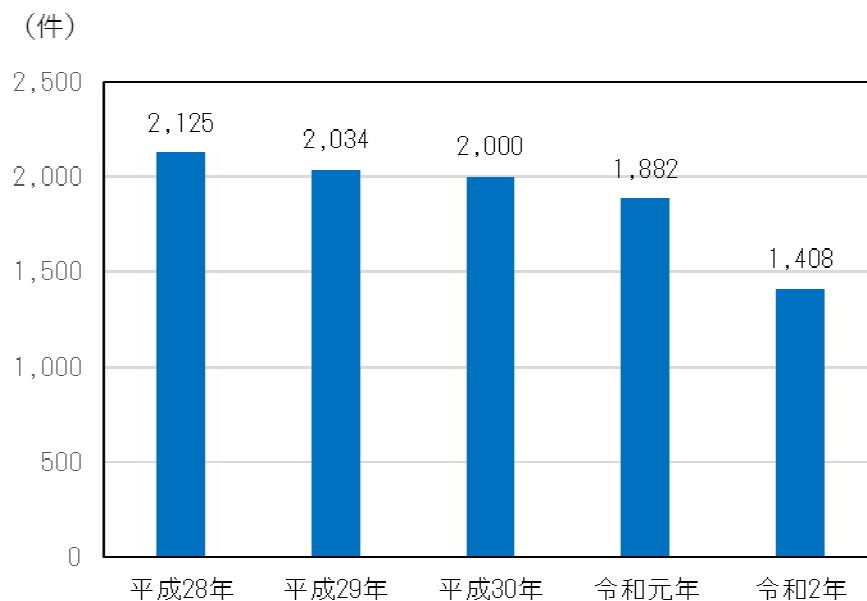
元号が平成に代わった後も増加が続き、2,000件台で推移していたが、その後徐々に減少傾向となり、令和2年は1,408件となっている。（図3）

図3 道路交通事故発生件数の推移



第10次富士市交通安全計画では、令和2年末までに年間2,100件以下の達成を目指す目標を掲げた。結果、平成29年には年間2,100件以下となり、令和2年まで2,100件以下を継続している。（図4）

図4 第10次富士市交通安全計画期間（過去5年）の人身事故発生件数



事故発生の様態でみると、月別では日没が早い10月から2月までの発生件数が例年多い傾向にある。

令和2年は新型コロナウイルスによる緊急事態宣言下の外出自粛の影響などにより4、5月の事故発生件数が他の月より少なくなっている。（表1）

時間別では、16～18時の時間帯が多く、夕暮れ時である下校時・帰宅時の時間帯の事故が多発している。（表2）

表1 月別人身事故発生件数（令和2年）

月別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
件数	134	128	121	86	82	117	97	134	105	137	125	142	1,408

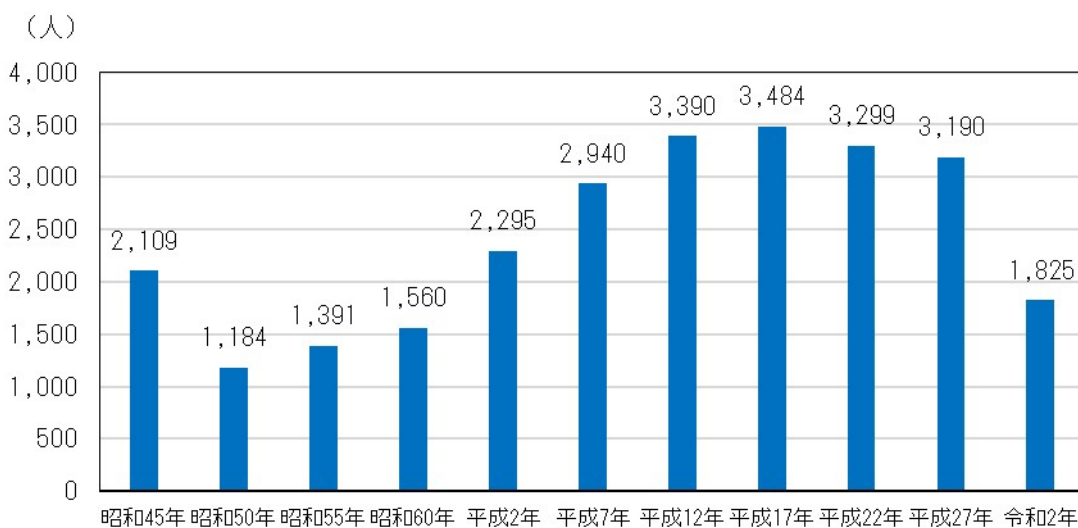
表2 時間別人身事故発生件数（令和2年）

時間帯	0時～	2時～	4時～	6時～	8時～	10時～	12時～	14時～	16時～	18時～	20時～	22時～	計
件数	11	13	13	175	191	190	146	164	262	158	58	27	1,408

### 3 年間負傷者数

負傷者数は、昭和50年代から増加傾向で推移し、平成10年代には3,000人台にまで増加した。しかし、その後徐々に減少傾向となり、令和2年には1,825人となった。（図5）

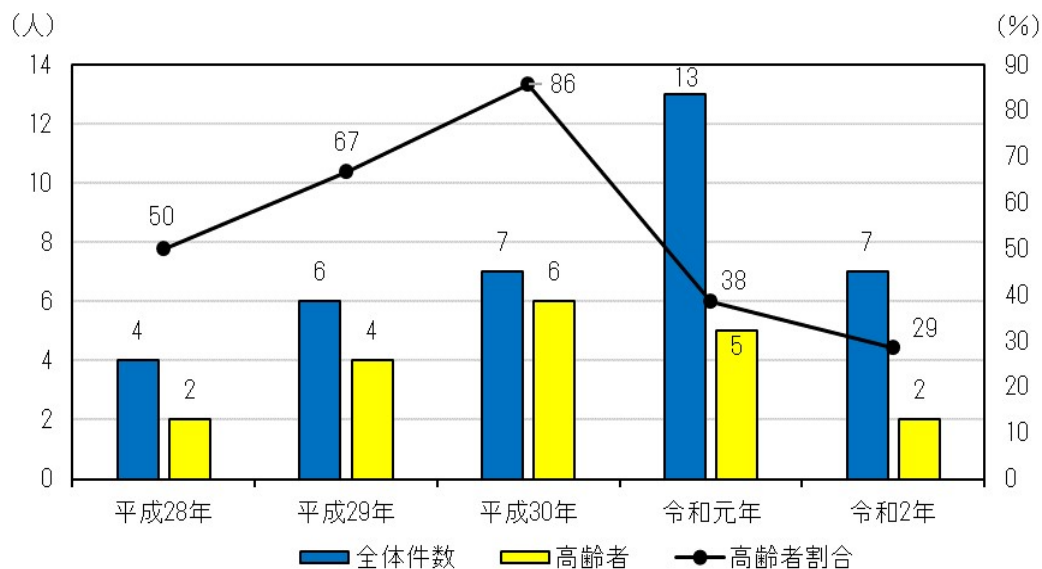
図5 道路交通事故負傷者数の推移



#### 4 高齢者事故

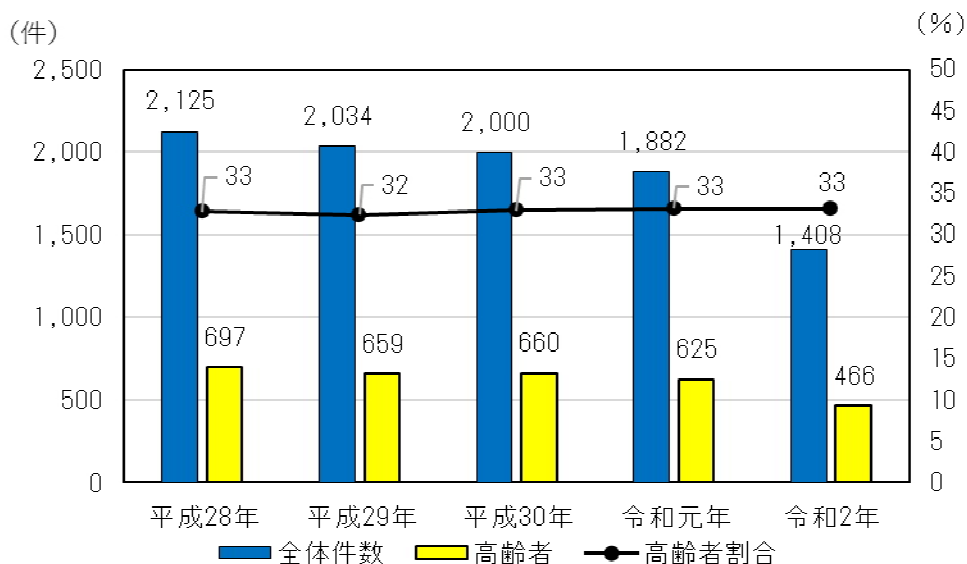
本市における交通事故死者に占める高齢者（65歳以上）の割合は、過去5年間に於いて最も高かった平成30年は8割を超え、それ以降は減少傾向に転じ、令和2年には30%未満となっている。（図6）

図6 過去5年間に於ける交通事故死者数とそれに占める高齢者の数及び割合



本市の事故のうち、高齢者の関係する事故の割合は、約3割と高い水準であり、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となる。（図7）

図7 過去5年間に於ける交通事故件数とそれに占める高齢者事故の件数及び割合



## Ⅱ 第 11 次富士市交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられ、国の第 11 次交通安全基本計画においては、「令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 2,000 人以下、年間の重傷者数を 22,000 人以下」にする目標を掲げている。

また、県においては、令和 7 年末までに交通事故による年間死者数 80 人以下、年間人身事故発生件数 15,000 件以下の達成を目指している。

そこで、本市においても、国及び県の目標値を考慮し、交通事故の削減を図るため、本計画での目標を、令和 7 年末までに、交通事故による年間死者数 4 人以下、年間人身事故発生件数を 1,000 件以下の達成を目指すものとする。



### 第3節 道路交通の安全についての対策

#### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数並びに事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら、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減少しているとは言いがたい状況にあり、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図るべく、「思いやり」「ゆずりあい」運転を徹底させていくことが求められる。

また、高齢者人口の増加に伴い、交通事故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。

今後、本市の交通事故を更に減少させていくためには、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、

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

といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視して、対策の推進を図る。

#### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

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、高齢者が安全かつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。

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。

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、年齢等にかか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に基づき、バリアフリー化<sup>2</sup>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・普及を一層積極的に進める必要がある。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。

さらに、運転に不安がある高齢者の運転免許の自主返納を推進していくため、その支援事業が必要である。

本市の公共交通機関で利用できる富士市内公共交通共通回数券の交付など、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、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。

高齢化と同時に考えなければならないのが少子化の進行である。

安心して子どもを生み、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。

次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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とともに、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。

高齢運転者への対策を行う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月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、県内では減少傾向にあるのに対し、本市では横ばいである。

また、状態別の中では高い割合になっており、歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。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。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において歩道の整備を始め、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、県が推進している「し

---

<sup>2</sup> バリアフリー化：障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去すること

ずおか・安全横断3つの柱」(①手を上げるなどして運転者に横断する意思を伝えること、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気を付けること)等、安全を確認してから横断を始め、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、全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促進等の対策を推進する。

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が共存できるよう、自転車の走行空間の確保を推進するとともに、自転車利用者への交通安全教育等の充実を図っていく。

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、自転車利用者をはじ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) 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は、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ることが重要な課題である。

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整備を進めるほか、生活道路における適切な交通指導取締の実施や安全な走行方法の普及など幹線道路を走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する。

また、生活道路における各種対策を実施していくためには、住民との関わりが重要となるため、地域住民等を交えた取組を推進するなど対策の進め方についても留意する必要がある。

### (4) 先端技術の活用推進

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<sup>3</sup>・サポカーS<sup>4</sup>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、市民に対し、その活用を推進する。

---

<sup>3</sup> サポカー：衝突被害軽減ブレーキを搭載した、すべての運転者に推奨する自動車「セーフティ・サポートカー」の略

<sup>4</sup> サポカーS：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車であってベーシック、ベーシック+、ワイドの3つに区分される(2021年7月時点)

## (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、きめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施することが重要である。

交通実態等について、分析システムの活用などを行い、様々なリスクを分析して、対策に活かす必要がある。

## (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進行等に伴い、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、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。

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じ、交通事故統計データなど、交通事故情報の提供に一層努める。

また、市民が、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になるなど、市民主体の意識を醸成していく。

## II 実施すべき施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は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、市街地の幹線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していく必要があり、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の形成に努める。

#### ア 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、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ゾーン対策に取り組み、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。

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、物理的デバイスと組み合わせた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<sup>5</sup>・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行き交う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。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

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<sup>6</sup>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、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、歩車共存道路<sup>7</sup>やコミュニティ道路<sup>8</sup>等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・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。

さらに、ビッグデータ<sup>9</sup>の活用による危険箇所の解消を検討するほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

## イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の交通安全を確保するため、「富士市子どもの移動経路に関する交通安全プログラム」等に基づ

---

<sup>5</sup> 光ビーコン：主に一般道において進行方向の 30 km、後方の 1 km の渋滞・規制などの道路交通情報を提供するサービス

<sup>6</sup> ハンプ：交通安全対策のために道路の路面に設けられた凸状の部分

<sup>7</sup> 歩車共存道路：歩行者空間や公園を組み合わせ、車道部分を蛇行させ自動車の速度を押さえることで歩行者との共存を図る道路

<sup>8</sup> コミュニティ道路：自動車の通行を主たる目的とはしない道路のことである。住宅地の道路整備手法の 1 つで、歩行者の安全性や快適性を考慮した道づくりを目的として発足した。

<sup>9</sup> ビッグデータ：従来のデータベースソフトウェアでは、記録・運用・分析できる能力を超えたサイズのデータ群

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推進する。

また、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園、認定こども園や放課後児童クラブ等に通う児童・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、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車走行環境の整備、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。

#### ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障害のある人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<sup>10</sup>、エスコートゾーン<sup>11</sup>の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害のある人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確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害のある人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放置自転車等の撤去を行うとともに、自動二輪車等の違法駐車についても、県と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

#### (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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

<sup>10</sup> バリアフリー対応型信号機：高齢者や身体障害者の対応として、音響により信号表示の状況を知らせたり、押しボタン等の操作により歩行者用信号の青の時間を延長したりすることのできる機能を有する信号機。

<sup>11</sup> エスコートゾーン：道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列

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

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通の排除により、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故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、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図る。

#### ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、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。

- (ア) 市内における人身事故は、交通量の多い幹線道路で集中していることを踏まえ、地域の交通安全の実情を反映したうえ、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。
- (イ) 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、交通事故分析データにより、事故類型や事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 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。

#### イ 事故危険箇所対策の推進

幹線道路上の事故発生割合が高い区間の内、道路整備や交通安全施設整備により安全性向上が見込まれる区間として指定した「事故危険箇所」について、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑制対策を推進する。事故危険箇所の内、単路では、歩道の設置、道路照明施設の整備、外側線、中央線、視線誘導標<sup>12</sup>・車線境界線・路面標示の設置等の対策を推進し、交差点では、右折レーンの設置や交

<sup>12</sup> 視線誘導標：道路の側面に設置して、路側の表示をするもの。道路左側と道路右側の誘導標の反射体が違う色で光るようになっていて、先方の道がどちらかに曲がっているかの判断がつくようになっている。

差点のコンパクト化、カラー舗装、路面標示の設置、信号灯器のLED化等の対策を推進する。

#### ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

さらに、交通事故発生時や天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即して臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

#### エ 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、速やかに道路管理者、公安委員会、市、地域住民等、関係機関・団体合同の交通診断を行い、道路改良、信号機の設置・改良、交通規制の実施・見直し、交通指導取締り等、総合的な再発防止対策を推進する。

#### オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活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。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、幹線道路等の整備を推進する。

(エ) 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、補助的な幹線道路、区画道路の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。

#### カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を



実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装<sup>13</sup>、高視認性区画線<sup>14</sup>の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯設置等分離対策の強化を図る。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>15</sup>）及び ETC2.0<sup>16</sup>等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

#### キ 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。

- (ア) 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ハンブ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。
- (イ) 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。
- (ウ) 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

<sup>13</sup> 高機能舗装：透水性舗装のこと。

<sup>14</sup> 高視認性区画線：夜間や雨天時の視認性確保や居眠り、脇見による車線逸脱の防止のためにライン上にリヴ(突起)を設置したり、通常より反射効果の高いビーズを使用する区画線。

<sup>15</sup> VICS：Vehicle Information and Communication System

<sup>16</sup> ETC2.0：今までのETCの高速道路利用料金収受だけでなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するサービス。

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。

- (エ) 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。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部、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<sup>17</sup>、交通広場等の総合的な整備を図る。

#### ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 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。
- (イ) 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ほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにする。

#### (4) 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。

#### ア 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」等に則して、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<sup>18</sup>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。

<sup>17</sup> ペDESTリアンデッキ：橋上駅舎に広場と横断歩道橋の両機能を併せ持ち、建物と接続し建設された歩行者の通行専用的高架建築物

<sup>18</sup> ライフサイクルコスト：建物の生涯（建設～維持～解体）に要する費用

#### イ 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<sup>19</sup>」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、少子高齢社会の進行を踏まえ、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。

#### ウ 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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

#### エ 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、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、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止を推進する。

#### オ ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、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図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS<sup>20</sup>）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### カ 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、「標識 BOX」、「信号機 BOX」「道の相談室」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

---

<sup>19</sup> ゾーン 30:活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の 1 つで、区域（ゾーン）を定めて時速 30km の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制するもの

<sup>20</sup> UTMS : Universal Traffic Management Systems

#### キ 連絡会議等の活用

警察・市・関係機関・道路管理者等で組織する富士市交通安全対策協議会<sup>21</sup>等を活用し、施策の立案、実施、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

#### (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和3年3月に策定した「富士市地域公共交通計画」に基づき、公共交通空白地域などにおいて、地域との協働によりコミュニティバスやデマンドタクシーなどを運行し、高齢者等の移動手段の確保・充実を図る。

#### (6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化<sup>22</sup>

高齢者や障害のある人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。

#### (7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、国や県の無電柱化推進計画に基づき事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限の実施を検討するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

#### (8) 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。

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。

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

---

<sup>21</sup> 富士市交通安全対策協議会：交通に関係のある団体及び個人並びにこの会の趣旨に賛同するものをもって組織しており、市民交通安全運動の推進及び交通安全思想の啓発、普及並びに交通道德の高揚に努め、交通事故の防止を図るために設けられた団体。

<sup>22</sup> ユニバーサルデザイン化：あらかじめ障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市生活環境をデザインすること

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、歩行者の待ち時間が長い押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。

## (9) 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、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、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、取締りを積極的に実施する。

各地域において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 of 徹底を進め、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積極的に推進する。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の駐車スペースを確保するため、関係各部門の行財政措置により、自転車駐車場等の改修を推進する。また、富士市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、鉄道の駅周辺等における放置自転車の問題の解決を図るため、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、地域の状況に応じ、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、バリアフリー基本構想で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、障害がある人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重点的に推進する。

## (10) 高速道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高速道路交通システム」(ITS)を引き続き推進する。

### ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

### イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して UTMS の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

### ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム (TSPS<sup>23</sup>) を始めとする UTMS の整備を行うことにより ITS を推進する。

### エ ETC2.0 の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす取組を推進する。

### オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム (PTPS<sup>24</sup>) の整備を推進する。

---

<sup>23</sup> TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

<sup>24</sup> PTPS : Public Transportation Priority Systems

## (11) 交通需要マネジメントの推進

令和3年3月に策定した「富士市地域公共交通計画」に基づき、バランスの取れた交通体系を実現するため、市民・事業者・行政が「三位一体」となって、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図る

### ア 公共交通機関利用の促進

令和元年7月に施行した「富士市公共交通利用促進条例」では、市、市民、事業者及び公共交通事業者が協働して、公共交通機関の利用の促進に取り組むこととしている。

公共交通機関の利用促進を図るためには、公共交通のサービスレベルの向上とあわせ、自動車に依存した市民意識の転換に向けた喚起・啓発を促し、実際の交通行動に結びつけるようなマネジメントが必要不可欠である。

このため、公共交通のサービスレベル向上に向けた利用環境整備を推進するとともに、モビリティマネジメント<sup>25</sup>の推進や「バスの日」のイベント、公共交通マップ（富士市バスナビ）の配布などを通じた積極的な情報提供を行う。

地方鉄道や路線バス等の移動手段の確保が、公共交通利用者の利便性の向上となることから、交通事業者に対する適切な支援を行い、公共交通サービスの維持を図る。

さらに、より接続可能でスマートな公共交通システムの実現を目指すため、新たなモビリティサービスの導入に向けた検討を進める。

### イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

## (12) 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、津波、豪雨等による災害に備え、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るとともに、道路交通の危険個所について落石防止等の施設を整備するなど各種防災対策を推進する。

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。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路の整備を推

<sup>25</sup> モビリティマネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備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の道路災害の監視体制を強化する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置<sup>26</sup>の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

#### ウ 災害発生時における交通規制

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。

また、警察庁において収集した広域管制に関する交通情報を活用し、近隣都県警察と連携して大規模災害時に的確な交通管理を行う。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

#### エ 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等に資するため、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。

### (13) 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。

#### 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。

#### イ 違法駐車対策の推進

(ア) 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

<sup>26</sup> 信号機電源付加装置：停電の際、自動的に発動発電機が作動し、信号機等に電力供給するもの。



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。また、道路交通環境等、当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

- (イ) 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。

#### ウ 駐車場等の整備

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の本取締りの推進と併せ、出入口における交錯の防止やバリアフリー化等に配慮した駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を促進する。

高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

#### エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の本排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・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、地域交通安全活動推進委員<sup>27</sup>の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

#### オ 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、市町や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の本取締り、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。

### (14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

<sup>27</sup> 地域交通安全活動推進委員：地域住民の交通モラルの向上を目的とした交通安全リーダー。地域交通安全活動推進委員制度に基づき、管轄区域の警察署長から委嘱される。

## ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図る。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

## イ ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

## ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、警察により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

## エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた高輝度・自発光標識の整備を推進するとともに、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、統一性と連続性を確保した案内標識の設置を推進するとともに、拡大文字による統一した英字の併記による多言語化の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

## (15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### 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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の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、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、沿道住民を始め道路利用者の自覚による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。

#### (ウ) 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、極力これを抑制するとともに、計画的な施工について道路工事調整会議等において合理的な調整を図る。

### イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、幹線道路上の適切な位置に「道の駅」などの休憩施設等の整備を推進する。

### ウ 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を図るため、緑の基本計画等に基づき、都市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の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

### エ 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、危険物を積載す

る車両の通行の禁止又は制限及び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、指導取締りの推進を図る。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人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」の理念や人優先の交通安全思想の下、子どもや高齢者、障害のある人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、高齢化が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、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。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、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、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。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係機関・団体、家庭及び職場が互いに連携をとりながら地域が一体となった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市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、子ども、父母、祖父母等の三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。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

## (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。

幼稚園、保育所、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、保育士、幼稚園教諭等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館等においては、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、家庭において適切な指導ができるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等の実施に努める。

### イ 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。

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。

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、富士市交通安全指導員会や静岡県交通安全協会富士地区支部各地区分会など、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を促進する。

## ウ 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。

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。

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の実施を図る。

家庭に対しては、基本的な生活習慣の確立、時間にゆとりを持った登下校等を積極的に呼びかけるとともに、家庭及び地域・関係機関の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の安全点検、通学方法の指示等を行い、生徒の安全を図る。

## エ 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。

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、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を考慮しつつ、安全運転に関する意識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。

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、高校生の自転車マナー向上を図るため、市内の高等学校の中から「サイクルマナーアップモデル校」を委嘱し、生徒の交通ルールの順守と交通マナーの向上を図る。

## オ 成人に対する交通安全教育の推進

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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。

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。

## カ 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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、悠容クラブなど高齢者団体に対する交通安全教育を強化し、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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こととし、高齢者が夜間自宅近くで交通事故に遭遇する例も少なくないため、あらゆる交通安全教育や啓発活動の機会を通じて、反射材が効果的であることや目的や用途に応じ、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、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も努めるほか、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。

地域における高齢者の交通事故を効果的に削減するとともに、安全運転の普及を促進するために、平成 11 年から展開している高齢者交通事故防止対策推進モ

デル地区指定事業を引き続き推進し、高齢者の安全運転に必要な知識や実践的運転技能の習得を目指す。

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、高齢化の一層の進行に的確に対応し、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。

#### キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、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、障害者団体等と連携を密にし、障害の程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

#### ク 外国人市民に対する交通安全教育等の推進

外国人市民に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する企業等に対しても、交通安全教育を促進していく。

#### ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実・協力の推進

刑事施設において実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導に対して協力要請があった場合は、これに積極的に協力する、特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その協力を一層推進する。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に合った適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた交通問題に関する教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度<sup>28</sup>などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

静岡少年鑑別所は、法務少年支援センター静岡として、非行・行為の防止に関する専門的な知識や技術を活用し、地域の一般の方々や関係機関・団体からの技術を活用し、地域の一般の方々や関係機関・団体からの依頼に応じ、地域社会における非行・犯罪の防止に向けた様々な活動をする中で、地域における交通事犯の未然及び再犯防止の充実を図る。

---

<sup>28</sup> ゲストスピーカー制度：刑務所などに犯罪被害者家族等を外部講師として招く制度



## コ 交通事故により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事故に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事故保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

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

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<sup>29</sup>等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、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、対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

### ア 交通安全運動の推進

関係機関・団体が相互に連携して、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの順守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、年4回の交通安全運動と年間を通じた「県民総ぐるみの運動」と併せて展開する。

各季の交通安全運動の実施に当たっては、交通事故の発生実態等を踏まえて、運動の実施機関、スローガン、重点推進項目、進め方等を設定し、具体的推進項目の実施計画を明らかにした運動実施要綱を作成して、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させ、交通安全活動を促進する。また、広く市民に周知した上で市民総ぐるみの運動として効果的に実施する。

年間を通じて実施する運動としては、年度毎に、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れ時から夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した重点推進事項を設定する。

富士市の交通安全運動は、50余の団体で構成された「富士市交通安全対策協

<sup>29</sup> VR : Virtual Reality の略で、人工現実感や仮想現実と訳される。

議会」が主体となり、家庭、学校、職場、地域などにきめ細かく浸透するよう、街頭広報を中心に広く市民に啓発活動を展開するほか、より効果的に推進するため、地区や市のイベントなどにも積極的に参加して、多数の市民に直接的な働きかけを行い、より相乗効果を上げるよう努める。

#### イ 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、県が推進する「しずおか・安全横断3つの柱」(①手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、②安全を確認してから横断を始め、③横断中も周りに気をつけること)等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

#### ウ 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」であることを認識させ、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。

特に、自転車の歩道通行時におけるルール及び自転車乗用中のスマートフォン・イヤホン等の使用の危険性についての周知・徹底を図る。

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)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、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。

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、交通参加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啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、静岡県自転車条例(静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例)を周知し、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度<sup>30</sup>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。

<sup>30</sup> 自転車運転者講習制度：平成25年の改正道路交通法施行に伴い、平成27年6月1日から、交通の危険を生じさせる恐れのある一定の違反行為(危険行為)を反復して行った自転車の運転者に対し、実施される。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、「早めのライトオン」の徹底と、反射材用品等の活用の促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

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等を体感できる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、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、自転車乗車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、幼児・児童の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。

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順守の呼び掛け等を推進する。

### 【自転車安全利用五則】

中央交通安全対策会議  
交通対策本部決定

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
- ⑤子どもはヘルメットを着用

#### エ 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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー<sup>31</sup>を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

#### オ 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・保育所・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等を使用させることについて

<sup>31</sup> シートベルトコンビンサー：模擬衝突体験車（荷台の台車が動いて衝撃を再現し、体験する機器）

て、広報啓発に努める。

#### カ 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や自発光式反射材用品等の普及を図るため、あらゆる機会を通じて積極的な広報啓発を推進する。

また、自発光式反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

自発光式反射材用品等は、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の高い高齢者に対しては、特にその普及を促進し、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。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関、団体等と連携してハンドルキーパー運動<sup>32</sup>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」という市民の規範意識の確立を図る。

#### ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、テレビ、ラジオ、新聞、広報ふじ、SNS、ウェブサイト等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により計画的かつ積極的に行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範的なキャンペーンや広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体

<sup>32</sup> ハンドルキーパー運動：自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動。

の積極的な活用、市や学校、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図る。

#### ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

- (イ) 夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、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、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「早めのライトオン」、対向車や先行車がない状況における「ハイビームの効果的活用」を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- (ウ) 二輪車運転者の交通事故被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

- (エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント<sup>33</sup>情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

#### (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び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。

<sup>33</sup> 自動車アセスメント：自動車の安全性能評価

地域の実情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行する中、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。

ア 富士市交通安全指導員会

交通安全教育の担い手であり、児童、園児を中心とした地域住民等の交通安全指導と交通安全思想の普及に携わっている市の交通安全指導員の資質及び指導能力の向上を図るため、研修会等を開催する。

イ 富士飲食酒業飲酒運転防止協力会

市内の酒類提供販売業9組合で結成されたボランティア団体で、飲酒運転の撲滅のために、組合加入店内での飲酒運転の防止を呼び掛ける活動や街頭での啓発活動を推進する。

ウ 静岡県交通安全指導員

交通安全教育活動を行う静岡県交通安全指導員は関係団体と連携して、園児、児童、生徒、保護者並びに高齢者に対する交通教室を開催し、対象に応じた参加・体験・実践型の交通安全教室を推進する。

エ 地域、職域交通安全関係団体

町内会（区）等の自治会組織をはじめ、地域の交通安全運動の中心となって地区住民への啓発活動に取り組んでいる各種団体の自主的活動を支援し、市民一人ひとりに対する交通安全思想の普及・啓発を行っていくとともに、職域の交通安全団体の組織拡充を促進する。

オ 指定自動車教習所

指定自動車教習所は、教習コースや施設の活用、提供をはじめ、悠容クラブ、事業所への職員派遣を通じ、園児・児童生徒や高齢者等地域住民を対象に広く参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

今後、これらの活動をより普及・充実させ、地域における交通安全のための生涯教育の受け皿である交通安全教育センターとしての役割を拡大していくよう推進する。

**(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、市民自らが、交通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、市、民間団体、企業等と市民

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。

このような観点から、地域の交通安全活動へ市民が積極的に参加できる仕組みをつくるほか、その活動において当該地域に根ざした交通安全対策を推進する。

### 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を努める。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を図るとともに、運転の段階的自粛、運転免許の自主返納等についても促していく。

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、高齢者や障害のある人、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、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。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

#### (1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、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。

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。

#### ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

##### (ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、実施場所の拡充等に努める。

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、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 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取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携し、協力体制の強化に努める。

(ウ) 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月までに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。

(エ) 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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 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を返納しやすい環境の整備を図るため、市では富士市高齢者運転免許返納支援事業に基づき、運転免許を自主返納したものに対し、運転経歴証明書の取得手数料の助成、市内の公共交通で使える公共交通共通回数券を返納した年度から5年間交付しており、今後制度の周知を徹底していく。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（富士市地域公共交通計画）を策定することにより、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。

カ 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

後部座席を含めた全ての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推進する。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義

務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

#### コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

### (2) 運転免許手続の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るほか、デジタル化の推進による運転者管理システムの合理化・高度化を推進する。

さらに、運転免許試験場における障害のある人等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

### (3) 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（以下「安全運転管理者等」という。）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安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等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交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### (4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

#### ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント

評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンス<sup>34</sup>を徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

#### イ 基本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

#### ウ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

#### エ 超高齢社会におけるユニバーサル連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

---

<sup>34</sup> コンプライアンス：法令や規則を遵守すること

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング<sup>35</sup>検査の普及を促進する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

2021年の東京オリンピック・パラリンピックや2025年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、バス発着場等を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

---

<sup>35</sup> スクリーニング：特定の条件などに照らして複数ある対象の中から条件に合致する対象を選別すること

## ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進する。

また、市及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

## (5) 交通労働災害の防止等

### ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

### イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

## (6) 道路交通に関連する情報の充実

### ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物等の運搬車両の交通事故未然防止と事故発生時の迅速な現場処理対策の拡充を図るため、関係行政機関及び関係民間団体より構成された「静岡県危険物運搬車両事故防止等対策協議会」において、運搬物質の性状、危険性及び処理

方法を記載した「イエローカード」の携帯の推進等の取組を行う。

また、同協議会策定の化学物質漏洩事故対応マニュアルで示された、事故発生時の迅速な事故処理の手順及び対応方法等により、代表的な危険物の性状、処理方法の情報の提供を図り、事故発生時の対応に備える。

#### イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び、具体的な取組内容について記載した「国際海上コンテナの陸上輸送における安全輸送マニュアル」を連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

#### ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に対する道路交通情報の提供を迅速化する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

### 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・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。

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

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) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

### ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

#### (ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、令和2年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、①事故実態の把握・分析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置であるドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR）<sup>36</sup>等の情報に関し一層の活用を検討する。

なお、事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

#### (イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

### イ 先進安全自動車（ASV）の普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進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。

<sup>36</sup> イベントデータレコーダー（EDR）：エアバッグ等が作動するような事故において事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録する車載記録装置

## (2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

### ア 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験等の取組を促進する。

### イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

## (3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV 技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。

これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、i-Size<sup>37</sup>対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や市町窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

## (4) 自動車の検査及び点検整備の充実

### ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD<sup>38</sup>）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独

<sup>37</sup> i - Size : ISOFIX 対応のチャイルドシート最新安全基準

<sup>38</sup> OBD : On-Board Diagnostics



立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

## イ 自動車点検整備の充実

### (ア) 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県下的に展開するなど、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。

### (イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

### (ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

### (エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化<sup>39</sup>が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(6) 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、自転車利用者に対して規格・基準に適合した自転車を利用するよう点検整備を呼びかける。

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、静岡県自転車条例（静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例）を周知し、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、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。

TS マーク

自転車安全整備士が点検整備し、安全・安心な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。 ※TS …Traffic Safety



<sup>39</sup> モジュール化：部品を機能単位や周辺の部品単位で大きく括り、車両を組み立てることで部品や機能の境目を無くし、融合させて重複の有無を省くこと

## 5 道路交通秩序の維持

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

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、地域が一体となって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) 交通指導取締りの強化等

#### ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者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。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### (ア) 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、子ども、高齢者、障害のある人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等を分析し、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など、より効果的な取締りを行うよう努める。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、こ

の種の違反の防止を図る。

(ウ) 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、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 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

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から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。)第 2 条又は第 3 条(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。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

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

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教

室」を開催するなどの指導等を促進する。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整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、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があるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

#### ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等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、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を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、複数の警察署の管轄にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係警察署相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、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、把握した情報を関係警察署間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「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、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等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。

#### エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、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、グループの解体や暴走族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。また、暴力団と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当たっては、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。

#### オ 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ないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、積極的な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。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

## 6 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

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

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模な交通事故により多数の負傷者が発生した集団救急事故等に対処するため、静岡県消防相互応援協定（昭和 62 年 3 月）による連絡体制の強化及び救護訓練の実施、消防と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携及び高度救助資機材等の整備拡充により、救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 自動体外式除細動器（AED<sup>40</sup>）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、後遺障害等を軽減するため、事故現場において負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、市民への応急手当の知識や AED の使用も含めた心肺蘇生法の普及を図るため、普通救命講習等を開催するとともに、より多くの市民が受講できるよう応急手当普及員の養成を推進する。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、市民の救急医療や救急業務に対する理解と認識を深めるための広報・啓発活動を積極的に推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法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（AED を含む。）について指導の拡充を図り、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及に努める。

---

<sup>40</sup> AED : Automated External Defibrillator

## エ 救急救命士の養成及び教育体制の確立

「救命救急士法」(平成3年4月23日法律第36号)に基づき、救急救命士の計画的な増員を図り、救急救命士の医学的な質の向上を目的とした病院実習や事後検証会等を実施するため、富土地域メディカルコントロール協議会との連携を強化するとともに、救急業務に係る教育体制を確立する。

## オ 救助・救急資器材等の整備の推進

救助体制を確立するため、救助工作車、救助資機材の整備を推進する。また、救急現場及び搬送中に高度な応急処置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材を適切に管理・整備する。

## カ ドクターヘリ及びドクターカーの積極的活用

救急事故現場の状況及び傷病者の状態により、早期の医療介入と搬送による救命率向上のため、救急業務においてドクターヘリ及びドクターカーを積極的に活用する。

## キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急業務を迅速かつ的確に実施するため、消防大学校、県消防学校並びに署所教育訓練を実施する。

## ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、国土交通省、消防庁及び日本道路公団との間で締結された「高速自動車国道における救急業務に関する覚書」に基づき、中日本高速道路株式会社から財政措置を受けて実施するとともに、近隣インターチェンジ所在市と消防相互応援協定を締結し、救急業務の協力体制を確立している。

## ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、また、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能とする緊急通報システム(HELP<sup>41</sup>)や事故自動通報システム(ACN)を活用していく。

---

<sup>41</sup> HELP: Help system for Emergency Life saving and Public safety

## (2) 救急医療体制の整備

### ア 救急医療機関等の整備

#### (ア) 初期救急医療体制の整備

在宅輪番制により実施している日曜・祝休日等における産婦人科、眼科、耳鼻科の初期救急診療体制を堅持していく。また、富士市救急医療センターにおいて、救急患者に対して実施している夜間・祝休日等における、内科・小児科・外科の初期救急診療体制を堅持していく。

#### (イ) 第2次救急医療体制の整備

初期救急医療体制の後方体制として、入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、複数の病院が輪番で診療を行う第2次救急医療体制を堅持していく。

### イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

市内勤務看護師のスキルアップ及び潜在看護師の再就業支援を目的に、市が開催する看護師実務研修の中で、急変時対応の基礎知識や一次救命処置を学ぶ「救命救急処置技術」の回を設け、救急医療を担う看護師の養成に努める

### ウ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運航により、救急患者の救命率向上を図るとともに、高速道路事故等の救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応等、広域的な救急医療体制の整備、充実を図る。

近年、本市においても東部ドクターヘリの出動件数が増加しているため、必要に応じて、県及び関係市町と協力して運航に関する支援を行うことで、広域的な救急医療体制の整備、充実を図っていく。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の一層の強化を図るため、富士地域メディカルコントロール協議会を中心に、救急医療機関までの搬送途上、いわゆる病院前の救護体制の強化を推進する。

## 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。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、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。

### (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

また、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

### (2) 交通事故相談の体制の確立

本市の交通事故相談は市民相談員により実施している。交通事故の多様化に対応するため、研修会等に参加して相談員の資質向上を図り、適切な助言ができるような体制の確立に努める

また、必要に応じて交通事故に関する専門の相談機関を案内している。

市ウェブサイト等に公開して広く市民へ周知を図り、交通事故についての相談を受ける。

### (3) 交通事故被害者支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知

独立行政法人自動車事故対策機構や公益財団法人交通遺児等育成基金が実施している自動車事故被害者等の支援について情報提供を行い、援助活動の増進を図る。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

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

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、県警察本部交通部交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署の被害者連絡について被害者の視点に立った支援が行われるよう指導を行

うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

本市では、犯罪被害者等のための総合的な対応窓口を設置し、交通事故の被害者等が必要な支援にたどり着くことができるよう、市の支援制度や関係窓口について把握し、必要に応じて案内しているため、市ウェブサイト等により広く周知を図る。

#### ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)等を担っていることを周知する。

また、関係者からの助言を参考に、外部関係機関とのネットワークの構築等、公共交通事故の被害者への支援の取組を着実に進めていく。

## 第2章 踏切道における交通の安全

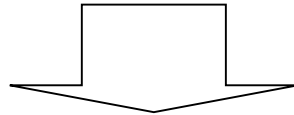
### 1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故防止対策を推進することにより、  
踏切事故のない社会を目指す。



### 2 踏切道の安全についての目標

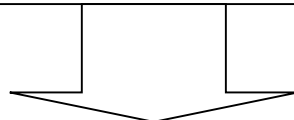
継続して事故件数ゼロを目指す。



### 3 踏切道における交通の安全についての対策

#### 《今後の踏切道の交通安全対策を考える視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



#### 《実施すべき施策》

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

## 第1節 踏切事故のない社会を目指して

全国の踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、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。

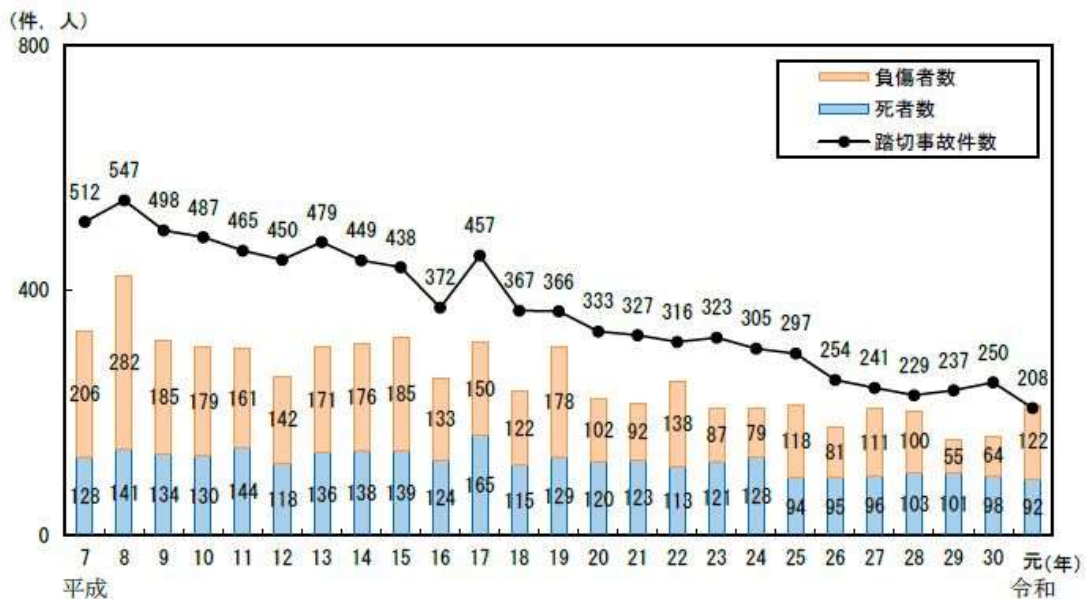
### I 踏切事故の状況等

#### 1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、全国の令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

全国の踏切事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。  
 2 死者数は24時間死者。

本市域の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、平成14年以降発生していなかったが、平成28年と平成30年に、それぞれ踏切横断中の小学生が電車と接触し、1人が負傷、1人が死亡する事故が発生した。

#### 2 近年の踏切事故の特徴

近年の全国の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断

機を操作している踏切道)が最も多いが、踏切道 100 箇所当たりの発生件数で見ると、第 1 種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約 4 割、歩行者と衝撃したものが約 5 割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約 5 割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65 歳以上で約 4 割を占めている、ことなどが挙げられる。

## II 踏切道の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第 2 節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故ゼロを目指すものとする。

### 第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策

#### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

全国の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 10 次交通安全基本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、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように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、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合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、開かずの踏切への対策や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。

#### II 実施すべき施策

##### 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、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。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

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促進する。

## 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

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、高輝度化等による視認性の向上を図る。

## 3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

## 4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

## 第3章 大規模地震に備えての交通の安全

### 被害状況の想定と方針

南海トラフ地震に備え、市内の被害状況は、静岡県第4次地震被害想定（レベル2）を想定する。



### 1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めることを基本とし、臨時情報が発表された場合は、情報を活用し被害軽減につなげる。

### 2 南海トラフ地震等発生時

災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復等のための必要な交通対策等を実施する。



### 《実施すべき施策》

- ① 臨時情報（巨大地震警戒）発表時
- ② 地震発生時
- ③ 平時における措置
- ④ 他の交通安全対策

## 第1節 被害状況の想定と方針

ここで言う大規模地震とは、南海トラフ地震の事を指し、市内の被害状況は、静岡県第4次地震被害想定（レベル2）を想定する。

### 1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めていくことが基本であるが、「南海トラフ地震臨時情報」（巨大地震警戒）（以下「臨時情報（巨大地震警戒）」という。）が発表された場合には、その情報を活用し被害軽減につなげる。

### 2 南海トラフ地震等発生時

南海トラフ地震等発生時（以下「地震発生時」という。）には、災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための、必要な交通対策等を実施する。

## 第2節 実施すべき施策

### 1 臨時情報（巨大地震警戒）発表時

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

### 2 地震発生時

#### (1) 緊急交通路等の確保

地震発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

#### (2) 道路交通情報の提供

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

### 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

地震発生時における適正な交通管理を行うため、交通情報の迅速な収集・提供を図る。



(3) **交通総量抑制対策の推進**

臨時情報（巨大地震警戒）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動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・充実を図る。

(5) **臨時情報（巨大地震警戒）発表時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底**

臨時情報（巨大地震警戒）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。

4 **その他の交通安全対策**

(1) **既存の道路橋の耐震補強等**

地震発生時の際の交通路を確保するため、緊急輸送路等にある橋梁に対して、橋脚の補強や落橋防止システムの設置等を引き続き推進する。

(2) **既存の鉄道構造物の耐震補強整備**

南海トラフ地震等に対する安全性を向上させるため、平成23年3月の東日本大震災等、これまでの地震被害の状況を踏まえて、鉄道施設の耐震補強の促進を図る。

(3) **沿道建築物等の耐震化の促進**

地震発生時における緊急輸送ルートや避難路の通行を確保するため、プロジェクト「TOUKA I-0」総合支援事業により、緊急輸送ルート等の沿道にある建築物やブロック塀等の耐震化を促進する。

資料

富士市交通安全対策会議条例

○富士市交通安全対策会議条例（昭和 46 年 6 月 25 日条例第 22 号）

〔注〕平成 8 年から改正経過を注記した。

改正

昭和 49 年 6 月 22 日条例第 26 号

昭和 59 年 3 月 29 日条例第 3 号

昭和 62 年 3 月 26 日条例第 1 号

昭和 63 年 6 月 29 日条例第 12 号

平成 4 年 3 月 24 日条例第 3 号

平成 8 年 3 月 25 日条例第 2 号

平成 12 年 3 月 24 日条例第 3 号

平成 16 年 3 月 23 日条例第 3 号

平成 18 年 3 月 3 日条例第 1 号

平成 19 年 9 月 28 日条例第 26 号

富士市交通安全対策会議条例

（設置）

第 1 条 「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号。以下「法」という。）第 18 条第 1 項の規定に基づき、富士市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を置く。

（所掌事務）

第 2 条 対策会議は、次の各号に掲げる事務を所掌する。

（1）法第 26 条第 1 項の規定により富士市交通安全計画を作成し、その実施を推進すること。

（2）本市の総合的な交通安全施策の実施に関し、関係機関等との連絡調整をはかること。

（3）その他市の交通安全対策の基本的な事項に関すること。

（会長及び委員）

第 3 条 対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、市長をもつて充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。

（1）国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者

（2）静岡県職員のうちから市長が委嘱する者

（3）静岡県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者

（4）市の職員のうち市長が定める職にある者

（定数及び任期）

第 4 条 委員の定数は、15 人以内とし、任期は、前条第 3 項各号の職にある期間とす

る。

(会長の職務)

第5条 会長は、会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理する。

(特別委員)

第6条 対策会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、東海旅客鉄道株式会社、中日本高速道路株式会社その他陸上交通に関する事業を営む機関の職員のうちから市長が委嘱する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは解嘱されるものとする。

一部改正〔平成18年条例1号〕

(庶務)

第7条 対策会議の庶務は、市民部市民安全課で処理する。

一部改正〔平成8年条例2号・12年3号・16年3号・19年26号〕

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和49年6月22日条例第26号)

この条例は、昭和49年7月1日から施行する。

附 則 (昭和59年3月29日条例第3号)

この条例は、昭和59年4月1日から施行する。

附 則 (昭和62年3月26日条例第1号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則 (昭和63年6月29日条例第12号)

この条例は、昭和63年8月8日から施行する。

附 則 (平成4年3月24日条例第3号)

この条例は、平成4年4月1日から施行する。

附 則 (平成8年3月25日条例第2号)

この条例は、平成8年4月1日から施行する。

附 則 (平成12年3月24日条例第3号)

この条例は、平成12年4月1日から施行する。

附 則 (平成16年3月23日条例第3号)

この条例は、平成16年4月1日から施行する。

附 則 (平成18年3月3日条例第1号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成19年9月28日条例第26号)

この条例は、平成20年4月1日から施行する。

富士市交通安全対策会議 構成員

職	所属機関	役 職
会 長	市	富士市長
委 員	国	国土交通省静岡国道事務所 富士国道維持出張所長
〃	県	静岡県富士土木事務所長
〃	警 察	富士警察署長
〃	警 察	富士警察署地域交通官
〃	市	富士市副市長
〃	市	富士市総務部長
〃	市	富士市福祉こども部長
〃	市	富士市保健部長
〃	市	富士市都市整備部長
〃	市	富士市建設部長
〃	市	富士市消防長
〃	市	富士市教育次長
〃	市	富士市市民部長

## 「交通安全都市宣言」

産業経済の飛躍的な発展に伴い、特に当市地域の道路交通量は増大の一途をたどり、交通事故は日に日に激増しつつあり、市民の尊い生命と財産は常に危険にさらされ、不安と恐怖におののいている現状である。

交通事故は、人間がつくり出す災害であって人間の努力によって防止できるものである。ここにおいて市民ひとりひとりが真剣にこの問題に取り組んで人命尊重の精神に徹し、交通道德の高揚に努め、それぞれの立場でお互いが心をあわせ、戒めあって交通秩序を保持するとともに、総合的な交通環境の整備を推進して事故絶滅を期することを念願する。

よって、全市民あげてこの目的を達成するため、ここに富士市を交通安全都市とすることを宣言する。

昭和42年6月19日

富 士 市