

第 1 0 次

御 殿 場 市 交 通 安 全 計 画 (平成28年度～平成32年度)

御殿場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、本市においても第1次御殿場市交通安全計画を昭和46年度に策定した。以来、5年毎に改訂を行い、関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を積極的に実施した結果、人身交通事故の発生件数及び傷者数は減少し、第9次御殿場市交通安全計画においては、計画における交通事故抑止目標を達成することができた。

しかし、未だに御殿場市の道路交通事故による死傷者数は900人を超えており、さらに交通事故を減少させることが求められている。また、交通弱者である児童・高齢者が関係する人身交通事故の割合も増加している。今後も「高齢化社会」が更に進展することから、引き続いて交通弱者が関連する交通事故への対策が必要であり、同時に、高齢ドライバーについても交通事故の当事者にさせないための対策が必要である。さらに、平成32年度に予定されている御殿場ジャンクション以東の新東名高速道路供用開始をはじめ、陸上交通に大きく影響する外部要因もあることから、これらの動きを注視し、市民生活に悪影響を生じない対応が必要である。さらに自然災害による道路交通の多大な被害や交通の混乱などは、市民生活にも重大な影響をもたらす恐れが危惧されている。

言うまでもなく、人命尊重の基本理念の下に、交通事故の防止は引き続き緊急かつ重要な課題であり、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。

このような観点から、この第10次交通安全計画は、国及び県の作成する交通安全基本計画に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき、御殿場市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市は国及び県など関係行政機関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	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2節 道路交通の安全についての目標	5
I 道路交通環境の現状と今後の見通し	5
1 検討にあたって考慮すべき要因	5
(1) 道路に関する要因	5
(2) 高齢者・交通弱者に関する要因	5
(3) 交流人口増加に関する要因	5
(4) レジャー施設等に関する要因	5
2 道路交通事故の現状	6
(1) 死者数	6
(2) 人身事故発生件数	6
(3) 負傷者数	6
3 道路交通事故の見通し	6
II 第10次御殿場市交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子供の安全確保	8
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路における安全確保	8
第4節 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心歩行空間の整備	9
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	10
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	12
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	13
(5) 無電柱化の推進	13
(6) 効果的な交通規制の推進	13
(7) 自転車利用環境の総合的整備	14
(8) 交通需要マネジメント(TDM)の推進	15
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(10) 総合的な駐車対策の推進	16

(11) 道路交通情報の充実	17
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
2 交通安全思想の普及徹底	18
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
(2) 効果的な交通安全教育の推進	22
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	25
(5) 住民の参加・協働の推進	25
3 安全運転の確保	25
(1) 運転者教育等の充実	26
(2) 安全運転管理の推進	27
4 車両の安全性の確保	27
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	28
(2) 自転車の安全性の確保	28
5 道路交通秩序の維持	28
(1) 交通の指導取締りの強化等	28
(2) 暴走族対策の推進	29
6 救助・救急活動の充実	30
(1) 救助・救急体制の整備	30
(2) 救急医療体制の整備	31
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	32
7 被害者支援の充実と推進	32
(1) 交通事故相談業務の充実	32
(2) 交通事故被害者に対する支援	32
第2章 踏切道における交通の安全	33
第1節 踏切事故のない社会を目指して	33
I 踏切事故の状況等	33
II 第10次御殿場市交通安全基本計画における目標	33
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	33
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	33
II 講じようとする施策	33
1 踏切道の構造の改良の促進	33
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	33
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	34
第3章 各種災害に備えての道路交通安全	35
第1節 大規模地震に備えての交通の安全	35
I 想定される事態と初動措置	35

1	東海地震注意情報発表時	3 5
(1)	基本方針	3 5
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	3 5
2	警戒宣言発令時	3 5
(1)	基本方針	3 5
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	3 5
3	地震発生時	3 6
(1)	基本方針	3 6
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	3 6
II	講じようとする施策	3 7
1	緊急交通路等の確保	3 7
(1)	緊急交通路等に対する迅速な交通規制	3 7
(2)	緊急通行車両の事前届出の推進	3 7
(3)	交通安全施設の整備	3 7
(4)	交通総量抑制対策の推進	3 7
2	警戒宣言発令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	3 7
3	情報伝達用設備等の管理	3 7
4	その他の交通安全対策	3 8
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	3 8
(2)	避難路等の確保	3 8
第2節	火山活動に備えての交通の安全	3 8
I	想定される事態と初動措置	3 8
1	基本方針	3 8
2	交通規制と予想される道路交通状況等	3 8
II	講じようとする施策	3 8
1	災害時における交通の制限	3 8
(1)	一般道路の交通規制	3 8
(2)	高速道路の交通規制	3 9

計画の基本理念

この計画は、第9次までの交通安全計画に引き続いて策定する第10次の交通安全計画であり、基本的には、これまでの計画の考え方を踏襲するものである。

交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、人命尊重の理念に基づき、市民の安全と安心を確保するために、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失に配慮し、交通事故のない社会を目指す。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、また、全ての交通においては、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要である。特に、横断歩道上で事故に遭うケースが一向に減少しないばかりか、横断歩行者の存在を確認しないまま通過する車両の多いことを受け、横断歩道における歩行者優先を定着させることが最も基本的なものであり、その方法として、運転者には「思いやり」のある運転思想と「譲り合い」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推奨することによって、交通安全を図っていくことが重要である。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

【交通環境の三要素】

交通社会を構成する、人間、車両等の交通機関、それらが活動する場としての交通環境の三要素について、それら相互の関連を考慮しながら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もと強力に推進する。

人間に係る安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上を図り、かつ、歩行者等においても、交通安全に関する教育・啓発活動を充実させ、市民一人ひとりの交通安全に対する意識を高めるように改革させるものとする。

交通機関に係る安全対策については、人間のエラーがそのまま事故に結び付かないように、交通機関等の構造、設備、装置等の安全性を高め、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る。

交通環境に係る安全対策については、機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

【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の被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実と整備を図り、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、交通安全の各分野においても被害者支援対策の充実を図る。

【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、行政、関係機関・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。このためには、国、県及び市の行う交通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を推進する。

さらに、交通安全運動の取り組みを浸透するためには、各関係機関が連携するばかりではなく、市民一人ひとりの交通安全意識を改革することが極めて重要であることから、地域主体で行う交通安全点検や取り組み等を支援し、参加・協働型交通安全活動を推進するものとする。

【効果的・効率的な対策の実施】

交通の安全に関する施策は多方面にわたっているが、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応した適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施する。その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実を図る。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、これらの視点にも十分配慮し、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、地震や火山等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う。

計画の概要

【国】交通安全基本計画（中央交通安全対策会議）（H28.3）
第10次（平成28年度～平成32年度）

【静岡県】第10次静岡県交通安全計画（H28.5）
5か年計画（平成28年度～平成32年度）

御殿場市交通安全計画
（第1次～第9次）

これからの御殿場市の市内交通に影響を与える大きな変動要因

道路網等の整備

高齢化社会の進展

交流人口の増加

レジャー施設等

など

交通安全に関する現状

交通事故の現状

・御殿場警察署
・交通安全対策委員会
・道路管理者
・交通安全関係団体
・交通ボランティア 等

第10次御殿場市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）

《基本理念》 人命尊重の理念に基づき、市民の安全と安心を確保するため、
交通事故のない社会を目指す

第1章 道路交通の安全

《道路交通事故のない社会を目指して》 歩行者の安全確保、地域の実情を踏まえた施策の推進、
役割分担と連携強化

《道路交通の安全についての目標》 人身交通事故 年間600件以内、交通死亡事故 年間1人以内

《道路交通の安全についての対策》

視点：高齢者及び子どもの安全確保、歩行者及び自転車の安全確保、生活道路における安全確保

《講じようとする施策》

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・安心歩行空間の整備
- (2) 幹線道路における交通安全対策の推進
- (3) 交通安全施設等の整備事業の推進
- (4) 歩行者空間のバリアフリー化
- (5) 無電柱化の推進
- (6) 効果的な交通規制の推進
- (7) 自転車利用環境の総合的整備
- (8) 交通需要マネジメント（TDM）の推進
- (9) 災害に備えた道路交通環境の整備
- (10) 総合的な駐車対策の推進
- (11) 道路交通情報の充実
- (12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- (2) 効果的な交通安全教育の推進
- (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- (5) 住民の参加・協働の推進

3 安全運転の確保

- (1) 運転者教育等の充実
- (2) 安全運転管理の推進

4 車両の安全性の確保

- (1) 自動車の検査及び点検整備の充実
- (2) 自転車の安全性の確保

5 道路交通秩序の維持

- (1) 交通の指導取締りの強化等
- (2) 暴走族対策の推進

6 救助・救急活動の充実

- (1) 救助・救急体制の整備
- (2) 救急医療体制の整備
- (3) 救急関係機関の協力関係の確保

7 被害者支援の充実と推進

- (1) 交通事故相談業務の充実
- (2) 交通事故被害者に対する支援

第2章 踏切道における

交通の安全

《踏切事故のない社会を目指して（御殿場市交通安全計画における目標）》

踏切事故のない社会を目指す

《踏切道における交通の安全についての対策》

それぞれの踏切の状況を勘案した
効果的対策の推進

1 踏切道の構造の改良の促進

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第3章 各種災害に備えての

道路交通安全

《大規模地震に備えての交通の安全》

1 想定される事態と初動措置

- (1) 地震注意報が発表された時
- (2) 地震警戒宣言が発令された時
- (3) 大規模地震が発生した時

2 講じようとする施策

- (1) 緊急交通路等の確保
- (2) 交通規制警戒宣言発令時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
- (3) 情報伝達用放送設備等の管理
- (4) その他の交通安全対策

《火山活動に備えての交通の安全》

1 想定される事態と初動措置

- (1) 基本方針
- (2) 交通規制と予想される道路交通状況等

2 講じようとする施策

- (1) 災害時における交通の制限

他の計画との整合

・地域公共交通網形成計画
・道路計画
・地域福祉計画
・地域防災計画 など

計画に沿った交通安全施策を実施

【御殿場市交通安全対策委員会】

交通安全運動の実施

国、県、市、関係機関・民間団体と相互間の緊密な連携を図り、総合的かつ効果的な対策を推進

（推進項目）

●高齢者及び子どもの交通事故防止
●歩行者の交通事故防止
●自転車の交通事故防止
●追突・出会い頭の交通事故防止
●飲酒運転の根絶 など

第1章 道路交通の安全

《道路交通事故のない社会を目指して》

本章は、陸上交通の根幹をなす道路交通における交通安全について取扱うものである。道路交通事故を抑止するためにはあらゆる観点を踏まえた交通安全対策が必要であり、またその実施にあたっては地域の実情を踏まえた施策が重要である。

《道路交通事故の安全についての目標》

人身事故件数 年間600件以内

交通死亡事故 年間1人以内

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して

【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、全国的に交通事故死者等の減少幅が縮小している中、高齢者人口の増加等に伴い、高齢者の交通死亡事故に占める割合が増加している。平成27年中の御殿場市内の交通事故死者数は2人で、うち1人は高齢者であった。また、安全運転義務違反に起因する事故は依然として多く、抑止を図っていく必要がある。このためにも、あらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成するためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

【歩行者の安全確保】

特に、高齢化社会が進んでいる中で、交通弱者がやむなく外出し、歩行中に巻き込まれる交通事故が今後増加することも懸念されるところであり、人優先の交通安全思想の下、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。

【地域の実情を踏まえた施策の推進】

交通安全に関しては、地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくことが効果的である。特に、生活道路における交通安全対策は、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あたっては、市民に一番身近な市役所や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を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。

【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、市民が、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。

そのためには、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、市民一人ひとりが、交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で積極的に参加し、協働していくことが大切である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を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。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通環境の現状と今後の見通し

1 検討にあたって考慮すべき要因

(1) 道路に関する要因（別紙参照）

① 新東名高速道路

平成32年度に、新東名高速道路の供用開始が予定されており、小山町内にも新たにスマートインターチェンジの開設が予定されている。また、新東名高速道路に連結するアクセス道路の整備も計画されている。

② 足柄サービスエリア・駒門パーキングエリアのスマートインターチェンジ

平成30年度・31年度に、足柄サービスエリア・駒門パーキングエリアのスマートインターチェンジの開設が予定されている。

③ 国道138号須走道路御殿場バイパス

市内茱萸沢地先から小山町須走地先の間について、既に工事が開始されている。

④ 団地間連絡道路

小山町から裾野市までの道路であり、段階的に工事が開始されている。

(2) 高齢者・交通弱者に関する要因

① 高齢化の進行

高齢化が急速に進んでおり、高齢者が関連する交通事故の割合は全国的にも増加傾向にある。

② 交通弱者の増加

高齢者、障害者等の社会参加の機会が増えていることに対応する対応が必要である。

(3) 交流人口増加に関する要因

① 富士山世界文化遺産登録

平成25年に富士山が世界文化遺産に登録され、国内外から観光客等が流入している。

② メガスポーツイベント

平成31年のラグビーワールドカップ2019TM日本大会、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定しており、本市も合宿誘致やホストタウン登録等を行っている。

(4) レジャー施設等に関する要因

① 御殿場プレミアム・アウトレット

年間集客数が1,000万人を超える規模であるが、平成31年度、32年度に施設増床や宿泊施設の新設を予定しており、施設利用車は約2割増加することが想定されている。

② 時之栖

年間集客数は180万人を超えており、開業以来何度か施設の改修等を実施している。

2 道路交通事故の現状

(1) 死者数

本市の交通事故死者数は、昭和47年の26人をピークにその後減少傾向にある。第9次御殿場市交通安全計画では年間各1人以下と目標を掲げ、目標に迫る死者数にとどまった年度もあったが、目標を達成することはできなかった。

(2) 人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、昭和52年の314件から以後増加傾向が続き、平成13年には1,018件と過去最高を記録したが、それ以降は減少傾向が続いており、第9次御殿場市交通安全計画では、人身事故件数を各年間760件以下と目標を掲げ、結果としては、平成26年に723件、平成27年に666件と目標を達成した。

(3) 負傷者数

負傷者数は、平成13年の1,445人をピークにそれ以後は人身事故件数に比例して減少傾向が続き、平成25年以降は1,000人を切る傷者数となった。

表1 御殿場市の過去10年の交通事故発生状況等の年次推移表(静岡県交通年鑑)

区分 年別	人身事故 件数	死者数	負傷者数	指数(%)		
				人身事故 件数	死者数	負傷者数
平成18年	874	10	1,232	100	100	100
平成19年	882	4	1,225	101	40	99
平成20年	857	4	1,236	98	40	100
平成21年	771	3	1,027	88	30	83
平成22年	837	1	1,187	96	10	96
平成23年	846	2	1,112	97	20	90
平成24年	772	3	1,040	88	30	84
平成25年	763	5	999	87	50	81
平成26年	723	4	995	83	40	81
平成27年	666	2	908	76	20	74

3 道路交通事故の見通し

本市の道路交通を取り巻く状況を展望すると、人口は89,000人前後を推移しているものの、運転免許人口及び自動車等保有台数は、今後も増加することが見込まれる。人口に占める高齢者の割合についても同じく増加が見込まれることから、今後も高齢者が道路交通情勢に大きな影響を与えるものと考えられる。

また、静岡県の推計によると、道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に

に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については更なる高齢人口の増加に伴い、高齢者が当事者となる事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

このため、今後も交通安全施策を強力に進め、これら事故の増加に歯止めを掛けるものとする。

表 2 御殿場市の過去10年の免許人口等の年次推移表(静岡県交通年鑑)

年 別	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
免許人口	57,922	58,766	59,653	59,946	60,380	60,673	60,847	60,904	61,049	61,042
自動車等台数	66,920	67,399	67,944	68,681	68,650	68,936	69,585	72,266	72,533	72,697

II 第10次御殿場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ることから、国の第10次交通安全基本計画においては、「平成32年までには、24時間死者数を2,500人以下」、「死傷者数を50万人以下」にする目標を掲げている。これを受けて、第10次静岡県交通安全計画では、平成32年末までに、交通事故による年間死者数100人以下、人身事故発生件数30,000件以下の達成を目指すものとされている。

これらの目標を踏まえ、また市内の交通事故状況等を鑑み、本計画においては、人身交通事故は平成32年末までに年間600件以下、交通死亡事故は各年間1人以下にすることを目標とする。

第3節 道路交通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及び事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。このため、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、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④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。特に、次のような視点を重視して対策を推進する。

1 高齢者及び子供の安全確保

交通事故死者数の占める高齢者の割合が極めて高い中で、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。その際には、高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの立場の違いに対応した、効果的な対策を推進する必要がある。このため、高齢者等の視点に立って、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩車共存道路等の整備や道路の状況に応じた交通規制、住居系地区等における安心歩行エリア等を形成することにより、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を推進する。高齢運転者の事故防止対策としては、見やすく分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者が利用しやすい道路環境作りを行う。また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯と合わせて子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。このため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。また、本市では、身近な交通手段として自転車が多く利用されているが、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することができるよう、自転車の通行空間の確保を積極的に推進するとともに、交通安全教育等の充実を図っていく。

3 生活道路における安全確保

生活道路での自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する。また、幹線道路では、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

第4節 講じようとする施策

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、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

①生活道路における交通安全対策の推進

ア 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、「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。)にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

イ 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、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内への通過車両の抑制対策を推進する。また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路やコミュニティ道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進し、視認性の向上を図る。

②通学路等の歩道整備等の推進

通学路における交通安全を確保するため、合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。通学路の歩道整備等については、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横

断歩道の拡充等の対策を推進する。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者や障害者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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。さらに、視覚障害者誘導用ブロック、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。

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自動二輪車、自転車の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。

(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、死傷事故率の高い区間を指定した事故危険箇所対策を推進する。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は、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを活用することにより、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、「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進する。

② 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うち、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止対策を実施する。

③ 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、道路交通状況の実態等を勘案しつつ、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について見直しを行い、その適正化を図る。

④ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに道路管理者、公安委員会、行政、自治会等、関係機関等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・見直し等の総合的な再発防止対策を推進する。

⑤ 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。
- 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、スマート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、バイパス及び環状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、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、車両速度及び通過交通の抑制等の対策を総合的に実施する。

⑥ 改築等による交通事故防止対策の推進

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防止対策を推進する。

- 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、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の設置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、路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、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市部、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、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

⑦ 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、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、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とともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

（３）交通安全施設等の整備事業の推進

交通の安全と円滑を確保する必要がある道路について、公安委員会及び道路管理者等が連携し、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、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。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

本市は冬期の積雪時のチェーン装着車による区画線の摩耗が激しいことから、定期的な調査を行い補修する。また、路面凍結に係るスリップ事故対策として、関係者の協力のもと常緑樹から落葉樹への樹種転換等により路面の凍結防止を図る。なお、凍結の恐れのある箇所については、注意看板の設置、凍結防止剤の配備等を行うとともに、降雪時には同報無線等により積雪情報や道路情報を

市民に提供する。さらに通行に支障のある積雪時には関係機関と調整し、効果的な除雪作業を行う。

③ 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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

④ 交通円滑化対策の推進

信号機の改良、交差点の立体化を推進するほか、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。

⑤ ITS（高度道路交通システム）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・提供や交通状況に応じ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、交通管制システムの充実・改良、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。

⑥ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や利用者から意見を広く聴取していくことが重要であることから、「市長への提言」、「地域住民との意見交換」等を活用して市民の意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映していく。また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、道路交通環境整備に当たっては、市民が計画段階から参加し、安全で良好な交通環境を実現させる仕組みをつくり、行政と地域住民の連携による交通安全対策を推進する。さらに、安全な道路交通環境の整備に係る県民の理解と協力を得るため、事業効果や事業計画等の周知を図る。

（４） 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

（５） 無電柱化の推進

バリアフリー化等により、歩行者の安全で快適な通行空間の確保を図るため、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、観光振興の観点も踏まえ、道路の新設、拡幅等に併せた無電柱化の推進に努める。

（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、道路環境、交通量、駐車需要等に即応した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、横断実態等を踏まえた改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

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、通勤・通学・買物などへの手軽で便利な交通手段としての自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を図る総合的な自転車利用対策を推進し、また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。また、自転車専用通行帯を塞ぐ等の悪質性、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県警察本部が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、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。また、駐車対策としては、自転車駐車秩序を確立し、良好な生活環境の確保等を図るため、自転車利用者に対し啓発を行うとともに、計画的な自転車駐車場等の整備など、総合的な自転車駐車対策を推進する。

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備する等、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自転車道及び自転車専用道路、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を推進する。

② 自転車等の駐車対策の推進

- ア 市街地における自転車の駐車秩序を確立し、都市景観の維持とともに道路交通の円滑化を図るため、御殿場市営御殿場駅北自転車駐車場、御殿場市営御殿場駅東自転車駐車場及び御殿場市営富士岡駅自転車駐車場を設置しているが、引き続き自転車駐車場等の整備を図る。
- イ 「御殿場市自転車等の駐車秩序に関する条例」に基づき、放置禁止区域の自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
- ウ 自転車の放置による事故の誘発を防止する観点から、自転車利用者の駐車マナーの向上を図るため、行政及び関係団体による積極的な啓発を推進する。また、自転車運転中の携帯電話操作や傘差し運転の禁止等が徹底されるよう広報を充実する。バリアフリー法に基づき、市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、違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(8) 交通需要マネジメント（TDM）の推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図る。具体的には、バイパスの整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド（鉄道駅や郊外のバス停まで自家用車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車やバスに乗り継ぐ形態）の推進、情報提供の充実、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、交通量の時間的・空間的平準化を推進する。交通の円滑化等に係る施策については、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

① 公共交通機関利用の促進

交通網形成計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。バスの利用促進には、パークアンドバスライドや新たな交通サービスの導入を検討する。また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図る。

(9) 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、火山活動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、高規格幹線道路の未整備区間の整備を推進し、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、道路交通の危険箇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。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等の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、交通安全施設の整備及び交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じ災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による緊急交通路を確保して、一般車両の通行を禁止し、人命救助等を目的とした緊急通行車両等を優先して通行させる。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検討する。

④ 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、交通監視用カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、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。また、民間事業者が保有するプローブ情報の利活用について検討する。

(10) 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

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。

③ 駐車場等の整備

中心市街地における駐車場不足は、道路機能の低下、交通混雑、交通事故の発生、商業活動の停滞等、都市活動に多大な影響を与えている。このようなことから、総合的、計画的な駐車場整備を図る。

ア 駐車場整備地区等の指定

商業地域、近隣商業地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域若しくは準工業地域内又はその周辺における地域内において自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域に対し、都市計画に駐車場整備地区の指定を検討する。

イ 附置義務条例の検討

駐車場附置義務条例について、「標準駐車場条例の改正について（平成26年通知国都街第56号）」を参考に、建築物及びその敷地以外の場所で駐車施設の確保等を図るため、条例制定を検討する。

ウ 駐車場整備の促進

道路交通の円滑化、都市機能の維持及び増進を図るため、各種補助制度、融資制度や税制上の優遇措置等を活用した民間駐車場の整備を促進する。また、都市計画駐車場等に対する公的融資等の融資制度の活用や、特定交通安

全施設等整備事業による駐車場整備、道路・街路事業の改築に併せた駐車場整備等を促進する。

④ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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。

⑤ 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、路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、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。

(1 1) 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市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、コミュニティFM等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

(1 2) 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

ア 道路使用及び占用については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き、極力これを抑制する。また、道路における車両の駐車及び交通規制並びに道路使用等についての照会、相談等の業務の適正化を図る。

また、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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導を行うとともに、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、道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑止するとともに、計画的な占用工事等の施行について合理的な調整を図る。さらに、掘り返しを防止する対策として電線共同溝(C. C. BOX)の整備等を推進する。

② 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検討する。

③ 子供の遊び場等の確保

- ア 子供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、良好な生活環境づくり等を図るため、「緑の基本計画」に基づき都市公園等の整備を図る。
- イ 子供の遊び場に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、児童館及び児童遊園の整備を推進し、公立の小学校、中学校の校庭及び体育施設等の開放の促進を図る。
- ウ 河川環境に配慮した河川公園、スポーツ広場、遊歩道等の子ども達が安心して遊ぶことのできる空間等の整備を推進する。

④ 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、欠陥又は異常気象等により通行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。

⑤ 地域に応じた安全の確保

地域のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

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一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の交通安全思想を基本とし、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法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。特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境

の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係機関・団体、家庭、学校、職場が、互いに連携し、地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、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、高齢者を中心に、子供、親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など、地域ぐるみの活動を推進する。さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について、関係者の意識が深まるよう努める。

（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

- ア 幼児期から交通安全に対する基本的習慣を身につけるため、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常教育・保育活動の中で子どもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。また、保護者へは保護者会等で交通安全教育の協力を呼びかける。
- イ 幼児を指導する教職員に対して、交通事故発生状況等の情報提供を行い、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、指導力の向上及び教材、教具の整備を推進し、各種研修会において資料（情報）の提供を行う。
- ウ 幼児の事故防止のため、保護者を対象にしたチャイルドシートの着用方法や交通安全講習会等を開催するなど、家庭も一体となった交通安全活動を推進する。
- エ 家庭、幼稚園、保育所、認定こども園、地域が一体となった幼児交通安全教育を推進するため、親と子が集団で実施する「幼児交通安全クラブ」の活動を継続的かつ効果的に推進する。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

- 小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。
- ア 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。
- イ 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

ウ 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。

ア 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

イ 関係機関・団体は、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。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

ア 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

イ 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。

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、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

- ア 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。
- イ 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、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。
- ウ 自動車を使用する事業所の使用者は、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交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進する。

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、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の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。
- ア 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢者に対する交通安全指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。
 - イ 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。
 - ウ 交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導、見守り活動等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ぐるみで確保されるように努める。
 - エ 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。
 - オ 電動車いすを利用する高齢者に対しては、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。
 - カ 地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子供、親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。

⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障

害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、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に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(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、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、シミュレーター等の教育機材等の充実など効果的な教育手法の導入に努める。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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、関係機関・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。年間を通じて実施する運動として、平成28年度からの5か年は、「安全をつなげて広げて 事故ゼロへ」をスローガンとする「あなたが主役の県民運動」を市民総ぐるみの運動として実施し、その交通安全運動の運動重点としては、交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるように努める。さらに、地域に密着した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る交通安全活動を促進する。

② 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に、自転車が「車両」であることを認識させ、自転車の危険性等についての周知・徹底を図る。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、十分な自覚・責任が求められることから、歩行者優先意識を徹底するための意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。夕暮れ時から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及・促進をさせるよう広報啓発活動を推進する。また、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、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

③ 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、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。（平成27年10月現在における県内の一般道のシートベルト着用率は、運転席97.4%、助手席92.1%、後部座席41.3%で、高速道路のシートベルト着用率は、運転席99.1%、助手席98.1%、後部座席57.5%であった。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査結果による。）このため、県・市、関係機関・団体等との協力の下、着用徹底の啓発活動等を展開する。

④ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、乳児期を過ぎた幼児（5歳児）の保護者に対し、その取組を強化する。（平成27年6月現在における県内のチャイルドシート使用率は、6歳未満全体53.8%、5歳児34.9%、1歳～4歳児60.4%、1歳児未満87.2%であった。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査結果による。）なお、6歳以上であっても、安全推進のため、ジュニアシート等を使用させることについて、幼稚園、保育所、子ども家庭センター、保健センター等と連携した広報啓発に努める。

⑤ 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式反射材等の普及を図る「ピカッと作戦！」を、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、自発光式射材の視認効果、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を推進する。自発光式反射材等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

⑥ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関、団体等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

⑦ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで配布するとともに、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

⑧ 効果的な広報の実施

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、新聞やテレビ、ラジオ、ホームページ、広報ごてんばなどを活用し、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集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

イ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、市・自治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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転、暴走運転、無謀運転等を根絶する。

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、気運の盛り上がりを図る。

⑨ 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、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。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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、夜間の重大事故の主原因となっている交通事故実態・危険性等を広く周知し、これらの防止を図る。また、交通情報板等を活用するなどして、日没時間や地域

の実態等に応じた自動車及び自転車の前照灯の「早めのライトオン」を促す。

ウ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携し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、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 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、関係機関、団体等に届けることにより、交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・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、交通安全運動の機会等を利用して働き掛けを行う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において、交通安全に関する活動の展開を図る。特に、市交通指導員会、市交通安全会連合会等の組織活動に対して積極的な支援を行い、交通安全教育・普及啓発活動を促進し、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。このため、交通安全意識の普及徹底に当たっては、県、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、市民の参加・協働を積極的に進める。このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全総点検に市民が参加できるような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具体的な目標を設定するなどの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。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、高齢者や子供をはじめとする歩行者や自転車に対す

る保護意識の高揚を図る。

(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、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、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。

② 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習及び高齢者講習等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。

③ 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。

④ 高齢運転者対策の充実

ア 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、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じ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。

イ 認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、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。

ウ 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。

⑤ 高齢運転者支援の推進

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な交通安全教育・広報啓発活動を推進する。また、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を作るため、平成28年度から御殿場市高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施し、運転免許証を自主返納した65歳以上の市民に対してタクシー利用券を交付する支援を行う。また、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充にも努める。

⑥ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、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指導取締りを推進する。

⑦ 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。

⑧ 悪質・危険な運転者の早期排除

行政処分 of 適正かつ迅速な執行により、悪質危険な運転者を早期に道路交通の場から排除する。

(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（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。事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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、得られた事故等の情報の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 車両の安全性の確保

自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

① 自動車の検査体制の充実

不正改造を防止するため、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。

② 自動車点検整備の充実

ア 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。

イ 不正改造車を排除し、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、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。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車が加害者となる事故に関し、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

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、交通指導取締りや暴走族取締り等を推進し、違法行為の防止に努める必要がある。このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。また、罰則の見直しを求める世論等を踏まえ、適正かつ緻密な交通事故事件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、地域ぐるみでの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) 交通の指導取締りの強化等

① 一般道路における効果的な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が関連する交通事故の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。

ア 悪質性、危険性の高い違反や携帯電話使用、座席ベルト非着用など容易に守られるべき違反に重点を置いた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、取締りにより悪質な運転者を道路交通の場から排除するとともに、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、障害者の保護の観点に立った指導

取締りを推進する。

- イ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、歩行者に接触し、若しくは転倒させるなど、具体的に交通の危険を生じさせた場合や警察官の指導警告に従わず違反行為を継続する自転車利用者に対する指導取締りを強化する。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

① 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

暴走族追放の気運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が市民に広く周知されるよう、広報活動を積極的に行う。さらに、関係団体等との連携を強化して、暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行問題との関連性を踏まえ、青少年育成団体との連携を図るなど、青少年の健全育成に資する施策を推進する。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合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。

③ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、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、暴走族に対する指導取締りを推進する。また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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、関係機関に対して没収（没取）措置を働き掛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取締りを強化していく。

④ 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、個々の事件はもとより、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原因、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、暴走族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。

⑤ 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し、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、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行う。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

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、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

① 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、市消防機関の救助体制の整備・拡充を図る。

② 大事故発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故等に対処するため救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT: Disaster Medical Assistance Team）の連携、高度救助資器材等の整備拡充により救助・集団救急体制の充実を図る。

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

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、市民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器（AED: Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、保健所、消防本部、医療機関、市等が互いに連携を図りながら、パンフレット等の資料配布や応急手当の講習会の開催等を実施していく。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とともに、指定自動車教習所及び特定届出自動車教習所の教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努める。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

「救命救急士法」（平成3年4月23日法律第36号）に基づき、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救命救急士の計画的な増員を図り、高度な応急処置が実施できる救命救急士の養成・配置等の促進により応急処置の充実を図る。

⑤ 救助・救急用資機材の整備の推進

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、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

⑥ ドクターヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

⑦ 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・的確に実施するため、消防大学校、県消防学校並びに各消防本部において教育訓練の充実を図る。

⑧ 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、昭和49年4月1日に建設省（現国土交通省）、消防庁及び日本道路公団（現分割民営化）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、各インターチェンジ所在市が、中日本高速道路株式会社から財政措置を受けて実施している。

⑨ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（F A S T : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）の整備を検討する。

⑩ 緊急通報システムの整備

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技術を活用し、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・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（H E L P : Help system for EmergencyLifesaving and Public safety）の普及を図る。

（２） 救急医療体制の整備

① 救急医療機関等の整備

ア 初期救急医療体制の整備

救急医療センターが、交通事故や傷病等地域住民の初期救急医療に対応している。第2次救急医療圏（御殿場市・小山町）における救急医療センターと圏域内医療機関との診療時間帯の整合は図られ空白域は存在していないが、救急医療センターの診療体制について引き続き充実を図る。

イ 第2次救急医療体制の整備

入院医療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、救急医療センターとの円滑な連携のもと、御殿場市医師会所属医療機関の輪番制による第2次救急医療体制の充実強化を図る。

ウ 第3次救急医療体制の整備

第2次救急医療機関で対応できない、複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者に対し、高度医療を提供する救命救急センター及び駿東田方保健医療圏域内医療機関等との連携強化を図る。

(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、救急医療情報システム等による救急医療機関、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行う。特に、御殿場・小山地区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、大きな不幸に見舞われているため、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

(1) 交通事故相談業務の充実

交通事故相談は、専門相談員1名を置き相談に対応しているが、交通事故の多様化に伴い、その内容も複雑化の傾向にあるため、弁護士による法律相談とあわせ内容の充実を図るとともに、広報紙等を利用して市民に相談業務の活動を周知する。

(2) 交通事故被害者に対する支援

① 交通災害共済制度の充実

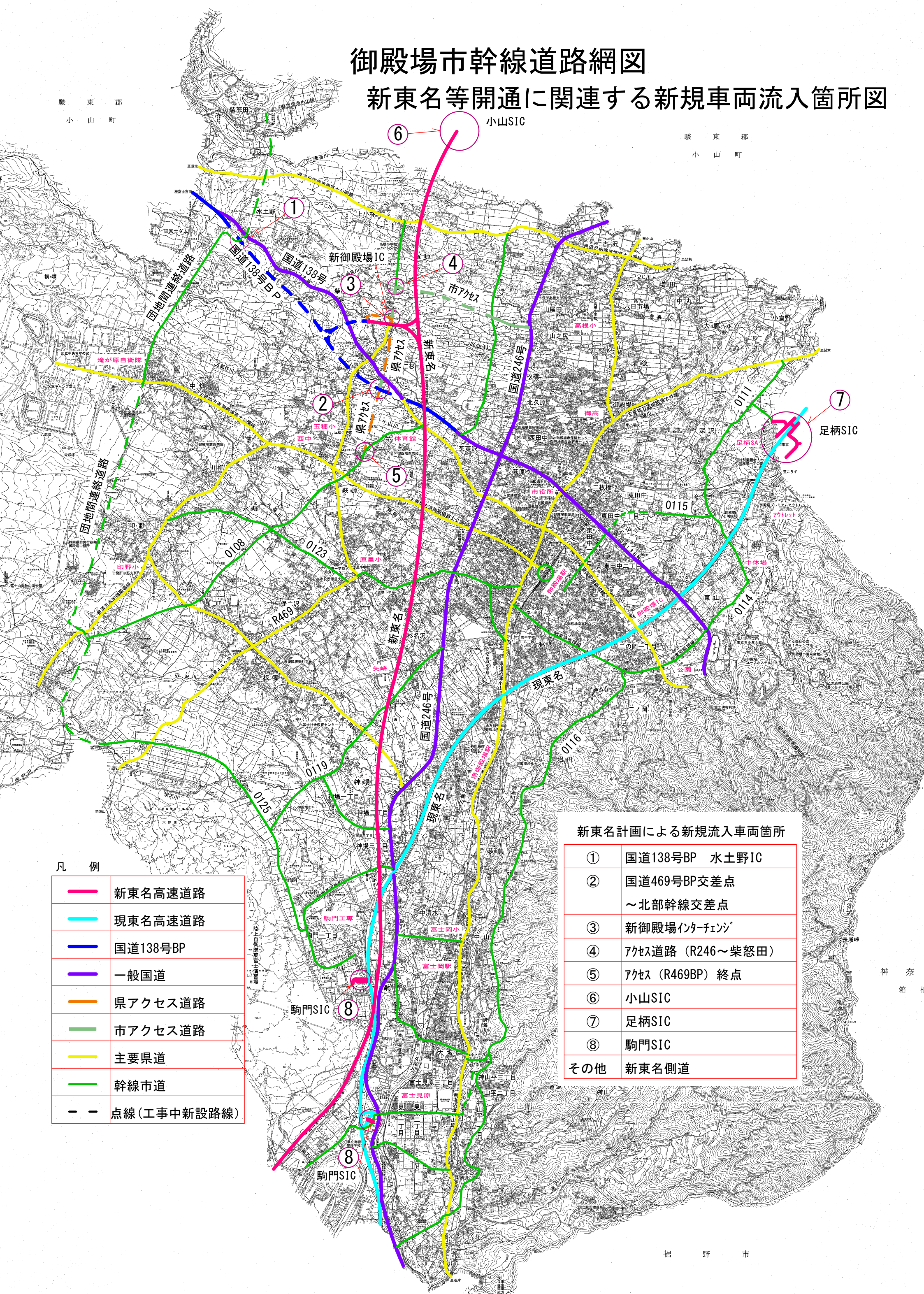
不幸にして、交通事故等により災害を受けた場合の経済的負担の軽減を図るため、昭和43年以来2市3町（御殿場市、裾野市、長泉町、清水町、小山町）で駿東地区交通災害共済組合を組織し、交通事故により災害を受けた会員に見舞金を支給している。また、会員が交通災害により死亡した場合で中学校修了年限に達する前の生徒がいるとき、遺児見舞金を支給している。さらに福祉の向上を図るため、この制度の内容を充実するとともに、市民に制度に対する理解と周知を徹底し加入を促進する。

② 交通遺児に対する福祉手当制度の充実

交通事故等により、生計を維持するものが死亡した遺児家庭に対し「御殿場市総合福祉手当支給要綱」に基づく手当を支給しているが、さらに内容の充実を図る。

御殿場市幹線道路網図

新東名等開通に関連する新規車両流入箇所図



駿 東 郡
小 山 町

駿 東 郡
小 山 町

神 奈 川 県
箱 根 町

裾 野 市

凡 例

	新東名高速道路
	現東名高速道路
	国道138号BP
	一般国道
	県アクセス道路
	市アクセス道路
	主要県道
	幹線市道
	点線(工事中新設路線)

新東名計画による新規流入車両箇所

①	国道138号BP 水土野IC
②	国道469号BP交差点 ～北部幹線交差点
③	新御殿場インターチェンジ
④	7ヶヶ道路 (R246～柴怒田)
⑤	7ヶヶ (R469BP) 終点
⑥	小山SIC
⑦	足柄SIC
⑧	駒門SIC
その他	新東名側道

第2章 踏切道における交通の安全

《踏切事故のない社会を目指して》

本章は、陸上交通の一部である踏切道の交通安全について、第1章の道路交通とは区分して取扱うものである。

《踏切道における交通安全についての目標》

踏切事故のない社会を目指す

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

当市の踏切道は、J R 御殿場線に係るものである。踏切事故は全国的にも減少傾向にあるが、このような減少傾向は、これまで講じてきた踏切道の構造改良、保安設備の整備、交通規制の実施等の対策の推進によるものと、自動車運転者・歩行者等の踏切通行者の安全意識の向上によるものと考えられる。

しかし、踏切道の幅員が道路幅員よりも狭い踏切や踏切遮断機の整備されていない踏切なども市内には存在している。

II 第10次御殿場市交通安全計画における目標

踏切事故は、ひとたび発生すると死傷者が生じる重大事故に繋がる。こうした現況を踏まえて、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、踏切事故のない社会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

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。しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造の改良、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を踏まえて、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

II 講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良の促進

自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切道の幅員が狭いもの及び舗装の不良のもの等は漸次 J R 東海と協議を進めていく。

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、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施するとともに、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 その他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、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

第3章 各種災害に備えての道路交通安全

《大規模災害に備えての交通の安全》

災害発生時は、社会的混乱や大規模な交通渋滞の発生が想定され、地域に深刻な影響を及ぼすことが懸念されるため、平常時とは異なる対応が必要となる。静岡県交通安全計画は、全国計画にはない「大規模地震への対策」が盛り込まれているが、それに加え、本市については、富士山麓に位置する地理的条件を考慮し、火山活動対策についても計画に盛り込んだ。

第3章 各種災害に備えての道路交通安全

第1節 大規模地震に備えての交通の安全

I 想定される事態と初動措置

1 東海地震注意情報発表時

(1) 基本方針

社会的混乱や大規模な交通渋滞等が発生した場合は、必要に応じて交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

不要不急の旅行や出張等を自粛するように呼びかけるとともに、警戒宣言が発せられたときの交通規制についての情報提供を行い、混乱防止に努める。また、警戒宣言発令後及び地震発生後の必要な緊急ルートの選定作業を円滑に進めるために、道路管理者等との調整、工事等による通行規制箇所の把握や開放の判断等の準備を行う。

2 警戒宣言発令時

(1) 基本方針

警戒宣言発令時の陸上交通の混乱を防止し、避難の円滑な実施と地震防災応急対策に係る緊急輸送を確保するため、車両又は歩行者に対し、必要な交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

市内では一般車両の通行を極力抑制する。市内への一般車両の流入は極力制限する。また、東名・新東名高速道路については、一般車両の市内への流入を制限するほか、市内におけるインターチェンジ・スマートインターチェンジからの流入を制限する。

① 東名・新東名高速道路

インターチェンジ・スマートインターチェンジから一般道路へ流出する車両、インターチェンジ・スマートインターチェンジを利用してUターンで再び東名・新東名高速道路へ流入する車両、情報不足から東名・新東名高速道路へ流入しようとする車両等による混乱が予想される。東名・新東名高速道路を走行中の車両には、低速走行に移行するよう呼びかける。

② 東名・新東名高速道路以外の幹線道路

住民の行動は、帰宅・買い物・出迎え・避難等が活発化し、滞在中の観光客等の帰宅行動も活発化する。住民が移動手段に自動車を使用し、あるいは公共輸送機関利用者が、自家用自動車に転換するような事態も起こらないとはいえない。また、東名・新東名高速道路利用車両の幹線道路への乗入れによる交通量の増大、車による移動をあきらめた放置車両の発生等により、各

所に渋滞が発生し大混乱が予想される。一般道路を走行する車両は、低速走行に移行するよう呼びかける。

③ その他の道路

幹線道路を避けた自動車が裏道・生活道路等に集中し、幹線道路と同様の混乱が予想される。また、帰宅・買物・出迎え・避難等の歩行者が信号無視、車の直前直後の横断、車道の歩行など、地震発生 of 危機感に直面して無秩序で危険な行動に移る場合には混乱は倍加する。

このような異常な事態が起こらないとしても、「従業員の帰宅」、「子どもの出迎え・引取り」、「買い物からの帰宅」等により一時的に交通量が増大し、警戒宣言発令後数時間は大混乱が予想される。

このため、防災関係機関等の行う地震防災対策、地域住民の避難、緊急輸送車両の通行が円滑に行われないことも予想される。

④ 鉄道・バス

乗客等の安全を確保するために、「御殿場市地域防災計画 地震対策の巻」に基づいて、運行規制等が行われる。

⑤ その他

警戒宣言が発令されると、通常 of 社会経済活動は抑制された状態となる。

3 地震発生時

(1) 基本方針

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、必要な交通規制等を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

県公安委員会は、緊急交通路について優先的にその機能を確保するため、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止または制限する道路の区間または区域を指定する。

また、道路管理者は、道路の破損、決壊、その他の事由により交通が危険であると認められる場合は、区域を定めて道路の通行を禁止又は制限する。

その他、県公安委員会及び道路管理者は、相互に連絡を保ち交通規制の適切な運用を図るとともに、道路管理者は、緊急交通路に選定された道路、その他の道路の利用が早急かつ円滑にできるよう必要な措置を行う。

① 警戒宣言発令後に発生した場合

ア 警戒宣言発令後数時間以内に地震が発生した場合

自動車使用の自粛が徹底しない場合を考えると、交通渋滞に伴う混乱のピーク時に地震を迎えることとなり、その被害と混乱は地域に深刻な影響を与えることが予想される。

イ 警戒宣言発令後数時間以上経過後に発生した場合

警戒宣言発令後に一時的に増大した自動車は、時間の経過とともに減少

する。特に、緊急交通路はその機能を確保するため、原則として一般車両の通行が禁止又は制限されることから、秩序ある道路交通が回復する。道路を走行する車両が必要最小限度の状態となった時に地震が発生した場合には、自動車のもたらす被害と混乱は軽減されることが予想される。

② 突然に発生した場合

阪神・淡路大震災では、高速道路の高架部の落下や幹線道路の損壊により、道路が大渋滞したことから、東海地震や南海トラフ沿い等で発生する地震の発生時も同様の状況が予想される。自動車運転者はハンドルをとられ運転は困難となり、追突、正面衝突等の事故の発生や路上に散乱した落下物、倒壊物に乗り上げ転覆する車両も予想される。

道路障害、信号機の機能停止、放置車両等の悪条件と負傷者の搬送、帰宅行動、避難行動等が重なり、大混乱が生じ交通網が途絶し、救出・救助活動や消火活動に支障を来すことも予想される。

Ⅱ 講じようとする施策

1 緊急交通路等の確保

(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制

御殿場警察署は、緊急交通路を確保するため災害対策基本法の規定による交通規制を実施し、緊急交通路の各流入部において、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止する。

(2) 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。

(3) 交通安全施設の整備

警戒宣言発令時及び地震発生時における適正な交通管理を行うため、交通監視用カメラ、交通情報板等の交通情報の収集・提供装置の整備を図る。

(4) 交通総量抑制対策の推進

発災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。

2 警戒宣言発令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

警戒宣言発令時及び地震発生時における交通混乱を防止するため、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、自動車運転者の執るべき措置の周知徹底を図る。

3 情報伝達用設備等の管理

警戒宣言発令時及び地震発生時に適正な広報を行う同報無線等の適切な管理運営を図る。

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、重要路線等にある橋梁に対して、橋脚の補強や落橋防止システムの設置等を引き続き推進する。

(2) 避難路等の確保

緊急輸送路、避難路、避難地等の安全性や機能性を確保するため、プロジェクト「TOUKAI-0」総合支援事業により、当該緊急輸送路等沿いの既存建築物やブロック塀等の耐震改修を促進する。

第2節 火山活動に備えての交通の安全

I 想定される事態と初動措置

1 基本方針

陸上交通の混乱を防止し、円滑な避難の実施と応急対策に係る緊急輸送を確保するため、噴火警戒レベルに応じて、車両又は歩行者に対し、必要な交通規制を実施する。なお、この節は「御殿場市地域防災計画 火山災害対策の巻」に基づき作成している。

2 交通規制と予想される道路交通状況等

警察及び道路管理者は、噴火警戒レベルに応じて交通規制を実施する。市は、広域避難路や接続道路を対象に一般住民等の円滑な避難のため、警察と協力して避難誘導を行う。

II 講じようとする施策

1 災害時における交通の制限

(1) 一般道路の交通規制

市は、一般住民等の円滑な避難のため、警察と協力して避難誘導を行う。
警察は、市と協力して、交通整理・交通規制等の必要な措置を行う。

図1 交通規制の実施基準

実施時期	交通規制エリア	交通規制対応
噴火警戒レベル3	第1次避難対象エリア	・入山規制に係る登山道等への進入規制 ・登山口への接続路等の一部規制 等
噴火警戒レベル4	第1次～第2次避難対象エリア	・一般住民の避難開始に伴う道路交通規制の開始 ・警戒レベル5及び噴火に備えた交通規制の準備 等
噴火警戒レベル5	第1次～第2次避難対象エリア	・広域避難ルートへの一般車両の流入措置 ・渋滞の抑制措置 等
噴火後	第1次～第2次避難対象エリア	・避難誘導のための交通誘導 ・溶岩流の流下ラインを踏まえた交通規制 等

(2) 高速道路の交通規制

警察は、一般住民等の円滑な避難のために避難誘導を行うとともに、許可車両以外が通行しないよう交通規制を行う。中日本高速道路株式会社は、被災、破損した管理道路区間について、通行止めなどの必要な交通規制を行う。

図2 高速道路等における交通規制の実施基準

実施時期	規制対象	交通規制対応	実施者
噴火警戒 レベル3 以降	— (必要に 応じて)	- 一般住民等の避難開始に伴う交通規制 - 広域避難者(車両)の交通誘導	警察
		- 火山状況の把握及び高速道路利用者への周知 - 火山性地震等により施設に被害が生じた区間は状況に応じて交通規制	NEXCO 中日本
噴火後	避難勧告 等が発令 された地 域を含む 区間	- 避難誘導のための交通規制 - 緊急交通路への一般車両の流入禁止措置	警察
		被災した道路や二次災害のおそれのある道路の通行止め(溶岩流の流下ラインや降灰の影響を踏まえた交通規制を含む)	NEXCO 中日本

※ 融雪型火山泥流や降灰後土石流の発生するおそれがあるときは、その避難対象エリアを規制の対象とする。