

第 11 次 藤枝市交通安全計画（案） （施策の大綱）

【令和 3 年度～令和 7 年度】

交通安全日本一の都市の実現を目指して



令和 4 年 1 月

藤枝市交通安全対策会議

ま え が き

本市は、昭和 39 年 9 月に増大する交通事故に対処するため、交通安全都市宣言を行いました。

また、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき本市の第 1 次～第 10 次の交通安全計画（昭和 46 年度以降 5 年ごと策定）を作成し、関係機関、団体及び市民が一体となって、各般にわたる交通安全施策を積極的に実施してきました。

第 10 次藤枝市交通安全計画においては、こうした交通安全対策の積極的な推進により、令和 2 年度目標値である、人身事故発生件数 1,130 件以下を大幅に達成し、829 件となりました。5 年間の平均値は、第 9 次の 1,285 件から 1,075 件へと 210 件減少し、死者数においても 5.0 人から 3.8 人へと減少しました。これは、関係機関・団体、市民総ぐるみの長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、死者数の推移については微増減を繰り返している状況であり、また、人身交通事故に占める高齢者事故の割合は高い状態で推移しているため、事故そのものを減少させることはもちろんのこと、超高齢社会の進展に伴う高齢者の事故対策が求められています。

また、大規模地震発生時等における道路交通の混乱などは、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがあります。

言うまでもなく、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りません。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により、県の作成する交通安全基本計画に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき、藤枝市内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す。

この交通安全計画に基づき、本市は国及び県など関係行政機関と緊密な連携を図り、市民との協働のもと、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ことで“交通安全日本一の都市”の実現を目指してまいります。

令和 4 年 1 月 25 日

藤枝市交通安全対策会議
会 長 北 村 正 平

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	6
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）	7
第2節 道路交通の安全についての目標	8
I 道路交通事故の現状	8
II 第11次藤枝市交通安全計画における目標	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
<重視すべき6つの視点>	
(1) 高齢者及び子供の安全確保	13
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	14
(3) 生活道路における安全確保	15
(4) 先進技術の活用推進	16
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	16
(6) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	16
II 講じようとする施策	17
1 道路交通環境の整備	17
(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	17
(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	19
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	19
(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	20
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	21
(6) 無電柱化の推進	21
(7) 効果的な交通規制の推進	21
(8) 自転車利用環境の総合的整備	21
(9) 交通需要マネジメントの推進	22
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
(11) 総合的な駐車対策の推進	23
(12) 道路交通情報の充実	24
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	24
2 交通安全思想の普及徹底	26
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4) 交通の安全に関する民間団体の主体的活動の推進	36
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	38

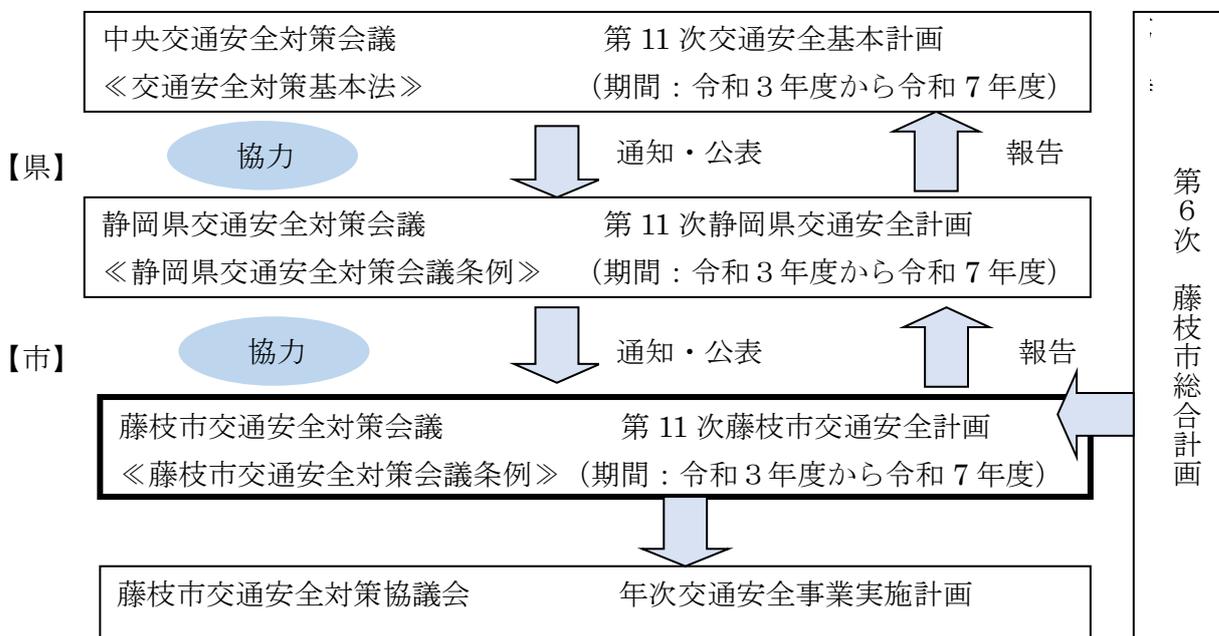
3	安全運転の確保	38
(1)	運転者教育等の充実	38
(2)	安全運転管理の推進	39
(3)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	39
4	車両の安全性の確保	40
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	40
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	40
(3)	自転車の安全性の確保	41
5	道路交通秩序の維持	41
6	救助・救急活動の充実	41
(1)	救助・救急体制の整備	41
(2)	救急医療体制の整備	43
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	44
7	被害者支援の充実と推進	44
第2章	踏切道における交通の安全	45
第1節	踏切事故のない社会を目指して	46
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	46
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	46
II	藤枝市内の踏切道	46
III	講じようとする施策	47
1	構造の改良の促進	47
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	47
3	踏切道の統廃合の検討	47
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	48
第3章	大規模地震に備えての交通の安全	49
第1節	基本方針	50
1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	50
2	南海トラフ地震等発生時	50
第2節	講じようとする施策	50
1	南海トラフ地震臨時情報発表時	50
2	南海トラフ地震等発生時	50
(1)	緊急交通路等の確保	50
(2)	道路交通情報の提供	50
3	平時における措置	50
(1)	緊急通行車両の事前届出の推進	50
(2)	交通総量抑制対策の推進	50
(3)	信号機電源付加装置の整備	51
(4)	南海トラフ地震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	51

4	その他の交通安全対策	51
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	51
(2)	沿道建築物等の耐震化の促進	51

計画と交通安全対策会議の位置づけ

本計画は、交通安全対策法に基づき国・県が策定する交通安全計画を上位計画とし、「第6次藤枝市総合計画」の個別計画として策定したものです。

【国】



藤枝市交通安全対策会議 構成員

会長 藤枝市長

委員 第1号委員 国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所長

第2号委員 静岡県島田土木事務所長

第3号委員 藤枝警察署長

第4号委員 藤枝市 副市長、危機管理監、企画創生部長、市民協働部長
健康福祉部長、基盤整備局長、子ども未来応援局長
藤枝市教育委員会教育部長、藤枝市立総合病院事務部長

第5号委員 藤枝市教育長

第6号委員 志太消防本部消防長

計画の基本理念

本市が目指す“幸せになるまち”藤枝づくりのためには、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。

藤枝市交通安全計画は、これまでの10次・50年にわたる取組において、人身交通事故件数を過去50年間で最も多かった平成16年の約6割まで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として、交通事故被害者等となる人がおり、子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故もゼロにはならない。

本市が交通安全日本一の都市を目指してこれまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、先端技術を積極的に取り入れた対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない交通安全社会の実現を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

道路交通事故による死傷者数は減少傾向にあるものの、これまで死亡事故「ゼロ」を達成することはできなかった。

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を思い、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出し「交通安全日本一の都市」の実現を目指していく。

【人優先の交通安全思想】

全ての交通について、高齢者、障害のある人、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が大切にされる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった人に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められ、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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、喫緊の課題であり、それは事業用自動車においても同様である。

交通関係者の連携によって、高齢になっても安全に移動ことができ、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を構築し、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせるまち藤枝を創る。

計画の基本方針

1 交通安全対策の対象（交通社会を構成する三要素）

(1)交通社会を構成する「人」、(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、評価を充実し、成果目標を設定した施策を策定し、市民の理解と協力を得て推進する。



図1:交通社会を構成する三要素と要素別の施策

(1) 「人」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。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していけるよう、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を創出することも安全意識の向上のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革のためには、地域と連携し、市民自ら交通安全対策を実践する仕組みを推進する。

(2) 「交通機関」に係る安全対策

人はミス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、高い安全水準の維持を図る。

(3) 「交通環境」に係る安全対策

関係機関の協働により機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、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、人自身の移動空間と自動車等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、通園路、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・職種において人口減少による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、交通安全意識の高揚を促し、交通安全教育を徹底する取組に対する支援が必要である。

(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、安全性を検証していくことが必要となる。

このほか、新しいタイプの移動手段の登場についても、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

感染症をはじめ、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にもあっても、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への対応

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) 先進技術の積極的活用

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進技術や情報の普及活用の促進に安全性を検証しながら積極的に取り組んでいく。

(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）及び藤枝市犯罪被害者等支援条例（平成29年条例第10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、県、市、民間企業、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) 他市との連携・協力

本市では、多岐にわたる施策、関係機関の尽力により、近年、交通事故は減少傾向が続いているが、今後更に減少させるためには、近隣市をはじめ、他市と知見を共有し、連携による広域での交通安全施策を推進することが重要である。

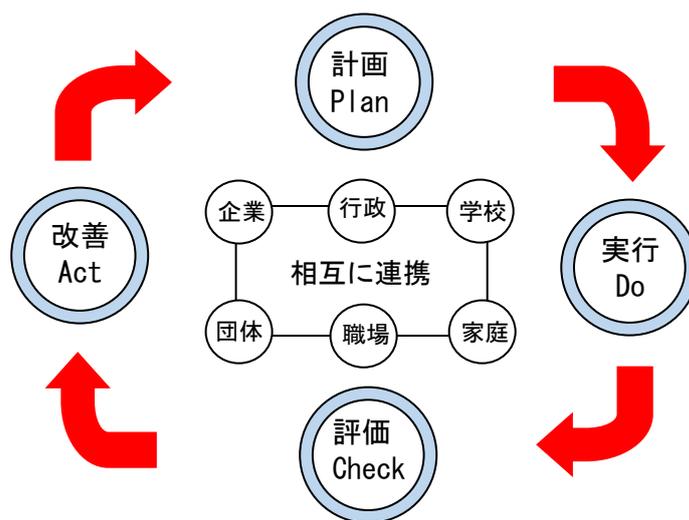
4 計画の進捗管理

本計画を着実に推進するために、「藤枝型マネジメントサイクル」による計画の進捗管理を行う。

具体的には、藤枝市交通安全対策協議会において、毎年度の交通安全事業の評価・検証を、一次評価として実施する。

また、市民の代表により構成される「行政サービス評価委員会」により、第6次総合計画としての評価・検証を実施することで、2段階での評価・検証による本計画の進捗管理を行う。

計画の実施サイクル（イメージ）



交通安全日本一の都市の実現

市では、これらの基本理念に基づき、子どもや高齢者をはじめ全ての市民が安全で安心して暮らせる「交通安全日本一の都市」の実現に向けて、関係機関と連携し、市民総ぐるみ、官民一体で交通安全対策に取り組む。

SDGsの17のゴールに貢献する藤枝市の17の目標

SDGsの実現に向けて、地方自治体として取り組むべき目標を本市独自のローカルSDGsとし、SDGsの17のゴールに貢献する本市独自の目標を設定し、地方創生の一層の充実・深化とともに、その達成を目指します。本計画に掲げている取組は、SDGsの17のゴールと対応させて推進し、広く発信する。





第1章

道路交通の安全

第1節 道路交通事故の無い社会を目指して(基本的な考え方).....7

第2節 道路交通の安全についての目標.....8

第3節 道路交通の安全についての対策.....12



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

私達は、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、人身交通事故に占める高齢者事故の割合は増加しており、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故も継続して発生している。高齢化の進展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求められている。

今後も、交通事故による死者数及び件数ゼロを目指し、究極的には交通事故のない「交通安全日本一」の都市の実現に向けて、「できることはすべてやる」という強い意識を持って、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

交通死亡事故ゼロを目指す上で、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 本市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、本市の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組合せを行うべきである。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、市と警察署の連携が極めて重要である。

さらに、本市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。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、地域、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。

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

本市の交通事故による死者数は、第10次藤枝市交通安全計画期間中の平均が3.8人と、過去20年間で初めて4人を下回ったものの、死亡事故「ゼロ」は達成できなかった。

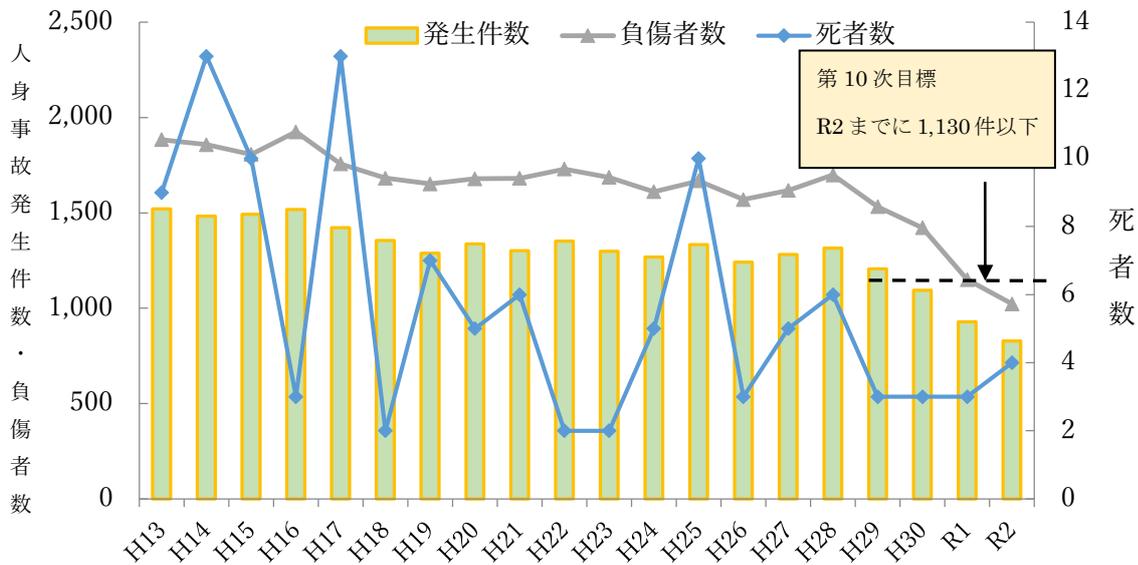
2 年間人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、平成16年の1,518件をピークに減少と増加を繰り返していたが、第10次計画期間中の平成29年から減少傾向が続き、令和2年には829件と、第10次計画目標である1,130件を大幅に達成する結果となった。

類型別では表1のとおり追突事故が1番多く、全体の40.7%、続いて交差点での出会い頭事故が27.1%と、この2つの事故形態で全体の67.9%を占める。

このように、車両相互による事故が多いのが本市の事故の特徴といえる。

図3: 藤枝市の過去20年間の人身事故発生件数、死者数及び負傷者数の推移



H13~17 平均値	H18~22 平均値	H23~27 平均値	H28~R2 平均値
発生件数 : 1,487	発生件数 : 1,327	発生件数 : 1,285	発生件数 : 1,075
死者数 : 10	死者数 : 4.4	死者数 : 5.0	死者数 : 3.8
負傷者数 : 1,846	負傷者数 : 1,685	負傷者数 : 1,631	負傷者数 : 1,365

(藤枝警察署「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)



表 1: 藤枝市の人身事故類型別発生件数(R2)

区分		件数	死者数	負傷者数	
人対車両	対面	2		2	
	背面	3		3	
	横断	横断歩道	22		22
		その他	13		13
	その他	18		18	
小計		58		58	
車両相互	正面衝突	9		12	
	追突	338	1	458	
	出会い頭	225	1	270	
	追越等	7		8	
	右左折	84		97	
	その他	89		101	
	小計	752	2	946	
車両単独		19	2	19	
合計		829	4	1,023	

(藤枝警察署提供資料より)

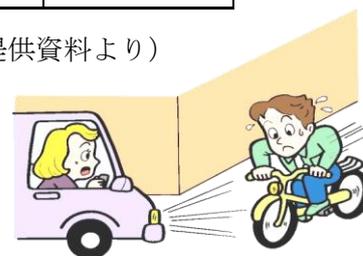
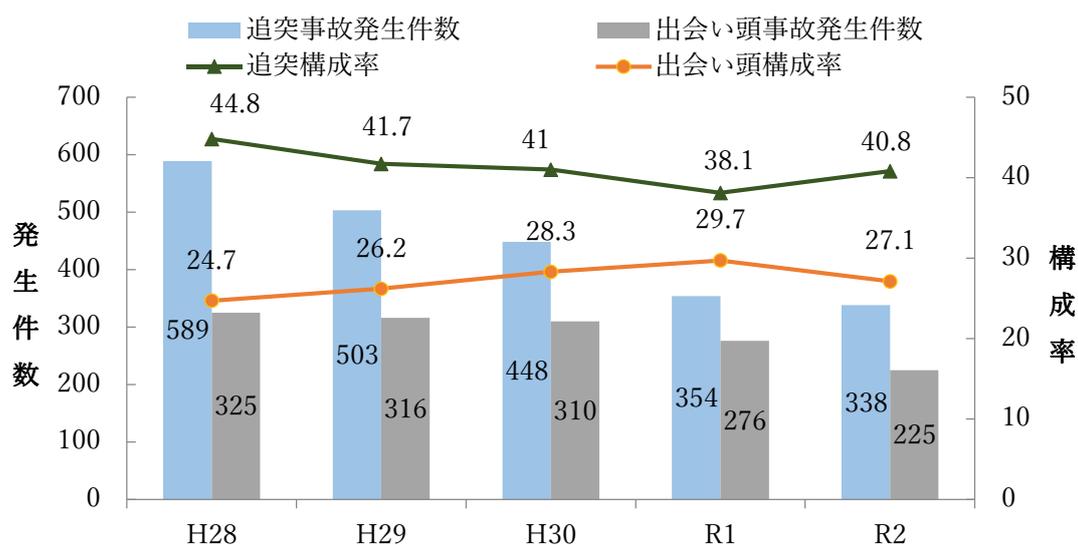


図4: 藤枝市の追突事故及び出会い頭事故の発生件数と構成率の推移(H28~R2)



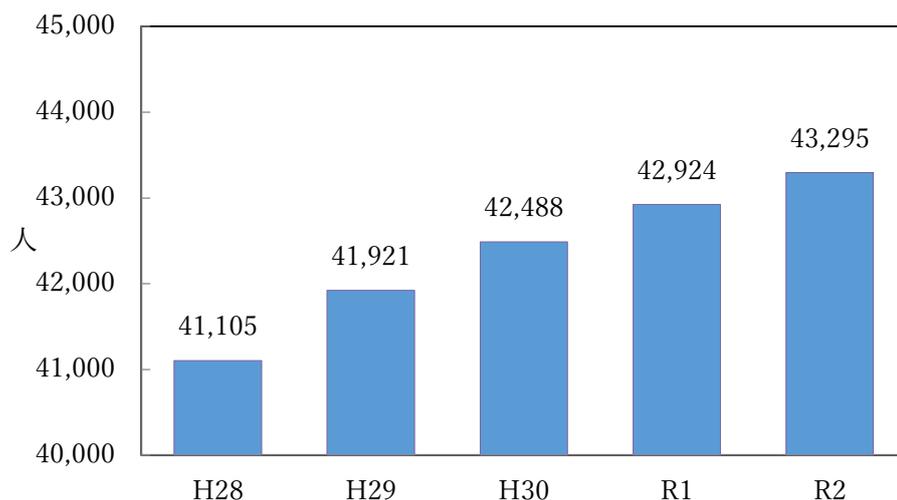
(藤枝警察署「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)

3 高齢者事故

本市における人身交通事故に占める高齢者の割合は、4割前後と高い割合で推移しており、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

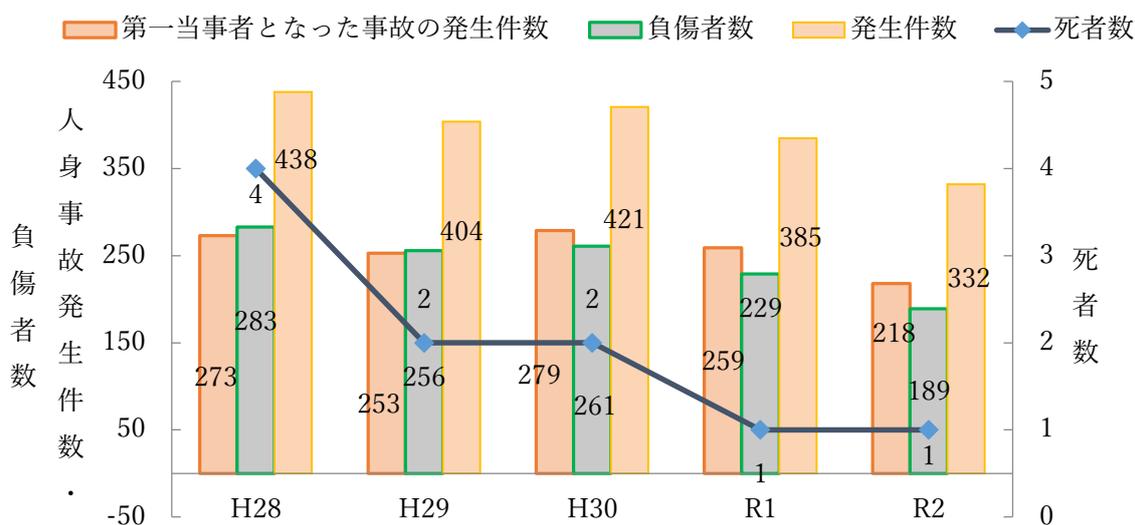
特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となる。

図7: 藤枝市の高齢者人口の推移



(藤枝市統計資料：12月末より)

図8: 藤枝市の高齢者に係る人身事故発生件数の推移(H28～R2)



(藤枝警察署「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)

II 第 11 次藤枝市交通安全計画における目標

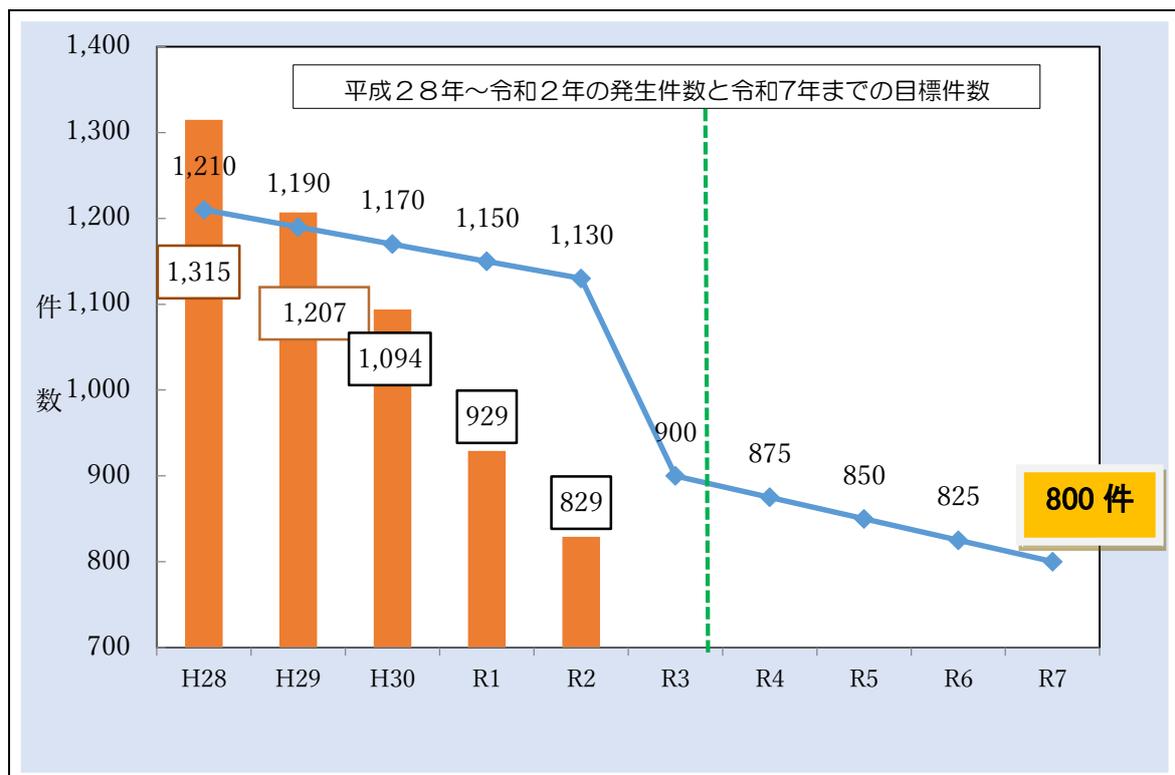
交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられ、静岡県第 11 次交通安全基本計画においては、「令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 80 人以下、年間人身事故発生件数を 15,000 件以下」にする目標を掲げている。

そこで、本計画においては、日本一の交通安全都市を目指す目標値として、交通事故による年間死者数を「ゼロ」、また登下校時における小学生・中学生の交通事故発生件数も常に「ゼロ」を目指す。人身事故発生件数は、令和 7 年までに年間 800 件以下、自転車事故の発生件数については 160 件以下の達成を目指す。

〈本計画における目標〉

指標	基準値（平成 30 年）	目標（令和 7 年）
年間死亡事故件数	3 件	0 件
年間人身交通事故件数	1,094 件	800 件以下
年間自転車事故件数	196 件	160 件以下

図 9: 藤枝市過去 5 年間の人身事故発生件数と今後 5 年間の目標件数の推移



(藤枝警察署「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)

過去 5 年間の交通死亡事故ゼロの連続日数

200 日達成： 4 回

400 日達成： 1 回

期間内最長記録 466 日

(平成 30 年 7 月 25 日～令和元年 11 月 2 日)

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

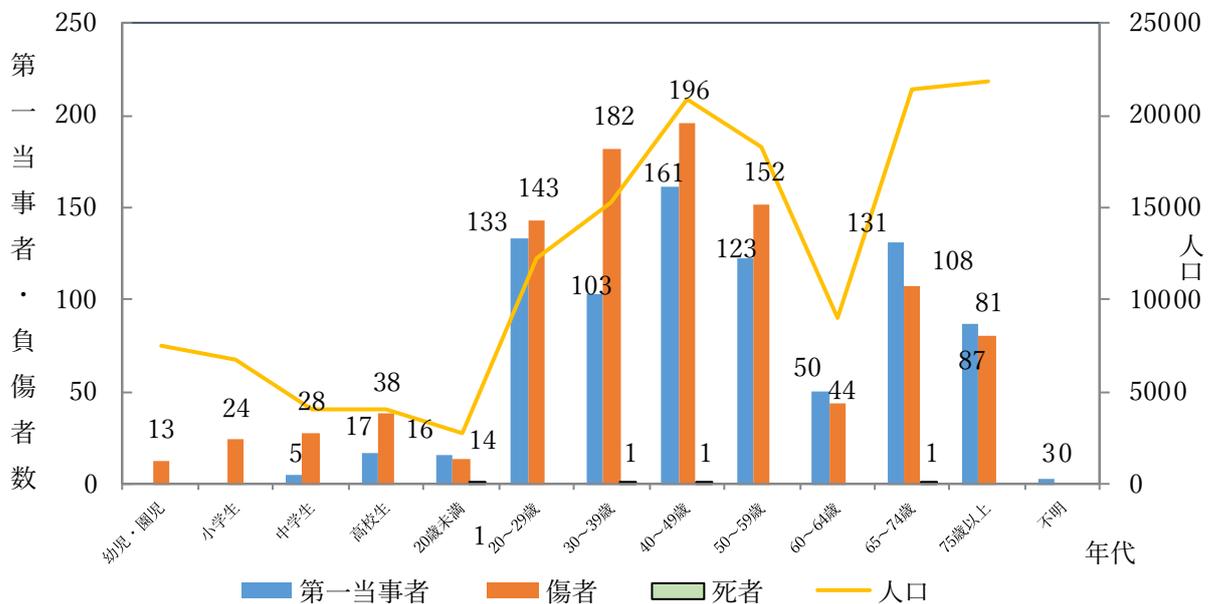
近年、道路交通事故による死者数並びに事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

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、人身交通事故に占める高齢者事故割合、高齢者起因割合ともに増加しており、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。また、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。

図10: 藤枝市の年齢別人身事故発生状況 (R2)



※ EBPM: Evidence-based Policy Making (証拠に基づく政策立案)

〈重視すべき6つの視点〉

(1) 高齢者及び子供の安全確保	(4) 先進技術の活用推進
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
(3) 生活道路における安全確保	(6) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市は人身交通事故件数に占める高齢者事故の割合が高く、令和2年中は約4割を占めている。

高齢者が歩行及び自転車等を利用する場合は、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、多様な移動手段の安全な利用を図るための対策、地域の状況に適っ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ユニバーサルデザインによる道路交通環境を形成する。

高齢者の安全運転を支える対策においては、身体機能の衰え等を補う運転支援機能装置など新装置の活用・普及を一層積極的に進めていく。また、技術の進展の状況とあわせて、その限界についても、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく。

さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

次代を担う子供の安全を確保する観点では、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通園、通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供の安全を見守っていく気運の高揚を図る。

加えて、高齢者や子供に対しては、年齢や特性に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

表2: 藤枝市の子供と高齢者に係る事故の状態別死傷者数 R2

	歩行中 その他	自転車 運転中	原付・自二車 運転中	自動車 運転中	同乗中	合 計
幼児・園児	2	0	0	0	11	13
小学生	8	4	0	0	12	24
中学生	3	12	0	0	13	28
高校生	0	31	1	0	6	38
65歳以上	26	36	12	99	17	190
合 計	39	83	13	99	59	293

(藤枝警察署 「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市における歩行者事故の約6割が道路横断中に発生し、そのうち横断歩道横断中の事故が約6割を占めており、横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。まずは身近な道路の安全性を高める必要があり、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、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、「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。

また、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、高齢者や学生等の自転車通行が多い区間に優先的な配慮が必要である。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上などの放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、特に中高生や高齢者等に自転車の交通ルールやマナーに違反する行動が多いため、年代に適した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。

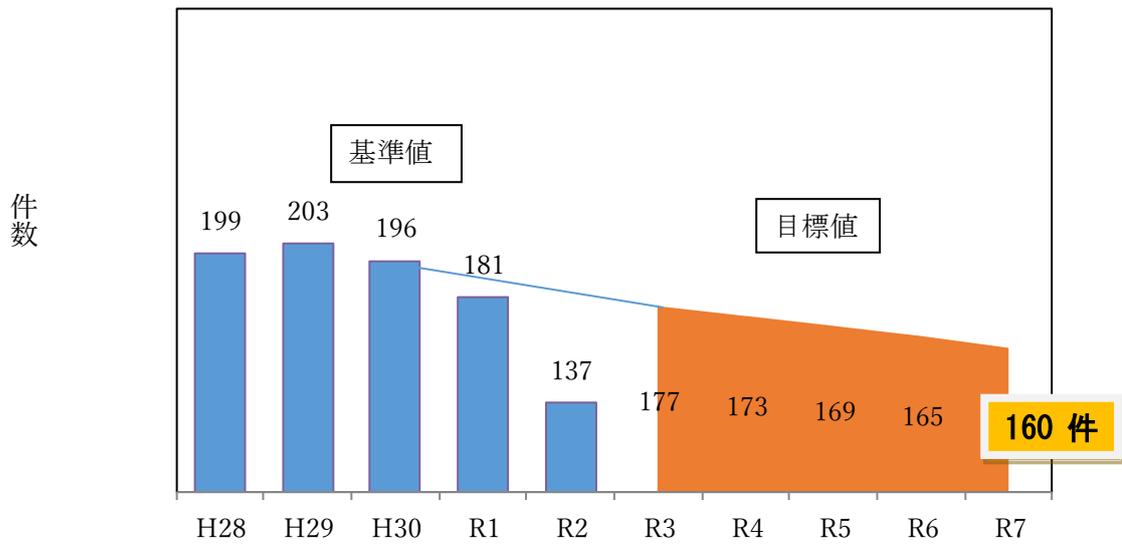
加えて、通勤や配達目的の自転車利用者の指導啓発や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様な移動手段の普及に伴う事故の防止についての対策を推進する。



横断歩道の歩行者をセンサーで感知しドライバーに知らせるシステムの運用（蓮華寺池公園）



図 11：自転車事故の発生件数(H28～R2)



(藤枝警察署「藤枝市の犯罪・交通事故統計」より)

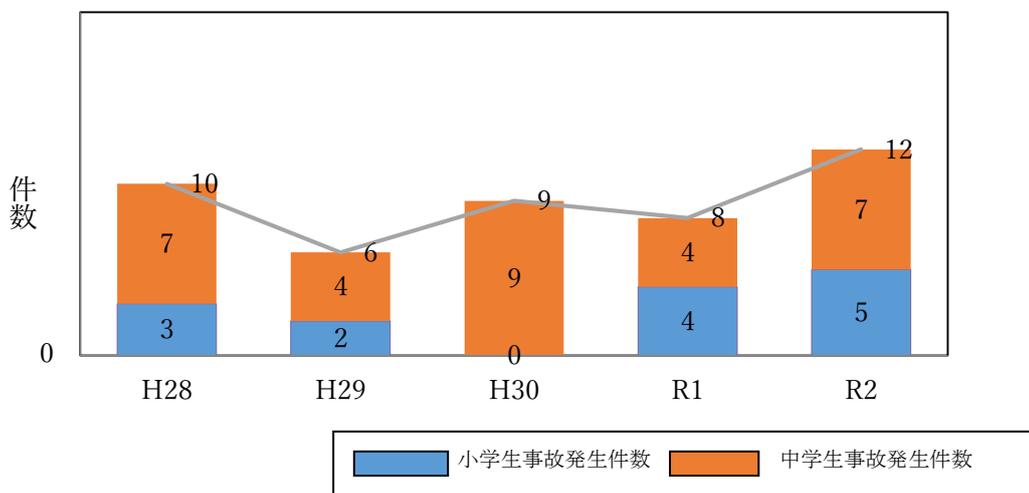
(3) 生活道路における安全確保

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

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

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市民の関わりが重要であり、地域の意見を取り入れた対策を進めることにより、「生活道路は人が優先」という意識を市民に深く浸透させることを目指す。

図 12：登下校時における小学生・中学生の交通事故発生件数(H28～R2)



(4) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー※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進技術の情報を収集し、市民に対し、その活用を推進する。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

県が行う、E T C 2.0※から得られたビッグデータ等の分析等に基づく交通安全対策を参考に、交通実態を踏まえた交通安全対策を推進する。

(6) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴い、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、市は関係団体、市民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情に精通した市交通安全指導員や警察等専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域の交通安全対策への関心を高め、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て、市民への交通安全情報の提供に一層努める。

また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、持続可能な自立した組織による交通安全活動を目指し、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る意識の醸成に努めるとともに、交通安全活動に積極的に参加しやすい環境の整備を図る。

※ サポカー：衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等、安全運転支援機能を搭載した車。

※ E T C 2.0：これまでのE T C（Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、② I Cの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、I T S 推進に大きく寄与するシステム。

II 講じようとする施策

道路交通安全対策を講じる上で、前述した重視すべき視点を考慮しつつ、

- 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

以上の7つの施策の柱により、交通安全対策を実施する。

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り、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが必要である。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

事故データや、地域の要望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、地域等と連携し、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、子供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。

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と物理的デバイス（ハンプや狭さく等）を組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し安全対策を実施する。

また、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策、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通過車両の抑制対策を実施する。

さらに、地域等と連携して潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県等と連携して効果的・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

通学路など子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、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とともに、事故発生時の緊急安全点検等により、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。

高校生、中学生、小学生、幼稚園や保育所等に通う幼児の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード※等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、横断歩道等の拡充、「ゾーン30」、「ゾーン30プラス」、「キッズゾーン」の設置等の対策を推進する。



車の減速を促すハンプ



園児を守るキッズゾーン

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の整備を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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。

特に、中心市街地においては、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自動二輪車等の違法駐車についても、警察署と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

※ライジングボラード：時間帯でラバーポール等の構造物を上下させ、車の進入を防ぐ設備

エ 交差点における出会い頭事故対策

生活道路においては、信号機の無い見通しが悪い交差点での出会い頭事故が多発していることから、冬季においても曇らないカーブミラーの設置促進のほか、ICTを活用した「多機能カーブミラー」の実証実験の実施など、交差点における出会い頭事故対策を重点的に実施する。

(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

東名高速道路や新東名高速道路並びに国道1号バイパス（以下「高規格幹線道路」という。）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を排除し、人優先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

国道、県道、都市計画道路及び交通量の多い一級市道など、幹線道路における交通安全対策については、国、県及び警察署と連携を図り、事故危険区間及び死傷事故率の高い区間を優先的に選定し、より有効性の高い対策を検討し「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 事故危険箇所対策の推進

(ア) 集中的な事故抑止対策

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、事故データの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、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。

(イ) 道路・交差点に対する対策

道路、交差点に対し、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、見通しの改良、バス路線等における停車帯の設置、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

イ 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、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

ウ 国道1号藤枝バイパス4車線化の推進

生活道路への通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、国道1号藤枝バイパス4車線化に向け関係機関と連携していく。

エ 補助的な幹線道路等の系統的な整備

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のため、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・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。

オ 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。

(7) 道路改築事業の推進

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、国道1号藤枝バイパス等、幹線道路の整備と併せた生活道路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、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改築事業を推進する。

(イ) 歴史的地区への道路の体系的整備

歴史的街並みや史跡等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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

カ 交通安全施設等の高度化とICTを活用した安全対策

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、事故の多い交差点におけるICTを活用した実証実験を通し、新たな交通事故防止施設の設置を推進する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）が一部改正され、地域公共交通計画の策定が法定化されたことに伴い、令和3年6月に策定された藤枝市地域公共交通計画に沿って交通政策のグランドデザインを図る。まず、地域特性に応じた公共交通サービスの促進や官民連携による効率的な公共交通の運行、まちづくり政策との連携等により、「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」の構築を行い、高齢者をはじめとする市民の移動手段の確保を図る。

また、公共交通ネットワークの確保・維持だけでなく、「地域支え合い出かけっCARサービス事業」等、地域が実施する事業が持続可能な取り組みとなるための支援仕組みづくりや、企業バス等を利用した地域輸送資源を活用した取組など、地域活力による交通手段確保の支援を行うことで、地域の高齢者等の移動手段の確保・充実に図る。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

全ての人々が安全に、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し、安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

(6) 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、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。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域、警察と連携し、地域の交通実態等を踏まえた効果的な交通規制を図り、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。特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。

(8) 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

本市が進める「ゼロカーボンシティ」の構築に向けて、省エネルギー化への寄与が期待できる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、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。本市では「藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画」に基づき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、警察署と連携し、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。

道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進め、さらに、「街中シェアサイクル」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。



矢羽根型自転車誘導帯

イ 自転車等の駐車対策の推進

(ア) 自転車駐車場整備の推進

自転車の駐車スペースを確保するため、自転車駐車場等を整備する。

(イ) 放置自転車対策の推進

「藤枝市自転車等の放置防止に関する条例」（平成 4 年藤枝市条例第 38 号）により、円滑で安全な交通環境の妨げとなる放置自転車等への指導、撤去等の推進を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する啓発

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・団体が連携し違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

(9) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい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、交通需要マネジメント（TDM ※）の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路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の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、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、輸送効率の向上や交通量の時間的・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、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、市は、国、県、交通関連事業者、交通施設管理者、市民その他の関係者と連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

令和 3 年 6 月に策定した藤枝市地域公共交通計画に沿って公共交通サービスの改善を進めるなど、引き続き公共交通機関利用を促進する。

具体的には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、過度に自動車に依存した生活スタイルから路線バスをはじめとした公共交通機関の利用へ転換を促す。

また、公共交通への市民参画の推進として、高齢者等を対象とした出前講座を実施し、公共交通の現状について情報を提供し、十分に理解してもらうことで、公共交通への利用促進及び意識啓発を図る。

※ TDM : Transportation Demand Management (交通需要マネジメント)

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を行うことで交通渋滞等を緩和していく取組み。

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。

(10) 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、風水害等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。風水害等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、警察と連携し、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。

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。

ウ 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に関する情報が迅速かつ的確に市民に提供されるよう、県、警察と連携して交通情報の提供を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能を維持、増進するため、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

市民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

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を推進する。

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地域の駐車需要を踏まえた駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整

備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進する。

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、市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、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペース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。

(12) 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るため、適時・適切な情報、ICT等を活用して、情報提供の充実を図る。

(13) 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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、不法占有等の防止を図るための啓発活動を地域に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

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

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

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、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場を確保し、路上遊戯等による交通事故の防止及び都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供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、公園等の整備やふれあい広場の適正な維持管理に努めるとともに、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

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識の向上と交通マナーを身に付ける上で重要な意義を有している。

「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、子供、高齢者、障害のある人等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

(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면을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、絵本や紙芝居、視聴覚教材等を利用したり、親子で実習するなど、親しみやすく分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

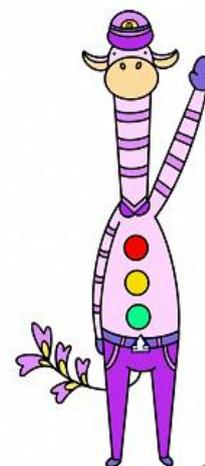
関係機関・団体は、幅広い教材・教具・情報の提供等を行い、幼稚園、保育所及び認定こども園における交通安全教育を支援するとともに、家庭において適切な指導ができるよう保護者の交通安全意識の高揚を図る。

また、交通安全協会交通安全指導員による幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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。

交通安全教育用キャラクターふじりん



©むらまつけーじ



(ア) 学校における交通安全教育

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、自動車の特性、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。



(イ) 関係機関・団体による支援

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

(ウ) 民間団体等による支援等

市交通安全指導員や子供見守り隊等の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や見守りを推進する。

(エ) 家庭・地域との連携

小学生の事故は、登下校時以外における事故が多くなっているため、家庭・地域の協力の下にその防止対策を図る必要がある。

具体的には、家庭及び地域・関係機関等の協力を得て、交通環境の整備を促進し、通学路の指導・安全点検、通学方法の指示等を行い、児童の安全を確保する。

(オ) 放課後児童クラブにおける安全教育

放課後児童クラブにおいても、交通安全のルールとマナーに関する指導の実施を図る。

(カ) 地域健全育成組織による安全教育

地域の青少年健全育成組織としての子供会や家庭教育学級活動の中で、交通安全教室を実施し、子供の生活圏における交通安全教育を推進する。

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、交通事故を再現する体験型の講習会を取り入れるなど、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、自己の安全のみならず、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) 学校における交通安全教育

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を実施する。

(イ) 関係機関・団体による支援等

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。

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、自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

(ア) 学校における交通安全教育

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の高揚及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。



(イ) 関係機関・団体による支援等

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

(ア) ゆとり運動の推進

交通事故の多くは、運転手の「あせり」から起こっていることから、時間と心にゆとりを持って運転する「ゆとり運動」を自治会、町内会、事業所等と連携して推進する。

(イ) 運転者に対する教育

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。

(ウ) 使用者に対する教育

運転者の使用者は、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。

(エ) 学生に対する教育

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

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

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。



(イ) 高齢者に対する交通安全教育の考え方

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育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する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

(イ) 関係機関等との連携

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。

(ウ) 高齢運転者に対する教育

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、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。

(エ) 電動車椅子利用者等に対する教育

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

(オ) 藤枝市交通安全指導員に対する教育

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、藤枝市交通安全指導員に対して、参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

(カ) 先進安全技術の体験

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。

(キ) 地域の見守りと支援

高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。



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の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害のある人に対しては、介護者等の障害のある人に付き添う人を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

(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、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を効果的に習得するため、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、資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育に努め、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟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、社会の変化や技術の進展を踏まえ、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、市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図ることを目的に、年間を通じた市民総ぐるみの運動として展開する。

年間を通じて実施する運動として、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。

各季の交通安全運動の実施に当たっては、事前に、事故実態や市民のニーズ等を踏まえ、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。また、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る交通安全活動を促進する。

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、運転時の歩行者優先義務を再認識させる交通安全教育を推進する。

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、「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



(ア) 自転車利用者に対する教育

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全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）等を活用し、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、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚や責任に対する意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、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。

(イ) 保護者に対する教育

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して交通安全意識の啓発活動を実施するほか、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。

(ウ) 関係事業者等への教育

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

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、広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して約6倍になることから、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供にはチャイルドシートを使用させることを推奨する。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

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用品等の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進するとともに、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。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

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、安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して



ハンドルキーパー運動※の普及啓発やアルコール検

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。

※ ハンドルキーパー運動: 「自動車仲間や知人と飲食店などへ行く場合、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が自動車の運転をして同席者を送り届け、飲酒した人にハンドルを握らせない」運動。

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、テレビ、ラジオ、新聞、動画（YouTube）、LINE、SNS、ホームページ、街頭ビジョン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、実効が上がる広報を次の方針により行う。

(ア) 交通安全マイレージの活用

市民一人ひとりの交通安全に対する意識の高揚を図るため、「交通安全マイレージ」を活用・推進し、交通安全に即した行動の習慣化と意識付けを推進する。



(イ) 家庭における交通安全意識の醸成

交通安全に果たす過程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、自治会・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、子供、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) 民間団体の広報活動の支援

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、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、交通安全意識の高揚を図る。

(エ) 交通安全指導員会等による啓発

民間交通安全指導員会等が「交通事故ゼロの日」等に、街頭啓発を実施する。

ケ 広域連携による普及啓発活動の推進

三市交通安全連絡会（島田市・焼津市・藤枝市）は、各市単独による交通安全の啓発に加え、三市合同交通安全街頭啓発など、三市が合同・連携した交通安全対策を統一的かつ効果的に展開し、広域的な交通安全に関する普及啓発活動を推進する。また、その他の近隣市町との連携についても検討する。

コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者事故防止に関する普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する県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) 夕暮れ時の事故防止に関する普及啓発活動の推進

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に関する普及啓発活動の推進

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し、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 乗用型トラクター事故防止に関する普及啓発活動の推進

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

(オ) 交通事故情報の提供・発信

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。

(カ) 先進技術に関する情報の提供・発信

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はじめ、安全性能に関する試験結果を公表する、自動車アセスメント情報や、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、自動車製作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。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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策協議会を定期的開催し、交通安全に関する市民挙げての活動の

展開を図る。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・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、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、補助制度の見直し等により幅広い年代の参画に努める。

ア 藤枝市交通安全指導員会

交通安全指導員会は、市内における交通安全意識の高揚と学童を交通事故から守るため、街頭指導、見守り活動を行うとともに地域からの求めに応じて交通安全確保のための活動、交通安全教育を行う。



藤枝市交通安全指導員会



市交通安全指導員による通学指導

イ 交通安全協会藤枝地区支部

交通安全協会藤枝地区支部指導員は、未就学児から高齢者まで、市内における全世代の交通安全教育を通して交通安全意識の高揚を図る。また、街頭指導により交通ルールの徹底と啓発、事故防止活動を行う。

ウ 子ども見守りボランティア

子どもの登下校時間の安全を確保するため、地域で自主的に組織している、子ども見守り隊等の見守りボランティアが安全に安心して活動できるよう、傷害保険への加入支援や横断旗等の物品の支援などを実施する。

エ 小学校交通安全リーダー

交通安全リーダーは指名された小学校高学年児童から成り、登校班における交通安全の確保、下級生に対する交通マナーや交通ルールの指導を行う。

また、交通安全リーダーにはリーダーワッペンと手帳を交付し、「交通安全リーダーと保護者と交通安全を語る会」等においてリーダーとしての意識の高揚を図るとともに、小学生の視点か



ら交通安全に関する問題の指摘を行う。

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリハットマップ」の作成、交通安全総点検などのほか、交通安全の取組に市民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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るため運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。

(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に図るとともに、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、教育内容の充実に図る。

ア 二輪車安全運転対策の推進

交通安全協会等の関係機関と連携し、正しい二輪車運転マナー、運転技能を中心とした自動二輪車安全運転講習及び原付技能安全講習を開催する等交通安全教育を推進する。

また、交通安全組織としての二輪車安全運転推進クラブに対し、交通安全に関する研修会、講習会等の開催、各種の交通安全活動等への積極的参加、協力等自主的安全活動を促進し、クラブ員が中核となった二輪車利用者への安全意識の高揚を図る。

イ 高齢運転者対策の充実

(ア) 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。

(イ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納したものに対する公共交通機関の割引運賃等の支援制度の周知を図る。

また、高齢者をはじめとする地域の移動手段の確保に向け、策定した地域公共交通計画に基づき、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。

ウ 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。

(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、安全運転管理者等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。

(3) 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・人身事故件数・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 抜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の推進

安全運転管理協会、警察署等と連携し、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など飲酒運転撲滅運動を展開する。

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」といった迷惑運転防止についても啓発を続ける。

イ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス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。

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。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 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。

イ 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、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、安全運転サポート車や高齢者の安全運転を支援する装置の普及促進を推進する。

(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。

※ASV）：先進技術を利用して、ドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

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定期的に点検整備や正しい利用方法等を指導するとともに、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るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、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。

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、街頭啓発や交通指導取締りなどを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、警察署と連携し、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。

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。

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

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の強化、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（AED）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

事故現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における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ほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

「救急救命士法」（平成3年4月23日法律第36号）に基づき、一般財団法人救急振興財団への救急隊員の派遣による養成や、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救急救命士の計画的な増員を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管などの特定行為を円滑に実施するための講習等を実施するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

キ 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、中日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、中日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、適正かつ効率的な救急業務実施体制の整備を促進する。

ク 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（FAST※）の整備を図る。

ケ 緊急通報システム・事故自動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技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、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にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN※）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(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

開業医によって行われている在宅当番医制の一層の充実強化と志太榛原地域救急医療センターの診療体制の充実を図る。

(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、第2次救急医療体制について、一層の充実強化を図る。

(ロ) 第3次救急医療体制の推進

第3次救急医療を担う、「藤枝市立総合病院において脳卒中、心筋梗塞、外傷等の重篤な救急患者を受け入れるため、高度の診療機能を有し、24時間体制で重症患者に対応する診療機能の強化を図る。



藤枝市立総合病院救命救急センター

-
- ※ FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems
緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことにより、現場までの到着時間の短縮、交通事故の防止を図るシステム
 - ※ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety
 - ※ ACN : Automatic Collision Notification

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師については、静岡県専門医研修ネットワークプログラムにおいて、救急専門医養成プログラムを提供すること等により、確保に努める。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療の教育を担う看護師等養成所及び新人期において救命救急処置技術等の看護職員研修を実施する病院等を支援し、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

ウ ラピッドレスポンスカー（ドクターカー）事業の推進

「意識が無い」「呼吸していない」等の重篤な救急患者発生時に、志太消防本部と藤枝市立総合病院が連携し、医師の判断でラピッドレスポンスカー（ドクターカー）により医師、看護師、救急救命士が現場に出動し、現場で救命処置・医療介入を行うことで救命率向上を目的に、ラピッドレスポンスカー事業を推進する。

エ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運航に協力することにより、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につなげる。

(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。

特に、静岡県メディカルコントロール協議会及び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及び、藤枝市犯罪被害者支援条例の下、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。



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.....46

第2節 踏切道における交通の安全についての対策.....46



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り、藤枝市内における踏切事故は過去5年間発生していない。しかし、令和2年の全国の踏切事故発生件数は173件、死傷者数は124人となっており、鉄道運転事故の約3割を占めている。事故原因としては直前横断によるものが約5割であり、また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。

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

踏切事故は、一たび発生すると、重大な結果をもたらすので、高齢者等の歩行者対策等、市内10か所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。

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。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

II 藤枝市内の踏切道

表3：藤枝市内JR東海道本線踏切一覧

(西側から順に記載)

番号	踏切名
1	一里山踏切
2	陣屋踏切
3	瀬戸踏切
4	下青島踏切
5	田沼街道踏切
6	前島踏切
7	第三高柳踏切
8	第二高柳踏切
9	第一高柳踏切
10	第一築地踏切



一里山踏切

※瀬戸踏切、田沼街道踏切、第二高柳踏切以外は歩行者専用踏切。



瀬戸踏切



第二高柳踏切

Ⅲ 講じようとする施策

1 構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切については、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。さらに、平滑化等のバリアフリー化を含めた、高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

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。

また、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。さらに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、う回路の状況等を勘案し、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等必要な対策を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の検討

構造の改良等の事業の実施に併せて、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、市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、必要に応じて統廃合を検討する。

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、交通安全意識の高揚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、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。



陣屋踏切



下青島踏切



第3章

大規模地震に備えての交通の安全

第1節 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50

第2節 講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50



第3章 大規模地震に備えての交通の安全

第1節 基本方針

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」（以下「臨時情報」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 講じようとする施策

1 南海トラフ地震臨時情報発表時

警察及び関係機関と連携し、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、同報無線やメール配信等を活用して情報提供を行い市民への周知を図る。

2 南海トラフ地震等発生時

(1) 緊急交通路等の確保

地震発生時においては、警察と連携し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) 交通総量抑制対策の推進

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

(3) 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。

(4) 南海トラフ地震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

臨時情報発表時には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、警察等関係機関と連携しながら、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じ、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、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推進する。

(2) 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、静岡県のプロジェクト「TOUKAI-0」総合支援事業の周知を図り、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。