

第11次 下田市交通安全計画

令和4年1月

下 田 市

ま え が き

第11次下田市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき本市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。

第1次（昭和46年～昭和50年）、第2次（昭和51年～昭和55年）、第3次（昭和56年～昭和60年）、第4次（昭和61年～平成2年）、第5次（平成3年～平成7年）、第6次（平成8年～平成12年）、第7次（平成13年～平成17年）、第8次（平成18年～平成22年）、第9次（平成23年～平成27年）及び第10次（平成28年～令和2年）の交通安全計画に基づき、これまで関係行政機関及び市民団体等において、交通安全施策を推し進めてきた結果、陸上交通の安全対策は着実な進展を続けてきたところである。

第10次下田市交通安全計画期間中、年々こうした交通安全対策の効果が現れ、本市内で的人身事故発生件数、死傷者数を減少させることができた。

また、平成28年及び令和2年においては、死者数0人と本市の交通安全に携わる関係者の努力が数字として現れた。

しかしながら、令和2年度中、本市内で発生した道路交通事故による負傷者数は95人を超えており、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しているため、引き続き交通事故ゼロを目指し、交通安全施策を展開していく必要がある。この交通安全計画に基づき、本市は人命尊重を優先するとの認識の下に国、静岡県の対策と調和して、総合的、長期的展望に立ち、一層強力に交通安全施策を推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	4
第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	5
1 道路交通事故のすう勢	5
2 第11次下田市交通安全計画における目標	5
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
(1) 高齢者と子供の安全確保	6
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 生活道路における安全確保	7
(4) 先端技術の活用推進	7
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
第2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・安心な歩行空間の整備	9
ア 生活道路における交通安全対策の推進	9
イ 通学路等における交通安全の確保	9
ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	10
エ 事故危険箇所対策の推進	10
オ 重大事故の再発防止	10
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	10
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	10
イ トンネル内の交通対策の推進	11
ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進	11
エ 連絡会議等の活用	11
(3) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	11
(4) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
(5) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	11
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	11
ア 子供の遊び場等の確保	11
イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限	11
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
ア 幼児に対する交通安全教育の推進	12
イ 小学生、中学生に対する交通安全教育の推進	13
ウ 高校生に対する交通安全教育の推進	13
エ 成人等に対する交通安全教育の推進	13

オ	高齢者等に対する交通安全教育の推進	13
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
ア	交通安全運動の推進	14
イ	自転車の安全利用の推進	14
ウ	後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底	14
エ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	14
オ	反射材用品等の普及促進	15
カ	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	15
キ	その他の普及啓発活動の推進	15
(3)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	15
3	安全運転の確保	16
(1)	運転者教育等の充実	16
(2)	二輪車安全運転対策の推進	16
(3)	高齢運転者対策の充実	16
(4)	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	16
(5)	安全運転管理の推進	16
(6)	死亡事故多発警報	17
4	車両の安全性の確保	17
(1)	自動車点検整備の推進	17
ア	定期点検・整備の推進	17
イ	不正改造車の排除	17
(2)	自転車の安全性の確保	17
(3)	電動キックボードの安全性の確保	17
5	道路交通秩序の維持	17
(1)	適正な交通指導の推進	17
6	救助・救急活動の充実	18
(1)	救助・救急体制の整備	18
ア	救助体制の整備・拡充	18
イ	A E D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	18
ウ	救急救命士の養成・配置等の促進	18
エ	救助・救急用資機材の整備の推進	18
オ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	18
(2)	救急医療体制の整備	18
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	18
7	被害者支援の充実と推進	18
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	18
(2)	交通事故相談活動等の推進	19
第2章 踏切道における交通の安全		20
第1節	踏切事故の防止	20

1	踏切事故の状況等	20
2	第11次下田市交通安全計画における目標	20
第2節	踏切道の交通規制の促進	20
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	20
2	講じようとする施策	20
(1)	踏切道の構造の改良の促進	20
(2)	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	20
(3)	その他踏切道の交通の安全及び円滑等を図るための措置	21
第3章	大規模地震に備えての交通の安全	22
第1節	基本方針	22
1	南海トラフ地震臨時情報等発表時	22
2	南海トラフ地震等発生時	22
第2節	講じようとする施策	22
1	臨時情報発表時	22
2	地震発生時	22
(1)	緊急交通路等の確保	22
(2)	道路交通情報の提供	22
3	平時における措置	22
(1)	緊急通行車両の事前届出の推進	22
(2)	交通安全施設の整備	22
(3)	交通総量抑制対策の推進	22
(4)	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	22
4	その他の交通安全対策	23
(1)	既存の道路橋の耐震補強等	23
(2)	既存の鉄道構造物の耐震補強整備	23
(3)	沿道建築物等の耐震化の促進	23

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本市は、長期の人口減少過程に入っており、高齢化率が年々上昇している。このような時代の変化を乗り越え、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多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、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に重要な要素である。

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ことを再認識すべきである。

【人優先の交通安全思想】

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。交通事故のない社会は、交通弱者が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していく。

【安全に移動できる共生社会の構築】

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、さらに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「共生社会」を、道路交通の連携によって、構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

このような観点から、道路交通、踏切道における交通、大規模地震発生時ごとに、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、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び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一人が、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つかないように新技術とともに、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

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。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) 先進技術導入への対応

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。また、人材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。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 伊豆縦貫自動車道の一部開通に伴う影響への対応

令和4年度において、国道414号 伊豆縦貫自動車道河津下田道路（期）のうち（仮称）河津ICから（仮称）逆川IC間（延長3.0km）が開通予定である。

開通後、走行性の向上や時間短縮が図られる一方、観光客を主とする車両交通量の増加が見込まれるため、状況を注視し、地域の交通安全対策を考慮する必要がある。

(5) 下田市役所庁舎移転に係る道路交通への影響への対応

本計画期間内において本市の庁舎移転が計画されており、移転予定先である下田市河内地内においては、来庁や通勤に伴う自動車の交通量の増加が想定されるため、特に登下校時間帯における歩行者等への安全管理について、道路管理者や関係各機関と十分な協議の

上、対策を図るとともに通学者、地域住民、来庁者には交通事故防止に対する注意喚起を徹底させる必要がある。

3 横断的に重要な事項

(1) 救助・救急活動の充実

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。

(2) 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、国、県及び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。

(3) 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。

(4) E B P Mの推進

交通安全に関わる施策におけるE B P M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。

E B P M (Evidence Based Policy Making)

証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠（エビデンス）に基づくもの

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

交通事故による年間死者数

令和7年末までに死者数を皆無に定着させる。

人身事故発生件数

令和7年末までに50件以下を目指す。



3 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

高齢者及び子供の安全確保

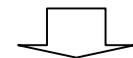
歩行者及び自転車の安全確保

生活道路における安全確保

先端技術の活用推進

交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

地域が一体となった交通安全対策の推進



《7つの柱》

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

安全運転の確保

車両の安全性の確保

道路交通秩序の維持

救助・救急活動の充実

被害者支援の充実と推進

第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

1 道路交通事故のすう勢

平成28年から令和2年までの5年間における市内の交通事故発生状況は、次のとおりである。令和2年は死者0名、事故件数、負傷者数ともに過去最少を記録した。

下田市内の交通事故の推移

区分		年				
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
件数	実数(件)	117	124	117	93	72
	指数	100	106	100	79	62
負傷者	実数(人)	215	171	147	121	95
	指数	100	79	68	56	44
死者	実数(人)	0	1	1	1	0

最近の交通事故の特徴をみると、車両による事故については、件数は減少しているが、事故全体の割合として追突事故が例年圧倒的に多く起きている。歩行者事故については、横断歩道による事故が最も多い。

子供の事故については、車両同乗中の事故が圧倒的に多く、午後4時から午後6時までの下校後自宅周辺で事故に遭う事例が多い。

高齢者の事故は、運転中の事故が多く、そのほとんどが日中から夕方にかけて発生している。

二輪車の事故は原付自転車による事故は減少傾向にあり、二輪車事故の約3割となっている。年代別では、40歳代～50歳代による事故の発生率が高い。

2 第11次下田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、県は令和7年末までに、交通事故による年間死者数80人以下、人身事故発生件数15,000件以下の達成を目指すものとしている。

本市においては、令和7年末まで死者数を皆無に定着させる、人身事故発生件数50件以下を達成することを目標とする。

3 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。

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、交通事故死者数、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。

なお、令和4年度より、市内全中学校が統合することにより、遠方からの通学生徒も増えることから、通学路、移動経路の点検の実施及び、対策を考えていかなければならない。

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。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実、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つつ、対策を講ずるべきである。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

令和3年4月1日現在における本市の高齢化率は、42.0%に達しており、今後更に高齢化が進むことが予想される。高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転に不安がある高齢者に運転免許の自主返納についても推進していくため、本市の運転経歴証明書交付手数料の助成の継続や商業組合静岡県タクシー協会が実施する運転免許証返納割引制度の周知に加え、免許返納後の高齢者の日常生活を支えることが不可欠なため、買物や通院等の移動・外出支援の仕組みの構築に向け、現在策定中の第2次下田市公共交通基本計画における施策の方針や目標設定、モデル事業の検討等と連携を図り、移動手段の確保を推進する。

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、年齢を重ねると、個人差があるものの身体能力・認知機能の低下は避けられず、安全運転のためには衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等が装備された「安全運転サポート車」の利用も推進していく必要がある。

また、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進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

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。安心して子供を生み、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。

次代を担う子供の安全を確保する観点から、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とともに、地域で子供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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

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必要がある。人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、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。

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。なお、本県のサイクルスポーツの推進の一環として、自転車走行指導帯と呼ばれる青い矢羽根が市内国道にも整備されている。これは、自転車専用空間ではなく、自動車やバイクなどとの共有空間であるため、交通事故防止に向けて、安全対策を図っていく必要がある。

さらに、駅前や旧町内の歩車道上など交通安全の支障となる放置自転車については、撤去するなど放置自転車対策を推進する。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(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。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、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、市内では鳥獣による道路法面を崩すなどの生活環境の被害や、住宅地、通学路への出没が確認されており、これらに関する相談も多く寄せられていることから鳥獣害対策にも注視する必要がある。生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤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。

サポカー

衝突被害軽減ブレーキを搭載した全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

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、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。交通実態等を踏まえ、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。

第2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を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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。

- (ア) 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、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）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。

ゾーン30

歩行者等の安全な通行を確保することを目的として区域(ゾーン)を定めて、最高速度30km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、ゾーン内の速度抑制や抜け道として通行する行為の抑制を図る対策。

- (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、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ランプや狭さく等の設置によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

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、「下田市子供の移動経路に関する交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。高校、中学校に通う

生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童・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、ハンプ・狭さく等の設置、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、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、障害者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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等を整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて、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。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、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、放置自転車等の撤去と併せて、取締りを推進する。

エ 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

オ 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、県、市、地域住民等、関係機関・団体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。

(2) 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 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供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。加えてサイクリスポーツの推進とともに増加が予想されるサイクリングに対し、自転車走行指導帯（青い矢羽根）における交通事故防止を図るため、注意喚起や追越空間の整備等について検討し、安全対策を推進する。

イ トンネル内の安全対策

市内のトンネルにおいては、車両交通のほか、通学路、地域住民の生活道路として広く供されているが、十分な歩道が設置されていない等の理由により、歩行者等が安全かつ快適に利用できる状態とは言い難いトンネルが存在する。このため、道路管理者に対し、当該トンネルの特性を把握し、短期的に実施可能な施設等の改善や情報提供等のソフト的対策を実施するよう働きかける。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民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。

エ 連絡会議等の活用

警察・道路管理者及び関係機関の活動だけでなく、各学区での早急に改善が必要で対応ができる通学路等への施策の立案、実施、進行管理等に関して、関係機関等と協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(3) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(4) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

(5) 違法駐車対策の推進

違法駐車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、市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。

(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 子供の遊び場等の確保

本市の令和2年度末までの開設公園は14箇所42.67ヘクタールが設置されており、広く市民に利用されている。

また、学校開放については、市内の小中学校の校庭・体育施設とも一定の秩序の下に子供の遊び場として開放してきたが、今後も地域のスポーツ活動の振興と併せてその活用を図るものとする。

イ 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。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が、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。

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。交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら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、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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、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、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全

に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生、中学生に対する交通安全教育の推進

- (ア) 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。さらに、交通ボランティアによる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。
- (イ) 関係機関・団体は、小学校・中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・生徒主体として交通安全教育の推進を図るため、交通安全リーダーと語る会など交通安全講習会等を開催する。
- (ウ) 交通指導員、交通ボランティア、PTA等による通学路における児童・生徒に対する交通安全指導を行う。

ウ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、交通ルール・マナーの指導、遵守の徹底、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。

また、夕暮れ時から夜間における自転車使用や歩行時にも、交通事故を未然に防止するよう反射材用品等の活用により、生徒個人の交通安全意識の高揚を図る。

エ 成人等に対する交通安全教育の推進

- (ア) 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。
- (イ) 地域においては、交通安全協会や地域交通安全推進委員協議会等の交通安全団体と連携を保ち、地域ぐるみの交通安全活動を促進し、正しい交通ルールの遵守と交通マナーの向上を習慣づけ「安全をつなげて広げて事故ゼロへ」を基調とした交通安全意識の高揚を図る。
- (ウ) 企業においては、各種講習会の開催等の自主的な事故防止活動の促進を働きかけ、企業内における安全管理を推進する。
- (エ) PTAにおいては、指導者研修会の内容に、交通安全対策を取り上げて研修し、交通安全活動を計画的に実施するよう指導の徹底を図る。

オ 高齢者等に対する交通安全教育の推進

- (ア) 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。

(2) 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住民に周知する。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 自転車の安全利用の推進

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・通学をはじめ、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に努める。

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・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして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、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

ウ 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。

エ 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について、広報啓発に努める。

オ 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「ピカッと作戦」、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、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・実践型の交通教育の実施を推進する。

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。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類販売業者、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。

キ 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) 自動車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自動車の点検整備等に対する重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自動車使用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。

(3) 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よう、全国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、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

3 安全運転の確保

(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。

(2) 二輪車安全運転対策の推進

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の推進、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。また、新規のクラブ員の勧誘に努め、組織の維持と拡大を図る。

(3) 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) 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を図る。
- (ウ) 高齢者が使用する「シニアカー」については、歩行困難な高齢者の移動手段として普及している。「シニアカー」は道路交通法では、「歩行者」として扱われるため、高齢者の社会参加をサポートする便利な乗り物であるが、近年、事故も多く発生しており、周囲の歩行者や自転車等に気を配り安全な走行をするための教育が必要である。

(4) 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

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。

(5) 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。

(6) 死亡事故多発警報

市内又は下田警察署管内において、交通死亡事故が一定期間、集中的に発生した場合、市民の交通安全意識を喚起するとともに、関係機関・団体が相互に協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進するため、下田市交通死亡事故多発警報発令要綱(平成3年下田市告示第24号)に基づき、市内全域を対象として「交通死亡事故多発警報」を発令し、広報活動などを積極的に行い、早期に交通死亡事故の抑止を図る。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車点検整備の推進

ア 定期点検・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。

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」を積極的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導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。

(2) 自転車の安全性の確保

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、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。

(3) 電動式キックボードの安全性の確保

電動式キックボードについては、道路交通法及び道路運送車両法上の原動機付自転車に該当し、道路を走行する場合には、ヘルメットの着用など原動機付自転車としての通行方法に従う義務がある。

今後、本市で電動式キックボードが普及することを想定し、所有者、販売取扱店等に法の遵守とルールを守るよう徹底させる必要がある。

5 道路交通秩序の維持

(1) 適正な交通指導の推進

交通秩序の維持確立のため、街頭指導や啓発活動を行い、関係機関とともに重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、あおり運転、信号無視、放置駐車等の交通違反者に対する監視を強め、歩行者・自転車利用者、特に子供と高齢者、障害のある人の安全を確保する。

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。

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 A E D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A E D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。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

救命救急士法(平成3年法律第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、救命救急士の計画的な増員を図る。

エ 救助・救急用資機材の整備の推進

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。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

(2) 救急医療体制の整備

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。

(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。

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。

(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）事故相談活動の推進

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、交通事故解決に係る知識、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。本市会議室を相談会場として、日弁連交通事故相談センターや静岡県交通事故相談所と協力し、無料相談を実施する。警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動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 踏切事故の防止

全国の踏切事故(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、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。

しかし、一方では、踏切事故は鉄道事故の約3割を占め、また、改良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。

1 踏切事故の状況等

本市の踏切道は、伊豆急行線に係るものであり、踏切は8か所設置されている。

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。

また、令和2年度において、イノシシやシカが線路内に侵入し、列車に衝突した件数は31件であり、そのうち2件が輸送障害として報告されていることから、踏切事故と併せて、獣害対策にも注視する必要がある。

2 第11次下田市交通安全計画における目標

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

1 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ものの、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。

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ものとする。

2 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の対策については、伊豆急行株式会社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、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) 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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上を図る。

また、イノシシやシカ等が、線路内に侵入して列車に接触することを防ぐ対策として、鉄道沿線に超音波による獣害対策装置や防獣柵の設置を積極的に推進する。

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 臨時情報発表時

必要な体制を構築の上で情報収集及び連絡活動を行い、同時通報用無線やメール配信サービス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。

（3）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。

（4）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、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、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、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、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) 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「TOUKAI-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。

TOUKAI-0

東海地震による被害を減らすため、昭和56年5月以前に建築された旧建築基準の木造住宅(約38万戸)の耐震化を促進し、震災時における人命の安全を確保するため進めている事業。