

第 11 次大磯町交通安全計画
(令和 4 年度～令和 8 年度)
(素案)

大磯町

目次

第1章 交通安全計画の策定にあたって	1
第1節 計画の基本方針	1
第2節 計画の位置付け	2
第3節 計画期間	2
第2章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通の安全についての目標	2
I 道路交通事故の推移と現状	2
1 大磯町の概要	2
2 <u>平成28年～令和2年の交通事故状況</u>	2
(1) 交通事故発生件数	2
(2) 交通事故の特徴	3
II 交通安全計画における目標	5
第2節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 <u>重視すべき視点</u>	6
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	6
(2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保	6
(3) <u>二輪車の安全確保</u>	7
(4) <u>生活道路における安全確保</u>	7
2 <u>町民との連携・協働</u>	7
II 交通安全の施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(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	8
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	8
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	9
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	9
イ 幹線道路対策の推進	9
ウ 交通円滑化対策の推進	9
エ 道路交通環境整備への住民参加の促進	9
(4) 自転車利用環境の総合的整備	9
(5) 交通需要マネジメントの推進	10
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	10
(7) 違法駐車対策の推進	10
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	11
(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 小学生に対する交通安全教育の推進	12

ウ	中学生に対する交通安全教育の推進	13
エ	高校生に対する交通安全教育の推進	13
オ	成人に対する交通安全教育の推進	13
カ	高齢者等に対する交通安全教育の推進	13
キ	障がい者に対する交通安全教育の推進	14
(2)	効果的な交通安全教育の推進	14
(3)	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	高齢者事故防止運動の推進	15
ウ	自転車の安全利用の推進	15
エ	二輪車事故防止運動の推進	16
オ	飲酒運転根絶運動の推進	16
カ	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及びチャイルドシートの正しい使用の徹底	16
キ	反射材の普及促進	17
ク	効果的な広報の実施	17
ケ	その他の普及啓発活動の推進	17
(4)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動及び住民の参加・協働の推進	17
3	安全運転の確保	17
(1)	運転者教育等の充実	18
(2)	安全運転管理の推進	18
(3)	交通労働災害の防止等	18
(4)	エコドライブ等の推進	18
4	道路交通秩序の維持	18
(1)	<u>交通の指導取締りの強化等</u>	19
(2)	暴走族対策の強化	19
5	救助・救急活動の充実	19
(1)	救助・救急体制の整備	19
ア	救助・救急体制の整備・拡充	19
イ	<u>多数傷者発生時における救助・救急体制の整備</u>	19
ウ	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	20
エ	救急救命士の養成・配置等の促進	20
オ	救助・救急用資機材の整備の促進	20
カ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	20
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	20
6	<u>被害者支援の充実と推進</u>	20
(1)	交通事故相談活動の充実	21
(2)	交通災害世帯等への支援	21

第1章 交通安全計画の策定にあたって

第1節 計画の基本方針

町内の交通事故発生件数は着実に減少してきていますが、依然として子どもや高齢者が関係する交通事故が後を絶たず、高齢化の進展への適切な対応とともに、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り組みが今、一層求められています。

また、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り組みも必要とされる中、今なお交通事故により毎年多くの人が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保もまた安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素になっています。

人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案し、究極的には「交通事故のない社会」を目指すことを再認識し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

本計画においては、高齢者・障がい者・子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通社会を構成する「人間」と、道路等の「交通環境」の二つの要素について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、町民の理解と協力を得て推進します。さらに、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む豊かな人生を送ることができる社会や、年齢や障がい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、交通の関係者の連携によって構築することを目指します。

「人間」に係る安全対策については、車両の安全な運転を確保するため、年齢に応じた交通安全教育や交通安全普及啓発活動などにより、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全の意識の徹底とマナーの向上を図ります。

「交通環境」に係る安全対策については、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、生活道路及び幹線道路における安全確保を重点に、機能分担された道路網の整備やカーブミラー等の交通安全施設の整備等を推進します。特に、通学路、生活道路等において、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ります。

交通安全は、町民一人ひとりが自分自身の問題として取り組むべき身近な課題であるため、行政や町民はもとより大磯警察署、大磯地区交通安全協会、大磯二宮安全運転管理者会等の交通安全に関係する全ての機関・団体と連携を図りながら、新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルや交通行動への影響等も注視し、安全な交通社会の形成のため交通安全施策を推進します。

このような観点から、第11次大磯町交通安全計画は、町における交通安全施策の基本を定めるものであり、この計画に基づいて適切かつ効果的な交通安全施策を推進するものとします。

第2節 計画の位置付け

この計画は、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、町、関係機関等が実施する施策の大綱を定め作成したものです。

第3節 計画期間

この計画期間は、令和4年度から令和8年度までとします。

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の推移と現状

1 大磯町の概要

本町は神奈川県中央南部に位置し、南は相模湾、北は高麗山や鷹取山をはじめとした大磯地塊の丘陵地帯で、北と東は平塚市、西は二宮町と境を接しています。東西約7.6km、南北約4.1kmのやや東西に長い形をしており、面積は17.23平方キロメートル、人口は31,576人（令和3年9月1日現在）です。

幹線道路は、国道1号、国道134号、西湘バイパス、小田原厚木道路、県道62号（平塚秦野線）、県道63号（相模原大磯線）、県道609号（公所大磯線）、県道610号（大磯停車場線）が通っており、それらに東西南北を走る複数の町道が接続しています。

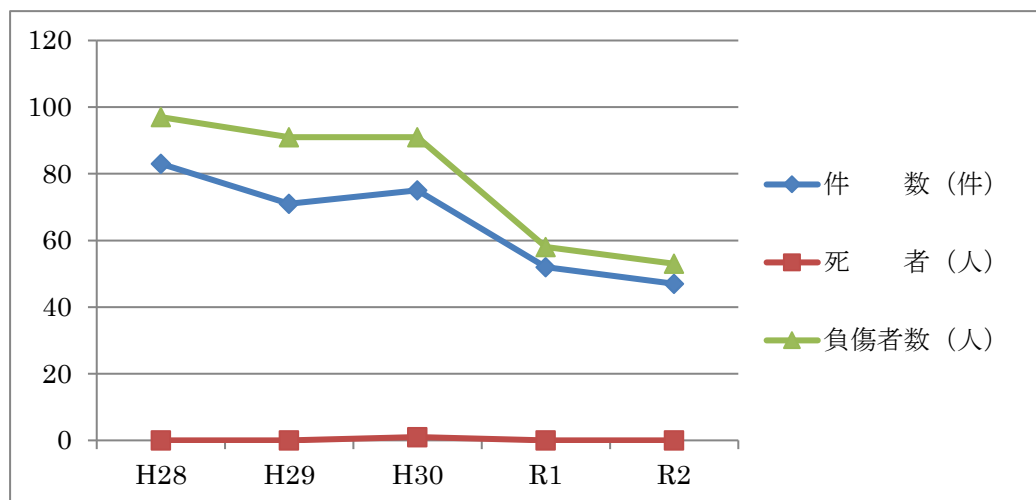
2 平成28年～令和2年の交通事故状況

（1）交通事故発生件数

【表1 交通事故発生状況の年別推移】

区 分	年 別				
	H28	H29	H30	R1	R2
件 数（件）	83	71	75	52	47
死 者（人）	0	0	1	0	0
負傷者数（人）	97	91	91	58	53
重症（人）	4	4	6	2	3
軽症（人）	93	87	85	56	50

【図1 交通事故発生状況の年別推移】



交通事故発生件数は、平成28年から令和2年では減少傾向にあり、平成28年の83件と令和2年の47件を比較すると約43%の減少となり、この10年間においては、平成23年の169件が最多でしたが、令和2年が最少となっています。

交通事故死者数は、平成28年から平成29年、令和元年から令和2年に交通死亡者ゼロを記録することができましたが、平成30年に死亡事故が1件発生しています。

交通事故負傷者数は、発生件数と基本的に比例関係にあり、平成28年から減少傾向で、平成28年の97人と令和2年の53人を比較すると約45%減少しており、平成23年の202人と比較すると、令和2年は約74%減少しています。

(2) 交通事故の特徴

【表2 原因別人身交通事故状況の年別推移】

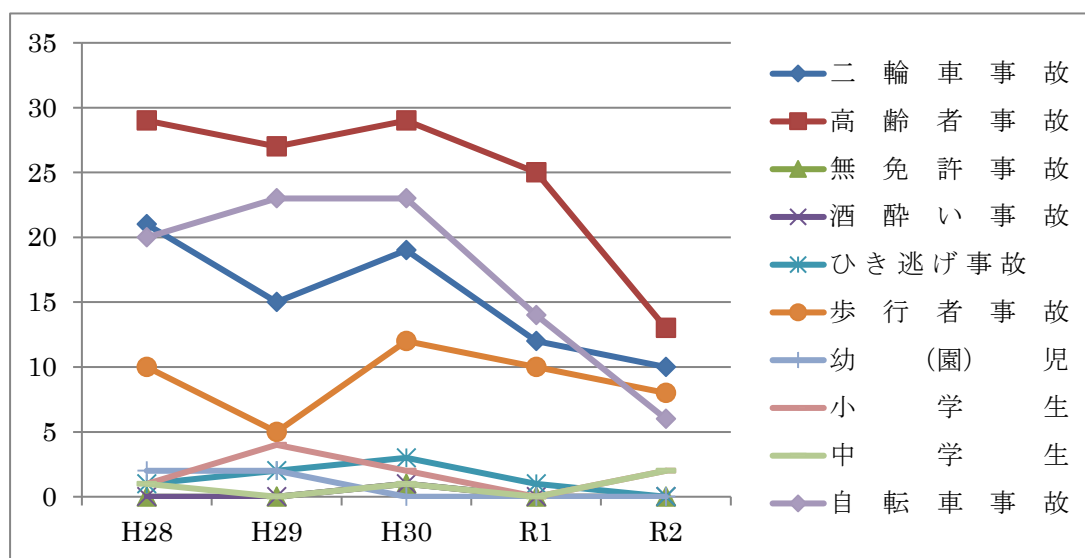
区 分 \ 年 別		H28	H29	H30	R1	R2
人 対 車 両	飛 び 出 し	0	0	0	0	0
	そ の 他	10	5	12	10	7
車 両 対 車 両	安 全 運 転 義 務 違 反	37	35	31	17	26
	左 右 折 不 適 当	1	1	1	0	0
	そ の 他	33	27	29	25	14
車 両 単 独		2	3	2	0	0
総 数		83	71	75	52	47

原因別の人身交通事故状況の割合に大きな変化はありませんが、総数が徐々に減っているのに対し、車両対車両の安全運転義務違反による人身事故が令和2年に26件で、比較的多く発生している現状です。

【表3 二輪車事故・歩行者事故等特異事故状況の年別推移】

区 分 \ 年 別	H28	H29	H30	R1	R2
二輪車事故	21	15	19	12	10
高齢者事故	29	27	29	25	13
無免許事故	0	0	1	0	0
酒酔い事故	0	0	1	0	0
ひき逃げ事故	1	2	3	1	0
歩行者事故	10	5	12	10	8
幼（園）児	2	2	0	0	0
小学生	1	4	2	0	2
中学生	1	0	1	0	2
自転車事故	20	23	23	14	6

【図2 二輪車事故・歩行者事故等特異事故状況の年別推移】



二輪車事故については、減少傾向で推移し、令和2年は10件に減少しており、平成28年の21件と比較すると約52%の減少となっています。しかしながら、令和2年の事故全体47件のうち約21%を占めており、予断を許さない状況に変わりはありません。

高齢者事故については、依然として事故全体の中では高い割合で発生し、令和2年は13

件と減少傾向となっていますが、事故全体の約 28%を占めていることから、高齢者が巻き込まれる交通事故の危険性は高い現状となっています。

歩行者事故については、平成 28 年が 10 件、令和 2 年が 8 件で、ほぼ同数で推移していますが、令和 2 年は事故全体の約 17%を占めています。

自転車事故については、平成 29、30 年の 23 件をピークに、令和 2 年は 6 件に減少しましたが、事故全体の約 13%を占めています。

本町の交通事故の特徴として、各事故はこの 5 年間で減少傾向となっていますが、各事故の割合は、高い順に、高齢者事故、二輪車事故、歩行者事故、自転車事故という状況です。

Ⅱ 交通安全計画における目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現ですが、そこに至るまでの中期的な目標として、本計画期間においては、次の項目を目標とします。

【目標】 交通事故の発生を抑制し、死傷者数の減少を図るとともに交通事故死亡者数ゼロを目指す。

第 2 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

令和 2 年中の町内における交通事故は、発生件数（47 件）及び負傷者数（53 件）が、過去 20 年間を通じて最も少ない結果となりましたが、高齢者の事故が 13 件（事故全体の約 28%）、二輪車 10 件（事故全体の約 21%）で、この 2 つの区分の事故が、全体の半数を占めています。

このため、従来からの交通安全施策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析をしながら、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進します。

このような観点から、以下の 6 つの柱により、交通安全の施策を実施します。

- 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 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の充実と推進

なお、今後の交通安全の施策については、次の重視すべき視点から、対策を講じていき

ます。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

大磯町の年齢別人口では、0～14歳の年少人口が横ばい、15～64歳の生産年齢人口が減少、65歳以上の高齢者人口が増加しています。65歳以上の高齢化率は平成27年度に31.9%であったのに対し、令和2年度では34.0%まで上昇しており、高齢化が進んでいます。さらに、人口推計によると、令和8年には38.1%になると予測されており、本格的な超高齢社会を迎えています。

このため、加齢に伴うさまざまな心身の変化などの多様な高齢者の実態を踏まえ、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、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策が重要となります。

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、高齢者の社会参加の促進とともに高齢者の交通事故が居住地の近くで発生することが多いことや、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、「大磯町バリアフリー基本構想」に基づき、『安全で安心に暮らせる「人にやさしいまち」大磯』を基本理念に、歩道の段差解消や拡幅、交差点のスロープ化などバリアフリー化等を推進する必要があります。

高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、運転による過信・誤解による事故が発生しており、身体機能の衰え等を補う技術とその進展の状況について、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の実施を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

少子化の進行が増している中、子どもの交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、安心して子どもを産み、育てることのできる社会を実現するため、通学路等における道路交通環境の整備や交通安全教育を推進し、子どもの交通事故防止対策に積極的に取り組む必要があります。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子どもを見守っていくための取り組みも充実させていく必要があります。

(2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保

本町の令和2年の交通事故発生状況において、歩行者が関連する事故は全体の約17%、自転車利用者の関連する事故は約13%となっています。

事故の発生状況は減少傾向にあるものの、安全で安心な社会の実現を図るためには、自転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、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められています。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、子どもが日常的に集団で移動する経

路、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備とともにグリーンベルトの整備など、既存の道路を活用した歩行空間の安全確保を図り、歩行者の安全対策を推進する必要があります。

また、歩行者が関係する交通事故を減少させるためには、自動車の運転者に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、歩行者に横断歩道を渡ることや信号に従う交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してからの横断を始め、横断中も周りに気を付けるなど、自らの安全を守る行動を促す交通安全教育等を推進する必要があります。

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、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必要があります、また、自転車の安全利用を促進するためには、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の通行空間の確保を進めることや、自転車の交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

(3) 二輪車の安全確保

町内の二輪車事故については、令和2年に10件発生し、事故全体47件のうち約21%を占めています。また、県内では二輪車乗車中の死者数(令和2年)が50名いるため、対策が重要な課題です。

このことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚を図るとともに、関係機関・団体等が連携し、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進するなど、二輪車交通安全教育を推進する必要があります。

(4) 生活道路における安全確保

町民が日常生活に利用される生活道路の交通安全を図ることは重要な課題であり、町内においても生活道路における自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や生活道路における計画的な交通指導取締りの実施とともに、安全な走行方法の啓発活動を講じる必要があります。

また、幹線道路においては、交通事故分析結果に基づいた交通安全対策や、国道1号、西湘バイパス、国道134号などから生活道路への自動車の流入を防ぐため、市街地の形態や地形的な特性を考慮し、交通の流れの円滑化を関係機関と連携して推進する必要があります。

2 町民との連携・協働

町では、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、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

んでいます。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について関心を高め、地域における安全安心な地域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促す必要があります。

また、交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、町民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、関係機関・団体と連携を図り、町民総ぐるみで交通安全活動を推進することが重要です。

そのため、年代別の体系的な交通安全教育や広報啓発活動のより一層の充実を図り、町民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくる必要があります。

II 交通安全の施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関と連携して推進してきたところですが、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備は未だ十分とはいえず、町民の日常に密接な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す。

そのため、「人優先」の観点から、生活道路等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」や交通安全施設等の整備のほか、「大磯町バリアフリー基本構想」に基づき、歩道の段差解消や拡幅、交差点のスロープ化などのバリアフリー化を促進します。

また、変則交差点、隅切り、屈曲部分の改良、舗装面の損傷が著しい生活道路や未舗装道路などの計画的な整備など道路環境整備を図り安全な歩行空間を整備します。

さらに、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを実施するとともに、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します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

国県道など広域的な主要幹線道路などの新設要望や、事故危険箇所の改良整備については、近隣自治体と連携して国や県に要望を行うとともに、生活道路への通過交通の流入等を抑制するため、道路の構造、交通安全施設の整備、交通量の状況など、地域の

実態に応じた効果的な交通規制を警察など関係機関と連携して推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路については、警察及び道路管理者が連携し、事故の実態の調査・分析を行い、交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

「人優先」の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制や、ガードレール・カーブミラー等の設置、変則交差点、隅切りの改良、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進等により、生活道路の交通安全対策を関係機関と連携して推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故の発生する危険性の高い箇所の重点的な交通事故対策を実施します。また、これらの対策箇所においては、信号機の改良、交差点改良、道路照明灯の設置等の対策について関係機関と連携して推進します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、道路の拡幅、交差点の改良、駐車対策などを関係機関と連携して推進することで、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車等からの二酸化炭素排出量の抑制を推進します。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路利用者の視点を生かすことが重要です。地域の町民との連携による道路パトロールを充実し、カーブミラー等の交通安全施設や道路破損箇所、危険箇所に対する迅速な対応を進めていくとともに、道路側溝の清掃、緑道などの除草、街路樹の剪定などの協働による取り組みを推進します。

(4) 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、自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じながら、乗用車から自転車への転換を促進する必要があります。自転車は車両であり、車道通行が原則との考えの下、

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により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取り組みを推進し、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用や、ルール・マナー向上のため啓発活動等を推進します。

自転車等の駐車対策については、大磯町営駅前自転車駐車を運営し、放置自転車対策については、「大磯町自転車等の放置防止に関する条例」（平成5年12月22日大磯町条例第16号）に基づき、引き続き大磯駅周辺の放置自転車等禁止区域内での快適な生活環境を整備するとともに、関係機関・団体と協力した放置防止の広報・啓発活動の強化を図ります。

（５）交通需要マネジメントの推進

交通手段を、乗用車等から公共交通機関へ転換することで、円滑な道路交通の実現を図るため、乗合バス、コミュニティバス及び乗合タクシーの運行の維持や、鉄道やバス等の公共交通機関利用の促進を図るなどの取り組みを関係機関と連携して推進します。

（６）災害に備えた道路交通環境の整備

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ります。

災害により道路が寸断されることを防ぐため、道路改良や橋りょうの長寿命化や耐震対策など、自然災害に強い施設の整備を推進します。また、災害発生時には、混乱を最小限に抑えるため関係機関との連携を密にし、必要に応じて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、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

（７）違法駐車対策の推進

商店がある幹線道路や市街地の幅員の狭い道路における無秩序な違法駐停車車両は、交通渋滞を引き起こすなど円滑な通行の支障となるとともに、交通事故を誘発する一因となっています。

そのため、交通の流れや量の変化等の時間的視点や、道路構造の特性等の場所的視点から、規制の見直しなどによる違法駐車車両の排除を促進します。また、町民とともに関係機関・団体の理解・協力を得ながら広報やキャンペーンを推進し、違法駐車 of 追放機運の醸成、高揚を図るなど規制及びマナー向上の両面から違法駐車対策を図ります。

（８）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

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ついては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許

可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。また、道路交通に支障を与える不法占用物件等については、道路パトロールによる指導を実施し、その排除に努めるとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行います。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止を図るため、子どもたちが安全で自由に遊ぶことのできる公園や広場を確保し、都市公園等の整備とその施設の内容の充実を図るとともに、小中学校等の運動場などの体育施設等の開放を促進します。

(ウ) 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、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や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います。

(エ) バス停留所周辺の安全性確保

バス停留所に停車した際、交差点または横断歩道にその車体がかかる又は近接するなど、交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体が連携を図り、安全性確保対策を推進します。

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もとに、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ます。交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、町民一人ひとりが、交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図ります。また、高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化するとともに、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の交通安全確保に取り組みます。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、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の充実を図ります。

そして、歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、他の取り組みと合わせて、「歩きスマホ」の禁止などの歩行者が守るべきルール・マナーについての交通安全教育の推進に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、町、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら、家庭、学校、職場をはじめ地域が一体となった活動を推進し、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなどの世代間交流の促進に努めます。

こうしたことから、交通安全町民総ぐるみ大会の開催や、交通安全ポスター・標語コンクールの実施などを通じて、交通安全教育の実施や交通安全意識の向上を目指します。

(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

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します。

保護者をはじめ地域住民は、幼児を見守り、交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした安全教育が行われる環境づくりを推進します。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体との連携・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います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視覚教材の活用等により分かりやすい指導に努めるとともに、町立幼稚園の幼児交通安全クラブの支援と主体活動の強化を図るなど、組織の活動を通じた地域ぐるみの幼児交通安全教育を推進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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します。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体との連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を

実施します。

なお、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います。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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します。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行います。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体との連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車運転者及び自転車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します。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行います。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、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ます。

事業者は、道路交通法における安全運転管理者や道路運送法における運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における安全管理を徹底し、事故防止のための活動等を推進します。

さらに、社会人を対象とした講座等においては、自転車や二輪車・自動車の安全利用のほか、飲酒運転の根絶等を含めた交通安全教育の促進など、関係機関・団体、地域などと連携して交通安全のための諸活動を促進します。

カ 高齢者等に対する交通安全教育の推進

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します。

高齢者自身が交通社会の構成員としての意識を高めていくために、老人クラブ等の関係団体と連携を密にし、前期高齢者（65 歳以上から 74 歳）と後期高齢者（75 歳以上）の年齢層の違いによる行動特性等に配慮するとともに、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推進します。また、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、反射材用品などの交通安全用品の普及に努めます。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母の会などの交通ボランティアによる啓発活動や、地域及び家庭が一体となった世代間交流の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの状況に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

（２）効果的な交通安全教育の推進

安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。また、交通安全教育を行う関係機関・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します。さらに、交通安全教育の効果を検証し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるように努めます。

このほか、従前の取り組みに加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的利用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

（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

町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を推進するため、大磯町交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携し、春・秋の全国交通安全運動をはじめ、夏・年末等の交通事故防止運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動では、二輪車・自転車の交通事故防止、高齢者と子どもの交通事故防止、横断歩道における歩行者優先の徹底、飲酒運転の根絶等を地域の交通情勢に即した重点事項として設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施します。なお、

その実施にあたっては、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く町民に周知し、町民総ぐるみの運動として充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるように努めます。さらに、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンを活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

イ 高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活性化により、今後も高齢者が関わる事故が増加することが懸念されるため、高齢者交通事故防止運動を毎月15日の「高齢者交通安全の日」を中心に推進するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置付け、年間を通じた町民総ぐるみの運動として推進します。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を促進するため、積極的な広報・啓発活動を展開します。また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や反射材用品等の積極的な普及・啓発を促進するとともに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及活動や運転免許自主返納制度の周知活動のほか、安全運転サポート車の推奨等に努めるなど、家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、自転車が車両（軽車両）であることや、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことについて理解を深めることができるよう努めます。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用の促進については、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の活用などにより、歩行者やほかの車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発等を「自転車マナーアップ運動」等を通じて推進します。また、自転車は、通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ります。

自転車利用者は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解を深めることができるよう努めます。なお、夕暮れ時からの自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車側面等への反射材の取り付けを促進します。

幼児・児童の保護者及び高齢者に対して、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、関係機関・団体と連携し、ヘルメット着用の徹底を図ります。

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

エ 二輪車事故防止運動の推進

令和2年の事故全体47件のうち、二輪車事故件数の割合が約21%と高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

そのため、関係機関・団体等と連携し、二輪車の事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等と、四輪運転者に対しても二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進します。

オ 飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、関係機関・団体等が一丸となり、飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図ります。

また、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事故根絶の取り組みをさらに進め、「飲酒運転をしない、させない」という町民の規範意識の確立を図ります。

カ 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及びチャイルドシートの正しい使用の徹底

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深め、後部座席を含めたすべての座席における着用の徹底を図ります。

特に、後部座席のシートベルト着用率が低いことに鑑み、各季の交通安全運動や、「シートベルトの日（4月10日）」を中心に、年間を通して町民総ぐるみで着用率の向上を目指すため、関係機関・団体と連携し積極的に普及啓発活動を展開するとともに、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行います。

あわせて、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、認定こども園等と連携し、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ります。

キ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。反射材の普及にあたっては、衣服や靴等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨します。

ク 効果的な広報の実施

町民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高めるため、広報誌やホームページ等を活用します。

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、町内会、自治会等を通じた家庭への広報の充実を図ります。また、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、町内の交通事故発生状況など交通事故の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容で効果的な広報活動を行います。

ケ その他の普及啓発活動の推進

交通安全意識の高揚を図るため、毎月1日の県民交通安全の日、15日の高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を行います。

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知するとともに、薄暮時における自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動及び住民の参加・協働の推進

町民総ぐるみによる交通安全運動を推進するため、町内会・自治会、交通安全協会、交通安全母の会、安全運転管理者会などの民間団体への支援を行い、主体的な活動を促進することのほか、交通安全に携わる地域の人材の育成を図ります。なお、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取り組みを着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

また、生活道路や通学路などでの交通事故防止のため、地域の実情に応じて、地域住民などが主体となった交通安全指導体制の支援、地域住民と連携した道路パトロールの充実による道路破損箇所や危険箇所に対する迅速な対応など、交通安全活動への町民の参加・協働を推進します。

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、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方までを含めた運転者教育等の

充実に努めます。特に、今後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ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、特に横断歩道における歩行者保護など、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

(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つ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ります。

また、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の実施を通じて、運転者の安全意識及び態度の向上を図ります。

(2) 安全運転管理の推進

大磯二宮安全運転管理者会と連携し、安全運転管理者の資質及び向上等により、企業内の安全運転管理体制の強化や安全運転管理業務の徹底を図ります。

(3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止を図るためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

(4) エコドライブ等の推進

地球温暖化や大気汚染などの環境対策として推進するエコドライブは、交通事故防止の効果も期待されることから、「ふんわりアクセル「eスタート」」、「車間距離にゆとりをもって加速・減速の少ない運転」、「タイヤの空気圧から始める点検・整備」、「走行の妨げとなる駐車はやめよう」などの標語のもと啓発を図り、エコドライブを推進します。

また、走行時に二酸化炭素を排出しない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）についても、インフラの整備を進め、ドライバーが安心して運転できる環境づくりを推進します。

4 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、暴走族対策等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。このため、重大事故に直結する飲酒運転等の悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通

事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。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、町民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

(1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいた交通指導取締りを効果的に推進します。また、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質・危険性・迷惑性の高い運転行為を防止・抑制を図るため、交通指導取締りの推進と、関係機関・団体と連携し交通安全キャンペーン、街頭見守り等を実施します。

自転車利用者においては、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

(2) 暴走族対策の強化

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」(平成 15 年県条例第 73 号) 及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、関係機関・団体と連携し啓発活動を行い、地域における暴走族追放の気運の高揚、中学生・高校生への暴走族加入防止等の交通安全教育の推進を図ります。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・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図ります。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の整備

大規模な交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関との連携による救助・救急体制を推進します。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関が行う講習会等を開催し、普及啓発活動^{（ウ）}を推進します。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう救急救命士の養成を図ります。

オ 救助・救急用資機材の整備の促進

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、高規格救急自動車などの整備を推進します。

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・救急事象に対応するため、教育訓練を充実して救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るとともに、関係機関との連携を強化します。

（２）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受け入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師会や東海大学医学部附属大磯病院の協力のもと、初期救急医療体制、大磯・平塚・二宮の１市２町での広域二次救急医療体制の確保や、救急患者に対する医療体制の充実を図るためのドクターヘリ事業との連携強化を推進します。

6 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す。

被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故

に関する相談を受けられるように被害者支援を推進します。

さらに、近年、自転車運転者が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を促進します。

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故の被害者やその家族等からの交通事故に関する相談が受けられるよう、関係機関や団体と連携し、神奈川県交通事故相談窓口、神奈川県警察本部の交通相談センター、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等の紹介や情報提供を行い、多様化・複雑化する相談内容に対応した交通事故相談活動の充実を図ります。

また、交通事故相談窓口等の周知にあたっては、町の広報やホームページ等により、積極的に周知を図ります。

(2) 交通災害世帯等への支援

交通事故の被害者に対し、「大磯町交通災害見舞金給付条例」（昭和 42 年 6 月 19 日大磯町条例第 14 号）に基づいた交通災害見舞金の支給を行います。