第 10 次大磯町交通安全計画

（平成 28 年度～平成 32 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・・・1
第３節　計画期間・・・1

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　平成 23 年～27 年の交通事故状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・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　交通安全の重点施策 ・・5
２　交通安全対策の視点 ・・5
（１）高齢者及び子どもの安全確保・・・5
（２）歩行者及び自転車利用者の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
（３）生活道路及び幹線道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
（４）町民との連携・協働・・・7
Ⅱ　交通安全の施策・・7
１　道路交通環境の整備・・・7
（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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
（２）幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
（３）交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
イ　幹線道路対策の推進・・・8
ウ　交通円滑化対策の推進・・8
エ　道路交通環境整備への住民参加の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
（４）自転車利用環境の総合的整備・・8
（５）交通需要マネジメントの推進・・9
（６）災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
（７）違法駐車対策の推進・・9
（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
２　交通安全思想の普及徹底・・・10
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
ア　幼児に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
イ　小学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
エ　高校生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
オ　成人に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
カ　高齢者等に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
キ　障がい者に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
（２）効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
ア　交通安全運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
イ　高齢者事故防止運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
ウ　自転車の安全利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
エ　二輪車事故防止運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
オ　飲酒運転根絶運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
キ　反射材の普及促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
ク　効果的な広報の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
ケ　その他の普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
（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・・・・・・・・・・15
３　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
（１）運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
（２）安全運転管理の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
（３）交通労働災害の防止等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
（４）エコドライブ等の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
４　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
（１）道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
（２）暴走族対策の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
５　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
（１）救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
ア　救助・救急体制の整備・拡充・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
イ　救助・集団救急事故体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
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通救命講習の普及啓発の推進・・・16
エ　救急救命士の養成・配置等の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
オ　救助・救急用資機材の整備の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
カ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
（２）救急関係機関の協力関係の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
６　交通事故被害者等に対する支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
（１）交通事故相談活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
（２）交通災害世帯等への支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

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

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として町民が安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

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・経済的損失という点からも、究極的には「交通事故のない社会」を目指し、交通安全対策に積極的に取り組む必要があります。

そのためには、「人優先」の交通安全思想を基本とするなかで、高齢者・障がい者・子ども等の交通弱者に配慮した交通安全施策を推進していく必要があります。

そして、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な交通安全施策を推進し、その施策の推進にあたっては、本格的な人口減少と超高齢社会の到来、国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波に対する防災の観点にも適切な配慮を行うことが必要です。

本計画においては、三つの要素のうち町が講ずべき施策として「人間」、「交通環境」を相互に関連付けながら策定します。

「人間」に係る安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、年齢に応じた交通安全教育や交通安全普及啓発活動をとおして、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。

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、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 10 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、平成 28 年度から平成 32 年度までの５年間とします。

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

本町は神奈川県の中央南部に位置し、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31,561人（平成28年６月１日現在）です。

幹線道路は、国道１号、国道134号、新湘南国道（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。

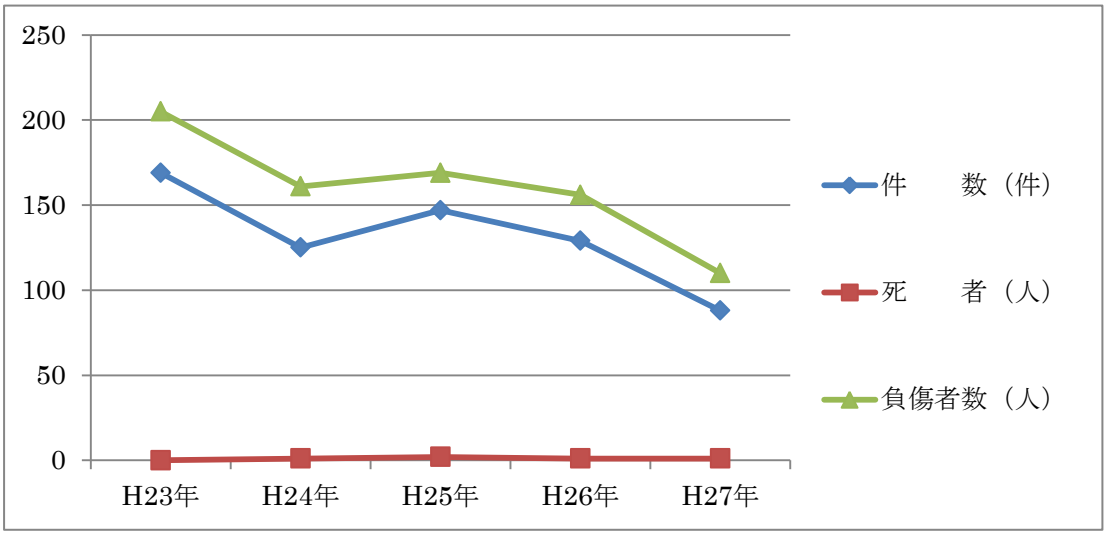
２　平成23年～27年の交通事故状況

（１）交通事故発生件数

【表１　交通事故発生状況の年別推移】

		H23年	H24年	H25年	H26年	H27年
件　　数（件）		169	125	147	129	88
死　　者（人）		0	1	2	1	1
負傷者数（人）		205	161	169	156	110
	重症（人）	3	1	4	2	5
	軽症（人）	202	160	165	154	105

【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 23 年から平成 27 年では平成 23 年の 169 件をピークとして概ね減少傾向にあります。平成 23 年の 169 件と平成 27 年の 88 件を比較すると、48%の減少となっています。

交通事故死者数は、平成 22 年、平成 23 年には交通死亡者ゼロを記録することができましたが、平成 24 年から平成 27 年にかけては死亡事故が発生しています。

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 23 年をピークに減少傾向で平成 23 年の 205 人と比較すると平成 27 年の 110 人は約 46%減少しています。この割合は同じ年の交通事故発生件数の減少割合とほぼ同数の状況にあります。

（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】

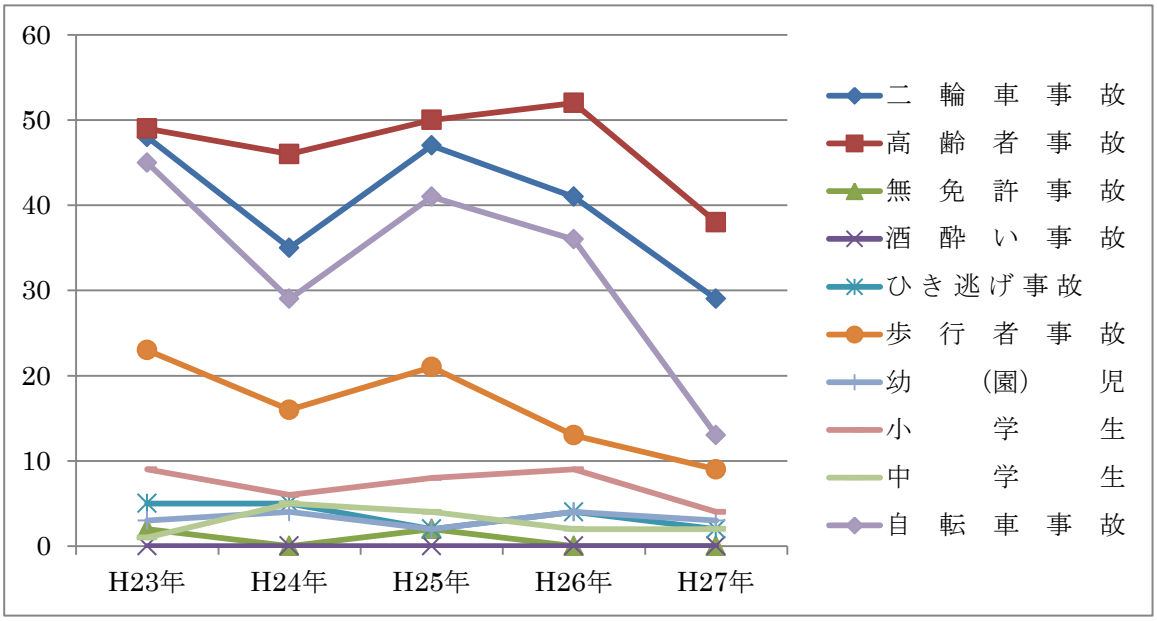
区分＼年別		H23 年	H24 年	H25 年	H26 年	H27 年
人対車両	飛び出し	0	0	0	0	0
	その他	23	15	21	13	9
車両対車両	安全運転義務違反	64	55	78	54	41
	左右折不適当	3	4	1	4	0
	その他	77	48	45	56	36
車両単独		2	3	2	2	2
総数		169	125	147	129	88

原因別の人身交通事故状況の推移に大きく変化はなく、車両対車両の安全運転義務違反による人身事故が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	H23 年	H24 年	H25 年	H26 年	H27 年
二輪車事故	48	35	47	41	29
高齢者事故	49	46	50	52	38
無免許事故	2	0	2	0	0
酒酔い事故	0	0	0	0	0
ひき逃げ事故	5	5	2	4	2
歩行者事故	23	16	21	13	9
幼（園）児	3	4	2	4	3
小学生	9	6	8	9	4
中学生	1	5	4	2	2
自転車事故	45	29	41	36	13

【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・歩行者事故等の特異事故状況をみると、二輪車事故については、年間約 40 件前後の数値で推移していましたが、平成 27 年は 29 件と減少しており、平成 23 年の 48 件と比較すると約 40%の減少となっています。しかし、平成 27 年の事故全体 88 件のうち約 33%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。

歩行者事故の発生件数の推移は減少傾向ですが、平成 27 年の 9 件は事故全体の約 10%を占めています。

高齢者事故発生数は平成 23 年から平成 26 年まで増加傾向でしたが、平成 26 年から平成 27 年は、減少傾向となっています。しかし、平成 27 年の 38 件は事故全体の約 43%を占め、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。

自転車事故の発生件数については、平成23年の45件をピークに、平成24年は29件と減少しましたが、平成25年には再び増加しました。平成25年から平成27年は減少傾向となっていますが、平成27年の13件は、事故全体の約15%を占めています。

本町の交通事故の特徴として、二輪車事故、高齢者事故、自転車事故が高い割合を占めていることがわかります。

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

１　交通安全の重点施策

本町における交通事故発生件数は減少傾向にあり、第９次交通安全計画については一定の効果があったと考えます。

このため、従来からの交通安全施策を基本としつつ、変化する経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、より効果的な対策への改善を図るため、以下の６つの柱を交通安全の重点施策とします。

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　交通事故被害者等に対する支援

２　交通安全対策の視点

（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歳以上の老年人口が増加しています。65歳以上の高齢化率は平成22年度に26.1%であったのに対し、平成27年度では31.3%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、平成32年には33.0%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、高齢運転者の社会参加の機

会が増大・活発化することにより、高齢者が関係した交通事故が増加することが予測されます。そのため、加齢に伴うさまざまな心身の変化など多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を実施する必要があります。

また、高齢者の社会参加を促進するため、「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、誰もが安全で快適に移動でき、安心しながら毎日を過ごせるまちを目指すため、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します。

さらに、高齢者の交通安全を図るためには、高齢者が日常利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携した対策を実施していくことや、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から、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

子どもの安全確保については、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には、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。

（２）歩行者及び自転車利用者の安全確保

本町の平成 27 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 10.2%、自転車利用者の関連する事故は 14.8%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、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します。

自転車利用者については、交通社会における被害者及び加害者の両観点から対策を図ります。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必要があります。また、自転車利用者については、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ります。

（３）生活道路及び幹線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、事故発生の危険性箇所の集中的な交通安全対策や、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、現道を活かした中での体系的な道路網計画の策定を図るとともに、交通の流れの円滑化を関係機関と連携して推進します。

（４）町民との連携・協働

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ことが必要です。

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」の観点から通学路、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前提とした「ゾーン 30」や速度規制といった交通安全施設等の整備や、「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。

（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の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、カーブミラー等の設置や変則交差点、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、安心・安全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を図るため、都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にした上で、乗用車から自転車への転換を促進します。また、自転車は車両であり、車道通行が原則との考えの下、自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境の整備やルール･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場を運営し、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推進するため、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利用促進を図るなど生活交通の確保に向けた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・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、違法駐車の追放機運の醸成、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

道路使用及び占用許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。

道路交通の障害とな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に啓発活動を積極的に推進します。

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、交通事故の防止と住みよい環境づくり等を図るため、都市公園等の整備とその施設の内容の充実を図ります。

道路に関する工事を実施する場合において事業者等への指導調整を図るなど、「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または制限を行うことで、道路構造の保全と交通の危険の防止を図ります。

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、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に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つけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる交通安全教育を通して、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、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

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、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。

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を充実します。

歩行者が被害者となる交通事故の中には、「歩きスマホ」など歩行者に起因するものもあるため、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。

また、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身につけさせるなど、日常生活において交通安全に必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目的とします。

保護者をはじめ地域住民は、幼児を見守り、声かけを行うなど、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・保育園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とら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、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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。

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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、交通事故の原因、応急手当等について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、自転車利用者、二輪車運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

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、飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、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、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能の習得及び交通ルール等の知識を再確認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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

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、交通安全母の会等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た交通安全教育を推進します。また、関係機関・団体は、情報を共有し、交通安全教育に用いる資機材の貸与等、相互の連携を図ります。

（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

正しい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、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推進します。

また、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、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図り、地域に密着した運動を実施します。

イ　高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、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、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、積極的な広報活動を展開します。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転標識の普及活動や運転免許自主返納制度の周知活動に努めます。

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）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。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。また、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。

夕暮れ時からの自転車の灯火の点灯を徹底し、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。

エ　二輪車事故防止運動の推進

平成 27 年中の交通事故発生件数のうち二輪車事故件数の割合が 33%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。

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。ハンドルキーパー運動の普及啓発に努め、「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の理解を深め、後部座席を含めたすべての座席における着用の推進を図ります。

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視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、積極的な広報啓発活動を行うことで推進します。

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。

また、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図るため、広範なキャンペーンを積極的に行い、きめ細かい広報の充実に努めます。

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・団体と連携し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、夜間の事

故の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前照灯の早期点灯や夜間における認視性の高い服装の着用等の推進について啓発を行います。

（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、交通指導隊などの民間団体への支援を行い、交通安全指導者などの指導力向上や人材育成、主体的な活動の促進を図ります。

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

（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します。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

また、交通事故実態の理解を深める教育等の実施を通じて、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、事業場内の安全運転管理体制や交通安全教育の充実強化を図ります。

（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、事業場における適正な管理体制の確立、運転者教育、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問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブを推進し、自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制など環境負荷の低減に努めます。

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に努めます。

４　道路交通秩序の維持

（１）道路交通秩序の維持

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て、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、違法駐車等の悪質・危険性・迷惑性の高い運転行為を防止・抑制を図るため、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。

（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

（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、救急医療機関、消防機関等の相互の緊密な連携・協力関係を確保します。

また、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　救助・集団救急事故体制の整備

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・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通救命講習の普及啓発の推進

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、その育成を図ります。

オ　救助・救急用資機材の整備の促進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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、負傷者に対する適切な応急対応ができる体制の整備を促進します。

医師会や東海大学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す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　交通事故被害者等に対する支援

（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相談に対して、適切な相談窓口の誘導ができるよう、関係機関や団体が行う交通事故相談窓口との連携を強化し、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。

（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うとともに、各種支援制度等の周知徹底を図ります。