

第 1 1 次

吉田町交通安全計画

吉 田 町

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、昭和46年度以降、10次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般の陸上交通の安全対策を実施してきた。

第10次吉田町交通安全計画においては、計画の目標値であった年間交通死亡事故0件を達成できなかった年があったものの、年間人身事故発生件数では、目標値の210件以下を平成28年以降5年連続で達成することができた。これは、町全体で交通安全対策に取り組んできた成果であると考えられる。

しかしながら、未だに町内では多くの交通事故が発生し、なかでも、高齢社会の進展に伴う高齢者の交通事故に占める割合は増加しており、交通事故減少のためには高齢者の安全対策が課題となっている。

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、町民生活に重大な影響をもたらすおそれがある。

交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、町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、今後も引き続き人命尊重の基本理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、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、吉田町内の区域における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、町は国・県の行政機関と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通を取り巻く状況の展望	7
3 道路交通事故の見通し	8
II 第11次吉田町交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
＜重視すべき視点＞	
(1) 高齢者及び子供の安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	11
(3) 生活道路における安全確保	12
(4) 先端技術の活用推進	12
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	
1 道路交通環境の整備	14
(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	14
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	14
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実	16
(4) 自転車等の駐車対策の推進	16
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
2 交通安全思想の普及徹底	17
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	22
(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	22
3 安全運転の確保	23
(1) 運転者教育等の充実	23

(2) 安全運転管理の推進	2 3
4 車両の安全性の確保	2 3
(1) 自動車点検整備の推進	2 3
(2) 不正改造車の排除	2 3
(3) 自転車の安全性の確保	2 4
5 道路交通秩序の維持	2 4
(1) 自転車利用者に対する交通指導の強化	2 4
(2) 暴走族等対策の推進	2 4
6 救急・救助活動の充実	2 5
(1) 救急・救助体制の整備	2 5
(2) 救急医療体制の整備	2 5
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	2 5
7 被害者支援の充実と推進	2 6
(1) 自動車損害賠償責任保険の周知	2 6
(2) 損害賠償の請求についての援助等	2 6
第2章 大規模地震に備えての交通の安全	2 7
第1節 基本方針	2 7
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	2 7
2 南海トラフ地震等発生時	2 7
第2節 講じようとする施策	2 7
1 臨時情報発表	2 7
2 地震発生時	2 7
(1) 緊急交通路等の確保	2 7
(2) 道路交通情報の提供	2 7
3 平時における措置	2 7
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	2 7
(2) 交通総量抑制対策の推進	2 8
(3) 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	2 8
4 その他の交通安全対策	2 8
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	2 8
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	2 8

計画の基本理念

町民が、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の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。このため、町の交通安全計画の策定に当たり、次の項目を計画の理念とし、交通安全施策を推進する。

【交通事故のない社会を目指して】

交通事故による被害者が、他の災害や犯罪等の被害によるものと比べてもその数が圧倒的に多いことを考えると、町民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、交通安全の確保が極めて重要である。

そのような中、交通事故件数は減少傾向にあるものの、今なお毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保が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。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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、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。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとり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。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

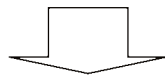
道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができるようにすることなど高齢化の進展に伴い生じる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

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、陸上交通の関係者の連携によって構築することを目指す。

第1章 道路交通の安全

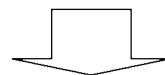
1 道路交通事故のない社会を目指して

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の実現を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

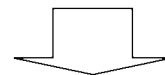
- (1) 年間交通事故死亡者数
令和3年以降、年間死亡者数ゼロを目指す。
- (2) 人身事故発生件数
令和7年末までに150件以下を目指す。



3 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

- (1) 高齢者及び子供の安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進



《7つの柱》

- (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

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。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今、一層求められている。

今後も、交通事故による死者数及び件数をゼロに近づけることを目指し、究極的には交通事故のない社会実現に向けて、交通社会に参加するすべての町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。

特に交通安全は、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、町民が、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参加・協働していくことが有効である。

2 歩行者の安全確保

交通死亡事故を減らしていくうえで、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 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、地域の実情を踏まえて行うことが効果的である。特に、生活道路における交通安全対策については、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、町民に一番身近な町や警察の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業など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、町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。

第2節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

平成23年から令和2年までの10年間の交通事故発生状況は表1に示すとおりである。

吉田町における人身交通事故の発生件数は、平成25年が277件であったが、その後は令和2年まで減少傾向で推移している。

第10次吉田町交通安全計画において、平成28年は210件、平成29年は191件、平成30年は174件、令和元年は156件、令和2年は105件と減少傾向を維持しており、令和2年末までに210件以下とする同計画の目標を5年連続で達成している。

本町における人身交通事故の特徴は、出合頭交通事故、追突交通事故が多く、町内で発生している人身交通事故の約6～7割を占めている。また、発生件数は減少傾向ではあるが、横断歩行者の事故が増加している。

表1 交通事故の推移

区分 年	人身事故	死者	傷者	前年比		
				人身	死者	傷者
平成23年	274	1	338	21	1	32
24年	242	4	309	－32	3	－29
25年	277	0	368	35	－4	59
26年	223	2	300	－54	2	－68
27年	225	0	323	2	－2	23
28年	210	1	289	－15	1	－34
29年	191	0	255	－19	－1	－34
30年	174	0	227	－17	0	－28
令和元年	156	2	206	－31	2	－33
2年	105	2	141	－51	0	－65

資料：交通年鑑及び牧之原警察署交通事故のあらまし

2 道路交通を取り巻く状況の展望

吉田町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、表2のとおり自動車保有台数と運転免許保有者数は、いずれも横ばいで推移しているものの、表3、4のとおり高齢化率は増加し、運転免許保有者の占める高齢者の割合は増加している。交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢運転者の増加は、道路交通にも大きな影響をあたえるものと考えられる。

なお、表5とおり75歳以上運転免許証の自主返納者数は増加傾向で推移している。

表2 自動車保有台数・運転免許保有者数の推移

区分 年	総数 (台)	自動車 (台)	自二車 (台)	原付車 (台)	運転免許保有者数 (人)
平成27年	25,452	22,782	1,225	1,445	20,962
28年	25,435	22,814	1,250	1,371	21,003
29年	25,397	22,775	1,249	1,373	21,031
30年	25,428	22,933	1,264	1,231	21,100
令和元年	25,583	23,109	1,312	1,162	20,987
2年	25,590	23,185	1,329	1,076	20,941

※自動車保有台数は各年4月1日現在、運転免許保有者数は各年12月末現在
資料：各年の交通年鑑

表3 吉田町の高齢化の推移

各年12末日現在

区分 年	人 口	65歳以上の人口	高齢化率(%)
平成28年	29,681	7,075	23.8
29年	29,689	7,187	24.2
30年	29,684	7,316	24.6
令和元年	29,604	7,425	25.1
2年	29,421	7,505	25.5

表4 吉田町における年齢別運転免許証保有数 令和2年12月末現在

年齢	保有者数	年齢	保有者数
16～19	308	50～54	1,903
20～24	1,243	55～59	1,885
25～29	1,327	60～64	1,758
30～34	1,531	65～69	1,789
35～39	1,774	70～74	1,770
40～44	1,858	75～79	955
45～49	2,066	80～	774
		合計	20,941

表5 吉田町内免許証自主返納者数

期 間	返納者数（人）	
	全年齢	75歳以上（内数）
平成25年	30	—
平成26年	53	43
平成27年	78	55
平成28年	60	49
平成29年	100	73
平成30年	95	82
令和元年	143	116
令和2年	120	90

提供元：中部運転免許センター

3 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向にともない今後複雑に変化し、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではあるが、自動車台数当たりの走行距離の変化等、事故発生の諸要因を一定の前提の下に推定し、将来の交通事故を推定、予測すると歩行中及び自動車乗車中の交通事故や、高齢者の事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

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。

このため、今後も交通事故の実態を的確に捉え、効果的な施策を考案、実施することにより交通安全をより強力に推進し、これらの交通事故の増加に歯止めをかけるものとする。

Ⅱ 第11次吉田町交通安全計画における目標

交通事故のない安全で住みよい社会の実現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、静岡県の第11次交通安全計画においては「令和7年までに年間死者数80人以下、年間人身事故発生件数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、静岡県の目標やこれまでの町内の交通事故発生件数を踏まえ、交通事故による年間死者数0人を目指すとともに、年間人身事故発生件数については、本来であれば、令和2年の発生件数105件を下回る数値目標とすべきであるが、新型コロナウイルス感染症の拡大による、移動制限等の措置により交通行動が減少し、これに伴い人身事故発生件数も大幅に減少したという特殊事情があることから、この年を除く直近の交通人身事故発生件数が最も少ない令和元年の156件を下回る150件以下を令和7年までに達成することを目標とする。

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つ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、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い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。

今後、本町の交通事故減少のためには、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、分析を充実させ、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必要がある。

このような観点から、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進

といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

高齢化社会が今後も急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。そして、高齢者の関係する交通事故を防止するためには、体験・実践型の交通教室を一層

推進することも重要である。

歩行者及び自転車利用の高齢者の交通事故防止対策としては、反射材の普及を促進し、効果について周知を図るとともに着用を徹底させる。

また、高齢者等の視点に立って、平坦性が確保された幅の広い歩道等、バリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備を行う。

高齢運転者の事故防止対策としては、カラー舗装等わかりやすい道路標示の整備を推進し、高齢者が利用しやすい道路環境づくりを行う。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み、育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、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学路等の子供が移動する経路において、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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、減少傾向にある中で、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。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。

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り、歩行者自らの安全を守るための行動を促す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の着用の推奨、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。

さらに、自転車利用者については、自転車の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、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

(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、子供を含むすべ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の設定の進展や、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。交通事故を抑止するため、自動車の速度抑制を図るため道路環境の整備を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するために、幹線道路における交通安全対策及び渋滞の軽減など交通流の円滑化を推進する。

また、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

(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端技術の情報を収集し、町民に対し、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

総合的な交通安全対策の実施により、交通事故件数が大幅に減少したところであるが、高齢者が関係する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、本計画期間中においても交通事故発生実態等に応じた対策を推進する。

(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、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。

このため、町民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

等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、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、また、交通ボランティアをはじめとした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。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、本町における安全安心な交通社会形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するように促す。

II 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言えない。

このため、地域の協力を得ながら、生活道路等において「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

① 生活道路における交通安全対策の推進

県、町、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両抑制等のゾーン対策に取り組み、子ども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。

② 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、「吉田町子供の移動経路に関する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。

また、歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装（グリーンベルト）や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全で安心な歩行空間の創出を推進する。

③ 交通安全施設等の整備

公安委員会と道路管理者が連携し、歩道等の整備、自動車の速度抑制、道路の形状や交差点の存在を運転者へ知らせるための標示、歩行者と車両がそれぞれの通行区分の明示等を進め、人と車が共存できる安心で安全な道路空間を創出するための取組を推進する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設の整備については、人と車の共存を最重点とし、交通事故の発生する可能性が高い道路や緊急に安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもと交通安全施設等を次の方針により整備する。

① 交差点の改良

交差点においては、歩行者、自転車、自動車等の円滑な通行を図り、

効率的な整備を進める。

ア 歩行者の優遇的な場所の確保に努める。

イ 道路交差点の隅切の長さ、交差点の角度等、通行の安全に留意した構造に努める。

ウ 信号機の新設が難しい現状であるが、車両の通行量が多く危険な交差点においては、信号機設置を要望する。

② 道路標識及び表示の整備

道路標識及び表示については、歩行者、自転者、自動車等が安全で円滑な交通を確保するために、道路状態を事前に判断できるように視覚的誘導を図るもので、交通安全対策として非常に有効な手段であり整備の充実に努める。

ア 見やすくわかりやすい道路標識とするため、道路標識の大型化、可変化、自発光化、設置場所の改善、高輝度化等を行う。また道路標示は交通規制をより明確とするため、視認性を保持するため早期塗り替えを推進する。

イ 通行に支障のない場所に設置を推進する。

ウ 設置物の定期的な維持管理に努める。

③ 防護柵の整備

車両の路外逸脱防止、運転者及び歩行者の安全を確保するため河川と並列する道路や、道路との段差が大きい場所等の点検を行い、道路形態に応じた適切な箇所に防護柵の設置を推進する。

④ 道路反射鏡（カーブミラー）の設置

見通しの悪いカーブ、交差点や道路の屈曲部へ設置し、交通事故の防止を図る。また、交通安全施設としての機能を保持するため老朽化した支柱、鏡面の修繕を実施する。

⑤ 道路のカラー舗装工事

交差点事故の多発地点、通行上注意が必要と思われる道路等にカラー舗装（すべり止め舗装）、ハンプ等を施工し、通行車両へ視覚面より安全を啓発し、交通事故を防ぐ。ただし、騒音等に留意して施工に努める。

⑥ 道路照明灯の設置

夜間の交通事故は、視覚の低下及び対向車のヘッドライトによる幻惑等が起因として挙げられる。

そのため、運転者がヘッドライトのみに頼ることなく、交通上必要な道路状況を判断し、安全に走行することが出来るように、必要に応

じて次のような箇所に道路照明灯を設置する。

ア 自動車の交通量又は夜間の横断歩行者の多い危険箇所

イ 自動車の交通量が多く見通しの悪い屈曲部

ウ 夜間における交通事故の多発箇所

エ 自転車道や歩行者道が交差し交通量の多い箇所

⑦ バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

高齢者、障害者等の全ての人が安全で安心して活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等を繋ぐ道路を中心に幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差、勾配の改善、視覚障害者誘導ブロックの設置、自転車駐車場の整備等を実施する。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和２年１１月に施工された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）等の一部改正法により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通マスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、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。

(4) 自転車等の駐車対策の推進

公共の場所の良好な環境を保持し、その機能の保全と交通の円滑化を図り、安全で快適な生活を確保することを目的として、『吉田町自転車等放置防止条例』を制定し、町内の駐輪場の良好な状態を維持している。また、今後も放置自転車の防止を推進し、良好な環境の保持に努める。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、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。

豪雨等においても、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。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。

(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りにより、その排除を行う。

また、道路工事については、工事による事故を防止するため道路管理者、警察、事業者と緊密な連絡を保ち、施工業者に対し保安上必要な措置を講じさせ、交通の円滑のための指導監督を徹底する。

ウ 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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。

② 道路の維持修繕

町内パトロールを実施し、良好な道路環境の保持に努める。

③ 子供の遊び場等の確保

子供がより安全で安心して遊べるように、公園の整備、遊具の安全性の確認に努め、子供の遊び場の不足を解消するとともに路上遊戯の禁止の徹底を図り、交通事故防止に努める。

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児童生徒に対しては、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、学校安全保健法（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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、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。

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に、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用するなど、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。

② 児童生徒に対する交通安全教育の推進

児童生徒に対する交通安全教育は、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。

学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

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。

③ 成人等に対する交通安全教育の推進

ア 地域における交通安全教育の推進

地域の交通安全会をはじめ、交通安全協会、安全運転管理協会、交通指導員協議会等の関係機関と連携し、地域ぐるみの交通安全活動を促進し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付け、行政指導型から自分達で積極的に推進する交通安全対策を目指し、そのための指導啓蒙を地域に対して推進する。

イ 企業における交通安全教育

各種講習会や研修会の開催、自主的な事故防止活動の促進を働き掛け、事業所内における安全管理の推進を図る。

④ 高齢者等に対する交通安全教育の推進

高齢者福祉機関、老人クラブ等の組織と関係を密にし、交通教室を開催し、交通安全に対する意識を低下させることのないよう指導する。

組織に入っていない高齢者及び一人暮らしの高齢者に対する交通安全教育も推進する。

⑤ 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、手話通訳者の配置、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推進する。

⑥ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルール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、外国人を雇用している企業等に対しては、自主的な事故防止活動の促進を働きかけ、企業内における各種講習会や研修会の開催を推進する。

⑦ 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、他の関係機関・団体の求めに応じて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発信等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

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習慣付けるために、関係機関・団体が連携・協働し、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

各季の交通安全運動の実施に当たっては、事前に、事故実態等を踏まえ、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、重点に沿った参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催することにより、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推進する。

② 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、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育等を推進する。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とでは、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、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、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ための交通安全教育を推進する。

③ 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、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。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。

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促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の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・児童のヘルメット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し、自転車乗車中の交通事故削減を図る。

④ 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、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。

⑤ 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育園等と連携し保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい使用の徹底を図る。

⑥ 反射材用品等の普及促進

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を実施する。

また、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を実施する。

⑦ 飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動の推進

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推進し、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という町民の規範意識の確立を図る。

⑧ 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、関係機関・団体が密接な連携のもとに家庭・職場・地域・学校等、それぞれの場に応じた効果的な広報媒体を活用して交通事故の実態に即し、日常生活に密着した広報を積極的に行う。

町発行の広報誌「広報よしだ」、ホームページ、LINE、同報無線、広報車による巡回広報、のぼり旗の掲出等、あらゆる広報媒体を有効に活用し各家庭へ直接情報提供をするとともに、学校・事業所等についても事故状況など直接身近に感じる広報の実施に努める。

⑨ その他の普及啓発活動の推進

上記に掲げるもののほか、次のような普及啓発活動を推進する。

ア 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てもらい、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ 夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、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。

ウ 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および事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

(3) 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等、その主体的な活動を促進する。また、地域団体がそれぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動の機会等を利用して働き掛けを行う。

① 静岡県交通安全指導員

静岡県交通安全指導員と連携し、交通実態に即した効果的な広報啓発活動を展開し、安全で安心して暮らせるまちづくりを推進する。

② 吉田町交通指導員協議会

児童・生徒を中心とした地域住民等の交通安全指導と交通安全思想の普及に携わる交通指導員の活発な活動を推進するため、交通指導員の資質及び指導能力向上を図る研修会等を開催する。

③ 交通安全母の会

地域、家庭における交通安全母の会の活発な活動を推進するため、指導者の資質及び指導能力の向上を図る研修会等を積極的に開催する。

④ 地域、職域交通安全会

地域、職域の交通安全会の活発な活動を促進するため、積極的に支援・協力をする。

(4) 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、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全意識の普及徹底に当たっては、町、民間団体、企業等と住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、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全総点検等に住民が積極的に参加できるような仕組みを作るほか、交通安全の取組に地域住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。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

(1) 運転者教育等の充実

① 高齢運転者支援対策の推進

高齢運転者による事故が増加していることから、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や、高齢運転者に対し、申請による運転免許証の取り消し（自主返納）制度の周知を図り、家族、地域の協力のもと返納の促進を図る。

② シートベルト及びチャイルドシート並びにヘルメットの着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシート並びにヘルメットの着用については、各種講習会、交通安全運動期間、街頭指導等のあらゆる機会を通じて着用効果の啓発やその正しい着用についての徹底を図る。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理協会と連携し、事業者の安全運転管理体制の強化及び安全運転管理業務の徹底を図り、事故防止に努める。

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、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。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

(1) 自動車点検整備の推進

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」を関係者の協力のもとに自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に推進する。

(2) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす等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、関係団体の協力のもと「不正改造車を排除する運動」の広報活動を推進し、自動車ユーザー及び自動車関係業者等の認識を高める。

(3) 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うための原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者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、交通指導等を推進し、違法行為の防止に努め、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導を推進する。

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、地域ぐるみの暴走族追放機運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 自転車利用者に対する交通指導の強化

歩行者及び自転車利用者が関連する交通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置いて、交通指導等を効果的に推進する。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、マナーアップキャンペーン等を通じて指導を推進する。

(2) 暴走族等対策の推進

① 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族対策は、交通秩序の確保と青少年健全育成の見地から警察における指導取締りと合いまって家庭・学校・地域・職場ぐるみにおける暴走族追放の気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行う。

また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図る。

② 車両の不正改造防止

暴走行為を助長するような車両の不正改造を防止し、また、保安基準に適合しない部品等が不正改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、積極的な広報活動を推進する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

① 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。

② 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。

③ 自動体外式除細動器（A E D : Automated External Defibrillator）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、後遺障害等を軽減するため、事故現場において、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、町民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器（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、町、保健所、消防署、医療機関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。

④ 救助・救急用資機材等の整備の推進

救助体制を確立するため、救助工作車、救助資機材の整備を推進する。また、救急現場及び搬送中に高度な応急措置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材、各種伝送システム等の整備を促進する。

(2) 救急医療体制の整備

初期救急医療体制の整備として、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

(1) 自動車損害賠償責任保険の周知

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町民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談や巡回相談について、県等の関連機関と連絡強調し、町ホームページや広報誌を積極的に活用し周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

自動車事故被害者等に対する援助措置として、独立行政法人自動車事故対策機構や公益財団法人交通遺児等育成基金が実施している自動車事故被害者等の支援施策について周知する。

第2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

南海トラフ地震など発生時（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うえで情報収集及び連絡活動を行い、同報無線やホームページ等を活用し情報提供を行い町民への周知を図る。

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) 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、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お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) 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」総合推進事業により、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

【事務局】吉田町役場 防災課 地域安全部門
〒421-0395 榛原郡吉田町住吉 87 番地
電話 0548-33-2134
F A X 0548-32-6121