

第 1 0 次相模原市交通安全計画
(平成 2 8 年度 ~ 平成 3 2 年度)

相 模 原 市

まえがき

本市では、昭和37年2月に市民が一丸となって交通安全を実現するため、「交通安全都市」を宣言するとともに、この宣言の趣旨を踏まえ、市、警察、交通安全関係団体等による「相模原市交通安全都市推進協議会」(現「相模原市安全・安心まちづくり推進協議会」)を設立しました。

こうした中、市内における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、昭和46年以降、これまで9次にわたり相模原市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と連携を図りながら、様々な交通安全対策を実施してまいりました。

その結果、市内の交通事故発生件数及び負傷者数については、平成22年に10年ぶりに増加へと転じたものの、平成12年をピークに確実に減少してきており、これは、関係機関・団体等とともに、市民のみなさんが一体となって長年にわたる交通事故の防止に取り組んだ成果であり、交通事故対策には一定の効果があったと考えております。

しかしながら、交通事故による死傷者数は未だに3千人を超えており、更に事故を減少させることが求められております。また、本市の交通事故の特徴として、高齢者の人口増加に伴う高齢運転者が関係する事故や自転車に関わる事故の割合が高い状態にあり、運転マナーやモラルの低下などから、今後も交通事故が増加する可能性も否定できないものと考えられます。

このような情勢の中、交通事故の防止は、関係機関・団体等だけでなく、市民一人ひとりが自らの問題として捉え、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、交通事故のない安全な交通社会の構築に向け、総合的かつ長期的な視点に立って交通安全対策に係る施策を市民の理解と協力の下に推進していかなければなりません。

このたび策定しました「第10次相模原市交通安全計画」は、「新・相模原市総合計画」の部門別計画に位置付けられ、国の「第10次交通安全基本計画」及び県の「第10次神奈川県交通安全計画」を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの5年間に本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。特に、今期の計画ではこれまでの課題であった自転車交通事故対策に加え、高齢者の交通事故対策を重点取組事項として位置付けております。今後、関係機関・団体等と緊密な連携を図りながら、交通安全に関する施策を効果的・積極的に推進し、市民の安全・安心の確保に努めてまいります。

注1 本文中の交通事故発生件数等については、平成18年3月20日の相模原市、津久井町及び相模湖町の合併並びに平成19年3月11日の相模原市、城山町及び藤野町の合併により、旧4町の件数を加えて記述しています。

注2 本文中の24時間死者数及び死者数については、交通事故によって、事故発生後24時間以内に死亡した者の数をいいます。

注3 本計画は5年間の年度計画ですが、統計数値は神奈川県警察本部が公表している暦年数値を使用しており、目標についても暦年数値で設定しています。

目 次

第1章	交通事故の現状及び第9次相模原市交通安全計画の達成状況	1
第1節	交通事故の現状	1
1	交通事故の推移	1
2	交通事故の特徴（平成27年）	5
第2節	第9次相模原市交通安全計画の達成状況	6
1	計画目標に対する実数値	6
2	計画期間中の5年間を振り返って	7
第2章	計画における目標等	9
第1節	計画の位置付け及び計画期間	9
第2節	計画の基本的な考え方	10
第3節	計画の目標	10
第4節	計画における重点取組	12
1	自転車交通安全対策の施策	12
2	高齢者交通安全対策の施策	13
第3章	交通安全の対策	13
第1節	交通安全対策を進める視点	13
1	高齢者及び子どもの安全確保	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	市民との連携・協働	15
第2節	交通安全対策の施策	16
1	道路交通環境の整備	16
2	交通安全思想の普及徹底	23
3	安全運転の確保	32
4	車両の安全性の確保	33
5	道路交通秩序の維持	34
6	救急医療体制等の充実と推進	34
7	被害者支援の充実と推進	35
8	鉄道交通の安全と踏切道における交通の安全	36
第4章	計画の推進体制	37
用語解説		38

第1章 交通事故の現状及び第9次相模原市交通安全計画の達成状況

第1節 交通事故の現状

本市の交通事故の概況については、第1次相模原市交通安全計画がスタートした昭和46年頃は、事故件数、死者数、負傷者数ともに第一次のピークであったが、その後、死者数については増減を繰り返しながら徐々に減少してきている。また、事故件数及び負傷者数については一時減少したものの、平成元年頃から増加に転じ、平成12年には、過去最高の6,202件、7,437人となった。その後は減少傾向にあり、平成22年には10年ぶりに増加に転じたものの、平成23年以降、減少傾向が続いている。

1 交通事故の推移

(1) 事故件数

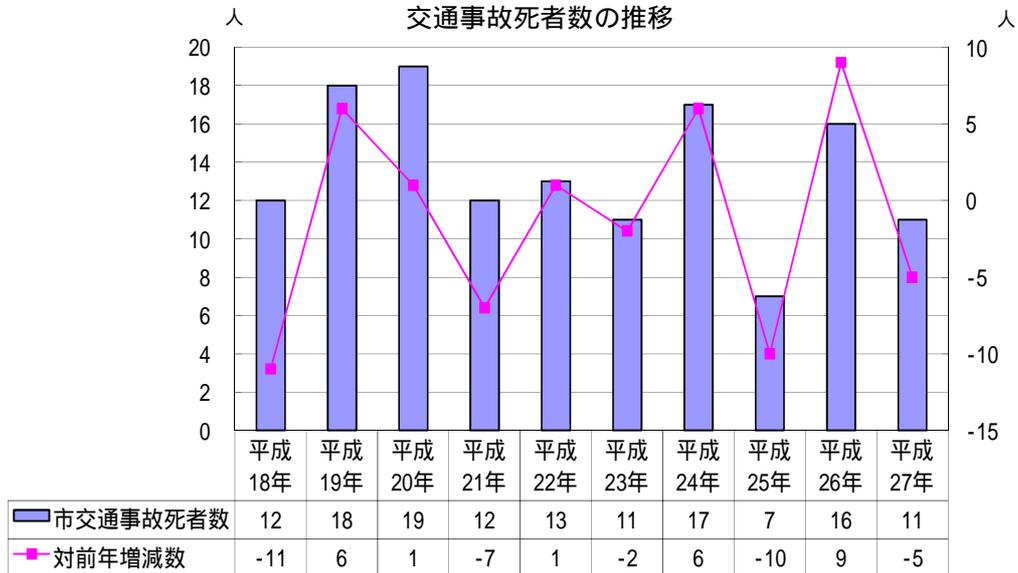
事故件数は、平成22年に、前年を4.9%上回る4,106件となったが、それ以降、減少が続いており、平成27年には、2,787件となっている。



(2) 死者数

市内の交通事故による死者数は、平成17年の23人以降、平成18年からの10年間は、20人以下で推移し、特に、平成25年には、過去最少の7人にまで減少している。

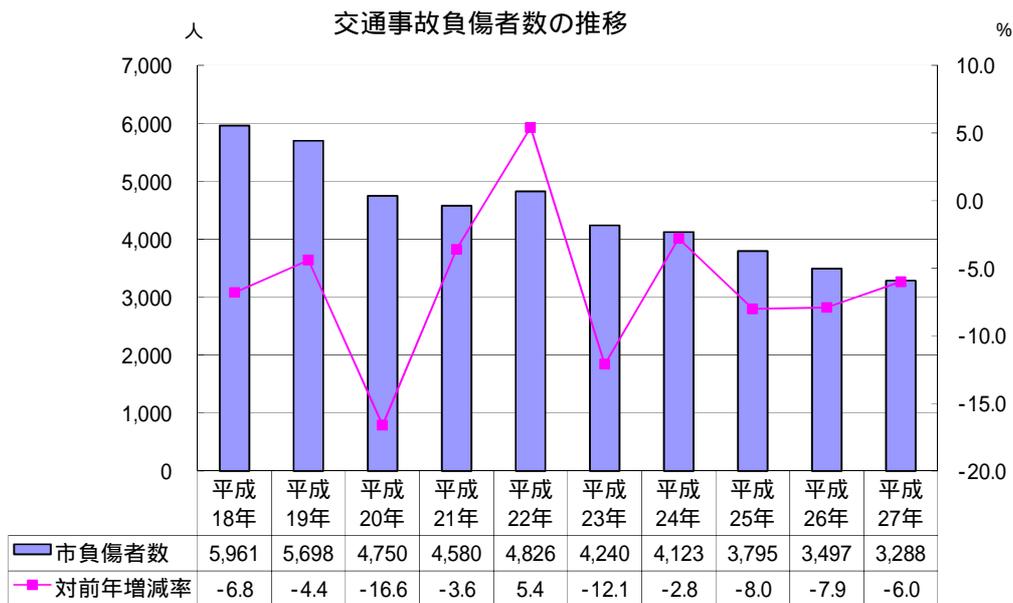
しかし、翌年の平成26年は、交通事故死者数が16人となり、警察・交通安全関係団体等と青パトカー（青色回転灯装備車両）による巡回やキャンペーン等による啓発活動など特別対策を実施した。



出典：神奈川県警察提供資料より作成

（3）負傷者数

負傷者数についても、事故件数と同様の傾向であり、平成22年に、前年を5.4%上回る4,826人となったが、それ以降、減少が続いており、平成27年には、3,288件となっている。



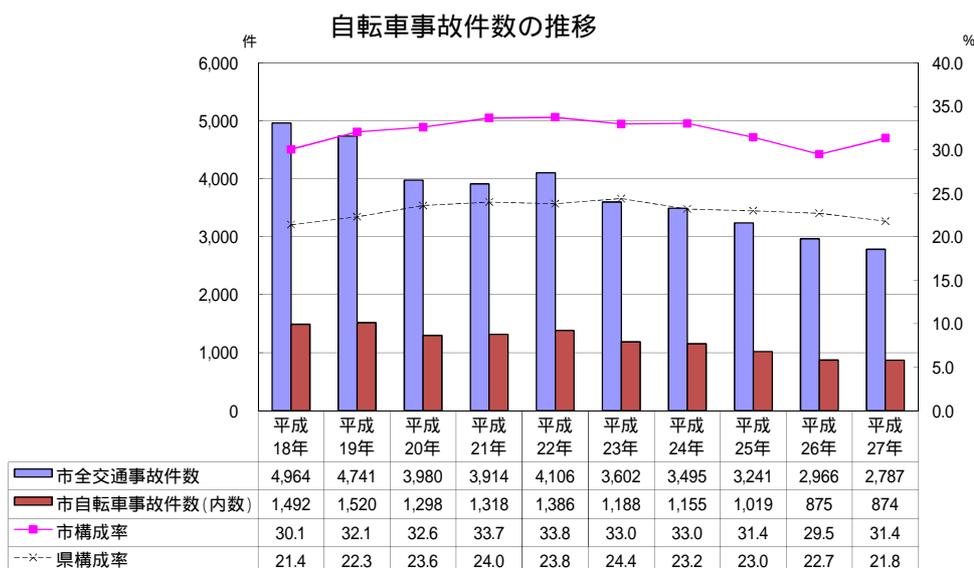
出典：神奈川県警察提供資料より作成

(4) 自転車の交通事故件数

自転車に関係する交通事故件数については、全交通事故件数の減少とともに、減少傾向となっている。過去10年間では、平成18年に1,492件であったものが、平成27年には874件となり、41.4%減少している。

しかしながら、自転車事故の件数は減少してきているものの、全交通事故件数に占める自転車事故の割合は、平成18年の30.1%から、平成27年の31.4%と高い水準で横ばい状態にある。

また、近年、自転車が加害者となり、多額の損害賠償を求められるケースがあり、こうした自転車が第1当事者となる事故の割合が平成22年には17.0%であったものが、平成27年には23.3%となっており、自転車が加害者となる事故件数の割合は、増加傾向にある。



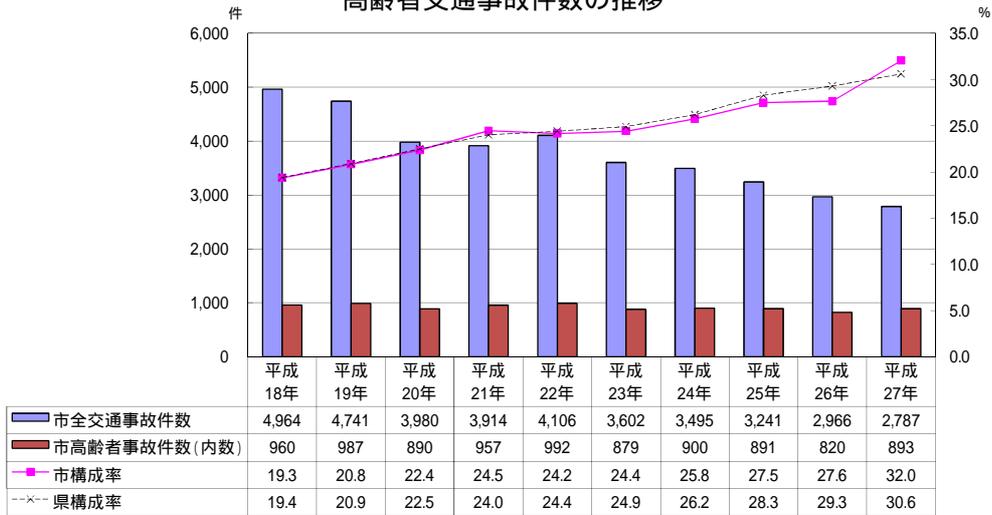
出典: 神奈川県警察提供資料より作成

(5) 高齢者の交通事故件数

65歳以上の高齢者が関係する交通事故件数は横ばい状態にあるが、全交通事故件数は減少傾向にあるため、高齢者が関係する交通事故件数が全交通事故件数に占める割合は、年々増加しており、平成18年には、19.3%であったものが、平成27年には、32.0%となっている。

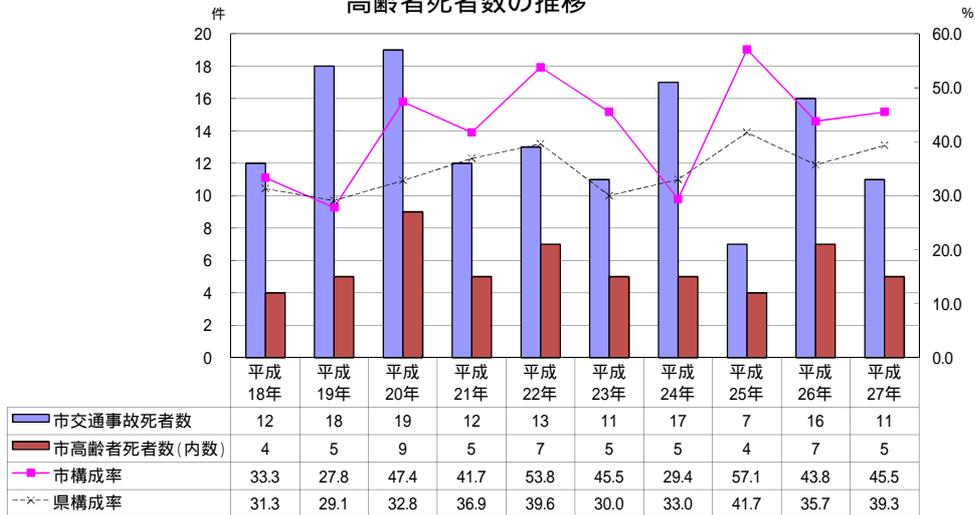
また、高齢者の交通事故による死者数が交通事故死者数に占める割合も、平成22年、平成25年は半数を超え、人口構成と比較しても非常に高い割合を占める状況が続いている。

高齢者交通事故件数の推移



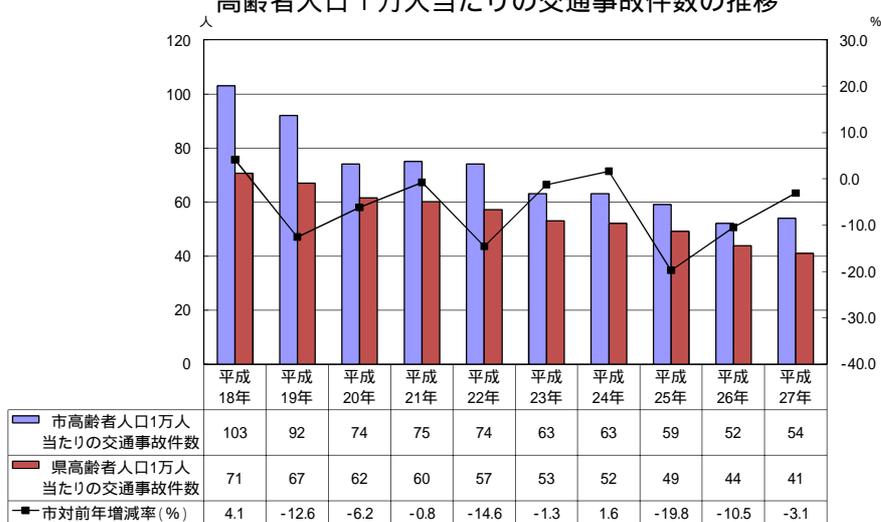
出典:神奈川県警察提供資料より作成

高齢者死者数の推移



出典:神奈川県警察提供資料より作成

高齢者人口1万人当たりの交通事故件数の推移



出典:神奈川県警察提供資料

神奈川県統計センター資料より作成

2 交通事故の特徴（平成27年）

市内の交通事故について平成27年中の発生状況を見ると、次のような特徴及び傾向が伺える。

（1）年齢別

年齢別の死傷者数では、20歳から39歳までが1,167人で、全死傷者数の35.4%を占めており、人口構成率（25.2%）と比べても高い割合となっている。

また、16歳から19歳までが208人となっており、全死傷者数の6.3%であるが、人口構成率が3.8%であることを考慮すると、比較的高い割合を示している。

65歳以上の高齢者については、死傷者数では、479人となっており、全死傷者数の14.5%ではあるが、死者数が5人で、全死者数に対し45.5%と高い割合となっている。

（2）時間帯別

時間帯別では、午前6時から午後6時までの昼間の時間帯の事故件数が2,072件で全交通事故件数の74.3%を占めており、特に午前8時から午前10時までと午後4時から午後6時までの4時間の事故件数が819件で、全交通事故件数の29.4%を占めていることから、通勤通学の時間帯に多くの事故が発生していることが示されている。

また、死者数については、午前6時から午後6時までの昼間の時間帯が7人で、午後6時から翌日の午前6時までの夜間の時間帯が4人となっているが、午前0時から午前4時までの交通事故件数が58件で、全交通事故件数の2.1%と少ないものの、死者数が2人で全交通事故死者数の18.2%を占めており、この時間帯の死亡事故の割合が高くなっている。

（3）路線別

路線別では、国道及び県道の交通事故件数が1,008件で全交通事故件数の36.2%、死者数は、国道で2人、県道で2人となっている。

また、市道等における交通事故件数は1,779件で全交通事故件数の63.8%、死者数は7人となっており、幹線道路よりも生活道路での事故が多い状況が分かる。

(4) 種類別等

種類別では、自転車に関係する交通事故件数が874件で、全交通事故の31.4%、二輪車に関係する交通事故が582件で、全交通事故の20.9%となっている。

また、類型別では、車両相互の交通事故件数が、2,376件で全交通事故件数の85.3%となっており、特に、追突、出会い頭や右左折時などにおける交通事故が多くなっている。人对車両の交通事故件数は、378件で全交通事故件数の13.6%ではあるが、死者数が3人で全交通事故死者数の27.3%となっている。

第2節 第9次相模原市交通安全計画の達成状況

1 計画目標に対する実数値

平成23年度から平成27年度までの第9次相模原市交通安全計画では、目標として、

平成27年までに全交通事故件数を3,450件以下に減少させる。

平成27年までに自転車の交通事故件数を1,100件以下に減少させる。

年間の24時間死者数を10人以下とする。

の3つを掲げた。

年間の24時間死者数については、平成25年のみしか達成に至らなかったものの、全交通事故件数及び自転車交通事故件数については、いずれも大幅に目標を達成することができた。

項目	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	目標の達成状況
全交通事故発生件数	4,106件	3,602件	3,495件	3,241件	2,966件	2,787件	目標値 3,450件 達成
自転車の交通事故発生件数	1,386件	1,188件	1,155件	1,019件	875件	874件	目標値 1,100件 達成
死者数	13人	11人	17人	7人	16人	11人	目標値 10人以下 平成25年のみ達成

出典:神奈川県警察提供資料より作成

2 計画期間中の5年間で振り返って

第9次相模原市交通安全計画期間中の5年間の取組事項としては、自治会、交通安全関係団体、警察等と連携し、春や夏など各季における交通安全運動のほか、5月の九都県市一斉自転車マナーアップ強化月間や12月の飲酒運転根絶強化月間など、各種キャンペーンでの啓発活動を実施し、市民総ぐるみによる安全・安心なまちづくり活動を展開した。

また、市内での自転車事故が多いことから、自転車事故の減少やマナー向上を図るため、自転車マナーアップ呼び掛け隊、²スケアード・ストレイト事業、自転車シミュレーターの活用など、各種啓発事業を実施した。

このほか、防犯交通安全指導員による交通安全教室では、幼児や小学校低学年への歩行実技、小学校3年生以上を対象にした自転車実技講習、中・高校生に対しては、高額賠償を事例とした加害者としての事故について、また、自治会や老人会等では高齢者向けに加齢に伴う身体機能の変化における注意点など、各世代における内容で教室を実施した。

国の分析によると、近年の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数が減少していることから、これまでの対策には一定の効果があったものの、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある中で、平成27年は15年ぶりに死者数が増加するなど、死者数が減りにくい状況となっている。その背景としては、

高齢者人口の増加

シートベルト着用者率等の頭打ち

飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

を挙げ、特にますます高齢化が進行していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況と考えられている。

また、近年は、安全不確認、脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっており、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

本市では、平成23年の交通事故件数が3,602件であったものが、平成27年には2,787件まで減少したが、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及啓発等の交通安全に係る諸施策が効果を発揮したこと、車両の安全性の向上、関係機関・団体等との連携による啓発活動など、様々な要因により減少したものと考えられる。

また、第9次相模原市交通安全計画の目標は、死者数について、目標が未達成となっている年があるものの、全交通事故件数や自転車の交通事故件数について目標を大きく超える結果となり、関係機関・団体等と

の連携・協力により、交通事故件数等が減少したと考える。

しかしながら、全交通事故件数に占める自転車の交通事故件数の割合、高齢者人口1万人当たりの交通事故件数など、県内水準に比して高い項目もあり、交通事故のない社会を実現することが究極目標であることを踏まえると様々な取組を今後も実施していく必要がある。

このことから、第10次相模原市交通安全計画では、引き続き、自転車事故対策に重点を置くほか、高齢者事故対策の推進についても、あわせて重点取組事項として計画に掲げていく。

第2章 計画における目標等

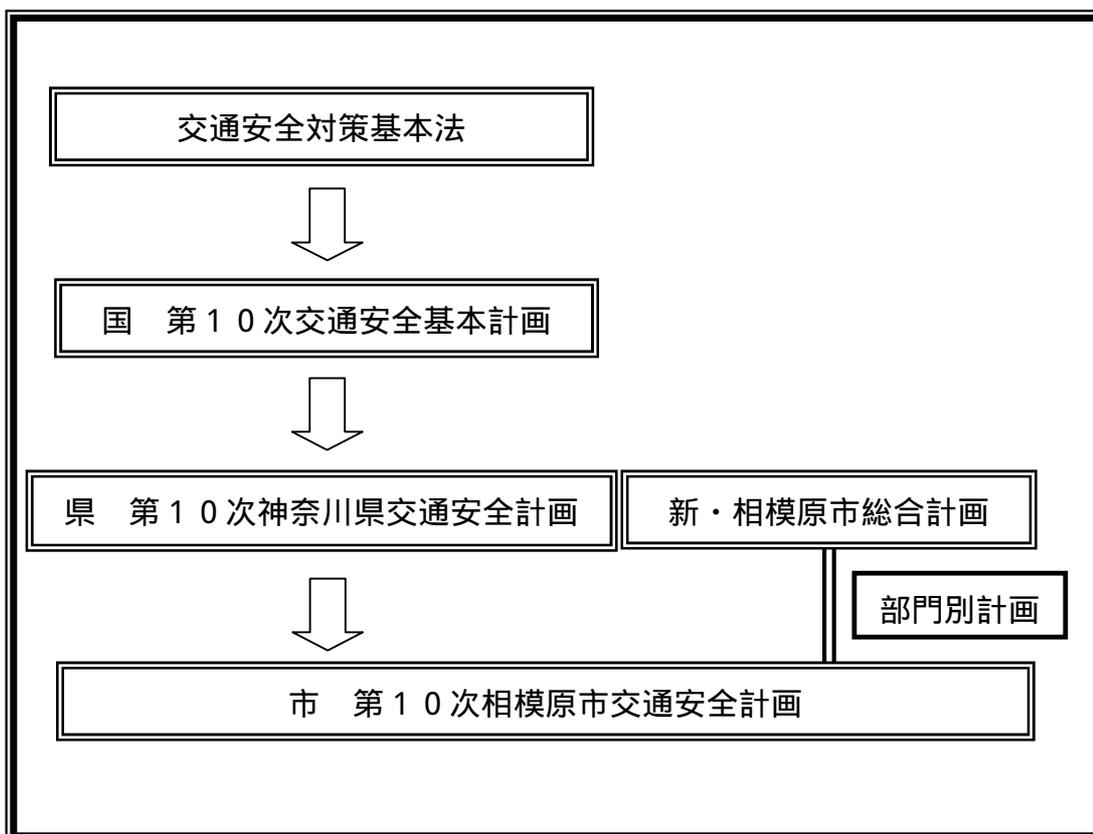
第1節 計画の位置付け及び計画期間

第10次相模原市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき策定する交通安全計画で、国が策定した第10次交通安全基本計画及び神奈川県が策定した第10次神奈川県交通安全計画に基づき、本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものである。

また、本計画は、新・相模原市総合計画の部門別計画に位置付けられており、その他本市の行政計画等と整合を図り策定している。

なお、計画期間については、平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

【計画の位置付け】



第2節 計画の基本的な考え方

交通事故による被害者は後を絶たず、交通事故がもたらす社会的・経済的な損失も計り知れないものがあり、また、交通安全は、人命尊重の理念の下、安全で安心な市民生活を構築するためには欠くことのできない大切な要素となっている。そのため、本計画では「交通事故のない社会」という究極目標を目指して、交通安全対策に積極的な取組を行う。また、子どもや高齢者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た各種施策を推進する。

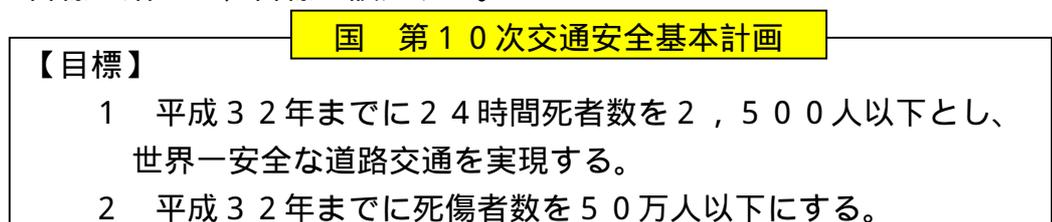
まず、歩行者や自転車利用者等の「人」に対しては、交通安全意識の高揚を図るため、交通ルールの遵守や交通マナーの向上への啓発活動、幼児から高齢者に至る各ライフステージに応じた交通安全教育の普及啓発活動等を充実させる。

次に、「交通環境」面では、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実等を図り、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ることが重要である。

そして、交通安全対策をより効果的に推進していくためには、関係機関・団体等が緊密な連携を図るとともに、市民の主体的な参加が最も大切であり、市民との協働による交通安全推進体制に基づき、交通安全活動を総合的かつ効果的に推進する。

第3節 計画の目標

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」の実現であるが、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、国の第10次交通安全基本計画及び神奈川県第10次神奈川県交通安全計画における目標を踏まえ、目標を設定する。



市 第 1 0 次相模原市交通安全計画

【目標】

- 1 平成 3 2 年までに全交通事故件数を 2 , 5 2 0 件以下にする。
 (平成 27 年 2,787 件 平成 32 年 2,520 件以下へ)
 新・相模原市総合計画の目標の考え方を準用し、平成 27 年 2,787 件を基準値として、毎年 2%減少させることを目標として設定した。

区別内訳

緑区	中央区	南区
(平成 27 年 661 件)	(平成 27 年 1,172 件)	(平成 27 年 954 件)
6 0 0 件以下	1 , 0 6 0 件以下	8 6 0 件以下

- 2 平成 3 2 年までに自転車の交通事故件数を 6 2 0 件以下にする。
 (平成 27 年 874 件 平成 32 年 620 件以下へ)
 自転車に関係する交通事故件数の目標値は、神奈川県交通安全対策協議会が指定する「自転車交通事故多発地域」の指定基準を踏まえ、620 件以下と設定した。

区別内訳 (各区の交通事故件数の実態に基づき設定)

緑区	中央区	南区
(平成 27 年 187 件)	(平成 27 年 368 件)	(平成 27 年 319 件)
1 3 5 件以下	2 6 0 件以下	2 2 5 件以下

- 3 年間の高齢者人口 1 万人当たりの交通事故件数を 5 0 件以下にする。
 (平成 27 年 54 件 毎年 50 件以下)
 高齢者が関係する交通事故件数の目標値は、神奈川県交通安全対策協議会が指定する「高齢者交通事故多発地域」の指定基準を踏まえ、高齢者人口 1 万人当たりの事故件数 50 件以下を目標として設定した。

区別内訳

緑区	中央区	南区
(平成 27 年 54 件)	(平成 27 年 62 件)	(平成 27 年 46 件)
5 0 件以下	5 0 件以下	4 6 件以下

*南区については、平成 2 7 年実績値以下とした。

- 4 年間の 2 4 時間死者数を 1 0 人以下にする。
 (平成 27 年 11 人 毎年 10 人以下)
 第 9 次相模原市交通安全計画の市の目標としても設定していたが、平成 2 5 年のみしか達成できなかったことから、引き続き目標として設定した。

第4節 計画における重点取組

本市の交通安全を考える中で、現在、重要な課題となっているのは自転車及び高齢者が関係する交通事故対策についてである。

自転車は、誰でも気軽に乗れる乗り物であり、日常生活においても利便性に優れ、多くの市民の方が利用している。

しかし、指定場所一時不停止、歩行者用道路での歩行者妨害など、自転車の交通違反や危険な運転が行われている状況があり、自転車利用者のマナーが悪いことなどが大きな問題となっている。特に、自転車利用者が加害者となるケースが増加傾向にあり、こうした事態への対策が求められている。

また、自転車事故を減少させるためには、自転車利用者に対する交通ルールやマナーの周知・啓発だけではなく、自転車通行に支障がある箇所などを把握し、自転車通行環境の整備を図る必要がある。

本市は、平成27年中の自転車交通事故が全交通事故件数の31.4%を占めており、県内平均21.8%を大きく上回っている状況にある。

また、高齢者が関係する交通事故は、高齢運転者の増加や高齢者の社会参加の機会の増大・活発化により、増加していることが考えられ、高齢者が関係する事故を減少させるため、高齢者に対して、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、高齢運転者標識や反射材用品の装着により、周囲が保護意識を高めることが求められている。

全交通事故の件数が大幅に減少している中、高齢者が関係する交通事故件数は横ばい状態にあり、全交通事故に占める高齢者が関係する交通事故が占める割合は、平成18年の19.3%から平成27年の32.0%と10年間で急増しており深刻な状況となっている。

こうしたことから、自転車の安全な利用及び高齢者の交通事故対策について、一層の普及啓発活動及び環境の整備が求められており、次の取組を重点的・積極的に進めていく。

1 自転車交通安全対策の施策

- (1) 事故危険箇所対策等の推進 P. 17
- (2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 P. 18
- (3) 自転車利用環境の整備 P. 20
- (4) 公共交通関連施策の推進 P. 20
- (5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 P. 24
- (6) 交通安全市民運動の推進 P. 28
- (7) 自転車の安全利用の推進 P. 29
- (8) 反射材用品等の普及促進 P. 31

- (9) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進 P. 3 2
- (10) 自転車の安全性の確保 P. 3 3
- (11) 交通の指導・取締りの強化等 P. 3 4

2 高齢者交通安全対策の施策

- (1) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 P. 1 7
- (2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 P. 1 8
- (3) 高齢者に対する交通安全教育の推進 P. 2 7
- (4) 交通安全市民運動の推進 P. 2 8
- (5) 高齢者事故防止運動の推進 P. 2 8
- (6) 反射材用品等の普及促進 P. 3 1
- (7) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進 P. 3 2

第3章 交通安全の対策

第1節 交通安全対策を進める視点

本市は、平成22年に交通事故件数及び死傷者数が前年より増加したものの、これまでは減少傾向が続いていることから、第1次から第9次までの交通安全計画には一定の効果があったと考えられる。

一方で、安全不確認や脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっているほか、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

そのため、従来の施策を継続するとともに、社会情勢等による新たな課題を勘案し、第10次神奈川県交通安全計画に基づき、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 救急医療体制等の充実と推進 被害者支援の充実と推進 鉄道交通の安全と踏切道における交通の安全といった8つの柱により交通安全対策を実施する。

また、実施に当たっては、次の視点を重視して交通安全対策を推進する。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、平成28年度の65歳以上の人口割合は23.8%となっており、今後更に高齢化が進み、平成32年度には、26.1%に達すると見込まれている。

こうした高齢化の進行に伴い、全交通事故件数に占める高齢者が関

係した交通事故の件数の割合が急増し、高齢者の死者数の割合も高い水準で横ばい状態にある。

今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

そのため、加齢に伴う身体機能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進める。特に、高齢者が歩行中や自転車乗車中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケースなど、高齢者の交通社会への関わりに応じた交通安全対策を実施する必要がある。このほか、高齢者の社会参加を促進するため、交通環境のバリアフリー化等を推進する。

また、少子化の進行にも配慮し、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、子どもを交通事故から守る観点に立ち、通学路等における安全な歩行空間の整備等、交通事故防止対策に積極的に取り組み、子どもの安全・安心を確保する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場である歩行者の安全を確保することが不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性の確保が求められている。

こうした状況を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路等における歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、本市の全交通事故件数のうち、3件に1件の割合で自転車が関係する交通事故が発生しており、全交通事故件数に占める割合が高い。自転車利用者は、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの立場での安全対策を講じる必要がある。

このため、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、自転車の走行空間の確保を進める必要がある。

また、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あり、交通ルールやマナーの違反が目立つことから、交通安全教育や広報啓発活動を充実させ、交通ルールの遵守とマナーの向上を図る必要がある。

さらに、交通安全施設、道路標示、歩道等の道路交通環境の整備を推進する必要がある。

また、駅前等における放置自転車等については、歩行者の安全面や都市美観の阻害、消防や救急活動の障害、商店街への影響など、大きな社会問題となっているため、効果的な放置自転車等対策を進める必要がある。

3 生活道路における安全確保

生活道路における交通事故件数は、交通事故件数全体の約64%を占めており、地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。今後は、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の普及等の対策を講ずる必要がある。

また、幹線道路から生活道路への流入を防止するため、幹線道路における交通安全対策等を推進し、生活道路における交通の安全を確保するための施策を推進する。

4 市民との連携・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、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に行っている様々な交通安全活動を市民運動として進めることが非常に重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全市民運動の中核組織である相模原市安全・安心まちづくり推進協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、市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作ることが必要となる。

また、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との協働事業として展開し、市民との連携・協働による交通安全市民運動の活性化を図る。

第2節 交通安全対策の施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも県公安委員会、道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、自転車に関係する事故、歩行者の死者数が多い状況であることなどが社会的に問題になっていることから、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、安全な道路空間形成の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害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観点から、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ものとする。そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る公共交通関連施策を推進する。

(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いまだ十分とはいえず、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、身近な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する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、関係機関と連携の下、総合的な事故抑止対策を実施し、歩車が共存できる安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

また、交通事故多発地点やスクールゾーン等において、交通事故防止を目的とした啓発看板等の設置・促進を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

小学校周辺（概ね500m以内）の通学路等においては、歩道の設置が困難な道路の路側帯をカラー化することにより運転者の視覚及び視認性を向上させ、路側帯への車両の進入を抑制し、交通事故

防止を図る。

また、幼児・児童の通園及び通学の安全を確保するため、県公安委員会と連携し、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備及び横断歩道等の整備を促進する。

さらに、継続的に通学路の安全対策に取り組むことを目的とした「相模原市通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、PTA、地域住民、警察、行政機関等が連携し、通学路の安全点検など交通安全対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設等の周辺における歩道の段差・傾斜・勾配の改善などの整備を推進する。

また、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手段を提供するよう努める。あわせて、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備等についても県公安委員会に対し、積極的な働きかけを行い、高齢者、障害者等の通行の安全を図る。

また、高齢者、障害者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転車等の違法駐車について、撤去するとともに、防止啓発を推進する。

エ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止等の観点から、国の「無電柱化に係るガイドライン」に基づき無電柱化を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策等の推進

歩行者、自転車等の通行の安全及び自動車交通の安全で円滑な通行を確保するため、交通事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、道路標識等、⁴カーブミラー、⁵カラー舗装、道路照明灯、防護柵、⁶自発光式道路鏡等の交通安全施設を整備する。

また、道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い場所に県公安委員会と連携し、信号機及び高輝度

化・大型化等判りやすさに配慮した交通標識の設置の促進や警戒標識設置の推進を図る。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路の交通の安全と円滑化を図り事故防止対策を行うため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、必要に応じ、効果的な交通規制を県公安委員会に要請する。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークにおい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った道路整備を推進する。

通過交通の排除と効果的な分散により、市街地における著しい混雑、交通事故の多発等を防止するため、直轄国道の整備を促進し、インターチェンジへ接続する県道52号や津久井広域道路、国道(直轄国道を除く。) 県道及び都市計画道路など、主要幹線道路の整備を推進する。

エ 改築等による交通事故対策の推進

歩行者及び自転車利用者の安全や災害に備えた道路環境の改善を図るため、歩道の新設や拡幅、既存道路の拡幅など、道路改良を推進する。

また、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良や立体交差化等の整備を始め、鉄道との立体交差化並びに踏切道の整備及び改良を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

歩行空間のバリアフリー化及び通学路の安全確保を図り、無電柱化の推進、自転車通行環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

また、⁷高年齢者、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。バリアフリー新法)に基づき指定した特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の設置を県公安委員会に要請するとともに、歩道の段差及び勾配の改善等、

歩行空間のバリアフリー化を推進する。

イ 交通安全施設等の計画的な維持管理

交通安全施設の老朽化による機能低下は、事故抑止効果の低減につながることから、機能向上と既存の交通安全施設等の計画的な維持管理に努める。

ウ 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当たっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、地域住民、自治会、学校、PTA その他各種団体等の主体的な参加の下に実施する通学路等の点検を支援するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を道路交通環境の整備に反映する。

また、交通安全は、住民の安全意識に支えられていることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

エ 国際化社会に対応した道路交通環境の整備

主要な幹線道路の交差点及び交差点付近における大型案内標識の整備に当たっては、外国人にとって見やすく、分かりやすいローマ字等の併用表示を取り入れるなど国際化の進展への対応を図る。

(4) 効果的な交通規制の促進

道路における危険を防止し、安全で円滑な交通流の維持を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等に応じた効果的な交通規制を県公安委員会に要請する。

ア 地域の特性に応じた交通規制

市民等からの要望に対し、地域の交通実態等を踏まえ、良好な生活環境の確保を図るため、主に、生活道路では一方通行、指定方向外進行禁止等、通過交通を抑制する交通規制を、歩行者や自転車利用者に供される道路では、歩行者用道路、車両通行止め等、歩行者及び自転車利用者の安全確保を図る交通規制を県公安委員会に要請する。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための

交通規制を県公安委員会に要請する。

(5) 自転車利用環境の整備

ア 自転車通行環境ネットワークの形成

安全で快適な自転車の通行環境を構築し、移動の利便性を高めるため、市内の公共施設や観光施設などへのアクセス性、公共交通機関との結節性等を考慮しながら、自転車利用が集中する幹線道路を中心に、自転車道・自転車レーンの整備・拡充を図る。

イ 歩行者・自転車の通行区分の明確化

駅や公共施設などのアクセス路線などを中心に、自転車レーンの設置や、車道に自転車通行位置を明示するなど、道路の状況に応じた手法により、歩行者・自転車の分離誘導を図る。

ウ 自転車駐車場・駐車スペースの確保

多様な駐車需要に対応するため、民間と連携を図りながら、将来の駐車需要予測に基づく自転車駐車場・駐車スペースの確保を図る。

(6) 公共交通関連施策の推進

交通需要が増加している状況の中で、道路交通の円滑化を図るため、公共交通機関の利用や自動車利用の効率化を促進し、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(TDM)を推進する。

公共交通機関の利用を促進するため、道路交通の混雑が著しい道路について、⁹バス専用(優先)レーン、¹⁰公共車両優先システム(PTPS)等を整備することによりバスの定時運行を確立するほか、バス運行情報の提供(バスロケーションシステム)、ノンステップバスの導入、バス停への上屋・ベンチの設置等の促進によりバス利用の活性化を図る。

また、鉄道・バス事業者による運行頻度及び運行時間の改善を通じて、¹¹マイカー利用から公共交通機関利用への転換を促す意識啓発としてモビリティ・マネジメント(MM)を推進するとともに、¹²コミュニティバス、¹³乗合タクシーの導入により、交通不便地区における、高齢者等移動制約者の安全な移動手段を確保し、円滑な道路交通の実現を目指す。

さらに、駅又はバス停までのアクセスの向上を図るため、¹⁴パークアンドライド(P&R)等を推進し、また各計画に基づき、自動車・自

転車駐車場、駅前広場・ターミナル、自転車道及び歩行者道の整備等を進め、交通結節機能を強化する。

(7) 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、豪雨等の災害が発生した場合においても、応急活動が迅速に実施できるよう、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

¹⁵ 地震発生時の応急活動が迅速に実施できる道路網の確保のため、緊急輸送道路にある橋りょうについて耐震対策を推進する。

また、豪雨等の異常な天然気象に伴う落石や斜面崩壊などの土砂災害を未然に防止するため、定期的な斜面調査や道路パトロールなどの巡回点検を行うと共に、道路斜面等の災害防止対策を実施する。

イ 災害発生時における交通規制

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に行うため、被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて災害の状況、交通規制等に関する情報を提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

都市機能の維持及び増進に寄与するため、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 秩序ある駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通を確保するため、道路及び交通の状況に応じた駐（停）車禁止規制の実施と悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを警察署に要請する。

また、相模原市違法駐車等の防止に関する条例（平成11年相模原市条例第11号。以下「違法駐車等防止条例」という。）により、市民の安全で良好な生活環境を保持するため、市民及び事業者がそれぞれの責務を遂行するよう連携を強化する。

なお、放置車両については、道路パトロールを実施するほか、所轄警察署と協議し、放置車両所有者の調査等を進めるとともに、取締りを警察署に要請するなど、放置車両の排除に努める。

イ 違法駐車対策の推進

16

違法駐車等防止条例による違法駐車等防止重点区域においては、違法駐車等をしないことについての助言及び啓発活動を実施する。

ウ 駐車場等の整備

中心市街地や駅周辺地区において、将来の駐車需要予測と民間との適正な分担の下、駐車場整備計画などにより公共自動車駐車場を確保するほか、相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例(昭和62年相模原市条例第9号)相模原市開発事業基準条例(平成17年相模原市条例第59号)等により自動車駐車場の確保を図る。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の防止、駐車場の利用促進等を図るための広報・啓発活動を積極的に行うとともに、関係機関・団体等が密接な連携を図り、市民の参加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。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路交通情報の充実

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、道路情報提供装置等の整備による提供体制の充実を図る。

イ 道路の占用の適正化等

(ア) 道路の占用の適正化

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、道路の占用の許可に当たっては、適正な運用を行うとともに、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、市街地の実態把握、指導等を重点的に行い、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広報啓発活動を、沿道住民を始めとする道路利用者に対し、積極的に実施する。

(ウ) 道路の掘返しの規制等

道路の掘返しを伴う占用工事について、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とともに、良好な歩行空間の確保に努める。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもたちの路上での遊戯等による交通事故の防止と良好な生活環境の整備を図るため、都市公園等の整備を推進する。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全と交通の危険を防止するため、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、現地の状況に応じて迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また、¹⁷特殊車両通行許可制度において、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、制度の周知に努める。

オ 地域に応じた交通の安全の確保

交通の安全を確保するためには、地域住民のニーズ、道路の利用実態、交通量の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行うことが必要となる。

このため、冬季に積雪や路面凍結が見られる地域においては、適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

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に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識や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、人優先の交通安全思想の下、交通弱者に対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。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、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、高齢化が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、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安全確保に取り組む。

特に、自転車利用者に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

小学生、中学生及び高校生に対して、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、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推進する。

また、学校においては、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。障害のある児童生徒等に対しては、¹⁸インクルージョンの理念に基づき、人々の多様な在り方を相互に認め合える¹⁹共生社会の形成に向けて障害の特性等に配慮した交通安全教育を推進する。

歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、他の取組と合わせて、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を推進する。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、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、家庭、学校、職場を始め地域ぐるみの活動を推進する。

（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

（ア）幼児に対する交通安全教育の目標

幼児期の教育は、心身の発達段階に応じて、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となる基本的な知識及び技能を習得させることを目標とする。

（イ）地域における交通安全教育の推進

地域においては、保護者を中心として、交通安全の「ひとこえ」を幼児に掛けるなど、地域の教育力を生かした交通安全教育が行われる環境づくりを促進する。

（ウ）保育園、幼稚園等における交通安全教育の推進

保育園、幼稚園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連

携を図りながら、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、視聴覚教材等の活用等を通して、分かりやすい指導を実施するとともに、指導する人材の資質向上を行う。

また、幼児が集う施設等においても、幼児の保護者に対する交通安全教室や遊びによる生活指導の一環としての交通安全教育を推進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 小学生に対する交通安全教育の目標

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知識及び技能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。

(イ) 小学校における交通安全教育の推進

小学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校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について、交通安全教室等を活用しながら、重点的に交通安全教育を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 中学生に対する交通安全教育の目標

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知識及び技能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、自己の安全だけでなく、他の人々の安全に配慮できるようにすることを目標とする。

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ることがないように交通事故防止の意識啓発を行う。

(イ) 中学校における交通安全教育の推進

中学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・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、交通法規の遵守、応急手当等について、交通安全教室等を活用し

ながら、重点的に交通安全教育を実施する。

また、中学生は暴走族に興味をもつおそれのある年齢層であるため、暴走族加入防止を目的とした交通安全教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

(ア) 高校生に対する交通安全教育の目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車が車両であるという基本認識の下、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために必要な知識及び技能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健全な社会人を育成することを目標とする。

また、交通ルールや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う。

(イ) 高等学校における交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、運転者としての責任、暴走族加入防止、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、交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

(ア) 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確保の観点から、運転者としての教育を中心に行う。

運転者教育は、子どもたちの模範となる意識を持ちながら、運転者としての社会的責任の自覚、危険予測・回避能力を始めとする安全運転に必要な知識及び技術、交通事故被害者の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解並びに交通安全意識やマナーの向上を目的に、広く広報啓発活動を展開する。

また、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車の交通ル

ールや運転マナーに対する啓発活動を推進する。

(イ) 地域等における交通安全教育の推進

地域においては、交通安全推進団体等のボランティア活動を促進するほか、公民館等の社会教育施設においても交通安全教育を推進する。

カ 高齢者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の目標

高齢者に対する交通安全教育は、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行動に及ぼす影響の理解と、安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識が習得できることを目標とする。

(イ) 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を推進するため、高齢者自身への教育とともに、市民に対する高齢者の行動特性の理解を推進する教育を中心に行う。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、関係機関・団体等と連携し、地域での活動、家庭訪問等による個別指導、公民館等での学習活動及び老人クラブ等での活動を通じて交通安全教育を推進する。

また、家庭において適切な指導・助言が行われるよう世代間交流を推進するとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及を推進する。

キ 障害者に配慮した交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳者や要約筆記者の派遣等、障害の程度に応じ、きめ細かい配慮をした交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

市内に居住又は市内で活動する外国人に対し、日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及啓発等を図るため、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、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。

また、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、講師の派遣等相互の連携を図りながら、交通安全教育を推進する。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育を実施する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全市民運動の推進

(ア) 関係機関・団体等との連携

市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とともに、市民参加による取組を推進するため、関係機関・団体、地域、家庭、学校等が相互に連携した交通安全市民運動を組織的かつ継続的に展開する。

(イ) 交通安全運動の重点

交通安全運動の重点としては、子どもと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正しい着用の徹底、夜間(特に薄暮時)における交通事故防止、自転車・二輪車の安全利用の推進、違法駐車・放置自転車等の追放、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等、市内の交通情勢に即した重点事項を設定し、各季における交通安全運動等を推進し、市民総ぐるみの運動として展開するよう、推進体制の強化を図る。

イ 高齢者事故防止運動の推進

(ア) 高齢運転者等に対する啓発活動

高齢運転者の増加や高齢者の社会参加の機会の増大・活発化により、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。

そのため、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、あらゆる機会を捉えた積極的な広報啓発活動を展開する。

また、運転免許証自主返納制度の周知や高齢運転者標識の普及を促進するとともに、夜間の歩行中や自転車乗車中には視認性の高い服装や反射材用品等の着用について呼び掛けていく。

(イ) 高齢者を保護する気運の醸成

高齢者が関係する交通事故を防止するために、高齢者を取り巻く市民が、高齢者の行動特性等を理解し、高齢運転者標識を付けた自動車や歩行中・自転車乗車中の高齢者への保護意識を高めるように啓発を強化する。

ウ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車利用の啓発活動の推進

自転車が道路を通行する場合は、自転車が車両であることや、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」の活用などにより、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等を「自転車マナーアップ運動」等を通じて強力に推進する。

(イ) 交通安全教室等の充実

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方について、普及啓発を強化する。

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周知・徹底を図る。

また、関係機関・団体等と連携し、危険予知・予測能力を高める自転車シミュレーターや、交通安全教育の実践の場である鹿沼児童交通公園を活用した交通安全教室を開催するとともに、民間団体等のノウハウを生かした実践的な交通安全教室を実施するなど、交通安全教育を推進する。

(ウ) 加害事故等への広報啓発活動

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、交通に参加するもの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などについて教育や広報啓発活動を推進する。

また、近年、自転車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原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(エ) 自転車の乗車に対する広報啓発活動

自転車の乗車中にあつては、夜間・薄暮時における点灯の徹底、自転車側面等への反射材の取付け等を促進するとともに、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を図り、関係機関・団体と連携し、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

(オ) 放置自転車等に対する啓発活動等

自転車等の放置については、地域や関係機関との連携により、放置防止に向けた指導・啓発を強化する。

また、駅周辺などにおける安全な歩行空間の確保等を図るため、相模原市自転車等の放置防止に関する条例（平成元年相模原市条例第25号）に基づき放置自転車等の撤去を行う。

エ 二輪車事故防止運動の推進

本市の二輪車が関係する交通事故件数は、平成27年には582件で、全交通事故件数に占める割合は20.9%であり、5件に1件の割合で発生していることから、二輪車の安全運転に関する意識高揚を図り、交通ルールの遵守や身体を守るプロテクターの着用促進に向けた取組を行う。

オ 飲酒運転根絶運動の推進

飲酒運転がもたらす重大事故は、依然として後を絶たず、関係機関・団体等が一体となって、飲酒運転事故の悲惨さや「ハンドルキーパー運動」の普及啓発を図るなど、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、飲酒運転事故の防止を図るとともに、飲酒運転の取締りの強化を警察署に要請する。

また、アルコール依存症に関する相談・指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組を推進する。

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、後部座席を含めた全ての座席における着用の徹底を図るため、シートベルトコンビンサー等を活用した参加・体験型の交通安全教

育を実施するなど、関係機関・団体等と連携し、普及啓発活動を実施する。

キ 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理解を深め、保護者等に対する効果的な広報啓発活動を関係機関・団体等と連携して実施することにより、正しい利用の徹底を図る。

また、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、幼稚園・保育所等との連携や、母子健康手帳等の配布物を通じ、正しい使用方法の周知徹底を図る。

ク 反射材用品等の普及促進

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、関係機関・団体と協力し、反射材用品等を扱ったイベントの開催や反射材用品等の配布を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及を促進する。

ケ 危険ドラッグ対策の推進

(ア) 危険ドラッグの危険性及び有害性の周知、キャンペーン等の推進

市民に対する積極的な薬物乱用防止啓発活動を推進するため、啓発キャンペーンにてリーフレットや啓発物品を配布し、危険ドラッグを含めた薬物の危険性等の周知活動を行う。

(イ) 薬物乱用防止教室の開催、薬物乱用防止講習会の開催

神奈川県薬物対策推進本部が作成した「薬物乱用防止教育・啓発プログラム」に基づき、神奈川県からの依頼を受けて学校等において薬物乱用防止教室を開催する。また、市内において、薬物乱用防止の啓発活動等に携わっている関係者などに対して、薬物乱用防止に関する知識及び情報を提供することを目的として薬物乱用防止講習会を開催する。

コ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、交通事故等の実態を踏まえ、

市広報紙・ホームページ、ポスター、チラシ、携帯端末、看板等のあらゆる広報媒体を活用するとともに、各種会議等の機会を捉えた情報発信を行い、関係機関・団体等と連携して広報を実施する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とした地域交通安全推進団体（交通安全協会、交通安全母の会等）の主体的な活動を支援するとともに、地域団体（自治会、PTA、老人クラブ、福祉団体等）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・民間団体等の連絡協議の場である「相模原市安全・安心まちづくり推進協議会」の充実を図り、全ての人々が安全で安心して暮らし、活動できる相模原市の実現を目指し、関係機関・団体等が一体となった交通安全に関する施策を、市民総ぐるみの活動で展開する。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民意識に支えられていることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

そこで、交通安全思想を普及し、安全な地域社会の形成を図るため、市、交通安全団体、民間企業等と市民が連携した中で、地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めていく。

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、地域が主体的に取り組む「安全・安心マップ」の作成の促進及び支援を行う。

3 安全運転の確保

安全運転の確保には、運転者の能力、資質及びマナーの向上を図ることが必要となる。運転者は、歩行者や自転車に対する保護意識を持ち、一人ひとりが交通法規を遵守し、安全運転意識の高揚を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術の習得は、主として免許取得時に行われるが、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、安全運転に必要な知識及び技術の維持向上を図るため、免許取得後においても関係機関・団体等が連携し、各種講習会、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、生涯にわたり交通安全教育を充実

させる。

特に、自転車の安全運転については、学校、事業所、関係機関・団体等に呼び掛け、小学生から高齢者までを対象とした参加・体験・実践型の実技講習の開催を促進するほか、交通事故の防止を図るため、交通安全教室を通じて、児童・生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行う。

(2) エコドライブ等の推進

エコドライブは、ふんわりアクセル、加減速の少ない運転、早めのアクセルオフ等の運転方法で、交通事故の低減や燃費の向上及び排出ガス・二酸化炭素の排出抑制の効果があることから、安全運転の確保と環境への負担を低減するため、事業所及び自動車運転者に対し、エコドライブの普及啓発活動を推進する。

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、インフラの整備を進めることで、安心して利用することのできる環境を整える。

4 車両の安全性の確保

車両の安全性の確保は、交通事故防止を図るための重要な一因であることから、不具合に起因する事故等の可能性を減らすため、自動車使用者や自転車利用者による適切な保守管理の徹底を促進する。

(1) 自動車の点検整備の充実

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、関係機関・団体等の協力の下、定期点検整備等の保守管理の徹底を促進する。

(2) 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、自転車利用者が定期的に点検整備をする意識や自転車の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、点検整備に賠償責任保険が付帯される²⁰TSマークの普及を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、ライトの設置及び点灯の徹底と反射材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するために、交通指導・取締りや交通安全パトロール等を通じ、道路交通秩序の維持を図る。

(1) 交通の指導・取締りの強化等

交通事故実態等を踏まえ、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を警察署に要請するとともに、関係機関・団体等と連携し、事故防止のための啓発活動を実施する。

また、本市においては、自転車の関係する交通事故の全交通事故に対する割合が非常に高いことから、自転車利用者に対しては、無灯火、二人乗り、信号無視、歩行者妨害、携帯電話の使用等の違反について、取締りの強化を警察署に要請するとともに、市民、関係機関・団体等と連携し、自転車利用者のマナーアップのための広報啓発活動を積極的に推進する。

(2) 安全・安心パトロール等の強化

防犯交通安全指導員による青パトカー（青色回転灯装備車両）を使用した安全・安心パトロールとともに、毎月20日の「市民交通安全の日」に、通学路における安全・安心パトロールを実施する。

また、通学路については、学校、PTA、地域住民等が主体的に行う通学路安全点検や交通安全活動を支援するとともに、特に車両の通行が多く信号機の設置されていない横断箇所等に²¹学童通学安全指導員を配置するほか、子ども安全見守り活動団体等地域のボランティアの協力を得て街頭指導の充実を図る。

6 救急医療体制等の充実と推進

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、消防機関等の一層の連携及び協力関係や応急手当等の普及啓発活動等を推進することにより、救急医療体制等の充実を図る。

特に、傷病者の²²救命率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、救急救命士等が実施する応急処置の充実・強化を図るほか、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啓発を推進する。

(1) 救急体制の充実・強化と推進

ア 救急体制の充実・強化

傷病者の救命率の向上を図るため、高度な救命処置ができる救急救命士の養成・配置を推進し、救急現場又は搬送途上における応急処置等の充実に努める。特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が行う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・強化を図る。

さらに、大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する大事故に備え、集団救助・救急体制を強化し、負傷者が多数発生した事故等の発生時に迅速かつ的確な対応を図る。

イ 応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当により、救命効果の向上が図られることから、心肺蘇生法及び自動体外式除細動器(AED)の使用などの応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

ウ 救急救命士、救急隊員の教育訓練の充実

メディカルコントロール体制の下、救急活動において、救急隊員が実施した救命処置の適正性や医学的判断について検証医師によって事後検証を行い、その結果を今後の救急活動や救急救命士の再教育研修時に活用し、複雑多様化する救急事象に対応するため、教育訓練を充実し、救急隊員の知識及び技術の向上を図る。

(2) 救急医療機関等との緊密な連携の推進

救急医療機関と消防機関及び救急医療機関相互の一層の連携及び協力関係の推進により交通事故による負傷者の迅速かつ円滑な収容を図る。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者又はその家族及び遺族(以下「交通事故被害者等」という。)は、交通事故によりかけがえのない生命を絶たれたり、肉体的、精神的又は経済的に大きな打撃を受けており、交通事故被害者等を支援することは、極めて重要である。

交通事故被害者等の支援を充実するため、犯罪被害者等基本法(平成16年法律第161号)に基づき設置した本市の犯罪被害者等相談窓口を更に広く市民に周知するとともに、交通事故被害者等からのニーズに

対応できる相談体制の充実を図る。

(1) 交通事故相談活動

県、関係機関・団体等との連携を密にし、交通事故被害者等からの相談に適切に応じられるよう、弁護士による交通事故相談事業の円滑な運営を図る。

(2) 交通事故被害者等に対する支援

交通遺児及び交通遺児家庭の福祉増進を図るため社会福祉法人相模原市社会福祉協議会等が交通遺児家庭に支給する見舞金制度や、交通遺児の修学の安定を図るため交通遺児関係団体が実施する奨学金制度等の周知を推進する。

さらに、かながわ犯罪被害者サポートステーションと連携の強化を図り、交通事故被害者等のニーズに対応した効果的で円滑な支援活動を推進する。

8 鉄道交通の安全と踏切道における交通の安全

(1) 鉄道交通の安全

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、事故等による輸送障害が一度発生すれば、利用者の利便に重大な支障をもたらすおそれがある。

このため、鉄道事業者に対し、利用者等の関係する事故を未然に防止するため、鉄道施設等の安全性の向上や安全な運行を要請し、効果的な対策を促進する。

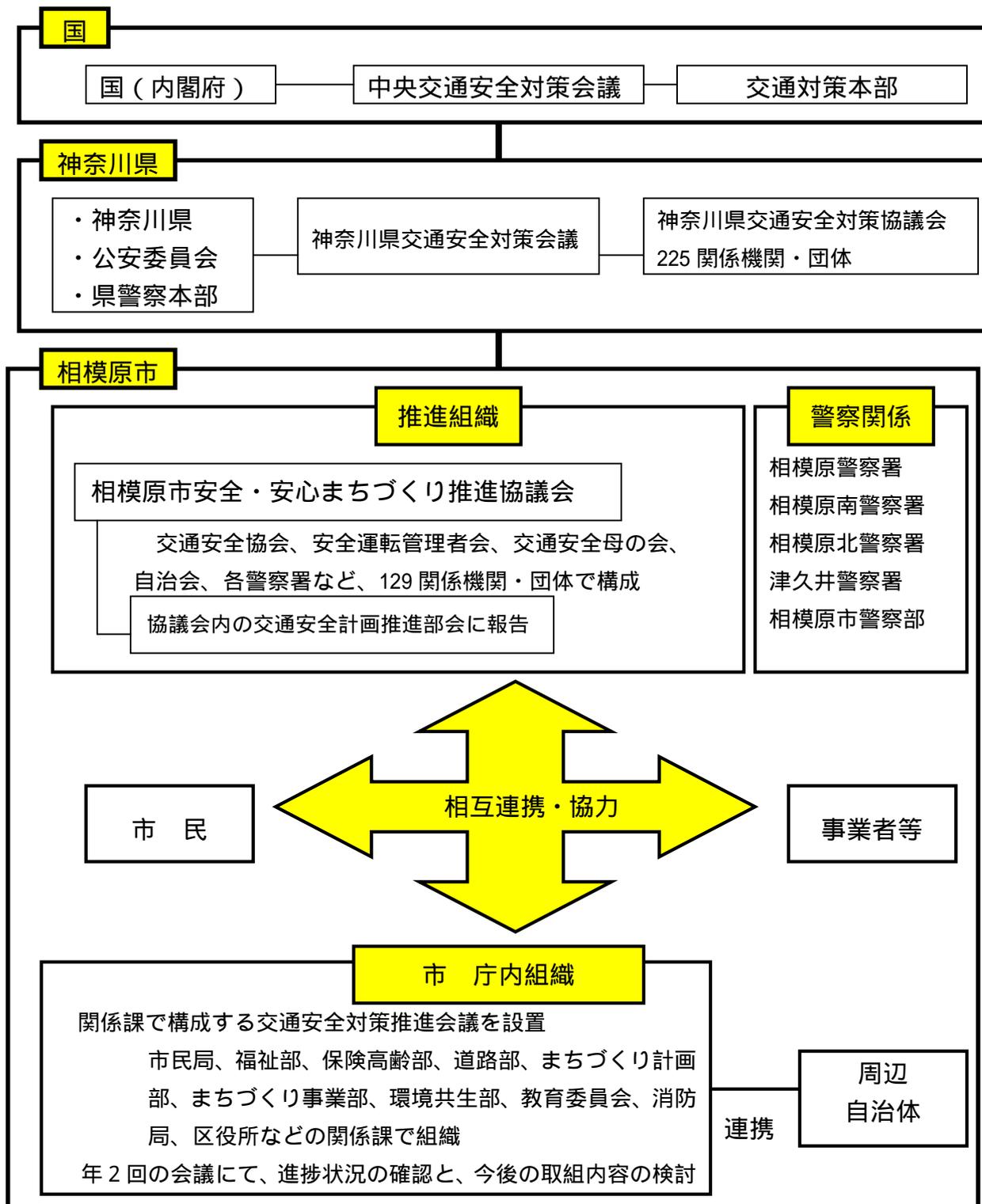
(2) 踏切道における交通の安全

踏切事故は、死傷者を生ずるだけでなく、鉄道運行にも重大な支障をもたらすものである。また、踏切利用者や通行車両などの円滑な交通を確保するため、改良すべき踏切道がなお残されている現状がある。このため、施設面での踏切事故防止対策を図るとともに、踏切道利用者に対する安全意識の向上を図るため、交通安全教育を行う。

また、踏切道における交通安全対策については、立体交差化及び構造改良、踏切保安設備の整備、カラー舗装等の対策を講じることにより、交通の円滑化につながることから、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。

第4章 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、市民、関係機関・団体、事業者等と市が連携し、一体となって施策の推進を図っていく必要がある。このため、次の推進体制を構築し、計画を推進していく。



用語解説

(アンダーラインを引いた用語の解説です。また、最初に用語が使用された時のみ、アンダーラインを引きました。)

1 第1当事者	最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者
2 スケアード・ストレイト	スタントマンによる自転車と自動車、人と自動車などの交通事故を実演方式で、学習者にひやり・ハツとする場면을体験させることを通じて、交通安全意識の高揚を図る事業
3 高齢運転者標識	70歳以上の運転者が普通自動車を運転する際に車両の前面と後面につける標識 平成23年2月からデザインが変更され、形状としては「四つ葉のクローバー」をモチーフとしており、「四つ葉」に相当する部分が4色に塗り分けられている。
4 カーブミラー	見通しの悪い交差点等で、他の車両又は歩行者を確認するための鏡
5 カラー舗装	路面の着色により視認性を強調するための舗装
6 自発光式道路 ^{びょう} 鏡	交差点、カーブ等で車両のドライバーに注意を喚起するために、交差点の中心又は縁石等に設ける太陽電池を利用した発光 ^{びょう} 鏡
7 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)	高齢者、障害者(身体障害者、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含む全ての障害者)、妊婦、けが人などの移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、平成18年12月に施行された法律
8 交通需要マネジメント(TDM〔Transportation Demand Management〕)	自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、自動車利用を抑制し、道路混雑緩和を図る交通需要管理政策
9 バス専用(優先)レーン	一般道路において、バス専用(優先)としている車線

<p>10 公共車両優先システム (P T P S [Public Transportation Priority System])</p>	<p>公共車両の道路通行を円滑にするための各種システム 狭義には、路線バス等の進路上にある交通信号機を制御して、青信号時間の延長や赤信号時間の短縮を行うシステム 路線バス等の車載器が発信する情報を、交通信号制御システムに接続された道路上の光ビーコンが受信することで、車両の接近を検知する。広義には、バス優先レーンの設定等も含む。</p>
<p>11 モビリティ・マネジメント (MM [Mobility Management])</p>	<p>多様な交通施策を活用し、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促す取組</p>
<p>12 コミュニティバス</p>	<p>地方自治体などが主体となり、交通不便地域の解消、高齢者の外出促進などを目的として運行するバス 本市では、交通不便地区における高齢者等移動制約者の生活の確保及び民間事業者によるバス路線網の補完を目的として、運行している。</p>
<p>13 乗合タクシー</p>	<p>定められた路線、運賃、運行時刻で不特定多数の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両で運行するタクシー 本市では、集落が点在して需要が少なく、バス車両では運行が困難な津久井地域において、ワゴン型等の車両を使い、需要応答型（予約に応じて運行）の区域運行としている。</p>
<p>14 パークアンドライド (P & R [Park and Ride])</p>	<p>駅又はバス停まで自家用自動車や自転車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車・駐輪して、鉄道やバスに乗り継ぐ移動形態</p>
<p>15 緊急輸送道路</p>	<p>災害発生時の緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事等が指定する防災拠点を相互に連絡する道路で、各県において緊急輸送道路ネットワーク計画の見直しを目的とした協議会で審議され、県防災会議の承認を経て指定される道路</p>
<p>16 違法駐車等防止重点区域</p>	<p>相模原市違法駐車等の防止に関する条例に基づき指定された区域で、啓発活動を行うとともに、警察による指導取締りを強化し、違法駐車等の防止が重点的に行われる区域</p>
<p>17 特殊車両通行許可制度</p>	<p>道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、一定の寸法や重量を超過する車両の通行に当たっては、事前に行う申請に基づき、必要な条件を附して許可する制度</p>

18 インクルージョン	<p>一人ひとりがユニークな存在で違っていることが素晴らしいことであるという基本的理念に基づき、差別・分別することなく、全ての人を包含（インクルージョン）して、地域の中や通常の小・中学校の中で一人ひとりのユニークさに対応できるように社会・学校の変革を目指す考え方</p> <p>統合（インテグレーション）に代わって唱えられるようになった障害のある人たちへの社会的対応の新しい概念で、教育の分野では「統合教育」に代わって「インクルージョン教育」と呼ばれる。</p>
19 共生社会	<p>これまで必ずしも十分に社会参加できるような環境になかった障害者等が積極的に参加・貢献していくことができる社会</p> <p>誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合い、人々の多様な在り方を相互に認め合える全員参加型の社会</p>
20 T S マーク	<p>自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク</p> <p>傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。</p>
21 学童通学安全指導員	<p>通学時における児童の安全確保を図るため、特に車両の通行が多く信号機が設置されていない横断箇所等で交通安全指導を行う者</p>
22 救急救命士	<p>厚生労働大臣の免許を受けて、救急救命士の名称を用いて、医師の指示の下に救急救命処置を行うことを業とする者</p>

第10次相模原市交通安全計画

発行月 平成28年11月

発行者 相模原市

編集 市民局 交通・地域安全課

〒252-5277

相模原市中央区中央2丁目11番15号

TEL 042-769-8229

FAX 042-757-2941

E-mail : koutsuuchiiki@city.sagamihara.kanagawa.jp