

第 10 次

伊東市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)



平成29年3月

伊東市交通安全対策会議

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月に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、9次にわたる交通安全基本計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

第9次伊東市交通安全計画においては、こうした交通安全対策を積極的に推進するも、死者数は平成24年が9人、平成26年が5人と目標を達成できなかったが、人身事故件数は大幅に減少し目標を達成した。

これは、関係機関・団体のみならず市民を挙げた不断の努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による年間死傷者数は700人超、道路交通事故総量は2,200件超の依然として高い水準で推移しており、総量そのものを減少させることが求められるとともに、少子高齢化社会の進展に伴い高齢者が当事者となる事故の減少率は下げ止まりであるため、的確な施策を講じる必要がある。また、鉄道交通においては、大量輸送システムという性格上、一たび事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

さらに、大規模地震発生時等における道路交通の混乱などは、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、市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、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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項の規定により、県の作成する交通安全計画に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講じるべき伊東市の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。

この交通安全計画に基づき、国、県及び関係機関・団体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。

伊東市交通安全対策会議

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（基本的考え方）	3
第2節 道路交通の安全についての目標	3
1 道路交通事故の現状	3
(1) 死者数	3
(2) 人身事故発生件数	3
(3) 交通事故総量	4
2 道路交通事故の見通し	4
3 第10次伊東市交通安全計画における目標	4
第3節 道路交通の安全についての対策	4
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	5
(1) 高齢者と子供の安全確保	5
(2) 歩行者と自転車の安全確保	5
(3) 生活道路における安全確保	5
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	5
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	6
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
II 講じようとする施策	6
1 道路交通環境の整備	6
(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	6
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	6
(3) 自転車利用環境の総合的整備	7
(4) 公共交通機関の利用推進	7
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	7
(6) 駐車対策の推進	8
2 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	11
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(5) 住民の参加・協働の推進	13
3 安全運転の確保	13
(1) 交通労働災害の防止	13
(2) 道路交通に関連する情報の充実	13
4 救助・救急活動の充実	14

5	被害者支援の充実と推進	14
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知	14
(2)	自転車整備の強化及びT Sマークの周知	14
(3)	損害賠償の請求についての援助等	14
(4)	交通事故被害者からの提言反映	14
(5)	交通遺児援護事業の継続実施	15
第2章	鉄道に関する交通の安全	16
第1節	鉄道に関する事故のない社会を目指して	16
I	鉄道に関する事故の状況等	16
1	鉄道事故の状況	16
2	踏切事故の状況	16
3	近年の鉄道事故の特徴	16
4	近年の踏切事故の特徴	16
(1)	踏切道の種類別	16
(2)	列車との衝突対象別	17
(3)	自動車との衝突	17
(4)	歩行者との衝突	17
II	第10次伊東市交通安全計画における目標	17
第2節	鉄道に関する交通の安全についての対策	17
I	今後の鉄道に関する交通安全対策を考える視点	17
II	講じようとする施策	17
1	鉄道交通環境の整備	17
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	17
3	鉄道の安全な運行の確保	18
(1)	気象情報及び災害情報の充実	18
(2)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	18
4	踏切道の構造改良の促進	18
5	踏切保安設備の整備	18
6	被害者支援の充実と推進	18
第3章	大規模地震に備えての交通の安全	19
第1節	想定される事態と初動措置	19
1	注意情報発表時	19
(1)	基本方針	19
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	19
2	警戒宣言発令時	19
(1)	基本方針	19
(2)	交通規制と予想される道路交通状況等	19
3	地震発生時	19
(1)	基本方針	19

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等	20
(3) 警戒宣言発令後に発生した場合	20
(4) 突発的に発生した場合	20
第2節 講じようとする施策	20
1 緊急交通路等の確保	20
(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制	20
(2) 緊急通行車両の事前届出の推進	20
(3) 交通情報の提供	21
2 交通安全対策	21
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	21
(2) 既存の鉄道構造物の耐震補強整備	21
(3) 避難路等の確保	21
(4) 平時における啓発活動	21

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、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。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策により成果を上げてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策に取り組む必要がある。

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・経済的損失を勘案して、交通事故のない社会を目指す。

【人優先の交通安全思想】

交通社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、特に高齢者、障がいのある人、子供の安全を一層確保することが必要である。

横断中に事故に遭うケースが一向に減少しないばかりか、横断歩行者の存在を確認しないまま通過する車両が多いことから、横断歩道における歩行者優先を定着させることが最も基本的な対策である。

その方法として、運転者には「思いやり」のある運転思想と「譲る運転」の徹底を促し、歩行者は譲られたことに対する感謝の気持ちを示すことが重要である。

交通事故がない社会を構築するために、「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べきである。

【先端技術の積極的活用】

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、各種広報媒体や啓発活動を通して、交通安全の確保に資する先端技術とその活用方法を周知する必要がある。

1 交通社会を構成する三要素

このような観点から、交通社会を構成する人、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故原因の分析や施策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人に係る安全対策

交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していかうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実する。

車両等の交通機関の安全な運転を確保するため、運転者に対して知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図る。

歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等に対して交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。

(2) 車両等の交通機関に係る安全対策

人は車両等を運転する際、認知・判断・操作のミスを犯す可能性があるが、これらのミスが事故に結び付かないように、新技術を活用するとともに、その構造、設備、装置等についての知識を深め、安全利用ができるように指導する。

また、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じる。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、特に通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道及び交通安全施設等の整備並びに施設の老朽化対策を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

2 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図る。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

3 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県及び関係機関・団体等と緊密な連携を図り、それぞれが責任を担い施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要である。

このため、各種機関が実施する交通安全に関する施策に、市民が計画段階から参加できる仕組みを構築するとともに、地域の特性に応じた取り組みを実施できる環境を整備する。

4 効果的・効率的な対策の実施

少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に対応し、多方面にわたる交通安全に関する施策の中から適切なものを選択して、効果的・効率的に実施する。

また、防犯対策及び防災対策と連携した施策を実施する。

5 公共交通機関等における一層の安全の確保

多くの人が利用する公共交通機関等で交通事故等が発生した場合には大きな被害となることが危惧されるため、事業者は保安監査の充実・強化を図るとともに、運転者等の健康管理を含む安全管理体制を構築・改善する。

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

近年、交通事故死者数の減少率が下げ止まりとなっている。

安全不確認、脇見運転といった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。

今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成するためには、これまでの対策を深化させ、きめ細かく着実に推進していく。

また、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していく。

さらには、個人の生活状況を考慮した交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を整える。

交通社会に参加する全ての市民が交通安全を常に意識するための対策を推進することで、交通事故のない社会を目指す。

1 歩行者の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合が高いことから、歩道の整備及び利用啓発により歩行者の安全確保を図る。

2 地域の実情を踏まえた施策の推進

各地域の課題に合った最も効果的な施策が地域主体で実施できるよう、市や警察などの関係機関・団体が緊密に連携する。

また、防犯対策及び防災対策と連携し、効果的・効率的に施策を実施する。

3 役割分担と連携強化

市、警察、学校、家庭、企業等がそれぞれ責任を持ち、役割分担しながら連携を強化し、交通安全に関する施策に計画段階から参加できる仕組みを構築する。

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

(1) 死者数

市内の年間交通事故死者数は、平成 24 年は 9 人となるなど、第 9 次伊東市交通安全計画期間中の平均は 4.4 人であり、「平成 27 年末までに 3 人以下の定着を目指す。」という目標は達成できなかったと捉えている。

(2) 人身事故発生件数

市内の年間人身事故発生件数は、平成 23 年は 643 件であったものの、それ以降は減少を続け、平成 24 年と平成 25 年はいずれも 583 件、平成 26 年は 514 件、平

成 27 年は 512 件と大幅に減少し、第 9 次伊東市交通安全計画の「平成 25 年までに 600 件以下に抑え、平成 26 年以降は 550 件以下の定着を目指す。」という目標を達成した。

(3) 交通事故総量

第 9 次伊東市交通安全計画では目標の設定がなかった数値である。

本市では交通事故の発生そのものが重大な人身事故や死亡事故に繋がりがねないと認識し、本計画では人身事故と物損事故を合算した交通事故総量の減少を目指す。

年間交通事故総量は平成 18 年から 2,200 件超の依然として高い水準で推移しており、平成 24 年は過去 10 年間で最多の 2,432 件であった。

平成 25 年と平成 26 年はいずれも対前年 80 件を超える減少となったものの、平成 27 年は対前年 76 件の増加となる 2,345 件であり、予断を許さない状況である。

2 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伴い複雑に変化すると考えられるが、更なる高齢者人口の増加に伴い、高齢者が当事者となる事故の増加が懸念される。

このため、高齢者に対する交通安全施策を強力に進めていく。

3 第 10 次伊東市交通安全計画における目標

第 10 次静岡県交通安全計画では、平成 32 年末までに年間死者数を 100 人以下、人身事故発生件数を 30,000 件以下とする目標を掲げている。

伊東市では、平成 32 年末までに年間死者数をゼロ、人身事故発生件数を 500 件以下、交通事故総量を 2,100 件以下とする目標を掲げる。

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

人身事故発生件数は、平成 23 年に 643 件を記録して以降減少傾向であるものの、交通事故総量は依然高い水準で推移していることから、効果的な対策を講じる必要がある。

まず、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車に対して、運転者の保護意識が希薄であり、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、道路横断中の事故が減少していないのが現状である。

また、近年高齢者が当事者となる交通事故は増加傾向にある。出会い頭事故等交差点関連事故の多くは、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反や一時停止違反などによるものであるが、これらの事故は車両同士の譲りあいにより抑止することができる。

このため、「人優先」で、「思いやり」「譲りあい」運転を徹底させていく対策を基本としつつ、警察と連携して発生した交通事故の分析を充実し、実情に即した対策を推進する。

以上の観点から、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救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実と推進、の 5 つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次の視点を重視して対策を推進する。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者と子供の安全確保

平成28年6月末現在、本市の高齢化率は39.4%である。今後も高齢化が進むことが予測されるため、高齢者が安心して外出できる交通事故のない社会の形成が必要である。

徒歩及び自転車等を利用する場合は、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い点に注目すると、地域における見守り活動など、生活に密着した対策が効果的である。

合わせて、平坦で幅の広い歩道、歩車共存道路、あんしん歩行エリア等、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備も実施する。

自動車の運転をする場合は、見やすく分かりやすい道路標識等の整備を通して、高齢者が利用しやすい道路環境作りを行う。

また、運転免許証自主返納及び夜間・悪天候時など段階的運転自粛の啓発を強化する。

少子化が進む中で安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、交通事故だけでなく犯罪からも守ることが最も基本的な要素である。

このため、交通安全リーダーと語る会等でのソフト面の対策に加え、ハード面では通学路を中心に危険箇所の解消を図る。

(2) 歩行者と自転車の安全確保

静岡県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割であり、特に高齢者がその6割を占めている。

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に高齢者や子供の安全確保が重要であり、上述の対策を講じる。

身近な交通手段である自転車の安全利用を促進するために、交通安全教育等の充実を柱に、自転車・歩行者・自動車が共存することができるよう、通行空間整備を推進する。

また、道路横断中の事故防止のため、自動車等の運転者に対して、歩行者保護意識の高揚を図る。

(3) 生活道路における安全確保

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。

車道幅員5.5メートル未満の生活道路で死亡事故が発生する割合は、増加傾向である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講じる。

また、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、幹線道路における交通安全対策及び交通の円滑化を推進する。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

警察と連携して交通事故の発生地域、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する。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

各種広報媒体を通じて交通安全情報の提供を行い、交通安全に対する市民の関心を高め、地域における安全安心な交通社会の形成に積極的に参加してもらうよう、行政、関係機関、市民等が協働する。

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や交通安全対策は十分とは言えない状況であった。

また、生活道路へ通過車両が流入する問題も依然として解消されていない。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、「人優先」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

地域内の交通事故の多いエリアにおいて、警察、市、地域住民等を始めとした関係団体が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等の対策に取り組むことで、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者は、徒歩で安心して移動できるよう歩道を整備するとともに、生活道路外周の幹線道路における交通を円滑化するための交差点改良等を推進する。

また、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため歩車共存道路等の整備を推進する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携して定期的に危険箇所の点検を実施し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を継続的に実施する。

ウ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等のバリアフリー化

(ア) 高齢者や障がいのある人等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦で幅の広い歩道等を積極的に整備する。

(イ) 歩道等に自動二輪車の違法駐車及び放置自転車があると、高齢者、障がいのある人等の移動を阻害するため、警察と連携して排除に努める。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路は一般道路より安全性が高い一方、生活道路より速度が出るため重大事故に繋がりがねないと認識し、次の安全対策を講じる。

ア 事故危険箇所対策の推進

事故発生割合が高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備により安全性向上が見込まれる区間として指定された「事故危険箇所」について、道路管理者と連携して改良に努める。

イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに警察、道路管理者、市、地域住民、関係機関・団体等合同の現場診断を行い、道路改良、信号機の設置・改良、交通規制の実施・見直し等の総合的な再発防止対策を推進する。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

(7) 歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(4) 交通量の分散により、安全で円滑な道路交通環境を整える。

(9) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等が多い商業地域内等においては、通過車両が幹線道路から流入することを抑止する。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

自転車事故を防止するため、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

ソフト面では、自転車は車両であるとの原則を踏まえたルール・マナーの啓発活動を実施する。

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車、歩行者、自動車の交通量に応じて、自転車専用道路の整備や、普通自転車の歩道通行部分の指定等を実施する。

イ 自転車利用者のルール・マナーの向上

子供が自転車に乗り始めた時から自転車安全利用五則を繰り返し教育する。

また、自転車運転中の携帯電話等の操作や傘差し等、危険運転の抑止を啓発する。

(4) 公共交通機関の利用推進

自家用車から鉄道・バス等の公共交通機関へ利用転換することは、交通事故発生リスクを減らし、渋滞の抑止に寄与する。

運転免許証を自主返納した高齢者を中心に公共交通機関の利用促進を図ることで、公共交通機関の確保・維持・改善に繋げる。

(5) 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、津波等による災害時でも安全性の高い道路交通を確保するため、幹線道路において道路構造物等の補強を実施するなど、危険箇所の解消に努める。

地震発生時に道路ネットワークが寸断されないよう、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

津波発生により人的被害を出さないようにするため、道路利用者へ早期に情報提供を行うとともに、迅速な避難ができるよう避難路の整備を推進する。

また、津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路等の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じ災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による緊急交通路を確保して、一般車両の通行を禁止し、人命救助等を目的とした緊急通行車両等を優先して通行させる。

このため、平時から周知に努める。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、各種広報媒体を通じて情報提供する。

(6) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、道路交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進する。

ア 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、市民の理解と協力を得て違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

イ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進により違法駐車の発生を抑止する。

地域の駐車管理構想の見直し、道路管理者による路外駐車場及び共同荷捌きスペース等の整備、警察による違法駐車の取締り等を促進する。

2 交通安全思想の普及徹底

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通して市民一人ひとりが交通安全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」の理念の下、「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢者、障がいのある人、子供等の交通弱者に関する知識を学ぶとともに思いやりの心を育む。

さらには、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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児期に交通安全に対する基本的習慣及び交通安全意識を身につけることは、生涯にわたる交通安全学習の基礎として極めて重要である。

家庭、関係機関・団体等と連携し、幼児交通安全活動を強化する。

(7) 幼稚園、保育園における教育、保育や児童館活動で、視聴覚教材や紙芝居の利用、親子での実習など、子供の発達段階に応じた分かりやすい指導を実施する。

(イ) 教職員の指導力向上を図るとともに、教材を充実させる。

(ウ) 幼児を怪我から守るため、保護者に対してチャイルドシートの正しい着用方法を指導する。

また、保護者が幼児の手本となって安全に道路を通行するよう指導し、家庭からの交通安全活動を推進する。

- (エ) 家庭、幼稚園、保育園、地域が一体となった幼児交通安全教育を実施し、日常生活の様々な場面で起こりうる交通事故の危険から守ることができるようにする。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階に応じて、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。

交通安全リーダーが自ら交通安全について考え、低学年の児童に指導することができるよう、交通安全リーダーと語る会を最大限に活用する。

また、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。

- (ア) 小学校においては、教職員、交通安全リーダー、家庭、関係機関・団体等が連携し、学校内外での教育活動を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全利用、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交通安全教育を実施する。

- (イ) 交通安全指導員を始めとする関係機関・団体は、小学校での交通安全教育の支援を行う。

また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、日常生活で基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

- (ウ) 交通指導員や交通ボランティアにより、登下校時の交通安全指導を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

小学校での交通安全リーダーとしての経験を活かし、自らの交通安全だけでなく、周囲の交通安全にも配慮できるよう、より一層技能と知識を習得させる。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、自他の生命を尊重し責任を持って行動できる健全な社会人を育成する。

- (ア) 高等学校においては、生徒の多くが近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、二輪車・自動車の安全を含めた交通安全教育を行う。

- (イ) 警察を始めとする関係機関・団体は、高等学校に交通安全教育の指導者を派遣するなど支援を行う。

また、小中学校等との交流を通して交通安全活動への積極的な参加を促す。

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を重視した交通安全教育を実施する。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した自動車への保護意識を高めるよう啓発する。

- (ア) 運転免許取得時の教育は、自動車学校における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

- (イ) 免許取得後の運転者教育は、交通安全協会を始めとする関係機関・団体が交通安

全教育の機会を設ける。

- (ウ) 事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、自主的な安全運転管理に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴い身体機能が変化することに留意した交通安全教育を実施する。

一方で、身体機能を維持することは安全な運転と歩行に寄与することに着目し、高齢者福祉や健康増進部門と連携した対策を実施する。

また、高齢者を取り巻く生活環境は厳しさを増しており、不審電話が後を絶たず、特殊詐欺等の被害が依然として発生していること、高齢者は津波発生時の避難に特に配慮を要することから、防犯・防災部門と連携した対策も実施する。

- (ア) シルバーポリス等、高齢者に対する交通安全指導担当者を養成し、交通安全教育を推進する環境を整える。

- (イ) 医療機関・福祉施設関係者等を始めとする関係機関・団体と連携して、社会教育活動、福祉活動等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

- (ウ) 世帯訪問による個別指導、見守り活動等により、地域ぐるみで高齢者と日常的に接する機会を確保するよう努める。

また、高齢者の夜間外出は交通事故のリスクが高いことを指導し、外出する際は自発光式反射材等の交通安全用品を正しく利用するよう、普及と啓発に努める。

- (エ) 高齢運転者に対しては、高齢者マークの表示を啓発するとともに、安全運転講習会等の受講機会の拡大を図る。

また、身体機能の変化により運転が困難になった場合は、運転免許証自主返納や夜間・悪天候時など段階的運転の自粛をするよう啓発する。

合わせて、運転経歴証明書制度の周知強化、運転免許証自主返納者に対する公共交通機関の割引運賃等の設定、運転経歴証明書を提示することで独自のサービスを提供する事業者を募るなど、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備を図る。

- (オ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造企業で組織される団体等と連携して、安全利用に向けた継続的な交通安全教育に努める。

- (カ) 高齢者、子供、親が交通安全を話し合う世代間交流に努める。

キ 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がい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、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じてきめ細かい交通安全教育を推進する。

また、介護者、交通ボランティア等、障がいのある人に付き添う人を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、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に努める。

増加が見込まれる訪日外国人に対しては、関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した啓発活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

受講者の年齢や受講者が普段利用する交通手段に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育により、必要な技能及び知識の習得を図る。

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、資機材貸与、講師派遣及び情報提供等、相互の連携を図る。

また、交通事故統計資料から交通安全教育の効果を検証し、教育方法や教材の見直しを行い、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

「おもいやり ありがとう」の理念の下、「人優先」の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県民運動として、県・市を始めとした関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

年間を通じて実施する運動として、平成28年度からの5か年は、「安全を つなげて広げて 事故ゼロへ」をスローガンとする「あなたが主役の交通安全県民運動」として実施する。

その重点推進項目については、高齢者と子供の交通事故防止、歩行者の交通事故防止、自転車の交通事故防止、追突・出会い頭の交通事故防止、飲酒運転の根絶と定める。

また、四季の交通安全運動の重点として、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（特に夕暮れ時）における交通事故防止等、交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の特性に応じた重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

また、交通安全運動終了後も継続的な活動が展開されるように努める。

さらに、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る。

イ 自転車の安全利用の推進

まず、自転車利用者に自転車「車両」であることを認識させ、車両運転者としての自覚と責任を求め、歩行者優先の意識を醸成する。

特に、自転車運転中の携帯電話等の操作や画面注視、傘差し及びイヤホンの使用等は重大な事故の原因となるため、その危険性について街頭指導等により教育し、改善を図る。

夕暮れ時から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあるため、灯火点灯の徹底と合わせて、自転車の側面等への反射材の取付けを啓発する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響、ヘルメット着用による被害軽減効果等についての交通安全教育を実

施する。

安全性に優れた幼児二人同乗用自転車及びシートベルトを備えている幼児用座席の普及と啓発に努める。

ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（ＪＡＦ）の合同調査結果によると、平成２７年１０月現在における県内一般道のシートベルト着用率は、運転席９７．４％、助手席９２．１％、後部座席４１．３％であった。

後部座席のシートベルト着用率が依然として低水準であるため、着用しないことの危険性と正しい着用による被害軽減効果を合わせて啓発する。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

上記調査によると、平成２７年６月現在における県内のチャイルドシート使用率は、６歳未満全体５３．８％、５歳児３４．９％、１歳～４歳児６０．４％、１歳児未満８７．２％であった。

チャイルドシートの着用率が極めて低水準であるため、正しい取り付け方及び正しい着用による被害軽減効果の啓発を強化する。

また、児童の体格によっては、６歳以上であってもジュニアシート等を使用するよう、普及と啓発に努める。

オ 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止のため、「ピカッと作戦！」を継続して実施する。

特に、高齢者は歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高いため、自発光式反射材等の普及及び利用促進を図る。

カ 飲酒運転の根絶、高齢者運転免許証自主返納推進及び県安協加入促進の連携

これまでの交通安全計画におけるハンドルキーパー運動は、酒類を提供する飲食店等に対する啓発活動が中心であったが、昨今の飲酒運転減少率は頭打ちであることから、本市から新たな飲酒運転根絶対策を打ち出す。

本市では安全運転管理協会加盟事業所を中心に、すでに独自の参加体験型飲酒運転防止教室を実施しているが、これを継続し発展させる取り組みを推進する。

具体的には、「エタノールパッチテスト」を通して、自分と同僚のアルコールに対する体質を認識してもらい、アルコールに弱い体質の人に対して必要以上に飲酒を勧めないこと、アルコールに弱い体質である人はハンドルキーパーに適していることを啓発する。

自らすすんでハンドルキーパーとなること、高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境を整えること及び交通安全協会に加入して交通安全教育を受ける機会を増やすことで、市民全体の交通安全意識の高揚を図る。

具体的には、ハンドルキーパーに対して独自のサービスを提供する飲食店等、運転免許証を自主返納した高齢者が運転経歴証明書を提示することで独自のサービスを提供する事業者及び県交通安全協会協力優待店を募る。

※エタノールパッチテスト：エタノール（消毒用アルコール）を湿らせたガーゼを

皮膚の柔らかいところ（肘関節と脇の中間）にテープで貼り、皮膚の反応を観察することでアルコールに対する体質をチェックするテスト。

キ 危険ドラッグ対策の推進

スクールサポーターを活用して中学生・高校生に対する薬物乱用防止教室の開催を増やし、危険ドラッグ等の正しい知識の習得を図る。

また、危険ドラッグ等を使用して車両を運転する危険性について、広報活動を実施する。

ク 効果的な広報の実施

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、日常生活に密着した内容の広報を実施する。

広報媒体は、地方新聞、ローカルテレビ・ラジオ、市ホームページ、メールマガジン、広報いとう等を活用する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全指導者の養成、交通安全啓発活動に必要な資料の提供など、主体的活動が推進されるよう支援する。

また、民間と行政が協働して交通安全活動を実施できるよう、伊東市生活安全推進協議会を中心に情報交換を密にする。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民一人ひとりの安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する意識改革をすることが重要である。

各地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を促す。

3 安全運転の確保

(1) 交通労働災害の防止

交通労働災害防止担当管理者を配置するよう事業所に啓発するとともに、ガイドラインの周知徹底をする。

事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、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を促進する。

(2) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物等の運搬車両の交通事故未然防止と事故発生時の迅速な現場処置対策の拡充を図る。

「静岡県危険物運搬車両事故防止等対策協議会」において、運搬物質の性状、危険性及び処理方法を記載した「イエローカード」所持を周知する。

イ 気象情報及び災害情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の気象情報及び地震、津波、火山噴火等の災害情報を迅速に収集し広報するよう努める。

また、道路被害情報を迅速に収集し広報することで、二次災害を防止する。

4 救助・救急活動の充実

本市は、平成28年4月から駿東伊豆消防組合に加入したことから、消防機関との新たな協力関係を構築する必要がある。

交通事故による負傷者の救命等を図るために、以下の施策を実施する。

ア 違法駐車の排除

救助・救急活動を阻害する違法駐車を排除する取り組みを強化する。

駿東伊豆消防本部伊東消防署、伊東市消防団、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、違法駐車が及ぼす影響等を参加・体験・実践型の交通安全教育により啓発する。

イ 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や後遺障害の軽減を図るため、事故現場において負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当を多くの市民ができるようにする必要がある。

このため、自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）の使用等、応急手当の実技普及向上に努める。

また、学校教職員対象の心肺蘇生法の実習及び各種講習会の開催も強化し、指導力・実践力の向上を図る。

中学校、高等学校の保健体育において止血法、包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について教育する。

5 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど大きな不幸に見舞われている一方で、交通事故の悲惨さを理解している。

このため、交通事故被害者支援のための施策を充実させ、推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の周知

原動機付自転車等車両検査対象外車両の自賠責保険（自賠責共済）の未加入や有効期限切れの運行を防止するため、広報活動等を通じて広く市民に周知する。

(2) 自転車整備の強化及びTSマークの周知

自転車の定期的な点検整備を促進して、自転車の安全利用と自転車事故の防止を図る。

また、自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が点検整備を行えば、付帯保険（TSマーク）に加入できることを周知し、自転車事故に遭った場合の被害者に対する経済的救済に資するように啓発する。

(3) 損害賠償の請求についての援助等

本県の交通事故相談所は、平成27年末現在、県1か所及び15市町17か所に設置されているが、本市については県が巡回相談を実施している。

交通事故被害者の心情に配慮した相談業務を遂行し、相談内容の多様化・複雑化に対処することができるよう、体制の整備を図る。

また、市のホームページ等の広報媒体により、交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

(4) 交通事故被害者からの提言反映

痛ましい交通事故を繰り返さないため、交通事故被害者からの提言を交通安全に関する施策に反映するよう努める。

(5) 交通遺児援護事業の継続実施

伊東市交通遺児援護基金の設置及び奨学金等の支給に関する条例（昭和49年12月26日伊東市条例第55号）に基づき、交通事故により生計の中心となる者を失った交通遺児のいる家庭に対して奨学金等を支給し、交通遺児の健全な育成を図る。

第2章 鉄道に関する交通の安全

第1節 鉄道に関する事故のない社会を目指して

人や物を大量・高速・定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であるが、鉄道事故や踏切事故が発生すれば被害が甚大になるばかりでなく、利用者の利便に重大な支障をもたらす。

このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

I 鉄道に関する事故の状況等

1 鉄道事故の状況

平成27年の全国の発生件数は742件、死傷者数は670人であり、平成22年の発生件数875件、死傷者数764人と比較して、発生件数は15.2%の減少、死傷者数も12.3%の減少となっている。

平成17年は3月の土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故、4月の乗客106人が死亡したJR西日本福知山線における列車脱線事故、12月の乗客5人が死亡したJR東日本羽越線における列車脱線事故といった、社会的にも大きな影響を与えた運転事故が立て続けに発生したのは記憶に新しいところである。

2 踏切事故の状況

踏切事故とは鉄道の運転事故のうち、踏切死傷事故及びこれに起因する列車事故をいう。

平成27年の全国の発生件数は242件、死傷者数は206人であり、平成22年の発生件数317件、死傷者数251人と比較して、発生件数は23.7%、死傷者数は17.9%の減少となっている。

3 近年の鉄道事故の特徴

人身傷害事故は、平成14年から増加傾向にあり、平成18年から件数で踏切死傷事故を上回り、平成27年には運転事故全体の約6割を占めている。

また、踏切死傷事故は減少傾向にあるが、平成27年においても運転事故全体の約3割を占めており、人身傷害事故を合わせると約9割を占めている。

特に、ホーム上やホームから転落して列車と接触する事故が増加傾向にある。

4 近年の踏切事故の特徴

(1) 踏切道の種類別

発生件数では第1種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、発生割合は第1種踏切道が最も低い。

(2) 列車との衝突対象別

自動車との衝突、歩行者との衝突がそれぞれ約4割を占めている。

(3) 自動車との衝突

直前横断によるものが約4割を占めている。

(4) 歩行者との衝突

65歳以上が約3割を占めている。

Ⅱ 第10次伊東市交通安全計画における目標

市民を始めとする鉄道利用者の理解と協力を得て、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、鉄道に関する事故ゼロを目指す。

第2節 鉄道に関する交通の安全についての対策

I 今後の鉄道に関する交通安全対策を考える視点

重大な鉄道に関する事故の未然防止を図るため、総合的な視点からの施策を推進し、安全で安定した鉄道輸送を目指す。

Ⅱ 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する。

多発する自然災害への対応として、切土や盛土等、土砂災害対策の強化を推進し、防災・減災を図る。

駅施設等は、特に高齢者、障がいのある人等の安全利用に十分配慮し、段差解消等のバリアフリー化、内方線付き点状ブロック等設置による転落防止対策を引き続き推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の運転事故の約9割を占める踏切死傷事故と人身傷害事故の多くは、鉄道を利用する沿線住民等が関係するものであるため、事故防止には鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

事故防止対策として、学校、沿線住民、道路運送事業者等の幅広い対象に、踏切事故防止キャンペーン等を活用し、安全に関する正しい知識を分かりやすく提供する。

3 鉄道の安全な運行の確保

(1) 気象情報及び災害情報の充実

道路交通同様、鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の気象情報及び地震、津波、火山噴火等の災害情報を迅速に収集し広報するよう努める。

鉄道事業者は、これらの情報を運行管理へ反映させることで、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行確保に努める。

(2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

平時から鉄道事業者と関係団体との緊急連絡体制等を点検・確認するよう努める。

大規模な事故や災害が発生した場合に、利用者に対する列車の運行状況等の情報提供、救助・救急活動を迅速に行うなど、適切な対応ができるようにする。

また、長期に渡り運休することがないように、迅速な復旧を目指す。

4 踏切道の構造改良の促進

歩道が狭隘な踏切については、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように、構造改良を促進する。

5 踏切保安設備の整備

踏切遮断機は事故発生の抑止に寄与することから、踏切道の利用状況及び幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を行う。

6 被害者支援の充実と推進

行政機関、医療機関、民間の被害者支援団体等が連携を図り、損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。

第3章 大規模地震に備えての交通の安全

第1節 想定される事態と初動措置

1 注意情報発表時

(1) 基本方針

社会的混乱や大規模な交通渋滞等が発生した場合は、必要に応じて交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

不要不急の外出を自粛するように呼びかけるとともに、警戒宣言発令時の交通規制についての情報提供を行い、混乱防止に努める。

また、警戒宣言発令後及び地震発生後の必要な緊急ルートを選定作業を円滑に進めるために、道路管理者等と調整し、通行規制箇所の把握を行う。

2 警戒宣言発令時

(1) 基本方針

警戒宣言発令時の陸上交通の混乱を防止し、避難の円滑な実施と地震防災応急対策に係る緊急輸送を確保するため、必要な交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

交通規制地域内への一般車両の流入及び通行を極力抑制するが、交通量の増大に伴う混乱発生により、防災関係機関等の行う地震防災応急対策、地域住民の避難、緊急輸送車両の通行等が円滑に行われないことが懸念される。

ア 幹線道路及び生活道路

自動車帰宅・買物・出迎え・避難等をしようとする人が多くなり、滞在中の観光客等はすぐに帰宅しようとする事態が想定される。

このため交通量が増大し、幹線道路から生活道路に至るまで渋滞が発生すると見込まれる。

短時間で解消する見込みがない渋滞では、車での移動をあきらめるドライバーや、徒歩で早く避難しようとするドライバーが現れることが見込まれ、道路に放置車両が発生することも懸念される。

イ 鉄道・バス

乗客等の安全を確保するために、伊東市地域防災計画に基づいて、運行規制等が行われる。

3 地震発生時

(1) 基本方針

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規制等を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

県公安委員会は、緊急交通路について優先的にその機能を確保するため、緊急通行車両以外の車両通行を禁止又は制限する。

道路管理者は、道路の破損、決壊等により交通が危険であると認められる場合は、車両通行を禁止又は制限する。

(3) 警戒宣言発令後に発生した場合

ア 警戒宣言発令後、短い時間で発生した場合

自動車使用の自粛が周知されないまま地震が発生すると、すでに渋滞が発生していることが想定されるため、大きな混乱が危惧される。

イ 警戒宣言発令後、ある程度の時間が経過した後に発生した場合

警戒宣言発令後に発生した渋滞は、時間の経過とともに解消されることが見込まれる。

緊急交通路はその機能を確保するため、原則として一般車両の通行が禁止又は制限されることから、秩序ある交通の回復が期待できる。

このような状態で地震が発生した場合には、自動車のもたらす被害と混乱は軽減されると考えられる。

(4) 突発的に発生した場合

大地震が発生すると、道路の高架部の落下や幹線道路の損壊により大渋滞が予想される。

ドライバーはハンドルをとられ運転が困難となり、追突・正面衝突等の事故発生や路上に散乱した落下物・倒壊物に乗り上げて横転する車両の発生も予想される。

道路障害、信号機の機能停止、放置車両等の悪条件と負傷者の搬送、帰宅行動、避難行動等が重なり、混乱により救出・救助活動や消火活動に支障を来すことも危惧される。

第2節 講じようとする施策

伊東市地域防災計画に従った施策を講じる。

1 緊急交通路等の確保

(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制

地震発生時には、市内への流入規制を実施するとともに、通行禁止等の交通規制を行って、緊急交通路、緊急輸送ルートを確保し、災害応急対策に従事する車両等の円滑な通行を確保する。

(2) 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。

(3) 交通情報の提供

警戒宣言発令時及び地震発生時における適正な交通管理を行うため、交通情報板等により迅速な情報提供に努める。

2 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推進する。

(2) 既存の鉄道構造物の耐震補強整備

平成23年3月の東日本大震災等、これまでの地震被害の状況を踏まえて、鉄道施設の耐震補強を促進する。

(3) 避難路等の確保

緊急輸送路、避難路、避難地等の安全性や機能性を確保するため、近隣の建築物やブロック塀等の耐震改修を促進する。

(4) 平時における啓発活動

地震発生時における車両の使用自粛について、広報啓発を推進する。

また、警戒宣言発令時及び地震発生時における交通混乱を防止するため、各種講習会、交通安全運動等の機会を通じて、ドライバーに周知徹底を図る。