

# 第 1 1 次鴻巣市交通安全計画

[ 令和 4 年度～令和 7 年度 ]



鴻巣市交通安全対策会議

# 交通安全都市宣言

近時経済の進展に伴う自動車交通の増加は、日増しに道路環境と交通量との不均衡を呈し、悲惨な交通事故を続出させ大きな社会問題となっています。

昔から、中山道の宿場町として栄え、首都圏50kmの地理的条件に恵まれ着実に中堅都市として発展を続ける鴻巣市において、人命に対する脅威はますます募るばかりであります。人命を軽視し平和な社会に悪影響を及ぼす交通事故の大半は人為的によるものであります。

よって、鴻巣市民が一丸となって交通安全運動を強力に展開し、生命の安全を図るとともに、幸せと快適な生活環境を築くため、ここに鴻巣市を「交通安全都市」とすることを宣言する。

昭和62年5月16日

鴻巣市

# 目 次

## 第1部 総論

第1章 交通安全計画の策定	1
1 計画策定の趣旨	1
2 第10次鴻巣市交通安全計画の成果	1
3 計画の期間	2
第2章 交通事故等の状況	3
第3章 第11次鴻巣市交通安全計画の目標	8
第4章 交通安全対策の重点	10
1 高齢者及び子どもの安全確保	10
2 自転車及び歩行者の安全確保	10
3 交通事故が起こりにくい環境づくり	10
第5章 計画の推進体制	11
1 鴻巣市	11
2 事業者、交通関係団体、ボランティア等	11
3 市民	11

## 第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備	12
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	12
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	12
(2) 通学路等における安全対策	12
(3) 道路交通環境のバリアフリー化の推進	12
2 交通安全施設等の整備	13
(1) 交通安全施設等整備事業の推進	13
(2) 道路ネットワークの整備	13
(3) 道路交通環境整備への住民参加の促進	14
3 自転車利用環境の総合的整備	14
(1) 自転車通行空間の整備	14
(2) 放置自転車等の解消	14
4 交通需要マネジメントの推進	14
(1) 公共交通機関の利用促進	14

(2) 自動車の効率的利用の促進	1 4
5 災害に備えた道路交通環境の整備	1 5
(1) 災害に備えた道路の整備	1 5
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	1 5
(3) 災害発生時における交通規制・情報提供	1 5
6 総合的な駐車対策の推進	1 5
7 その他の道路交通環境の整備	1 6
(1) 道路の使用及び占用の適正化	1 6
(2) 休憩施設等の整備の推進	1 6
(3) 子どもの遊び場等の確保	1 6
(4) 道路法に基づく通行の禁止または制限	1 6
(5) 無電柱化の推進	1 6
(6) 交通公害の防止	1 6
8 鉄道と踏切道の安全確保	1 7
(1) 鉄道の安全な運行の確保	1 7
(2) 踏切道の安全確保	1 7
第2章 交通安全思想の普及徹底	1 8
1 高齢者に対する交通安全教育の推進	1 8
(1) 高齢者に対する交通安全教育	1 8
(2) 高齢運転者に対する交通安全教育	1 8
2 子どもに対する交通安全教育の推進	1 9
(1) 幼児に対する交通安全教育	1 9
(2) 小学生に対する交通安全教育	1 9
(3) 中学生に対する交通安全教育	2 0
(4) 高校生に対する交通安全教育	2 1
3 成人等に対する交通安全教育の推進	2 1
(1) 若者に対する交通安全教育	2 1
(2) 成人に対する交通安全教育	2 1
(3) 障がい者に対する交通安全教育	2 1
(4) 外国人に対する交通安全教育	2 1
4 地域ぐるみの交通安全教育の推進	2 2
5 交通安全教育指導者の養成・活用	2 2
6 自転車の安全利用の推進	2 2
(1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知	2 2
(2) 自転車運転者講習制度の周知	2 3
(3) 自転車用ヘルメットの普及促進	2 3

(4) 自転車運転免許制度の活用	23
(5) 幼児二人同乗用自転車の普及促進	23
(6) 自転車損害賠償保険の普及促進	23
7 交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底	24
(2) 飲酒運転の根絶	24
(3) 危険ドラッグ対策の推進	24
(4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進	24
(5) 交通事故ゼロを意識した効果的な広報の実施	25
8 交通安全運動の推進	25
9 民間交通安全団体等の主体的活動の促進	26
10 交通事故被害者等と連携した交通安全教育の推進	26
第3章 安全運転の確保	27
第4章 道路交通秩序の維持	28
1 交通の指導取締りの強化等	28
2 暴走族対策の強化	28
第5章 救助・救急活動の充実	29
1 救助・救急体制の整備	29
2 救急医療体制の整備	29
第6章 被害者支援の推進	30
1 自動車損害賠償保障制度の充実等	30
2 自転車損害賠償保険の普及促進	30
3 交通事故相談所業務の周知徹底	30
4 被害者支援の充実強化	31
(1) 交通事故被害者の援助	31
(2) 市町村交通災害共済への加入促進	31

# 第 1 部 総 論

第 1 章 交通安全計画の策定

第 2 章 交通事故等の状況

第 3 章 第 1 次鴻巣市交通安全計画の目標

第 4 章 交通安全対策の重点

第 5 章 計画の推進体制

# 第1部 総論

## 第1章 交通安全計画の策定

### 1 計画策定の趣旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、10次にわたり「鴻巣市交通安全計画」を策定し、各種対策を強力に推進してきました。

その結果、令和2年中の市内における人身事故発生件数は203件となり、平成23年中の522件から半数以下にまで減少しました。

一方、この10年間で32人の尊い命が交通事故により失われており、今後もより一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

人々の生活様式が変化する中で、情報化社会や自動車の先進安全技術等は劇的に進化し、交通安全対策にも新たな視点が不可欠となってきました。

本計画は、国の第11次交通安全基本計画及び県の第11次埼玉県交通安全計画に基づき、「人優先」の交通安全思想を基本とし、科学的な交通事故の調査・分析や交通安全対策に関する評価・予測等を行い、その結果を踏まえつつ、適切かつ効果的な交通安全に関する諸施策について、市民の理解と協力のもと、国、県、他市町村及び関係機関・団体との緊密な連携を図り、強力に推進していくため、策定するものです。

また、この計画は、本市の第6次鴻巣市総合振興計画（平成29年度～令和8年度）との整合性を図り、市の交通安全対策にかかる総合的、長期的な施策の大綱を定めたもので、市の交通安全施策の指針となるものです。

### 2 第10次鴻巣市交通安全計画の成果

第10次計画では「令和2年までに年間の交通事故死者数を2人以下とすること及び、人口10万人当たりの交通事故死傷者数を341人以下とする。」の2つの目標を設定しました。

その結果、令和2年中の市内における交通事故死者数は0人となり、人口10万人当たりの死傷者数は、令和元年は272人、令和2年は197人となり、いずれも目標を達成しました。

### 3 計画の期間

計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和7年度（2025年度）までの4か年とします。



## 第2章 交通事故等の状況

全国の交通事故死者数は減少傾向で推移しています。令和2年中の全国の交通事故死者数は2,839人で、4年連続で戦後最少を更新し、初めて3,000人を下回りました。

埼玉県の交通事故死者数は、平成22年に200人を下回って以降、横ばいで推移していましたが、平成28年には151人、令和元年には129人と減少し、令和2年中の死者数は121人で、減少傾向で推移しています。

本市では、平成23年から令和2年までの10年間で32人の尊い命が、交通事故により失われています。事故発生件数及び負傷者数はおおむね減少傾向にあるものの、死者数については平成23年以降、減少と増加を繰り返していましたが、平成30年以降は減少傾向で、令和2年は死者数は0人となりました。

また、過去10年間の負傷者数については、平成23年の662人から令和2年の233人と6割以上減少している状況です。(表1及び図1)

**表1 交通事故発生状況の推移**

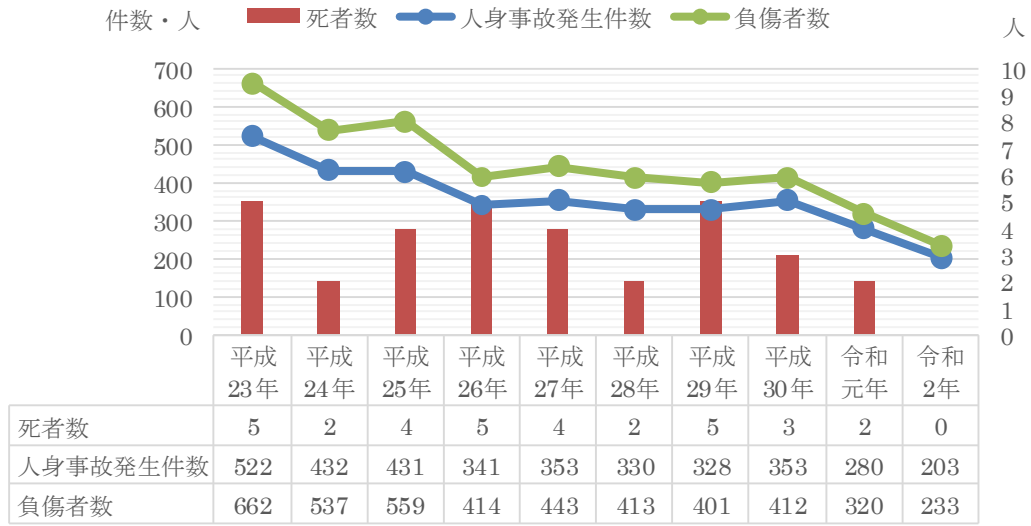
各年1月1日から12月31日まで

	人身事故発生件数(件)		死者数(人)		負傷者数(人)	
	埼玉県	鴻巣市	埼玉県	鴻巣市	埼玉県	鴻巣市
平成23年	37,410	522	207	5	45,567	662
平成24年	35,600	432	200	2	43,519	537
平成25年	33,280	431	180	4	40,852	559
平成26年	30,821	341	173	5	37,673	414
平成27年	29,528	353	177	4	36,111	443
平成28年	27,816	330	151	2	34,212	413
平成29年	26,276	328	177	5	32,022	401
平成30年	24,123	353	175	3	29,094	412
令和元年	21,359	280	129	2	25,704	320
令和2年	17,115	203	121	0	20,443	233

資料:埼玉県警察本部交通部交通企画課

※注記 「死者数」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数をいいます。

図1 市内の交通事故発生状況の推移



【主体別】

平成23年から令和2年までの交通事故負傷者数の推移（表2及び図2）を主体別にみると、高齢者（65歳以上）の負傷者数は、平成23年からはおおむね減少傾向であり、令和2年は46人まで減少しました。

しかしながら、過去5年間の高齢者による交通事故死者数（8人）は、死者数全体（12人）の6割以上であり、高い割合を占めています。（表4）

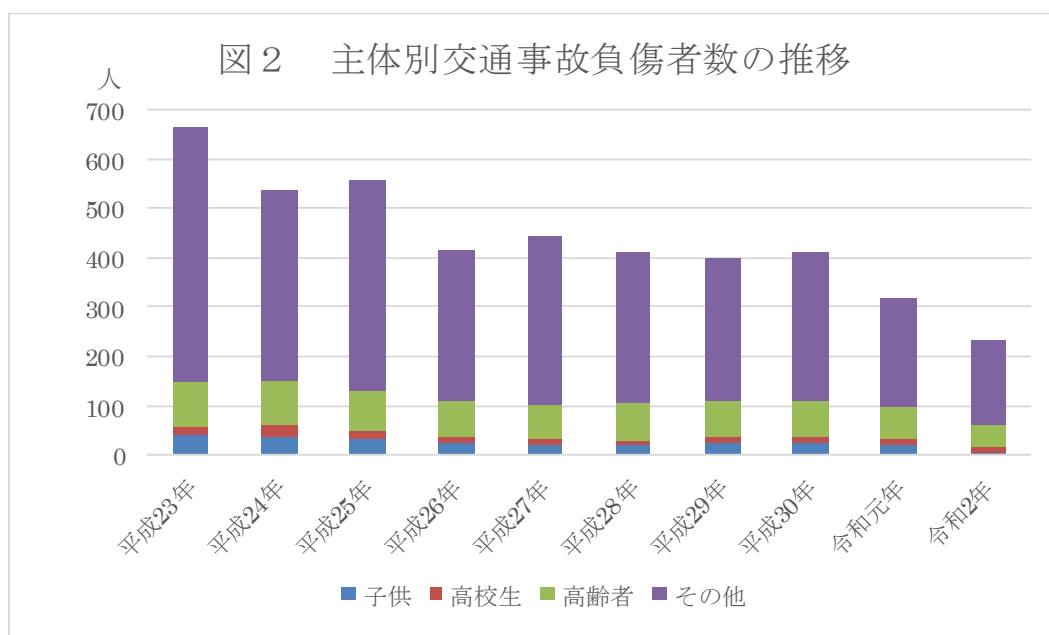
なお、「子供」とは、中学生以下の生徒、児童及び幼児をいい、「その他」とは、子供、高校生及び高齢者以外の年齢層をいいます。

表2 主体別交通事故負傷者数の推移

（単位：人）

	子供	高校生	高齢者	その他	総負傷者数
平成23年	43	17	86	516	662
平成24年	38	25	88	386	537
平成25年	32	19	82	426	559
平成26年	27	12	72	303	414
平成27年	23	12	67	341	443
平成28年	22	8	76	307	413
平成29年	25	12	73	291	401
平成30年	25	15	72	300	412
令和元年	20	15	63	222	320
令和2年	7	9	46	171	233

資料：埼玉県警察本部交通部交通企画課



【状態別】

平成23年から令和2年までの交通事故負傷者数の推移（表3及び図3）を状態別にみると、各状態ともおおむね減少傾向を示しています。

その中でも自転車及び自動車の事故が、負傷者全体の8割を占めています。

自転車の事故は、平成23年から平成30年までは毎年100人近い人が負傷しておりましたが、令和元年からは減少傾向となり、令和2年は54人まで減少しました。

過去5年間の自転車の事故による交通事故死者数（7人）が死者数全体（12人）の6割を占めています。（表4）

表3 状態別交通事故負傷者数の推移

（単位：人）

	歩行者	自転車	二輪車	自動車	その他	総負傷者数
平成23年	55	141	52	413	1	662
平成24年	46	111	38	341	1	537
平成25年	35	119	28	377	0	559
平成26年	29	84	30	271	0	414
平成27年	38	86	38	281	0	443
平成28年	40	83	27	259	4	413
平成29年	33	95	21	252	0	401
平成30年	29	103	32	248	0	412
令和元年	44	73	25	178	0	320
令和2年	28	54	11	139	1	233

資料：埼玉県警察本部交通部交通企画課

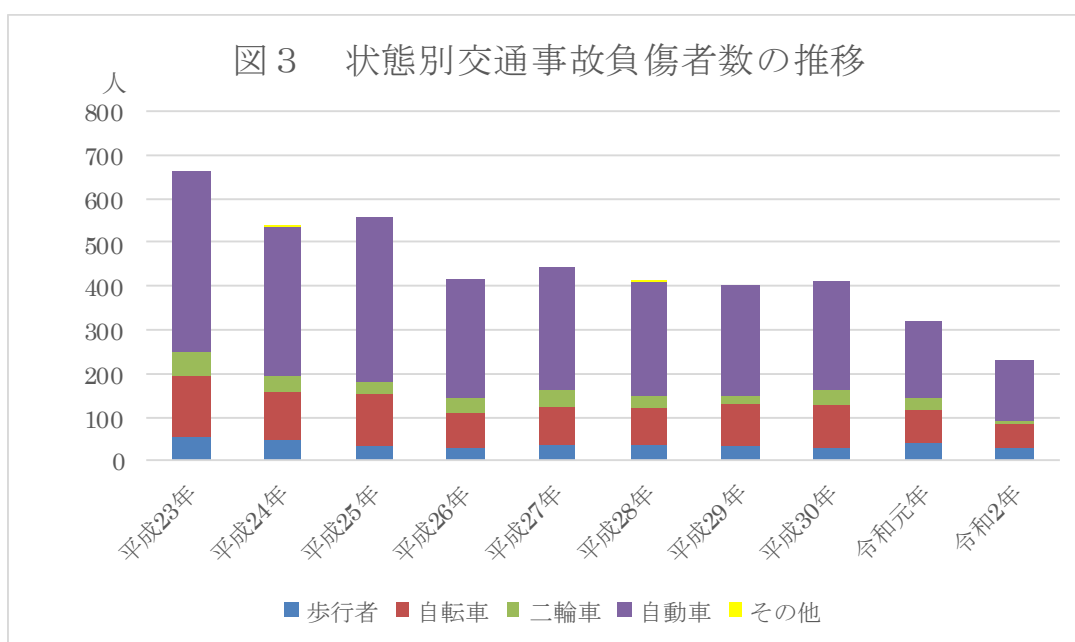


表4 交通事故死者数の推移(過去5年)

各年1月1日から12月31日まで

	鴻巣市 (人)	主体別				状態別			
		子供	高校生	高齢者	その他	歩行者	自転車	二輪車	自動車
平成28年	2	0	0	2	0	0	2	0	0
平成29年	5	0	0	4	1	3	1	0	1
平成30年	3	0	0	1	2	0	3	0	0
令和元年	2	0	1	1	0	0	1	0	1
令和2年	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	12	0	1	8	3	3	7	0	2

資料: 埼玉県警察本部交通部交通企画課



## 第3章 第11次鴻巣市交通安全計画の目標

### 計画期間すべてにおいて

- (1) 年間の交通事故死者数を2人以下とする。
- (2) 年間の交通事故負傷者数を320人以下とする。

#### 【この指数を目標とした理由及び根拠】

交通事故ゼロの「安全・安心に暮らせるまちづくり」を実現することが究極の目標ですが、この目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である令和7年までのすべての年において、設定した目標の達成を目指します。

(ア) 本計画では、埼玉県第11次埼玉県交通安全計画における「令和7年までに年間の交通事故死者数を100人以下」とする目標を踏まえ、本市における目標を設定しました。

(イ) 令和2年中の交通事故死者数は0人となりましたが、第10次鴻巣市交通安全計画期間においては、年間の死者数は0人から5人となり、5年間の平均死者数は2.4人となりました。  
本計画では、計画期間すべてにおいて、年間の交通事故死者数を2人以下とするように設定します。

(ウ) 令和2年中の交通事故負傷者数は233人となりましたが、第10次鴻巣市交通安全計画期間においては、5年間の平均負傷者数は355.8人となりました。  
本計画では、第10次鴻巣市交通安全計画の5年間の平均負傷者数を1割削減し、計画期間すべてにおいて、年間の交通事故負傷者数を320人以下とするように設定します。

(注) 令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、国の緊急事態宣言等を受け人の移動が制限された結果、交通事故の減少に繋がったと考えられることから、令和2年の死者数及び負傷者数に限らず、第10次鴻巣市交通安全計画期間の数値を踏まえ、目標を設定しました。

### 交通安全の将来像

2015年9月の国連サミットにおいて採択された、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標である「持続可能な開発目標」(SDGs : Sustainable Development Goals)の「ゴール3 すべての人に健康と福祉を」では、「ターゲット3. 6」として「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」こととしています。

鴻巣市交通安全計画は、将来的に交通事故死者「ゼロ」を目指し、SDGsの理念の実現に貢献します。



## 第4章 交通安全対策の重点

### 1 高齢者及び子どもの安全確保

今後も訪問型の交通安全教育や子ども、孫の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流などの高齢者に対する交通安全教育を引き続き推進します。また、高齢者人口の増加に伴い、高齢運転者に起因する交通事故を防止するため、高齢運転者に対する交通安全教育をより一層推進します。

子どもの交通事故を防止し、安全を確保をするため、参加・体験・実践型の交通安全教育や通学路における防護柵等の設置や歩道等の整備を引き続き推進します。

さらに、歩道が整備できない通学路においては、車道と児童等が歩く路側帯を視覚的に区分するグリーンベルトの整備を推進し、子どもの安全対策を図ります。

### 2 自転車及び歩行者の安全確保

埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づいて、自転車の交通ルールの周知、啓発により自転車の安全利用を推進します。また、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図るため、自転車レーン等の自転車通行空間の整備を推進します。

さらに、歩行者の交通事故を防止するため、歩行中の事故類型に即した交通安全教育等を推進します。

### 3 交通事故が起こりにくい環境づくり

交通事故の半数以上が交差点及びその付近において発生していることから、交通事故状況等を考慮して、歩道等の整備、交差点改良及び防護柵、区画線の設置、視線誘導標の設置等、交差点整備を重点的に実施します。また、各季の交通安全運動を実施し、交通安全意識の醸成を図ります。



## 第5章 計画の推進体制

### 1 鴻巣市

市は、この計画を策定した責任機関として、この計画に定める施策を着実に推進するとともに、県の地方行政機関や交通関係団体等で組織する鴻巣市交通安全対策協議会を中心として、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

また、交通関係団体等の交通安全対策を積極的に支援するとともに、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進します。

### 2 事業者、交通関係団体、ボランティア等

交通安全対策を推進する上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、業務用自動車を運行する事業者は、事業所を中心として安全運転講習会や安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故防止に努めることが求められます。

また、鉄道事業者は、鉄道や踏切道の安全確保に大きな責任を負っています。

そのため、鉄道事業者は、行政機関等と十分連携し、鉄道交通の一層の安全確保に努めることが求められます。

さらに、地域における交通関係団体、ボランティア等が行う交通安全活動の効果は極めて大きいことから、市や警察と連携・協力した交通安全対策を進めることが求められます。

### 3 市民

交通事故ゼロを実現するためには、市民一人ひとりが事故に遭わないための行動を心がけることが大切です。

正しい交通ルールを守り適切なマナーを実践することは、交通事故の防止に不可欠であり、大人の行動は子供たちに影響を与えます。

信号を守る、安全確認を徹底する、運転に集中する、スピードを控えるなどのほか、夜間の外出時は反射材や明るい色の服装を身に付けるなど、一層積極的に交通安全に取り組むことが求められます。

## 第 2 部 講じようとする施策

第 1 章 道路交通環境の整備

第 2 章 交通安全思想の普及徹底

第 3 章 安全運転の確保

第 4 章 道路交通秩序の維持

第 5 章 救助・救急活動の充実

第 6 章 被害者支援の推進

## 第2部 講じようとする施策

### 第1章 道路交通環境の整備

これまでの交通安全対策により、本市の交通事故は近年減少傾向にあります。が、交通事故死者を状態別で見ると、歩行者及び自転車が多く、歩行者及び自転車の視点からの道路整備や交通安全対策をさらに強化する必要があります。

また、近年、自転車は排気ガスや騒音を出さない環境にやさしい交通手段として見直されつつあるとともに、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが増加しています。このため、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の整備を図ります。

#### 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

##### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故分析データ、地域の意見や要望等に基づき抽出した交通事故の多い路線においては、道路管理者及び公安委員会が連携して、歩行者等の安全を確保するため、引き続き最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の適切な維持管理に努め、子どもや高齢者等が安心して通行できる歩行空間の整備を図ります。

##### (2) 通学路等における安全対策

幼児及び児童生徒の安全を確保するため、お散歩コースや通学路への歩道やガードレール等、交通安全施設の整備を推進するとともに、交通安全対策の重点地域としてキッズゾーンやスクールゾーンを設置し、その区域内には交通規制を適用して安全確保を推進します。

また、幼児施設及び学校の関係者によるお散歩コースや通学路の安全点検を実施し、利用者の視点からの交通安全対策を推進します。

##### (3) 道路交通環境のバリアフリー化の推進

高齢者、障がい者を含め全ての人が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を促進します。

また、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)、埼玉県福祉のまちづくり条例等に基づき、駅や公共施設等重点整備地区の整備、歩道の段差改善等、バリアフリーに配慮した道路環境整備や適正な維持管理等を推進します。

## 2 交通安全施設等の整備

### (1) 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性が高い道路については、道路管理者及び警察等が連携し、重点的、効果的かつ効率的に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、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。

#### ア 交差点整備の推進

市内の人身事故の半数以上が交差点及び交差点付近で発生していること、また右折帯のない交差点は交通渋滞の大きな要因となっていることから、右折帯を設置するなど、交差点整備を推進します。

#### イ 幹線道路における事故対策の推進

交通事故多発地点等においては、歩道等の整備、交差点改良及び防護柵、区画線の設置、視線誘導標の設置等の対策を推進します。

#### ウ 通学路等の整備

幼児及び児童生徒の安全を確保するため、お散歩コースや通学路への歩道やガードレール等、交通安全施設の整備を推進します。

また、キッズゾーンやスクールゾーンには、安全面の強化を図るため、路面標示や標識等の整備を推進するとともに、横断歩道等交通規制については警察へ要請します。

### (2) 道路ネットワークの整備

#### ア バイパス道路の整備

市街地内の通過交通の排除と交通の効果的な分散により、交通事故の防止や交通渋滞の解消を図るため、上尾道路の整備を促進します。

#### イ 道路の拡幅

安全で快適な交通を確保するため、隘路（狭くて通行が困難な道）の<sup>あい</sup>幅を推進します。

### （3）道路交通環境整備への住民参加の促進

安全で快適な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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します。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、市民が主役のまちづくり地域懇談会等を通じて地域住民の意見や要望を確認し、住民が計画段階から実施全般にわたり交通安全対策に関して積極的に参加できる環境を整え、行政と住民の連携による交通安全対策を推進します。

## 3 自転車利用環境の総合的整備

### （1）自転車通行空間の整備

広い路肩等、既存の道路幅員を活用し、自転車の通行量や自転車事故が多いなど、交通安全対策の必要な箇所において、自転車レーン等の自転車通行空間の整備を推進します。

### （2）放置自転車等の解消

駅周辺等における自転車・原動機付自転車の放置問題を解決するため、自転車等の利用者に対して自転車駐車場への案内・誘導及び放置自転車等の整理を実施し、放置自転車等の問題の解消を図ります。

## 4 交通需要マネジメントの推進

### （1）公共交通機関の利用促進

誰もが安心してバスや鉄道等の公共交通を利用できるよう、ノンステップバスの導入促進等による利便性の向上を進め、自動車から公共交通への利用転換を推進します。

また、市内コミュニティバスやデマンド交通の運行により、利用しやすい公共交通のある環境づくりを目指します。

### （2）自動車の効率的利用の促進

円滑で安全な道路交通の確保に資するため、相乗りや効率的な物資の輸

送等を進めるとともに、混雑時間や混雑箇所を避けた自動車利用を促すなど、自動車の効率的利用を促進します。

## 5 災害に備えた道路交通環境の整備

### (1) 災害に備えた道路の整備

豪雨、地震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を確保することとし、豪雨災害や地震等の大規模災害発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路へのアクセスを確保するため、橋梁等の適切な維持管理を図ります。

### (2) 災害に強い交通安全施設等の整備

豪雨、地震等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、警察官による交差点での交通整理員等の要請、地域ボランティアによる交差点見守り活動などを推進していきます。

### (3) 災害発生時における交通規制・情報提供

災害発生時は、必要に応じて緊急道路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入制御等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、災害対策基本法による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、迂回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する体制づくりを推進します。

## 6 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、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及び自動車交通が混雑する地区等において、地域に応じた総合的な駐車対策を推進します。

良好な駐車秩序を確立するため、危険性や迷惑性の高い無秩序な路上駐車を抑制し、交通規制の要請を行います。

また、違法駐車排除及び適正な自動車の保管場所の確保等に関し、各季の交通安全運動等あらゆる機会を通じて市民への広報・啓発活動を行うなど、違法駐車防止気運の醸成・高揚を図ります。

## 7 その他の道路交通環境の整備

### (1) 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を図ります。

### (2) 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故を防止するため、関係機関と連携して「道の駅」等の整備を推進します。

### (3) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、都市における良好な生活環境づくりなどを図るため、公園の整備を推進します。

### (4) 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

### (5) 無電柱化の促進

安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害防止、電力・通信の安定供給等の観点から無電柱化を促進します。

### (6) 交通公害の防止

自動車を原因とする大気汚染や騒音・振動等の交通公害を防止するため法律や条例に基づく規制や低公害車の普及の促進を図るとともに、アイドリング・ストップの実施や、急発進・急加速の防止等のエコドライブを推進します。

また、自動車から排出される二酸化炭素をはじめとした温室効果ガスの削減を図り、地球温暖化の防止に努めます。

## 8 鉄道と踏切道の安全確保

鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠かすことのできない交通手段であり、列車の運行が高速・高密度である現在の運行形態においては、ひとたび重大な事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

このため、各種安全対策の総合的な推進を関係機関に要請することで、鉄道事故や死傷者の減少を目指します。

### (1) 鉄道の安全な運行の確保

大規模な事故または災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、夜間・休日における連絡体制の充実を図ります。

また、その際の避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うことができるよう、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

### (2) 踏切道の安全確保

歩行者安全対策が必要な踏切、狭隘な歩道がある踏切及び立体交差が困難な踏切の場合は構造改良を要請します。

そこで、引き続き、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の無い社会を目指します。



## 第2章 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、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚するとともに、交通安全意識の高揚、交通ルールと正しい交通マナーを遵守し、相手の立場を尊重し、ほかの人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

また、人優先の交通安全思想の下、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保するため、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。

交通安全意識を向上させ、正しい交通マナーを身に付けるため、人間の成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、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、他の年代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導も重要になっています。

### 1 高齢者に対する交通安全教育の推進

#### (1) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う心身機能の変化が歩行中・自転車乗用中の交通行動に及ぼす影響への理解、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技能及び交通ルール等の知識を習得させるほか、夜間の交通事故防止に効果の高い反射材の普及促進を目標とします。

また、自転車乗用中の交通事故を防止するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。



高齢者に対する交通安全教室

#### (2) 高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、自己の運動能力や反応動作、自動車の特性等

を再認識させ、関係機関・団体、自動車教習所等と連携し、運転適性診断や運転技能診断を実施して、診断結果に基づく個別指導を行うなど、高齢運転者教育を推進します。

また、相次ぐ道路の逆走や操作ミスによる事故の防止を図るため、高齢者が交通事故の加害者になる可能性があるという観点に基づき、身体機能や認知機能の低下を知っていただき、安全運転への意識を高めていただくとともに、自主的な運転免許の返納を促す啓発活動等を推進します。

## 2 子どもに対する交通安全教育の推進

### (1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、基本的なルールを守り、正しい交通マナーを実践する態度を身につけさせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

また、幼稚園、保育園及び認定こども園等においては、家庭や地域、関係機関・団体と連携、協力を図りながら、保育中の事故防止及び安全対策の一環として計画的かつ継続的な交通安全教育を行うとともに、日常の保育活動のあらゆる場面をとらえた交通安全教育を推進します。



幼児に対する交通安全教室



幼児に対する交通安全教室

### (2) 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、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・団体等と連携、協力をして、体育科、特別の教科 道徳、総合的な学習の時間、特別活動等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、交通ルールの意味と必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、登校時は交通事故に遭う危険性が高いため、通学路の危険箇所には交通指導員を配置し、交通事故防止に努めます。



小学生に対する交通安全教室



小学生に対する交通安全教室



小学生に対する交通安全教室



小学生に対する交通安全教室

### (3) 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力をして、

保健体育科、特別の教科 道徳、総合的な学習の時間、特別活動等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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

#### (4) 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員としての交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど、責任をも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。

### 3 成人等に対する交通安全教育の推進

#### (1) 若者に対する交通安全教育

若者に対する交通安全教育は、若者の交通事故実態、交通事故加害者としての実態の周知に重点を置き、自己の運転技量に対する正確な認識及び社会的責任を自覚させ、運転者としての交通安全意識を高め、著しい速度超過、飲酒運転等、悪質・危険な運転の防止を図ります。

#### (2) 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識、技術、特に危険予測、回避能力の向上、さらに、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・正しい交通マナーの向上を図ります。

また、通話中に運転する「ながら運転」や画面を注視しながら移動する「歩きスマホ」などスマートフォンを使用しながらの危険性等についての周知・徹底を図ります。

#### (3) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、関係機関・団体、福祉関係者等と連携して、障がいの種類や程度に応じた、交通安全教育を推進します。

#### (4) 外国人に対する交通安全教育

市内に居住する外国人数は減少傾向にあるものの、外国人に対する交通安全対策の必要性が高まっています。外国人が日本の交通社会に十分適応できるよう、必要な交通安全知識の普及啓発を図ります。

### 4 地域ぐるみの交通安全教育の推進

交通安全教育活動については、県、警察、市、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活かし、互いに連携を図りながら地域ぐるみの活動を推進します。

関係機関・団体等が連携調整する場を設け、緊密な連携による交通安全教育を推進します。

### 5 交通安全教育指導者の養成・活用

幼児から高齢者に至るまでの発達段階に応じ、実践的かつ効果的な交通安全教育を実施するためには、交通社会に参加するすべての人々に、説得力のある指導が行える交通安全教育指導者が必要です。

そのため、民間ボランティア、学校、職場等各領域における指導者を対象とした研修会等の実施を警察へ要請するとともに、これらの指導者による自発的な交通安全活動を推進します。

### 6 自転車の安全利用の推進

平成24年4月1日に施行した埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき、埼玉県と連携し、自転車の利用者に対しては、車両の運転者としての自覚を促す取組を推進します。

#### (1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知

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、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ります。

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の理解の向上を図り、加えて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の危険性等についての周知・徹底を図ります。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

(2) 自転車運転者講習制度の周知

危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対しての自転車運転者講習制度について、周知を図ります。

(3) 自転車用ヘルメットの普及促進

ヘルメット着用の促進に努めるため、キャンペーン等による自転車用ヘルメットの配布や各種広報媒体を活用した効果の周知等、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

(4) 自転車運転免許制度の活用

子どもに対して自転車運転免許制度を活用して、自転車の安全な乗り方を指導することにより、自転車の安全な利用を推進します。

(5) 幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。

具体的には、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等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実践するほか、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

(6) 自転車損害賠償保険の普及促進

自転車運転中の賠償責任を補償するため、埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。保険加入は、被害者の救済にも繋がることから、未加入者への損害賠償責任保険等への加入を促進します。

※「自転車安全利用五則」

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルール\*を守る
5. 子どもはヘルメットを着用

\*安全ルール

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

## 7 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### (1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底

シートベルト着用及びチャイルドシート使用の効果、正しい着用・使用方法等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シートベルト着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底を図ります。

このため、関係機関・団体等と連携し、あらゆる機会を通じて普及啓発活動を展開するとともに、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを進めます。

### (2) 飲酒運転の根絶

飲酒運転を根絶するため、関係機関・団体等とともに広報啓発活動を推進し、飲酒運転に厳しい規範意識の確立を図ります。

また、ハンドルキーパー運動を推進するとともに、飲酒の影響、飲酒習慣についての正しい知識の普及等、総合的に飲酒運転防止対策を推進します。

### (3) 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグ等の危険性・有害性に関するチラシ等を配布する等の普及啓発を図ります。

### (4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進

夕暮れ時・夜間の交通事故を防止するため、自動車、自転車の前照灯の早めの点灯を促進するとともに、歩行者・自転車利用者に対する反射材用

品や自発式ライト等の普及を図ります。また、反射材用品等の視認効果に対する理解を深めるため、イベントでの効果体験等を実施します。

特に交通事故死者数で占める割合が高い高齢者に対しては、特に積極的な広報活動等を通じて普及促進を図ります。

#### (5) 交通事故ゼロを意識した効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の様々な媒体を活用し、民間団体との協働も含め、計画的かつ継続的に実施します。

その際、交通事故ゼロ等を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求性の高い内容を重点的かつ集中的に実施するよう努めます。

## 8 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全意識の浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進します。交通安全運動では、鴻巣市交通安全対策協議会の構成機関である関係機関・団体が相互に連携して、交通事故防止の徹底を図ります。

### <実施方法>

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、実施重点、実施計画等について、街頭キャンペーンなどにより広く市民に周知することにより、各季の交通安全運動を展開します。



交通安全運動

### <運動の重点目標>

交通安全運動の重点は、高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、市内の交通情勢に即した事項を、交通安全対策協議会等の構成団体・関係機関と協議のうえ、設定します。

### <運動の時期>

市民の交通安全意識の高揚を図るため、春・秋の全国交通安全運動に加え、



埼玉県独自の運動として展開される、夏・冬の交通事故防止運動期間を中心に展開します。

## 9 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体に対しては、交通安全教育指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助、交通安全対策に必要な資料を提供するなど、その主体的な活動を促進します。

また、各季の交通安全運動等を実施する際は、鴻巣市交通安全対策協議会を中心に、行政・民間団体等が定期的に連絡協議を行い、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な活動の展開を図ります。

さらに、各主体による創意・工夫された活動を支援し、民間団体等による自発的な交通安全対策を促進します。

## 10 交通事故被害者等と連携した交通安全教育の推進

交通事故は、被害者の人生だけではなく加害者の人生をも狂わせてしまうものです。交通事故被害者等の体験談は、交通事故の悲惨さを伝え、交通安全意識を高めるものです。各種交通安全イベント等において、交通事故被害者等と連携した交通安全教育を推進します。

### 第3章 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ことから、運転者教育等の充実に努めます。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に努めます。

自動車、二輪車及び自転車等の運転者に対しては、シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用等を徹底するため、関係機関・団体と連携し、各種講習、交通安全運動、街頭での指導等、あらゆる機会を通じて啓発活動を行います。また、各種講習の機会に、シートベルト等の着用の実証事例を紹介するなど、その必要性、重要性を訴え、着用率の向上に努めます。

高齢運転者については、加齢に伴う心身機能の変化による運動行動への影響についてもあわせて周知し、交通安全意識を高めるため、高齢者マークの使用を啓発します。自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備として公共交通での優遇等に努めます。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

さらに、高度化・多様化する道路交通情報や道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、関係機関に対して、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努めます。

## 第4章 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締りなどを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等の重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの要請をするとともに交通安全の啓発を推進します。

### 1 交通の指導取締りの強化等

交通指導取締りにあたっては、児童、高齢者、身体障がい者等の保護の観点に立った交通取締りの要請をするとともに交通安全の啓発を推進します。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、傘さし、イヤホン、携帯電話の使用及び通行者に危険を及ぼす違反等に対して自転車指導警告カードを活用した指導警告の強化を警察に要請するとともに交通安全の啓発を推進します。

### 2 暴走族対策の強化

暴走族追放の気運を高揚させるため、各種広報啓発活動を推進し、暴走族に対する指導取締りの強化を要請します。また、暴走族等を集まらせない環境づくり、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

また、暴走行為を助長するような車両の不正改造を防止するため、各種広報啓発活動を推進します。

## 第5章 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。

### 1 救助・救急体制の整備

複雑・多様化する交通事故への救助活動を迅速・的確に行えるように、消防機関の救助体制を推進します。

また、現場に居合わせた市民による適切な応急手当が必要なことから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当講習会を開催し、中学校においても、止血法、包帯法及び心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図ります。

さらに、救急現場において、メディカルコントロール体制で構築されている救急隊員が常時、医師から指示・助言を得られる体制を活用し、救急活動の質の向上を図るとともに、負傷者の救急搬送等にヘリコプターが有効であることから、公共施設、公園等にドクターヘリコプター及び、防災ヘリコプター等の離着陸場を効果的に活用することを推進します。

### 2 救急医療体制の整備

交通事故により入院治療を必要とする重症救急患者の診療を確保するため、埼玉県中央地区における病院群輪番制等により、第二次救急医療体制の推進を図ります。また、重篤な救急患者については、ドクターヘリコプターを運営する高度救命救急センター並びにドクターカーを運営する高度救命救急センター及び救命救急センターと連携を進めます。

## 第6章 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により大きな肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、尊い生命を絶たれたりと大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

また、自転車事故の増加に伴い、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースも珍しくなくなっています。このため自転車事故による被害者の救済の十全を図るため、自転車損害賠償保険の普及促進を図ります。

### 1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車の自賠責保険（自賠責共済）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市民に周知し、自賠責保険の普及促進を図ります。

### 2 自転車損害賠償保険の普及促進

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、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償を求められるケースもあります。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、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、事業者及び関係団体と連携し、保険や共済の加入状況の確認や、未加入者への損害賠償責任保険等への加入を促進します。

### 3 交通事故相談所業務の周知徹底

交通事故の被害者やその家族の福祉の向上等を図るため、県が実施する交通事故相談所業務の周知徹底等、広報活動を積極的に行います。

## 4 被害者支援の充実強化

### (1) 交通事故被害者の援助

市が行う交通遺児等に対する援護金等の給付事業「交通遺児支援事業」の充実強化を図ります。

また、埼玉県交通安全対策協議会が行う交通遺児等に対する援護金等の給付事業及び自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付、交通遺児育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業等の広報活動を行います。

### (2) 市町村交通災害共済への加入促進

埼玉県市町村総合事務組合が実施する市町村交通災害共済については、市民への加入促進を図るとともに、広報活動も積極的に推進します。



