

閲覧用



第 1 1 次久喜市交通安全計画（案）

～ 安全で安心して暮らせる
交通事故のない久喜市を目指して ～

（令和 3 年度～令和 7 年度）

久喜市交通安全対策会議

第 1 1 次久喜市交通安全計画

はじめに

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、これに基づき、昭和46年度以降、国においては「交通安全基本計画」を、埼玉県及び本市においては「交通安全計画」を、それぞれ10次にわたり策定し、国、県、市及び関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を推進してきました。

その結果、市内の交通事故死者数は、昭和45年の33人をピークとして減少し、この15年間においては、毎年一桁の水準にまで減少しました。このことは、関係機関のみならず、市民を挙げた長年にわたる取り組みの成果であると考えられます。

しかしながら、未だ交通事故は絶えず、事故そのものを減少させることが求められています。

交通事故の防止は、国、県、市及び関係機関・団体のみならず、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す。人命尊重の理念のもとに、安全で安心して暮らせる交通事故のない久喜市を目指し、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、各施策を推進する必要があると考えます。

本計画は、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、本市の区域において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。

今後、本計画に基づき、関係機関・団体等と連携し、市民との協働のもと、各施策を強力に実施します。

目 次

第1部 総論	1
1 計画の策定	2
(1) 計画策定の趣旨	2
(2) 第10次久喜市交通安全計画の成果	2
(3) 計画の期間	3
(4) 計画のポイント	3
2 交通事故等の状況	4
(1) 道路交通事故	4
(2) 踏切事故	5
3 第11次久喜市交通安全計画の目標	6
4 交通安全対策の重点	7
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	7
(2) 自転車及び歩行者の安全確保	7
(3) 交差点及び生活道路における交通事故防止	8
5 計画の推進体制	9
(1) 久喜市	9
(2) 関係行政機関	9
(3) 事業者、交通関係団体等	9
(4) 市民	10
第2部 講じようとする施策	11
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	13
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	13
(2) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	13
(3) 通学路における交通安全対策の推進	14
2 道路ネットワーク設備と生活道路の機能分化	14
(1) 道路ネットワークの整備推進	14
3 交通安全施設等の整備と維持管理	15
(1) 交通安全施設等の整備事業の推進	15
(2) 道路交通環境の維持管理事業の推進	16
(3) 道路交通環境整備への市民参加の推進	17
4 自転車利用環境の整備	17
(1) 自転車通行空間の整備	17

(2) 放置自転車等の解消	17
(3) 駐車方法の広報・啓発	17
5 交通需要マネジメントの推進	18
(1) 公共交通機関の利用の促進	18
(2) 自動車の効率的利用の促進	18
6 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(1) 災害に備えた道路の整備	18
(2) 災害発生時における交通規制	18
7 総合的な駐車対策の推進	19
(1) 秩序ある駐車場の推進	19
(2) 違法駐車防止気運の醸成・高揚	19
8 その他の道路交通環境の整備	19
(1) 交通公害の防止	19
(2) 道路占用及び道路使用の適正化	19
(3) 子どもの路上遊戯等による交通事故の防止	20
第2章 交通安全思想の普及徹底	21
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22
(1) 幼児に対する交通安全教育	22
(2) 小学生に対する交通安全教育	23
(3) 中学生に対する交通安全教育	23
(4) 高校生に対する交通安全教育	24
(5) 成人に対する交通安全教育	24
(6) 高齢者に対する交通安全教育	25
(7) 障がい者に対する交通安全教育	25
(8) 外国人に対する普及啓発活動	25
2 自転車の安全利用の推進	26
(1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知	26
(2) 自転車用ヘルメットの普及促進	26
(3) 自転車保険への加入推進	27
(4) 自転車運転免許制度の活用	27
(5) 幼児二人同乗用自転車の普及促進	27
3 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底	27
(2) 飲酒運転の根絶	28

(3) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進	28
(4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進	28
(5) 暴走族追放気運の高揚	28
(6) 交通事故ゼロを意識した効果的な広報の実施	28
4 市民総ぐるみの交通安全運動の推進	29
5 民間交通安全団体等の主体的活動の促進	30
6 交通指導員の配置	30
第3章 救急・救助活動の充実	31
1 救急・救助体制の整備	32
(1) 救急・救助体制の充実	32
(2) 高度な人命救助体制の確立	32
(3) 応急手当の普及啓発活動の推進	33
(4) 救急救命士の養成・配置等の推進	33
(5) 救急・救助隊員の教育訓練の実施	34
(6) 高速自動車国道等における救急体制の整備	34
(7) 消防車と救急車の連携活動（PA連携）の実施	34
(8) 指令課員の口頭指導の確立	35
2 救急医療体制の充実	35
(1) メディカルコントロール体制の充実	35
(2) ドクターヘリコプターの活用	35
第4章 交通事故被害者支援の推進	36
1 交通事故相談事業の充実	37
2 交通事故被害者等の援助	37
(1) 交通災害共済制度の加入促進	37
(2) 交通遺児等の援助	37
第5章 調査研究の充実	38
1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実	39
第6章 踏切道の安全確保	40
1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進	41
2 踏切道の安全に関する知識の普及	41

第1部 総論

- 1 計画の策定
- 2 交通事故等の状況
- 3 第11次久喜市交通安全計画の目標
- 4 交通安全対策の重点
- 5 計画の推進体制

1 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に基づき、これまで、5年ごとに10次にわたり「交通安全計画」を策定し、各種交通安全対策を推進してきました。

その結果、市内の交通事故死者数は、昭和45年の33人をピークとして減少傾向にあり、この15年間においては、毎年一桁の水準にまで減少しました。

しかしながら、令和2年は、市内で年間350件以上の人身交通事故が発生し、多くの方が被害に遭われたところであり、今後、より一層の交通事故の抑制を図っていく必要があります。

本計画は、交通事故のない社会を目指し、「人優先」の交通安全思想を基本として策定し、市民の理解と協働のもと、国、埼玉県、関係行政機関等とより一層の連携を図り、交通安全に関する各施策を推進するものです。

(2) 第10次久喜市交通安全計画の成果

第10次久喜市交通安全計画では、「5年間で交通事故死者数を25人以下(5人/年平均)にする」ことを目標に設定しました。平成28年から令和2年までの交通事故死者数は、5年間で24人(4.8人/年平均)であり、目標を達成することができました。

また、平成28年から令和2年までと、それ以前の5年間での交通事故発生件数等を比較すると、交通事故発生件数は、3,555件から2,741件になり814件減少しました。また、死者数は、29人から24人になり5人減少し、負傷者数は、4,485人から3,436人になり1,049人減少しました。このことは、第10次久喜市交通安全計画で掲げた道路交通環境の整備や交通安

全思想の普及徹底が図られ、一定の成果があったものと考えます。

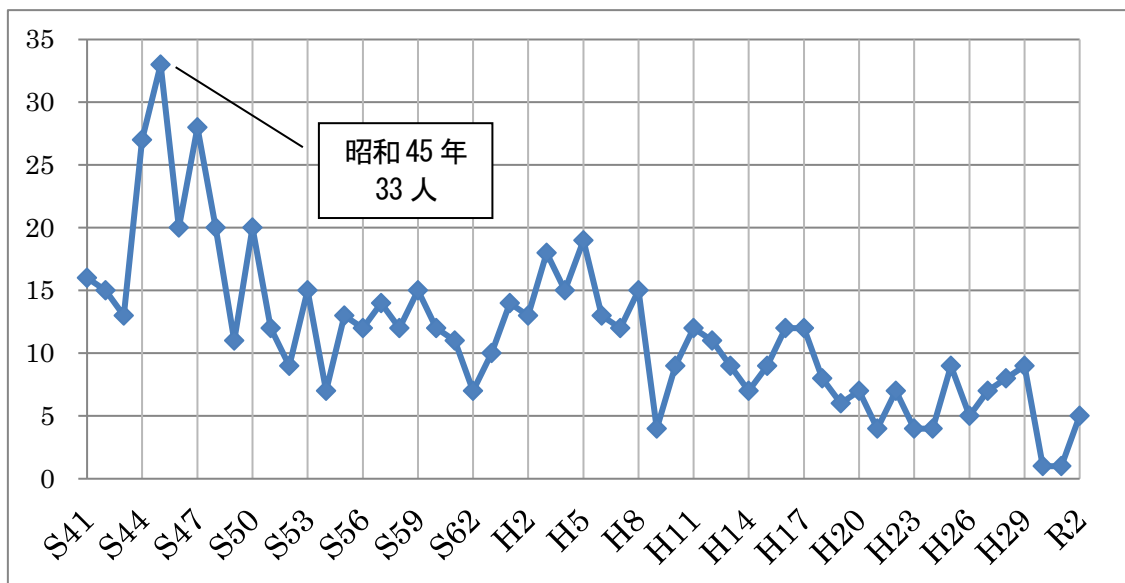


図1 久喜市における交通事故死者数の推移 《昭和41年～令和2年》 (単位: 人)
(高速道路上の事故は除く)

	H23年～H27年	H28年～R2年	比較
交通事故発生件数	3,555件	2,741件	△814件
死者数	29人	24人	△5人
負傷者数	4,485人	3,436人	△1,049人

表1 久喜市における交通事故発生件数等 《平成23年～平成27年と平成28年～令和2年の比較》
(高速道路上の事故は除く)

(3) 計画の期間

第11次埼玉県交通安全計画の期間との整合を図り、令和3年度から令和7年度までの5箇年とします。

(4) 計画のポイント

この計画は、久喜市交通安全対策会議が、埼玉県の第11次埼玉県交通安全計画に基づき、本市及び本市の区域を管轄する関係行政機関等が実施する交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

2 交通事故等の状況

(1) 道路交通事故

① 道路交通事故の状況

全国の交通事故による死者数は、昭和45年には、現在の約6倍にあたる16,765人を数えました。当時、こうした深刻な事態を踏まえ、同年に交通安全対策基本法が制定され、昭和46年以降は減少傾向になっています。

本市においても、国と同様の傾向を示しており、交通事故による死者数は、昭和45年には33人でありましたが、令和2年は5人であり、人口増加率を勘案しても、格段に減少している状況です。

また、平成28年から令和2年の5年間では、交通事故死者数は増減しているものの、人身交通事故の発生件数及び交通事故負傷者数は、減少傾向で推移しています。

② 交通事故の傾向、課題

埼玉県における死亡交通事故は、「高齢者(65歳以上)の事故」、「自転車・歩行者の事故」、「交差点の事故」が多いという特徴があります。本市においても同様の傾向があり、課題であると考えています。

本市における令和2年の交通事故による死者を主体別に見ると、全5人中、2人が高齢者となっており、40.0%を占めています。また、この5人の状態別の内訳は、歩行者が3人、自動車が2人となっています。

また、交差点内及び交差点付近での交通事故発生件数は、全体の54%近くを占め、非常に高い割合になっています。

	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
交通事故発生件数	646件	630件	575件	525件	353件
死者数	8人	9人	1人	1人	5人
負傷者数	835人	766人	753人	644人	414人

表2 久喜市における交通事故発生件数等 ≪平成28年～令和2年≫
(高速道路上の事故は除く)

	合計	状態別内訳				
		歩行者	自転車	原付	自動二輪車	自動車
死者数	5人	0人	3人	0人	0人	2人
うち高齢者	2人	0人	1人	0人	0人	1人

表3 久喜市における交通事故死者数等 ≪令和2年≫
(高速道路上の事故は除く)

	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
交差点内	312件	298件	264件	243件	178件
交差点付近	38件	32件	31件	23件	13件
カーブ、トンネル、橋	4件	17件	14件	15件	12件
その他の単路	247件	256件	238件	217件	132件
踏切	1件	0件	0件	0件	1件
その他	56件	27件	28件	27件	17件
合計	658件	630件	575件	525件	353件

表4 久喜市における道路形状別交通事故発生件数 ≪平成28年～令和2年≫
(高速道路上の事故は除く)

(2) 踏切事故

① 踏切事故の特徴

踏切事故は、ひとたび発生すると重大事故につながる危険性が高く、また、当事者のみならず、周辺地域や鉄道輸送といった面でも、大きな被害をもたらす恐れがあるという特徴があります。

このようなことから、踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指します。

3 第11次久喜市交通安全計画の目標

交通事故のない社会を実現することが究極的な目標ではありますが、この目標をただちに達成することは困難であると考えます。

そこで、本計画では、「令和3年から令和7年までの5年間で、交通事故死者数を25人以下（5人/年平均）とする」ことを目標として設定します。

○目標設定について

第10次久喜市交通安全計画では、特に悲惨な死亡交通事故を減少させるため、「交通事故死者数」を目標の指標としました。また、過去の交通事故死亡者数を勘案し「25人以下（5人/年平均）」を数値目標として設定しましたが、結果は「24人（4.8人/年平均）」であり、目標を達成することができました。

この結果及び埼玉県交通安全計画の目標値も勘案し、引き続き、上記の目標を設定することとします。

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幸福を」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者数を半減させる。」こととしています。

久喜市交通安全計画は、埼玉県交通安全計画と同様、将来的に交通事故死者数「ゼロ」を目指しSDGsの理念の実現に貢献します。

4 交通安全対策の重点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内における交通事故死者数に占める高齢者の割合は、過去5年間の平均では約37.5%に上っています。令和3年4月1日現在、総人口152,120人中、高齢者人口は46,975人であり約31%を占めていますが、人口推計では、今後、さらなる高齢化率の上昇が予測されており、高齢者が安心して安全に外出することができる交通社会の形成とともに、高齢者運転に起因する交通事故防止が求められています。

また、高齢化率の上昇とともに少子化も進展しており、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するには、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策がより一層求められています。

このようなことから、高齢者が歩行や自転車を交通手段として利用する場合と自動車を運転する場合の相違に着目した対策を推進するとともに、通学路等における安全確保策を推進します。

(2) 自転車及び歩行者の安全確保

市内における交通事故死傷者数に占める自転車及び歩行者の割合は、平成28年から令和2年までの過去5年間、毎年30%前後で推移しています。自転車や歩行者は、自動車に比べ交通上弱い立場であることを考慮すると、これらの方の安全確保は、重要な課題であると考えます。

また、平成27年6月1日から自転車運転者講習制度が施行されるなど、自転車を取り巻く社会環境の変化も生じています。

このようなことから、「人優先」の考えのもと、自転車及び歩行者の安全確保策を推進します。

自転車運転者講習制度

14歳以上の者が、自転車運転中に信号無視や酒酔い運転などの危険行為を3年以内に2回以上繰り返した場合、交通の危険を防止するため、埼玉県公安委員会が自転車運転者に対し、自転車運転者講習の受講を命ずる。

また、受講命令に違反した場合は、5万円以下の罰金が科せられる。

(3) 交差点及び生活道路における交通事故防止

市内における交通事故発生状況を道路形状別にみると、交差点内及び交差点付近の割合は、平成28年から令和2年までの過去5年間、毎年50%を上回っており、交通事故多発交差点を重点とした交通安全対策が必要であると考えます。

また、全国的に、道路幅員別の死亡交通事故件数は、幅員5.5メートル以上の道路では着実に減少しているのに対し、幅員5.5メートル未満の道路では横ばいで推移しています。

本市では、平成24年度から、警察署との連携のもと「ゾーン30対策」を行ってきたところでありますが、生活道路における安全確保策を推進します。

ゾーン30プラス対策

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて、最高速度時速30キロメートルの速度規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、区域内における速度抑制や通過交通の抑制などを図る交通安全対策。

区域の指定については、埼玉県警察本部が行う。

5 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、行政と市民の協働が重要であり、市、関係行政機関、交通安全関係団体及び市民が連携し、様々な視点から交通安全対策を推進していくことが重要になります。

(1) 久喜市

市は、この計画を策定した責任機関として、各施策を着実に推進します。

また、関係行政機関、関係団体等で組織する久喜市交通安全対策協議会や園児・児童・生徒の保護者等で組織する久喜市交通安全母の会など交通関係団体等の交通安全対策を積極的に支援し、総合的、一体的に交通安全対策を推進します。

(2) 関係行政機関

久喜市の区域を管轄する関係行政機関は、交通事故を減少させるため、本計画の施策を推進するほか、市、交通関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

(3) 事業者、交通関係団体等

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を実施するほか、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、地域における交通関係団体等が行う交通安全活動の効果は極めて大きいものがあることから、市や警察署と連携・協力した交通安全対策を進めることが求められます。

(4) 市民

悲惨な交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが、交通ルールを守り、正しい交通マナーの他「ゆずりあい」の精神を持ち、常に余裕を持った行動が大切です。

「自分の身は自分で守る」ことを心がけ、例えば、交差点では、いつもは車が通らない道であっても必ず一時停止と左右確認を行ったり、夜間に外出する際は反射材を身につけることを習慣づけたりするなど、「自分のできることから始める」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 救急・救助活動の充実

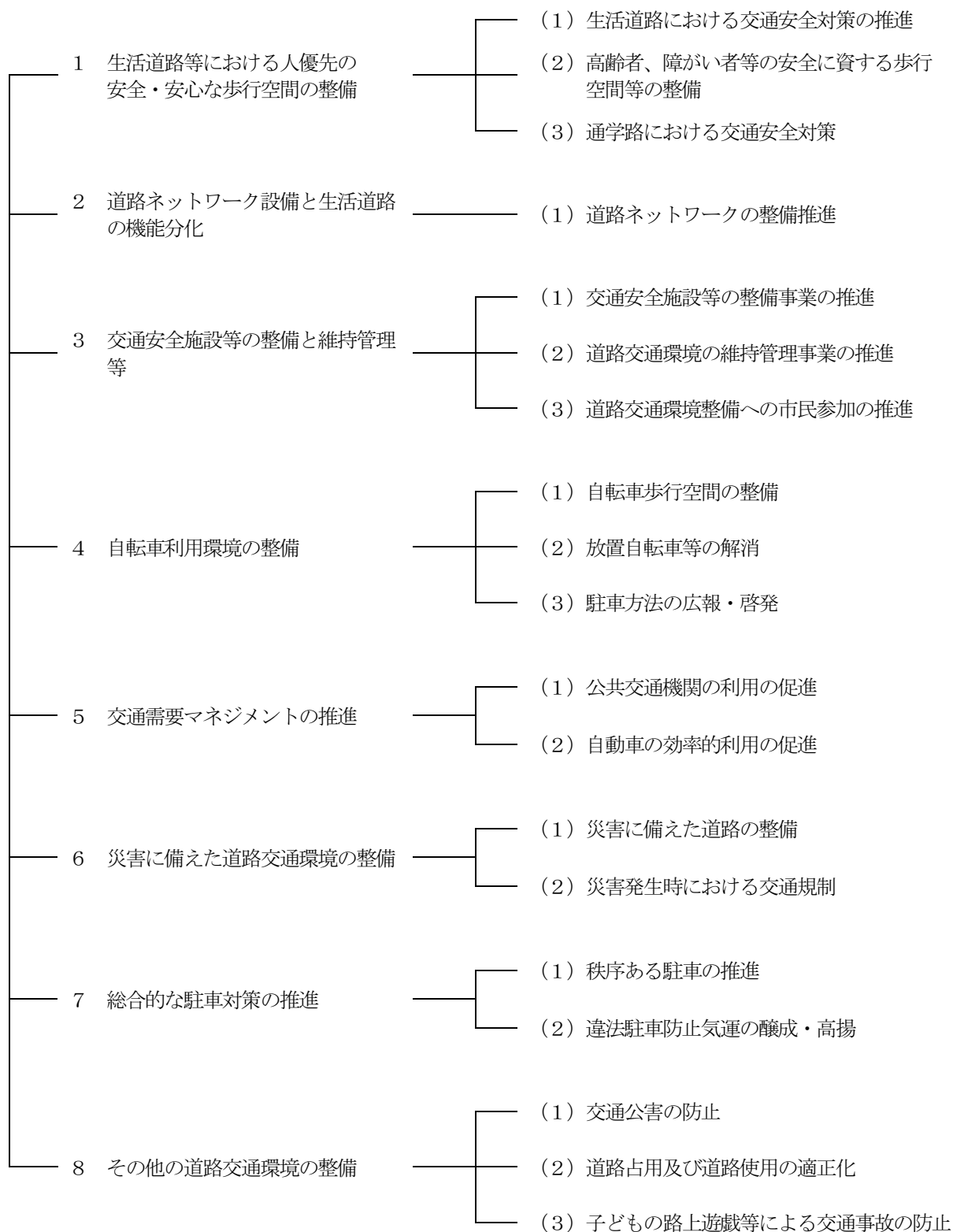
第4章 交通事故被害者支援の推進

第5章 調査研究の推進

第6章 踏切道の安全確保

第1章 道路交通環境の整備

《施策の体系》



第1章 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により、埼玉県内の交通事故は、近年減少傾向にあります。令和2年の交通事故死者数を状態別にみると、歩行者が最も多くなっています。本市における令和2年の死亡交通事故は、自転車の運転中が最も多い状況であったものの、歩行者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ると考えます。

また、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り、これらを解決するため、人が安心して歩ける道路環境の整備を推進します。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

市内の生活道路において、地域の協力を得ながら、道路管理者や警察署と連携し、歩行者等の安全確保や通過交通の進入抑制、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プラス」対策等に取り組み、高齢者や子ども等が安心して通行できる道路空間等の整備を推進します。

(2) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めすべ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、「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」、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」等に基づき、主要な道路等において、歩道の段差改善等を行うとともに、視覚障がい者用誘導ブロックの整備等バリアフリーに配慮した道路整備や適正な維持管理を推進します。

また、警察署と連携し、音響式信号機等バリアフリー対応型信号機やエスコートゾ

ーンの設置を推進します。

(3) 通学路における交通安全対策

児童生徒の安全を確保するため、通学路における歩道やガードレールなどの交通安全施設の整備を推進するとともに、保護者や学校関係者による通学路総点検を実施し、利用者の視点からの交通安全対策を推進します。

また、通学児童の多い交差点を中心に、児童の通学時間帯に交通指導員を配置するとともに、保護者や地域の方による通学時の見守り協力体制の強化を推進します。

2 道路ネットワーク設備と生活道路の機能分化

体系的な道路網の整備により生活道路及び幹線道路の適切な機能分担を図ります。

(1) 道路ネットワークの整備推進

路線の位置づけや機能を考慮し、幹線道路ネットワークを構築するとともに、そこに結節する生活道路と適切に機能分担できるよう、道路の体系的整備を推進します。

① 都市計画道路等の整備

道路交通の円滑化を図るため、体系的な都市計画道路網の整備を進めるとともに、歩道と車道が分離された構造とすること等により、安全で快適な道路交通環境の整備を推進します。

② 道路の拡幅

安全で快適な交通を確保し、車両や歩行者が安全に通行できるよう、また、緊急時には救急車等の緊急車両が円滑に通行できるよう、道路幅員の拡幅を推進します。

3 交通安全施設等の整備と維持管理等

交通安全施設等については、効果的・効率的に事故を減少させる観点から、事故が多発しているなど緊急に交通の安全を確保する必要がある箇所为重点的に整備を推進するとともに、適切な維持管理に努めます。

(1) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通の安全を確保する必要性が高い道路については、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図るため、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します。

① 交差点の整備

市内の交通事故の多くは、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、右折帯を設置する等の交差点整備を推進します。

② 交通事故多発地点等の重点整備

交通事故多発地点等について、警察署等の関係機関と連携し、道路診断などの交通事故分析に基づき、事故抑制策を実施します。事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距（見通し）の改良、路面標示の敷設、注意喚起看板の設置、また、夜間の事故防止のための道路照明灯や視線誘導標の整備などの対策を推進します。

③ 道路照明灯等の整備

夜間の交通事故防止を目的として、夜間の道路状況・交通状況を的確に把握し、道路交通の安全と快適な都市環境を形成するため、埼玉県の「道路設計基準」を準用して、道路照明灯を整備するとともに防犯灯の整備を推進します。

④ 道路反射鏡（カーブミラー）の整備

視認性の低い道路交差点及び屈曲部での事故防止を目的に、その付近の交通・道路の状況を判断し、安全に通行できるよう道路反射鏡の整備を推進します。

また、整備にあたっては、鏡面が曇りづらい「防曇タイプ」のものを使用し、安全性の向上を図ります。

⑤ 路面標示の敷設、注意喚起看板の設置

交通事故多発地点や区間に、安全確保のため、警察署等の関係機関と協議しながら、効果的な各種路面標示の敷設及び注意喚起看板の設置を推進します。

⑥ 案内標識の整備

道路利用者の立場に立ち、誰にとってもわかりやすい道路案内標識の整備を推進します。

⑦ 信号機の設置、改良

道路構造や交通の実態を考慮して、交通事故多発地点、交通危険箇所等への信号機の新規設置について、埼玉県警察本部（埼玉県公安委員会）に対し要請します。

また、高齢者及び障がい者など交通弱者の交通の安全に配慮した、音響装置付信号機や歩行者用信号機などへの改良についても要請します。

（２）道路交通環境の維持管理事業の推進

① 道路パトロールの実施

道路や交通安全施設の破損等を早期に発見するため、道路パトロールを実施します。

② 道路レスキューの実施

市民からの道路破損等の情報提供に対し、速やかに現場に駆けつけ、その場

で対応できるものはその場で処理を行う道路レスキューを実施します。

この道路レスキューでは、道路の穴埋め、側溝蓋の修繕、路面段差の補修、道路反射鏡の角度調整などを行い、道路交通環境の不具合を解消します。

また、スマートフォンを活用することで、道路破損等の通報を24時間365日受け付けます。

(3) 道路交通環境整備への市民参加の推進

安全な道路交通環境を整備するには、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、地域市民や道路利用者が日常感じている意見・要望を「市民の声」（手紙・FAX・Eメール）を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

4 自転車利用環境の整備

(1) 自転車通行空間の整備

警察署や道路管理者と連携し、自転車の交通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、自転車歩行者道や自転車レーンなど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、「久喜市自転車等放置防止条例」に基づき、放置自転車等の整理・撤去を推進します。

(3) 駐車方法の広報・啓発

自転車利用者の駐車需要の多い駅周辺等での放置自転車等を減少させるため、「久喜市自転車等放置防止条例」に基づき、広報・啓発活動を推進します。

5 交通需要マネジメントの推進

(1) 公共交通機関の利用の促進

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推進、駅及び駅前広場へのエレベーター設置等による利便性の向上を進め、利用者の安全を確保するとともに、自動車から公共交通への利用転換を推進します。

(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推進します。

6 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は、救助活動や復旧作業にとって非常に重要なことです。

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を確保するため、広幅員道路の整備や橋梁の耐震化などを推進します。

(2) 災害発生時における交通規制

大規模災害発生時は、必要に応じて交通路を確保し、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抑制等の交通規制を、迅速かつ的確に実施します。

また、交通整理により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回路の指

示及び道路交通に関する情報の提供等の措置を行います。

7 総合的な駐車対策の推進

(1) 秩序ある駐車場の推進

地域の交通実態に応じ、悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を置いた取り締まりを実施し、良好な駐車秩序の確立を推進します。

(2) 違法駐車防止気運の醸成・高揚

違法駐車場の排除に関し、その違法性の周知やモラルの向上のため、各季の交通安全運動をはじめ、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、違法駐車場の排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

8 その他の道路交通環境の整備

(1) 交通公害の防止

自動車を原因とする大気汚染や騒音・振動などの交通公害を防止するため、法律や条例に基づく規制を遵守し、低公害車への買い替え促進を図ります。また、アイドリング・ストップの実施や、急発進・急加速の防止などのエコドライブ（環境に配慮した自動車の使用）を推進します。

これらを推進することにより、自動車から排出される二酸化炭素等の削減を図り、大気汚染や地球温暖化の防止に努めます。

(2) 道路占用及び道路使用の適正化

安全で円滑な道路交通環境を確保するため、不法占用物件に対する指導取締りによる速やかな原状回復を図るとともに、沿道住民等への啓発活動を推進します。

また、道路占用及び道路使用許可にあたっては、道路本来の機能を確保するた

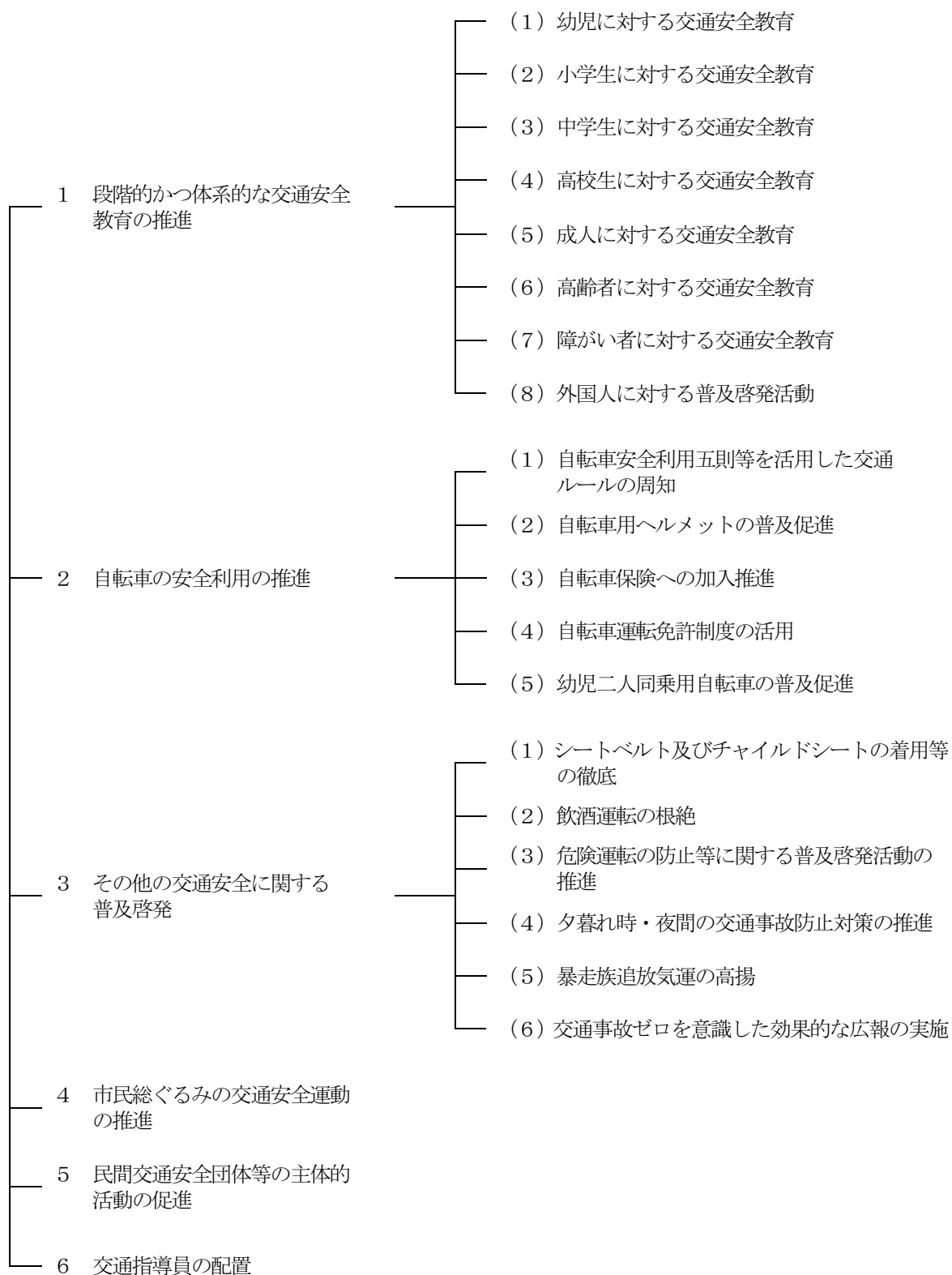
め、無秩序な道路工事等を抑制するとともに、許可条件の履行を徹底するなど、許可の適正化を図ります。

(3) 子どもの路上遊戯等による交通事故の防止

子どもの路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、円滑な道路交通環境を確保するため、公園の整備や学校体育施設の開放を推進します。

第2章 交通安全思想の普及徹底

《施策の体系》



第2章 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、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ます。

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には、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ていくことが必要です。

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) 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、基本的な交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践する態度を身に付けさせるとともに、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。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体と連携、協力を図りながら、計画的かつ継続的に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実施します。

また、保護者に対して、交通安全教育における家庭の役割の重要性を認識してもらうため、「交通安全は家庭から」をモットーに、家庭での積極的な話し合いが行われるよう広報啓発活動を推進するとともに、「久喜市交通安全母の会」の活動についても支援を行います。

(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、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、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、家庭や地域、関係機関・団体等と連携、協力を図りながら、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、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性などについて重点的に交通安全教育を実施します。

また、交通指導員やボランティアによる通学時の安全な通行の指導、新入学児童の保護者を対象とした研修会等を実施します。

(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はなく、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、家庭や地域、関係機関・団体等と連携、協力を図りながら、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、自転車の特性、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。

また、関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行います。

(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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携、協力をしながら、自転車の安全な利用、二輪車・自動車等の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について、さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通自動車運転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実施します。

また、関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行います。

(5) 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、免許取得後の運転者教育を実施することにより、自動車等の安全運転の確保を目標とします。

著しい速度超過や飲酒運転といった死亡事故に直結する恐れのある悪質な危険運転を撲滅するとともに、違法駐車防止、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底、さらに、交通事故被害者の心情等、運転者としての社会的責任の重さを自覚してもらうため、地域・職場において実践的・体験的な講習会の開催を促進します。

また、交通安全協会をはじめとする各種の交通安全支援団体の交通安全活動に対し、積極的に支援を行います。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

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、加齢に伴う身体機能の変化が歩行中、自転車乗車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図ることを目標とします。

また、自転車乗車中の交通事故を防止するため、自転車車両を用いながら参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

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、高齢者講習及び更新時講習などにおいて高齢者の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ます。

また、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者用機材又は実車運転体験等による運転技能診断等を実施し、診断結果に基づく個別指導を行うなどの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意識させる啓発活動を推進するとともに、運転の危険性を認識した高齢者の自主的な免許返納制度について周知を図ります。

(7) 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、障がいの種類や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

(8) 外国人に対する普及啓発活動の推進

国際化の進展により、本市に居住・就業する外国人の増加が続く中、外国人に

に対する交通安全対策の必要性が高まっています。

そのため、日本の交通事故の実態、交通ルール等を外国語のパンフレット等を活用して紹介するなど、広報活動を実施し、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。

2 自転車の安全利用の推進

「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、自転車の安全利用を推進します。

(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 交通安全本部決定）を活用するなどして、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活動の強化を図ります。

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るとともに、自転車が歩道（自転車通行可の歩道など）を通行する際のルールや、スマートフォンを操作しながら運転することの危険性等について周知徹底を図ります。併せて、「自転車運転者講習制度」についても、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重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、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) 自転車用ヘルメットの普及促進

幼児・児童の自転車用ヘルメットについては保護者に対し、また、高齢者のヘルメットについては本人やその家族等に対し、各種広報媒体等を活用して普及啓

発を図ります。

(3) 自転車保険への加入推進

自転車が広く利用される中、自転車に関する事故が多発しています。また、近年、自転車の利用者が加害者となる高額な損害賠償請求事例も発生しています。

万一に備え、損害保険各社による個人賠償責任保険や傷害保険、公益財団法人日本交通管理技術協会の認定を受けた自転車安全整備店によるTSマーク付帯保険などの自転車保険を周知し、加入推進を図ります。

(4) 自転車運転免許制度の活用

自転車教室を実施する際には、警察署や関係団体と連携し、「自転車運転免許制度」を活用するなどして、自転車の安全な乗り方等を指導し、自転車の安全な利用を推進します。

自転車運転免許制度

警察署や関係団体が実施する自転車教室の受講修了者に対し、警察署が自転車運転免許証を交付する。

小学生に対する「子ども自転車運転免許証」と高齢者に対する「高齢者自転車免許証」がある。

(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するとともに、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促進します。

3 その他の交通安全に関する普及啓発

(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・使用方法な

ど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を促進するため、関係機関・団体と連携し、あらゆる機会を通じて普及啓発活動を展開します。

(2) 飲酒運転の根絶

飲酒運転を根絶するため、警察署や交通安全協会、安全運転管理者協会等の関係機関・団体とともに、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。

(3) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進

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

また、妨害運転や飲酒運転等の危険運転の要因となる違反行為を根絶するための広報啓発活動に努めます。

(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の普及・啓発を図ります。

(5) 暴走族追放気運の高揚

悪質・凶悪化する暴走族の実態を的確に把握し、暴走族追放の広報活動を積極的に行います。

また、交通安全運動等の機会を捉え、暴走族問題と青少年の非行問題行動との関連性等を考慮し、警察署と連携して啓発を図ります。

(6) 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、市広報紙及び市ホームページ等の広報媒体

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、交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に即した内容の広報など、具体的で訴求力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。

4 市民総ぐるみの交通安全運動の推進

市民に広く交通安全意識の普及・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の他「ゆずりあい」の精神を持ち、ゆとりある運転を習慣づけます。また、交通安全思想の普及に向けた取組を推進する市民運動として、久喜市交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、組織的・継続的に交通安全運動を展開します。

久喜市交通安全対策協議会に所属する交通安全団体や市民・事業者・行政との連携を強化し、安全で安心して暮らせる交通事故のない久喜市を目指します。

① 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、重点目標、実施計画等について、広く市民に周知するとともに、警察等の関係機関・交通安全協会や交通安全母の会などの交通関係団体等と協力し、市民総ぐるみの交通安全運動を展開します。

② 運動の重点目標

交通安全運動の重点目標は、本計画に定めた「高齢者及び子どもの安全確保」、「自転車及び歩行者の安全確保」、「交差点及び生活道路における交通事故防止」を基本に、時季的な事項も考慮して設定します。

③ 運動の実施時期

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期間や夏・

冬の交通事故防止運動期間など計画的に運動を実施します。

5 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

交通安全母の会などといった、交通安全を目的とする民間団体の、自主的な交通安全対策活動に対する支援並びに各種事業実施に関する資料等の提供の充実などを行い、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、久喜市交通安全対策協議会を中心に行政・民間団体等が連携し、効果的な活動の展開を図ります。

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

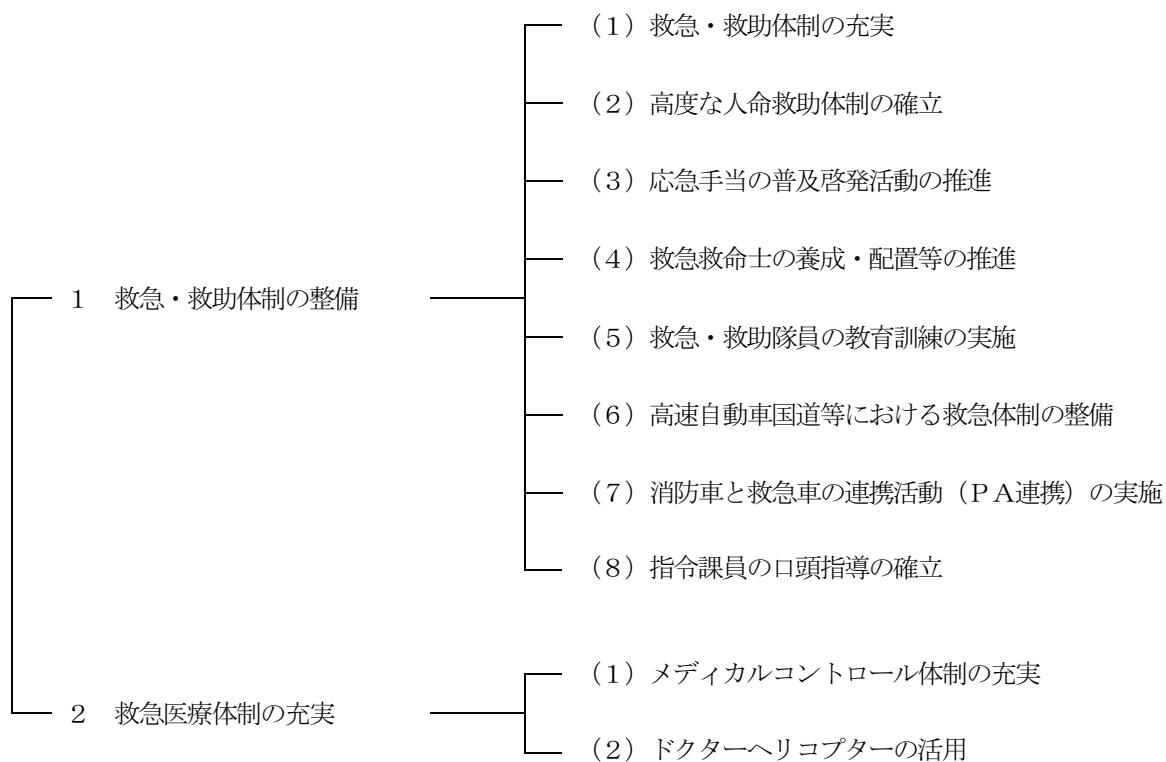
6 交通指導員の配置

児童の登校時など歩行者の安全を確保するため、「久喜市交通指導員運営要綱」に基づき、交通指導員を市内小学校の通学路など主要な交差点へ適正に配置し、歩行者の交通事故防止に努めます。

また、毎日の主要な交差点での立哨指導のほか交通安全教室等を通じ、交通安全思想の普及啓発を図ります。

第3章 救急・救助活動の充実

《施策の体系》



第3章 救急・救助活動の充実

1 救急・救助体制の整備

交通事故による負傷者の救命を第一に考え、医療機関と消防機関の相互が連携を取りながら、効果的な救急・救助体制の整備を推進します。

特に、負傷者の救命率・救助効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上における救急救命士、救急隊員等による高度な救急救命処置を実施するための体制整備を図るほか、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を推進します。

(1) 救急・救助体制の充実

複雑・多様化する交通事故への救急・救助活動を迅速・的確に行えるように、救急・救助体制の充実を図ります。

また、通常頻発している交通事故はもとより、多数の負傷者が発生する大規模な事故に対処するため、救急・救助体制の整備を推進します。

(2) 高度な人命救助体制の確立

国内外で発生している大規模な災害や事故などを教訓として、救助活動の重要性が改めて認識されています。

このため、本市においても、地震による建物崩壊、列車脱線事故及びNBC災害などの大災害が発生した場合、迅速に対応できる高度な知識、技術、各種資格を有する高度救助隊を備え、市民生活の安全・安心の確保を図ります。

また、さらなる防災力の向上を目指し「埼玉SMART」として、関係機関との連携強化に努めます。

NBC災害

核 (Nuclear)、生物 (Biological)、科学 (Chemical) による特殊災害の総称であり、これらの頭文字をとって「NBC災害」と名付けられたもの。原発事故のような核による災害、炭疽菌事件のような生物による災害、サリン事件のような化学物質による災害などがある。

埼玉県特別機動援助隊（愛称：埼玉SMART（スマート））

災害現場での救助活動を行う「埼玉県下消防相互応援隊」、24時間運航体制を取る「防災航空隊」、災害医療の専門的トレーニングを受けた「埼玉DMAT」の3隊により編成され、地震による建物崩壊や列車脱線事故など、1つの消防本部では対応が難しい大規模災害が発生したとき、一人でも多くの人命を救出するために、埼玉県知事の指示で災害現場に駆けつけて活動することを任務とする。

(3) 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率の向上を図り、被害を最小限にとどめるためには、救急車が到着するまでにバイスタンダーによる適切な応急手当が必要です。

本市では、市民や事業所を対象に応急手当の重要性を含めた止血法と心肺蘇生法等の普及啓発活動を行っています。また、救急蘇生の観点から、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた講習会を開催し、市民に広く応急手当の知識と技術の習得を推進します。

(4) 救急救命士の養成・配置等の推進

交通事故等に対する救急活動の質の向上を図るため、救急活動の実務経験が豊富な救急救命士を消防署及び分署に配置し、救急隊員の指導・検証体制の充実強化を推進します。

また、救急救命士を計画的に養成し配置するとともに、高度な救急救命処置が実施できる救急救命士の育成を図ります。

(5) 救急・救助隊員の教育訓練の実施

急速な高齢社会の到来、都市化の進展及び交通量の増加に伴う交通事故発生件数の増加により、救急業務の重要性は増加していることから、救急隊員及び救助隊員の育成と知識・技術の向上を図るため、教育訓練の一層の充実を図ります。

(6) 高速自動車国道等における救急体制の整備

消防局と東日本高速道路株式会社が相互に連携、協力し、高速自動車国道における救急体制の充実を図ります。

(7) 消防車と救急車の連携活動（PA連携）の実施

119番通報の内容から必要と認められる場合には、救急車に加えて消防車を同時に出場させるなど、救急隊と消防隊とが連携した救急活動の充実を図ります。

救急隊とともに、消防隊が出場することにより、マンパワーが確保され、負傷者の救出・救護処置が素早く、確実に行われることとなります。

また、消防車には救急処置に必要な救急資器材を積載し、救急隊の到着の遅れが予想される場合には、先に到着した消防隊が必要な応急処置を実施し、救命率の向上を図るための連携活動を推進します。

PA連携

交通事故等により心肺機能が停止した負傷者に対して、多くの救急資器材を必要とする高度な救命処置を行う場合や、通路などが狭いため負傷者の搬送が難しい場合など、救急隊員のみでは対応が困難な事態に備えるため、消防車（Pumper）と救急車（Ambulance）が同時に出場し、相互に連携して救急活動を行うもので、双方の頭文字をとって「PA連携」と名付けられたもの。

(8) 指令課員の口頭指導の確立

119番通報の内容から負傷者が心肺機能停止状態と疑われる場合に、指令課員が口頭で心肺蘇生法を指導し、バイスタンダーによる心肺蘇生法を実施してもらい、救命率の向上を図ります。このため、埼玉県東部地域メディカルコントロール協議会と連携して、よりわかりやすい口頭指導方法の教育を推進します。

2 救急医療体制の充実

交通事故の発生により、医療行為が必要な負傷者等に対し、適切な医療が迅速に施せるよう、行政機関及び医療機関の連携のもと、救急医療体制の充実を図ります。

(1) メディカルコントロール体制の充実

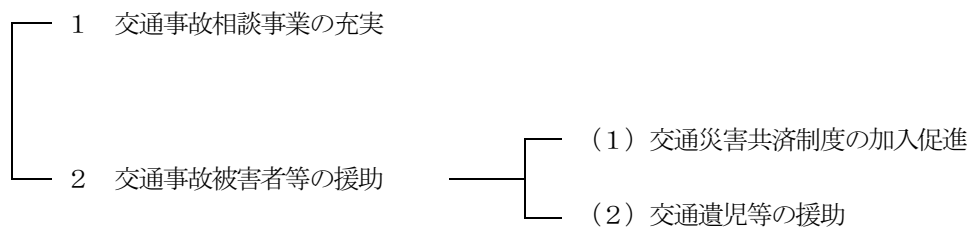
救急現場において、救急救命士が常時、医師から指示を得られる体制を確保するとともに、医学的観点からの救急活動の事後検証や、救急救命士の再教育など、メディカルコントロール体制の充実・強化を進めることにより、救急活動の質の向上を図ります。

(2) ドクターヘリコプターの活用

交通事故による重篤患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図るため、ドクターヘリコプターの出動要請基準に基づき、積極的に活用します。

第4章 交通事故被害者支援の推進

《施策の体系》



第4章 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者等は、肉体的、精神的及び経済的に多大な打撃を受けることが多く、交通事故被害者等を支援することは大変重要です。

交通事故被害者等は、交通事故の被害に遭われたときに必要な情報が十分でない場合も多いことから、各種被害者救済制度の周知及び充実を図ります。

1 交通事故相談事業の充実

交通事故の被害者やその家族の福祉の向上を図るため、県が実施する交通事故相談の周知を行うとともに、市が実施する法律相談の充実に努めます。

また、損害賠償問題に関し、調停、訴訟等の手続きによらなければ問題の解決が困難な相談事案もあることから、これらの対処については、公益財団法人交通事故紛争処理センターや公益財団法人日本弁護士連合会交通事故相談センター等への斡旋を行います。

2 交通事故被害者等の援助

(1) 交通災害共済制度の加入促進

埼玉県市町村総合事務組合が運営する交通災害共済制度の加入を促進し、交通事故被害者等の援助の充実を図ります。

(2) 交通遺児等の援助

交通遺児等に対しては、埼玉県交通安全対策協議会が行う援護金等の給付事業、独立行政法人自動車事故対策機構が行う生活資金の貸付事業、公益財団法人交通遺児等育成基金が行う育成基金事業、公益財団法人交通遺児育英会が行う交通遺児奨学生制度等の広報活動に努め、交通事故被害者等の援助の充実を図ります。

第5章 調査研究の充実

《施策の体系》

- 1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

第5章 調査研究の充実

1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

交通事故情勢や傾向、交通環境の変化等に対応した交通安全対策の企画立案に資するため、交通事故の諸要因に関する各種統計の分析等を行います。

また、各種交通事故の発生メカニズムの解明と事故防止対策の調査研究を充実するとともに、多角的な交通安全対策を推進します。

第6章 踏切道の安全確保

《施策の体系》

- 1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進
- 2 踏切道の安全に関する知識の普及

第6章 踏切道の安全確保

踏切事故については、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道はまだ残されています。

そのため、踏切道の立体交差化等を推進することにより、踏切事故の撲滅を目指します。

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進

交通事故の防止や交通の円滑化を図るため、慢性的な交通渋滞の発生している踏切や狭くて通りにくい踏切について順次、拡幅改良を行うとともに、歩道が狭く緊急的に対応が必要な踏切道については、立体交差化も含め歩行者安全対策のため構造改良を行います。

2 踏切道の安全に関する知識の普及

踏切を通行する自動車運転者や歩行者等に対し、踏切事故の危険性を周知するとともに、安全意識の向上を図るため、交通安全教室等の機会を通して、啓発活動を行います。