

第 11 次本庄市交通安全計画（案）

（令和 3 年度～令和 8 年度）



本庄市交通安全対策会議

第1部 総論

1	計画策定の趣旨.....	2
2	第10次本庄市交通安全計画の成果.....	2
3	交通事故等の状況.....	3
	(1) 道路交通事故の状況.....	3
	(2) 本庄市における交通事故の特徴.....	4
	(3) 本庄市の人身事故発生割合.....	6
4	第11次本庄市交通安全計画の目標.....	7
5	交通安全対策の重点.....	8
	(1) 高齢者及び子どもの安全確保.....	8
	(2) 自転車及び歩行者の安全確保.....	8
	(3) 交通事故が起こりにくい環境づくり.....	8
6	計画の推進体制.....	9
	(1) 本庄市.....	9
	(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等.....	9
	(3) 市民.....	9

第2部 講じようとする施策

第1章	道路交通環境の整備.....	11
1	生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の確保.....	11
	(1) 生活道路における交通安全対策の推進.....	11
	(2) 高齢者、障害者(児)等の安全に資する歩行空間等の整備.....	11
	(3) 通学路等における安全対策.....	11
	(4) 道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化.....	12
2	自転車利用環境の総合的整備.....	12
3	交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等.....	13
	(1) 交通安全施設等整備事業の推進.....	13
	(2) 交通安全施設等の戦略的な維持管理.....	13
	(3) 利用者の声を反映させた道路交通環境の整備.....	13
4	公共交通機関の利用の促進.....	14

5	災害に備えた道路交通環境の整備.....	14
	(1) 災害に備えた道路の整備.....	14
	(2) 災害に強い交通安全施設等の整備.....	14
	(3) 災害発生時における交通規制の情報提供.....	14
6	総合的な駐車対策の推進.....	14
7	その他の道路交通環境の整備.....	15
	(1) 道路占用及び道路使用の適正化.....	15
	(2) 子どもの遊び場等の確保.....	15
	(3) 無電柱化の推進.....	15
	(4) 「道路法」に基づく通行の禁止又は制限.....	16
	(5) 交通公害の防止.....	16
第2章 交通安全思想の普及徹底.....		17
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底.....	17
	(1) 幼児に対する交通安全教育.....	17
	(2) 小学生に対する交通安全教育.....	18
	(3) 中学生に対する交通安全教育.....	18
	(4) 高校生に対する交通安全教育.....	18
	(5) 成人等に対する交通安全教育.....	19
	(6) 高齢者に対する交通安全教育.....	19
	(7) 高齢運転者に対する交通安全教育.....	20
	(8) 高齢者保護ネットワークの推進.....	20
	(9) 障害者(児)に対する交通安全教育.....	20
	(10) 外国人に対する交通安全教育.....	20
2	効果的な交通安全教育の推進.....	20
3	自転車の安全利用の推進.....	21
	(1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知.....	21
	(2) 自転車用ヘルメットの普及促進.....	21
	(3) 自転車運転免許制度の活用.....	21
	(4) 自転車の安全性の確保.....	22
4	歩行者優先と正しい横断の徹底.....	22
5	市民総ぐるみの交通安全運動等の推進.....	22

(1) 実施方法.....	22
(2) 運動の重点目標.....	22
(3) 運動の時期.....	23
6 その他の交通安全に関する広報啓発活動の推進.....	23
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底.....	23
(2) 飲酒運転の根絶.....	23
(3) 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進.....	23
(4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進.....	23
(5) 交通事故ゼロを意識した効果的な広報の実施.....	24
(6) 危険運転の防止等に関する広報啓発活動の推進.....	24
(7) 過積載防止対策の推進.....	24
(8) 歩行者に対する交通事故防止対策の推進.....	24
7 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等.....	24
8 地域における交通安全活動への参加・協働の推進.....	24
第3章 安全運転の確保と救助・救急活動の充実.....	25
1 安全運転の確保.....	25
2 救助・救急活動の充実.....	25
第4章 道路交通秩序の維持.....	26
1 交通指導取締りの強化等.....	26
(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進.....	26
(2) 自転車利用者に対する指導取締りの推進.....	26
2 暴走族及び旧車會対策の強化.....	26
第5章 被害者支援の充実と推進.....	27
1 無保険（無共済）車両防止の徹底.....	27
2 自転車損害賠償保険の普及促進.....	27
3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実.....	27
(1) 交通事故相談所の周知徹底.....	27
(2) 市町村交通災害共済への加入促進.....	27
第6章 鉄道と踏切道の安全確保.....	28

第1部 総論

- 1 計画策定の趣旨
- 2 第10次本庄市交通安全計画の成果
- 3 交通事故等の状況
- 4 第11次本庄市交通安全計画の目標
- 5 交通安全対策の重点
- 6 計画の推進体制

1 計画策定の趣旨

市民がいきいきと暮らすことのできる「安全で安心なまち本庄」を実現させるために、交通事故を撲滅することは欠かすことが出来ません。

交通事故の撲滅のためには、人命尊重の理念に立つことはもとより、交通事故によってもたらされる社会的・経済的損失も勘案するとともに、社会情勢等の変化を踏まえつつ、本市における交通事故の特徴に応じた総合的・長期的な交通事故防止対策を講じていく必要があります。

本計画は、このような観点から、交通社会を構成する「人間」・「自動車や列車等の交通機関」・「交通環境」という3つの要素について、これら相互の関連を考慮しながら、科学的な交通事故の調査・分析、交通安全対策に関する評価・予測等を充実させ、その効果を踏まえて、適切かつ効果的な施策を総合的に策定します。

また、これを市民との協働のもと、市、関係機関・団体等との密接な連携を図り、強力に推進していくために策定するものです。

2 第10次本庄市交通安全計画の成果

第10次本庄市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）では、道路交通について、「平成32年（令和2年）までに、年間の交通事故死者数を1人以下、交通事故負傷者数を毎年、年間6%減少させ486人以下とする」という2つの目標を設定しました。

まず、年間の交通事故死者数は、平成28年から平成30年の間は9人でしたが、令和元年以降は0人を維持しています。

次に、年間の交通事故負傷者数は、令和2年は359人と、いずれも目標を達成しております。

また、計画期間中の減少数につきましては、第9次の本庄市交通安全計画期間の97人減に対し、第10次の本庄市交通安全計画期間では322人減と、前回の計画期間より大幅に減少しました。

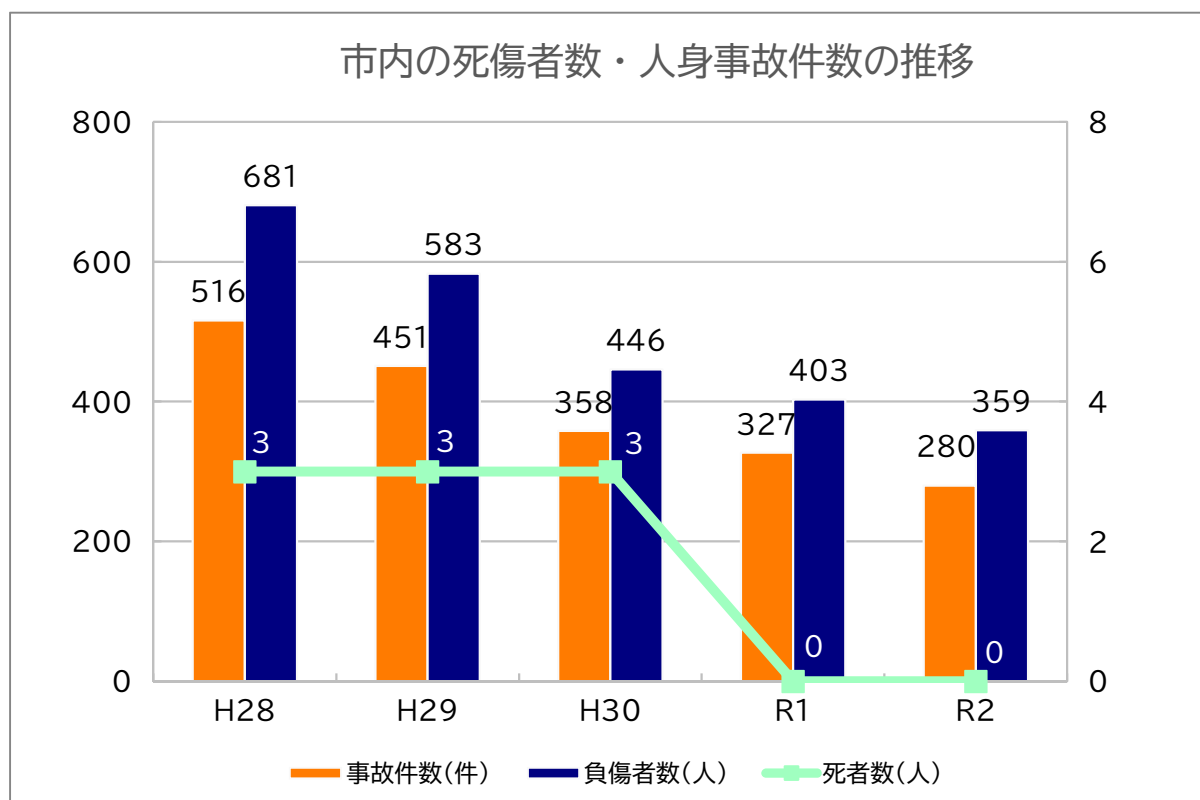
3 交通事故等の状況

(1) 道路交通事故の状況

全国の交通事故死者数は減少傾向で推移しており、平成 28 年には年間の交通事故死者数が 4,000 人を下回りました。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。

埼玉県内の交通事故死者数は、平成 22 年に年間 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、昭和 29 年以降最少を記録しました。

本庄市内の交通事故死者数は、令和元年以降 0 人を維持しています。令和 2 年の交通事故負傷者数は、359 人で平成 28 年の 681 人から 5 割弱減少しました。



(2) 本庄市における交通事故の特徴

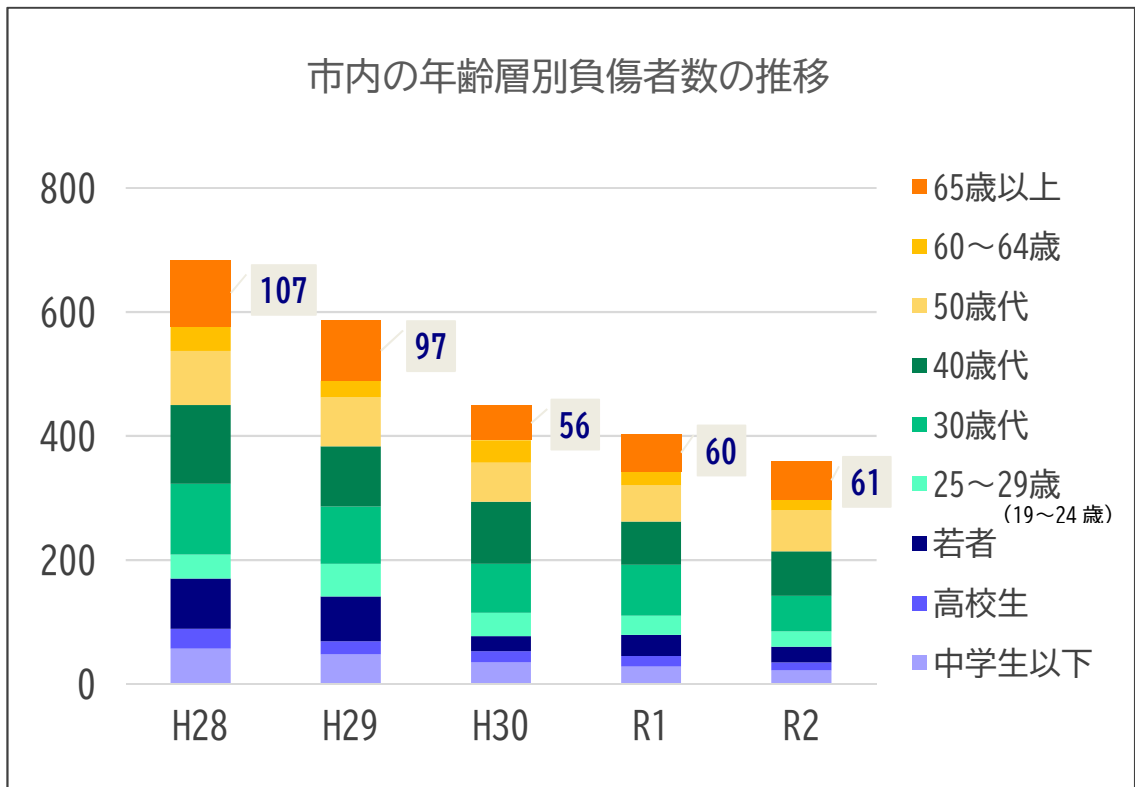
市内における交通事故には、次のような特徴があります。

① 高齢者の交通事故

市内における高齢者（65歳以上）の交通事故負傷者数について、平成30年までは減少傾向にありましたが、近年はやや増加しています。

また、交通事故死者9人中5人を高齢者が占めています。

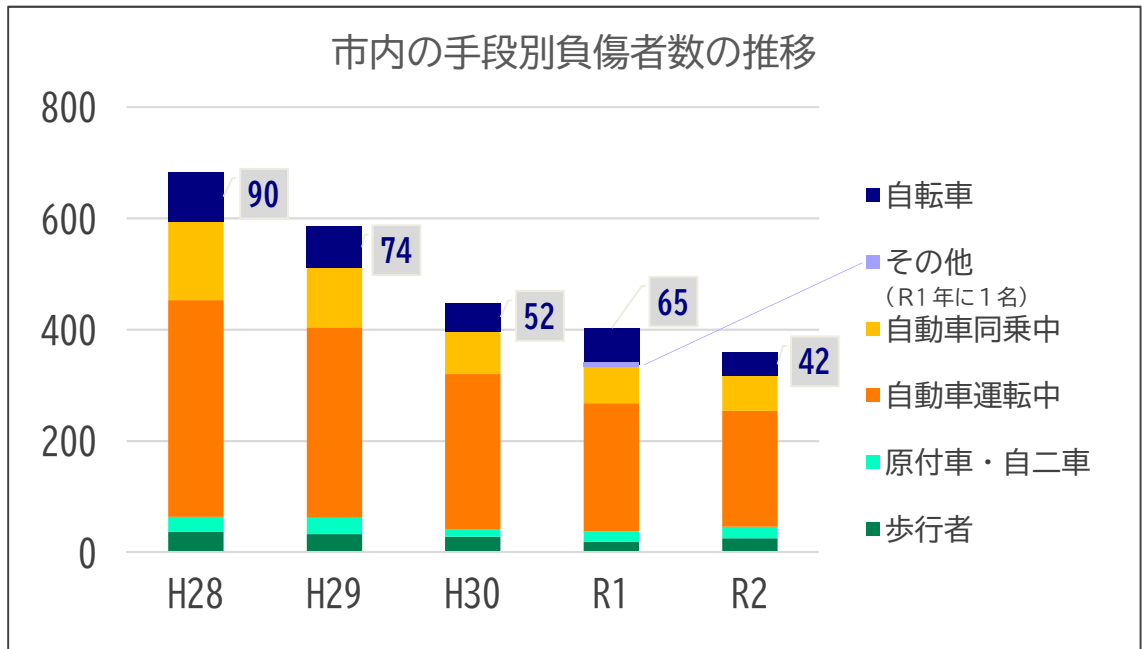
高齢者の交通事故は、他の年齢層に比べ大きな事故につながりやすくなっています。加えて、高齢者の人口及び運転免許保有者数が増加する中、高齢者が関係する事故が今後さらに増加することが予測されます。これらのことから、高齢者の交通安全対策をさらに推進する必要があります。



	H28	H29	H30	R1	R2
負傷者数合計	681	583	446	403	359
高齢負傷者数	107	97	56	60	61
高齢負傷者の割合	16%	17%	12%	15%	17%

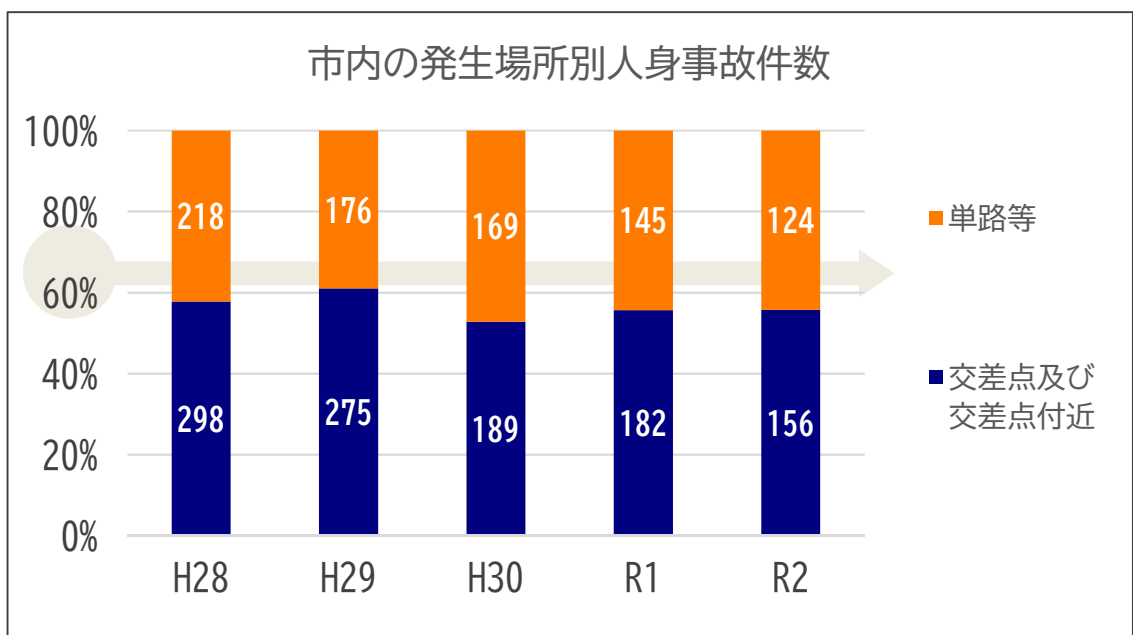
② 自転車乗用中による交通事故

市内において、自転車は市民の移動手段として広く利用されています。過去5年間では減少傾向にありますが、自動車と比較して弱い立場にある自転車乗用中の交通事故防止策は引き続き講じていく必要があります。



③ 交差点における交通事故

市内における交差点及び交差点付近での事故件数は、過去5年間の平均が全体の6割弱となっており、単路に比べて発生率の高い状態が続いています。引き続き、交差点における歩行者等の保護や、一時停止、安全確認の徹底を推進する必要があります。



(3) 本庄市の人身事故発生割合

市内の人身事故は大幅に減少しているものの、令和2年12月末での、本市の人口1,000人当たりの人身事故発生件数は3.58件と、県内72市区町村中ワースト1位という状況です。

この要因として、通過交通量の多さがあげられます。これは、本市の特徴である「北関東と東京圏を結ぶ幹線道路や、群馬県境の大きな橋などの社会経済活動の動線・結節点」を有していることや、「本庄市民一人当たりの自動車保有率の高さ」に由来しているものと考えられます。

加えて、本市で発生した人身事故の当事者に、市外在住者が半数程含まれていることも、この通過交通量の多さに由来しているものと考えられます。

市内の人身事故発生割合・県内ワースト順位

(人身事故発生割合：人口1,000人当たりの人身事故件数)

		H28	H29	H30	R1	R2
発生割合 (単位：件)	県平均	3.73	3.51	3.28	2.90	2.32
	本庄市	6.53	5.71	4.55	4.18	3.58
順位		1	2	4	3	1

4 第11次本庄市交通安全計画の目標

- ・交通事故死者数について6年間で1人以下を維持する。
- ・交通事故負傷者数について令和8年までに年間232人以下とする。

交通事故を撲滅し、「安全で安心なまち本庄」を達成することが究極の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られることから、本計画の計画期間である令和8年までに、年間の交通事故死者数については1人以下の維持、交通事故負傷者数については、令和2年の359人を基準として年間7%の減少を目指し、232人以下することを目標とします。

この目標は、「第11次埼玉県交通安全計画」における目標及び本市の実情を踏まえ設定しました。

交通安全の将来像

本庄市交通安全計画は、2015年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発目標」(SDGs: Sustainable Development Goals)の考えと同じ方向性であり、本市は、市民の生活や地域の実情に応じたきめ細かい取組を推進することにより、SDGsの理念の実現を目指します。



5 交通安全対策の重点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

一層進展する高齢化社会を見据え、交通事故の被害に遭いやすい高齢者に対しては、地域での交通安全教育を推進するほか、高齢者世帯訪問などを通じてきめ細かい交通安全啓発活動を推進します。

また、幼児・児童に対する交通安全教育は、将来にわたって交通社会への参加意識の醸成を図る場として重点的に実施するとともに、学齢に応じた交通安全教育を推進します。

さらに、子どもや高齢者が安全に通行できるよう、通学路における歩行空間の確保、生活道路での安全対策を推進します。

(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の一層の推進を図ります。

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確保を検討します。

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や道路横断時の安全確認の徹底について周知を図ります。

(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などから、交通事故状況や交差点の形状等を考慮して、交通安全施設の整備と戦略的な維持管理を推進します。

また、各季の交通安全運動等を市民総ぐるみで実施し、交通安全意識の醸成を図ります。

6 計画の推進体制

(1) 本庄市

市は、この計画の趣旨及びこの計画に定める施策を踏まえ、各地域の交通情勢や市民の生活に応じて、きめ細かな事業を実施するとともに、市、関係機関・団体等と連携し、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、交通事故の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、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ものがあるので、行政や警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めることが求められます。

(3) 市民

交通事故を撲滅し、「安全で安心なまち本庄」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、大人の行動は子ども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 安全運転の確保と救助・救急活動の充実

第4章 道路交通秩序の維持

第5章 被害者支援の充実と推進

第6章 鉄道と踏切道の安全確保

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、交通事故負傷者を状態別でみると歩行者については横ばいのまま推移していることから、歩行者の視点に基づいた道路交通環境の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推進します。

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の確保

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者や自転車の死傷事故発生割合が多い生活道路については、道路管理者、公安委員会及び市民が連携し、歩道整備等の交通事故防止対策を推進します。

また、生活道路への通過車両の進入及び速度抑制等の対策を図り、安全な歩行空間の確保を推進します。

さらに、道路形状や交差点の存在を明示する道路標識等の整備等により、歩行者等の安全確保を図るための対策を推進します。

(2) 高齢者、障害者（児）等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者（児）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の整備及び信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を関係機関に要請します。

また、「バリアフリー法」、「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整備や適正な維持管理等を推進します。

(3) 通学路等における安全対策

通学路や未就学児が日常的に利用する経路の安全を確保するため、通学路安全総点検の結果に基づき、歩道や防護柵（ガードレール等）の交通安全施設等の整備や点検、利用者の視点からの交通安全対策を推進します。

また、道路構造及び交通量を勘案して、危険性の高い交差点への信号機設置及び既設信号機改善を関係機関に要請します。

(4) 道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化

居住地域内の生活道路における交通安全を向上させるため、体系的な道路網の整備により、生活道路と幹線道路の適切な機能の分担を図るとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を促進します。

① バイパス及び幹線道路の整備

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、国道17号バイパスや必要性の高い幹線道路の整備を促進します。

② 道路の拡幅

安全な交通を確保するため、狭い道路の改善を推進します。

2 自転車利用環境の総合的整備

「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、自転車利用者が自動車や歩行者との共存を図るため、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確保を推進します。

また、新たに整備される幅員の広い道路においては、歩行者と自転車の通行帯の分離などにより、歩行者と自転車が共存できる道路空間の確保を推進します。

さらに、「本庄市自転車等放置防止条例」に基づき、自転車等の放置による市民の生活環境の障害を防止し、良好な生活環境の保持を図るため、放置自転車等の撤去等を実施します。

3 交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等

(1) 交通安全施設等整備事業の推進

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、道路管理者及び公安委員会が連携し、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。具体的な内容としては、防護柵（ガードレール等）、道路標識、区画線、道路標示補修、道路反射鏡（カーブミラー）など、右折帯の整備を推進します。

また、夜間の見通しが悪い危険な箇所には道路照明灯などの整備を検討します。

② 交差点の整備

市内の交通事故の多く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、右折帯を設置する等の交差点整備を推進します。

(2) 交通安全施設等の戦略的な維持管理

整備後長期間が経過した道路反射鏡等の老朽化対策が課題となっていることから、平成30年度より実施している道路反射鏡等点検及び台帳整備の点検結果に基づく計画的な老朽施設の更新、不要な施設の撤去等を推進します。

(3) 利用者の声を反映させた道路交通環境の整備

安全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や地域の方々の意見を生かすことが重要であることから、自治会要望や防犯パトロール等による意見を取り入れることや、「ビッグデータ」※を活用するなど、道路利用者目線や利用状況に応じた整備を推進します。

※ビッグデータ

ビッグデータとは、一般的なデータ管理・処理ソフトウェアで扱うことが困難なほど巨大で複雑なデータを表す用語で、ITC(情報通信技術)の進展に伴い、多種多量なデータの作成、操作、及び管理が可能となり、近年、多方面において活用されています。

交通安全対策分野では、ETC2.0 車載器または対応カーナビを搭載した車両の速度、経路及び急ブレーキ等の情報を収集・分析することで、これまでの交通事故発生個所に対する「対症療法型」対策に加え、新たに潜在的な危険個所を明確化する「予防型」対策への取組が進められるようになりました。

4 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、公共交通機関の役割を分担させ、相互の乗り換えの利便性向上とそれらを補完する移動手段を組み合わせ、公共交通網の充実を目指します。

また、自動車利用を抑制するため、はにぼん号、もといずみ号及び、はにぼんシャトルの利用促進を図るとともに、近距離の移動は徒歩や自転車の利用を促す等、自動車に依存しない生活への切り替えと公共交通への利用転換を促進します。

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

地震、豪雨・豪雪等による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必要不可欠です。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の機能を確保するため、橋梁の耐震化等を推進します。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪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及び交通規制資機材の整備を関係機関に要請します。

また、災害発生時、停電による信号機の機能停止によって生じ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等を要請するとともに、地域のボランティアによる交差点見守り活動などを推進します。

(3) 災害発生時における交通規制の情報提供

「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、交通の状況に応じた総合的な駐車対策を推進します。

また、良好な駐車秩序を確立するために、運転者に対し路上駐車危険性に対する自覚を

広く訴えるとともに、関係機関に効果的な指導・取締りを要請します。

さらに、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ては、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、違法駐車防止の意識の醸成・高揚を図ります。

7 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路占用及び道路使用の適正化

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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

② 不法占用物件の排除等

不法占用物件等に対しては、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。

③ 道路工事の規制等

道路本来の機能の確保や適切な道路工事等の実施のため、許可条件履行の確認を徹底する等、許可の適正化を図ります。

(2) 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、市内における良好な生活環境づくり等を図るため、既存の公園の適切な管理や公園の適切な配置に努め、児童センターの利用を促進します。

(3) 無電柱化の推進

安全な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、電柱の倒壊による災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点や「無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進します。

(4) 「道路法」に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又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又は制限を行います。

(5) 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への買い換え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・急加速の防止など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等の削減を図り、地球温暖化の防止に努めます。

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、人間の成長過程など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 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底

(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。

また、幼稚園、保育所（園）等においては、家庭や地域、関係機関・団体等と連携、協力を図りながら、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、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を推進します。

これらを効果的に実施するため、教職員や保育士の指導力の向上を図るとともに交通ボランティアによる通園時の安全な通行の指導等を実施します。

なお、家庭は幼児への教育に重要な役割を担うことから、新入学園児の交通安全教室等を通じて保護者向けの広報啓発活動を実施することにより、家族間における交通安全教育の推進を図ります。

(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、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及び知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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等について重点的に交通安全教育を実施します。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中や自転車乗用中など実際の交通の場面で、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啓発活動を実施します。

さらに、交通ボランティアによる登下校時の見守り活動を通じて安全な行動の指導を推進します。

(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、必要な技能及び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・協力を図りながら、保健体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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。

さらに、スケアードストレイト交通安全教室を通して具体的な事故事例をもとにその原因を理解させ、交通事故を恐れ、交通ルール遵守の精神を育むとともに、交通社会の一員としての自覚を高める指導を実施します。

(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、必要な技能及び知識を十

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。

安全な通学のための意識の高揚を図るため、生徒の実態や地域の実情に応じて関係機関・団体やPTA等と連携した広報啓発活動に努めます。

(5) 成人等に対する交通安全教育

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、あおり運転、飲酒運転など悪質・危険な運転の防止に努めます。

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、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目標として、交通事故の実態・傾向等の周知に努めます。

(6) 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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル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。

特に、今まで交通安全教育を受ける機会が少なかった高齢者に対し、市民総合大学シニアコースでは、本庄警察署や埼玉県防犯・交通安全課に依頼して交通安全に関する講座を実施します。

また、一人ひとりに分かりやすく交通安全の呼びかけができるよう、高齢者世帯訪問などの工夫した啓発活動に努めます。

このほか、高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等の関係団体と連携して、高齢者自身による自主的な交通安全活動を促進します。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

(7) 高齢運転者に対する交通安全教育

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、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を認識させ、安全運転への意識を高めていくとともに、シルバー・サポーター制度の周知等による自主的な運転免許の返納を促す啓発活動を推進します。

(8) 高齢者保護ネットワークの推進

「声掛け」により注意を喚起する活動を促進するとともに、交通事故に遭う危険性の高い認知症高齢者等、援護を必要とする高齢者を交通事故から守るため、行政機関、交通関係団体、タクシー・バス事業者等において、このような高齢者を発見した場合の通報協力体制を確立するなど、高齢者保護のネットワーク化を促進します。

(9) 障害者（児）に対する交通安全教育

障害者（児）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、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害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。

(10) 外国人に対する交通安全教育

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、日本の交通事故実態、交通ルール等を多言語のパンフレット等を活用して紹介するなど、広報啓発活動を実施することにより、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 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるように努めます。

交通安全教育を行った際は、その効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等

を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育についても効果的に推進します。

3 自転車の安全利用の推進

(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）※を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

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、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。

さらに、夕暮れ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。

※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
 - ・夜間はライト点灯
 - ・交差点での信号順守と一時停止、安全確認
 - ・飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

(2) 自転車用ヘルメットの普及促進

ヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努めるため、各種広報媒体を活用した効果の周知など、全ての年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

(3) 自転車運転免許制度の活用

小学生に対する「子供自転車運転免許制度」を活用して、自転車の安全な乗り方等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。

(4) 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や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成し、自転車の日常点検の意識化を図ります。

4 歩行者優先と正しい横断の徹底

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多くことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、広報啓発活動を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、運転者に対してハンドサイン等、横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための広報啓発活動を推進します。

5 市民総ぐるみの交通安全運動等の推進

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市民総ぐるみで実施します。交通安全運動では、本庄市交通安全対策協議会の構成機関である関係機関・団体を始め、近隣自治体や警察署と連携して、交通事故防止の徹底を図ります。

(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、運動重点、実施計画等について、広報紙や街頭啓発により広く市民に周知することにより、市民総ぐるみの交通安全運動を展開します。

また、交通安全母の会等の交通ボランティア団体の活動の活性化など、市民の自主的な交通安全運動を推進します。

(2) 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、飲酒運転の根絶など、本市の特徴を踏まえたものとし、夕暮れ時の交通事故防止などの時季的な事項も考慮に入れて設定します。

(3) 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取り組みます。

6 その他の交通安全に関する広報啓発活動の推進

(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・使用方法などについての理解を深め、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るため、関係機関・団体等と連携し、広報啓発活動に努めます。

(2) 飲酒運転の根絶

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための広報啓発活動を推進します。

さらに、「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など、総合的に飲酒運転根絶に向けた取組を推進します。

※ハンドルキーパー運動

自動車仲間や知人と飲食店などへ行く場合、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が自動車の運転をして仲間などを送り届けるというもので、「乗るなら飲むな、飲んだら乗るな」を実践する、飲酒した人にハンドルを握らせない運動です。

(3) 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進

二輪車乗車中の事故時の被害を軽減するため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、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や自動車(原付車含む)の適切なハイビームの使用を促進します。

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、積極的な広報啓発活動を推進します。

(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。

(6) 危険運転の防止等に関する広報啓発活動の推進

危険ドラッグ等の危険性・有害性に関するチラシ等を関係団体等へ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。

(7) 過積載防止対策の推進

埼玉県過積載防止対策推進会議において決定した「埼玉県過積載防止対策」に基づき、公共工事発注者と連携した過積載防止対策を推進するとともに、広報啓発活動を推進します。

(8) 歩行者に対する交通事故防止対策の推進

歩行者としての正しい交通ルールやマナーを守るよう普及啓発を図ります。特に、歩行時におけるイヤホンやスマートフォン等の使用が、聴覚や視覚に及ぼす影響により、事故に遭う危険性が高まることについて広報啓発活動を推進します。

7 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術は交通事故の防止や被害の軽減に役立ちますが、運転者自身が過信することなく安全運転を心がけることが大切です。

各種媒体に触れる機会が少ない高齢者を中心に、正しい利用のための分かりやすい情報について広報啓発活動に努めます。

8 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全活動については、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。

このため、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活動を推進します。

第3章 安全運転の確保と救助・救急活動の充実

1 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ため、運転者教育等の推進に努めます。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推進を図ります。

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・団体等と連携し、交通安全運動等、あらゆる機会を通じて広報啓発活動を行います。

また、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及ぼす影響について周知するとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用を啓発します。

さらに、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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

そして、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、情報通信技術等を活用し、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を関係機関に要請します。

2 救助・救急活動の充実

複雑・多様化する交通事故への救助活動を迅速・的確に行い、被害を最小限にとどめるため、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、救急・救助体制及び救急医療体制を強化します。

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、警察による交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、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を要請します。

また、暴走族対策及び旧車會對策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

1 交通指導取締りの強化等

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締り

高齢者及び子どもの交通事故防止と重大事故の防止等に重点を置き、事故多発路線における街頭指導活動の強化や、交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反等の交通取締りを要請します。

(2) 自転車利用者に対する指導取締り

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要請します。

2 暴走族及び旧車會對策の強化

市民に暴走族追放の機運を高揚させ、暴走行為につながる車両の不正改造を防止するため、広報啓発活動を推進します。

また、暴走族や車両の不正改造に対する指導取締りの強化を要請します。

第5章 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、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するなど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万全を図るため、自転車損害賠償保険の普及促進を図ります。

1 無保険（無共済）車両防止の徹底

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、広報啓発活動を通じて広く市民に周知するとともに、運行防止の徹底並びに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、被害者の救済の万全を図るため、「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、損害賠償責任保険等の必要性を広く市民に周知するとともに、加入促進を図ります。

3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(1) 交通事故相談所の周知徹底

交通事故の被害者やその家族の福祉の向上などを図るため、県等が実施する交通事故相談活動の周知徹底を図ります。

(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への加入促進を図るため、広報啓発活動を行います。

第6章 鉄道と踏切道の安全確保

鉄道は多くの人々が利用し、生活に欠くことのできない交通手段です。そのため、ひとたび重大な事故が発生すると、多数の死傷者や生活への大きな支障が生じるおそれがあります。

このため、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・連絡を行い、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、その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

さらに、踏切事故への対策としては、踏切通行者への啓発等による、踏切事故防止対策を推進させることにより、踏切事故のない社会を目指します。

