

鶴ヶ島市交通安全計画

【平成23年度～平成27年度】



鶴ヶ島市・鶴ヶ島市交通安全推進協議会

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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

鶴ヶ島市は、昭和46年以降、関係機関・団体等と協力して交通安全対策を推進し、市内の交通事故防止を図ってきたところですが、交通事故の防止は、人命尊重の理念のもと、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ます。

このため、交通事故のない安全な社会の実現に向けて、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する必要があります。

鶴ヶ島市交通安全計画は、このような観点を踏まえ、平成 23 年度から平成 27 年度までの5年間に推進する交通安全施策の大綱を定めたものです。

目 次

計画の基本的考え方	1
1 交通事故等の状況	2
2 交通安全対策の方向	3
(1) 対策の重点	3
(2) 対策の方向	4
第1章 交通安全思想の普及徹底	5
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	5
(1) 幼児に対する交通安全教育	5
(2) 小学生に対する交通安全教育	5
(3) 中学生に対する交通安全教育	5
(4) 高校生に対する交通安全教育	6
(5) 成人に対する交通安全教育	6
(6) 高齢者に対する交通安全教育	6
(7) 障害者に対する交通安全教育	6
2 地域における交通安全教育の推進	7
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	7
(1) 市民総ぐるみの交通安全運動の推進	7
(2) 自転車の安全利用の推進	7
(3) シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底	7
(4) 飲酒運転追放機運の醸成	7
(5) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進	8
(6) 交通安全に関する広報の徹底	8
第2章 人と環境にやさしい道路交通環境の整備	9
1 交通安全施設等の整備	9
(1) 交通安全施設等の整備事業の推進	9
(2) 道路法非適用道路に係る交通安全施設の整備	9
2 効果的な交通規制	9
(1) 地域の実態に応じた交通規制	9
(2) 事故多発地域・路線における重点的交通規制	10
3 人優先の安心・安全な歩行空間の整備	10
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	10
(2) 高齢者、障害者の交通空間	10
4 総合的な駐車対策	10
(1) 駐車施設の整備促進	10

(2) 違法駐車防止機運の醸成・高揚	.....	11
5 災害に備えた道路交通環境の整備	.....	11
(1) 災害に強い交通安全施設等の整備	.....	11
(2) 災害発生時における交通規制	.....	11
6 その他の道路交通環境の整備・維持	.....	11
(1) 道路使用の適正化	.....	11
(2) 自転車利用環境の総合的整備	.....	11
(3) 道路交通秩序の維持	.....	11
(4) 踏切道の安全確保	.....	12

計画の基本的な考え方

安全な交通社会の形成に向けて交通安全対策を講じるに当たっては、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・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、交通事故の実態に対応した安全対策を講じていく必要があります。

このような観点から、本計画は、「第9次埼玉県交通安全計画」及び「第5次鶴ヶ島市総合計画」を踏まえ、交通社会を構成する「人間」と「交通環境」という二つの要素について、これら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと、関係機関・団体等と緊密な連携を図り、強力に推進するため、策定するものです。

「人間」に対する安全対策については、市民一人ひとりが交通社会に参加する一員としての責任を自覚し、自ら進んで交通安全に取り組もうとする交通安全意識の高揚、段階的かつ体系的な交通安全教育及び関係機関・団体等との連携による啓発・広報活動の充実を図るものです。

「交通環境」に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進を図るとともに、混合交通に起因する接触の危険を排除するため、必要な方策を講じ交通の流れを秩序付け、安全な交通の確保を図るものです。

1 交通事故等の状況

我が国における交通事故死者は、昭和34年から昭和50年まで連続して1万人を超え、特に昭和45年には史上最悪の16,765人を記録するなど、「交通戦争」という言葉が生まれるほどの深刻な事態になりました。

こうした事態を踏まえ、昭和45年には交通安全対策基本法が制定され、各種交通安全対策が積極的に推進された結果、昭和46年以降は着実に減少に向かい、昭和54年には8,466人とほぼ半減するまでになりました。その後、一旦増勢に転じ、平成4年には11,451人にまで達しましたが、翌年からは再び減少傾向に転じています。

埼玉県においても、ほぼ全国と軌を一にした傾向を示しており、交通事故による死者は、昭和45年には845人に達しましたが、各種対策を着実に進めてきた結果、昭和50年以降は300人台ないし400人台で推移しています。

第8次埼玉県交通安全計画（平成18年度～22年度）では、「平成22年までに年間の交通事故死者数を257人以下にする」ことを目標に掲げ、各種交通安全対策に取り組んだ結果、平成19年にはこの目標を達成し、特に平成22年には昭和33年以降で最も少ない人数にまで減少することができました。

しかし、平成22年中の交通事故による負傷者は48,247人、発生件数は39,581件で前年に比べ増加しているほか、全国的にもワースト上位に位置しています。

また、埼玉県における死亡事故には、「高齢者の事故」、「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。

一方、市内における平成22年中の交通事故による負傷者は543人、発生件数は431件でいずれも前年比10%を超えて増加しているほか、県内の人口10万人未満の市における、人口1万人当たりの負傷者は、残念ながらワースト上位に位置しています。

鶴ヶ島市内における死亡事故の特徴を見ると、埼玉県と同様の傾向が見られます。

①平成22年中の県内の交通事故による死者を年齢層別に見ると、全死者198人中の約4割に当たる83人は高齢者（65歳以上）です。高齢死者の内訳は、歩行中が44人、自転車乗用中が27人、自動車乗用中が7人となっており、歩行中、自転車乗用中の事故が86%を占めています。

一方、市内の平成22年中の交通事故による死者数4人のうち、2人は高齢者です。高齢死者の内訳は、歩行中が1人、自転車乗用中が1人となっています。

②自転車は子どもから大人まで、移動手段として広く利用されています。そのため、

近年、自転車事故が多発し、県内では平成8年から15年連続で1万人以上の方が負傷しており、自転車事故による死者も常に全国ワースト上位に位置しています。また、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の死亡事故が最も多く、平成22年は全死者数の34%に当たる67人となっています。

一方、市内の平成22年中の交通事故を状態別に見ると、自動車に次いで自転車・歩行者の割合が高く、特に自転車事故の増加率は前年比19.3%と最も高くなっています。

③埼玉県における交差点での死亡事故率は極めて高く、平成22年における交差点（付近も含む）での死亡事故率は、59%であり、全国平均に比べて11.3ポイント高く、埼玉県の交通事故の特徴になっています。

一方、市内における交差点での死亡事故件数は、直近の死亡事故6件中、4件（合流点含む）となっています。

2 交通安全対策の方向

交通事故のない、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進めるため、「高齢者の事故」、「自転車・歩行者の事故」、「交差点の事故」に加え、将来を担う子どもの交通事故防止を加味して重点課題とし、これらの課題に即した各種交通安全対策を関係機関・団体が連携して強力的に推進します。

(1) 対策の重点

ア 高齢者・子どもの交通安全の確保

高齢者が歩行中や自転車乗車中に巻き込まれる交通事故を防止し、今後さらに増加が予想される高齢ドライバーが安全に運転できるよう、道路交通環境を整備するとともに、高齢者に対する交通安全教育を推進します。

また、子どもの交通事故を防止するため、交通安全教育や通学路における道路交通環境整備を引き続き推進します。

イ 自転車・歩行者の安全利用の推進

自転車による交通事故を防止するとともに、歩道を暴走したり、駅周辺に自転車を放置する人のマナーの向上を図るため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を推進します。

また、歩行者の交通事故を防止するため、交通安全指導と環境整備を推進します。

ウ 交差点における交通事故防止

交通事故の約6割を占める交差点の交通事故を防止するとともに、物流を阻害し、大気汚染等の原因ともなる交通渋滞を解消するため、交差点における事故防止対策

と信号機等の整備を促進します。

(2) 対策の方向

ア 交通安全思想の普及徹底

交通安全の基本は、市民一人ひとりが交通ルールと正しいマナーを身に付け、それを実践することにあります。

そのため、幼児から成人、高齢者に至るまで、段階的な交通安全教育を推進します。

また、市民一人ひとりに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ため、交通安全に関する普及啓発活動を推進します。

イ 人と環境にやさしい道路交通環境の整備

交通安全を進めるためには、人と車が安全かつ円滑に通行できる道路交通環境の整備が不可欠です。

そのため、歩行者、高齢者、障害者をはじめとする「人優先」の安心・安全な、交通安全施設の整備に努めます。

第1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の遵守に努め、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。

また、交通安全意識を向上させ、正しい交通マナーを身につけるためには、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を推進していくことが必要です。

(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。

これらを効果的に実施するため、教職員の指導力の向上のための交通安全・事故統計資料の充実はもとより、交通安全教室や、必要に応じ保護者を対象とした交通安全講習会などを実施します。

(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。

これらを効果的に実施するため、リーフレットや参考資料を配布するほか、交通安全教室などを活用した参加・体験・実践型教育を実施します。

さらに、交通指導員による通学時の立哨指導により、安全な通行の指導等を実施します。

(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。

これらを効果的に実施するため、リーフレットや参考資料を配布します。

さらに、交通指導員による通学時の立哨指導により、安全な通行の指導等を実施します。

(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、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健全な社会人を育成することを目標とし、実状を踏まえて必要な支援を講じます。

(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、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者教育を中心に行っています。

また、免許取得後の運転者教育は、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が望まれます。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者に対する交通安全教育は、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。

このため、高齢者が集まる機会や各種街頭啓発活動等を通じ、効果的な教育資材による交通安全教育に努めるほか、高齢者自身による自主的な交通安全活動を支援します。

イ 高齢運転者に対しては、高齢者に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、運転適正診断や運転者用機材または実車運転体験等による運転技能診断等を実施して、診断結果に基づく個別指導を行うなどの運転者教育を促進します。

(7) 障害者に対する交通安全教育

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、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支援します。

2 地域における交通安全教育の推進

交通安全教育活動については、市や警察、学校、交通安全関係団体、自治会及び企業が互いに連携を図り、地域の状況にあわせた活動を推進します。

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教育を推進します。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 市民総ぐるみの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みを促進します。

ア 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、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。

イ 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、自転車の交通事故防止など、そのつ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をも考慮に入れて設定します。

ウ 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、県で行う夏・年末年始に合わせて年4回実施するほか、関係機関と連携し、随時開催します。

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通マナーの向上を図り、自転車乗車中の交通事故や自転車による加害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。

なお、自転車乗車中に転倒し損傷を負う事故等を未然に防ぐため、ヘルメットやプロテクターの着用普及を促進します。

(3) シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用の効果、正しい着用方法についての理解を深め、これらの着用促進を進めます。

このため、関係機関・団体等と連携し、機会を捉えて普及啓発活動を展開します。

(4) 飲酒運転追放気運の醸成

飲酒運転を追放するため、特に街頭指導時における重点項目として捉えるほか、

関係機関・団体とともに広報・啓発活動を進めます。

(5) 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の利用を呼び掛けます。

(6) 交通安全に関する広報の徹底

交通安全に関する広報については、広報つるがしま、市ホームページ等の媒体を活用し、計画的かつ継続的に実施します。

その際、交通事故実態を踏まえた広報、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。

第2章 人と環境にやさしい道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備

交通安全施設等の整備については、効果的・効率的に事故を削減する観点から、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実施します。

(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の高い道路については、関係機関との連携を図り、計画的に交通安全施設等整備事業を促進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 道路管理者等

(ア) 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、道路診断などの交通事故分析に基づき、交差点対策や視距（見通し）改良、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交通安全施設の整備を図ります。

(イ) 通学路の整備

児童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、利用者の視点からの交通安全対策を図ります。

イ 関係機関

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故多発交差点、交通危険箇所等に地元の状況を踏まえ、関係機関へ信号機設置、改良を要望します。

(2) 道路法非適用道路に係る交通安全施設の整備

農道等の道路法が適用されない道路については、状況に応じた交通安全施設等の整備を進めます。

2 効果的な交通規制

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路が持つ社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態に応じ、規制内容をより合理的なものにするよう、市民の意向を踏まえ、関係機関との連携を図ります。

(1) 地域の実態に応じた交通規制

地域の実態に応じ、交通流を整序化するための交通規制や、良好な生活環境を維持するための方策について、関係機関と連携を進めます。さらに、歩行者及び自転

車乗用者が利用する道路については、歩行者道路や自転車通行帯において、歩行者や自転車利用者の安全の確保に努めます。

(2) 事故多発地域・路線における重点的交通規制

交通事故が多発する地域、路線等においては、実情に応じた効果的な交通規制を要望します。

3 「人優先」の安心・安全な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は一定の成果を挙げてきたとはいえ、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ませんでした。

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す。

このため、身近な生活道路等においては、「人優先」の交通安全対策に努めます。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」については、関係機関と連携し、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を推進します。

あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、運転者に道路の形状や交差点の存在を明示したり、歩車それぞれの通行区分を明示するなど、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを進めます。

(2) 高齢者、障害者の交通空間

高齢者、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、意向を踏まえ、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、道路標識の高輝度化、大型化等について関係機関との連携を進めます。

4 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に応じた駐車対策を推進します。

(1) 駐車施設の整備促進

必要に応じ、大規模な建築物に対し、駐車場の整備を働きかけます。

また、自動二輪車の駐車スペースの確保について、関係機関と整備の方向性を協議します。

(2) 違法駐車防止気運の醸成・高揚

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、交通安全運動等の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。

5 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 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、交通情報版等の交通安全施設の整備に努めます。

(2) 災害発生時における交通規制

通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、迂回指示等を行い、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環境の整備に努めます。

6 その他の道路交通環境の整備・維持

(1) 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を行うとともに、広報啓発活動を推進します。

(2) 自転車利用環境の総合的整備

ア 放置自転車等の解消

「鶴ヶ島市自転車放置防止条例」の規定に基づき、「放置自転車禁止区域」等に放置されている自転車に対し警告・撤去を定期的に行い、放置自転車の解消を図ります。

イ 自転車利用者への指導

自転車利用者に対し、鶴ヶ島駅東口での放置自転車防止・誘導業務、その他の駅周辺における放置自転車への警告等を通じて、自転車駐車場の利用をすすめ放置自転車の防止に努めます。

(3) 道路交通秩序の維持

交通事故を防止し、交通事故による被害を軽減するためには、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、死亡事故等の重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反行為の撲滅のため、関係機関・団体等との連携を深めます。

(4) 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。

踏切道の利用状況、幅員、交通規制の状況等を勘案し、必要に応じ踏切遮断機等の整備、廃止を働き掛けます。