第１２次鶴ヶ島市交通安全計画

【令和８年度～令和１２年度】

（案）

TSURUGASHIMA

鶴ヶ島市

まえがき

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、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）が制定されました。

鶴ヶ島市では、昭和 46 年以降、関係機関・団体等と連携・協力しながら交通安全対策を推進し、市内における交通事故の防止に努めてきました。交通事故の防止は、人命尊重の理念の下、市民一人ひとりが主体的に取り組むべき、緊急かつ重要な課題です。

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視点に立った施策の大綱を定め、それに基づく諸施策を一層強力に推進していく必要があります。

鶴ヶ島市交通安全計画は、こうした考え方を踏まえるとともに、市の将来像として掲げる「しあわせ共感　安心のまち　つるがしま」の実現に向け、令和 8 年度から令和 12 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（案）

計画の基本的な考え方 1

１　交通事故等の状況 2

２　交通安全計画の目標 4

３　交通安全対策の方向 5

（１）対策の重点 5

（２）対策の方向 6

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 7

（１）幼児に対する交通安全教育 7

（２）小学生に対する交通安全教育 7

（３）中学生に対する交通安全教育 8

（４）高校生に対する交通安全教育 8

（５）成人等に対する交通安全教育 8

（６）高齢者に対する交通安全教育 8

（７）高齢運転者に対する交通安全教育 9

（８）障害者に対する交通安全教育 9

（９）外国人に対する交通安全教育 9

２　地域における交通安全活動への参加・協働の推進 9

３　市民総ぐるみの交通安全運動の推進 9

４　自転車の安全利用の推進 １０

（１）法令等に則した自転車安全利用の推進 １０

（２）自転車安全利用の向けた交通ルールの周知 １０

（３）自転車用ヘルメット着用の促進 １１

（４）自転車運転免許制度の活用 １１

（５）幼児二人同乗用自転車の普及促進 １１

（６）自転車の安全性確保 １１

（７）新しい小型モビリティの安全対策 １１

５　その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進 １１

（１）シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底 １１

（２）飲酒運転追放気運の醸成 １２

（３）夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進 １２

（４）歩行者優先と正しい横断の徹底 １２

（５）高齢運転者の運転免許証自主返納の促進 １２

（６）交通安全に関する広報の徹底 １３

第２章　人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 １４
（１）交通安全施設等の整備事業の推進 １４
２　効果的な交通規制 １４
（１）地域の実態に応じた交通規制 １４
（２）事故多発地域・路線における重点的交通規制等 １５
３　「人優先」の安心・安全な歩行空間の整備 １５
（１）生活道路における交通安全対策の推進 １５
（２）高齢者、障害者の交通空間 １５
４　自転車利用環境の総合的整備 １６
（１）自転車通行空間の整備 １６
（２）放置自転車等の解消 １６
（３）自転車利用者への指導 １６
（４）自転車保険加入の広報 １６
５　総合的な駐車対策の推進 １６
（１）駐車施設の整備促進 １６
（２）違法駐車防止の気運の醸成・高揚 １７
６　災害に備えた道路交通環境の整備 １７
（１）災害に強い交通安全施設等の整備 １７
（２）災害発生時における交通規制 １７
７　その他の道路交通環境の整備・維持 １７
（１）道路使用の適正化 １７
（２）道路交通秩序の維持 １７
（３）踏切道の安全確保 １７
（４）商業施設等の新設等による路面標示 １７

計画の基本的な考え方

市民が安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、交通の安全確保が不可欠です。交通事故は尊い命を奪うだけでなく、社会的・経済的にも大きな損失をもたらします。このため、社会情勢の変化や交通事故の実態を踏まえ、効果的な交通安全対策を講じていく必要があります。

本計画は、「第 12 次埼玉県交通安全計画」及び「第６次鶴ヶ島市総合計画」を踏まえ、交通社会を構成する「人」と「交通環境」という二つの要素を相互に関連付けながら、総合的かつ効果的な交通安全施策を策定するものです。

「人」に対する安全対策においては、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、自発的に交通安全に取り組む意識の向上を図るとともに、「交通安全思想の普及徹底」を推進します。また、段階的かつ体系的な交通安全教育の充実や、関係機関・団体と連携した啓発・広報活動に努めます。

「交通環境」に関する安全対策においては、交通安全施設の整備や適切な交通規制の推進に加え、混合交通による接触リスクを低減するための方策を進めます。さらに、歩行者や自転車利用者を含むすべての交通利用者に配慮した「人にやさしい交通環境の整備」を推進し、交通の流れの秩序化と安全の確保を図ります。

1　交通事故等の状況

全国の交通事故による死者数は、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 年には史上最悪となる 16,765 人を記録するなど、「交通戦争」と称されるほど深刻な状況となりました。

こうした状況を背景に、昭和 45 年に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転じ、昭和 54 年には 8,466 人と、ほぼ半減するに至りました。その後、一時的に増加傾向となり、平成 4 年には 11,451 人に達しましたが、翌年からは再び減少傾向に転じています。

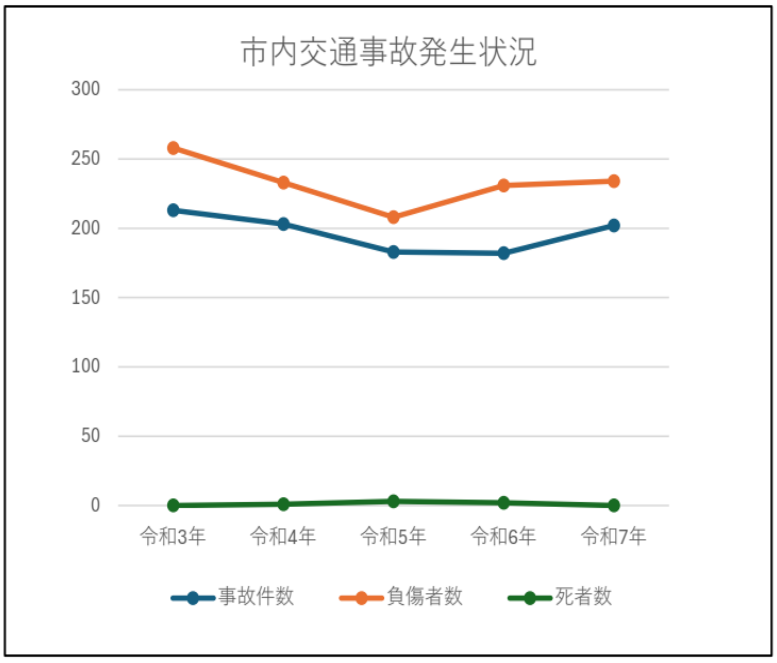
埼玉県内においても、全国とほぼ同様の傾向を示しており、交通事故による死者数は、昭和 45 年の 845 人から、令和 7 年には 125 人となり、約 7 分の 1 の水準にまで減少しました。

第 11 次埼玉県交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）では、「令和 7 年までに年間の交通事故死者数を 100 人以下、年間の重症者数を 1,500 人以下とする」ことを目標に掲げ、各種交通安全対策に取り組みました。しかし、令和 7 年の死者数は 125 人となり、令和 2 年の 121 人から 4 人増加しました。また、重症者数についても、令和 7 年は 1,847 人となり、令和 2 年の 1,760 人から増加し、いずれの目標も達成することはできませんでした。

令和 7 年中の交通事故発生件数は 15,619 件、負傷者数は 18,453 人であり、令和 3 年以降は横ばいの状況が続いています。人身事故件数及び負傷者数は平成 17 年をピークに減少傾向で推移してきましたが、近年では、その減少のペースが鈍化しています。

市内における令和 7 年中の交通事故発生件数は 202 件、負傷者数は 234 人で、それぞれ前年に比べて約 11.0%、約 1.3%増加しており、増減を繰り返す状況にあります。

また、県内の交通事故には、「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、鶴ヶ島市においても、おおむね同様の傾向が見られます。



令和７年の埼玉県及び鶴ヶ島市の交通事故等の状況

① 令和７年中の県内交通事故による死者を年齢層別に見ると、65 歳以上の高齢者は 64 人（51.2%）を占め、増加傾向にあります。特に 75 歳以上の高齢者は 47 人と、全体の約３分の１を占めています。

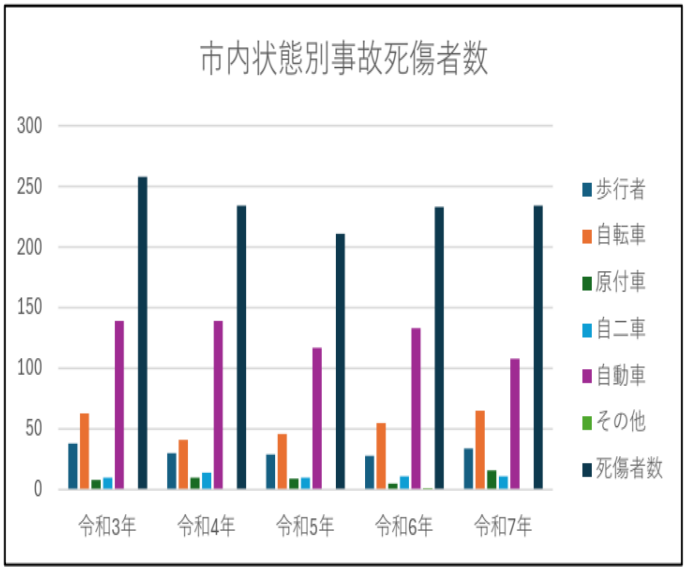
高齢者の死亡事故の内訳は、歩行中が 30 人、自転車乗車中が 18 人、自動車乗車中等が 13 人であり、歩行中及び自転車乗車中の死亡事故が全体の 75.0%を占めています。

なお、市内では、令和７年中に交通死亡事故は発生していません。

② 自転車は年齢を問わず市民の重要な移動手段として広く利用されていますが、自転車が関係する交通事故は依然として多発しています。近年、自転車乗車中の負傷者数は減少傾向にあるものの、死亡者数は全国的に高止まりの状況にあります。

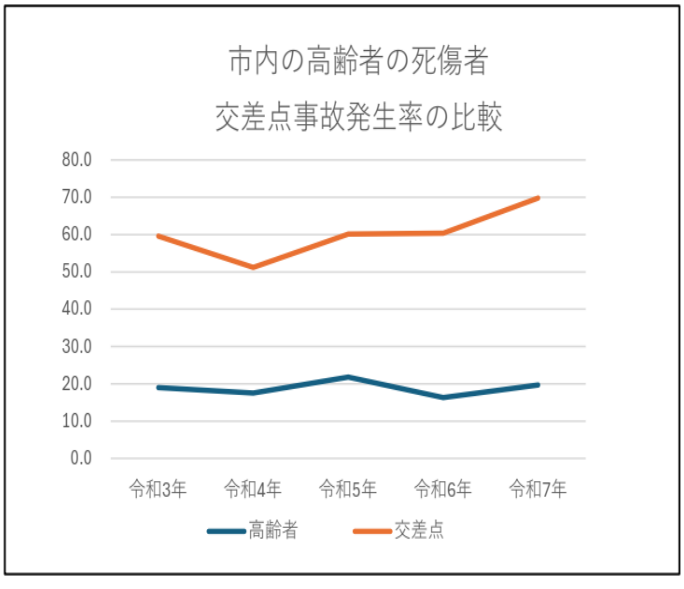
また、自動車と比較して交通弱者である歩行者の死亡事故が最も多く、令和７年中は全死者の 34.4%に当たる 43 人が歩行中に亡くなっています。

市内においても、事故の状態別に見ると、自動車に次いで自転車・歩行者の割合が高く、事故件数全体では 6.7%増加しています。



③ 県内における死亡事故は、単路に比べ、交差点（付近を含む）での発生率が高く、令和７年には 68.9%が交差点で発生しており、全国平均を 21.8 ポイント上回っています。

市内においても、交差点での事故件数は 141 件で、全体の 69.8%を占めています。



２　交通安全計画の目標

交通事故ゼロの安心・安全な社会を実現することが、本計画の究極の目標です。

一朝一夕に達成できるものではありませんが、計画期間として定める令和 12 年度までの５年間において、交通事故死者数（24 時間死者数）をゼロとするとともに、年間の重傷者数を 10%以上削減することを目指します。

また、交通事故そのものの減少に向けて、引き続き交通安全に関する意識の向上や交通環境の整備を進め、交通事故の起こりにくいまちづくりを推進します。

３　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、「子ども及び高齢者の事故」、「自転車及び歩行者の事故」、「交差点の事故」を重点課題と位置付け、関係機関・団体と連携しながら、これらの課題に即した交通安全対策を強力に推進します。

（１）対策の重点

ア　子ども及び高齢者の交通安全の確保

子どもの安全を確保するため、通学路における道路交通環境の整備や、学齢に応じた交通安全教育を推進し、将来にわたる交通社会への意識の向上を図ります。

また、交通事故の被害に遭いやすい高齢者については、歩行中や自転車乗車中の事故を防止するため、生活道路における交通環境の整備を進めるとともに、今後さらに増加が見込まれる高齢運転者に対する交通安全教育を引き続き推進します。

イ　自転車及び歩行者の安全利用の推進

自転車は、事故の相手方によっては被害者にも加害者にもなり得るため、それぞれの立場に応じた対策を講じる必要があります。このため、駅周辺における自転車の放置防止やマナー向上を図るため、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、令和８年４月に交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、自転車の交通ルールに関する啓発活動を通じて、安全な利用の促進を図ります。

さらに、歩行者の交通事故を防止するため、交通安全教育や道路横断時における安全確認の重要性を周知・啓発するとともに、物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」等の取組を推進します。

ウ　交差点における交通事故防止

交通事故の半数以上が交差点及びその付近で発生していることから、事故の発生地域、場所、形態等を踏まえ、交通事故が起こりにくい環境づくりを進めるため、交差点における事故防止対策及び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交通マナーを身に付け、それを日常生活の中で実践することにあります。このため、幼児から成人、高齢者に至るまで、成長段階に応じた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及び正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、交通安全に関する普及啓発活動を継続的に実施します。

イ　人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。このため、歩行者、高齢者、障害者をはじめとする「人優先」の視点に立ち、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

交通安全教育は、自他の生命を尊重するという理念のもと、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ことを目的としています。また、交通安全意識の向上及び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、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。

さらに、「人優先」の交通安全思想のもと、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ことが重要です。また、交通事故被害者等の痛みに思いを寄せ、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を醸成することが求められます。

交通安全意識の向上と正しい交通マナーの定着を図るためには、人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する必要があります。

また、高齢化が急速に進む中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性への理解を深め、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導が重要となっています。

１　段階的かつ体系的な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、心身の発達段階や地域の実情に応じ、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。

これらを効果的に実施するため、交通安全母の会による交通安全教室を実施し、教職員の交通安全意識の向上を図ります。

（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、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とともに、警察及び交通指導員による交通安全教室等を活用し、安全な歩行方法や自転車の乗り方についての指導など、参加・体験・実践型の教育を実施します。

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。また、通学路については「通学路安全総点検」の結果に基づく通学路整備計画により危険箇所の改善を図ります。生活道路についても、警察と連携し、「ゾーン 30

プラス」の導入を促進し、物理的デバイスを用いた速度抑制を図ることにより、人優先の安全で安心な通行空間の確保に努めます。

（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、道路を通行する場合は思いやりをもち、自己の安全だけ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するとともに、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、自他の生命を尊重しながら責任を持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、実情を踏まえ、必要な支援を行います。

（５）成人等に対する交通安全教育

成人等に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転確保の観点から、運転者教育を中心として実施します。運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び知識の習得、交通事故被害者の心情や交通事故の悲惨さに対する理解を通じて、交通安全意識及び交通マナーの向上を図ることを目標とします。

また、公安委員会が行う各種講習への参加を促進するとともに、市民センター等において交通安全ポスターの掲示及びチラシ配布などの啓発活動を行い、交通安全意識の向上に努めます。

（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、加齢に伴う心身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を深めるとともに、道路及び交通状況に応じて道路を安全に通行するために必要な交通ルール等の知識の習得を促すことを目標とすることに加え、夜間の交通事故防止に有効な反射材の普及促進を図ります。

また、警察及び交通安全母の会等の関係団体と連携し、高齢者世帯への戸別訪問や街頭啓発活動を実施します。あわせて、効果的な教育資材を活用した交通安全教育に努めるとともに、高齢者自身による自主的な交通安全活動を支援します。

（７）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、自動車の特性等の再認識を促すため、関係機関、団体、自動車教習所及び民間事業者等と連携し、運転適性診断や実車体験による運転技能診断を実施します。その結果に基づき、個別指導を行うなど運転者教育を促進します。

また、交通事故の発生防止及び被害軽減対策として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などの先進安全技術を備えた安全運転サポート車の普及促進に努めます。

（８）障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識の習得を支援するため、地域における福祉活動の場等を活用し、障害の種類及び程度に応じたきめ細かな交通安全教育を実施します。

（９）外国人に対する交通安全教育

国際化の進展に伴い、市内に居住・就業する外国人が増加していることから、交通安全対策の必要性が高まっています。

このため、日本の交通事故の実態や交通ルール等について、多言語パンフレット等を活用した広報活動を実施します。これにより、外国人が日本の交通社会に円滑に適応できるよう、市国際交流協会等と連携し、必要な交通安全知識の普及啓発を図ります。

２　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全教育活動については、市、警察、学校、交通安全関係団体、自治会及び企業が相互に連携し、地域の状況に応じた活動を推進します。

このため、関係機関及び関係団体等が連携・調整を行う場を設け、緊密な連携のもと、効果的な交通安全教育の推進に努めます。

３　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、歩行者、自転車利用者及びドライバーが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを身に付けることで、一層の交通安全意識の高揚を目指します。また、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組の促進を図ります。

さらに、交通安全運動の実施に当たっては、関係機関及び関係団体と連携し、交通事故防止の徹底に努めます。

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、実施重点及び実施計画等について広く市民に周知し、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及び自転車の交通事故防止など、本市の特徴を踏まえた内容とします。また、夕暮れ時の交通事故防止などの季節的要因も考慮して設定します。

ウ　運動の時期

市民の交通安全意識の高揚を図るため、春及び秋の全国交通安全運動に加え、県が実施する夏及び冬の運動に合わせて年４回実施します。さらに、産業まつり等のイベント開催時においても、関係機関及び関係団体と連携し、適宜実施します。

４　自転車の安全利用の推進

（１）法令等に則した自転車安全利用の推進

埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例及び道路交通法等に規定された自転車の安全利用に関する事項を踏まえ、行政、自転車利用者及び関係団体が連携し、それぞれの役割に応じた取組を推進します。

（２）自転車安全利用に向けた交通ルールの周知

自転車安全利用五則（注１）の活用等により、歩行者や他の車両に配慮した通行など、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。

また、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、交通事故防止のための基本的な交通ルールの周知及び徹底に努めます。

薄暮から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向があることから、前照灯の点灯及び側面等への反射材用品の取付けを促進します。

さらに、自転車事故においては加害者となる場合もあり、高額賠償となる事例もあることから、自転車損害保険等への加入を促進します。

（注１）自転車安全利用五則

- 車道が原則、左側を通行・歩道は例外、歩行者優先
- 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 夜間はライトを点灯
- 飲酒運転は禁止
- ヘルメットを着用

（３）自転車用ヘルメット着用の促進

自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、「自転車安全利用五則」を活用し、頭部保護の重要性及びヘルメット着用による被害軽減効果についての理解を深めるため、広報啓発及び交通安全教育を推進します。

（４）自転車運転免許制度の活用

子ども等に対して「自転車運転免許制度」を活用し、自転車の安全な乗り方を指導することにより、安全利用の促進を図ります。

（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は、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た幼児用座席を使用する際には、確実に着用させるよう広報啓発を行います。

さらに、幼児二人同乗用自転車の利用時には保護者を含めたヘルメット着用を促進するため、交通安全教育及び広報啓発を推進します。

（６）自転車の安全性確保

自転車の安全利用を確保し自転車事故の防止を図るため、自己点検及び整備店での定期的な点検整備の実施を促進します。

また、夜間の事故防止のため、前照灯の点灯徹底及び反射材等の取付けを促進し、自転車の視認性の向上を図ります。

（７）新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車は、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等であり、新たな交通ルールが適用されます。

これらの通行については、一定の要件を満たす場合には歩道通行が可能ですが、それ以外の場合は車道の左側通行を徹底する必要があります。そのため、基本的な交通ルールの周知や、自己の安全を守るためのヘルメット着用の重要性について啓発活動を推進します。

５　その他の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や正しい着用・使用方法についての理解を深めるとともに、後部座席を含めた全ての座席における適正な使用を促進します。

これらを推進するため、関係機関及び関係団体等と連携し、機会を捉えて普及啓発

活動を展開します。

（２）飲酒運転追放気運の醸成

飲酒運転を追放するため、街頭指導等における重点項目とし、関係機関及び関係団体と連携し、広報・啓発活動を推進します。

（３）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、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促進します。また、歩行者及び自転車利用者に対しては、明るく目立つ衣類の着用や反射材用品、自発光式ライト等の普及を図ります。

加えて、自動車のハイビームの使用を推奨する「思いやりハイビーム路線（注１）」に市道が指定されたことを踏まえ、暗い道路におけるハイビームの適正な活用を促進し、夜間の歩行者事故の防止を図ります。

（注１）西入間警察署及び鶴ヶ島市において、夜間の交通事故防止を目的にハイビームの使用を推奨する「思いやりハイビーム路線」として、三ツ木新町二丁目８番 32 号先（川越市境）から富士見四丁目 28 番先（坂戸市境付近）までの約５キロメートルの区間が指定されています。

（４）歩行者優先と正しい横断の徹底

運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務及び横断歩道における歩行者優先義務についての再認識を促します。

一方、歩行者に対しては、道路横断時には横断歩道を利用することや、運転者に対して横断する意思を明確に示すこと、横断中も周囲の安全確認を行うことなど、自らの安全を確保するための交通行動を促進します。

これらの取組について、関係機関及び関係団体と連携し、広報・啓発活動を推進します。

（５）高齢運転者の運転免許証自主返納の促進

高齢運転者による交通事故の増加を踏まえ、運転免許証の自主返納を促進します。自動車等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を図るため、安全運転相談ダイヤル等の周知啓発を図ります。

また、「運転経歴証明書」の取得によりシルバーサポーター制度に協賛する事業者の各種特典を利用できることや、高齢者の外出支援を目的とした「特別乗車証」の取得による、つるバス・つるワゴンの運賃無料化など、返納後の支援制度について周知します。

（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、市ホームページ及び各種ＳＮＳ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、交通事故の実態を踏まえた内容や日常生活に密着した情報、交通事故被害者の声を取り入れた内容など、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ効果的に実施するよう努めます。

第２章　人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、効果的かつ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を重点的に整備し、安全で安心な交通環境の整備を推進します。

（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が高い道路については、関係機関と連携し、計画的に交通安全施設等整備事業を推進します。これにより交通環境の改善を図り、交通事故の防止及び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は、道路診断などの交通事故分析に基づき、交差点対策や見通しの改善を行います。また、夜間事故防止のため、道路照明灯や視線誘導標等の交通安全施設の整備を推進します。

（イ）通学路等の整備

児童・生徒の通学路や未就学児が日常的に利用する移動経路の安全確保のため、「通学路安全総点検」の結果に基づく整備計画により、通学路や散歩コースなどについては、交通安全施設の整備を実施するなど、利用者の視点に立った交通安全対策を推進します。

イ　関係機関

道路の構造及び交通の実態を踏まえ、交通事故多発交差点及び交通危険箇所については、地域の状況に合わせた信号機や横断歩道の設置・改良等を関係機関に要望します。

２　効果的な交通規制

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、交通の流れや交通量の状況など、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

交通の流れを円滑に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対策を、地域の状況に応じて関係機関と連携し実施します。

また、歩行者道路や自転車通行帯など、歩行者や自転車利用者が利用する道路につ

いては、安全確保を推進します。

（２）事故多発地域・路線における重点的交通規制等

自動車の走行データを活用したEBPM（証拠に基づく政策立案）を推進し、急ブレーキ、急ハンドル、急加速、スマートフォン使用、速度超過等の危険挙動の発生地点を把握、分析することで、交通規制や安全対策など具体的な施策を効果的に進めます。

また、交通事故が多発している地域や路線については、事故原因を踏まえた効果的な交通規制を関係機関に要望します。

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ましたが、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ず、さらなる対策を推進していく必要があります。

また、生活道路への通過交通の流入等も大きな課題となっています。このため、身近な生活道路等においては、「人優先」の交通安全対策の推進に努めます。

（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」（注１）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」以外の生活道路についても、運転者に対し道路形状や交差点の位置、歩行者と車両の通行区分を明示するなど、歩行者と車両が共存できる安全で安心な道路空間の創出に向けた取組を推進します。

（注１）警察庁と国土交通省合同で、交通事故の発生割合が高く、緊急に歩行者及び自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な事故対策を実施。市内では、富士見地区（１丁目から６丁目）及び鶴ヶ丘・松ヶ丘地区が指定されています。

（２）高齢者、障害者の交通空間

高齢者、障害者が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるよう、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、道路標識の高輝度化や大型化等の整備を進めるとともに、関係機関との連携を図ります。

４　自転車利用環境の総合的整備

近年、環境及び健康志向の高まりにより、自転車利用のニーズが増加しています。

一方で、自転車と歩行者との接触事故も増加していることから、自転車が安全で安心かつ快適に通行できる環境の整備を推進します。

（１）自転車通行空間の整備

自転車は軽車両であり、車道の左側端を通行することが原則です。自動車との接触や歩行者との衝突を防止するため、自転車が安全に走行できる通行空間の整備を推進します。

（２）放置自転車等の解消

「鶴ヶ島市自転車放置防止条例」に基づき、「放置自転車禁止区域」等における放置自転車について、警告及び撤去を定期的に実施し、放置自転車の解消を図ります。

（３）自転車利用者への指導

自転車利用者に対し、若葉駅西口での自転車駐車場等案内業務や、駅周辺での放置自転車に対する警告等を通じて、自転車駐車場の利用を促進し、放置自転車の防止に努めます。

（４）自転車保険加入の広報

自転車利用者による交通事故が増加している中、加害者となる事例も増えており、高額な損害賠償が発生するケースもあります。

このため、自転車事故における賠償責任への備えや被害者救済の観点から、自転車保険への加入促進に努めます。

５　総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全及び円滑化を図るとともに、都市機能の維持及び向上に資するため、交通の状況及び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

大規模建築物に対しては、必要に応じた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は、引き続き関係機関と整備の方向性について協議します。

（２）違法駐車防止の気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び適正な自動車の保管場所の確保について、交通安全運動等の機会を通じて市民への広報・啓発活動を実施します。あわせて、関係機関と連携し、違法駐車防止の気運の醸成・高揚を図ります。

６　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

豪雨や地震等の災害時においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板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

災害発生時において通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施するため、迂回路の案内や交通規制等に関する情報提供を行います。

そのため、市ホームページやＳＮＳ等を活用した情報発信体制の整備に努めます。

７　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、道路上の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）道路交通秩序の維持

交通事故の防止及び被害軽減のためには、交通指導取締り等を通じた道路交通秩序の維持が不可欠です。

このため、死亡事故等の重大事故に直結する悪質で危険性及び迷惑性の高い違反行為の抑止に向け、関係機関及び関係団体との連携を強化します。

（３）踏切道の安全確保

踏切事故は長期的に減少傾向にあるものの、改善が必要な踏切道は依然として存在しています。

このため、踏切道の利用状況、幅員、交通規制の状況等を踏まえ、必要に応じて踏切遮断機の整備や踏切道の廃止・統廃合について関係機関への働きかけを行います。

（４）商業施設等の新設等による路面標示

地域開発や商業施設等の新設時には、既存道路への出入口において、路面標示や案内看板の設置など、事故防止のための対策を講じるよう働きかけます。

また、その後においても、周辺の良好な交通環境の維持が図られるよう継続的に対応します。