

# 第11次深谷市交通安全計画(案)

(令和3年度～令和7年度)



令和3年●月

深谷市交通安全対策会議

# 目次

計画の基本理念	1
<b>第1章 交通事故の発生状況</b>	<b>2</b>
1 全般的な交通事故発生状況	3
2 年齢層別人身事故死傷者の状況	3
3 状態別交通事故発生状況	5
4 発生場所別交通事故発生状況	5
<b>第2章 交通安全対策の方向</b>	<b>6</b>
1 交通安全対策の方向	7
2 計画の目標	8
<b>第3章 計画の推進体制</b>	<b>10</b>
1 行政機関	11
2 事業者・交通関係団体	11
3 市民	12
<b>第4章 推進する施策</b>	<b>14</b>
第11次深谷市交通安全計画において推進する施策の体系	15
<b>第1節 人にやさしい道路交通環境の整備</b>	<b>17</b>

1	交通安全施設等の整備	17
	(1) 交通事故多発地点の重点整備	17
	(2) 通学路の整備	17
	(3) 交通環境のバリアフリー化の促進	17
	(4) 信号機の整備促進	18
2	その他の道路交通環境の整備	18
	(1) 道路使用の適正化	18
	(2) 災害に備えた交通環境整備	19
<b>第2節 交通安全に対する意識の高揚</b>		19
1	交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
	(1) 効果的広報活動の推進	19
	(2) 家庭向け広報の推進	19
2	飲酒運転撲滅の推進	20
3	シートベルト及びチャイルドシートの着用徹底	20
4	夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進	20
5	自転車の安全利用の推進	21
<b>第3節 自転車・自動車駐車場の整備</b>		21

1 自転車・自動車の利用環境の整備	21
2 違法駐車防止の推進	22
<b>第4節 交通安全教育の充実</b>	<b>22</b>
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	23
(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	24
(4) 高校生に対する交通安全教育	24
(5) 若者・成人に対する交通安全教育	25
(6) 高齢者に対する交通安全教育	25
(7) ダイバーシティ社会に対する交通安全教育	26
<b>第5節 総合交通規制の促進</b>	<b>27</b>
1 効果的な交通規制の総合的推進	27
2 災害発生時における交通規制	27
<b>第6節 道路交通秩序の維持</b>	<b>27</b>
1 交通の指導取締りの強化	27
2 暴走族対策の強化	28

<b>第7節 救急・救助体制の整備</b> .....	28
1 救急・救助体制の整備充実 .....	28
<b>第8節 被害者救済対策の充実</b> .....	29
1 被害者救済対策の充実.....	29
<b>第9節 調査研究の推進</b> .....	29
1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進.....	29
<b>第10節 踏切道の安全確保</b> .....	30
1 踏切道の安全確保.....	30
(1) 踏切道の構造改良の促進.....	30
(2) 交通規制の実施.....	30

# 計画の基本理念

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、これに基づき深谷市では、関係行政機関・交通安全団体などと連携し、交通安全対策を積極的に推進してきました。

その結果、市内の交通事故死者数は、昭和45年の49人をピークとして着実に減少し、令和2年は6人と8分の1以下になりました。

しかしながら、令和2年においても457件の人身事故により、社会的・経済的損失が発生しています。また、令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、これまで想定していなかった事態に直面し、様々な分野で人々の行動変容が起き、交通事故の発生状況にも少なからず影響を与えるとともに、交通安全対策のあり方に新たな課題を残しました。

このような状況を踏まえ、「安全にくらせるまちづくりの実現」を目標とし、交通事故の実態・交通環境の現状に十分対応した、総合的かつ長期的な交通安全施策に取り組む指針として「第11次深谷市交通安全計画」を策定します。

この計画は、令和3年度～令和7年度までの5か年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めており、この交通安全計画に基づき市、関係機関・団体、市民が一体となって諸施策を推進していくものです。

# 第 1 章

## 交通事故の発生状況

# 第1章 交通事故の発生状況

## 1 全般的な交通事故発生状況

深谷市は、平成18年1月1日に旧深谷市・旧岡部町・旧川本町・旧花園町の1市3町による市町合併を経て、県北地域の主要都市として誕生しました。総面積は138.37km<sup>2</sup>と行政面積の拡大に伴い、国道・県道を含む市内の道路総延長距離は約2,400kmとなりました。

ここで、令和2年に発生した深谷市内での交通事故発生状況を見ると、人身事故件数は457件、これによる死者数6人、負傷者数は547人に及んでいます。

なお、死者数6人は統計上死亡事故とみなされる「事故発生後24時間以内での死者」であり、負傷者数の背景には、24時間を経過した死者に加え、社会復帰が見込めない負傷者が含まれていることから、深谷市内における交通事故の現状は極めて深刻な事態であると推測され、今後、一層充実した交通安全対策を推進する必要があります。

表1: 深谷市内人身事故発生状況の推移

(単位: 件・人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故件数	572	611	550	529	457
死者数	5	2	7	7	6
負傷者数	709	773	682	637	547
死傷者数	714	775	689	644	553

※高速道路上における事故は含んでいません。

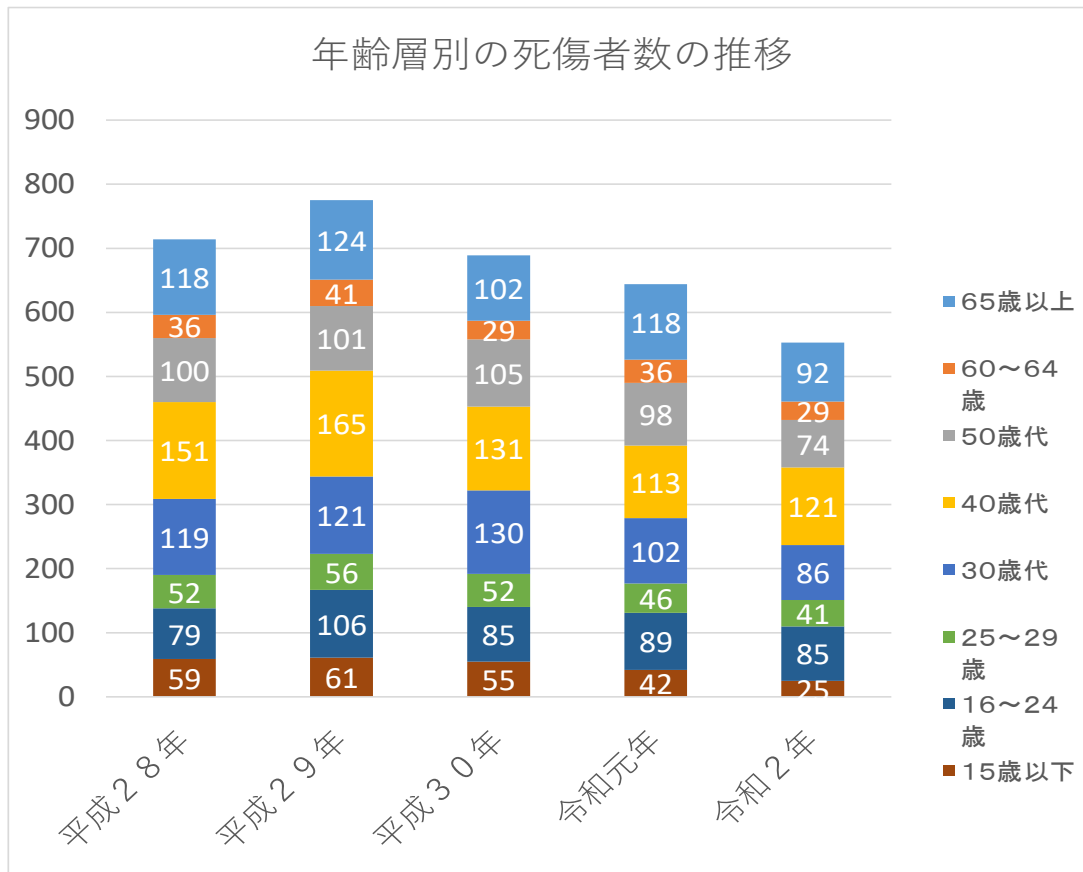
## 2 年齢層別人身事故死傷者の状況

令和2年に発生した交通事故による死傷者数を年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者が92人死傷しており、全体の約16.6%を占め、高齢化社会に伴い高齢者の免許保有者数が増加していることから、高齢者同士による痛ましい事故も増えています。

また40歳代が市内全体の約21.9%を占めています。これは、高齢者と比較して、仕事や余暇など昼夜を問わず活発に活動できる年代であり、交通事故に遭遇してしまうケースが多いものと推測します。



表2: 深谷市内年齢層別の死傷者数の推移



(単位:人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
65歳以上	118	124	102	118	92
60～64歳	36	41	29	36	29
50歳代	100	101	105	98	74
40歳代	151	165	131	113	121
30歳代	119	121	130	102	86
25～29歳	52	56	52	46	41
16～24歳	79	106	85	89	85
15歳以下	59	61	55	42	25
合計	714	775	689	644	553

※高速道路上における事故は含んでいません。

### 3 状態別交通事故発生状況

本市においては、自動車が市民の移動手段として広く利用されている一方で、自転車の関係する事故が多発しています。毎年80人近くの方が死傷されています。また、死亡者の半数は歩行中に亡くなっており、歩行者に対する交通事故防止策を引き続き講じていく必要があります、すべての道路利用者に対し交通安全意識の向上が求められています。

表3: 深谷市内状態別交通事故発生状況の推移

(単位:人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
自転車	107	101	85	90	75
歩行者	35	48	48	36	36
二輪車	37	34	34	33	32
自動車	534	591	522	485	408
その他	1	1	0	0	2
合計	714	775	689	644	553

※高速道路上における事故は含んでいません。

### 4 発生場所別交通事故発生状況

平成28年～令和2年までに発生した交通事故を発生場所別にみると、圧倒的に、交差点内において事故が多発する傾向にあります。

この交差点内における事故は、信号機の見落としや一時不停止など、危険性の高いものが多く、その原因の一つとして漫然運転が挙げられます。「慣れた道だから大丈夫」と油断をせず、ハンドルを握ったら常に周囲に注意を払うことが必要となっています。

表4: 深谷市内発生場所別交通事故発生状況の推移

(単位:件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交差点	298	312	290	275	248
交差点付近	59	61	55	19	34
単路	198	218	184	221	154
踏切	0	0	1	2	0
その他	17	20	20	12	21
合計	572	611	550	529	457

※高速道路上における事故は含んでいません。

## 第 2 章

# 交通安全対策の方向

## 第2章 交通安全対策の方向

### 1 交通安全対策の方向

本市の道路交通事故の特徴となっている「高齢者の事故」、「自転車・歩行者の事故」、「交差点の事故」に、「将来を担う子どもの交通事故」を加えて重点課題とし、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で推進します。

市内で発生した重大事故を振り返ってみると、高齢者の事故、歩行者・自転車の事故が特徴として挙げられることから、ドライバーや自転車利用者などが、高齢者に配慮した通行を心がけるよう、各世代に対する交通安全教育を推進します。

また、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発の推進により、交通ルールを徹底し、自転車利用者の交通事故を防止するとともに、自転車が安全・快適に利用できるよう、自転車道等の整備を、歩行者の交通事故を防止するため、交通安全教育や生活道路の歩道整備等を推進します。

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。今後も関係機関と緊密な連携のもと、安全で快適な道路環境を確保するため、各種交通安全施設整備を推進します。

## 2 計画の目標

人命尊重の理念に立って、対策の方向に定める各種施策を着実に推進することにより、市民誰もが安全に安心してくらすまちづくりを目指します。

### ○ 目標(本計画の最終年度である令和7年度(2025年度)までに)

- ① 市内における年間の交通事故死者数を5人以下とする。
- ② 市内における交通事故負傷者数を474人以下とする。

### ○ この指標を目標とした理由

本来の目標は、交通事故のない「安全に暮らせるまちづくり」を達成することが究極の目標ですが、この目標を早期に達成することは困難であると考えられることから、特に悲惨な死亡事故を削減させるために死者数を指標として設定するとともに、交通事故による被害を削減するため負傷者数を指標として設定しました。

### ○ 目標値算出の考え方

- ①令和2年中、交通事故死者数は6人でした。

この「6」を深谷市における交通事故死者数の実態ととらえ、本計画では、「第11次埼玉県交通安全計画」の目標値に照らし合わせ、1名削減の「5人」と設定しました。

- ②令和2年中、交通事故負傷者数は547人でした。

上記死者数と同様に、本市における目標を73人削減の「474人」と設定しました。

## ○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。

深谷市交通安全計画は、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 3 章

## 計画の推進体制

## 第3章 計画の推進体制

### 1 行政機関

#### ア 深谷市

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するとともに、国の地方行政機関、埼玉県及び交通関係団体などと連携を図り、総合的、一体的な交通安全施策を推進します。

各地域の状況や市民の生活に対応したきめ細やかな事業を実施するなど、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。

#### イ 国の地方行政機関・埼玉県

深谷市の区域内を管轄する国の地方行政機関及び埼玉県は、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、市と連携、協力して必要な事業を推進します。

### 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ものがあるので、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。

### **3 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、正しい交通マナーを実践することが大切です。

特に、「自分の身は自分で守る」ことを心がけ、車に乗ったらシートベルトを着用する、歩行者や自転車は夜間に外出する際は反射材を身につけるといったことを習慣づけるなど、まず、「自分のできることから始める」ことが求められます。



# 第 4 章

## 推進する施策

# 第11次深谷市交通安全計画において推進する施策の体系

## 第11次深谷市交通安全計画

### 第1節 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
  - (1) 交通事故多発地点の重点整備
  - (2) 通学路の整備
  - (3) 交通環境のバリアフリー化の促進
  - (4) 信号機の整備促進
- 2 その他の道路交通環境の整備
  - (1) 道路使用の適正化
  - (2) 災害に備えた交通環境整備

### 第2節 交通安全に対する意識の高揚

- 1 交通安全に関する普及啓発活動の推進
  - (1) 効果的広報活動の推進
  - (2) 家庭向け広報の推進
- 2 飲酒運転撲滅の推進
- 3 シートベルト及びチャイルドシートの着用徹底
- 4 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進
- 5 自転車の安全利用の推進

### 第3節 自転車・自動車駐車場の整備

- 1 自転車・自動車の利用環境の整備
- 2 違法駐車防止の推進

### 第4節 交通安全教育の充実

- 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
  - (2) 小学生に対する交通安全教育
  - (3) 中学生に対する交通安全教育
  - (4) 高校生に対する交通安全教育
  - (5) 若者・成人に対する交通安全教育
  - (6) 高齢者に対する交通安全教育
  - (7) ダイバーシティ社会に対応した交通安全教育

## 第5節 総合交通規制の促進

- 1 効果的な交通規制の総合的推進
- 2 災害発生時における交通規制

## 第6節 道路交通秩序の維持

- 1 交通の指導取締りの強化
- 2 暴走族対策の強化

## 第7節 救急・救助体制の整備

- 1 救急・救助体制の整備充実

## 第8節 被害者救済対策の充実

- 1 被害者救済対策の充実

## 第9節 調査研究の推進

- 1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進

## 第10節 踏切道の安全確保

- 1 踏切道の安全確保
  - (1) 踏切道の構造改良の促進
  - (2) 交通規制の実施

## **第1節 人にやさしい道路交通環境の整備**

交通安全施設等の整備については、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るとともに、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。

また、車両を中心とした整備に加え、交通事故の被害を受けやすい幼児・児童生徒・高齢者などの交通弱者が、安全に安心して道路を利用できる交通環境づくりを推進します。

### **1 交通安全施設等の整備**

#### **(1) 交通事故多発地点の重点整備**

交通事故多発地点については、道路診断などにより交通事故を調査・分析し、交差点改良などを推進するとともに、路面表示や標識及び夜間の事故防止のための道路照明灯や視線誘導標などの交通安全施設を重点的に整備します。

#### **(2) 通学路の整備**

通学路において、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、地域や学校と一体となって、これらの安全点検や調査を実施し、利用者の視点に立った交通安全対策を継続して推進することにより、児童生徒の安全を確保するように努めます。

#### **(3) 交通環境のバリアフリー化の促進**

道路を利用するすべての人が、安全に安心して日常生活や社会生活を常に確保できるよう、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、電線類地

中化事業などに併せ、歩行空間の確保を推進する交通バリアフリー事業を推進します。

また、道路標識の高輝度化、大型化なども推進し、人にやさしい道路交通環境づくりを目指します。

#### **(4) 信号機の整備促進**

道路の構造及び交通の実態を調査・把握し、交通事故多発地点、交通危険箇所などの信号機設置について、各関係機関に対して働きかけます。

また、既設の信号機についても利用実態を把握し、特に、高齢者や身体障害者など、交通弱者に配慮したバリアフリー対応型信号機や信号灯器のLED化など、交通の実情に即したより効果的な改良も併せて促します。

## **2 その他の道路交通環境の整備**

### **(1) 道路使用の適正化**

工作物の設置、工事などの道路使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通環境を確保するため、極力これを抑制する方針のもとに適正な許可を行うとともに、道路使用・占用許可条件の履行、占用物件などの維持管理の適正化を図り、指導します。

道路交通の妨げとなる不法占用物件などについては、指導取締りを強化しその排除を行うとともに、不法占用防止を図るため、関係機関と協力して沿線住民などに対し積極的に啓発活動を行います。

道路の掘り返しを伴う占用工事などについては、無秩序な掘り返し工事

に伴う交通渋滞や事故を防止するため、占用工事の計画的な施工について合理的な調整を図ります。

## **(2) 災害に備えた交通環境整備**

近年頻発している豪雨や地震などによる災害が発生した場合についても、安全で安心な生活を支える道路交通が確保できるよう、歩道の拡幅や狭隘道路の解消などを推進します。

また、震災時等に懸念される電柱の倒壊を未然に回避するため、電線類地中化事業を促進し、避難路の確保を図ります。

## **第2節 交通安全に対する意識の高揚**

### **1 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

#### **(1) 効果的広報活動の推進**

広報ふかや、市ホームページなどの広報媒体や交通事故防止街頭キャンペーンを通じ、自転車の交通事故防止、シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の撲滅など、さまざまな角度で積極的かつ効果的に市民に対し交通安全を呼びかけていきます。

#### **(2) 家庭向け広報の推進**

家庭内において、特に幼児・児童生徒・高齢者のいる家庭では毎日の交通安全に関する会話や呼びかけが、事故防止につながる手段として重要な役割を果たしています。

このため、広報ふかや及び市ホームページ、メール配信、ツイッター等SNSによる情報発信を織り交ぜ、多くの家庭に交通安全意識が浸透するよ



う広報の充実に努めます。

## **2 飲酒運転撲滅の推進**

飲酒運転は、運転手の身体能力及び瞬時の判断が欠落するため、事故の多くが重大事故に結びついています。

この悪質極まる飲酒運転を撲滅するため、市及び交通関係機関・団体のほか、酒類提供事業者などと一体となって広報・啓発活動を推進します。

## **3 シートベルト及びチャイルドシートの着用徹底**

シートベルトの着用により車外放出される危険性が低くなり、また、車外放出された場合でも被害程度が軽減されるというデータがあります。

交通事故による悲惨な結果を招かぬよう、運転席や助手席はもちろん後部座席のシートベルトやチャイルドシート着用の徹底及び着用効果、正しい着用方法について理解を一層深め、積極的に普及・啓発活動を進めます。

## **4 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進**

交通事故が集中して起こる時間帯として、太陽が沈む前の夕暮れ時が挙げられます。

また、夜間帯に発生する事故は、速度超過をする車両が増加するなど、重大事故につながる割合が高くなっています。

このため、車両においては前照灯の早めの点灯を促進するとともに、歩

行者・自転車利用者に反射材用品や自発光式ライト等の普及、特に高齢者に対する明るい服装等の着用効果に関する広報啓発を推進します。

## 5 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルール遵守の徹底、交通マナーの向上を図り、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日 埼玉県中央交通安全対策会議 埼玉県交通対策本部決定)を活用するとともに、傘さし、イヤホン、携帯電話使用の禁止など、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活動の強化を図ります。

また、自転車が加害者となる場合もあり、十分な自覚と責任への意識の啓発を図ります。

特に交通弱者である子どもや高齢者に対して、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するとともに、幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、着用の徹底を図ります。

## 第3節 自転車・自動車駐車場の整備

### 1 自転車・自動車の利用環境の整備

駅周辺などにおける自転車・原動機付自転車の放置問題の解決と、駅までの送迎用自動車などの違法駐車車両を排除するため、自転車放置整理区域を定めるとともに、駅周辺の駐輪場・駐車場管理の充実を図りま

す。

また、駐輪場における駐輪方法の指導や誘導、駐車場で不正出車の排除を徹底し、広報などを通じて啓発活動を展開し、駐輪・駐車場利用者に対するマナーの向上を図ります。

## **2 違法駐車防止の推進**

路上における違法駐車は、災害発生時に緊急車両の妨げとなるほか、交通事故や渋滞を引き起こすなど、安全で円滑な交通環境に何らかの支障をきたす恐れがあります。

そのため、これらを防止するよう、警察など関係機関に対し、違法駐車を取り締まり強化を要請し、併せて違法駐車排除及び自動車の保管場所確保などに関し、市民への広報活動を推進します。

# **第4節 交通安全教育の充実**

## **1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

交通安全教育の充実は、道路を利用するすべての人が、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、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ために、大変重要な意義を有しています。

交通安全意識と交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたり継続的に学習することが必要となります。

このため、幼児から高齢者にいたるまでの段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、従前の取り組みに加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等、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。

### **(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・横断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、交通安全教育は、幼少期から「習慣」として体得する必要があるため、幼稚園・保育園において、家庭や地域・関係機関と連携を図りながら、計画的かつ継続的に実施します。

家庭に対しては、交通安全教育における役割の重要性を認識させ、「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します。

また、地域においては、交通安全団体や自治会などの活動の中で実施される保護者同伴の交通安全教育への積極的な参加を促進します。

### **(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、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、これを回避する力を身に付けさせ、「自分の命は自分で守る」意識と能力を高めることを目標とします。

現在、学校ごとに実施している小学校1・2年生を対象とした「道路の安全な横断の仕方」及び小学校3年生以上を対象とした「安全な自転車の乗り方」などの実践型安全教育を積極的に推進し、「自らの安全を確かめる習慣」を身に付けさせます。

さらに、交通指導員による登校時の安全な通行の指導、新入学児童を持つ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、自己の安全ばかりではなく、道路を利用する他の人々の安全にも配慮できる「思いやりの心」を育成することを目標とします。

成長段階において、中学生は青年期に移行する過渡期にあたり、心身の発達は著しい反面、精神的に未発達な面も多く、その未熟さから交通規則を知っていても守らないことも見受けられます。

そこで、現在、各中学校で実施している「交通社会における自転車の正しい乗り方講習」に加えて、社会の一員としての自覚と、交通ルールという社会のきまりについて更に理解を深めるよう指導します。

### **(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、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ます。

また、高校生は道路交通法上、自動車及び自動二輪車の運転免許の取得・保有が可能であり、特に自動二輪車については16歳から免許が取得・保有できることから、交通社会の一員となる自覚や、交通事故のリスクなどを認識させるよう、各高等学校に対し働きかけます。

#### **(5) 若者・成人に対する交通安全教育**

若者及び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・回避能力の向上に重点を置き、交通安全意識の高揚、正しい交通マナーの実践を目標とします。

また、多くの若者・成人は交通事故に対して「自分だけは大丈夫」との意識が高いため、交通事故加害者や被害者の心情など交通事故による痛ましい実態の周知を図り、「明日はわが身」であることを痛感させ、漫然・悪質・無謀運転の排除を図ります。

#### **(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者、自転車利用者として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ります。

また、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も配慮し、地域での社会教育活動・福祉活動・各種の催し物などの多様な機会を有効に活用し交通安全教室を実施します。

その他にも、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するとともに、高齢者の自動車運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、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、加齢に伴う身体機能や認知機能低下を認識させ、安全運転への意識の高揚を図るとともに、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。

#### **(7) ダイバーシティ社会に対応した交通安全教育**

時代の変化とともに多様な視点から、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、きめ細やかな交通安全教育を推進します。

例えば、障害者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなどして広報活動を推進したり、外国人に対しては、多言語に対応した交通安全パンフレット等を活用して広報活動の実施を推進します。

## 第5節 総合交通規制の促進

### 1 効果的な交通規制の総合的推進

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市総合交通規制を推進し、地域特性、道路の整備状況と安全性、交通量などに応じた安全で円滑な交通通流の維持を図ります。

通過交通量の多い道路については、駐停車禁止、指定方向外進行禁止などを効果的に組み合わせて、スムーズな交通を推進します。

また、住宅街の道路で、生活圏内において活用されることの多い道路では、一方通行や路側帯などを組み合わせて、歩行者や自転車利用者の安全の確保に重点を置き、通過交通の抑制を図るなど、良好な生活環境や交通環境を維持するための交通規制を実施します。

### 2 災害発生時における交通規制

大規模な災害発生時には、市民の混乱を最小限に回避するため、車両の通行止などの交通規制を迅速かつ的確に実施するよう、関係機関に要請します。

## 第6節 道路交通秩序の維持

### 1 交通の指導取締りの強化

交通事故を防止し、交通事故による被害者を減少させるためには、交通



事故に直結する可能性のある、悪質・危険性、迷惑性の高い道路交通法規違反に重点を置いた交通取締りの強化を推進します。

併せて交通事故を誘発させる原因のひとつとして、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反行為などの取締り強化についても推進します。

## **2 暴走族対策の強化**

暴走族に対しても、各種不法事案を未然に防ぎ、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成を図るため、関係機関・団体が連携して、暴走族追放気運の高揚及び家庭や学校などにおける青少年の指導の充実、暴走行為をさせないための環境づくりを推進します。

# **第7節 救急・救助体制の整備**

## **1 救急・救助体制の整備充実**

交通事故による負傷者の救命及び被害を最小限にとどめるため、市・消防本部・医療機関が一体になり、迅速かつ高度な救急・救助体制の整備拡充を図ります。

特に、専門的知識を備えた救急救命士の養成及び配置などの推進を図り、市民に対し適確な救急サービスを提供できる体制の充実を図ります。

## 第8節 被害者救済対策の充実

### 1 被害者救済対策の充実

交通事故による被害者は、多大な肉体的・精神的・経済的な打撃を受けており、交通事故発生後のさまざまな援護対策が重要となっています。

被害者の支援の手段として、独立行政法人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、市や交通遺児育成機関が行う交通遺児育成のための基金事業などの交通事故被害者援護事業を、広報媒体を利用して広く周知し、被害者の積極的な支援を推進し、交通事故被害者などの心情に配慮した相談を受けられるよう、情報収集を図ります。

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。

## 第9節 調査研究の推進

### 1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進

交通事故の発生要因は、近年ますます複雑・多様化し、事故原因の真相究明が困難な状況となっており、その結果、有効かつ適切な交通事故防止対策を実施するにあたり、多くの時間を費やすこともあります。

交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものであること

から、それぞれの分野における専門的な研究開発を一層推進し、速やかな交通事故原因の真相究明の実現に向け、各関係機関と連携していきます。

## **第10節 踏切道の安全確保**

### **1 踏切道の安全確保**

踏切事故は、長期的にみると事故発生件数は少ないが、いざ踏切事故が発生すると大惨事につながる可能性が非常に高くなります。

深谷市内においても、改良すべき踏切道は残されていることから、次に掲げる各種施策を推進します。

#### **(1) 踏切道の構造改良の促進**

歩道が狭隘な踏切道などについては、周辺の交通事故や無理な横断による踏切事故の発生が懸念されるため、踏切改良などによる構造改良を推進します。

併せて踏切遮断機が整備されていない踏切道についても、地域住民の利用状況や通行に際しての危険性などを勘案し、安全に配慮した構造改良を推進します。

#### **(2) 交通規制の実施**

踏切道において、道路の交通量・踏切道の幅員・迂回路の状況などを勘案し、踏切利用者の安全を確保するため、必要に応じて踏切付近の自動車通行止め、自動車右左折禁止などの交通規制を推進するとともに、

併せて道路標識などの大型化・高輝度化による視認性の向上を推進します。

「人も車も自転車も 安心・安全 深谷市」  
深谷市交通安全スローガン

