

第11次さいたま市交通安全計画

～交通事故をなくし、誰もが安心・安全に

暮らせる「さいたま市」をつくる～

(令和3年度～令和7年度)

さいたま市

目 次

第1部 総論	1
第1章 計画の理念	2
1 計画策定の趣旨	2
2 基本理念	2
3 計画の期間	3
第2章 交通事故等の状況	4
1 道路交通事故	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 市内における交通事故の特徴	5
2 踏切事故	7
第3章 第10次交通安全計画の成果	8
第4章 第11次交通安全計画の目標	9
1 設定理由	9
(1) 交通事故死者数	9
(2) 交通事故件数	9
2 設定根拠	9
(1) 交通事故死者数	9
(2) 交通事故件数	10
第5章 交通安全対策の重点	11
1 高齢者及び子どもの安全確保	11
2 自転車及び歩行者の安全確保	11
第6章 計画の推進体制	13
1 さいたま市	13
2 事業者、交通関係団体、ボランティア等	13
3 市民	13
第2部 講じようとする施策	14
第1章 道路交通環境の整備	15
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	17
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	17

(2)	高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	18
(3)	通学路等における安全対策	18
2	道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化	18
3	自転車利用環境の総合的整備	18
(1)	自転車通行空間の整備	19
(2)	放置自転車等の解消	19
(3)	駅周辺等の自転車等駐車場の整備	19
(4)	駐車方法の教育及び広報	19
4	地域公共交通の確保・充実	19
5	交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等	20
(1)	交差点の改良等の推進	19
(2)	交通事故多発地点等の重点整備	19
(3)	道路照明灯及び公衆街路灯の整備	19
(4)	道路反射鏡の整備	19
(5)	適切な路面表示の敷設	19
(6)	安全で快適な道路交通の確保	19
(7)	信号機の適切な設置促進	19
6	歩行者空間のバリアフリー化	21
7	無電柱化の推進	21
8	交通需要マネジメントの推進	21
(1)	自動車の効率的利用の促進	21
(2)	公共交通機関の利用促進	22
9	災害に備えた道路交通環境の整備	22
(1)	災害に備えた道路の整備	22
(2)	災害に強い交通安全施設等の整備	22
(3)	災害発生時における交通規制	22
(4)	災害発生時における情報提供の充実	23
10	総合的な駐車対策の推進	23
(1)	駐車施設の整備等	23
(2)	既存駐車施設等の利用促進	23
(3)	違法駐車防止気運の醸成・高揚	23
(4)	ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	23
11	その他の道路交通環境の整備	24
(1)	道路占用及び道路使用の適正化	24

(2) 子どもの遊び場等の確保	24
(3) 自動車による環境負荷の低減	24
第2章 交通安全思想の普及徹底	25
1 交通教育指導員の活用	27
2 交通指導員の配置	27
3 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底	28
(1) 幼児に対する交通安全教育	28
(2) 小学生に対する交通安全教育	28
(3) 中学生に対する交通安全教育	28
(4) 高校生に対する交通安全教育	29
(5) 成人等に対する交通安全教育	30
(6) 高齢者に対する交通安全教育	30
(7) 高齢運転者に対する交通安全教育	31
(8) 障害者に対する交通安全教育	31
(9) 外国人に対する普及啓発活動の推進	31
4 効果的な交通安全教育の推進	32
5 自転車の安全利用の推進	32
(1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知	32
(2) 自転車用ヘルメットの普及促進	33
(3) 子ども自転車運転免許制度の活用	33
(4) 幼児二人同乗用自転車の普及促進	33
(5) 自転車の安全性の確保	33
6 歩行者優先と正しい横断の徹底	34
7 市民総ぐるみの交通安全運動等の推進	34
8 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進	35
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底	35
(2) 飲酒運転の根絶	35
(3) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進	35
(4) 交通事故ゼロを意識した効果的な広報の実施	35
(5) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進	36
9 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	36
10 民間交通安全団体等の主体的活動の促進	36
11 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	37
第3章 安全運転の確保	38

第4章 車両の安全性の確保	39
第5章 道路交通秩序の維持	40
第6章 救助・救急活動の充実	41
1 救助・救急体制の整備	42
(1) 救助・救急体制の充実	42
(2) 高度な人命救助体制の確立	42
(3) 応急手当の普及啓発活動の推進	42
(4) 救急救命士の養成等の推進	43
(5) 救急・救助隊員の教育訓練の充実	43
(6) 消防自動車と救急自動車の連携活動(PA連携)の実施	43
(7) 救急自動車とドクターカーの連携活動の実施	44
2 救急医療体制の充実	44
第7章 被害者支援の充実と推進	45
1 交通事故相談業務の充実	46
2 交通事故被害者等の援助	46
3 自転車損害賠償保険の普及促進	46
第8章 調査研究の推進	48
1 道路交通の安全に関する調査研究の推進	49
2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進	49
第9章 踏切道の安全確保	50
1 踏切道の構造改良の推進	51
2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	51

第1部 総論

第1章 計画の理念

第2章 交通事故等の状況

第3章 第10次交通安全計画の成果

第4章 第11次交通安全計画の目標

第5章 交通安全対策の重点

第6章 計画の推進体制

第1部 総論

第1章 計画の理念

1 計画策定の趣旨

さいたま市では、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(昭和45年法律第110号)に基づき、5年ごとに「さいたま市交通安全計画」を策定し、さいたま市、埼玉県警察及び関係団体・機関が一体となって、各種対策を推進してきました。

その結果、令和2年の市内における交通事故死者数は14人となり、昭和45年の123人の約9分の1の水準にまで減少しました。

一方、交通事故で亡くなった方や怪我をされた方は未だに3千人を超える状況であり、今後もより一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

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。

人々の生活様式が変化する中で、情報化社会や自動車の先進安全技術等は劇的に進化し、交通安全対策にも新たな視点が不可欠となってきています。

本計画は、「人優先」の交通安全思想を基本とし、国の第11次交通安全基本計画及び第11次埼玉県交通安全計画に基づき、本市における交通事故の実態を踏まえた交通安全に関する諸施策について、市民の理解と協力のもと、市、関係機関・団体が緊密な連携を図り、推進していくために策定するものです。

2 基本理念

交通事故のない社会は、さいたま市民全体の願いです。

そこで、本市の交通安全計画の基本理念を『交通事故をなくし、誰もが安心・安全に暮らすことのできる「さいたま市」をつくる』こととし、子供から高齢者までのすべての市民が、住み慣れた地域社会の中

で安心して生活を送ることのできる社会の実現を目指します。

3 計画の期間

令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの5
か年計画とします。

第2章 交通事故等の状況

1 道路交通事故

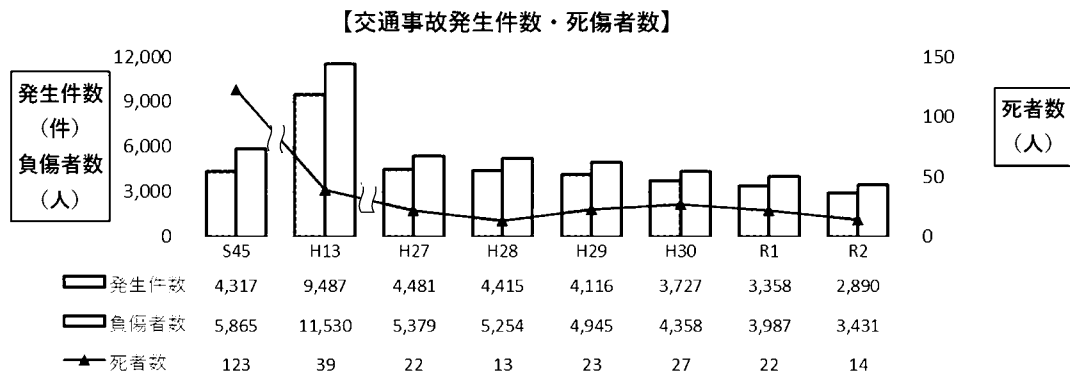
(1) 道路交通事故の現状

令和3年1月1日現在、さいたま市の面積は217.43km²、人口は1,324,589人です。

本市の道路網は、東北自動車道をはじめとする高速道路と新大宮バイパス、国道463号バイパス等広域幹線道路及び市内の拠点間を結ぶ都市内幹線道路等により形成されています。

市内の交通事故死者数は、長期的には第1次交通戦争と呼ばれた昭和45年の交通事故死亡者数123人に比べて、令和2年の死亡者数は14人であり、格段の減少を見えています。しかし、短期的には、平成19年に21人と初めて30人を下回って以降、概ね13人から27人の間で推移しています。

人身事故件数及び負傷者数は平成13年をピークに減少傾向で推移しており、平成23年から令和2年にかけて、10年連続の減少となりました。また、負傷者数は令和2年と平成13年を比較すると3分の1以下となっています。しかし、依然として3千人を超える方が事故に遭っている状況です。



(注) 死者数は、交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

※数値は現在の市域でのものであり、以降の数値も同様です。

※昭和45年は、統計開始から令和2年までで最も死者数が多かった年です。

※平成13年は、統計開始から令和2年までで最も発生件数・負傷者数が

多かった年です。

出典：埼玉県警察本部資料

(2) 市内における交通事故の特徴

本市における死亡事故は、年齢層別に見ると高齢者(65歳以上)の事故の占める割合が高いという特徴があります。

また、状態別に見ると自転車・歩行者の事故の占める割合が高いという特徴があります。

① 高齢者(65歳以上)の事故

交通事故による死者を年齢層別に見ると、過去5年間全ての年において65歳以上の高齢者が最も多く死亡しています。また、過去5年間における高齢者の死者数は58人で全体の約6割を占めています。58人の状態別の内訳は、歩行中が31人、自転車乗用中が19人、その他(四輪車乗用中など)が8人となっています。

【年齢層別の交通事故死者数】

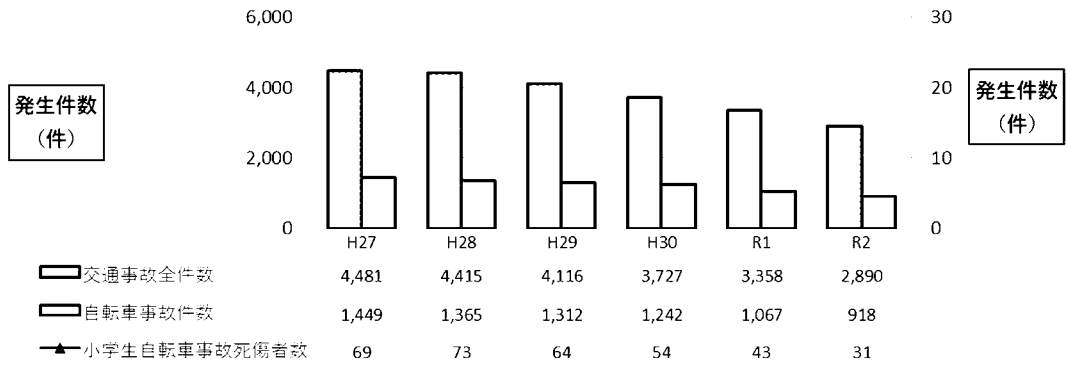
年	死者数														
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
H28	13	0	0%	0	0%	2	15%	0	0%	1	8%	0	0%		
H29	23	2	9%	2	9%	0	0%	2	9%	1	4%	0	0%		
H30	27	1	4%	3	11%	2	7%	0	0%	3	11%	4	15%		
R1	22	0	0%	2	9%	1	5%	4	18%	3	14%	0	0%		
R2	14	0	0%	3	21%	0	0%	1	7%	1	7%	3	21%		
合計	99	3	3%	10	10%	5	5%	7	7%	9	9%	7	7%		

出典：埼玉県警察本部資料

② 自転車・歩行者の事故

本市における自転車の事故件数は、平成22年をピークとして10年連続で減少しています。市内の人身事故件数について平成22年と令和2年を比較すると減少率は約59%ですが、自転車事故件数の減少率は約64%であり、大きく減少しています。特に、小学生の自転車事故の死傷者数は、平成27年と令和2年を比較すると半数以下に減少しました。

【交通事故発生件数】



出典：埼玉県警察本部資料

令和2年中の交通事故による死者を状態別に見ると、全死者数14人のうち歩行中が4人、自転車乗用中が2人となっています。過去5年間では、全死者数 99人のうち歩行中が43人、自転車乗用中が28人であり、全体の約7割を占めています。

また、自転車事故を年齢層別に見ると、死傷者数は65歳以上の高齢者が多いことが特徴として挙げられます。

【事故状態別の交通事故死者数】

年	死者数	歩行中		自転車乗用中		歩行者		自転車乗用者		歩行者		自転車乗用者	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
H28	13	0	0%	1	8%	0	0%	5	38%	7	54%		
H29	23	3	13%	4	17%	3	13%	4	17%	9	39%		
H30	27	2	7%	1	4%	0	0%	10	37%	14	52%		
R1	22	1	5%	4	18%	1	5%	7	32%	9	41%		
R2	14	3	21%	1	7%	4	29%	2	14%	4	29%		
合計	99	9	9%	11	11%	8	8%						

【年齢層別の自転車事故死傷者数】

年	死傷者数	65歳以上		65歳未満		65歳以上		65歳未満		65歳以上		65歳未満	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
H28	1,385	202	15%	298	22%	73	5%	164	12%	212	15%	132	10%
H29	1,323	177	13%	283	21%	74	6%	156	12%	170	13%	148	11%
H30	1,234	160	13%	249	20%	86	7%	151	12%	182	15%	144	12%
R1	1,067	120	11%	245	23%	66	6%	129	12%	157	15%	98	9%
R2	918	99	11%	162	18%	77	8%	114	12%	156	17%	110	12%
合計	5,927	758	13%	1,237	21%	376	6%	714	12%	877	15%	632	11%

出典：埼玉県警察本部資料

2 踏切事故

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いという特徴があります。本市における踏切事故は下げ止まりの傾向にあり、第9次期間中における件数は5年間で8件でしたが、第10次期間中は以下のとおり9件でした。

【踏切事故件数・負傷者数】

	H28	H29	H30	R1	R2
件数	3	1	0	2	3
死者・負傷者数	3	1	0	2	7

現在、市内には4路線に52箇所 of 踏切があり、踏切での交通事故防止を図るため、踏切道の拡幅等を推進する必要があります。

【市内踏切数】

JR			計	東武アーバン パークライン	合計
高崎線	宇都宮線	川越線			
7	7	14	28	24	52

第3章 第10次交通安全計画の成果

平成28年度から令和2年度までの5年間の計画である第10次交通安全計画では、「5年間で交通事故死者数を、85人以下(17人/年平均)とする」ことを目標として設定しました。第10次計画期間の5年間の交通事故死者数は99人となり、第9次計画期間の107人から約7%減少したものの、85人以下とする目標については、残念ながら達成できませんでした。

一方、交通事故発生件数及び負傷者数については、第10次計画期間中に大きく減少しました。事故件数は、第9次計画最終年度の平成27年では4,481件でしたが、第10次計画期間中は5年連続で減少を果たし、最終年度である令和2年では2,890件となり、5年間で約36%減少しました。

また、自転車事故件数については、第10次計画期間中の5年間で約37%減少しました。主な要因としては、第10次計画期間中に「さいたま市自転車まちづくり推進条例」を制定及び施行したことや、中・高等学校生を対象とした自転車運転免許制度等の新たな取組のほか、平成28年3月に策定した「自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」におけるハード・ソフト両面からの各種施策への取組に寄るものと考えられます。

これら交通事故件数、負傷者数及び自転車事故件数の減少については、道路環境整備、交通安全思想の普及、交通取締、救急救助体制の充実など、関係機関、団体等による総合的な対策の成果といえます。

第10次交通安全計画は、交通事故の大幅な減少を果たしたものの、基本理念に掲げる交通事故の撲滅には、まだ課題が残る状況であり、引き続き、交通安全対策を推進する必要があります。

第4章 第11次交通安全計画の目標

本来の目標は、いうまでもなく、交通事故による死傷者をゼロにし、市民を交通事故の脅威から守ることですが、ただちにこの目標を達成することは困難です。そこで、第11次交通安全計画における目標を、交通事故死者数について5年間で80人以下(16人/年平均)とします。また、交通事故件数について令和7年までに年間2,283件以下とします。

1 設定理由

(1) 交通事故死者数

本市の交通事故死者数は、平成28年から令和2年までの5年間で13人、23人、27人、22人、14人と推移しており、減少傾向にあった第8次計画期間と比較すると下げ止まりの傾向にあります。このまま死者数が増加傾向に転ずる可能性もあることから、特に悲惨な死亡事故を継続的かつ大幅に減少させるために、第10次計画の設定目標からさらに踏み込んだ数値を設定するものです。

(2) 交通事故件数

本市の交通事故件数は、平成22年から10年連続で減少を果たすなど、大幅に減少しました。この減少傾向を継続するべく、交通事故死者数と同様に、第10次計画の設定目標からさらに踏み込んだ数値を設定するものです。

2 設定根拠

(1) 交通事故死者数

第11次埼玉県交通安全計画では、令和7年までに年間の交通事故死者数を100人以下とする目標が設定されています。また、埼玉県全体に占める本市の交通事故死者数は、近年、概ね13%程度で推移しています。このことから、令和7年までの埼玉県目標である100人の13%、13人がひとつの指標となります。

そこで、第10次計画期間中の年間平均死者数である19人を下回り、かつ、令和7年までの埼玉県目標に呼応する13人にアプローチするため、5年間の交通事故死者数を80人以下(16人/年

平均)とすることで、より一層の死者数の減少を図ります。

(2) 交通事故件数

さいたま市では、令和3年3月に「さいたま市総合振興計画」を策定し、長期的な展望に基づく都市づくりの将来像を示すとともに、市政を総合的・計画的に運営するための各行政分野における政策や施策の方向性を定める市政運営の最も基本となる計画を定めました。同計画「第4編実施計画事業 I 各分野の施策と事業 第5章生活安全」における交通事故の防止の成果指標として、交通事故件数を令和7年に年間2,283件まで減少させることを掲げています。

この件数については、過去10年間の交通事故発生件数の減少率の平均6%を令和元年実績(3,309件)から毎年の減少を図り、年間2,283件まで減少させる目標としました。

	第10次計画期間					
	H28	H29	H30	R1	R2	合計
交通事故死者数 (人)	13	23	27	22	14	99
交通事故件数(件) (高速道路を除く)	4,353	4,050	3,660	3,309	2,842	

出典：埼玉県警察本部資料

第5章 交通安全対策の重点

1 高齢者及び子供の安全確保

交通事故死者数を年齢層別に見た場合、高齢者は過去5年間の平均が5割を超えており、最も高い割合を示しています。また、本市の高齢者人口及び割合は、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」平成30年推計によると今後さらに増加すると予想されており、交通事故全体に占める高齢者の割合についてもさらに増加すると考えられます。

そこで、分かりやすい案内標識、バリアフリー化等の道路交通環境を整備し、高齢者が歩行中や自転車乗用中に巻き込まれる交通事故を防止するとともに、増加する高齢者ドライバーが加害者にならないよう、加齢による心身の変化の認識、事故の現状、交通ルール等について、交通安全教育を推進します。

さらに、子供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歩道等の整備を引き続き推進します。

また、すべてのドライバーや自転車利用者などが子供や高齢者に配慮した通行を心がけるよう、交通安全教育・広報啓発を推進します。

2 自転車及び歩行者の安全確保

平成31年4月1日に施行された「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、自転車の交通安全を含めたまちづくりを総合的かつ計画的に推進します。

また、平成28年3月に策定した「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」に基づき、安全で快適に自転車を利用しやすい環境づくりを推進します。「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」は、自転車を活用したまちづくりを計画的に推進することを目的に、「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」の4つの柱を設け、ハード、ソフト両面から各種施策を推進するとした計画です。

具体的には、ハード面の施策として、自転車専用通行帯や車道混在型の自転車レーンといった自転車ネットワーク路線の整備等を実施します。ソフト面の施策として、交通安全教室、スケアード・スト

ライト教育技法を用いた交通安全教室及び子ども自転車運転免許制度による交通安全教育を行うとともに、ルール・マナーの意識啓発のためのサイン設置やヘルメットの着用、自転車安全利用五則及び自転車保険の必要性等についての周知・啓発を行います。

さらに、スマートフォン普及による自転車乗用中の危険運転や歩道通行など、市民アンケートにおいて、ルールの遵守やマナーの意識が低い項目について重点的に広報・啓発活動を行います。

歩行者の交通事故防止については、歩行中の事故類型に即した交通安全教育や幹線道路の歩道整備、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提としたゾーン30対策、通園・通学路や未就学児が日常的に利用する経路を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全を確保するためキッズ・ゾーンの設定等を推進します。

第6章 計画の推進体制

交通事故をなくし、安心・安全なさいたま市を実現するためには、行政と市民の協働が重要であり、市、事業者や関係団体、市民が連携し、交通安全対策を進めることが必要です。

1 さいたま市

本市は、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、国の地方行政機関や県、交通関係団体等で組織する「さいたま市交通安全対策協議会」を中心として、総合的、一体的に交通安全対策を推進します。

また、交通関係団体等の交通安全対策を積極的に支援するとともに、交通安全活動を促進します。

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。

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く、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

悲惨な交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが、ドライバー、歩行者等の道路交通上の全ての立場において交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣とすることが何よりも求められます。

特に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の立場では、「自分の身は自分で守る」ことを心がけ、交差点では、いつもは車が通らない道であっても、まず自分が一時停止と左右確認を行う、夜間に外出する際は反射材を身に付けるなど「自分のできることから始める」ことが大切です。

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

第4章 車両の安全性の確保

第5章 道路交通秩序の維持

第6章 救助・救急活動の充実

第7章 被害者支援の充実と推進

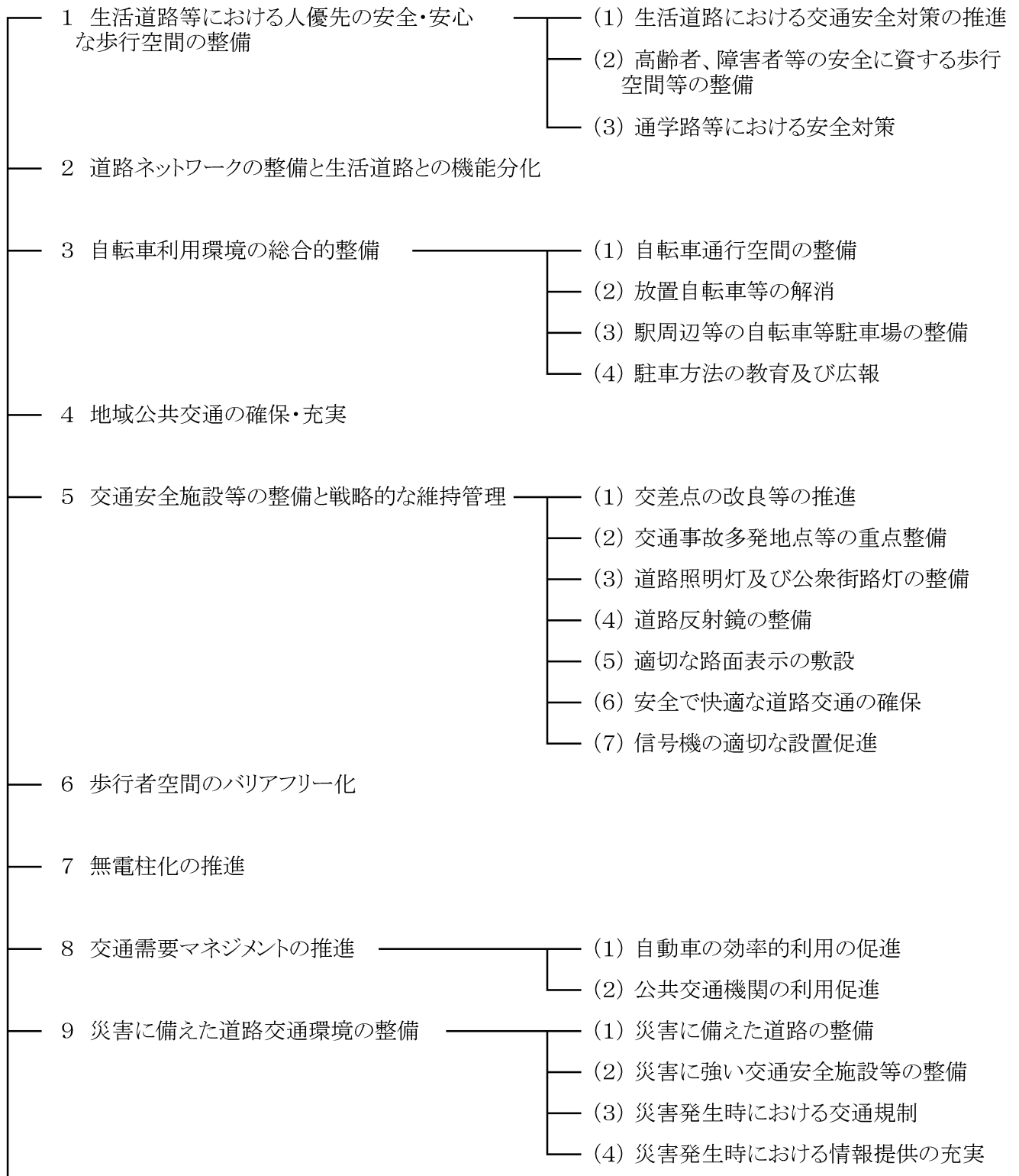
第8章 調査研究の推進

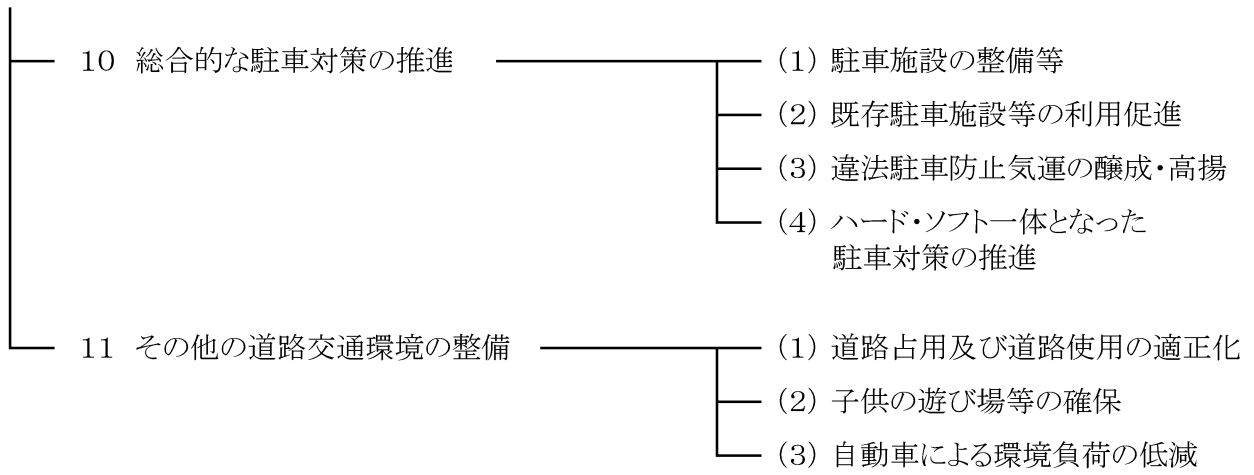
第9章 踏切道の安全確保

第2部 講じようとする施策

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

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。第10次交通安全計画期間における交通事故死者を状態別で見ると、歩行者が最も多く、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ります。

また、近年、環境への配慮や健康志向から自転車のニーズが高まっており、本市においては、地形が平坦で、鉄道網が充実しており、自転車が利用しやすい環境であることから、世帯あたりの自転車保有率が高くなっています。このため、「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」及び「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」に基づき、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・安心な歩行空間の整備

近年は歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策を推進する必要性が高くなってきています。

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す。

このため、身近な生活道路等においては、交通事故分析データや地域の意見等に基づき抽出した交通事故の多いエリアを中心に、人優先の交通安全対策を推進します。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故分析データ、地域の意見や要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいては、道路管理者及び公安委員会が連携して、歩行者等の安全を確保するため、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」の整備を推進するとともに、路側帯の設置・拡幅等による歩行者等の安全確保や通過交通の排除を実施し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の整備を推進します。

また、交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ*やクランク等車両速度を抑制する道路構造やセンターラインの消去等に

よる速度抑制、減速表示やグリーンベルト・カラー舗装等の路面表示の新設等により、歩行者や自転車利用者が安心して通行できる道路空間の整備を推進します。

※ ハンプ

路面を凸状に盛り上げて舗装し、速度抑制を図る施設です。

(2) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者を含め全ての人々が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、「さいたま市だれもが住みよい福祉のまちづくり条例」、「さいたま市バリアフリー基本構想」等に基づき、鉄道駅の周辺等を中心に道路等のバリアフリー化を推進するとともに、心のバリアフリーの醸成を図ります。

(3) 通学路等における安全対策【新規】

通学路や未就学児が日常的に利用する経路を中心に、子供が日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、歩道やガードレール等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通学路等における合同点検の実施や「さいたま市通学路交通安全推進協議会」の活用、各小学校におけるヒヤリハットマップの作成、キッズ・ゾーンの設定など、ハード・ソフトの両面から交通安全対策を実施します。

2 道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化

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が適切に機能分担するよう、道路の体系的整備を推進します。

体系的な都市計画道路網の整備を進め、道路交通の円滑化を図るとともに、緊急車両の通行を確保し、安全で快適な道路交通環境を整備するため、狭い道路の解消を推進します。

3 自転車利用環境の総合的整備

「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」及び「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」に基づき、自転車が安全に利

用できる道路交通環境の整備を推進します。

(1) 自転車通行空間の整備

自転車が安全かつ快適に走行できることを目指し、自転車通行環境の整備として、自転車ネットワーク路線の整備、交差点など危険箇所の重点的な改善を実施します。また、ルール・マナーの意識啓発のためのサイン設置を実施します。

(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、関係機関・団体と連携し、総合的な自転車等駐車対策推進体制の充実を図ります。

また、「さいたま市自転車等放置防止条例」に基づき、放置自転車等の監視・撤去の推進を図ります。

(3) 駅周辺等の自転車等駐車場の整備

自転車利用者の駐車需要の多い駅周辺等での自転車等駐車場を確保するため、駅周辺の再開発事業等を活用して自転車等駐車場の整備を図ります。

また、民間の自転車駐車場事業者に対し「さいたま市自転車等駐車場補助金交付要綱」の活用により、自転車等駐車場の整備を促進します。さらに、一定規模以上の集客施設に対して自転車等駐車場の設置を義務付ける「さいたま市自転車等駐車場の附置に関する条例」により、自転車等駐車場の整備を図ります。

(4) 駐車方法の教育及び広報

自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求め、道路交通法その他の法令の遵守、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を推進します。

4 地域公共交通の確保・充実【新規】

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定し、公共

交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

5 交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等

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、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進します。

(1) 交差点の改良等の推進

市内の交通事故の5割以上が交差点及び交差点付近で発生していること、また右折レーン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、右折帯整備などの交差点改良等を実施します。

(2) 交通事故多発地点等の重点整備

交通事故分析データや、地域の意見や要望等に基づき抽出した交通事故多発地点等について、現場診断などに基づき、交差点改良や視距(見通し)改良、また、夜間の事故防止のための道路照明灯、公衆街路灯や視線誘導標の整備など交通安全施設の重点的整備を実施します。

(3) 道路照明灯及び公衆街路灯の整備

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、「さいたま市道路照明施設設置基準」に基づき、適切に道路照明灯及び公衆街路灯の整備を実施します。

(4) 道路反射鏡の整備

視認性の悪い道路交差部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「さいたま市道路反射鏡設置基準」に従い、道路反射鏡の整備を推進します。

(5) 適切な路面表示の敷設

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、効果的な各種路面表示の敷設を推進します。

(6) 安全で快適な道路交通の確保

道路利用者の立場に立ち、系統的で分かりやすい案内標識を整備します。また、英語表記改善やピクトグラムの使用により外国人などにも分かりやすい道路案内標識を整備します。

(7) 信号機の適切な設置促進

道路の構造及び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適切な設置や、既設の信号機を交通状況の変化に対応できるよう集中制御化、系統化することについて、関係機関へ働きかけます。

6 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者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、「さいたま市だれもが住みよい福祉のまちづくり条例」、「さいたま市バリアフリー基本構想」等に基づき、鉄道駅の周辺を中心に道路等のバリアフリー化を推進するとともに、心のバリアフリーの醸成を図ります。

7 無電柱化の推進

都市の防災性向上、安全・円滑な通行空間の確保、良好な景観形成や観光振興の観点から、「さいたま市無電柱化推進計画」に基づき、計画的に無電柱化を推進します。

8 交通需要マネジメントの推進

(1) 自動車の効率的利用の促進

安全で円滑な道路交通を確保し、自動車を起因とする環境負荷を低減するため、「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」に向けた取組を推進するとともに、自動車利用から公共交通機関

等へ転換を促す「モビリティ・マネジメント」を推進します。

(2) 公共交通機関の利用促進

市民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促進、バスロケーションシステム*の整備などによる利用促進、駅のホームドア設置による安全の確保を行うとともに、公共交通機関等の活用により自動車からの利用転換を促進します。

※ バスロケーションシステム

バスの運行状況をリアルタイムで把握し、停留所や携帯電話・スマートフォンなどにバスの運行状況を提供するシステムです。

9 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ための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。

そこで、災害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指定するとともに、広幅員道路の整備や緊急輸送道路の機能を確保するための無電柱化、橋梁の耐震化などを推進します。

(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、交通監視用カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進します。

(3) 災害発生時における交通規制

大規模な災害が発生した場合には、必要に応じて交通路を確保して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行い、それに伴う交通渋滞を必要最小限に抑えるため、迂回路の指示及び道路交通情報の提供等を行います。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

大規模な災害時において、道路の被災状況や交通情報を迅速に収集・分析することにより、災害応急対策等を実施するための緊急交通路、緊急輸送道路等を的確かつ円滑に確保し、併せて、道路障害や交通規制等の道路交通情報を道路利用者等へ速やかに提供します。

10 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、関係機関・団体との連携を図り、官民一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(1) 駐車施設の整備等

中心市街地の健全な交通環境を確保するため、駐車場の効率的かつ効果的な利用に向けた総合的な調査や整備計画の策定を行います。

(2) 既存駐車施設等の利用促進

「さいたま市駐車場案内システム」の適正な運用や最新の情報通信技術を利用して、駐車施設の位置、営業時間、駐車料金や満車・空車情報の効果的な提供を図るとともに、公共施設に設置された駐車場の休日一般開放などにより既存駐車場の有効利用を促進します。

(3) 違法駐車防止気運の醸成・高揚

違法駐車排除に関し、法律の遵守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、違法駐車防止気運の醸成・高揚を図ります。

(4) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

市街地を中心に、道路利用者や関係事業者等による駐車対策の自主的な取組を促進するとともに、路外駐車場や路上荷捌きス

ペースの有効活用、啓発活動などのハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

11 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

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を強化するとともに、沿道住民等への啓発活動を推進します。

また、道路占用およ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。

(2) 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場が不足している中、路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、良好な生活環境づくり等に向けて、公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域またはこれに隣接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校児童を対象とした児童センター、放課後児童クラブを設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

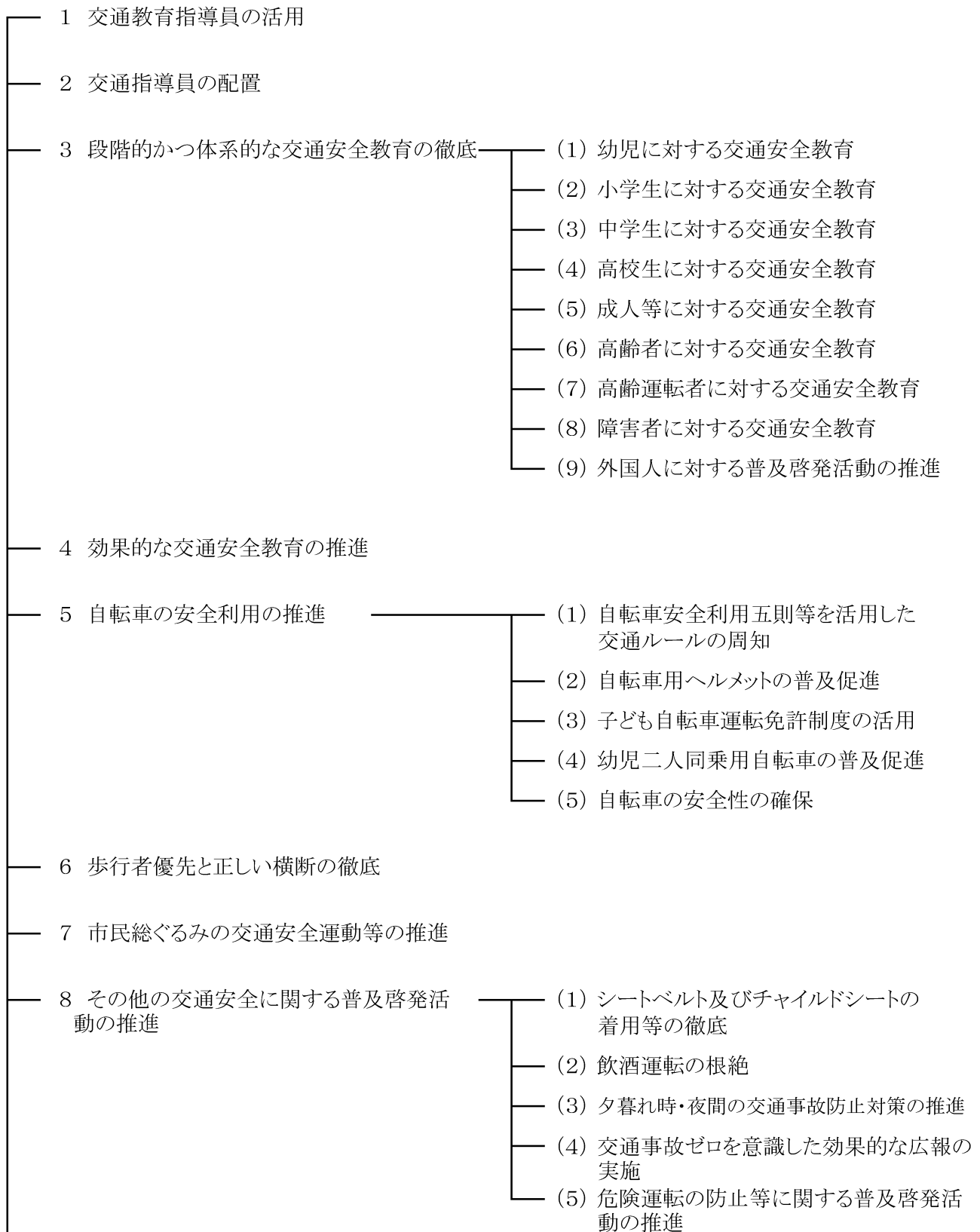
(3) 自動車による環境負荷の低減

自動車に起因する大気汚染や騒音・振動等の環境負荷を低減するため、アイドリング・ストップやエコドライブ等の環境にやさしい自動車の利用方法の普及促進を図ります。

また、自動車から排出される二酸化炭素の削減を図り、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

【施策の体系】



- 9 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
- 10 民間交通安全団体等の主体的活動の促進
- 11 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

第2章 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命の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。

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、交通マナーを身につけるために、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活動も重要になっています。

1 交通教育指導員の活用

少子・超高齢社会に対応した、効果的な交通安全教育を推進するため「さいたま市交通教育指導員設置要綱」に基づき、専門の知識と技能を備えた交通教育指導員を活用し、市内各地域において、幼児から高齢者までを対象とした出張形式による交通安全教室や講習会を開催し、より一層の交通安全思想の普及や知識・実能力の向上を図ります。

2 交通指導員の配置

児童等の安全な通行を目的とし、特に、児童の登校時の安全を確保するため、「さいたま市交通指導員設置及び運営要綱」に基づき、交通指導員を市内各市立小学校へ適正に配置し、交通事故防止に努めます。(令和3年4月1日現在205名)

また、登校時の立哨活動や保護者を対象にした交通安全対策に関する会議等の機会を通じ、交通安全思想の普及・啓発を図り

ます。

3 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、身近な生活における交通安全の基本的なルール・マナーを理解し、安全に行動できる習慣や態度を身に付けることを目標とします。

そのため、幼稚園、保育園(所)等においては、家庭や地域、関係機関・団体と連携、協力を図りながら、保育中の交通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。

(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。

また、小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力をして、体育科、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、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

これらを効果的に実施するため、指導用参考資料、反射材等の啓発品を配布するほか、交通教育指導員による交通安全教室や「子ども自転車運転免許制度」等を活用し、参加・体験型教育を実施します。

さらに、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、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、家庭及び関係機関・団体等と協力をして、保健体育科、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、自動車等の特性、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。

このため、自転車の安全な利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、スケアード・ストレイト教育技法を用いた交通安全教室等を一層推進するほか教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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うとともに、生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(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等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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力をして、保健体育科、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、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、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、将来、普通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。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の

実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教材等を作成・配布するとともに、スケアード・ストレイト教育技法を用いた交通安全教室等を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

なお、各高等学校では、「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導要項」に基づく指導を行い、自動二輪車等の運転免許を取得し、運転する生徒に対しては、適切な交通安全教育を行います。

(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、交通ルールの遵守を図ります。

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、速度超過・飲酒運転等死亡事故に直結する恐れのある悪質・危険な運転や違法駐車防止、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。

(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・自転車乗用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することを目標とします。

特に、今まで交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、訪問型の交通安全教育や子供、孫の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進します。

また、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。

さらに、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、交通安全教室等において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るほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携し、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認識させ、安全運転への意識を高めさせるとともに、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。

(8) 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要なスキル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。

(9) 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、日本の交通事故実態、交通ルール等を紹介するなど、広報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。

4 効果的な交通安全教育の推進【新規】

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。

5 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用の危険性等についての周知・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。

さらに、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に実施する「自転車運転者講習制度」の周知を行います。

※ 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)

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
 - ① 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ② 夜間はライトを点灯
 - ③ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

注意：上記五則は、法令等に定めのある場合を除きます。

(2) 自転車用ヘルメットの普及促進

平成31年4月1日に施行した「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、子供や高齢者のヘルメット着用の努力義務について周知するとともに、被害軽減効果についての理解促進に努めるため、交通安全教室や街頭キャンペーン等において着用の効果を周知することにより、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

(3) 子ども自転車運転免許制度の活用

児童に対して「子ども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) 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します。「パパ・ママ自転車安全推進サポーター事業」により購入費の補助を実施するほか、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。

(5) 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機運を醸成し、自転車の日常点検の意識化を図ります。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

6 歩行者優先と正しい横断の徹底【新規】

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いことから、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、交通安全教育や啓発活動を推進します。

7 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、さいたま市交通安全対策協議会等の関係機関・団体が相互に連携した組織的・継続的な交通安全運動を展開し、交通事故のない「安心・安全なさいたま市」の実現を目指します。

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、関係機関・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や市内の交通事故の状況を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及び夏・冬の交通事故防止運動等、交通事故が多発する時期をとらえ運動を展開します。

8 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、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ります。

このため、関係機関・団体等と連携し、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、市内各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。また、「ハンドルキーパー運動」※の普及啓発に努め、飲酒運転の根絶を推進します。

※ ハンドルキーパー運動

自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動です。

(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・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や自発光式ライト等の普及を図ります。特に交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、積極的な広報活動等を通じて普及促進を図ります。

(4) 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、市広報紙を始め、市ホーム

ページ、ポスター、懸垂幕、のぼり旗の掲示、チラシの配布、交通安全キャンペーンの開催及びテレビ、ラジオ、新聞、SNS等への情報提供など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、交通事故実態や原因を踏まえ、日常生活に密着した具体的で訴求力の高い内容により広報活動に努めます。

(5) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進【新規】

飲酒運転の他、スマートフォンの画面を注視したり、通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」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。

9 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【新規】

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を、自動車ディーラーや販売店、関係機関・団体等と連携し、ユーザーに分かりやすく周知します。

10 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

交通安全協会、交通安全保護者の会(母の会)などの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、さいたま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、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう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。

11 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、市、警察、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。

第3章 安全運転の確保【新規】

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充実を図ります。

また、無謀運転、違法駐車など、他の迷惑となる行為の防止や安全確認、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・団体と連携し、交通安全運動や街頭での指導等、あらゆる機会を通じて啓発活動等を行います。

さらに、平成31年4月1日に施行した「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、自転車の安全な利用を推進します。自転車の安全な利用を確保するため、関係団体の活動、交通安全教育及び広報活動を通して自転車利用者に対し、自転車安全利用五則をはじめとする交通ルールの周知徹底とマナーの高揚を図るとともに、学校や地域等と協力して、児童の事故防止のため、自転車の安全な利用を推進します。

第4章 車両の安全性の確保【新規】

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充・強化することが必要です。

また、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するとともに、自転車事故による被害者の救済の充実を図るため、損害賠償責任保険等の各種保険への加入を促進します。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、前照灯の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

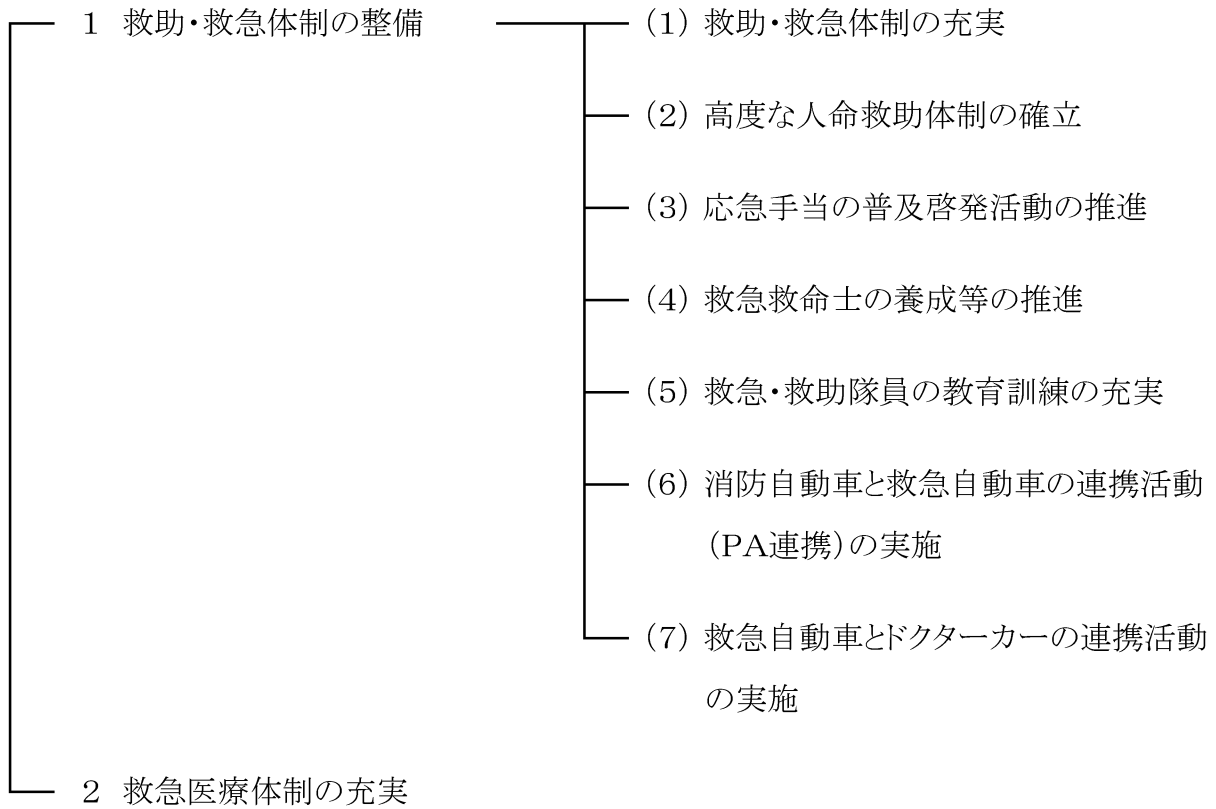
第5章 道路交通秩序の維持【新規】

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、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、警察から交通事故実態等の情報を提供していただき、警察と連携しながら交通ルールの遵守とマナーの向上を呼び掛け、交通事故、違反の防止に努めます。

第6章 救助・救急活動の充実

【施策の体系】



第6章 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急関係機関相互の密接な連携・協力関係を確保するとともに、救急・救助体制の整備及び救急医療体制の充実を図ります。

特に、負傷者の救命率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、救急救命士を含む救急隊員等による高度な応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー(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 救助・救急体制の整備

(1) 救助・救急体制の充実

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

また、日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、連絡体制の整備、救護訓練の実施など救急・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認識されています。

このため、本市においても、高度な救助資機材を装備した特別高度救助隊を配置するとともに、高度な知識、技術及び各種資格を兼ね備えた救助隊員の養成を図ります。

(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るためには、救急自動車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。

このため、市民や事業所、中学校、高等学校を対象に心肺蘇生

法をはじめ一次救命処置や止血法、包帯法などの応急手当の普及啓発活動を推進します。

また、自動体外式除細動器(AED)の使用を含めた講習会を開催し、市民一人ひとりに応急手当の知識と技術の習得を推進します。今後は、より一層の応急手当の普及を図るとともに、地域の応急手当指導者(応急手当普及員)を養成し、交通事故等に対する病院前救護体制の更なる向上に努めます。

(4) 救急救命士の養成等の推進

救急救命士を計画的に養成するとともに、特に、心肺機能停止前の重度傷病者に対し、静脈路確保及び輸液処置が可能な救急救命士の育成を推進し、交通事故による負傷者の救命率向上並びに後遺症の軽減を図ります。

(5) 救助・救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救急隊員及び救助隊員に対して、充実した教育訓練を推進し、知識・技術の向上を図ります。

(6) 消防自動車と救急自動車の連携活動(PA連携※)の実施

119番通報の内容から救急隊のみでは対応が困難だと判断した場合には、救急自動車に加えて消防自動車を同時に出場させるなど、救助活動の更なる充実を図ります。

このことにより、安全確保やマンパワーが確保され、負傷者の救出・救護処置が迅速かつ、確実に行われることとなります。

また、消防自動車に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

交通事故等による負傷者の救命のために多くの救急資器材を必要とする場合や、通路などが狭いために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、消防自動

車 (Pumper) と救急自動車 (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、双方の頭文字から「PA」と名前が付けられたものです。

(7) 救急自動車とドクターカーの連携活動の実施

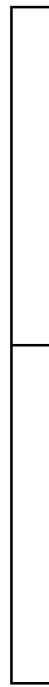
重症外傷や負傷者の救出救助に時間を要する場合、多数の負傷者が発生した場合等にドクターカーの要請を行い、救急現場や搬送途上において医師と連携し、医療を開始することで、負傷者の救命率向上並びに後遺症の軽減を図ります。

2 救急医療体制の充実

行政機関と医療機関との連携強化のもと、救急医療体制の更なる充実を図り、負傷者が適切な医療を迅速に受けられるよう努めます。

第7章 被害者支援の充実と推進

【施策の体系】

- 
- 1 交通事故相談業務の充実
 - 2 交通事故被害者等の援助
 - 3 自転車損害賠償保険の普及促進

第7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。

交通事故被害者等は、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に関する知識や情報が十分ではないことが少なくないことから、各種被害者救済制度の周知と充実を図ります。

また、自転車事故において、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースが発生しています。このため自転車事故による被害者の救済を図るため、自転車事故に備えた損害賠償保険の普及促進を図ります。

1 交通事故相談業務の充実

交通事故の被害者とその家族の福祉の向上を図るため、交通事故相談事業の充実に努めます。

また、交通事故問題は、調停、訴訟等の手続きによらなければ解決が困難であるケースもあるので、これらの対処については、交通事故紛争処理センターや、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

交通遺児等に対して、本市が行う交通遺児等奨学金支給事業、埼玉県交通安全対策協議会が行う援護金の給付事業、自動車事故対策機構が行う生活資金の貸付や介護料支給制度、交通遺児育成基金が行う育成基金事業等の広報活動に努め、交通事故被害者等の援護の充実を図ります。

3 自転車損害賠償保険の普及促進

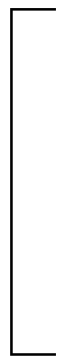
自転車は、歩行者に対しては加害者となる側面も有しており、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償を求められるケースもあります。こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、「さいたま市自転車のまちづくり推進条

例」に基づき、事業者及び関係団体と連携し、保険や共済の加入状況の確認や、未加入者に対して損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、児童・生徒が起こした自転車事故による損害賠償の民事責任を問われる事例が発生していることを踏まえ、小学校、中学校及び高等学校において、児童・生徒の保護者に対して保険や共済への加入の必要性について広報・啓発を行います。

第8章 調査研究の推進

【施策の体系】

- 
- 1 道路交通の安全に関する調査研究の推進
 - 2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進

第8章 調査研究の推進

交通事故の要因は近年ますます複雑・多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなっており、有効かつ適切な交通事故防止対策を推進するためには、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要です。

特に、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、3要素それぞれに関する調査研究の推進を図ります。

1 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生原因が複雑・多様化していることから、より安全で円滑・快適な道路交通環境を実現するため、正確な情報をリアルタイムに提供可能なものとする高度道路交通システム(ITS[※])を活用して、交通安全の確保・交通流の円滑化を図ります。

※ ITS (Intelligent Transport Systems) 高度道路交通システム

最先端の情報通信技術を用いて交通事故、渋滞といった問題を解決するために、ナビゲーションの高度化、自動料金収受システム、安全運転の支援など9つの開発分野で構成される交通システムです。

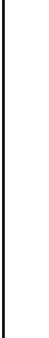
2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の推進

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分析等の推進をはかります。

また、市内交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析することにより、従来よりもきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施し、交通事故の減少を図ります。

第9章 踏切道の安全確保

【施策の体系】

- 
- 1 踏切道の構造改良の推進
 - 2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第9章 踏切道の安全確保

踏切事故については、下げ止まりのにあります、改良すべき踏切道はまだ残されております。

そこで、引き続き踏切道の拡幅など踏切構造改良等の事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

1 踏切道の構造改良の推進

交通事故の防止や交通の円滑化を図るため、歩道が狭く緊急的に対応が必要な踏切については、歩行者安全対策のため拡幅改良等を推進します。

2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の周知徹底を図るため、交通安全教室等の機会を通じて、啓発活動を行います。

第11次さいたま市交通安全計画

令和4年1月

発行 さいたま市 市民局 市民生活部 市民生活安全課
〒330-9588
さいたま市浦和区常盤6-4-4
TEL048-829-1219 FAX048-829-1969

この冊子は250部作成し、1部当たりの印刷経費は405円（概算）です。