

第 10 次

秩父市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

秩父市

第1章 計画の目的及び構想	P 2
第2章 交通事故の現状と交通安全対策の方向	P 3
1 交通事故の現状	
（1）全国の交通事故の現状	
（2）埼玉県内の交通事故の現状	
（3）秩父市の交通事故の現状	
2 交通安全対策の方向	
（1）高齢者の交通安全の確保	
（2）自転車の安全利用の推進	
（3）主要幹線道路における追突事故の防止	
（4）人と環境にやさしい道路交通環境の整備	
（5）交通安全思想の普及	
（6）安全運転と車両の安全性の確保	
（7）道路交通秩序の維持	
（8）飲酒運転の根絶に向けた取り組み	
（9）救急・救助活動の充実	
3 計画の推進体制	
4 本計画期間で達成すべき目標	
第3章 推進する施策	P 1 2
1 人と環境にやさしい道路交通環境の整備	
（1）既存の道路における整備	
（2）新設・改良道路における整備	
（3）その他道路交通環境の整備	
2 交通安全思想の普及徹底	
（1）生涯にわたる交通安全教育の推進	
（2）交通安全教育指導者の養成、活用	
（3）普及啓発活動の促進	
（4）民間交通安全団体の活動の促進	
3 安全運転の確保	
（1）高齢運転者対策の充実	
（2）シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底	
（3）運転者の労働条件の適正化	
（4）自転車の安全性の確保	
（5）暴走族対策の強化	
4 救急・救助活動の充実	
5 交通事故被害者支援の推進	
第4章 踏切道における交通安全	P 1 5
1 踏切道の安全確保	
2 推進する施策	
（1）踏切道の構造改良と統廃合	
（2）広報活動の充実	

第1章 計画の目的及び構想

秩父市では、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、昭和46年以来、5年ごとに9次にわたり「秩父市交通安全計画」を策定し、警察等関係行政機関及び関係各団体等と連携し推進してきた。

平成17年4月に、1市1町2村で合併した本市は新「秩父市」となり、平成27年4月で10年が経過した。秩父市では、これまで第9次秩父市交通安全計画等をもとに、交通安全対策を推進してきたが、計画期間が平成27年度で終了したため、本年度、第10次計画として交通安全対策も改めて見直す必要がある。

本市における死傷者数は別表1に示すとおりである。特に平成25年は、2か月の短い間に3人もの尊い命が奪われ、埼玉県より「交通事故防止特別対策地域」に指定され、交通事故抑止対策事業を重点的に実施した。また、セーフコミュニティの国際認証に向けた取り組みを実施し、平成27年11月15日に日本で11番目のセーフコミュニティ国際認証都市となった。そこで、市では更なる交通安全推進を図るべく平成28年度から平成32年度までの間に適切かつ実現可能な交通安全計画を策定する。それには、人命尊重の理念に立ち、「交通機関」、「人」及び「交通環境」の三つの要素について相互の関連を総合的に考慮して、人命にかかる交通事故の根絶を目指す必要がある。

まず、「交通機関」が原因となる事故防止対策としては、その構造、整備等の安全性の向上、社会的要求に応じた安全水準の確保及び必要な検査体制の充実のため、関係機関と協力して推進していく。

次に、「人」に関する事故防止対策としては、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責務を自覚し、自ら進んで交通安全に取り組もうという意識を高めるため、交通安全教育及び広報を強力に推進する。特に、交通機関を運転・運行する人については、安全な運転・運行を確保するため、交通ルール・交通マナー等の向上、運転管理の改善及び労働条件の適正化を図るものとする。

次いで、「交通環境」にかかる安全対策としては、交通安全施設の整備、交通に関する情報提供の充実を図るとともに、効果的な交通規制の実施についても警察等関係機関に積極的に協力していく。また、混合交通に起因する接触の危険を排除するための施策を推進して、交通の流れに秩序を付けて安全な交通を確保する。

以上の考え方にに基づき、この計画を策定し、適切かつ実行可能な諸施策を総合的に推進する。

別表1 秩父市の過去5年間の交通事故(人身事故)による死傷者数の状況

年	発生件数	死者数	負傷者数
平成23年	315	4	395
24年	280	2	369
25年	264	3	323
26年	234	2	301
27年	226	0	273

第2章 交通事故の現状と交通安全対策の方向

1 交通事故の現状

(1) 全国の交通事故の現状

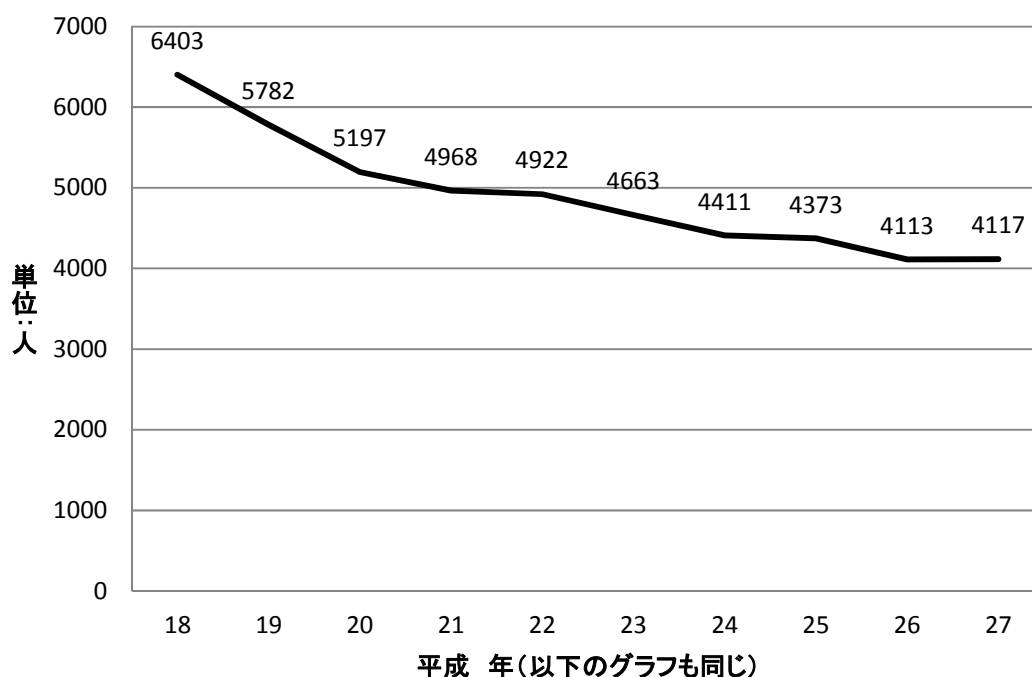
我が国の交通事故による死者数は、昭和45年に16,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増加に転じ、平成4年には11,452人に達したが、翌年から再び減少傾向で推移していた。しかし、27年中の死者数は4,117人と12年以来15年ぶりに増加に転じ、国の第9次交通安全基本計画における「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とする」目標は、達成できなかった。(図1)

また、近年の交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる。

主な要因としては、次のものが挙げられる。

- ① 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険性の高い事故の減少
- ② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率(自動車乗車中)の低下
- ③ 危険認知速度(車両の事故直前速度)の低下
- ④ 法令違反の歩行者の減少
- ⑤ 車両の安全性の向上

図1 全国の交通事故死者数の推移

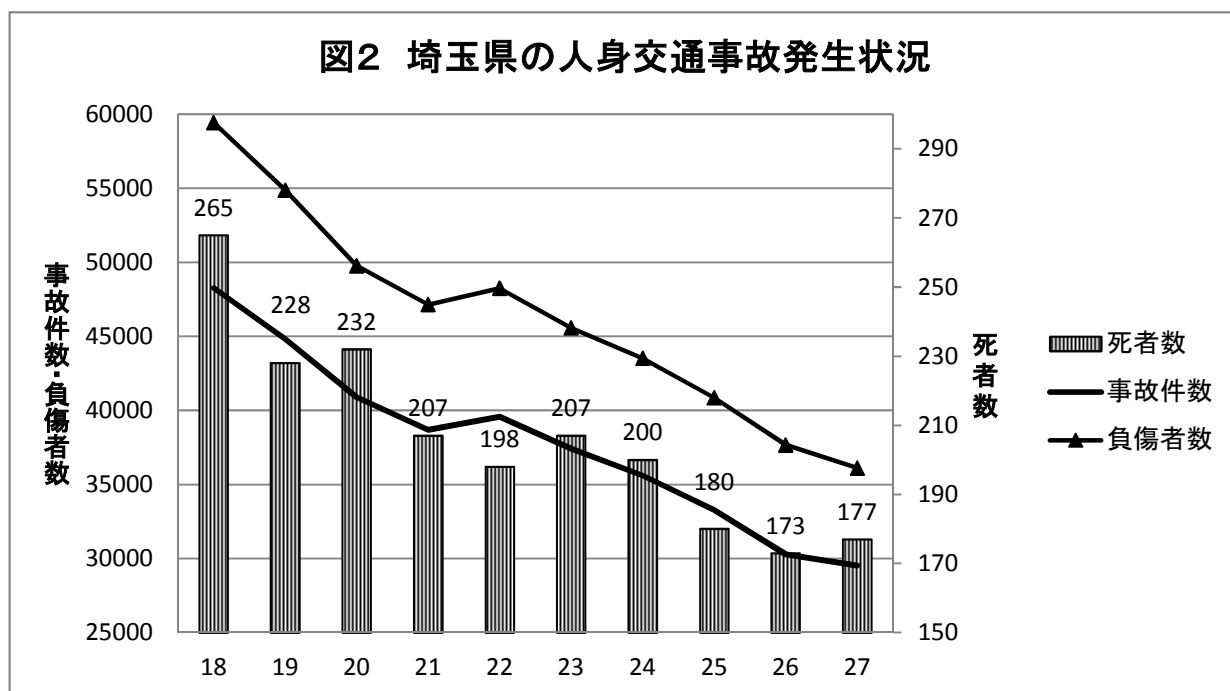


(2) 埼玉県内の交通事故の現状

埼玉県内の交通事故による死者は、昭和45年には845人に達したが、各種対策を着実に進めてきた結果、昭和50年から平成17年までは300人台から400人台で、平成19年からは200人台前半から200人を下回る人数で推移している。

第9次埼玉県交通安全計画では、「平成27年までに年間の交通事故死者数を125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ものの、平成26年に死者数173人と昭和31年以来の低水準に達したが、交通安全計画の目標を達成することはできなかった。

平成27年中の交通事故死者数は177人と前年に比べ増加し、人身事故件数は29,528件、負傷者数は36,111人となった。(図2)



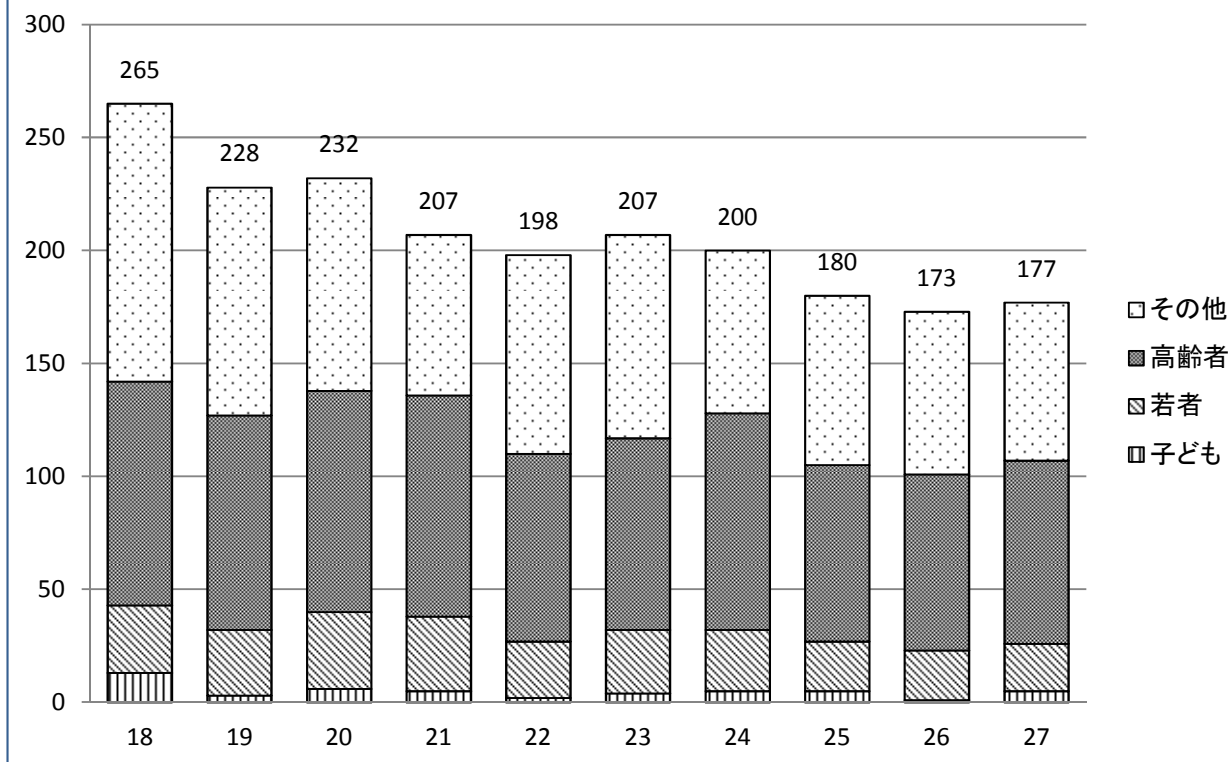
平成27年中の埼玉県における交通死亡事故の特徴を分析する。

埼玉県内の交通死亡事故の約半数は高齢者の死亡事故である。また、中学生以下では5人の幼い命が奪われている。状態別に分析すると、歩行中の死者が63人と最も多く、自動車・バイク・自転車の死者がほぼ同数で推移している。

埼玉県内の交通死亡事故について、年齢層と状態でクロス分析をする。(図3)(別表2) 県内の交通死亡事故で最も多いのが「高齢者の歩行中の事故」である。高齢者の歩行中の事故は、過去10年は50人前後で推移していたが、平成25年より40人前後で推移してきており減少傾向がみられる。しかし、死亡事故全体に対して占める割合が最も大きいことから、重点的に啓発活動を推進していくべき部分である。次いで多いのが「現役世代のバイクの事故」である。自動二輪車及び原動機付自転車の死亡事故も減少傾向にあるが依然として多い状況である。また、27年の特徴として自転車の死亡事故数が増加していることが挙げられる。27年の死者数は42人で昨年比11人増となっている。特に、26年は自転車に乗った高校生以下の子どもが亡くなる事故が発生していなかったが、27年は自転車事故で5人もの幼い命が奪われている。

死亡事故の原因で分析すると、「前方不注視(漫然・脇見運転)」「安全不確認」「動静不注視」の3原因で全体の35%を占めている。次いで多いのが、「歩行者妨害」「一時不停止」でそれぞれ全体の9%程度となっている。

図3 埼玉県の年齢別死者数の推移



別表2: 平成27年埼玉県内の交通死亡事故発生状況(年齢別・状態別)

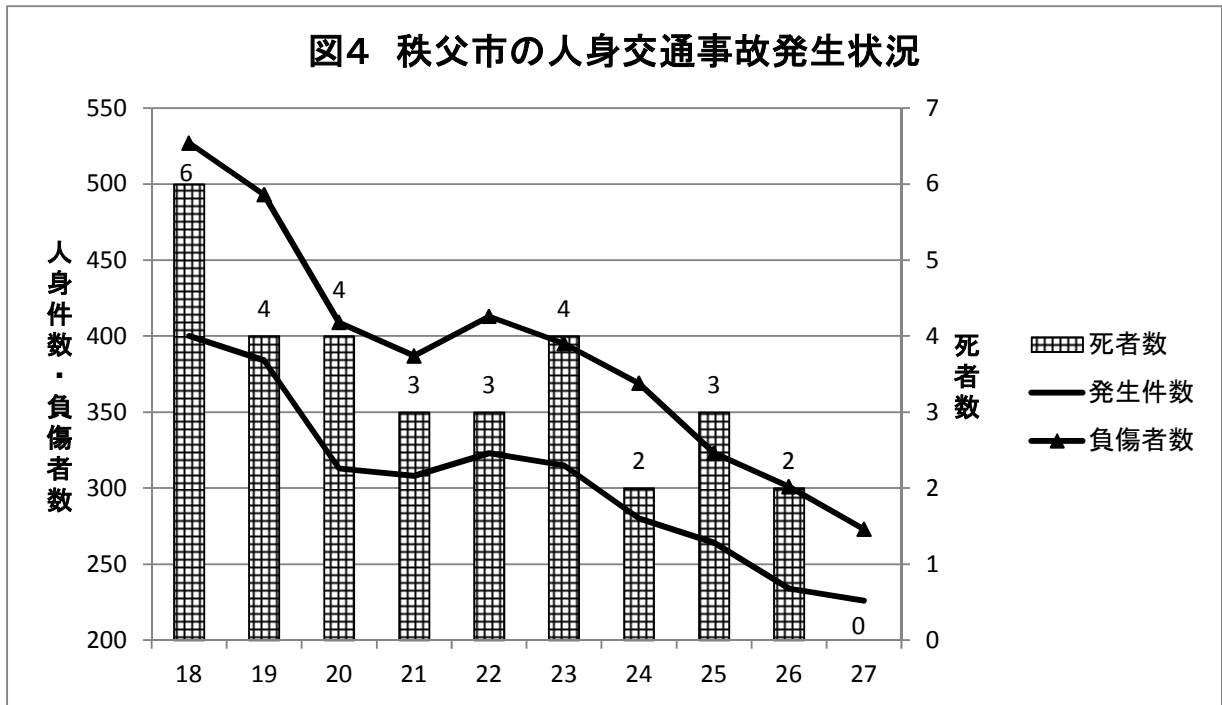
	四輪	バイク	自転車	歩行	合計
子ども	1	0	3	1	5
高校生	0	3	2	1	6
若者	2	7	3	3	15
現役世代	15	22	15	18	70
高齢者	16	6	19	40	81
合計	34	38	42	63	177

子ども: 中学生以下 若者: 子ども・高校生以外～24歳
 現役世代: 25～64歳 高齢者: 65歳以上

(3) 秩父市の道路交通事故の現状

近年の秩父市における人身交通事故件数は、件数・死者数・負傷者数ともに減少傾向にある。しかし、平成25年には10月から11月にかけて3件の交通死亡事故が連続発生したことから、埼玉県より、平成10年以来15年ぶりに「交通事故防止特別対策地域」に指定された。その後、交通安全対策事業の成果が現れ、平成27年には合併前の1市1町2村時代を含め、統計が残っている昭和39年以来初めてとなる「年間交通死亡事故ゼロ」を達成した。この間、秩父市ではセーフコミュニティの国際認証を目指して活動を推進し、平成27年11月15日にセーフコミュニティの国際認証を取得している。(図4)

図4 秩父市の人身交通事故発生状況



秩父市の人身交通事故の特徴としては、次のようなことが挙げられる。

① 追突事故が多い

秩父市における人身交通事故のうち約4割は追突事故である。特に、主要幹線道路における追突事故の割合は非常に高く、主要地方道秩父児玉線では約77%・国道140号線では約54%が追突事故である。交通事故の場所・類型別で分析すると、上記の道路が区内を走る、秩父第一小学校区・原谷地区・尾田蒔地区では他の地区と比較して人身事故の件数が多く、追突事故に占める割合も高いことが分かる。(図5)(図6)

② 主要幹線道路・生活道路における事故が多い。

秩父市の交通事故発生状況を道路別に分析すると、最も発生件数が多いのが国道140号線である。国道は、市民と観光客が混在し土休日を中心に交通量が多くなることが事故多発の原因と分析される。国道や県道では、追突事故の件数が多い。交通量が多くなることで渋滞が発生し、それに伴い脇見などが増えることで追突事故が発生するものと推察される。

また、国道140号に続いて市道において人身交通事故が多く発生している。市道では出会い頭の事故が多くを占めている。生活道路や渋滞の抜け道となっている市道では、市街地でも狭隘な道路が多く、交通量が多くなる場所で出会い頭の事故が発生するものと推察される。

③ 死亡・負傷者は高齢者が多い。

人身交通事故における負傷者を年齢層別に分析すると、65歳以上の高齢者が占める割合が21%と最も高い。全負傷者に占める、高齢者を含め40歳以上の負傷者の割合は62%である(図7)。秩父市における近年の交通死亡事故を分析すると、死者の約8割は65歳以上の高齢者である(別表3)。

以上の特徴を示しながら、本市の交通事故は依然として多発している。その背景には、若者、

高齢者を含む運転免許取得者の増加や秩父夜祭、芝桜をはじめとした観光都市としてシーズンには100万人以上が訪れるため、地域交通量の増大による道路交通の過密、混合交通等や観光客の過労運転などがあげられる。その一方で、道路利用者全体の交通安全への意識の稀薄を指摘せざるを得ない。

そこで、第10次交通安全計画では、市民一人ひとりに交通ルールの遵守と交通マナーの徹底を呼びかけ、今後ますます多様化する交通社会に対応した、総合的な交通安全対策を積極的に推進しなければならない。

図5-1 秩父市の道路別・類型別人身事故発生状況(H26)

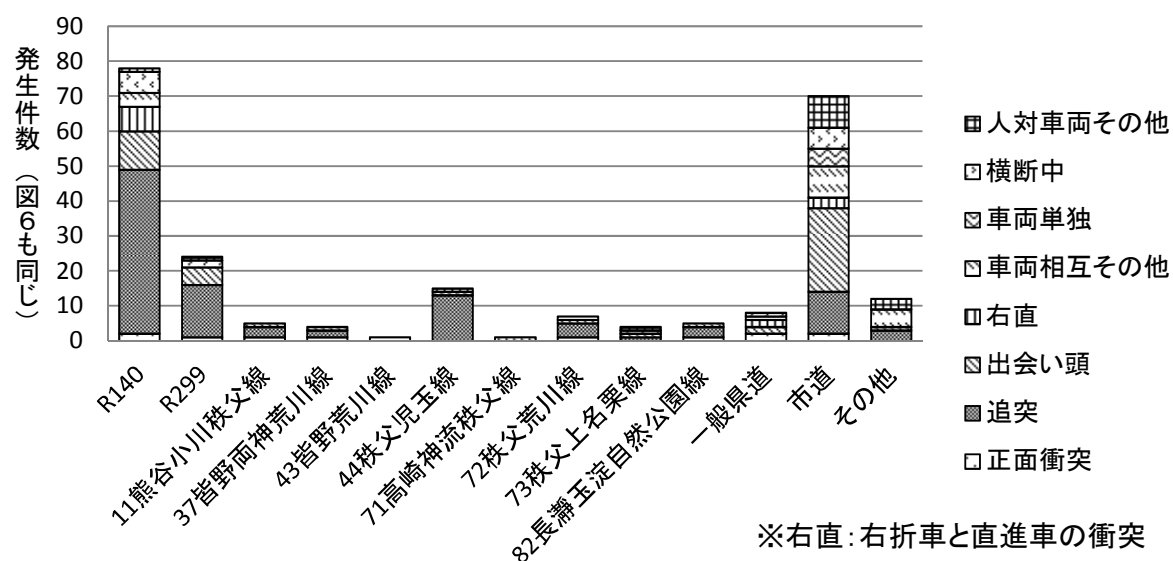


図5-2 秩父市の道路別・類型別人身事故発生状況(H27)

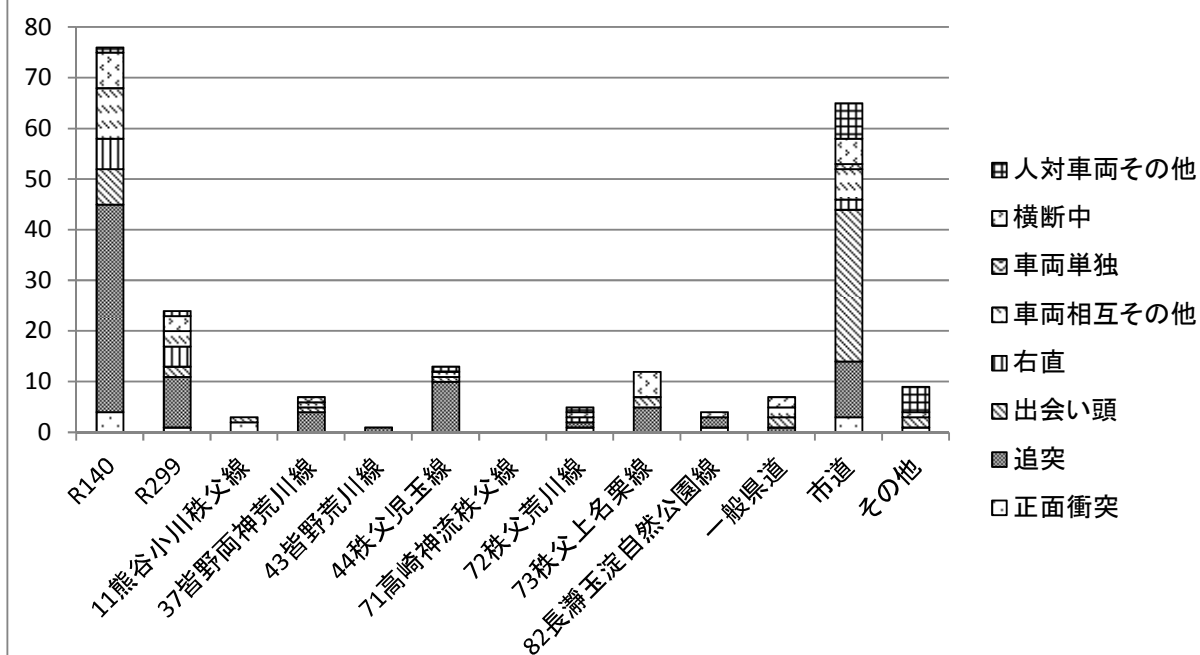


図6-1 秩父市の地区別・類型別人身事故発生状況(H26)

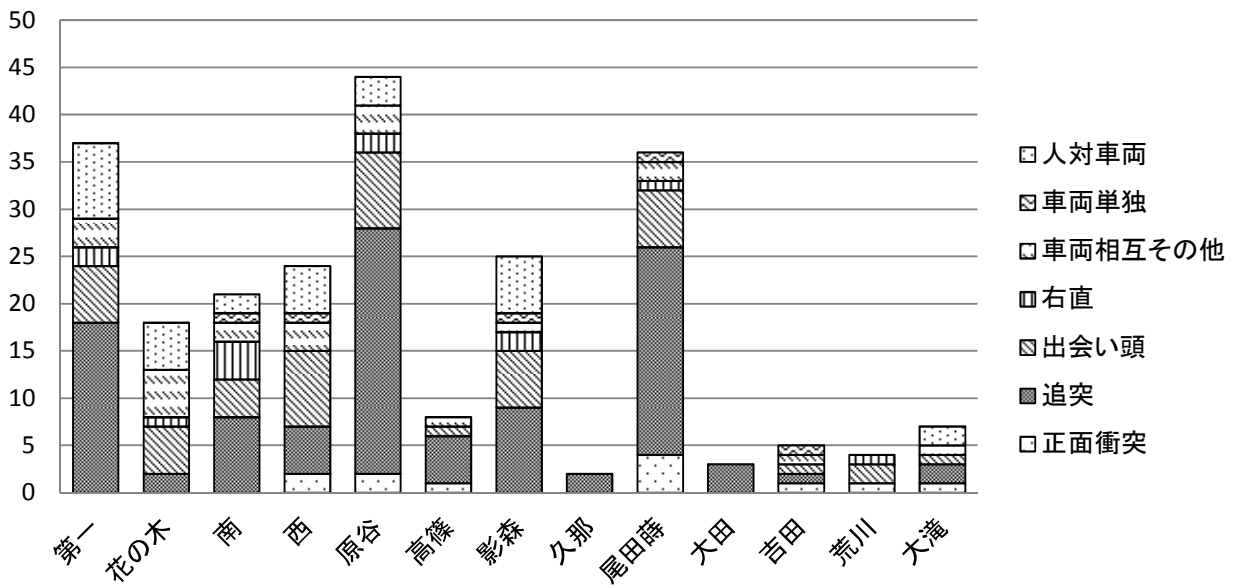


図6-2 秩父市の地区別・類型別人身事故発生状況(H27)

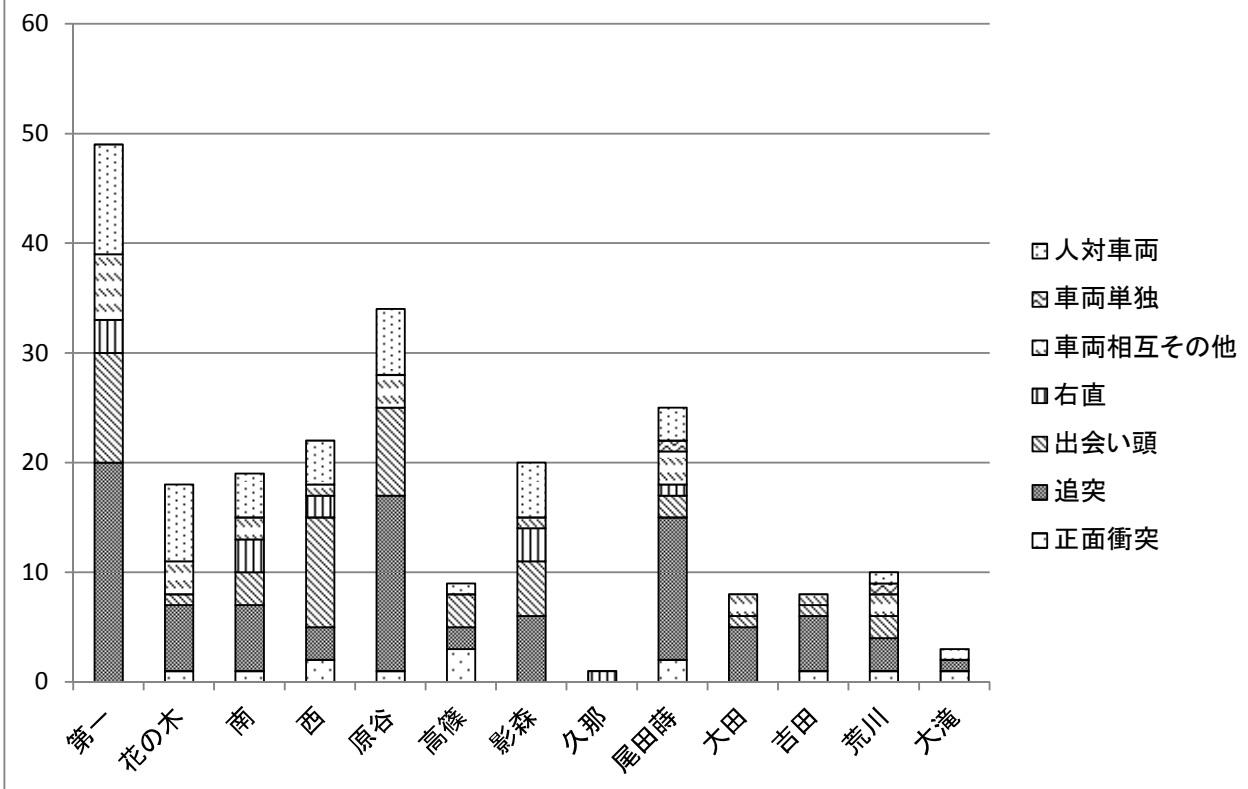


図7-1 秩父市の年齢層別人身事故発生状況(H26)

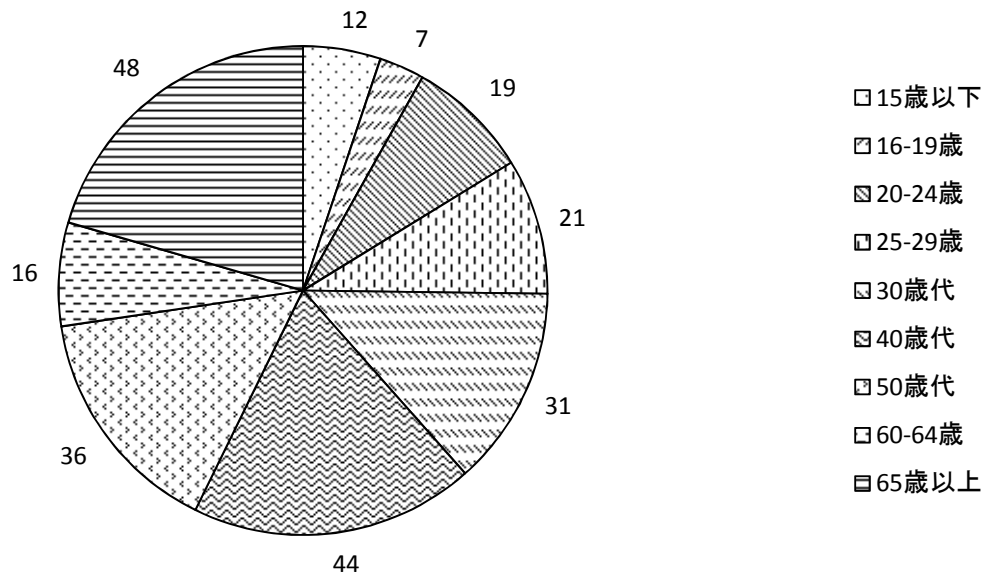
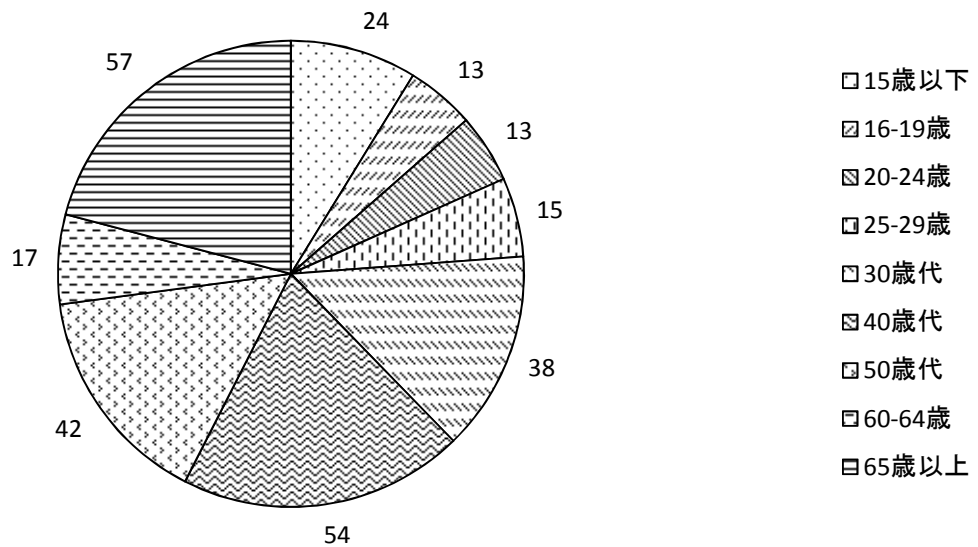


図7-2 秩父市の年齢層別人身事故発生状況(H27)



別表3 近年の秩父市における交通死亡事故発生状況
【平成25年】

発生日	時刻	場所・道路	形態	死者	事故概要
10月9日	17:38	下宮地町市道 (R140交差点)	普乗車 × 歩行者	歩行者 75歳 女性	信号機のない交差点で、普乗車が左折する際、左方から横断の歩行者と衝突。
11月10日	5:10	上町一丁目 埼玉R73 秩父上名栗線	普乗車 × 歩行者	歩行者 71歳 女性	信号機のない交差点で、普乗車が直進中、右方から横断の歩行者と衝突。
11月18日	1:20	黒谷 R140	普乗車 単独	普乗車 21歳 男性	普乗車が国道を直進していて、道路左側縁石に接触後、道路右側のガードレール・駐車車両等に衝突。

【平成26年】

発生日	時刻	場所・道路	形態	死者	事故概要
6月8日	20:35	上影森市道	普乗車 × 歩行者	歩行者 66歳 男性	普乗車が直線路を進行中、道路上に横臥していた歩行者を轢過。 【ひき逃げ検挙】
10月22日	17:26	相生町 R299	普乗車 × 歩行者	歩行者 80歳 男性	信号機の無い交差点で、普乗車が交差点を進行中、右方から横断の歩行者と衝突。

【平成28年】

発生日	時刻	場所・道路	形態	死者	事故概要
3月12日	11:57	近戸町市道	原付車 × 軽乗車	原付車 90歳 男性	信号機の無い交差点で原付車が交差点を直進中、右方から進行の軽乗車と衝突。

2 交通安全対策の方向

人命尊重の理念に立って、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、交通事故の実態に十分対応した各種交通安全対策を関係機関・団体と連携して強力に推進する必要がある。

(1) 高齢者の交通安全の確保

高齢者が歩行中や自転車乗中に巻き込まれる交通事故を防止し、今後さらに増加する高齢ドライバーが安全に運転できるよう、歩道や分かりやすい標識など道路環境を整備するとともに、高齢者の交通安全教育を推進する。

また、高齢者以外のすべて世代で、高齢者に対して配慮した通行を心がけるような交通安全教育も推進する。

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車による交通事故を防止するため、自転車利用者に対して交通安全教育・啓発を推進してマナーの向上を図る。また、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進める。

また、平成27年6月1日付で道路交通法が改正され、悪質・危険な運転車に対する講習制度が義務化されたことを踏まえ、自転車利用者に対して交通安全教育・啓発を推進して交通ルール・交通マナーの遵守徹底を呼びかける。

(3) 主要幹線道路における追突事故防止

秩父市内の交通事故の約半数を占める追突事故を防止するため、交通安全教育・交通安全啓発活動・啓発看板の設置などを通じて、ドライバーへの注意喚起を徹底する。

(4) 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、人と車が安全にかつ円滑に通行できるよう道路交通環境の整

備が不可欠である。そのためには、交差点の改良などの道路整備や信号機などの交通安全施設整備などの施策を推進する。

また、高齢者や障がい者等の自立した日常生活、社会生活を確保するため、交通環境のバリアフリー化も図る。

(5) 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る。そのため、幼児から成人、高齢者に至るまでの生涯にわたる交通安全教育を推進する。また、家庭や学校、職場など、地域ぐるみの交通安全意識の高揚を図り、各主体の自発的な交通安全対策を促進する。

(6) 安全運転と車両の安全性の確保

運転者や自動車の種類も多様化しているため、安全運転と車両の安全性の確保が非常に重要である。そのため、運転者教育の充実や事業所等における安全運転管理の確保などの施策を推進する。また、車両の安全性の確保を図る。

(7) 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通の確保のためには、交通実態に即した交通規制と交通違反等に対する適切な指導が重要であるので、警察等に積極的に協力するものとする。

(8) 飲酒運転の根絶に向けた取組み

警察、交通関係団体と協力して、「飲酒運転は絶対にしない・させない・ゆるさない」という住民の意識改革を図るため、広報、啓発活動を強化して行う。

(9) 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、消防機関や医療機関と連携をとり、救急・救助活動の充実と救急医療体制の整備拡充を図る。

3 計画の推進体制

交通安全に関する施策は多岐にわたっているが、これらの施策を効果的に推進するため、国、県及び関係行政機関と緊密な連携を図り、交通事故の増加傾向に歯止めをかける。

また、事業者、交通関係団体、交通安全母の会等のボランティア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、協力・連携して交通安全対策を進めていく。

さらに、市民一人ひとりに、「車に乗ったらシートベルトを着用する」、「夜間の外出の際は反射材を身につける」など、「自分の身は自分で守る」ことを意識させるよう啓発活動を実践していくことで、市民が安心して暮らせる「安心・安全な秩父市」を目指す。

4 本計画期間で達成すべき目標

第10次秩父市交通安全計画の実施期間である平成28年から32年までの5年間で「交通事故のない 安心・安全な秩父市」を目指すため、秩父市として次の目標を掲げ、交通安全対策事業を推進する。

①交通死亡事故ゼロを継続し、死亡事故ゼロ継続期間を、秩父市として最長の「695日」を目指す。

②年間の人身事故及び物損事故件数を、平成32年までに平成27年末比で「2割減」を目指す。(目標年間事故件数 人身事故180件・物損事故1,000件)

第3章 推進する施策

1 人と環境にやさしい道路交通環境の整備

交通安全施設等の整備は、交通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道路から実施していく。

(1) 既存の道路における整備

交差点等の必要な改良や狭隘路の拡幅を行うとともに、通学路等歩車道の分離が必要な区間においては、優先して歩道の整備を進める。

また、視認性に優れた大型式や点滅式等の道路標識及び反射性の高い道路標示や、夜間の危険箇所には道路照明灯等を整備する。そのほか、カーブ地点や転落・落石の恐れのある場所には、カーブミラー、ガードレール、落石防止柵・網等を設置して安全で快適な道路環境の整備をする。

さらに、高齢者や障がい者の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、歩道段差の解消や点字ブロック設置等のバリアフリー化に配慮した整備を進める。

(2) 新設・改良道路における整備

一般道路の新設・改良にあたっては、信号機等の交通安全施設を併せて整備することとし、歩行者、自転車利用者にも配慮した各種施設整備を進める。また、高齢者、障がい者にも優しいバリアフリー化を推進する。

(3) その他道路交通環境の整備

① 追突防止に向けた注意啓発看板の整備

特に主要幹線道路における追突事故を防止するため、埼玉県と協力し追突注意を促す注意啓発看板を事故多発地点に設置する。

② 違法駐車防止

道路交通の安全と円滑化を図るため、違法駐車防止を交通安全運動等のあらゆる機会を利用して広報啓発活動を行い、市民に協力を呼びかける。

③ 道路使用の適正化

道路使用及び占用の許可にあたっては、許可条件履行の確認を徹底して、道路本来の機能を確保した道路使用の適正化を図る。

④ 子供の遊び場の確保

子供の路上遊戯等による交通事故を防止するため、公園等の整備を進める。

⑤ 住民参加の促進

地域住民の意見を反映した道路交通環境の整備促進をするとともに、交通安全は住民の意識の高揚に支えられるので、行政と住民が連携した交通安全対策を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 生涯にわたる交通安全教育の推進

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であることを自覚して、交通ルールとマナーを正しく身に付けるためには、人の成長過程に合わせた生涯を通じての交通安全教育の推進が不可欠である。

① 幼児に対する交通安全教育

日常生活において、安全に道路を通行するための交通ルールと正しいマナーを身に付けさせるため、幼稚園・保育所並びに家庭や地域と協力しながら、計画的に交通安全教

育を実践する。また、小学校入学直前の新入学児並びに保護者を対象に交通安全教室を開催し、安全な通学方法について教育を行う。

② 小学生に対する交通安全教育

歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を身に付けさせるため、視聴覚機材や校庭に設定した模擬道路を利用して、歩行者の心得、自転車の安全な利用、交通ルールの意味と必要性などについての交通安全教育を実施する。また、近年、自転車事故が多発している中で、自転車に乗り始める小学生から繰り返し自転車の運転ルールをしっかりと身に付けてもらうため、こども自転車運転免許制度を実施する。

③ 中学生に対する交通安全教育

特に自転車で安全に道路を通行するための必要な技能と知識を習得させるとともに、思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるように、標識の意味や応急手当等の交通ルールを植え付ける交通安全教育を実施する。

④ 高校生に対する交通安全教育

特別な事情がある場合を除き二輪車に乗らない、交通社会の一員として交通ルールを遵守する、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できる社会人を育成することを目指した交通安全教育を実施する。

⑤ 若者に対する交通安全教育

若者の交通事故実態、交通事故加害者としての実態を周知して、自己の運転技量に対する正確な認識とその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揚して、悪質無謀な運転による交通事故防止を図る。

⑥ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時の教習水準の一層の向上と、免許取得後の運転者としての社会的責任の重さと交通事故被害者の心情、交通事故の悲惨さなどを理解させ、交通マナー向上の促進を図る。

⑦ 高齢者に対する交通安全教育

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を理解させ、安全に道路を通行する技能と交通ルール等の知識を習得させるため、老人クラブ等団体と連携して交通安全教育を実施するほか、夜間の交通事故防止につながる反射材の普及促進を図る。

また、高齢運転者に対しては、「シルバードライバーズドック」等を関係機関と協力して開催し、自己の運動能力や反応動作の変化を再認識させる運転技能診断等を実施して運転者教育を推進する。

⑧ 障がい者に対する交通安全教育

地域福祉の場を利用して、障がいの種類や程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

(2) 交通安全教育指導者の養成、活用

幼児から高齢者に至るまでの生涯を通して交通安全教育を実施するためには、交通社会に参加するすべての人々に、説得力のある指導を行える交通安全教育指導者を養成することが必要である。そのため、指導者を育成、拡充する研修会等には積極的に参加し、自発的な交通安全教育の向上を図る。

(3) 普及啓発活動の促進

- ① 交通安全運動の推進
春・秋の全国交通安全運動や夏・冬の交通事故防止運動に加え、その他の期間における交通安全推進期間においては、秩父・小鹿野両警察署等関係機関・団体と連携して組織的・継続的に交通安全を展開する。
- ② 自転車の安全利用の促進
自転車利用者の交通マナーの向上を図り、交通事故や迷惑行為を防止するため、歩行者やほかの車両に配慮した正しい乗り方の普及啓発活動を強化する。
- ③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底
シートベルト及びチャイルドシートの着用効果、正しい着用方法について理解を深め、その着用促進を図る。また、後部座席におけるシートベルトの着用も促進する。
- ④ 飲酒運転追放活動の推進
飲酒運転を追放するため、広報・啓発活動を積極的に推進する。
- ⑤ 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進
自動車、自転車の前照灯の早めの点灯と、歩行者・自転車利用者に対する反射材の利用促進を図る。
- ⑥ 主要幹線道路における追突事故防止啓発活動の推進
主要幹線道路における追突事故を防止するため、街頭キャンペーンや交通安全教育の場での啓発活動を強化する。
- ⑦ 放置駐車禁止の広報・啓発活動の推進
道路交通のスムーズな流れを確保するため、放置駐車禁止の広報・啓発活動を積極的に推進する。
- ⑧ 外国人に対する普及啓発活動の推進
外国人が日本の交通社会に十分適応できるよう、外国語のパンフレット等を活用して、交通安全知識の普及啓発を図る。
- ⑨ 交通安全に関する広報の徹底
市報やホームページ等の様々な媒体を利用して、交通安全を積極的に広報する。

(4) 民間交通安全団体の活動の促進

交通安全母の会等の民間の交通安全団体には、交通安全対策にかかる資料等を提供するなどその活動を支援し、創意工夫された自発的な活動を促進する。また、交通安全運動等の際には、行政と民間団体等が連携して効果的な活動の展開を図る。

3 安全運転の確保

(1) 高齢運転者対策の推進

高齢運転者に対して、加齢による心身機能の変化が運動行動に及ぼす影響について正しく理解させるため、警察署、関係団体と協力して「シルバードライバーズドック」などの体験・参加型の交通安全教育を充実させる。

また、交通安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用を促進する。

(2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を啓発するとともに、着用の実証事例を紹介するなどしてその必要性、重要性を訴えて着用率の向上を図る。

(3) 運転者の労働条件の適正化

自動車運転者の労働条件については、労働基準法等関係法令に基づき適正な労働時間が保たれて、過労運転等が原因となる事故が発生しないように、関係行政機関の指導に協力する。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車利用者に対して、点検整備を実施して規格・基準に合った自転車の利用促進と交通ルールの遵守を啓発する。

(5) 暴走族対策の強化

暴走族の凶悪性を訴え、地域を上げて暴走族追放の気運を高揚して、青少年に対して、暴走族に加入しないよう指導する。また、警察署等関係機関・団体と協力して青少年の健全育成運動を継続的に実施していく。

また、暴走族の集合場所として利用されやすい施設等の管理の徹底と、集合させない環境作りを推進して暴走行為防止対策の強化を図る。

4 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害者を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救急・救助体制及び救急医療体制の整備・充実を図る。

5 交通事故被害者支援の推進

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ないことから、交通事故に関する相談等を受けられる関係機関との密接な連携が取れる体制作りを進める。

第4章 踏切道における交通安全

1 踏切道の安全確保

踏切道の構造改良や保安設備の整備等により大きな事故は発生していないが、市内にはまだまだ危険箇所があるので、鉄道関係者をはじめ関係機関と協力して、積極的に整備を進め事故防止を図る。

2 推進する施策

(1) 踏切道の構造改良と統廃合

交通量が多く危険度の高い踏切道については、構造改良工事を施工してきたところであるが、なお必要箇所については継続して改善するとともに、小規模踏切道は周囲の状況を勘案しながら整理統廃合並びに規制等を講じていく。

(2) 広報活動

全国交通安全運動等の機会を利用して、踏切通行者に対し、交通安全意識の高揚を図るための広報活動を積極的に実施する。