

# 第9次川越市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

川 越 市



## はじめに

本市における交通事故（人身・物件）は、昭和62年以降急激に増加し、平成13年から平成17年まで、年間10,000件を上回り、平成18年以降は8,000件から9,000件台で推移しており、依然として多発の傾向にあります。

平成22年の一年間をとってみても、死者10人、負傷者2,519人と、誠に憂慮すべき状況が続いています。

また、高齢者の関係する事故が増加している傾向があるほか、原因別に見ると脇見運転や一時停止違反による事故が多発しています。

この背景には、高齢社会の到来、交通渋滞等による道路環境の悪化、更には運転免許保有者数、自動車保有台数及び余暇時間の増加などにより、交通環境が大きく変化したことが原因となっています。

こうした状況を踏まえて、道路交通の安全と円滑化を図るため、埼玉県が策定した第9次埼玉県交通安全計画を参考に、本市における平成23年度から平成27年度までの5年間の交通安全対策の大綱として、第9次川越市交通安全計画を作成しました。

この交通安全計画に基づき、市及び関係機関・団体等をはじめ市民一人ひとりが交通安全に対する強い意識を持って、全力で交通事故の防止に取り組む必要があります。



# 目 次

計画の基本的考え方	1
第9次川越市交通安全計画における推進する施策の体系	3
第1部 道路交通の安全	7
第1章 道路交通事故の傾向と交通安全対策の方向	7
1 道路交通事故の傾向	7
2 交通安全対策の方向	13
3 交通円滑化対策の方向	15
第2章 推進する施策	15
第1節 人と環境にやさしい道路交通環境の整備	15
1 道路交通環境の整備	15
2 交通需要マネジメントの推進	17
3 総合的な駐車対策の推進	18
4 自転車等駐車対策の推進	19
5 その他の道路交通環境の整備	20
第2節 交通安全思想の普及徹底	21
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
2 交通安全啓発活動	24
3 交通安全関係団体の活動の促進	25
第3節 安全運転の確保	26
1 運転者に対する啓発活動の推進	26
2 二輪車安全運転対策の推進	26
3 高齢運転者対策の推進	26
4 自転車の安全確保	26
第4節 道路交通秩序の維持	27
1 交通の指導取締りの強化等	27
2 暴走族対策の推進	27
第5節 緊急時における救急救助体制の整備充実	27
1 救急救助業務実施体制の整備充実	27
2 救急医療体制の整備	28
第6節 被害者救済体制の充実等	28

1	交通事故相談の充実	28
2	被害者の援護	28
第2部	踏切道における交通の安全	29
第1章	踏切道事故の傾向と交通安全対策の方向	29
第2章	推進する施策	29
第1節	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	29
第2節	踏切保安施設の整備及び交通規制の促進	29
第3節	踏切道の統廃合の促進	29
第4節	その他踏切道の交通安全と円滑化	29
参考資料		31
①	人口・自動車保有台数等の推移	32
②	交通事故発生状況の推移	32
③	踏切道の人身事故発生状況	32
④	都市計画街路事業の概要	33
⑤	1・2級幹線市道の整備事業	33
⑥	道路改良に伴う歩道整備事業	33
⑦	歩道の整備事業	34
⑧	電線の地中化整備事業	34
⑨	自転車放置禁止区域の指定状況	34

# 計画の基本的考え方

交通安全対策を推進するにあたっては、「人優先」の交通安全思想を基本として、交通事故根絶を究極目標とし、社会情勢の動向を踏まえ、交通環境の実態に対応した諸施策を講じる必要があります。

交通事故は、事故の関係者をはじめ多くの人達に物心両面にわたる多大なダメージを与えており、大きな社会問題となっています。このため、交通事故防止対策を適切かつ効果的に実施していくことは、重要な課題となっています。

交通事故の原因には、「人」、「自動車や列車等の交通機関」及び「交通環境」の三つの要素があり、これらが複雑に絡み合っており発生するとされています。

このため、交通安全対策を的確かつ効果的に進めるには、これらの要素について相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析や、交通安全対策に関する評価・予測等の成果を活用し、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、国、県及び関係機関・団体と緊密な連携を図りつつ、強力に推進していく必要があります。

このような観点から、本計画は交通安全対策基本法に基づき、埼玉県交通安全計画を参考にするとともに、第三次川越市総合計画との整合を図りながら作成しました。





## 第 9 次川越市交通安全計画における

### 推進する施策の体系





	第2節	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
	(1)	幼児に対する交通安全教育
	(2)	児童生徒に対する交通安全教育
	ア	小学校における交通安全教育
	イ	中学校における交通安全教育
	ウ	高等学校・特別支援学校における交通安全教育
	(3)	若者に対する交通安全教育
	(4)	成人に対する交通安全教育
	(5)	高齢者に対する交通安全教育
	ア	高齢者(歩行者・自転車利用者)に対する交通安全教育
	イ	高齢運転者に対する交通安全教育
	(6)	障害のある人に対する交通安全教室
	(7)	交通安全教育指導者の養成
	2	交通安全啓発活動
	(1)	広報活動の推進
	(2)	交通安全運動の推進
	(3)	シートベルト、チャイルドシートの着用の徹底
	(4)	夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進
	(5)	飲酒運転根絶の推進
	3	交通安全関係団体の活動の促進
	第3節	安全運転の確保
	1	運転者に対する啓発活動の推進
	2	二輪車安全運転対策の推進
	3	高齢運転者対策の推進
	4	自転車の安全確保
	第4節	道路交通秩序の維持
	1	交通の指導取締りの強化等
	2	暴走族対策の推進
	(1)	暴走族対策の推進
	(2)	暴走族追放の広報活動の推進
	(3)	暴走族追放のための環境整備
	第5節	緊急時における救急救助体制の整備充実
	1	救急救助業務実施体制の整備充実
	(1)	救急救命士の積極的活用
	(2)	救急・救助体制の充実
	(3)	救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実
	(4)	応急手当の普及
	2	救急医療体制の整備
	第6節	被害者救済体制の充実等
	1	交通事故相談の充実
	2	被害者の援護
第2部	踏切道における交通の安全	
	第1節	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進
	第2節	踏切保安施設の整備及び交通規制の促進
	第3節	踏切道の統廃合の促進
	第4節	その他踏切道の交通安全と円滑化

# 第1部 道路交通の安全

## 第1章 道路交通事故の傾向と交通安全対策の方向

### 1 道路交通事故の傾向

#### (1) 川越市の位置及び道路交通

川越市は埼玉県の南西部に位置しており、平成23年4月1日現在の人口は343,276人で、平成18年同期に比べ10,525人の増加となっています。

川越市の道路網は、関越自動車道と国道254号が南北方向の軸として、国道16号が東西方向の軸として、それぞれ主要幹線道路を形成し、これら主要幹線道路を補完する市道や県道が中心市街地から放射状に広がっています。このため、中心市街地に交通が集中しやすい構造となっています。また、多車線道路として整備されている路線は、国道及び県道（川越北環状線／一部区間供用開始）のみであり、全体として幅員も狭く、規格の低い道路網で構成されています。

## (2) 川越市の交通事故の傾向

市内の交通事故発生件数の推移を見ると、死者数については昭和47年に過去最悪の34人を記録しましたが、昭和49年に11人に減少し、その後、ほぼ10～20人で推移して、平成19年以降は10人以下となっています。

交通事故総件数については、平成18年以降は1万件を割り減少傾向にあり、人身事故件数についても、平成17年以降、年々減少している傾向にあります。【図1・2】

図1 川越市内の交通事故死者数・傷者数の推移

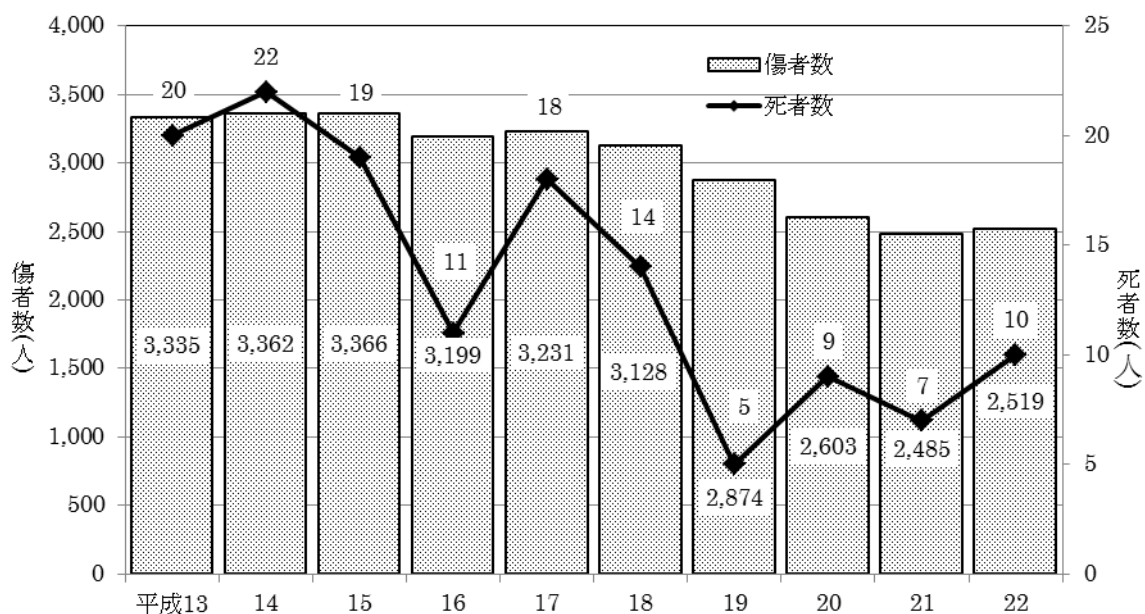
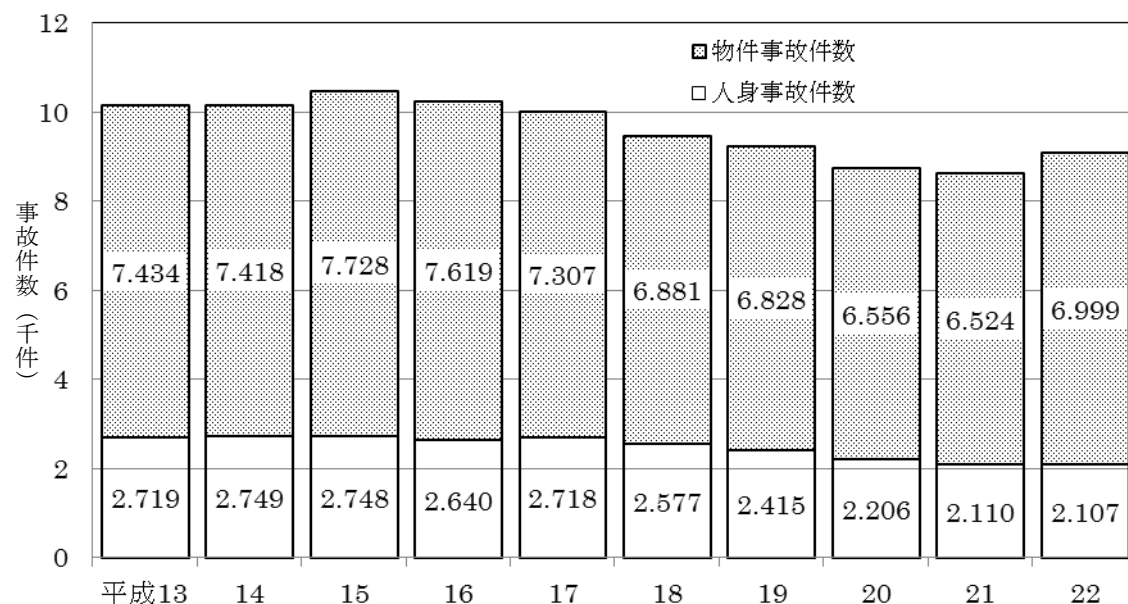


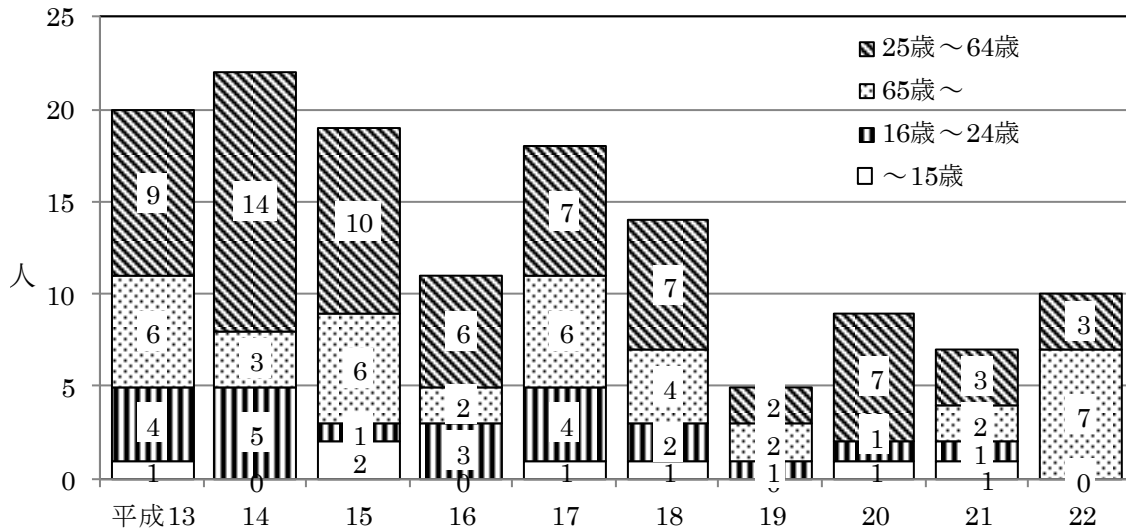
図2 川越市内の交通事故件数



### ア 交通事故死者の傾向

交通事故による死者を年齢層別に見ると、年によりばらつきがありますが、死者全体に占める高齢者（65歳以上）の割合が比較的高い傾向にあります。【図3】

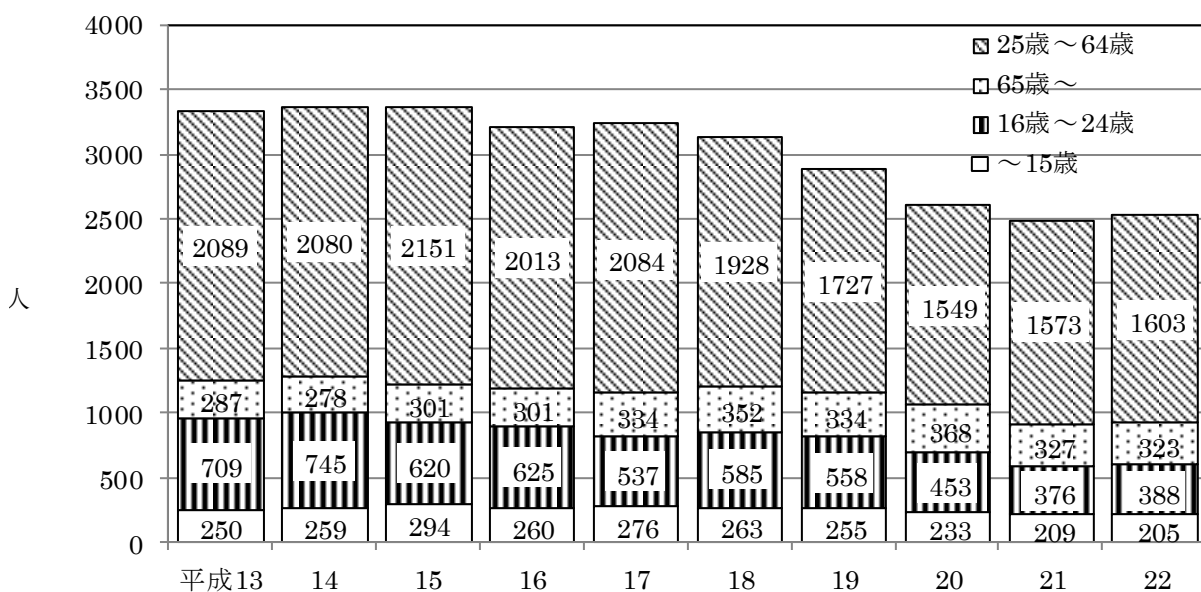
図3 川越市内の年齢層別交通事故死者数の推移



### イ 交通事故傷者数の傾向

傷者数については、平成13年から6年連続で年間3,000人以上で推移していたものの、平成19年以降、3,000人を割り、ここ数年は2,500人前後と減少傾向にありますが、高齢者については、平成15年以降は300人台のまま横ばいの状況を示しています。【図4】

図4 川越市内の年齢層別交通事故傷者数の推移



### ウ 高齢者の交通事故の特徴

平成22年中の交通事故死者の年齢層別の割合と、人口の年齢層別の割合を対比してみると、全死者中で高齢者の割合が最も高く(70%)、全人口中の高齢者の割合(20.8%) に比べ約3.5倍となっています。【図5】

これに比べ、交通事故傷者の年齢層別の割合と、人口の年齢層別の割合を対比したものは、高齢者の傷者の割合(12.8%)は、全人口中の高齢者の割合より大幅に少ないことが判明しています。【図6】

このことから、高齢者は事故に遭う割合が低いのに関わらず、死亡事故となるケースが多いことがわかります。

図5 川越市内の年齢層別人口及び交通事故死者数の対比(平成22年)

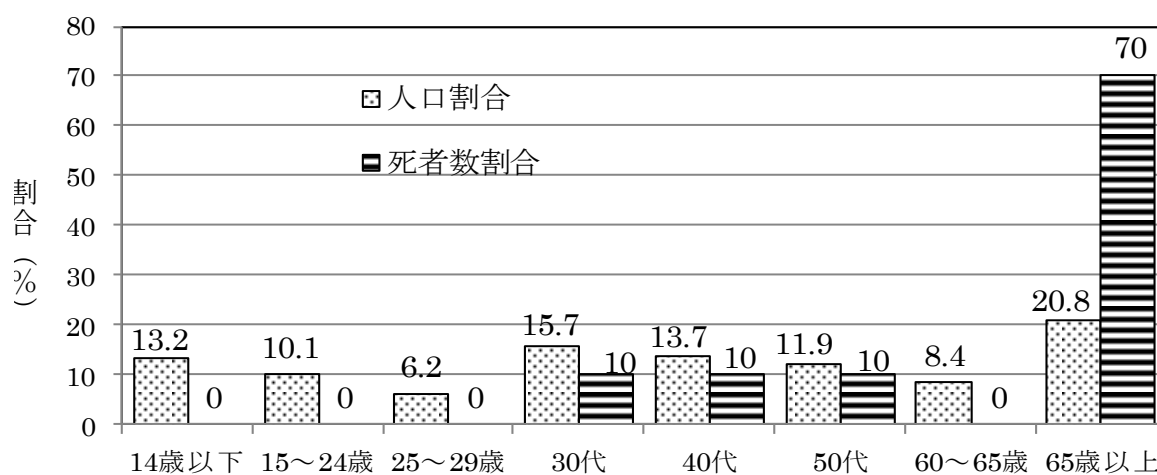
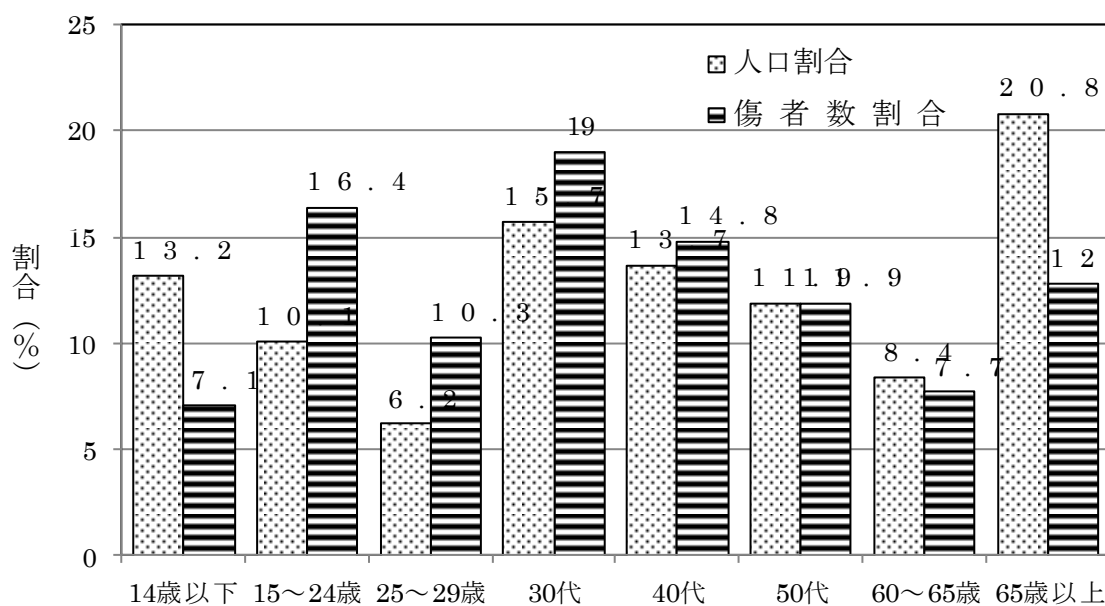


図6 川越市内の年齢層別人口及び交通事故傷者数の対比(平成22年)



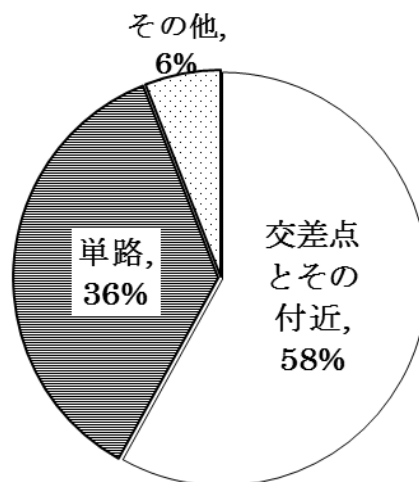


## エ 交通事故の発生場所

交差点とその付近での交通事故が、平成22年においては、全体の約6割を占めています。

交通事故の抑止には、交差点での事故対策を重点的に実施する必要があります。

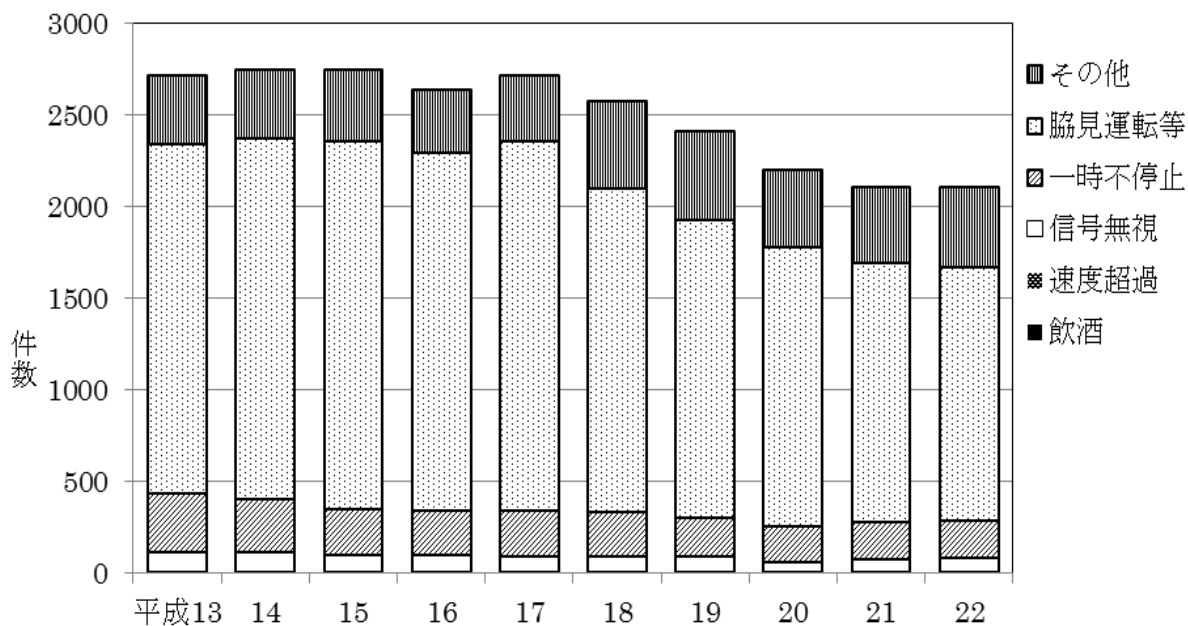
図7 事故発生場所の割合



## オ 交通事故の原因

交通事故の原因としては、脇見運転等と一時不停止によるものが多くの比率を占めています。【図8】

図8 川越市内の法令違反別交通事故件数の推移



## カ 自転車乗用中の事故

自転車乗用中の事故が多発しています。最近の自転車の事故は被害者だけではなく、加害者になるケースも増えています。

なかでも、事故を起こした自転車に法令違反が認められるケースが平成18年以降では約90%前後となるなど、自転車利用者自らが交通ルールを遵守していない状況が続いています。【図9】

また、自転車の事故件数を見ると、平成17年は853件あったものが、平成18年以降は毎年減少し、平成22年には678件となっています。【図10】

図9 川越市内の自転車事故における法令違反の有無割合

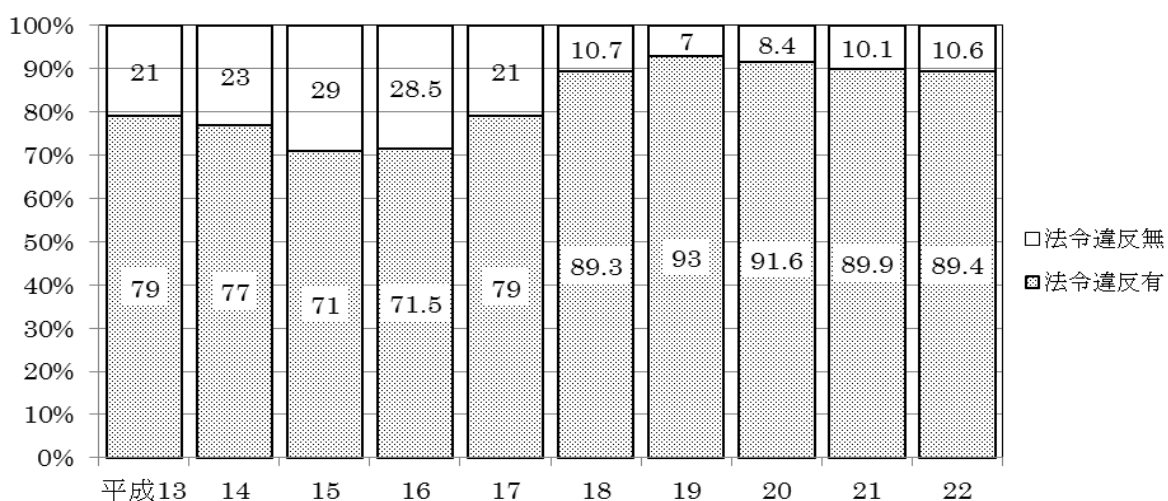
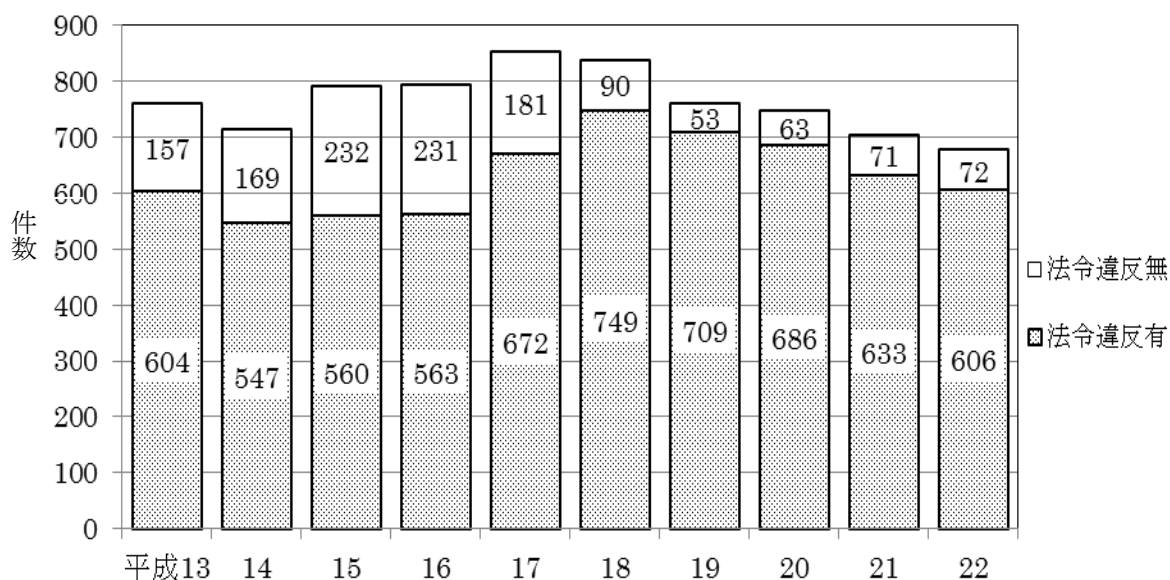


図10 川越市内の自転車事故の発生件数の推移



本市の交通事故はこのような特徴を示しており、交通事故の総件数では減少傾向にあるものの、依然として多発の傾向で推移しており、その背景には、都市化の進展に伴う人口増加、運転免許保有者数の増加、車両保有台数及び自動車走行距離等の増加という道路交通の量的拡大とともに、高齢社会の到来等による交通環境の質的变化があるものと考えられます。

また、依然として道路利用者全体の安全意識が低いため、無謀運転をはじめとする加害者側の原因だけでなく、歩行者や自転車利用者等の被害者側の法令違反が多く認められることも、交通事故が多発の傾向で推移していることにつながっています。

## 2 交通安全対策の方向

### (1) 計画の目標

平成27年までに

- ① 交通事故による死者数を年間6人以下とする。
- ② 交通事故死傷者数を年間1800人以下とする。

本市から交通事故を根絶することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の終期である平成27年までに年間の道路交通事故による死者数を6人以下、死傷者数を1800人以下とすることを目指します。

本計画では、埼玉県における第9次埼玉県交通安全計画の目標である平成27年までに年間の交通事故死者数を125人以下、死傷者数を人口10万人当たり525人以下とする目標を踏まえ、本市における目標を設定しました。

### (2) 対策の方向

交通事故の根絶を目指し、安全で快適な交通社会を築いていくためには、人間尊重の理念のもとに交通環境の変化を踏まえ、総合的な交通安全対策を積極的に推進していくことが必要です。

交通安全対策を推進していくためには、幼児、児童、高齢者、障害のある人の交通安全対策、飲酒等無謀運転の防止対策、交通安全意識の普及徹底に努め、さらに道路環境の整備、車両の安全性の確保、緊急時における救急救助体制の整備、被害者救済体制の充実等の交通安全対策を市及び関係機関・団体が一体となって、総合的かつ計画的に推進していくことが必要です。

### (3) 対策の重点

#### ア 高齢者の交通安全の確保

高齢者の交通事故を防止するため、歩道や分かりやすい標識などの道路交通環境の整備と、歩行中・自転車乗用中の交通事故防止に関する啓発活動を強化するとともに、高齢者に対する交通安全教育を推進します。

また、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、高齢者以外の世代に対する交通安全教育を推進します。

更に、運転免許証を自主返納した高齢者に対して、身分証明書として使用できる住民基本台帳カードの発行無料化について、実施に向け検討します。

#### イ 子供の交通安全の確保

子供の交通事故を防止するため、学校における交通安全教育を推進するとともに、通学路の危険個所を点検し対策を実施します。

#### ウ 交差点における交通事故の防止

交通事故の約6割を占める、交差点とその付近における交通事故を防止するため、交差点を中心とした道路環境の整備を推進します。

#### エ 自転車による交通事故の防止

自転車利用者の交通事故を防止するため、自転車乗用中の交通事故防止に関する啓発活動及び学校等における自転車安全利用5則を基本とした交通安全教育を推進します。

#### 自転車安全利用5則

##### ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外。

普通自転車は次の場合、歩道を通行することができる。

(1) 「歩道通行可」の標識等があるとき。

(2) 以下の者が運転するとき。

- ・ 児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）
- ・ 70歳以上の高齢者
- ・ 内閣府令で定める障害のある身体障害者

(3) 道または交通の状況に照らして、やむお得ないと認められるとき。

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。
  - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - ・夜間のライト点灯
  - ・交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
- ⑤ 子供はヘルメットを着用。

### 3 交通円滑化対策の方向

近年、道路整備を上回る自動車交通量の増加により、中心市街地における慢性的な交通渋滞が発生しており、歩行者の安全や経済活動が阻害されるなど、市民生活全般にわたって大きな影響を及ぼしています。

また、年々増加する観光客等川越を訪れる人々にとっても、安全で快適に川越のまちを散策できる環境の整備が必要となっています。

今後、環状線等の道路改築、交差点改良等のハード整備のみでは限界があるため、通過交通の迂回誘導、企業及び学校の送迎バス等の迂回誘導、公共交通機関の充実と利用促進、効率的な駐車場の整備による待機車両の解消、効果的な交通規制による交通の抑制及び滞留時間の短縮等総合的かつ計画的に実施する必要があります。

## 第2章 推進する施策

### 第1節 人と環境にやさしい道路交通環境の整備

#### 1 道路交通環境の整備

##### (1) 交通の円滑化・道路交通網の整備

くるま社会の急速な進展は、道路整備を上回る交通量をもたらし、特に中心市街地における交通渋滞は、市民生活や経済活動にも多大な影響をもたらしています。

また、市民意識調査においても、最も多く望まれている施策の一つに、道路交通網の整備が挙げられています。

市民が安全で活発な都市活動を円滑に行うため、広域的な視点に立った道路体系の確立をすべく幹線道路の整備や、地域活動を豊かにする生活道路等の道路交通網の整備促進を図ります。

##### ア 幹線道路の整備

現況交通の効果的な分散を図り、市街地へ流入する通過交通の排除と渋滞の解消や交通事故を防止するため、バイパス機能を持つ環状道路の整備を図ります。

また、国道や県道等の主要幹線道路及び圏央道インターチェンジへのアクセス道路等の整備の促進を図ります。

なお、国県道については渋滞交差点の改良を促進し、安全性の向上と交通の円滑化に努めます。

#### イ 沿道環境及び生活道路の整備

安全で快適な道路空間の確保や優れた都市景観の創出、都市防災の観点等も含めて、積極的に電線類の地中化を推進します。

また、市民の生活に密着した生活道路は、幹線道路との整合を図り、地域の特徴や沿道の自然環境などに配慮し、住民との合意形成を行いながら整備を推進します。

#### ウ 交差点の改良及び道路の拡幅

交差点及び交差点付近の交通事故の防止と交通渋滞を緩和するため、道路の拡幅や交通動態に応じた右左折帯を整備するなどの交差点の形状改善を推進します。

また、視認性に優れた道路標識、注意看板等の設置や路面標示の整備を推進します。

#### エ 道路における交通安全施設の整備

道路の新設や改良にあたっては、歩道、中央分離帯、道路照明灯、道路標識等の交通安全施設についても併せて整備を推進します。

### (2) 安全で快適な交通環境の整備

高齢者や障害のある人が積極的に社会参加できるような安全で快適な交通環境を創出するため、段差の少ない歩道の整備、視覚障害者誘導用ブロック等の交通安全施設の整備を推進します。

#### ア 歩行者・自転車の安全対策

交通量の多い区間や通学路等については、歩行者の安全を確保するため、歩道や路側帯を整備し歩行者優先のまちづくりを進めます。

また、自転車が安全に通行できるよう、自転車通行帯や自転車道など歩行者と自転車と車の分離を図るような道路の改善に努め、自転車の利用を促進します。

## イ 交通環境のバリアフリー化の推進

高齢者や障害のある人等が自立した日常生活や社会生活を送れるようにするため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」や「埼玉県福祉のまちづくり条例」等に基づき、駅や公共施設のバリアフリー化や歩道の拡幅、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を推進するとともに、放置自転車等通行の妨げとなる障害物の一掃に努めます。

## ウ 通学路の整備

児童生徒の安全を確保するため、通学路について、安全点検の結果を踏まえ、歩道等の計画的な整備を図ります。

## エ 交通安全施設の整備

交通事故多発地点等については、現場診断や事故分析に基づき、交通安全施設等を整備します。

見通しの悪い交差点等への道路反射鏡の設置や、夜間事故防止のための道路照明灯の設置など、交通事情に対応した交通安全施設の整備を推進します。

また、視認性に優れた大型標識及び路面標示を整備します。

## (3) 効果的な交通規制の促進

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑化を図るため、地域のまちづくりと連動した効果的な交通規制を促進します。

危険性の高い交差点への信号機や音響式信号機の設置について関係機関に要請します。

また、地域の交通事情を考慮し、安全で円滑な交通環境を確保するための交通規制、幼児・児童生徒・高齢者・障害のある人等の安全を確保するための交通規制等について、関係機関に要請します。

## 2 交通需要マネジメントの推進

### (1) 公共交通機関の利用促進

道路の交通総量の減少による交通渋滞の緩和、交通事故防止及び円滑な道路交通の確保を図るため、鉄道やバスなど、公共交通機関の利用の促進を図ります。

また、公共交通機関の利用がしやすくなるよう、鉄道事業者、バス事業者のほか、国や県等と様々な施策について検討を進めます。

路線バスについては、ノンステップバスの導入やバス停環境の整備、バスロケーションシステムを活用した駅等における発着案内板及びバス総合案内板の整備を促進します。更に、空港や地方都市へのアクセスとして高速バスの充実を図ります。

鉄道・駅については、鉄道駅周辺整備のほか、鉄道とバスとの円滑な乗り換えができるように必要な情報提供を図ることで、観光客はもとより市民など日常的なバス利用者を増加させ、自動車から公共交通機関への利用転換を図るため、交通事業者と連携して鉄道のサービスレベルの向上やバスと鉄道の連携強化など、公共交通の利便性の向上及び駅施設の改善を図ります。

市内循環バス「川越シャトル」については、路線バスを補完する公共交通機関として利便性、効率性を考慮し、利用しやすいバスの運行を図ります。

## (2) 自動車の効率的利用の促進

市民一人ひとりが過度な自動車依存を見直し、公共交通や自転車など環境にも健康にもやさしい交通行動への自発的な変化を促す取り組みとして、ノーカーデーの実施をはじめ、円滑で安全な道路交通を確保するため、相乗りや効率的な物資の輸送などを進めるとともに、混雑時間や混雑箇所を避けた自動車利用を促すなど、自動車の効率的利用を促進します。

## (3) 徒歩・自転車利用の促進

道路の交通渋滞の緩和及び円滑な道路交通の確保を図るため、また環境保全対策の視点からも、街中などでの移動の際自転車の利用や徒歩によることを促進します。

また、安心して歩ける歩行空間の確保や、自転車が安全に通行できる空間を確保するため、道路や関連施設の改善に努めます。

# 3 総合的な駐車対策の推進

## (1) 駐車施設整備の推進

改正道路交通法の施行により、中心商業地区での違法駐車車両の取り締まりの強化がなされた一方で、大規模店舗附帯駐車場の空車待ちや、荷さばきの駐車車両に伴う交通渋滞が、快適な歩行空間や円滑な道路交通に影響を及ぼしています。

このことから、計画的に駐車施設を整備するために、駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の検討を行うと共に、道路交通円滑化施策の視点から、早急に附置義務条例の見直しを進めます。



## (2) 郊外型駐車場の整備

観光の中心である蔵造りの町並み周辺地域へ流入する自動車交通量を抑制し、交通渋滞の緩和及び観光客の安全を確保するため、観光客等の自動車を郊外で受ける郊外型駐車場の整備を推進します。

また、郊外型駐車場からのアクセス方法として、徒歩のほか、パークアンドバスライドやパークアンドサイクルライドなど、様々な方法でのアクセス手段の確保を検討します。

## 4 自転車等駐車対策の推進

### (1) 自転車駐車施設の整備

自転車駐車需要の多い駅周辺に自転車駐車場の整備を推進するとともに、道路、公共空地进行を自転車駐車場としての活用を図ります。

また、民間への補助制度を活用して、民営自転車駐車場の整備の促進を図るとともに、各個別の施設、商店等にも自転車の駐車エリアの設置について、協力を依頼します。

更に、鉄道事業者に対し、用地提供や自転車駐車場設置などの積極的な対応を求め、自転車駐車施設を整備します。

### (2) 放置自転車等の解消

駅周辺の道路、歩道等に大量に放置された自転車等は、通行の障害、災害時や緊急時の妨げ、都市景観の阻害等さまざまな社会問題をもたらしています。

これを解消するため、歩行者、特に高齢者や障害のある人が安心して外出できるように、自転車等の放置防止対策を積極的に推進します。

#### ア 撤去

駅周辺の道路、歩道等に放置してある自転車を「川越市自転車放置防止条例」に基づき撤去し、歩行者、特に高齢者や障害のある人の安全確保を図ります。

また、「自転車放置禁止区域」に指定されていない駅周辺については、新たに禁止区域指定に向け作業を進めるとともに、自転車駐車施設の整備等を促進し、放置自転車の整理・撤去を図ります。

## イ 指導・啓発

自転車利用者に対し、自転車の放置を防止するため、朝の置き方指導員による指導や啓発を強化するとともに、放置禁止を警告する路面標示などを実施します。

また、啓発活動として、クリーンキャンペーン、広報車による巡回広報などを実施します。

更に、放置自転車が引き起こす弊害を広く市民に周知するため、広報紙等への掲載や市内各中・高等学校への生徒指導の依頼などにより、自転車の放置防止を図ります。

## 5 その他の道路交通環境の整備

### (1) 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際には、関係機関と協力し速やかに当該箇所の現場診断を行い、道路交通環境等の事故発生要因に即した所要の対策を講じ、事故の再発防止を図ります。

### (2) 道路占用の適正化

#### ア 道路占用の抑制

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、道路占用については、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行います。

また、道路占用許可条件の履行、占用物件の適正な維持管理について指導監督の強化を図るとともに、特に送迎バス等の停車場所や運行については、貴重な道路空間を適正に利用するため、相互の連絡調整とルール化を図ります。

#### イ 不法占用物件等の排除

道路交通に支障を来し、災害時や緊急時の妨げとなる不法占用等の防止を図るため、関係機関や商店街等にも協力を求め、啓発活動及び指導取締りを実施します。

#### ウ 道路掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事事故を防止するため、計画的な占用工事の施工について調整を図ります。

### (3) 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止と良好な生活環境を創出するため、都市公園や児童遊園の整備を推進するとともに公共施設等の有効利用を図ります。

#### (4) 自動車交通公害対策の推進

大気汚染及び騒音等の監視測定体制の充実を図り、発生源の実態把握に努めます。

また、アイドリング・ストップの実施や急発進や急加速の防止などのエコドライブの実践を啓発します。

## 第2節 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に、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、率先して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、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。

交通安全教育の実施にあたっては、児童生徒には参加・体験の手法を取り入れるなど、わかりやすい指導に努めるとともに、人の成長過程に合わせた生涯にわたる学習を促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、幼稚園、保育園、家庭及び地域において、身近な生活のなかで交通安全のきまりを理解させ、すすんできまりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることを目標とします。

このため、幼稚園、保育園、家庭及び地域において、関係機関・団体と連携・協力を図りながら、計画的かつ継続的に実施します。また、幼児の特性や発達段階に配慮し、幼児向け交通安全ビデオ等視聴覚教材を活用するなど、わかりやすい指導に努めます。

#### (2) 児童生徒に対する交通安全教育

小学校、中学校、高等学校、特別支援学校における交通安全教育は、人間尊重の理念のもとに、児童生徒の心身の発達や地域の実情に応じて、日常生活における歩行及び自転車のルールなど、交通安全に必要なことがらを理解させることが必要です。社会の一員として、自己の安全のみならず他の人々や社会に貢献できる健全な社会人を育成することを目指し、学校、家庭、地域の連携を図りながら計画的かつ継続的に実施します。

## ア 小学校における交通安全教育

小学生の時期は、安全教育に対して習得の程度に個人差はあっても、一様に素直に受け止め、身に付けようとすることから、安全教育にとって最適な時期で、身の回りの危険について一通りの教育が可能であり、その効果は大きいものといえます。

このことから、特に歩行者としての安全確保及び自転車のルールと安全な乗り方について、自ら安全に行動できるよう指導します。

なお、児童の交通事故は、道路への飛び出しや左右の安全未確認等によるものが多いことから、できるだけ臨場感のある具体的な行動場面を設定し、「安全を確かめる習慣」を身につけられるような指導を実施します。

## イ 中学校における交通安全教育

中学生の時期は、幼少期から青年期への過渡期であり、独立心が高まる反面、仲間や集団からの影響を受けやすい時期です。学校は生徒の心理状態や友人関係を適切にとらえて、学級活動や学校行事等の場を有効に利用し、歩行者としての安全確保、自転車の通行ルール、正しい交通マナー等交通事故の防止と交通安全について、重点的に指導します。

また、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指導を徹底します。

## ウ 高等学校・特別支援学校における交通安全教育

高校生の時期に法や決まりの意義を理解し、それを遵守することの大切さについて自覚を促すことが大切です。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と知識を習得させるとともに、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となるよう指導します。

### (3) 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及び交通事故加害者としての責任の周知に重点を置き、著しい速度超過、飲酒運転等無謀運転の防止を図るため、自己の運転技量に対する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る教育を積極的に推進します。

また、若者の特性を踏まえ、若者が積極的に参加・理解しやすい効果的な安全教育を推進するため、関係機関・団体とともに、二輪車及び四輪車の運転実技教育等の参加体験型教育を積極的に推進します。

特に、二輪車運転者に対しては関係機関・団体等が連携して、二輪車の安全に関する各種情報の提供、自主的な訓練への協力を実施します。

#### (4) 成人に対する交通安全教育

運転者に対して、死亡事故に直結するおそれの高い、著しい速度超過や飲酒運転等無謀運転の禁止を呼びかけるとともに、安全運転に必要な知識、技術、特に危険予測・回避能力の向上に努めます。

また、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等運転者としての社会的責任を自覚させるため、地域や職場における各種講習会や民間交通安全団体等を通じて安全運転を具体的に教える実践的、体験的な講習会の開催を促進します。

#### (5) 高齢者に対する交通安全教育

高齢社会の到来とともに、高齢者の社会的活動が活発化するなかで、高齢者の関係する交通事故は、増加の一途をたどっています。

また、その事故形態は従来の「被害型事故」の増加に加え「加害型事故」の増加という二重構造になりつつあります。このため、高齢者に対する交通安全教育の推進がますます重要となっています。

#### ア 高齢者（歩行者・自転車利用者）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、歩行中や自転車利用中の交通行動に及ぼす影響についての理解と、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することを目標とします。

目標達成のため、関係機関・団体と連携して、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、各種の催し等の機会を活用して、積極的に交通安全教育を実施するとともに、高齢者世帯や高齢者支援施設への訪問による指導・啓発活動を推進します。

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等、交通安全用品の普及に努めます。

#### イ 高齢者運転者に対する交通安全教育

加齢に伴う運動能力や反動動作等の心身機能の変化及び自動車の特性等を再認識するため、関係機関・団体、自動車教習所と連携し運転適性診断や運転技能診断を実施します。

また、運転免許証の自主返納についての啓発に努めるとともに、自主返納した高齢者に対しては、身分証明書として使用できる住民基本台帳カードの発行無料化について、実施に向け検討します。

#### (6) 障害のある人に対する交通安全教育

障害のある人に対する交通安全教育は、交通安全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、障害の種類や程度などに応じた、きめ細かい交通安全教育を推進します。

#### (7) 交通安全教育指導者の養成

交通安全教育を積極的に推進し、幼児から高齢者に至るまでの発達段階に応じ、学校、職場、家庭、地域等において、実践的かつ効果的な交通安全教育を実施するためには、単なる知識の伝達にとどまることなく、すべての人々の安全行動に結びつくような説得力のある指導ができる交通安全教育指導者が必要です。

こうした交通安全教育に必要な知識と優れた指導力を身につけた指導者を養成するために、関係機関・団体と連携し、学校、職場、地域等における指導者を対象とした講習会や研修会等の充実を図ります。

## 2 交通安全啓発活動

### (1) 広報活動の推進

交通安全に対する関心と意識を高めるため、広報紙等を通じて日常生活に密着したきめ細かい広報を行います。さらに、交通安全運動期間中には、広報紙、リーフレット等の配布と併せて、街頭指導や広報車による広報活動を積極的に実施します。

### (2) 交通安全運動の推進

交通安全運動は、市民参加の運動として関係機関・団体と緊密な連携を保ちながら、市民の交通安全思想の普及・徹底を図ります。

正しい交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣づけるために、子供、高齢者、障害のある人の事故防止、無謀運転の追放、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、違法駐車排除、携帯電話を使用しながらの運転の防止等交通事故の原因に即した重点目標を掲げ、集中的に交通安全運動を実施します。

### (3) シートベルト、チャイルドシートの着用の徹底

後部座席を含めたシートベルト着用及びチャイルドシート使用の効果、正しい着用等の方法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・団体と連携し、交通安全運動期間中の街頭指導の機会等を促して普及啓発活動を展開します。

### (4) 飲酒運転根絶の推進

飲酒運転を根絶させるため、飲酒運転の危険性を様々な機会を促して広報し、安全教育等においても徹底指導を行い、「飲酒運転は、社会的犯罪である」という市民の認識を深め、市民総ぐるみで飲酒運転を許さない規範意識の確立を図ります。

### (5) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進

夕暮れ時や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及び啓発を推進します。

## 3 交通安全関係団体の活動の促進

交通安全を目的とする関係機関・団体等については、交通安全教育指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助、交通安全対策に必要な資料を提供するなどにより、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、川越市交通安全推進協議会を中心に、行政や関係機関・団体等が緊密に連携を取りあい、効果的な活動の展開を図ります。更に、関係機関・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。

## 第3節 安全運転の確保

### 1 運転者に対する啓発活動の推進

無謀運転や違法駐車等他の迷惑となる行為の自粛、安全確認の徹底、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底等について、関係機関・団体と連携・協力して、運転者に対する安全運転の啓発活動を推進します。

### 2 二輪車安全運転対策の推進

若者や女性層に多用され、また事故も多い自動二輪車及びミニバイクの安全対策については、街頭活動をはじめとして、関係機関・団体を通じての安全教育活動に協力し、事故防止を図ります。

また、若者が興味を持って積極的に参加できる体験型安全教育、技能講習会等の実施を促進します。

### 3 高齢運転者対策の推進

高齢社会の到来に伴い、高齢者の運転機会が増加していることから、関係機関・団体と連携し、運転適正診断の促進を図ります。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの使用を啓発します。

### 4 自転車の安全確保

自転車利用者に対し、自転車の無料点検や交通安全教育及び広報活動を通じて、規格や基準に適合した自転車利用を呼びかけます。

また、自転車安全利用5則などの、通行ルールの遵守及び公共の場所に自転車を放置しないよう呼びかけるなど、自転車の安全利用を図るとともに、自転車への反射材の装着を促進し、夕暮れ時や夜間における安全確保を進めます。

更に、自転車利用者が加害者となる事例が増加していることから、歩行者保護の運転を心掛けるよう啓発に努めるとともに、併せて子供自転車免許制度や高齢者自転車免許制度を活用し、自転車利用者の安全意識の高揚を図ります。



## 第4節 道路交通秩序の維持

### 1 交通の指導取締りの強化等

死亡事故等の重大事故に直結する、無免許運転、飲酒運転、スピード違反、暴走行為等の悪質危険なものは、取締まりの強化や指導を関係機関に要請します。

### 2 暴走族対策の推進

#### (1) 暴走族対策の推進

暴走行為による事故、事件の発生を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全育成を図るため、暴走族対策を関係機関・団体と連携し強力で推進します。

#### (2) 暴走族追放の広報活動の推進

暴走族追放の気運を高めるため、関係機関・団体と連携を図りながら広報活動を積極的に実施するとともに、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導を実施します。

#### (3) 暴走族追放のための環境整備

暴走族の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、集合させない環境整備に努めるとともに、暴走行為等を行わせないための道路環境整備を推進します。

## 第5節 緊急時における救急救助体制の整備充実

### 1 救急救助業務実施体制の整備充実

#### (1) 救急救命士の積極的活用

救命率の向上を図るため、救急救命士を養成するとともに、気管挿管、薬剤投与が実施できる救急救命士の育成を図り、救急業務の高度化を推進します。

#### (2) 救急・救助体制の充実

交通事故に起因する救助活動の増加及び事故の種類、内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備、拡充を図るとともに、関係機関との連携を強化し、救急・救助活動の円滑な運用を図ります。

#### (3) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

救急隊員及び救助隊員の養成と知識や技術等の向上を図るため、各種研修への積極的参加及び訓練資器材を整備し、教育訓練の充実を図ります。

#### (4) 応急手当の普及

市民が、緊急時に適切な応急手当を施せるようにするため、自動体外式除細動器（AED）の使用・取扱いを含めた講習会を実施し、応急手当の知識と実技の普及を図ります。

## 2 救急医療体制の整備

交通事故の発生に迅速に対処するため、関係機関・団体との連携のもと、救急医療体制の充実を図ります。

## 第6節 被害者救済体制の充実等

### 1 交通事故相談の充実

交通事故の被害者やその家族の福祉の向上に努めるとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故相談業務の充実を図ります。

相談にあたっては、交通事故被害者等の心情に配慮した相談に努めます。

また、関係機関・団体等との連携を強化し、交通事故相談業務の円滑かつ適正な運営を図ります。

なお、損害賠償問題に関し、調停、訴訟等の手続きによらなければ問題の解決が困難であると思われる相談事案については、市の法律相談や関係機関を紹介します。

### 2 被害者の援護

交通事故により遺児となった児童生徒に対し、交通遺児奨学金を支給するとともに、自動車事故対策センター等各団体が実施する各種奨学金制度を活用できるよう配慮します。

## 第2部 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切道事故の傾向と交通安全対策の方向

踏切道事故は、踏切保安設備等の整備により長期にわたって減少傾向にありますが、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じさせるなど、重大な結果をもたらします。

このことを踏まえて、踏切道の立体交差化、構造改良、保安設備の整備、交通規制、踏切の統廃合の促進等、踏切事故の発生を極力防止するための措置を、鉄道事業者及び関係機関に積極的に働きかけます。

### 第2章 推進する施策

#### 第1節 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

鉄道との平面交差により渋滞が発生している主要な幹線道路の踏切においては、立体交差化を検討し、都市内交通の円滑化に努めます。

また、主要駅に近く遮断時間が特に長い踏切については、歩行者の利便性と安全性を向上させる構造改良を推進します。

#### 第2節 踏切保安施設の整備及び交通規制の促進

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、自動車や歩行者等の通行状況、幅員、迂回路の状況等を勘案し、踏切遮断機等の踏切保安施設の高規格化を鉄道事業者に要請するとともに、必要に応じて自動車通行止め、大型車通行止め等の交通規制の実施を関係機関に要請します。

#### 第3節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて近隣踏切道の統廃合を促進するとともに、これら以外の踏切道についても周囲の状況を勘案し、統廃合を促進します。

#### 第4節 その他踏切道の交通安全と円滑化

踏切事故の発生原因は、直前横断や自動車の無謀な通行、運転の誤り等、道路交通側に起因することが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、安全意識の向上に努めます。



# 参 考 資 料

(平成18年度 ～ 平成22年度)

① 人口・自動車保有台数等の推移（各年12月末日現在）

区分 年次	人口	車両				運転免許	
		自動車	原付・小特	計	指数	人数	指数
平成18年	332,751人	181,301台	21,983台	203,284台	100.0	206,771人	100.0
平成19年	333,360人	182,135台	21,875台	204,010台	100.4	206,818人	100.1
平成20年	334,988人	182,793台	21,807台	204,600台	100.6	209,059人	101.1
平成21年	337,763人	182,741台	21,664台	204,405台	100.6	211,408人	102.2
平成22年	340,529人	182,824台	21,826台	204,650台	100.7	213,428人	103.2

※原付・小特は、125cc以下の原動機付自転車、小型特殊自動車、ミニカー

※車両については、各年3月31日現在

② 交通事故発生状況の推移（各年12月末日現在）

区分 年次	人身事故		死者		傷者	
	件数	指数	人数	指数	人数	指数
平成18年	2,577件	100.0	14人	100.0	3,128人	100.0
平成19年	2,415件	93.7	5人	35.7	2,874人	91.9
平成20年	2,206件	85.6	9人	64.3	2,603人	83.2
平成21年	2,110件	81.9	7人	50.0	2,485人	79.4
平成22年	2,107件	81.8	10人	71.4	2,519人	80.5

③ 踏切道の人身事故発生状況（各年12月末日現在）

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
件数	0件	0件	0件	0件	1件

④ 都市計画街路事業の概要

(平成23年 8月末日現在)

事務事業等の名称	事業概要
三田城下橋線街路事業	事業延長 336m 計画幅員 16m 用地買収面積 2,215.36㎡ 買収済面積 2,215.36㎡ 用地取得率 100%
川越駅南大塚線街路事業	事業延長 1,350m 計画幅員 16m 用地買収面積 12,556㎡ 買収済面積 12,329.00㎡ 用地取得率 98.19%
市内循環線街路事業	事業延長 306m 計画幅員 16m 用地買収面積 1,754.55㎡ 買収済面積 1,548.13㎡ 用地取得率 88.23%
寺町通り線街路事業	事業延長 428m 計画幅員 4m～6m 用地買収なし
川越所沢線街路事業	事業延長 140m 計画幅員 16m 用地買収面積 1,492㎡ 買収済面積 1,458.94㎡ 用地取得率 97.78%
本川越駅前通線街路事業	事業延長 428m 計画幅員 16m 用地買収面積 3,396.94㎡ 買収済面積 2,687.95㎡ 用地取得率 79.13%

(街路課)

⑤ 1・2級幹線市道の整備事業

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
路線長	6路線	9路線	9路線	18路線	15路線
整備延長	389m	663m	605m	1,558m	735m

(道路建設課)

⑥ 道路改良に伴う歩道整備事業

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
路線長	6路線	7路線	6路線	11路線	3路線
整備延長	566m	736m	1,003m	2,637m	443m

(道路建設課)

⑦ 歩道の整備事業

	箇所（路線）名	事業延長
平成18年度	市道0071号線	175m
平成19年度	市道5455号線	135m
	市道0071号線	15m
平成20年度	市道5455号線	36m
平成21年度	市道3538号線	119m
	市道5381号線	154m
平成22年度	市道0006号線	49m
	市道0002号線	30m

(道路環境整備課)

⑧ 電線の地中化整備事業

	箇所（路線）名	事業延長
平成18年度	市道1179号線（寺町通り線）	196m
	市道0009号線	188m
平成19年度	市道0009号線	90m
平成20年度	市道0001号線（三田城下橋線）	724m
	市道0009号線	40m
平成22年度	市道0010号線（川越駅南大塚線）	199m

(道路環境整備課・街路課)

⑨ 自転車放置禁止区域の指定状況

昭和63年 3月	川越市駅周辺	昭和63年 4月	霞ヶ関駅周辺
昭和63年12月	川越駅東口周辺	平成 6年 3月	笠幡駅周辺
平成 7年 3月	新河岸駅周辺	平成 8年 3月	南古谷駅周辺
平成 8年12月	南大塚駅周辺	平成10年 3月	的場駅周辺
平成15年 4月	西川越駅周辺	平成15年 4月	本川越駅周辺
平成16年 4月	鶴ヶ島駅周辺		



---

## 第9次 川越市交通安全計画

平成24年2月作成

作成 川越市

〒350-8601 川越市元町1丁目3番地1

電話 (049) 224-8811

編集 川越市市民部安全安心生活課

---