

足利市交通安全計画

(令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)

～交通事故のない足利市を目指して～

足利市交通安全対策会議

ま え が き

昭和 20 年代後半から昭和 40 年代半ば頃まで、交通事故の死傷者数が著しく増加したことから、国では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）を制定しました。

これを受け、足利市交通安全対策会議では、昭和 46（1971）年度に「足利市交通安全計画（以下「本計画」という。）」を策定し、国及び県並びに本市の関係行政機関、関係団体等と連携した各種の交通安全対策を実施してきました。

以来、関係機関・団体等のみならず、市民総ぐるみによる長年の努力の結果、近年における本市の交通事故による死者数は減少傾向にあります。

一方、依然として、毎年交通事故により尊い命が奪われている状況が続いており、安全で安心な交通環境を形成するため、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、諸施策を強力に推進していく必要があります。

このようなことから、国の「交通安全基本計画」及び県の「第 11 次栃木県交通安全計画」を踏まえ、令和 3（2021）年度から令和 7（2025）年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を本計画にとりまとめました。

本計画に基づき、関係機関・団体等との連携の下、諸施策を効果的に推進し、交通事故のない安全安心な足利市を目指します。

目 次

| | |
|------------------------------|---|
| 第1章 計画の基本理念等 | 1 |
| 第1節 計画の基本理念 | 1 |
| 1 交通事故のない社会の実現 | 1 |
| 2 人優先の交通安全意識の醸成 | 1 |
| 3 高齢となっても安全に移動できる社会の構築 | 1 |
| 第2節 施策の策定・実施にあたっての基本方針 | 1 |
| 1 交通社会を構成する三要素を考慮した交通安全対策の推進 | 1 |
| (1) 人間（ひと）に係る安全対策 | 2 |
| (2) 交通機関に係る安全対策 | 2 |
| (3) 交通環境に係る安全対策 | 2 |
| 2 救助・救急活動及び被害者支援の充実 | 2 |
| 3 参加・協働型の交通安全活動の推進 | 2 |
| 4 効果的・効率的な対策の実施 | 3 |
| 第2章 本計画の基本目標等 | 4 |
| 第1節 交通事故の現状と今後の見通し | 4 |
| 1 交通事故の現状 | 4 |
| 2 交通事故の見通し | 5 |
| 第2節 交通安全計画における目標 | 5 |
| 第3章 道路交通の安全対策 | 6 |
| 第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 6 |
| 1 交通安全対策の8つの柱 | 6 |
| 2 対策上重視する視点 | 6 |
| (1) 高齢者、子供及び障がい者の安全確保 | 6 |
| (2) 歩行者及び自転車の安全確保 | 6 |
| (3) 生活道路における安全確保 | 7 |
| (4) 先端技術の活用促進 | 7 |
| (5) 交通事故の実態を踏まえたきめ細かな対策の推進 | 7 |
| (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進 | 7 |
| 第2節 施策の推進方針 | 7 |
| 1 道路交通環境の整備 | 7 |
| (1) 生活道路や通学路における安全安心な歩行空間の整備 | 7 |

| | |
|------------------------------|----|
| (2) 幹線道路における交通安全対策 | 8 |
| (3) 交通安全施設の整備等 | 8 |
| (4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実 | 8 |
| (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化 | 8 |
| (6) 無電柱化の推進 | 8 |
| (7) 効果的な交通規制の推進 | 8 |
| (8) 安全で快適な自転車利用環境の整備 | 9 |
| (9) 交通需要マネジメントの推進 | 9 |
| (10) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 9 |
| (11) 駐車対策の推進 | 9 |
| (12) 道路使用・占用許可に関する適正指導の推進 | 9 |
| 2 交通安全意識の高揚 | 9 |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 10 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 12 |
| (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 12 |
| (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進 | 14 |
| (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 | 14 |
| 3 安全運転の確保 | 14 |
| (1) 運転者教育等の充実 | 14 |
| (2) 運転免許業務の改善 | 14 |
| (3) 安全運転管理の推進 | 14 |
| (4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 | 15 |
| (5) 交通労働災害の防止等 | 15 |
| (6) 道路交通に関連する情報の充実 | 15 |
| 4 車両の安全性の確保 | 15 |
| 5 道路交通秩序の維持 | 15 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 15 |
| 7 被害者支援の充実と推進 | 15 |
| 8 研究開発・調査研究結果の周知及び活用等 | 16 |
| <用語解説一覧> | 17 |
| 本文中*印のある用語の解説 | |

第1章 計画の基本理念等

第1節 計画の基本理念

1 交通事故のない社会の実現

いつの時代でも「安全で安心して暮らせる社会」は、市民共通の願いであり、そのような地域社会を実現することは極めて重要です。

防犯や防災、さらには、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる現在において、今なお交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えれば、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会の実現のために欠かせないものです。

これまで、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として悲惨な交通事故が発生していることから、今後も不断の対策が必要であると考えられます。

関係機関や関係団体がしっかりと連携し、交通事故のない社会を実現するため、継続的に取組を進めます。

2 人優先の交通安全意識の醸成

交通事故のない社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を優先的に確保する必要があり、その中でも、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を確保することは特に重要です。

このような「人優先」の交通安全意識を醸成するため、あらゆる施策を推進します。

3 高齢となっても安全に移動できる社会の構築

本市においても高齢化が進行する中、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者の交通事故も社会的課題となっています。

年齢に関わりなく誰もが安全に移動でき、豊かな人生を送ることができる地域づくりを目指します。

第2節 施策の策定・実施にあたっての基本方針

1 交通社会を構成する三要素を考慮した交通安全対策の推進

「人間（ひと）」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」は、交通社会を構成する三つの要素といわれ、交通安全対策においては、相互の関連を考慮しながら、施策を展開することが重要です。

そこで、本計画においても次のとおり施策の方向性を定め、市民の理解と協力の下、強力に推進します。

(1) 人間（ひと）に係る安全対策

- ・運転手の安全な運転を確保するため、知識・技能の向上、交通安全意識の高揚等を図ります。
- ・歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の高揚、指導の強化等を図ります。
- ・市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であるため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

(2) 交通機関に係る安全対策

- ・自動車の運行に必要な点検や整備が実施されるよう関係機関等と連携を図ります。

(3) 交通環境に係る安全対策

- ・適切に機能分担された道路交通網の整備、交通安全施設等の整備及び老朽化対策等を図ります。
- ・人優先の交通安全意識の下、歩行者等の移動空間と自動車等の移動空間との分離を図るなど、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充実させます。

2 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、救助・救急活動の充実を図ります。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図ります。

3 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係行政機関、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要です。

市が行う交通安全施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくりや、市民が主体的に行う交通安全活動への支援等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

4 効果的・効率的な対策の実施

交通安全に係る各種施策については、費用対効果を最大限発揮できるよう、次の点を踏まえ、対策に取り組みます。

- ・交通安全に関する施策は多方面にわたっているため、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施します。
- ・少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応するとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施します。
- ・交通安全は、交通の円滑性・快適性と密接な関連を有しているため、自動車交通量の拡大の抑制等にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行います。

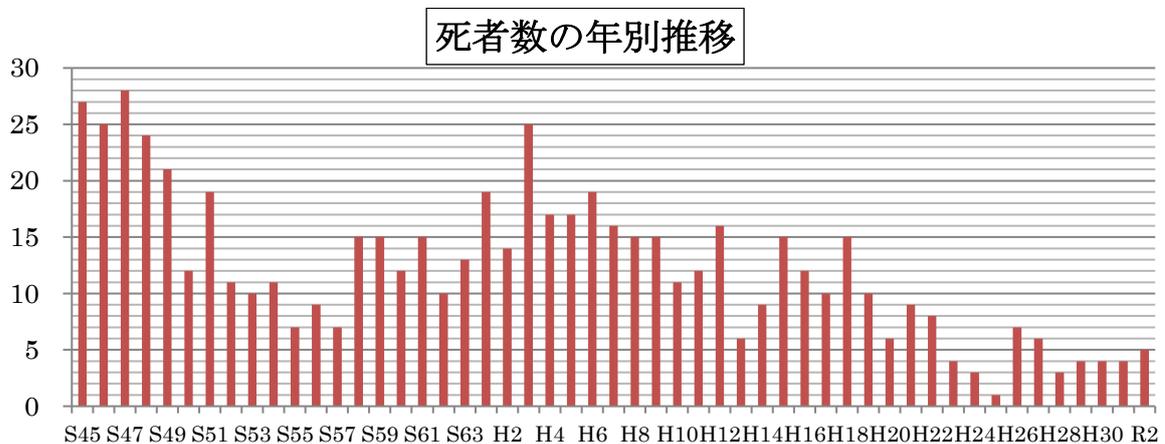
第2章 本計画の基本目標等

第1節 交通事故の現状と今後の見通し

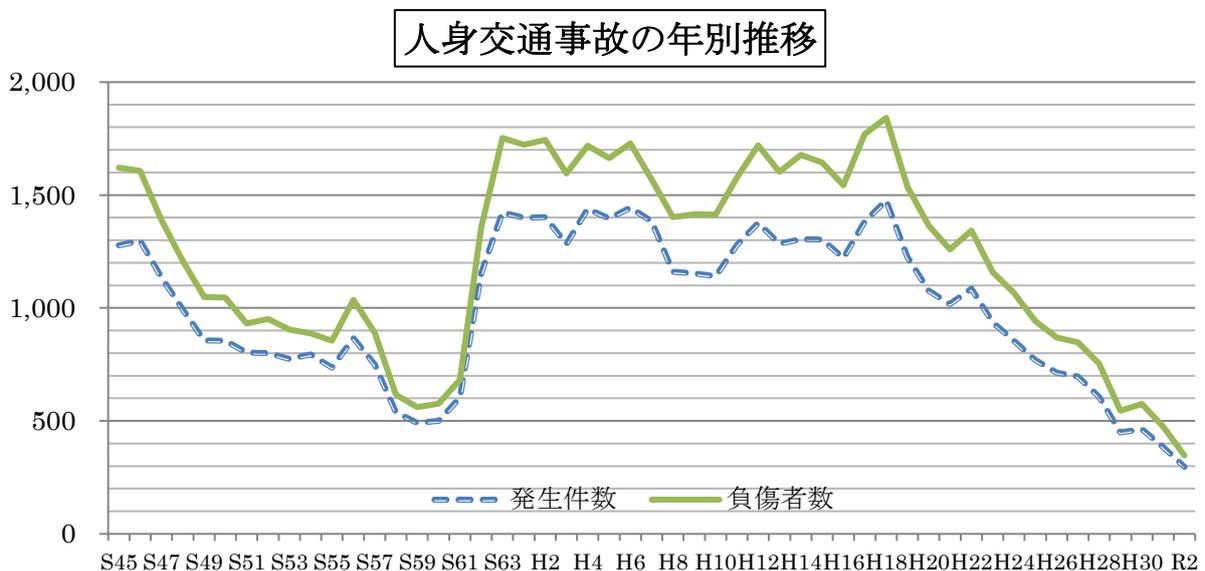
1 交通事故の現状

交通安全対策基本法が制定された昭和45年以降、本市の交通事故による24時間死者数は、昭和47年に28人を数えたものの、昭和55年には7人にまで減少しました。その後増加傾向に転じ、平成3年には25人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成25年には1人にまで減少しました。

しかし、第10次の本計画における最終年である令和2年中の死者数は5人となり、同年までに4人以下にするという目標を達成するに至りませんでした。



平成18年の1,477件をピークに減少傾向に転じた人身交通事故の発生件数は、平成23年には25年ぶりに1千件を下回り、第10次足利市交



通安全計画の最終年である令和2年中は297件と、継続的に発生件数の減少を目指すという目標を達成しました。

2 交通事故の見通し

関係機関、団体等による継続的な交通事故対策により、近年の本市の交通事故による24時間死者数及び人身交通事故の発生件数の状況は、比較的堅調に推移しているといえます。

そのような中、本市においては、今後も高齢化の進行が予測されていることから、高齢者が関係する交通事故の増加が見込まれます。

第2節 交通安全計画における目標

- ① 令和7年までに交通事故による年間の24時間死者数を4人以下にします。
- ② 令和7年までに交通事故による年間の重傷者数を35人以下にします。

交通事故のない安全で安心な足利市を実現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、本計画期間である令和7年までに、交通事故による年間の24時間死者数を4人以下にすることを目指します。

また、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少につながると考えられることから、本計画期間である令和7年までに、交通事故による年間の重傷者数を35人以下にすることを目指します。

この目標を達成するため、第3章に掲げる諸対策を総合的かつ強力で推進していきます。

※参考

○ 国の目標

| | |
|-----------|-----------|
| ①交通事故死者数 | 2,000人以下 |
| ②交通事故重傷者数 | 22,000人以下 |

○ 県の目標

| | |
|-----------|--------|
| ①交通事故死者数 | 75人以下 |
| ②交通事故重傷者数 | 500人以下 |

※ 交通事故死者数は、発生から24時間以内の死者数を計上。

第3章 道路交通の安全対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 交通安全対策の8つの柱

近年、道路における人身交通事故の発生件数や死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの本計画に基づく対策に、一定の効果があったものと考えられます。

従って、今後の道路交通安全対策においては、従来の対策を基本としつつ、社会経済情勢や、交通情勢の変化等に対応していくとともに、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な改善を図ることとします。

このような考え方の下、①道路交通環境の整備、②交通安全意識の高揚、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧研究開発・調査研究の周知及び活用等という8つの柱により、交通安全対策を実施します。

2 対策上重視する視点

8つの柱による交通安全対策の実施に当たっては、次の視点を重視して対策を講じていきます。

(1) 高齢者、子供及び障がい者の安全確保

- ・高齢化の進展に伴い、高齢者が関係する交通事故の増加が見込まれる中、高齢者が車両を運転し移動する場合や歩行により移動する場合において、安全安心に移動できる交通環境の形成が必要となります。
- ・高齢者が運転する場合については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層促進する必要があります。
- ・次代を担う子供の安全を確保する観点から、子供が利用する通学路等における横断歩道や歩道の整備、適切な維持管理等、安全安心な歩行空間の確保が必要とされています。
- ・高齢者、障がい者が活動しやすいまちづくりを推進していくため、道路、交通機関等における障壁を取り除き、安心して利用できる道路交通環境の確保が必要とされています。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

- ・歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に高齢者、子供及び障がい者にとって身近な道路としていくため、安全安心な歩行空間の整備が必要です。
- ・運転者に対して、横断歩道に関する交通ルールの再認識や歩行者優先の徹底を周知するなど、遵法意識やマナーの向上を図る必要があります。

- ・歩行者には、横断歩道を渡るという交通ルールの周知徹底を図るとともに、横断の意思表示をして、安全を確認してから横断するなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を普及啓発することが重要です。
- ・自転車については、交通事故による被害者となり得る反面、歩行者等に対する加害者にもなり得るため、ヘルメット着用の推奨や自転車の点検・整備、損害賠償責任保険への加入促進等の対策が必要です。

(3) 生活道路^{※1}における安全確保

- ・生活道路では、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保することが重要であるため、速度抑制を図るための交通環境整備を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及啓発、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入（以下「通過交通」という。）の排除など、「生活道路は人が優先」の意識に基づく対策が必要です。

(4) 先端技術の活用促進

- ・衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故減少に効果的であることから、その有効性を普及啓発していく必要があります。

(5) 交通事故の実態を踏まえたきめ細かな対策の推進

- ・交通死亡事故が発生した際、本市においても関係機関等による現場診断を実施し対策を講じているところであり、今後も継続して実態把握等に努め、きめ細かな対策による安全確保を実現していくことが重要です。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

- ・交通安全対策の実効性を高めるためには、関係機関、関係団体、住民等の協働により、各地域における交通安全対策に一体となって取り組んでいくことが重要であるため、地域住民が当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加できるような環境整備が必要です。

第2節 施策の推進方針

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路や通学路等における安全安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、市や警察等の関係機関と地域住民等が連携し、通過交通対策や速度抑制対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる歩行空間の確保を図ります。

イ 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「足利市通学路交通安全プログラム^{※2}」に基づき、教育委員会、学校、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、合同点検の実施や対策の実施・改善・充実等、ハード・ソフト両面から継続的に取り組みます。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全安心に移動できる歩道等の整備に努めます。

また、高齢者や障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上における放置自転車等の撤去を推進することにより、安全な歩行空間を確保します。

(2) 幹線道路における交通安全対策

交通事故の多い幹線道路の事故危険箇所については、関係機関が連携して、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化、歩道の整備、道路照明の設置等の対策を推進するとともに、歩行者、自転車、自動車等の交通分離を図ります。

(3) 交通安全施設^{※3}の整備等

事故実態の調査・分析結果や、地域住民及び道路利用者からの要望等を反映させ、交通安全施設等の新設や見直しを検討します。

老朽化による道路標識や道路標示の破損、褪色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう、適切に維持管理を行います。

また、視覚障がい者用信号機の設置拡大について、関係機関が連携し、その推進に努めます。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

公共交通サービスの改善を図るとともに、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保、充実を図るための取組を推進します。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

年齢や障がいの有無、体格、性別、国籍等にかかわらず、できるだけ多くの人が利用できることを目指した設計（ユニバーサルデザイン）により、バリアフリー^{※4}化を始めとする安全安心な歩行空間の整備を検討します。

(6) 無電柱化の推進

安全で快適な道路空間の確保及び災害時における電柱等の倒壊による緊急輸送道路ネットワークの寸断防止等の観点から、国・県道などの主要道路における無電柱化を関係機関に働きかけ、推進していきます。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について点検や見直

しを行います。また、交通事情の変化を的確に把握して、ハード・ソフト両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(8) 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車通行の安全性を向上させるため、その利用状況に合わせた安全で快適な自転車通行空間の整備を検討します。

(9) 交通需要マネジメント^{※5}の推進

公共交通による市街地中心部へのアクセス向上、歩行空間の充実、自動車の適正な誘導による道路交通渋滞の緩和などにより、道路交通の円滑化を図ります。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨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道路交通の確保を図ります。

災害発生時には、国、県、市、警察等の関係機関が連携し、道路法（昭和27年6月10日法律第180号）、道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）及び災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を的確に実施するとともに、その内容の速やかな周知を図ります。

(11) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りのほか、既存駐車場の利用促進を図ります。

また、駅周辺等における放置自転車の対策として、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去活動を継続していきます。

(12) 道路使用・占用許可に関する適正指導の推進

道路構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路の使用及び占用の許可に当たっては、許可条件の履行や占用物件等の適正な維持管理について指導を徹底します。

2 交通安全意識の高揚

交通安全教育は、交通社会の一員としての自覚を促すとともに、交通安全意識と交通マナーの向上を通して、地域の安全に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。

市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識改革を促すことで、人優先の交通安全意識や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ため、次のとおり交通安全教育を実施します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

- ・ 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て、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、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技能や知識を習得させることを目標とします。
- ・ 幼稚園、保育所、認定こども園等においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。
- ・ 市、警察等は、幼稚園、保育所、認定こども園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催するなど、児童に対する交通安全教育の充実を図ります。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

- ・ 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、道路や交通の状況に応じた通行ができるようにするため、危険を予測・回避し、安全に通行する意識や能力を高めることを目標とします。
- ・ 小学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。
- ・ 市、警察等は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催するなど、児童に対する交通安全教育の充実を図ります。
- ・ 交通ボランティアによる通学路での指導や児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

- ・ 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、道路を通行する場合は、自己の安全ばかりでなく、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することを目標とします。
- ・ 中学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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。

- ・市、警察等は、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、保護者対象の交通安全講習会を開催するなど、中学生に対する交通安全教育の充実を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

- ・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、二輪車の運転者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十分に習得させ、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、責任を持って行動することが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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、二輪車・自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について理解を深め、また、生徒の多くが近い将来、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。
- ・市、警察等は、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います。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

- ・成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から運転者の教育を中心として行うほか、社会人等に対する交通安全教育の充実に努めます。
- ・運転者教育では、運転者としての社会的責任の自覚にもとづく交通安全意識や交通マナーの向上を図るほか、安全運転に必要な危険予測・回避能力をはじめとする技能向上を目指します。
- ・事業者は、安全運転管理者^{※6}、運行管理者^{※7}等を法定講習や指導者向けの研修会等に積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理を推進します。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ・高齢者に対する交通安全教育は、高齢者が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にするため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や高齢者に関する交通事故の実態についての理解を促進するとともに、安全な交通行動に必要な知識の習得を図ることとします。
- ・市は、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者や新たな教材・教具の導入等、指導体制の充実に努めるとともに、警察、交通ボランティアや医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を積極的に開催します。
- ・運転免許未取得などの理由により、交通安全教育を受ける機会が乏しかった高齢者を中心に、高齢者交通安全アドバイザーによる個別指導等を行う

ことで、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努めます。

- ・交通安全教育に当たっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。
- ・高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じて地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

- ・障がい者に対する交通安全教育の推進にあたっては、障がい者一人ひとりの状況に応じたきめ細かい指導が行えるように努めます。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

- ・外国人に対する交通安全教育の推進にあたっては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらうなど、効果的な交通安全教育を推進するように努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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技能及び知識を効果的に習得できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

交通安全教育を行う関係機関・団体は、互いに情報を共有し、資器材の貸与や講師の派遣、情報の共有等、相互の連携を図ります。

また、社会の変化、技術の進展を踏まえ、必要に応じて教育の方法や利用する資器材を見直すなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全市民総ぐるみ運動の推進

- ・市民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付け、交通事故防止の徹底を図るための市民運動として、関係機関・団体が相互に連携した運動を組織的・継続的に展開します。
- ・運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨や実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の運動の充実・発展を図ります。

イ 横断歩行者の安全確保

- ・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ため、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べく、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。
- ・歩行者に対しては、道路横断時には横断歩道を渡ること、信号機に従うことといった交通ルールの周知徹底を図ります。

また、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すために交通安全教育等を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

- ・自転車乗用中の交通事故を防止し、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則^{※8}（平成19（2007）年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）」を活用するなどにより、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。
- ・自転車は、歩行者等と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、交通に参加するものとして十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、TSマーク付帯保険^{※9}等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進します。
- ・薄暮の時間帯から夜間にかけての交通事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の視認性の向上を図ります。
- ・自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童に加えて、全年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットの着用を推奨します。

エ シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

- ・あらゆる機会・媒体を通じて、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を促進し、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。
- ・チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について理解を促進するため、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携するなど、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

オ 反射材用品等の普及促進

- ・薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。
- ・反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、特に高齢者に対して、重点的に普及促進を図ります。

カ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- ・飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するため、交通安全教育や広報啓発を引き続き推進します。
- ・関係機関・団体や交通ボランティア、酒類提供飲食店等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進めます。

キ その他の普及啓発活動の推進

- ・高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。
- ・薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、その主原因となる最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知します。
- ・市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、重大事故等発生時の広報活動を強化するなど、適時適切な情報の発信に努めます。
- ・衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術やドライブレコーダーの有効性などについて積極的に広報し、普及啓発に努めます。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を活動の目的とする民間団体については、交通安全指導者養成等の事業に対する支援や交通安全に必要な資料の提供など、その主体的な活動を促進します。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、市民等の安全意識により支えられることから、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を展開し、市民の参加・協働を積極的に促進します。

3 安全運転の確保

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あることから、運転者教育等の充実に努めます。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に努めます。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、交通安全意識を醸成する教育の充実に努めるほか、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進します。

(2) 運転免許業務の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受け入れ態勢の拡充を図ります。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の充実等により、これらの者の資質向上を図り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう努めます。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プラン^{※10}に基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

(5) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドライン^{※11}の周知徹底を行うことにより、適正な労働時間や走行管理、運転者に対する教育や健康管理等、交通労働災害防止に対する意識の高揚と事業場における管理体制の確立を促進します。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻、地震等に関する情報の迅速な伝達に努めます。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでおり、こうした技術の活用・普及促進により交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

先進安全技術を安全かつ最大限に活用していくためには、これまで以上に適切な保守管理が重要であることから、自動車点検整備推進運動や不正改造車を排除する運動等の周知を図り、車両の保守管理の徹底を促進します。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するため、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

また、交通安全市民総ぐるみ運動などの機会を捉えて、交通マナーの向上について広く市民に周知し、道路交通秩序の維持を図ります。

6 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、被害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に連携し、救助・救急活動の充実に努めます。

7 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、精神的苦痛や経済的損失

を被るなど辛い経験をし、時には、かけがえのない生命を絶ってしまうこともあります。

このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、市民相談室の交通事故相談窓口について、広報紙等を活用して市民に周知し、交通事故当事者等に対する相談機会の提供を継続していきます。

8 研究開発・調査研究結果の周知及び活用等

道路交通安全に関する国や独立行政法人の試験研究機関等が行った研究開発・調査研究の結果については、広く市民に情報提供するとともに、積極的な活用を促進します。

また、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図り、市民に対する積極的な情報提供に努めます。

<用語解説一覧>

※1【生活道路】

主として地域住民が日常生活に利用される道路で、車よりも自転車や歩行者の通行が多い道路

※2【足利市通学路交通安全プログラム】

通学路の安全確保に向けた取り組みを行うため関係機関との連携体制を構築して、合同点検、対策の検討、対策の実施、対策の効果把握、改善等P D C Aサイクルにより通学路の安全性の向上を図っていくもの

※3【交通安全施設】

道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設

例として道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋等）などがある

※4【バリアフリー化】

高齢者や身体障害者等が社会生活をしていく上で障壁となるもの（段差など）がない状態

※5【交通需要マネジメント】

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく取り組み

※6【安全運転管理者】

道路交通法に基づき、一定以上の台数の自動車を保有する事業所において、運転者の管理、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導等を行う者をいう

※7【運行管理者】

運行管理者は国家資格で、国土交通大臣が行う運行管理試験に合格した者から自動車輸送事業における安全輸送の責任者として自動車運送事業者の選任を受けた者をいう

※8【自転車安全利用五則】

平成19（2007）年7月10日に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
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 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

※9【TSマーク付帯保険】

TSは「TRAFFIC SAFETY」の頭文字をとったもので、自転車安全整備士が点検整備

した自転車に貼付されるマーク（有料）で傷害保険及び賠償責任保険が付帯している（実施機関：公益財団法人日本交通管理技術協会）

※10【事業用自動車総合安全プラン】

国土交通省で策定しているもので、令和3年3月30日に「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定している。本プランでは、重傷者数、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を新たに設定し、依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢者化におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策等を盛り込み、世界に誇る安全な輸送サービスの提供の実現を目指している。

※11【交通労働災害防止のためのガイドライン】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」とともに、交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、走行管理、教育の実施、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主、元請による配慮などの積極的な推進により、交通労働災害の防止を目的として、厚生労働省で策定しているもの

令和3（2021）年10月

足利市交通安全計画

令和3（2021）年度～令和7（2025）年度

編集・発行 足利市交通安全対策会議
