第 11 次草加市交通安全計画

令和２年度埼玉県交通安全ポスター小学校低学年の部
金賞受賞作品（谷塚小学校児童作品）

令和４年２月
草　加　市

目　　次

Ⅰ　計画の理念 1
1　計画策定の趣旨 1
2　第 10 次草加市交通安全計画の成果 1
3　計画の期間等 2

Ⅱ　交通事故の状況 3
1　全国の交通事故状況 3
2　埼玉県の交通事故状況 4
3　草加市の交通事故状況 6
（１）　交通事故死者数及び傷者数の推移 6
（２）　草加市の交通事故の特徴 7
①　事故における傷者の特徴 7
②　死亡事故の特徴 10
③　自転車事故における死傷者の特徴 11

Ⅲ　交通安全対策の報告及び目標 14
1　対策の重点 15
（１）　高年者及び子どもの安全確保 15
（２）　自転車及び歩行者の安全確保 15
（３）　交通事故が起こりにくい環境づくり 17
2　具体的な対策 18
（１）　交通環境の整備 18
①　交通安全施設による対策の推進 18
ア　危険交差点等への対策 18
イ　通学路等への対策 18
ウ　安全な自転車走行環境への対策 18
②　人にやさしい安全で安心な交通環境の整備 19
ア　生活道路の整備 19
イ　生活道路として利用される水路の安全整備 20
ウ　迷惑駐車対策の推進 20
エ　駐輪対策の推進 21
オ　交通環境のバリアフリー化 21
カ　バスなどの公共交通利用の推進 21
キ　次世代モビリティの活用促進 22
ク　道路使用の適正化 23
（２）　交通安全思想の普及徹底 24
①　段階的な交通安全教育の推進 24
ア　幼児の交通安全教育 24
イ　小学生の交通安全教育 25
ウ　中学生の交通安全教育 25
エ　高校生の交通安全教育 26

オ　若者及び成人の交通安全教育――――――――――２６
カ　高年者の交通安全教育――――――――――２７
② 交通安全教育指導者の育成・活用――――――――２７
ア　交通指導員――――――――――２７
イ　交通安全母の会――――――――――２８
ウ　防犯パトロールアドバイザー――――――――２８
エ　自転車安全利用ガイド――――――――２８
オ　交通安全教育指導者の育成――――――――２９
（３） 交通安全運動の推進――――――――２９
① 全国統一交通安全運動・県内統一交通事故防止運動――２９
② 自転車の安全利用の推進に関する運動――――３０
③ 交通安全大会――――――――３１
（４） 救急・救助活動の充実――――――――３１
① 救急・救助体制の充実――――――――３１
② 応急手当の普及啓発活動の推進――――――３２
③ 自動体外式除細動器（ＡＥＤ）普及の推進――――３２
④ 救急救命士の養成及び認定救命士育成の推進――――３２
⑤ 消防職員の教育・訓練の充実――――――３２
⑥ 現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）の整備――――３２
（５） 交通事故被害者支援の推進――――――３２
① 交通事故相談所等の紹介――――――――３２
② 交通遺児の援護――――――――３２
③ 自転車損害賠償保険の普及促進――――――３３

Ⅰ　計画の理念

１　計画策定の趣旨

草加市では、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に基づき、昭和46年以来、５年ごとに10次にわたり「草加市交通安全計画」を策定し、各種交通安全対策を推進してきました。

その結果、令和２年中の市内の交通事故死者数は、２人となり、昭和47年の29人のピーク時に比べ約10分の１以下にまでなりました。

しかしながら、人身事故件数は、年間550件以上発生しており、依然として高い状態で推移していることから、人命尊重の理念に立ち、今後も一層の交通事故の抑止を図っていくとともに、本市における交通事故の特徴に対応した総合的な交通事故防止対策を引き続き講じ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。

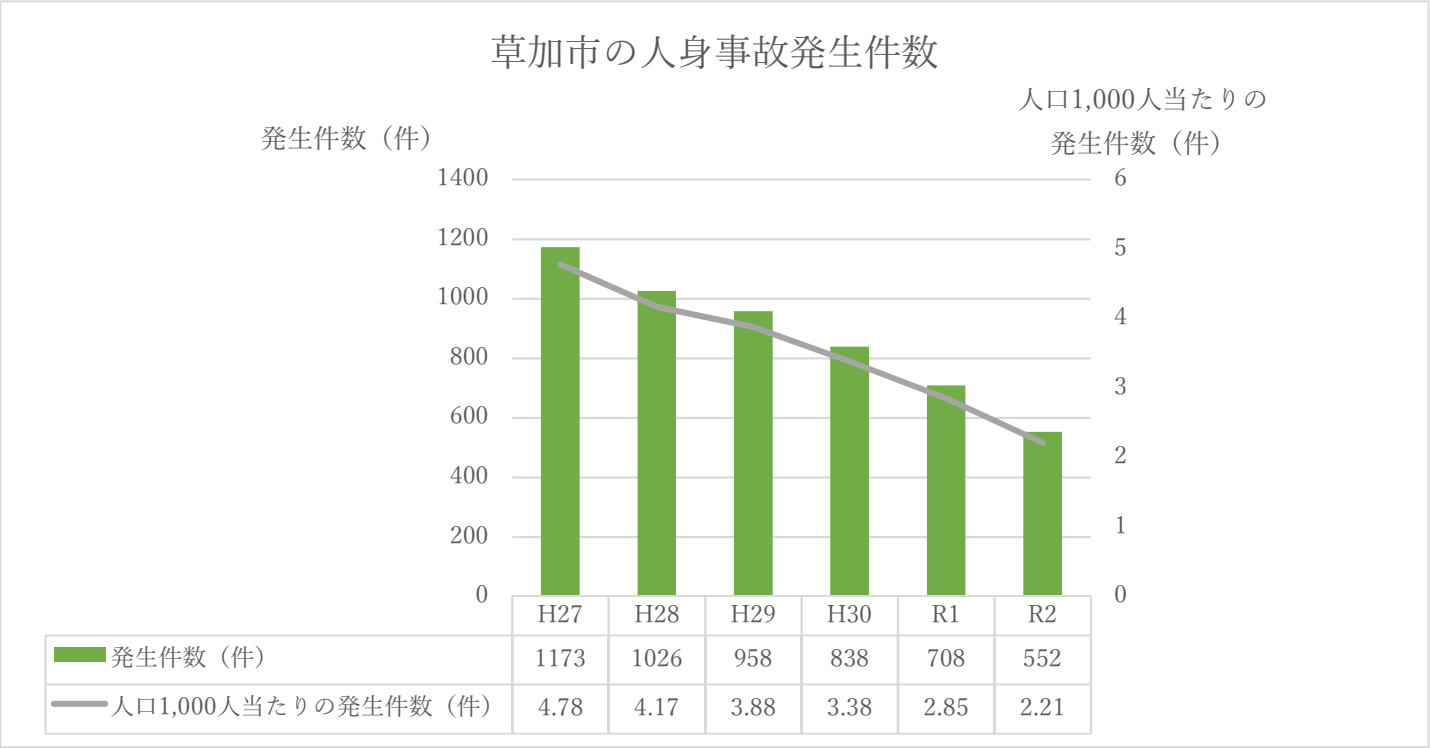
本計画は、「第11次埼玉県交通安全計画」を基本とし、同計画に定められた「人優先」の交通安全思想を継承し、科学的な交通事故の調査・予測等を行い、その成果を踏まえつつ、時代に即した適切かつ効果的な交通安全に関する諸施策について、市民の理解と協力のもと、市、関係機関・団体が緊密な連携を図り、強力に推進していくため、策定するものです。

２　第10次草加市交通安全計画の成果

第10次計画では、「平成32年（令和２年）までに人口1,000人当たりの人身交通事故発生件数を3.44以下とすること」を目標として設定しました。

令和２年中の発生件数は、平成27年の1,173件、人口1,000人当たり4.78件から、いずれも約5割減少し、552件、人口1,000人当たり2.21件となり、目標を達成しました。

表１　草加市の人身事故発生件数



	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数（件）	1173	1026	958	838	708	552
人口1,000人当たりの発生件数（件）	4.78	4.17	3.88	3.38	2.85	2.21

３　計画の期間等

この計画の期間は、第11次埼玉県交通安全計画との整合を図るため、令和３年度から令和７年度までの５か年とします。

なお、実施計画については、「第四次草加市総合振興計画」の第二期及び第三期基本計画において、毎年度作成する実施計画を用います。また、目標の管理については同計画の成果指標で管理を行います。

Ⅱ　交通事故の状況

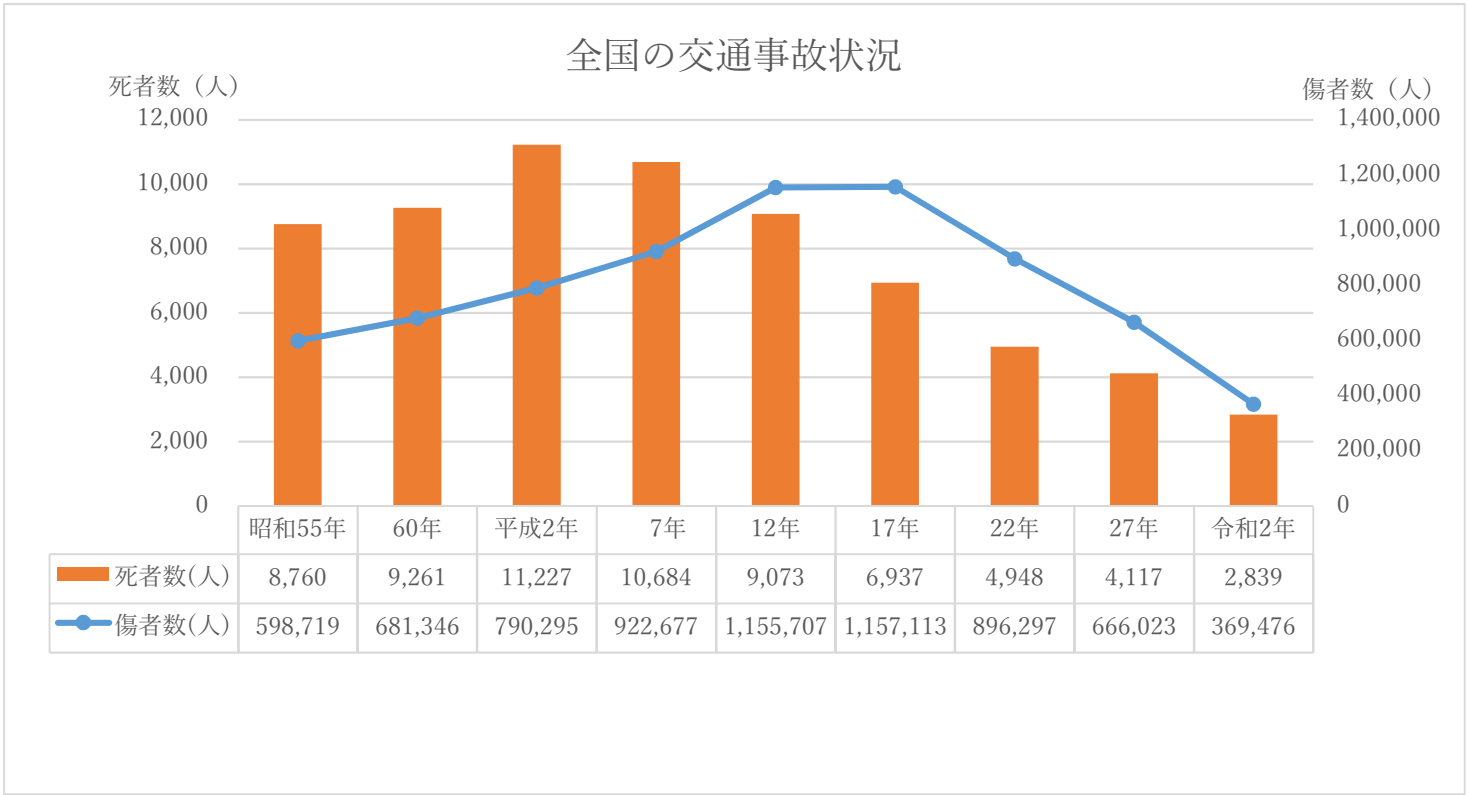
1　全国の交通事故状況

全国の交通事故による死者数は、昭和34年から50年まで連続して１万人を超え、特に昭和45年には史上最悪となる16,765人を記録するなど、「交通戦争」という言葉が生まれるほどの深刻な事態となりました。

こうした事態を踏まえ、昭和45年には交通安全対策基本法が制定され、各種交通安全対策が積極的に推進された結果、昭和46年以降は着実に減少に向かい、昭和54年には8,466人とほぼ半減するほどになりました。

その後、再び増勢となり、平成４年には11,451人にまで上がりましたが、翌年からは再び減少傾向に転じています。平成28年には年間の交通事故死者数が4,000人を下回りました。令和２年中の全国の交通事故死者数は2,839人で、４年連続で戦後最少を更新し、初めて3,000人を下回りました。

表２　全国の交通事故状況



	昭和55年	60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	令和2年
死者数(人)	8,760	9,261	11,227	10,684	9,073	6,937	4,948	4,117	2,839
傷者数(人)	598,719	681,346	790,295	922,677	1,155,707	1,157,113	896,297	666,023	369,476

2　埼玉県の交通事故状況

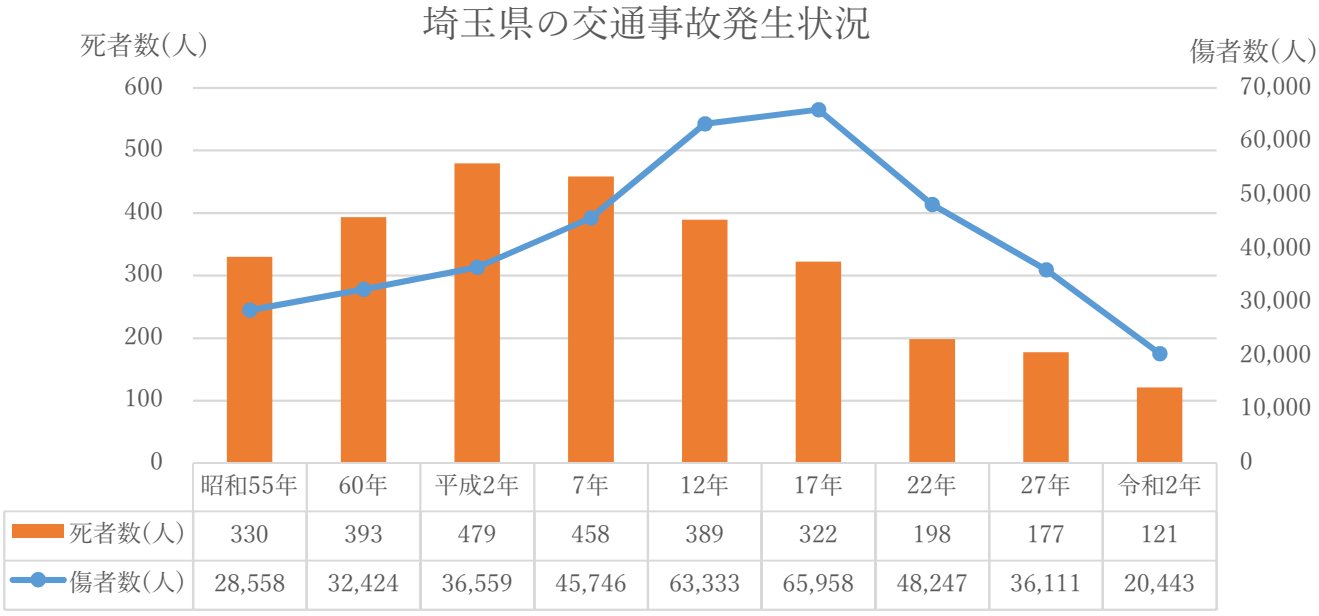
県内の交通事故死者数は、平成22年に年間200人を下回って以降、横ばいで推移していましたが、平成28年には151人、令和元年には129人と減少し、令和２年中の死者数は121人で、昭和29年以降最少を記録しました。

第10次埼玉県交通安全計画（平成28年度～令和２年度）では、「①令和２年までに年間の交通事故死者数を125人以下にする。②人口10万人当たりの交通事故死傷者数を366人以下とする。」ことを目標に掲げました。

令和２年中の交通事故死者数は121人で、平成27年の177人から約3割減少し、人口10万人当たりの死傷者数は、負傷者数が大きく減少し、令和元年には351人、令和２年もさらに減少して280人となり、いずれも県の示した目標を達成している状況です。

人身事故件数、負傷者数は平成17年をピークに減少傾向で推移しており、令和２年中の人身事故件数、負傷者数はともに10年連続で減少し、昭和42年以降最少となりました。

表３　埼玉県の交通事故発生状況



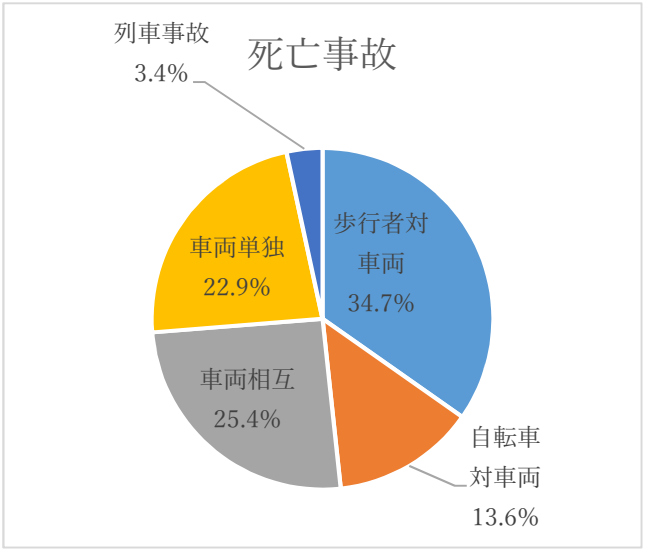
	昭和55年	60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	令和2年
死者数(人)	330	393	479	458	389	322	198	177	121
傷者数(人)	28,558	32,424	36,559	45,746	63,333	65,958	48,247	36,111	20,443

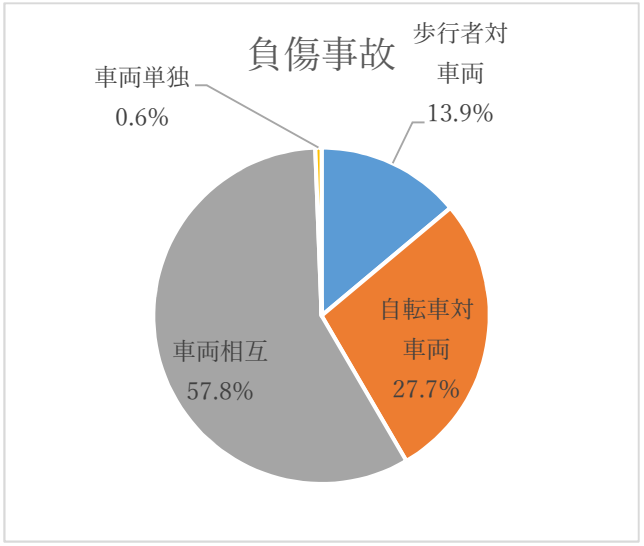
※埼玉県の事故類型別発生状況

埼玉県の事故類型別（表４）で見ると、死亡事故では歩行者対車両が、負傷事故では車両同士が最も多くなっています。

発生状況としては、歩行者対車両は死亡事故ではその他横断中、負傷事故では道路横断中、自転車対車両は死亡事故、負傷事故ともに出会い頭が多くなっており、車両相互は死亡事故では出会い頭、負傷事故では追突が多くなっています。

表４　埼玉県の事故類型別発生状況





３　草加市の交通事故状況

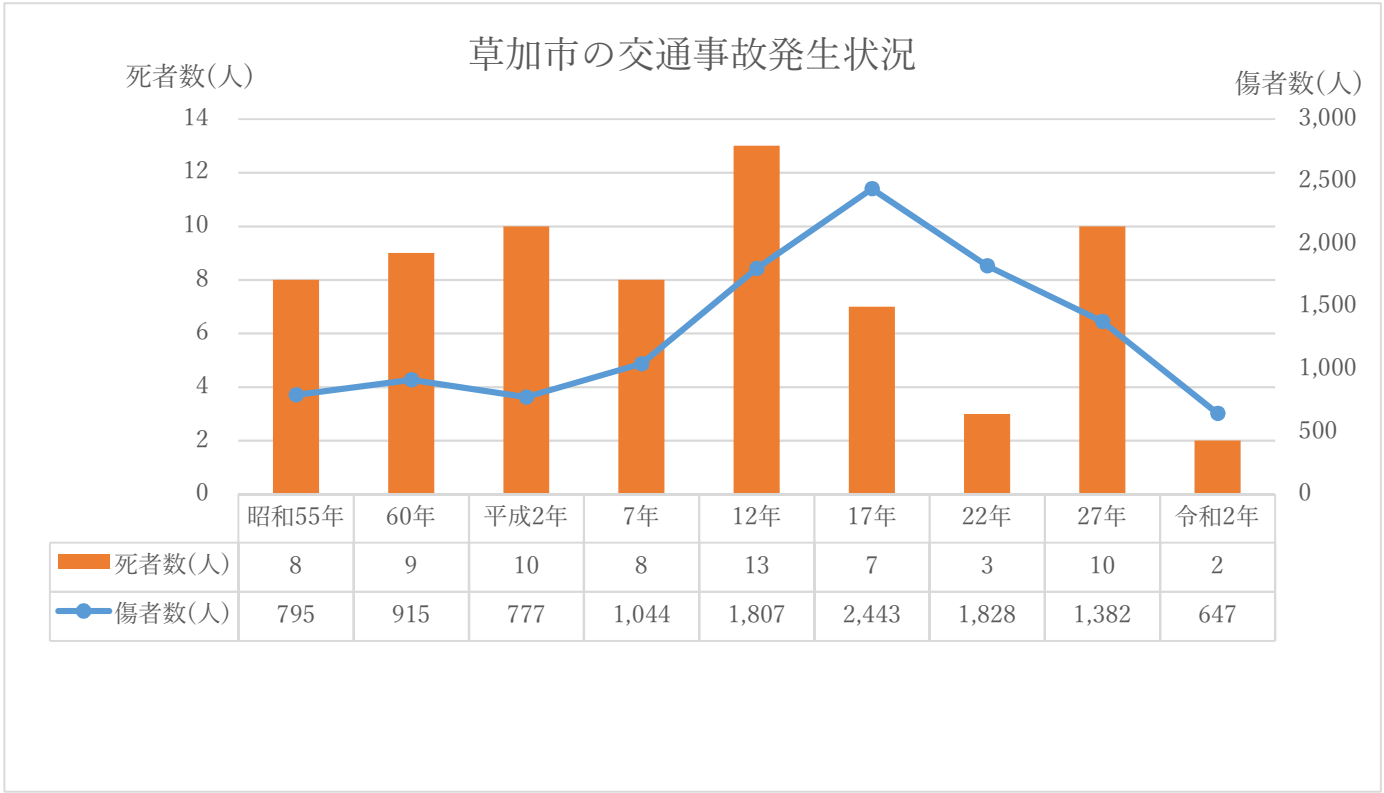
（１）　交通事故死者数及び傷者数の推移

草加市の交通事故における死者数は、昭和47年の29人をピークに減少傾向にあります。しかしながら、年により差が大きく、連続して減少しているわけではありません。

傷者数については、平成17年の2,443人をピークとして、令和２年には647人となり、７割以上減少しています。

いずれも減少傾向にはありますが、今後も死亡事故を抑制する対策を継続するとともに、交通事故の発生そのものを抑止する効果的な対策を推進する必要があります。

表５　草加市の交通事故発生状況



	昭和55年	60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	令和2年
死者数(人)	8	9	10	8	13	7	3	10	2
傷者数(人)	795	915	777	1,044	1,807	2,443	1,828	1,382	647

（２）　草加市の交通事故の特徴

①　事故における傷者の特徴

ア　状態別分析（令和２年）

どのような状態のときに事故が発生しているかを傷者の状態別発生割合（表６）でみると、自動車運転中が31.5%、自転車が31.1%となっており、同乗中の13.0%を含めると自動車の事故での傷者が44.5%と最も多い状況となっています。

イ　時間別分析（令和２年）

時間別発生状況（表７）でみると、日が暮れ始める16時から18時までの時間帯に最も傷者が発生しており、次いで14時から16時、８時から10時、18時から20時までが多い状況となっています。

ウ　年齢別分析（令和２年）

年齢別（表８）では、40歳代の傷者割合が最も多くなっており、次いで50歳代、30歳代となっています。また、60歳から64歳まで及び高年者についても、合わせて17.1%と割合が高くなっていますが、年齢別傷者の推移（表９）では、２年続けて下回っています。

エ　まとめ

状態別では、自動車運転中及び自転車の運転中に、時間別では、夕暮れから夜間にかけて、年齢別では40歳代が、最も負傷していることが分かります。

なお、60歳から64歳まで及び高年者についても、減少傾向にあるものの、傷者割合は多くなっています。

表６　状態別発生割合（令和２年）

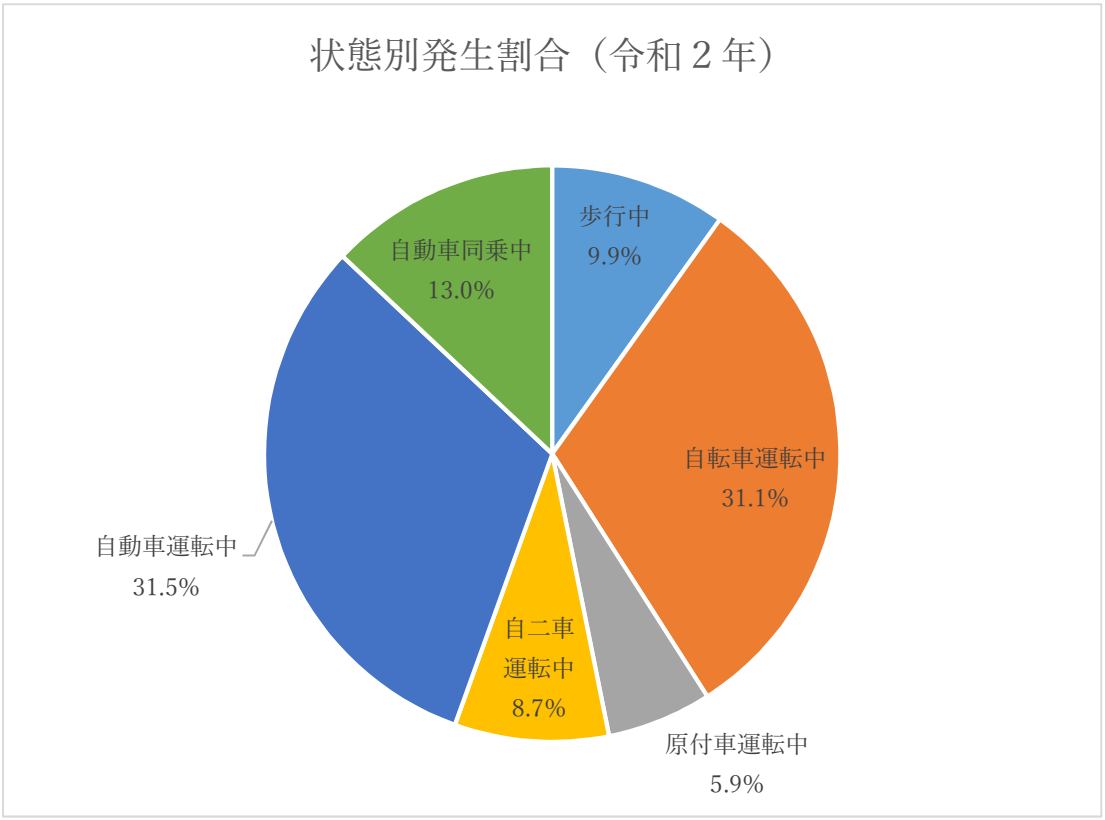


表７　時間別発生状況（令和２年）

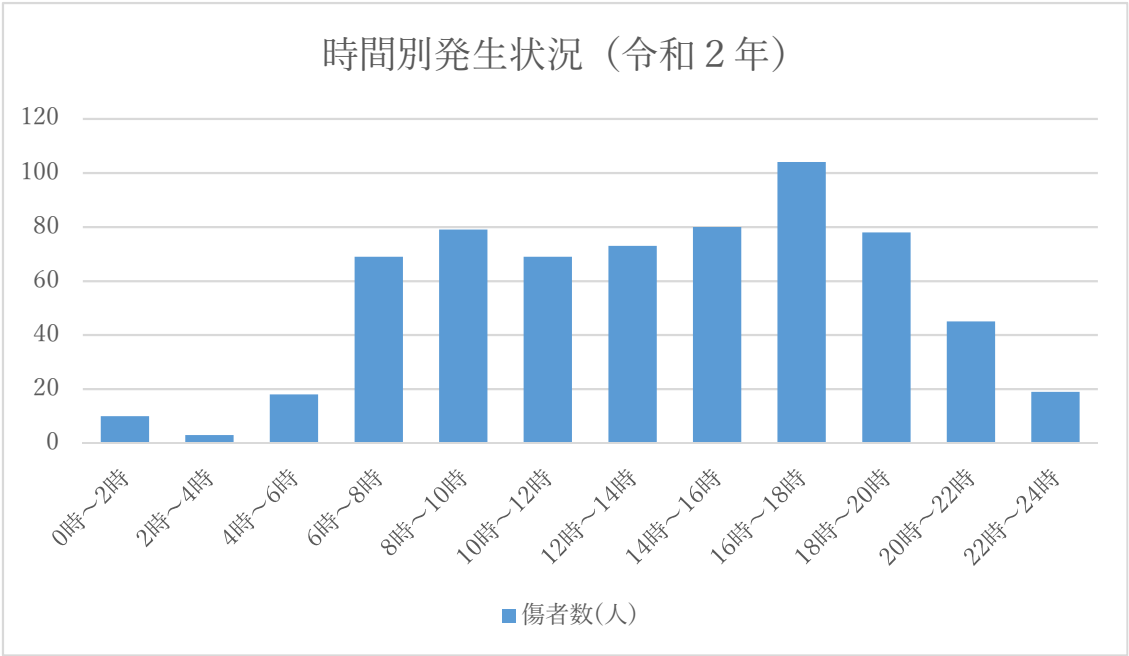


表８　年齢層別発生割合（令和２年）

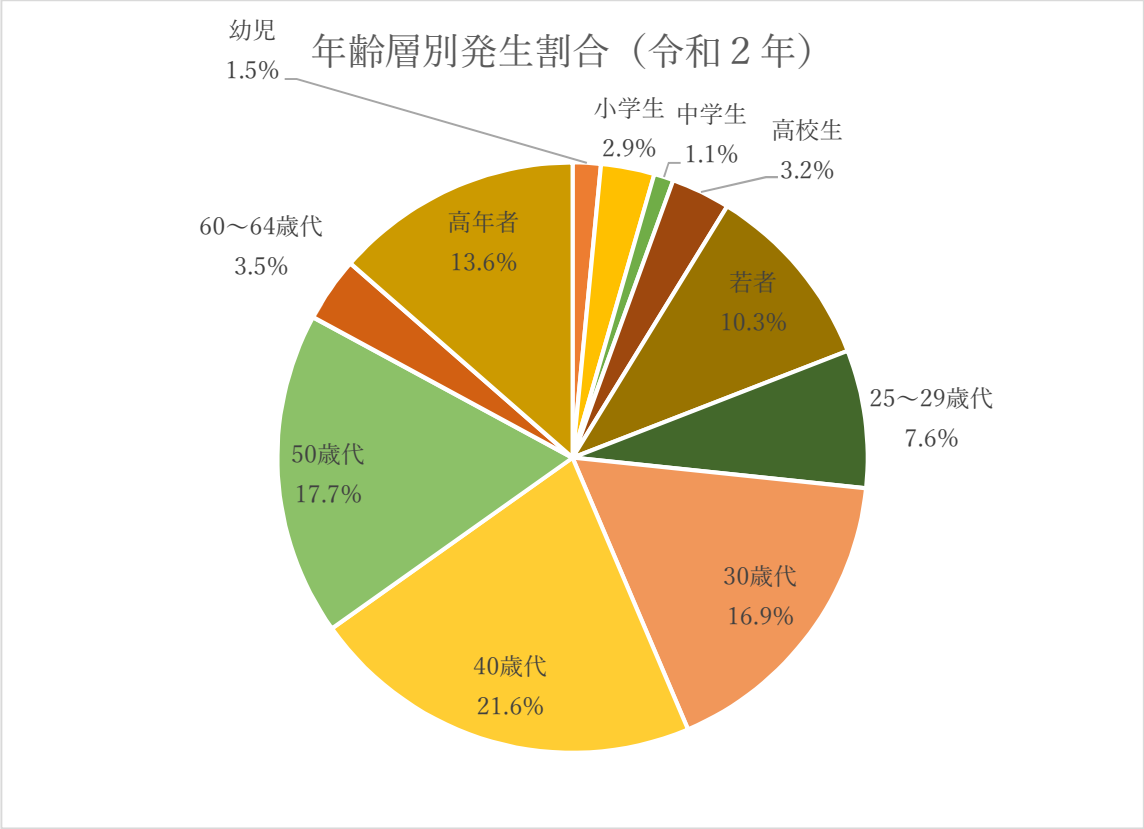


表９　年齢別傷者の推移（平成30年～令和２年）

	平成 30 年	平成 31 年（令和元年）		令和２年	
	死傷者数（人）	死傷者数（人）	前年比（%）	死傷者数（人）	前年比（%）
幼児	24	22	-8.3	10	-54.5
小学生	43	28	-34.9	19	-32.1
中学生	15	17	13.3	7	-58.8
高校生	24	29	20.8	21	-27.6
若者	85	87	2.4	67	-23.0
25 歳～29 歳	93	72	-22.6	49	-31.9
30 歳代	168	126	-25.0	110	-12.7
40 歳代	214	177	-17.3	140	-20.9
50 歳代	144	119	-17.4	115	-3.4
60 歳～64 歳	37	33	-10.8	23	-30.3
高年者	156	142	-9.0	88	-38.0

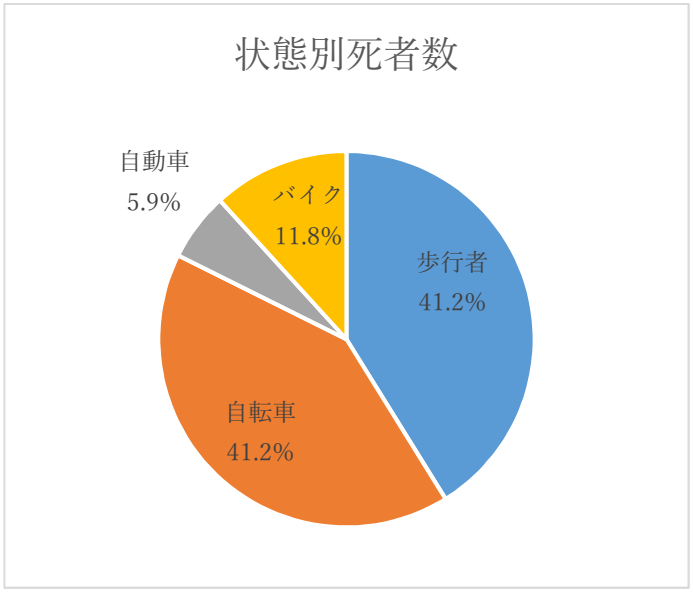
②　死亡事故の特徴

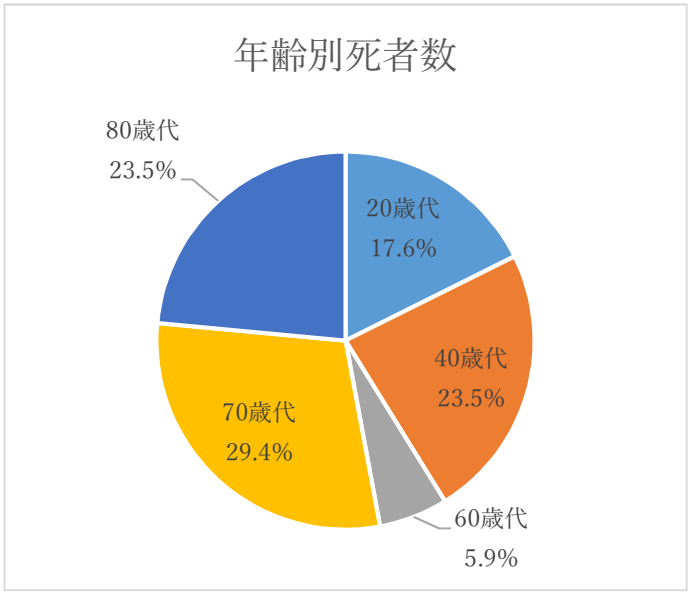
平成30年から令和２年までの間における交通死亡事故は、発生件数17件、死者数17人となっています。

本市の死亡事故の特徴は、歩行者及び自転車運転中において事故に遭うことが最も多く、それぞれ41.2%となっており、合わせると80%以上を占めています。

また、年齢別では70歳代、80歳代の死者数が多く、50%以上を占めており、今後も引き続き高年者の交通事故死者数の増加が懸念されます。

表10　状態別及び年齢別死者数の割合（平成30年から令和２年まで）





③　自転車事故における死傷者の特徴

ア　推移分析（平成28年～令和２年）

自転車事故死傷者数の推移（表11）については、負傷者数は減少傾向にありますが、死者数は年によりバラつきがあり、増加することもあるものの、令和２年には０名まで減少しました。

人口１万人当たりの自転車事故件数（上位自治体）の推移（表12）では、草加市は、県内の自治体で上位に位置することが多い傾向となっています。

イ　年齢別分析（平成28年～令和２年）

年齢別の死傷者（表13）については、30歳代を除いて前年より減少していますが、高年者及び16歳～24歳の死傷者が多い状況になっています。

ウ　法令違反別分析（令和２年）

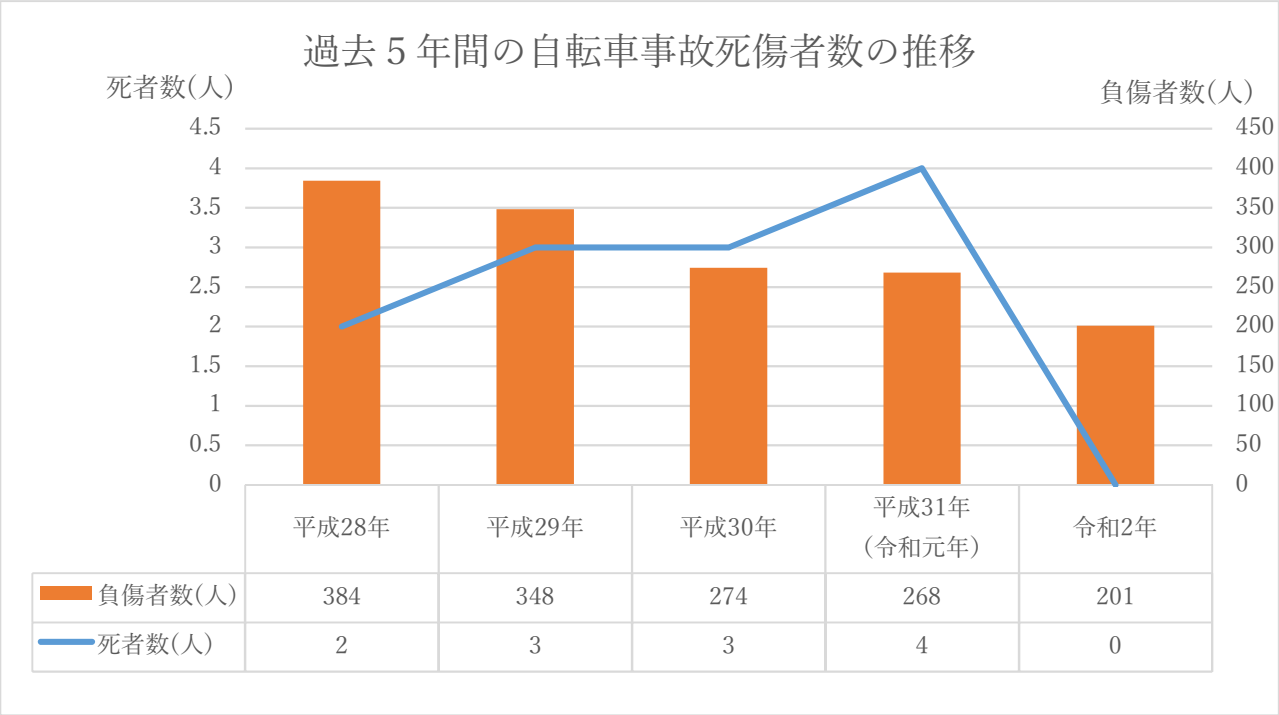
自転車事故死傷者の違反別（表14）については、安全不確認が最も多く、約４割を占めています。

オ　まとめ

市内では、事故全体の件数は少なくなっているものの、自転車利用時による事故が多発しており、県内でも「自転車事故多発地域」であるとともに、特に高年者及び若者による事故が多いことが分かります。

また、安全不確認、交差点安全進行等による事故については、交通ルールのマナーに対する認識の欠如、ちょっとした油断や気の緩みなどが要因として考えられます。

表11　過去５年間の自転車事故死傷者数の推移（平成28年～令和２年）



	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年（令和元年）	令和2年
負傷者数(人)	384	348	274	268	201
死者数(人)	2	3	3	4	0

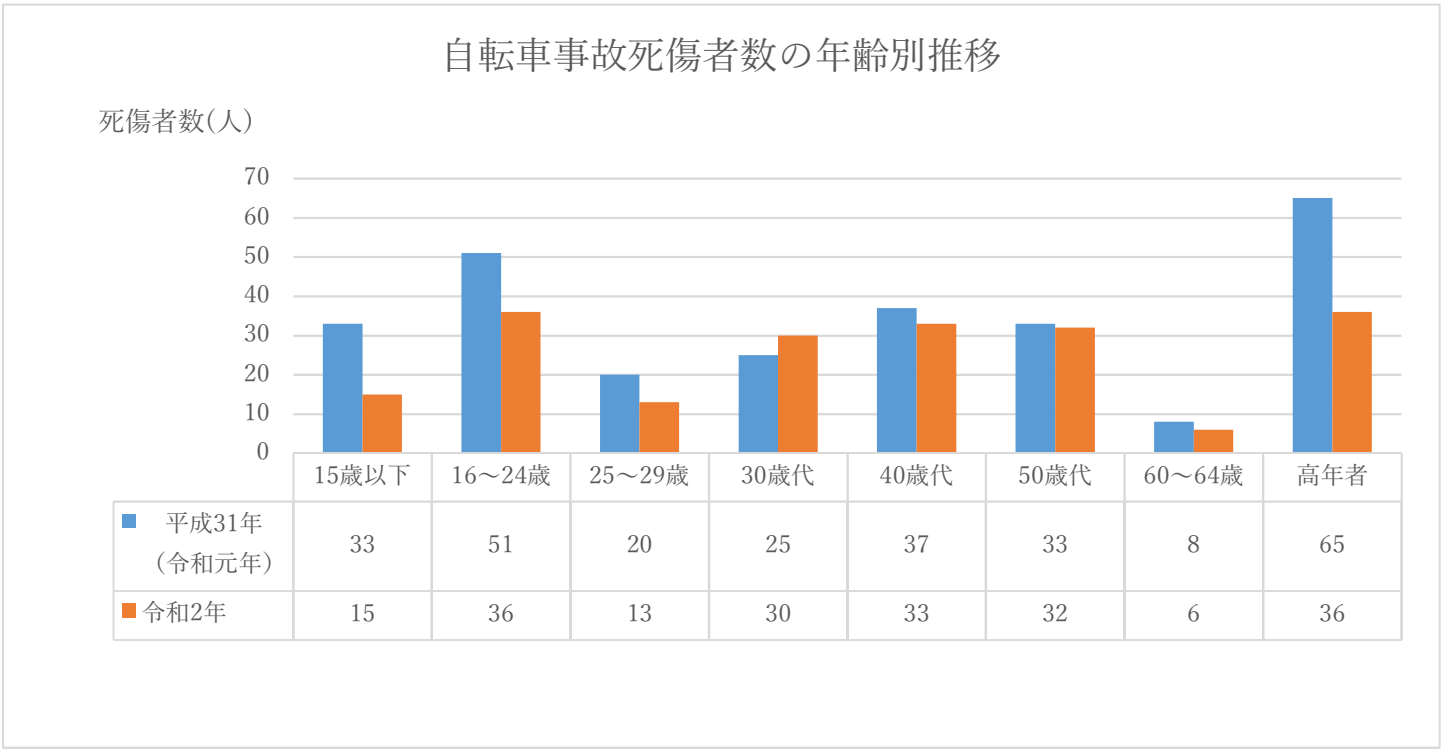
表12　人口１万人あたり自転車事故件数（上位自治体）の推移
（平成28年～令和２年）

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年(令和元年)	令和２年
1位	戸田市	戸田市	八潮市	上尾市	上尾市
2位	八潮市	上尾市	上尾市	杉戸町	桶川市
3位	三芳町	八潮市	桶川市	さいたま市緑区	三芳町
4位	草加市	幸手市	さいたま市大宮区	八潮市	さいたま市大宮区
5位	上尾市	草加市	幸手市	草加市	八潮市
6位	三郷市	伊奈町	さいたま市岩槻区	さいたま市岩槻区	さいたま市桜区
7位	さいたま市大宮区	上里町	さいたま市西区	さいたま市桜区	さいたま市緑区
8位	さいたま市桜区	羽生市	さいたま市桜区	坂戸市	鶴ヶ島市
9位	川越市	さいたま市大宮区	三郷市	蓮田市	さいたま市岩槻区
10位	桶川市	川口市	北本市	川越市	さいたま市見沼区

※平成30年草加市はワースト12位

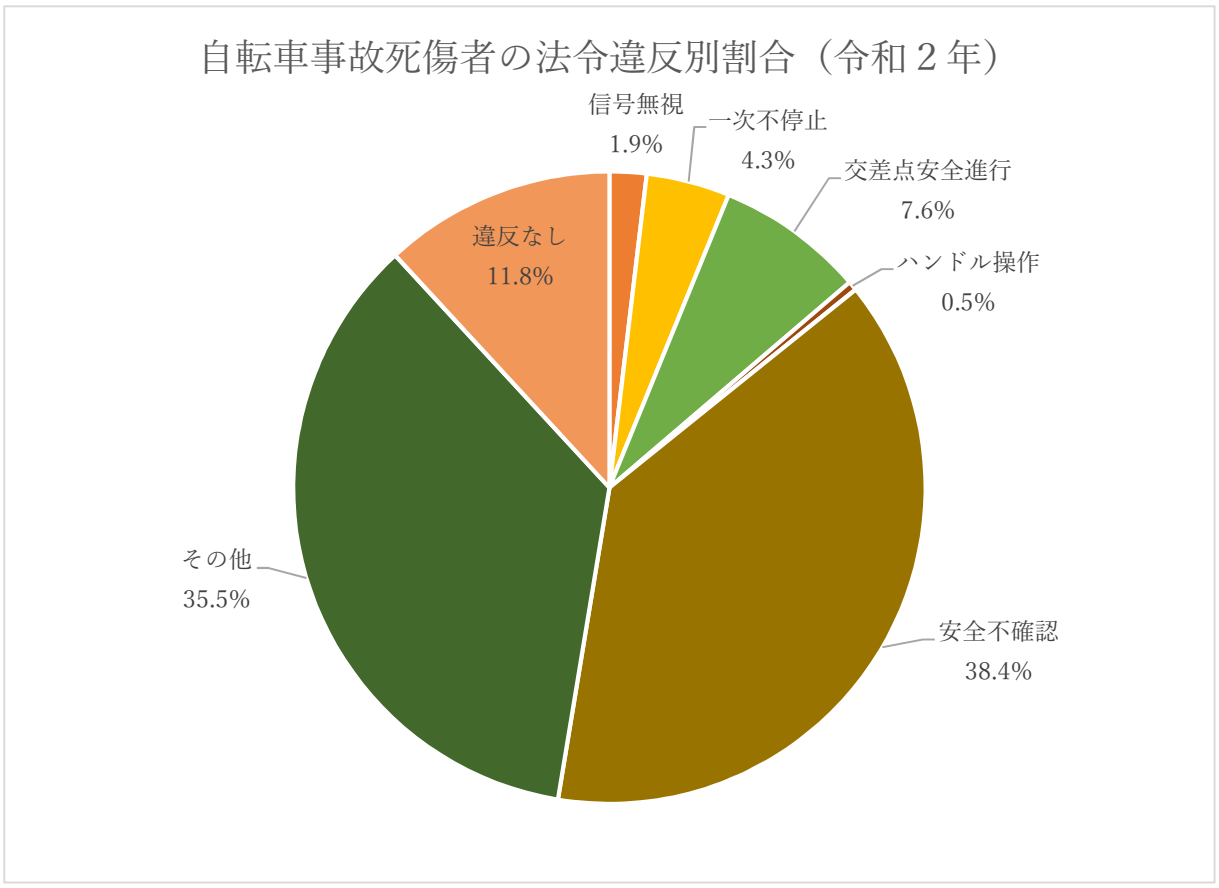
※令和２年草加市はワースト12位

表13　自転車事故死傷者数の年齢別推移（平成31年〔令和元年〕～令和２年）



	15歳以下	16～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	高年者
平成31年（令和元年）	33	51	20	25	37	33	8	65
令和2年	15	36	13	30	33	32	6	36

表14　自転車事故死傷者の法令違反別割合（令和２年）



Ⅲ　交通安全対策の方向及び目標

安全で安心な交通事故のないまちづくりを進めるため、本市における交通事故の特徴となっている「交通死亡事故」「自転車事故」「高年者の交通事故」が多発していることを課題とし、併せて、「人優先」の交通安全思想に基づき、歩行者と子どもの交通安全の確保を目指して、各種交通安全対策を関係機関・団体と連携し強力に推進します。

第 11 次草加市交通安全計画の目標

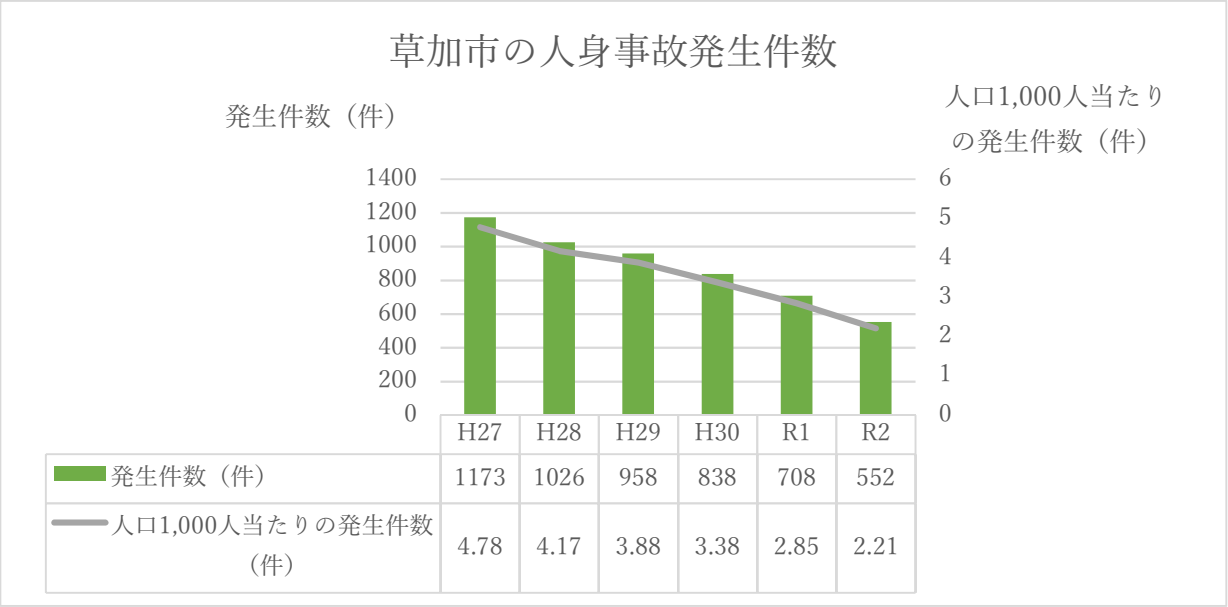
令和７年までに

人口 1,000 人当たりの人身交通事故発生件数を「１．７６件以下」とする

交通事故ゼロの安全・安心な草加を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標に到達することは困難であると考えられることから、本計画の期間である令和７年までに年間の人口1,000人当たり人身交通事故発生件数を「１．７６件以下」とすることを目標とし、最終的には、交通事故死者数を０人とすることを目指します。

本計画では、埼玉県の第11次埼玉県交通安全計画における「令和７年までに年間の交通事故死者数を100人以下、重傷者数1,500人以下」とする２つの目標及び市の実情を踏まえ、草加市における目標を設定しました。

表１（再掲）　草加市の人身事故発生件数



１　対策の重点

（１）　高年者及び子どもの安全確保

今後、一層進展する高齢化社会の中で、交通事故の被害に遭いやすい高年者に対しては、高年者世帯訪問などを通じてきめ細かい交通安全啓発活動を推進します。

また、幼児・児童に対する交通安全教育は、将来にわたって交通社会への参加意識の醸成を図る場として今後も重点的に実施するとともに、学齢に応じた交通安全教室を推進します。

子どもや高年者が安全に通行できるよう、通学路における歩道等の整備、生活道路での安全対策を推進します。

（２）　自転車及び歩行者の安全確保

「草加市自転車の安全な利用に関する条例」に基づいて、自転車交通ルールの周知、啓発、警察による指導取締りにより自転車の安全利用を推進します。

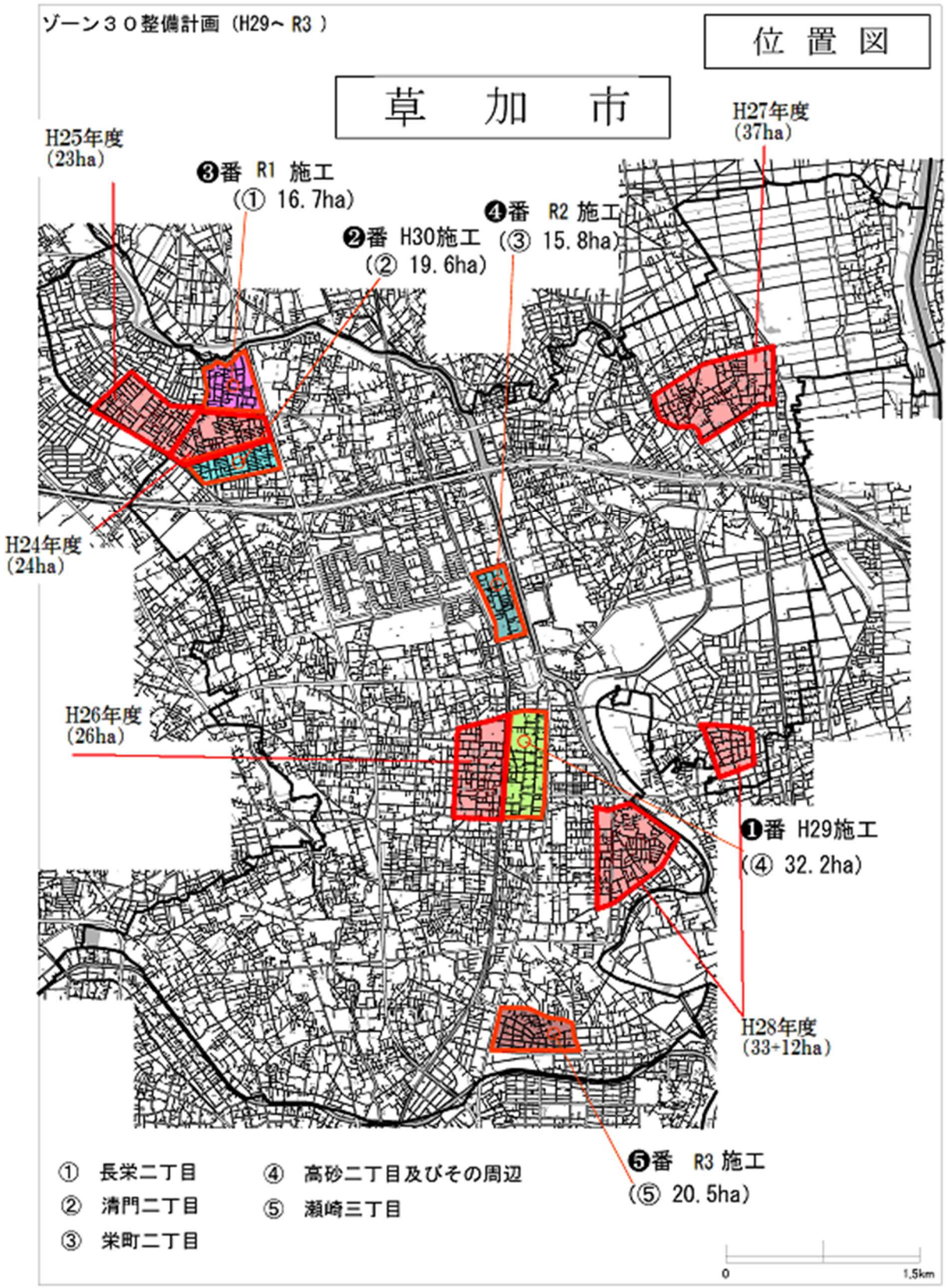
また、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図るため、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を推進します。

さらに、歩行者の交通事故を防止するため、歩行中の事故類型に即した交通安全教育や道路横断時の安全確認の徹底について周知、啓発するとともに、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対策等を推進します。

※ゾーン30

生活道路における自動車の最高速度時速を３０キロメートルに規制すること。

区画線等の交通安全施設の整備により、安全性、快適性、利便性を図り、歩行者、自転車にとって安心安全な道路環境のこと。



草加市内のゾーン 30 図面

（３）　交通事故が起こりにくい環境づくり

歩行者及び自転車利用者などの安全確保を図るとともに、交通事故を未然に防止するため、道路反射鏡や路面標示等を行い、交通安全の確保に努めます。

また、自動車衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進安全技術の普及に伴い、こうした機能の適切な使用の周知など、時代に即した安全意識の普及啓発を推進するとともに、各季の交通安全運動等を市民総ぐるみで実施し、交通安全意識の醸成を図るなどの環境づくりを行っていきます。

２　具体的な対策

（１）　交通環境の整備

進展する高齢化社会を見据え、過度に自動車に依存しない社会の実現を目指して、自動車を運転しない高年者が出歩きやすく移動しやすい環境づくりを進め、徒歩や自転車、公共交通機関での移動環境を向上させていく必要があります。

このため、道路の整備だけでなく、歩行空間の整備、自転車空間の整備、そして、公共交通網の充実を図るとともに交通安全対策を進め、誰もが安心して安全に移動できる交通環境を整備します。

①　交通安全施設等による対策の推進

ア　危険交差点等への対策

交通事故が多発している危険交差点等については、道路診断による交通事故分析等に基づき、通行ルールを明確化するための道路標示や、自動車運転者の死角を補完する道路反射鏡（カーブミラー）、都市照明施設（道路照明灯）、注意喚起看板等を設置し、交通安全施設等の整備に努めます。

イ　通学路等への対策

市、学校、ＰＴＡ、児童・生徒などによる通学路、幼稚園、保育園、認定こども園の通園経路等の安全点検を実施し、点検結果をもとに策定される「埼玉県通学路整備計画（令和4年度～令和8年度）」に基づき、関係機関等と連携し、路面標示や道路反射鏡等の設置等の各種安全対策を行います。

さらに、スクールゾーン、横断歩道、信号機などの設置について警察署等、関係機関と調整し、地域の実情に応じた交通規制の整備を促進します。

また、児童の登校時における安全な通行を確保するため、交通指導員を適所に配置し、ＰＴＡ・ボランティアと協力し、安全確保に努めています。

ウ　安全な自転車走行環境への対策

自転車は、市民にとって最も身近な交通手段である一方で、自転車事故の発生率が高く改善が必要であることを鑑み、市道幹線道路の歩道または車道に自転車通行帯を関係機関と連携を図りながら設置を目指すとともに、自転車通行帯が整備できない路線については、歩行者と自転車が互いに立

場を認め合い共存（シェア・ザ・ロード）（※）しながら安全に通行できるよう、自転車通行位置の標示や路面シールの貼付、啓発看板の設置及びカラー舗装等による交差点強調を行うなど交通安全施設の充実を図り、安全運転に必要なルール・マナーの周知を行います。

また、歩行者が頻繁に通行する駅前広場、歩車分離信号、スクランブル信号等において、歩行者との事故防止を図るため、歩行者通行量の多いときは、自転車の押し歩きを推進します。

※シェア・ザ・ロード

歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本として道路を安全に共有すること。

※シェア・ザ・ロードの精神に基づく整備

自転車通行ルールの明示・啓発の周知、自転車通行の代替路の検討などを含めた安全対策。

②　人にやさしい安全で安心な交通環境の整備

ア　生活道路の整備

生活道路については、比較的幅の広い区画道路が整備され自動車の抜け道としての通行が多い区域では、警察等の関係機関と連携の上、最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」の実施に合わせ、車道の幅を示す外側線を狭めるなどの歩行者優先の交通環境を整備します。

また、電線地中化を推進し、安全で快適な通行空間の確保や電柱の倒壊等による災害の防止に努めます。

電線地中化後

イ　生活道路として利用される水路の安全整備

生活道路として利用される水路には、状況に応じて道路交差箇所への飛び出し対策や都市照明施設の設置など、事故防止に向けた交通安全施設の整備に努めます。

水路敷通路の整備

ウ　迷惑駐車対策の推進

秩序あるまちなみを確保し、道路交通の安全と円滑を図るため、「草加市開発事業者の手続及び基準等に関する条例」に基づき、開発業者に係る駐車場を確保するとともに、駅周辺等では市パトロールカーによる啓発活動を実施しています。

また、警察と連携し、取締りの強化、パトロール等を行うことにより、違法駐車防止気運の醸成・高揚を図っております。

住宅街の生活道路における迷惑駐車（※）については、関係機関と連携し、地域全体で駐車しない環境づくりに努め、必要な対策を推進します。

※迷惑駐車

法令等に規定はないが、車両が路上に駐車することで交通の妨げとなり、道路利用者に迷惑を及ぼすこと。

エ　駐輪対策の推進

各駅周辺の道路、駅前広場等への自転車・バイク放置は、歩行者や障がい者の通行を妨げるだけではなく、災害時の緊急車両の活動や避難通路の妨げとなることから、駅前に自転車の利用マナーや駐輪場案内を行う「自転車安全利用ガイド」を配置し、指導を行うとともに、草加駅東西口短時間駐輪場の運営を行い、引き続き撤去等の駐輪対策を実施していきます。

また、他駅への短時間駐輪場の設置に努めます。

草加駅西口短時間駐輪場

オ　交通環境のバリアフリー化

高年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いわゆる「バリアフリー法」「埼玉県福祉のまちづくり条例」等に基づき、歩道の段差解消などバリアフリー化を進め、各駅周辺の主要な路線では視覚障がい者誘導用ブロックの敷設に努めます。

また、国や県と協議の上、移動円滑化に必要な整備については、鉄道事業者及びバス事業者に対して補助を行います。

さらに、信号機への視覚障がい者用音声付加装置の設置や交通標識の高輝度化などの交通規制に関するバリアフリー化は、警察と調整の上、整備に努めます。

カ　バスなどの公共交通利用の促進

高年者等の交通事故に遭う危険性を低減するため、バスなどの公共交通の利用促進策を推進します。また、将来にわたって市民の暮らしを支える持続可能な公共交通網を構築するため、利用者ニーズに即した草加市コミュニティバス（※）の運行について検証してまいります。

※草加市コミュニティバス「パリポリくんバス」

パリポリくんバスは、交通不便地域の解消に向け、路線バスを補完する地域の公共交通で運行収支に赤字が生じた場合には、一定の額を上限に市が補助しながら、運行しています。

平成28年4月8日に「北東ルート」と「南西ルート」の2路線の運行を開始し、5年間の試験運行期間を終え、令和3年度から本格運行を開始しました。

令和２年1月から新たに「新田ルート」の試験運行を開始し、更なる利便性の向上が期待されています。

なお、「新田ルート」についても、令和3年度から令和7年度の5年間を試験運行期間としており、様々な利用促進策を進める一方で、利用状況調査やアンケート調査等を実施し、導入効果を把握の上、改善策を検討するとともに、地域公共交通会議で検証を重ね、必要に応じて運行を見直しながら試験運行期間の中で『本格運行への移行』又は『廃止』を判断します。

パリポリくんバス「北東・南西ルート」

パリポリくんバス「新田ルート」

キ　次世代モビリティの活用促進

近年より効率的で快適な移動手段とサービスが求められており、市民および来街者の交通利便性の向上のため、シェアサイクル（※1）を導入しています。

更に、MaaS（※2）を活用した公共交通の利便性向上を図り、次世代モビリティの導入を推進します。

また、導入の際には、広く周知し、多くの人の活用を促進します。

※１　シェアサイクル

令和３年２月より、市民及び来街者の交通利便性向上、放置自転車の抑制、公共交通の機能補完等を目的とし、民間事業者と協働により、谷塚地区でシェアサイクルの実証実験を開始。

シェアサイクル

※2　MaaS（Mobility as a Service）は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

ク　道路使用の適正化

歩行者や障がい者の安全な通行を妨げる道路や歩道上の路上に放棄された自動車等不法占用物は、警察と連携を図りながら除却及び指導活動を行い、安全で安心な歩行空間の確保し、道路使用の適正化に努めます。

（２）　交通安全思想の普及徹底

交通事故を防止するためには、市民一人ひとりが自他の生命尊重という理念のもと、交通社会の一員としての責任を自覚するとともに、交通事故を他人事と考えず、自らが交通安全意識の高揚に努め、交通ルールと正しい交通マナーを遵守することが最も重要であり、交通安全思想を普及徹底するため、交通安全教育指導者の育成等を実施していきます。

特に、自転車事故については、交通違反が大半を占めていることから、幅広い世代への充実した自転車についての交通安全教育を目指します。

なお、充実した交通安全教育を実施するため、人の成長過程に合わせ、生涯にわたり学習する機会と場を提供していきます。

①　段階的な交通安全教育の推進

ア　幼児の交通安全教育

基本的な交通ルールを守り、正しい交通マナーを身につけさせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な歩行や道路横断などの基本的な知識の習得を目標とし、引き続き市と警察及び幼児教育機関が連携して交通安全教室を開催します。

幼児交通安全教室

イ　小学生の交通安全教育

歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、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て、引き続き学校と市、警察が連携して交通指導員等による「防犯・交通安全教室」「自転車安全教室」を開催します。

新入学児童「防犯・交通安全教室」

小学３年生「自転車安全教室」

ウ　中学生の交通安全教育

歩行者及び自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させ、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ことを目標として、引き続き学校と市、警察が連携し「交通事故再現スタント教室（※）」を開催します。

※交通事故再現スタント教室

スタントマンによるスケアード・ストレート（交通事故再現）技法用いられた交通安全体験学習会。

交通事故再現スタント教室

エ　高校生の交通安全教育

歩行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知識と技能を習得させるとともに、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社会人を育成することを目標として、引き続き市、警察、県及び学校が連携して交通安全啓発に努めます。

また、関係団体と連携しながら生徒への自転車用反射材装着を促すなど、自転車の安全利用に関する周知を行い、交通事故防止及び交通安全意識の高揚に努めます。

埼玉県自転車軽自動車商協同組合による反射材装着

オ　若者及び成人の交通安全教育

交通事故の実態を周知することに重点を置き、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、著しい速度超過、飲酒運転など悪質で危険な運転を防止するため、運転免許更新時に警察署で運転者教育が行われています。

また、自転車及び自動車運転中の携帯電話の操作などによる「ながら運転」、歩行中の「ながら歩き」について、その危険性の周知を図り、適正な利用方法を推進する交通安全啓発に努めます。

カ　高年者の交通安全教育

高年者の方へ心身機能の変化が歩行及び自転車を利用する際に及ぼす影響を理解することや道路及び交通状況に応じて安全に通行するために必要な知識と技能を習得させることを目標として、引き続き市と警察が連携して、地域及び団体に自転車シミュレーター等を活用した交通安全講話や自転車安全教室を開催します。

自転車シミュレーターによる自転車安全教室

②　交通安全教育指導者の育成・活用

ア　交通指導員

児童・生徒の安全を確保するため、交通指導員を委嘱します。交通指導員は、市内21の小学校区内で最も児童の指導に効果的な交差点に配置し、通学路において交通安全教育及び交通安全誘導を行います。

また、小学校を巡回して実施する「防犯・交通安全教室」及び「自転車安全教室」の指導者として活動します。

さらに、交通安全啓発活動へ率先して参画し、交通事故防止及び交通安全意識の高揚を推進します。

交通指導員の立哨活動

イ　交通安全母の会

「交通安全は家庭から」という理念のもとに、各家庭から交通安全意識を普及させるため、私立幼稚園等の園児への交通安全啓発品の配布、商業施設での交通安全啓発活動、市内巡回交通安全広報等の活動を行います。

また、交通安全啓発活動へ率先して参画し、交通事故防止及び交通安全意識の高揚を推進します。

交通安全母の会による啓発活動

ウ　防犯パトロールアドバイザー

警察官ＯＢを市の非常勤嘱託員である防犯パトロールアドバイザー（※）として、パトロールステーションに配置し、交通安全及び防犯に関する活動を行います。

※防犯パトロールアドバイザー

犯罪及び交通事故を防止し、安全・安心なまちづくりを推進するため、①防犯パトロール活動に係る助言、②防犯及び交通安全に係る講習、③迷惑駐車の警告及び指導、④放置自転車の警告・指導及び整理、⑤さらに事件等における緊急時の警察への通報、協力等の警察官として培った知識と経験をいかした業務を行う警察官ＯＢ

エ　自転車安全利用ガイド

駅周辺の道路等公共の場所において、自転車の放置を抑制し、歩行者等の通行の安全を確保するとともに、緊急車両の活動や避難通路の確保を図るため、監視及び指導を行い、放置された自転車を整理します。

自転車安全利用ガイドの配置

オ　交通安全教育指導者の育成

上記の各交通安全教育指導者の資質向上を図るため、研修会を開催するほか、県が主催する各種研修会への参加を促します。

（３）　交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・啓発を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることを目的に、草加市交通安全対策協議会（※）の構成機関及び団体が相互に連携し、組織的かつ継続的に交通安全運動を展開します。

※草加市交通安全対策協議会

草加市内における交通の著しい輻そうと交通事故が激増している状況にかんがみ、交通の安全と円滑化、交通事故の防止その他交通安全上の諸問題について、関係する団体及び機関相互の緊密な連絡を図るとともに、総合的かつ効果的な交通安全対策の推進に寄与することを目的とした協議会である。草加市長を会長となり、36団体により構成されている協議会。

①　全国統一交通安全運動・県内統一交通事故防止運動

全国で実施される「春の全国交通安全運動」及び「秋の全国交通安全運動」、埼玉県内で実施される「夏の交通事故防止運動」及び「冬の交通事故防止運動」の期間中において、草加市交通安全対策協議会の構成機関及び団体が中心となって街頭啓発活動を行い、歩行者、自転車利用者及び車両運転者を対象に、交通安全対策の重点となる「自転車の安全利用の推進」「高年

者の交通安全の確保」「歩行者及び子どもの交通安全の確保」等について広く呼び掛けます。

交通安全運動におけるパレード

街頭キャンペーン

②　自転車の安全利用の推進に関する運動

駅周辺、自転車通行量が多い路線や集客が多いスーパーマーケット等の店舗において、自転車安全点検、自転車用反射材の配布、安全確認や無灯火等への呼び掛けを内容とする街頭キャンペーンを継続的に実施し法律に基づいた正しい自転車の乗り方の啓発に努めます。

また、平成29年９月に「草加市自転車の安全な利用に関する条例」を施行し、道路を利用する全ての人が「お互いの立場を思いやる」「共に安全な交通を心掛ける」「それぞれの責任を自覚する」ことを念頭に、交通事故のない安全で安心できるまちの実現及び快適な自転車利用環境の形成を目指します。

埼玉県自転車軽自動車商協同組合による街頭キャンペーンでの反射材取付

③　交通安全大会

草加警察署管内の交通安全功労者等への顕彰や市民による交通安全宣言等を行い、交通安全思想の普及と交通事故のない明るい地域社会の実現に向け、交通安全大会を開催します。

交通安全大会

（４）　救急・救助活動の充実

①　救急・救助体制の充実

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

交通救助訓練

②　応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命率の向上を図り、被害を最小限にとどめるためには、事故現場に居合わせた市民による適切な応急手当が必要なため、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当講習会の推進を図ります。

③　自動体外式除細動器（ＡＥＤ）普及の推進

突然の心停止に迅速・的確に対応し、救命率の向上を図るため、公共施設等への自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の普及を推進します。

④　救急救命士の養成及び認定救急救命士育成の推進

病院に到着するまでの救護活動を担う救急救命士を計画的に養成するとともに、心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液等の特定行為を行える認定救急救命士の育成を図ります。

⑤　消防職員の教育・訓練の充実

消防職員の養成と知識・技術等の向上を図るため、消防学校及び消防大学校への派遣を推進します。

⑥　現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）の整備

緊急車両が現場や病院に到着するまでの時間を短縮して事案への早期対応を可能とするとともに、緊急走行に起因する交通事故の防止を目的として、緊急車両を優先的に走行させる現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）の整備を図ります。

（５）　交通事故被害者支援の推進

①　交通事故相談所等の紹介

交通事故の被害者やその家族等の心情に配慮して、相談に適切に応じられるよう市の法律相談、県の交通事故相談所等の紹介を行います。

②　交通遺児の援護

交通遺児の修学の安定を図るため、市の援護金である「高橋記念交通遺児奨学金制度」を市広報誌、ホームページ等の各種広報を活用して周知に努

め、受付業務を行います。

また、埼玉県交通安全対策協議会が行う交通遺児に対する援護金制度の紹介も併せて行います。

③　自転車損害賠償保険の普及促進

近年、自転車利用者が加害者となる事故に関し、高額な賠償を求められる裁判例が相次いでいます。こうした賠償責任を負った際の被害者の救済を図るため、「草加市自転車の安全な利用に関する条例」に基づき、民間保険会社と業務協定を締結し、市独自で推奨保険「RinRin(りんりん) そうか」を創設し、市民への普及を図り、交通事故による損害賠償責任保険等への加入を促進します。

市推奨保険「RinRin そうか」パンフレット

第11次草加市交通安全計画
令和４年２月

〒340-8550　埼玉県草加市高砂１－１－１
TEL：０４８－９２２－１６４１（直通）
FAX：０４８－９２２－１０３０
E-mail:kotsutaisaku@city.soka.saitama.jp