

第 1 1 次

川口市交通安全計画(案)

(令和3年度～令和7年度)

川 口 市

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 第1部 総論 | 1 |
| 第1章 交通安全計画の策定 | 2 |
| 1 計画策定の趣旨 | 2 |
| 2 計画の期間 | 2 |
| 第2章 交通事故等の状況 | 3 |
| 1 交通事故の現状 | 3 |
| 2 本市における交通事故の特徴 | 4 |
| (1) 状態別 | 4 |
| (2) 法令違反別 | 6 |
| 第3章 第10次計画の成果と第11次計画の目標 | 8 |
| 1 第10次計画の成果 | 8 |
| 2 第11次計画の目標 | 8 |
| 第4章 交通安全対策の重点 | 9 |
| 1 子供と高齢者の交通事故防止 | 9 |
| 2 自転車の交通ルールの徹底 | 9 |
| 3 飲酒運転の根絶 | 9 |
| 第5章 計画の推進体制 | 10 |
| 1 市 | 10 |
| 2 事業者、交通関係団体、ボランティア等 | 10 |
| 3 市民 | 10 |
| 第2部 講じようとする施策 | 11 |
| 第1章 道路交通環境の整備 | 12 |
| 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 | 12 |
| (1) 生活道路における交通安全対策の推進 | 12 |
| (2) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 | 12 |
| (3) 通学路等における安全対策 | 12 |
| 2 幹線道路における交通安全対策の推進 | 13 |
| (1) 事故危険箇所対策の推進 | 13 |
| (2) 重大事故の再発防止 | 13 |

| | |
|-----------------------------|----|
| (3) 道路の改築等による交通事故対策の推進 | 13 |
| 3 自転車利用環境の総合的整備 | 13 |
| (1) 自転車通行空間の整備 | 13 |
| (2) 放置自転車等の解消 | 13 |
| (3) 駅周辺の自転車駐車場の整備 | 13 |
| 4 地域公共交通の確保・充実 | 14 |
| 5 交通安全施設等の整備 | 14 |
| (1) 交通安全施設等整備事業の推進 | 14 |
| (2) 信号機及び道路標識等の整備 | 14 |
| (3) 横断歩行者優先の前提となる施設の適正な維持管理 | 14 |
| (4) 道路照明灯の整備 | 14 |
| 6 効果的な交通規制の要請 | 14 |
| 7 災害に備えた道路交通環境の整備 | 15 |
| (1) 災害発生時における交通規制 | 15 |
| (2) 災害発生時における情報の収集及び提供 | 15 |
| 8 駐車対策の推進 | 15 |
| 9 その他の道路交通環境の整備 | 15 |
| (1) 道路占用の適正化 | 15 |
| (2) 子供の遊び場等の確保 | 15 |
| 第2章 交通安全思想の普及徹底 | 16 |
| 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底 | 16 |
| (1) 幼児に対する交通安全教育 | 16 |
| (2) 小学生に対する交通安全教育 | 16 |
| (3) 中学生に対する交通安全教育 | 17 |
| (4) 高校生に対する交通安全教育 | 17 |
| (5) 成人等に対する交通安全教育 | 17 |
| (6) 高齢者に対する交通安全教育 | 18 |
| (7) 高齢運転者に対する交通安全教育 | 18 |
| (8) 障害者に対する交通安全教育 | 18 |
| (9) 外国人に対する交通安全教育 | 18 |
| 2 効果的な交通安全教育の推進 | 19 |
| 3 自転車の安全利用の推進 | 19 |
| (1) 自転車安全利用五則等を活用した交通ルールの周知 | 19 |

| | |
|-------------------------------|----|
| (2) 自転車用ヘルメットの普及促進 | 19 |
| (3) 幼児二人同乗用自転車の普及促進 | 19 |
| (4) 自転車の安全性の確保 | 20 |
| 4 歩行者優先と正しい横断の徹底 | 20 |
| 5 市民総ぐるみの交通安全運動等の推進 | 20 |
| 6 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 21 |
| (1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底 | 21 |
| (2) 飲酒運転の根絶 | 21 |
| (3) 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進 | 21 |
| (4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進 | 21 |
| (5) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進 | 21 |
| 7 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 | 22 |
| 8 民間交通安全団体等の主体的活動の促進 | 22 |
| 9 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 | 22 |
| 第3章 安全運転の確保 | 23 |
| 1 運転者教育等の充実 | 23 |
| 2 高齢運転者対策の充実 | 23 |
| 第4章 車両の安全性の確保 | 24 |
| 1 先進安全自動車等の普及促進 | 24 |
| 第5章 道路交通秩序の維持 | 25 |
| 1 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進 | 25 |
| 2 自転車利用者に対する指導取締りの推進 | 25 |
| 3 暴走族に対する指導取締りの強化 | 25 |
| 第6章 救助・救急活動の充実 | 26 |
| 1 救助・救急体制の整備 | 26 |
| (1) 救助・救急体制の整備 | 26 |
| (2) 応急手当の普及啓発活動の推進 | 26 |
| (3) 救急救命士の養成等の推進 | 26 |
| (4) 救助・救急隊員の教育訓練の充実 | 26 |
| (5) 高速自動車国道等における救急体制の整備 | 26 |
| 2 救急医療体制の整備 | 27 |
| (1) 救急医療体制の整備 | 27 |
| (2) メディカルコントロール体制の充実・強化 | 27 |

| | |
|------------------------|----|
| 3 救急関係機関の協力関係の確保等 | 27 |
| 第7章 被害者支援の充実と推進 | 28 |
| 1 自賠責保険の普及促進 | 28 |
| 2 自転車損害賠償保険の普及促進 | 28 |
| 3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 | 28 |
| （1）交通事故相談の充実 | 28 |
| （2）交通事故被害者の援助 | 28 |
| （3）交通事故被害者等の支援 | 29 |

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画の策定

第 2 章 交通事故等の状況

第 3 章 第 1 0 次計画の成果と第 1 1 次計画の目標

第 4 章 交通安全対策の重点

第 5 章 計画の推進体制

第1部 総論

第1章 交通安全計画の策定

1 計画策定の趣旨

本市では、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「川口市交通安全計画」を策定し、市、警察及び関係機関・団体等が一体となって、各種対策を推進してきました。

その結果、令和2年中の市内の交通事故死者数は、コロナ禍であったこともあり、5人と大きく減少しました。

一方、交通事故の死傷者数はいまだに年間1,000人を超えており、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、人々は行動を変容せざるを得ない状況になり、交通事故の発生状況にも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。

このような中、情報通信技術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」及び県の「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、警察及び関係機関・団体等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。

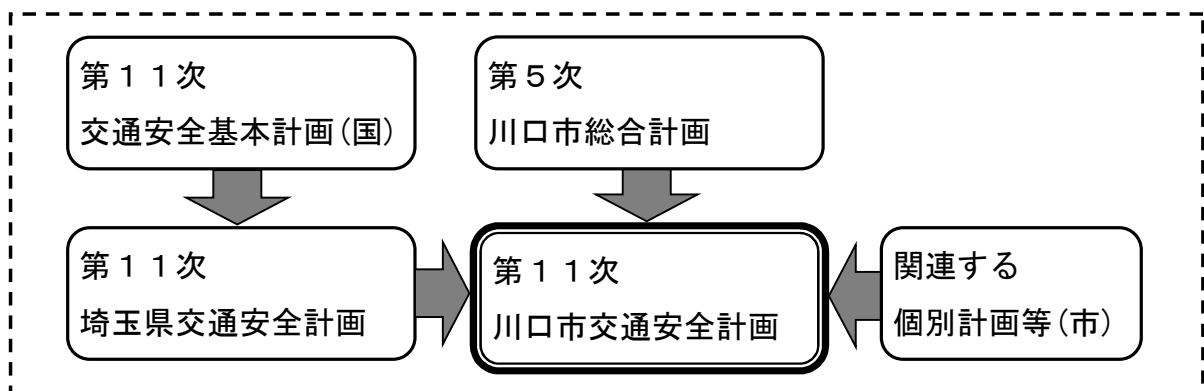


図1 本計画の位置付け

2 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 交通事故の現状

全国の交通事故死者数は減少傾向で推移しており、令和2年中の死者数は2,839人で、記録が残る昭和23年以降の最少となり、初めて3,000人を下回りました。人身事故件数、負傷者数はともに平成16年をピークに減少が続いています。

埼玉県内の交通事故死者数は、平成22年に200人を下回って以降、横ばいで推移していましたが、平成29年以降は連続で減少し、令和2年中の死者数は121人で、昭和29年以降の最少となりました。人身事故件数、負傷者数はともに平成17年をピークに減少傾向で推移しています。

市内の交通事故死者数は平成15年をピークに減少していますが、コロナ禍であった令和2年を除き、近年では10人前後を横ばいで推移しています。人身事故件数、負傷者数はともに平成17年をピークに減少傾向で推移しています。(表1、図2)

表1 川口市の人身事故発生件数等(過去30年間)

| | 件数 (件) | 死者数 (人) | 負傷者数 (人) | | 件数 (件) | 死者数 (人) | 負傷者数 (人) |
|------|-----------|------------|-------------|------|-----------|------------|-------------|
| 平成3年 | 1,928 | 26 | 2,358 | 18年 | 3,177 | 11 | 3,727 |
| 4年 | 2,005 | 27 | 2,431 | 19年 | 2,868 | 16 | 3,378 |
| 5年 | 2,257 | 28 | 2,721 | 20年 | 2,578 | 13 | 3,019 |
| 6年 | 2,413 | 29 | 2,865 | 21年 | 2,287 | 8 | 2,667 |
| 7年 | 2,358 | 27 | 2,796 | 22年 | 2,333 | 8 | 2,666 |
| 8年 | 2,564 | 18 | 3,043 | 23年 | 2,482 | 12 | 2,812 |
| 9年 | 2,598 | 14 | 3,060 | 24年 | 2,311 | 14 | 2,677 |
| 10年 | 2,517 | 23 | 3,044 | 25年 | 2,210 | 9 | 2,596 |
| 11年 | 2,602 | 27 | 3,101 | 26年 | 2,192 | 13 | 2,562 |
| 12年 | 3,059 | 25 | 3,695 | 27年 | 2,183 | 9 | 2,541 |
| 13年 | 3,051 | 21 | 3,622 | 28年 | 2,031 | 11 | 2,402 |
| 14年 | 2,920 | 22 | 3,421 | 29年 | 2,056 | 12 | 2,403 |
| 15年 | 3,346 | 30 | 3,943 | 30年 | 1,851 | 9 | 2,131 |
| 16年 | 3,443 | 14 | 4,006 | 令和元年 | 1,707 | 9 | 1,974 |
| 17年 | 3,504 | 14 | 4,065 | 2年 | 1,202 | 5 | 1,383 |

※平成23年から鳩ヶ谷地区を含む。

※高速道路上での事故は含まない。

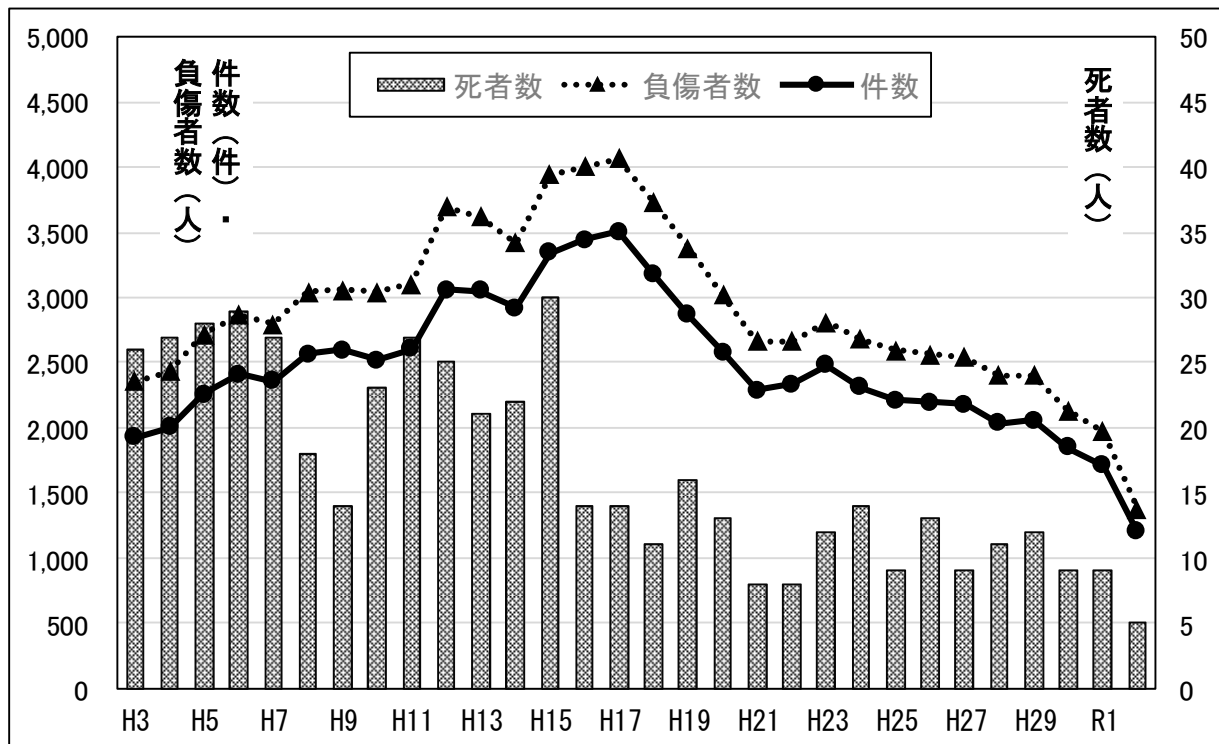


図2 川口市の人身事故発生件数等の推移

2 本市における交通事故の特徴

(1) 状態別

本市における交通事故を「状態別—10年間(平成23年～令和2年)平均」(表2)で見ると、全体での死者数の割合は「歩行中(35.9%)」「自転車乗用中(29.1%)」「二輪車乗車中(28.2%)」の順でした。また、負傷者数の割合は「自動車乗車中(41.6%)」「自転車乗用中(31.0%)」「二輪車乗車中(15.6%)」の順でした。

これを主な年齢層別で負傷者数を見てみると、幼児では「自動車乗車中(50.1%)」が最も多く、小学生では「自転車乗用中(45.3%)」「歩行中(29.4%)」、中高生では「自転車乗用中(79.9%)」が飛び抜けて多くなっています。子どもの成長により、行動態様が「家族」から「個人」へ、また、行動範囲の拡大により「歩行」から「自転車」へと変化していったものと考えられます。

高齢者(65歳以上)の負傷者数は「自転車乗用中(38.8%)」「自動車乗車中(29.4%)」「歩行中(22.9%)」の順であり、全体、上記以外では「自動車乗車中(41.6%、47.7%)」「自転車乗用中(31.0%、24.6%)」「二輪車乗車中(15.6%、19.0%)」の順でした。これは高齢者が自ら自動車を運転するほかに、自転車での自他の事故、歩行中での車両等からの受傷事故であるものと考えられます。また、「高齢者の死者数の合計(50.5%)」は、「負傷者数の合計(15.0%)」と比べ多いため、高齢者は交通事故に遭うと死亡につながるケースが多くなると考えられます。

全国の直近年(令和2年)の事故状況(表3)と比べると、本市の全体での「自動車乗車中の負傷者(41.6%)」「自転車乗用中の負傷者(31.0%)」は高く、「歩行中

の負傷者（11.8%）」「二輪車乗車中の負傷者（15.6%）」は低くなっています。また、「高齢者の死者数の合計（50.5%）」はほとんど同じ割合ですが、「負傷者数の合計（15.0%）」は本市のほうが低くなっています。

表2 川口市における交通事故 状態別—10年間（平成23年～令和2年）平均
○死者数(人)

| 状態別— 平均 | 歩行中 | | 自転車乗用中 | | 二輪車乗車中 | | 自動車乗車中 | | 合計 |
|------------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|------|-------|
| | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | |
| 幼児 | 0.2 | 100.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.2 |
| | 5.4% | — | 0.0% | — | 0.0% | — | 0.0% | — | 1.9% |
| 小学生 | 0.0 | 0.0% | 0.1 | 100.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.1 |
| | 0.0% | — | 3.3% | — | 0.0% | — | 0.0% | — | 1.0% |
| 中高生 | 0.0 | 0.0% | 0.2 | 66.7% | 0.1 | 33.3% | 0.0 | 0.0% | 0.3 |
| | 0.0% | — | 6.7% | — | 3.4% | — | 0.0% | — | 2.9% |
| 高齢者 | 2.7 | 51.9% | 1.7 | 32.7% | 0.5 | 9.6% | 0.3 | 5.8% | 5.2 |
| | 73.0% | — | 56.7% | — | 17.2% | — | 42.9% | — | 50.5% |
| 上記以外 | 0.8 | 17.8% | 1.0 | 22.2% | 2.3 | 51.1% | 0.4 | 8.9% | 4.5 |
| | 21.6% | — | 33.3% | — | 79.3% | — | 57.1% | — | 43.7% |
| 全体 | 3.7 | 35.9% | 3.0 | 29.1% | 2.9 | 28.2% | 0.7 | 6.8% | 10.3 |

○負傷者数(人)

| 状態別— 平均 | 歩行中 | | 自転車乗用中 | | 二輪車乗車中 | | 自動車乗車中 | | 合計 |
|------------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|
| | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | |
| 幼児 | 10.6 | 23.6% | 11.7 | 26.1% | 0.1 | 0.2% | 22.5 | 50.1% | 44.9 |
| | 3.8% | — | 1.6% | — | 0.0% | — | 2.3% | — | 1.9% |
| 小学生 | 26.2 | 29.4% | 40.4 | 45.3% | 0.2 | 0.2% | 22.2 | 24.9% | 89.1 |
| | 9.5% | — | 5.6% | — | 0.1% | — | 2.3% | — | 3.8% |
| 中高生 | 9.7 | 6.7% | 116.4 | 79.9% | 8.6 | 5.9% | 10.8 | 7.4% | 145.6 |
| | 3.5% | — | 16.0% | — | 2.4% | — | 1.1% | — | 6.2% |
| 高齢者 | 80.5 | 22.9% | 136.3 | 38.8% | 30.9 | 8.8% | 103.4 | 29.4% | 351.3 |
| | 29.1% | — | 18.8% | — | 8.4% | — | 10.6% | — | 15.0% |
| 上記以外 | 149.7 | 8.7% | 422.1 | 24.6% | 326.0 | 19.0% | 818.4 | 47.7% | 1,717.2 |
| | 54.1% | — | 58.1% | — | 89.1% | — | 83.7% | — | 73.1% |
| 全体 | 276.7 | 11.8% | 726.9 | 31.0% | 365.8 | 15.6% | 977.3 | 41.6% | 2,348.1 |

※状態別の「その他」は省略しているため合計が一致しない場合がある。

※高速道路上の事故は含まない。

表3 全国における交通事故 状態別（令和2年）

○死者数(人)

| 状態別－ 平均 | 歩行中 | | 自転車乗用中 | | 二輪車乗車中 | | 自動車乗車中 | | 合計 |
|------------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|-------|
| | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | |
| 高齢者 | 743 | 46.6% | 294 | 18.4% | 93 | 5.8% | 457 | 28.6% | 1,596 |
| | 74.2% | － | 70.2% | － | 17.7% | － | 51.8% | － | 56.2% |
| 全体 | 1,002 | 35.3% | 419 | 14.8% | 526 | 18.5% | 882 | 31.1% | 2,839 |

○負傷者数(人)

| 状態別－ 平均 | 歩行中 | | 自転車乗用中 | | 二輪車乗車中 | | 自動車乗車中 | | 合計 |
|------------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | 実数 | 割合 | |
| 高齢者 | 4,020 | 37.9% | 2,691 | 25.4% | 1,432 | 13.5% | 2,443 | 23.0% | 10,605 |
| | 57.4% | － | 41.6% | － | 19.8% | － | 34.8% | － | 38.2% |
| 全体 | 6,998 | 25.2% | 6,463 | 23.3% | 7,246 | 26.1% | 7,013 | 25.3% | 27,774 |

※状態別の「その他」は省略しているため合計が一致しない場合がある。

※高速道路上の事故を含む。

(2) 法令違反別

本市における交通事故を「法令違反別－10年間（平成23年～令和2年）平均」（表4）で見ると、件数、死者数、負傷者数のすべてにおいて「安全運転義務違反（69.4%、41.7%、69.6%）」が圧倒的に多くなっています。また、違反種別ごとに分類した場合は、件数、負傷者数ともに「安全不確認（39.4%、36.5%）」「前方不注意（17.0%、19.5%）」「指定場所一時不停止等（8.1%、7.9%）」が多く、死者数では「前方不注意（21.4%）」「安全不確認（14.6%）」「歩行者妨害等（10.7%）」が多くなっています。人対車両の「歩行者妨害等」では、他の違反種別に比べて死者数の割合が高くなっています。

表4 川口市における交通事故 法令違反別－10年間(平成23年～令和2年)平均

| 種別 | 件数 (件) | 割合 | 死者数 (人) | 割合 | 負傷者数 (人) | 割合 |
|---------------------|-----------|--------|------------|--------|-------------|--------|
| 信号無視 | 75.9 | 3.8% | 0.5 | 4.9% | 105.6 | 4.5% |
| 通行禁止違反 | 1.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 1.1 | 0.0% |
| 通行区分違反 | 8.9 | 0.4% | 0.4 | 3.9% | 10.4 | 0.4% |
| 最高速度違反 | 0.4 | 0.0% | 0.2 | 1.9% | 0.3 | 0.0% |
| 横断等禁止違反 | 1.7 | 0.1% | 0.0 | 0.0% | 1.7 | 0.1% |
| 車間距離不保持 | 3.1 | 0.2% | 0.0 | 0.0% | 3.8 | 0.2% |
| 追越し違反 | 3.9 | 0.2% | 0.0 | 0.0% | 4.6 | 0.2% |
| 右折違反 | 4.3 | 0.2% | 0.1 | 1.0% | 4.4 | 0.2% |
| 左折違反 | 8.4 | 0.4% | 0.0 | 0.0% | 9.1 | 0.4% |
| 優先通行妨害等 | 39.4 | 1.9% | 0.3 | 2.9% | 45.1 | 1.9% |
| 交差点安全進行義務違反 | 66.3 | 3.3% | 0.8 | 7.8% | 72.2 | 3.1% |
| 歩行者妨害等 | 53.3 | 2.6% | 1.1 | 10.7% | 53.9 | 2.3% |
| 横断自転車妨害 | 24.5 | 1.2% | 0.4 | 3.9% | 25.1 | 1.1% |
| 徐行場所違反 | 14.7 | 0.7% | 0.0 | 0.0% | 15.6 | 0.7% |
| 指定場所一時不停止等 | 164.4 | 8.1% | 0.9 | 8.7% | 186.4 | 7.9% |
| 酒酔い運転 | 1.3 | 0.1% | 0.4 | 3.9% | 1.7 | 0.1% |
| 過労運転 | 1.2 | 0.1% | 0.2 | 1.9% | 1.5 | 0.1% |
| 安全運転義務違反 | 1,403.0 | 69.4% | 4.3 | 41.7% | 1,634.3 | 69.6% |
| ハンドル・ブレーキ 操作不相当 | 102.1 | 5.0% | 0.5 | 4.9% | 133.9 | 5.7% |
| 前方不注視 | 342.9 | 17.0% | 2.2 | 21.4% | 458.5 | 19.5% |
| 動静不注視 | 142.6 | 7.1% | 0.0 | 0.0% | 164.4 | 7.0% |
| 安全不確認 | 797.5 | 39.4% | 1.5 | 14.6% | 856.8 | 36.5% |
| 安全速度 | 1.9 | 0.1% | 0.0 | 0.0% | 2.6 | 0.1% |
| その他 | 16.0 | 0.8% | 0.1 | 1.0% | 18.1 | 0.8% |
| その他 | 134.4 | 6.6% | 0.4 | 3.9% | 158.7 | 6.8% |
| 歩行者が第1当事者と なった場合 | 12.4 | 0.6% | 0.3 | 2.9% | 12.6 | 0.5% |
| 合計 | 2,022.5 | 100.0% | 10.3 | 100.0% | 2,348.1 | 100.0% |

※高速道路上の事故は含まない。

第3章 第10次計画の成果と第11次計画の目標

1 第10次計画の成果

第10次計画の期間である平成28年度（2016年度）から令和2年度（2020年度）までの本市での交通事故の状況は、件数、死者数、負傷者数のすべてにおいて概ね減少傾向であり、また、コロナ禍の緊急事態宣言等の外出自粛の影響により、令和2年は大きく減少しました。

死者数については、平成30年以降は3年連続で1桁台となり、また、件数も3年連続で2,000件を下回っています。

これら人身事故件数、死者数及び負傷者数の減少は道路環境整備、交通安全思想の普及、交通取締りなど、市、警察及び関係機関・団体等による総合的な対策の成果と考えられます。

2 第11次計画の目標

令和7年（2025年）まで

（1）年間の交通事故死者数9人以下を維持する。

（2）年間の人身事故発生件数、負傷者数2,000件（人）以下を維持する。

交通事故ゼロ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を達成することは困難であると考えられます。また、令和2年はコロナ禍による外出自粛の影響により事故件数、死者数、負傷者数が大幅に減少しましたが、収束後の反動による増加を防ぎながら、目標を達成していきます。

死者数は、過去10年間では10人前後を横ばいで推移しており、平均は10.3人でした。近年では3年連続で1桁台となっていることから、引き続きこれを維持していくこととします。

人身事故件数は、過去10年間の平均は2,022.5件でしたが、近年では3年連続で2,000件を下回っているため、引き続きこれを維持していくこととします。

負傷者数は、令和元年に初めて2,000人を下回りました。人身事故件数と比例傾向であるため、人身事故件数と併せて減少に努めます。

第4章 交通安全対策の重点

1 子供と高齢者の交通事故防止

交通事故死者数を年齢層別に見ると、高齢者は過去10年間の平均が50.5%と、最も高くなっています。また、今後も高齢化が進み高齢化率が上がることが予想されており、高齢者が関係する交通事故の増加が懸念されます。高齢者の交通事故を減らすために、歩行中や自転車乗用中に被害に遭う交通事故を防止するとともに、自動車・自転車の運転で加害者とならないよう、加齢による心身の変化の認識、事故の事例、交通ルールなどについて、普及啓発活動を引き続き推進します。

子供の交通事故を防止するため、各年齢層の行動態様に合わせた交通安全教育を引き続き推進します。

また、すべての市民が安心して道路を通行できるよう、道路整備を推進するとともに、自動車・自転車の運転者への安全利用の普及啓発活動、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」などを推進します。

2 自転車の交通ルールの徹底

「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「川口市自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づいて、自転車の交通ルールの周知徹底、マナー向上の啓発などにより、自転車の安全利用の推進を図るとともに、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。

また、自転車による事故で相手に負傷等を負わせた場合に、被害に遭った方の救済を確保するために、自転車損害保険等への加入を促進します。

3 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、平成18年に幼児3人が死亡する重大事故が発生するなど大きな社会問題となりました。その後、関係機関・団体などの取り組みや、飲酒運転の厳罰化、行政処分の強化などにより、全国での飲酒運転による交通事故は減少しているものの、下げ止まり傾向にあります。また、本市においても依然として、飲酒運転による交通事故は無くなっていません。

「飲酒運転は極めて悪質・危険な犯罪」であることを念頭に、市民一人一人が「飲酒運転を絶対にしない、させない」という強い意志を持ってもらえるように、飲酒運転の根絶を推進します。

第5章 計画の推進体制

1 市

市は、この計画の趣旨及びこの計画に定める施策を踏まえ、市域の交通情勢や住民の生活に応じて、きめ細かな事業を実施するとともに、知識経験者、交通安全関係団体、関係行政機関で組織する川口市交通安全対策協議会を中心として、総合的、一体的に地域の実情に応じた効果的な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、交通事故の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いものであるため、市や警察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

交通事故ゼロを実現するためには、市民一人一人が事故に遭わないための行動を心がけることが大切です。

正しい交通ルールを守り適切なマナーを実践することは、交通事故の防止に不可欠であり、大人の行動は子供たちに影響を与えます。

信号を守る、安全確認を徹底する、運転に集中する、スピードを控えるなどのほか、夜間の外出時は反射材や明るい色の服装を身に付けるなど、子供たちの模範となるような行動を心がけ、一層積極的に交通安全に取り組むことが求められます。

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2部 講じようとする施策

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。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更に強化する必要があります。

また、近年、自転車の利用ニーズが増加しています。このため、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された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

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路等における自動車走行速度を抑制し、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」の推進や、適切な交通規制の実施について警察に要請するとともに、関係機関と連携し、交差点の見通しの改善や歩道の拡幅、段差・傾斜の解消、電柱の地中化などを推進します。

また、幹線道路と生活道路の役割を適切に分担する道路ネットワークの構築や、通り抜け交通の流入を抑制するため、ランプ（凸部）や狭さく（植樹帯等による幅員削減）などの設置についても検討します。

(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が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、「川口市バリアフリー基本構想」等に基づき、駅や公共施設等重点整備地区の整備、歩道の段差改善等、バリアフリーに配慮した道路整備や適正な維持管理等を推進します。

(3) 通学路等における安全対策

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、歩道や防護柵、照明灯、区画線などの交通安全施設の整備を推進するとともに、学校等（認可保育所、幼稚園、幼保連携型認定こども園、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校）の教職員及び保護者等による通学路安全総点検を実施し、利用者の視点からの交通安全対策を推進します。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

交通量の多い区間や交通事故が多発する箇所については、道路の構造や交通の状況等を勘案し、交通の安全を確保するため、関係機関と連携して事故抑止対策を実施します。

また、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良及び防護柵、区画線の設置、視線誘導標の設置等の対策を推進します。

(2) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、関係機関と連携し、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

(3) 道路の改築等による交通事故対策の推進

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車の通行位置を示した道路の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

3 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備

自転車利用者の安全を確保するため、既存の道路幅員を活用した自転車通行空間の整備を推進します。

(2) 放置自転車等の解消

公共の場所における自転車等（自転車及び原動機付自転車）の放置問題を解決するため、「川口市自転車等の放置防止条例」に基づき、自転車等の放置を防止し、交通の安全を確保します。

(3) 駅周辺の自転車駐車場の整備

自転車等の駐車需要の多い駅周辺において、「川口市自転車駐車場条例」に基づき自転車駐車場を管理・運営し、利用者の利便を図ります。

また、民営自転車駐車場を設置する者に対し、「川口市民営自転車駐車場設置費補助金交付要綱」に基づき補助金を交付し、民間活力の導入による自転車駐車場の整備を促進します。

4 地域公共交通の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、主要な施設にアクセスしやすいバスネットワークの形成や、バスの利用促進等に取り組むとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に、安全性の確保および身体的負担の軽減が図れるよう、施設の改良や車両の整備等について、交通事業者など関係機関と連携していきます。

5 交通安全施設等の整備

(1) 交通安全施設等整備事業の推進

安全かつ快適で利便性の高い道路交通の実現を図るため、都市計画道路や生活道路を計画的に整備し、安全・安心・快適な移動を支える交通環境を推進します。

(2) 信号機及び道路標識等の整備

道路の構造及び交通の実態等を勘案して、交通事故多発交差点、事故危険箇所等への信号機の設置を警察に要請するとともに、既設の信号機については、交通の実情に合わせて、より効果的な改善を要請します。

また、安全で快適な道路交通環境を確保するため、保守点検の徹底と整理統合により、「見やすく、分かりやすい」高輝度化標識等の整備や、道路環境に即した整理統合を要請します。

(3) 横断歩行者優先の前提となる施設の適正な維持管理

横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう、効率的かつ適切な管理を警察に要請します。

(4) 道路照明灯の整備

安全な道路環境を形成するため、道路照明灯の整備を推進します。

6 効果的な交通規制の要請

安全で円滑な交通流の維持を図るため、地域の交通実態等を踏まえ、総合的な交通規制を警察に要請します。

また、道路交通環境の変化等により、現場の交通規制と交通実態とがそぐわないと認められる場合は、交通規制の見直しを要請します。

7 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、交通の混乱を最小限に抑えるため、必要な交通規制を警察及び道路管理者に要請します。

(2) 災害発生時における情報の収集及び提供

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況、公共交通状況などを迅速かつ的確に収集するとともに、警察及び道路管理者と情報共有し、道路利用者等へ提供します。

8 駐車対策の推進

道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保し、市民の安全で快適な生活環境の保持に資するため、「川口市違法駐車等防止条例」に基づき、警察及び関係機関と連携して違法駐車等を防止します。

9 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

(2) 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を防止するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進します。

第2章 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下、市民一人一人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、交通ルールと正しい交通マナーを遵守し、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、正しい交通マナーを身に付けるため、人間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指導も重要になっています。

1 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、基本的な交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践する態度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基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

また、幼稚園、保育所及び認定こども園等においては、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、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を推進します。

(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、道路交通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。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、特別の教科道徳、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、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。

(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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、特別の教科道徳、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。

(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、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、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することができるような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、総合的な探求の時間、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、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。

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

成人等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、免許取得時及び免許取得後の運転者教育を中心として行い、運転者としての社会的責任の自覚、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、さらに、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解を深め、交通安全意識・正しい交通マナーの向上を推進します。

このほか、運転免許を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許を取得していない成人等に対しても、イベント等の機会に交通安全意識・正しい交通マナーの向上についての啓発活動に努めます。

(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・自転車乗車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させるほか、夜間の交通事故防止に効果の高い反射材の普及促進を目標とします。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、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、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。

(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、警察が実施する認知機能検査の開催に協力するほか、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ための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、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を知っていただき、安全運転への意識を高めていただくとともに、シルバー・サポーター制度などの返納者への支援制度を周知するなど、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) 外国人に対する交通安全教育

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、交通ルール等を多言語のパンフレット等を活用して紹介するなど、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。

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。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育を、児童交通公園の有効活用やスケアード・ストレート方式を用いた交通安全教室の実施など、柔軟に多様な方法を用いて、着実に推進するよう努めます。

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研究していきます。

3 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車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。

(2) 自転車用ヘルメットの普及促進

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るため、各種広報媒体を活用した効果の周知など、全ての年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

(3) 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。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。

(4) 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気運を醸成し、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、灯火の取付け及び点灯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。

4 歩行者優先と正しい横断の徹底

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、交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、運転者に対してハンドサイン等、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つけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

そのほか、関係機関・団体と協力した広報啓発活動を推進します。

5 市民総ぐるみの交通安全運動等の推進

市民一人一人に広く交通安全意識の浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を市民総ぐるみで実施します。

交通安全関係団体と一体となって実施する川口市交通安全市民総ぐるみ大会では、交通安全功労者などを表彰し、さらなる市民の交通安全意識の向上を図ります。

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、運動重点、実施計画等について、広く市民に周知します。交通安全運動の重点は、子供と高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶など、本市の特徴を踏まえたものとし、関係機関・団体と緊密な連携を保ち、交通事故防止の徹底を図ります。

6 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全に対する関心と意識を高めるため、市広報紙、ホームページ、市内掲示板などの様々な媒体を活用し、交通事故ゼロを意識した広報、日常生活に密着した内容の広報など、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するよう努めます。

また、交通安全運動期間に合わせて、関係機関・団体と共に、街頭活動や広報車による広報活動を積極的に展開します。

(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。

(2) 飲酒運転の根絶

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の交通安全教育や広報啓発を推進します。

また、ハンドルキーパー運動を推進するとともに、飲酒の影響、飲酒習慣についての正しい知識の普及など、総合的に飲酒運転根絶に向けた取組を推進します。

(3) 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進

二輪車乗車中の事故時の被害を軽減するため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について周知を図るとともに、関係機関・団体と連携して、被害軽減用品の活用を推進します。

(4) 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や自動車（原付車含む）の適切なハイビームの使用を促進します。

また、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、交通事故死者数で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。

(5) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進

アルコールや薬物などにより、正常な運転が困難な状態での運転や他の車両の通行を妨害する運転（あおり運転）、携帯電話等を使用しながらの運転（ながら運転）などの、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。

7 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

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、関係機関・団体等と連携し、市民に分かりやすく周知します。

8 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体については、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、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、行政・民間団体等が定期的に連絡協議を行い、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、各主体による創意・工夫された活動を支援し、民間団体等による自発的な交通安全対策を促進します。

9 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。

このため、関係機関・団体等が連携調整する場を設け、緊密な連携による交通安全活動を推進します。

第3章 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

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。自動車、二輪車等の運転者、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を、関係機関・団体とともに充実を図ります。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実、交通労働災害の防止等を図る取組を、関係機関・団体とともに推進していきます。

2 高齢運転者対策の充実

高齢運転者に対しては、警察が実施する認知機能検査の開催に協力するほか、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ための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、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を知っていただき、安全運転への意識を高めていただくとともに、シルバー・サポーター制度などの返納者への支援制度を周知するなど、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。

第4章 車両の安全性の確保

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おり、今後、車両の安全対策が拡充・強化されることが予想されます。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミスなどの人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止が図られます。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保など、被害拡大防止対策が望まれます。

1 先進安全自動車等の普及促進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する事故が発生していることから、先進安全技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV (Advanced Safety Vehicle)）や、後付けできる急発進抑制装置などの普及を促進します。

第5章 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、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等の重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを警察に要請します。

1 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態を分析し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反、さらには、市民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを警察に要請します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転や無免許運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転や無免許運転の根絶に向けた取組の推進を関係機関に要請します。

加えて、取締り場所の確保等が困難な生活道路や時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置による取締りの推進についても要請します。

2 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、傘さし、イヤホン、携帯電話の使用及び通行者に危険を及ぼす違反等に対して自転車指導警告カードを活用した指導警告を行うとともに、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の推進を警察に要請します。

3 暴走族に対する指導取締りの強化

集団暴走行為や爆音暴走行為等の悪質事犯に対し、あらゆる法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化や、暴走行為を助長するような不正改造車両の取締りを、関係機関に要請します。

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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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・協力関係を確保するとともに、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救急効果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いて、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、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等を推進します。

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助・救急体制の整備

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、消防機関の救助・救急体制の充実を促進します。

(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（バイスタンダー）による適切な応急手当が必要です。

そのため、自動体外式除細動器（以下、「AED（Automated External Defibrillator）」という。）の使用も含めた応急手当講習会の推進を図るとともに、インターネットを活用して市民にAEDの設置情報を提供します。

(3) 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、気管挿管等の特定行為（医師の具体的指示のもとに実施する救急救命処置）が実施できる救急救命士の育成を図ります。

(4) 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の養成と知識・技術等の向上を図るため、県消防学校等の教育機関へ引き続き派遣します。

(5) 高速自動車国道等における救急体制の整備

県・関係自治体の消防本部と高速自動車国道等の道路管理者が相互に連携、協力し、高速自動車国道等における救急体制の充実を図ります。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療体制の整備

交通事故により入院治療を必要とする重症救急患者の診療を確保するため、救急医療体制の整備を推進します。

(2) メディカルコントロール体制の充実・強化

救急現場において、救急隊員が常時、医師から指示を得られる体制を確保するとともに、医学的観点からの救急活動の事後検証や、救急救命士を含む救急隊員の再教育など、メディカルコントロール体制の充実・強化を進めることにより、救急活動の質の向上を図ります。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」などにより、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

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、尊い生命を絶たれたりと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、交通事故に関する相談を受けられる機会を設け、周知します。

また、自転車事故の増加に伴い、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースも珍しくなくなっています。このため自転車事故による被害者の救済の十全を図るため、自転車損害賠償保険の普及促進を図ります。

1 自賠責保険の普及促進

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて周知し、普及促進を図ります。

2 自転車損害賠償保険の普及促進

自転車は、歩行者と衝突した場合に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、被害者の救済の十全を図るため、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(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などを図るため、市の専門相談や県の交通事故相談所、公益財団法人交通事故紛争処理センター、日本弁護士連合会交通事故相談センターなどの交通事故相談活動の周知を図ります。

(2) 交通事故被害者の援助

交通事故により死亡した場合の弔慰見舞金や交通遺児年金の支給を引き続き実施するとともに、傷害を受けた場合に見舞金等を支給する交通災害共済制度の周知を図り、会員を増やすように努めます。

また、埼玉県交通安全対策協議会が行う交通遺児等に対する援護金等の給付事業

や、その他の関係機関・団体が行う援助制度などの周知を図ります。

(3) 交通事故被害者等の支援

交通事故被害者等の支援に携わる関係機関等と緊密に連携し、被害者が必要とする支援を行えるワンストップサービスの提供を行うことにより、被害者等の心情に配慮した支援業務を推進します。

第11次川口市交通安全計画

令和〇年〇月

川口市 市民生活部 交通安全対策課

〒332-8601 川口市青木2-1-1

電話 048-258-1110 (代表)

電話 048-259-9023 (直通)