

第 11 次  
大田原市交通安全計画  
(令和 3 年度～令和 7 年度)

大田原市交通安全対策会議

## まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これに基づき、大田原市交通安全対策会議では、昭和 46 年度以降、10 次にわたり「大田原市交通安全計画」を策定し、大田原市、関係行政機関、関係団体及び関係事業者等が一体となって各種の交通安全対策を強力に実施してまいりました。

その結果、近年の状況を見ますと、平成 28 年の交通事故発生件数は 134 件でしたが、令和 2 年の交通事故発生件数は 87 件と約 4 割減少しました。

これは、大田原市、関係行政機関、関係団体及び関係事業者等のみならず、市民総ぐるみによる長年の努力の成果であると考えられます。

しかしながら、未だに交通事故により尊い命が失われており、令和 2 年における交通事故死者数は 2 人で減少傾向にはありますが、依然として厳しい交通情勢が続いております。

言うまでもなく、交通事故の防止は、大田原市、関係行政機関、関係団体及び関係事業者等だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心な大田原市を目指して、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、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 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定めたものです。

大田原市においては、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとします。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	7
II 交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
<重視すべき視点>	
1 高齢者及び子供の安全確保	9
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
3 生活道路における安全確保	11
4 交通事故の実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
5 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(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	13
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	16
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	16
(5) 無電柱化の推進	17
(6) 自転車利用環境の総合的整備	17
(7) 交通需要マネジメントの推進	17
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(9) 総合的な駐車対策の推進	19
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
2 交通安全意識の高揚	21
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22
(2) 効果的な交通安全教育の推進	26
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	31
(5) 地域における交通安全活動の参加・協働の推進	31

3	安全運転の確保	32
(1)	運転者教育等の充実	32
(2)	自転車の安全性の確保	33
4	道路交通秩序の維持	33
5	救助・救急活動の充実	33
(1)	救助・救急体制の整備	34
(2)	応急手当の普及啓発活動の推進	34
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	34
6	被害者支援の充実と推進	35
第2章 踏切道における交通の安全		36
第1節	踏切事故のない社会を目指して	36
I	交通安全計画における目標	36
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	36
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	36
II	講じようとする施策	37
1	踏切道の立体交差化等の推進	37
2	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	37

# 計画の基本理念

## 1 交通事故のない社会を目指して

本市はもとより我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっています。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

防犯や防災、さらに、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中にありながら、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ますと、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきです。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

## 2 人優先の交通安全意識

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。また思いがけず交通事故被害者等になった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められています。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進します。

## 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題であり、高齢化が進展する本市において、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

#### 4 交通社会を構成する三要素

本計画においてはこのような観点から、道路交通、踏切道におけるそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、交通社会を構成する「人間」、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」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら施策を策定し、これを市民の理解と協力の下、強力に推進します。

##### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善等を図り、かつ、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徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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ことから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

さらに、市民自らの意識改革のためには、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

##### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はミスを犯すものとの前提の下で、それらのミスが事故に結び付かないように、新技術を積極的に活用し、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させます。

##### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車走行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

## 5 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### （1）人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中であっても、安全が損なわれることのないよう、人材の確保及び質を維持し、安全教育を徹底する等の取り組みが必要です。

### （2）先進技術導入への対応

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解消にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。

### （3）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図るため、関係機関や多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

### （4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められ、様々な課題や制約が生じています。これに伴って交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に着手します。

## 6 横断的に重要な事項

### （1）先進技術の積極的活用

今後も、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要があります。加えて、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。

## (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、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。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交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ります。

## (3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

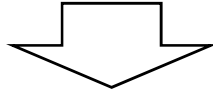
交通事故防止のためには、県、市、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。



# 第1章 道路交通の安全

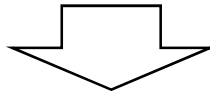
## 1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



## 2 道路交通の安全についての目標

- 1 令和7年までに年間の24時間死者数を3人以下にする。

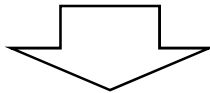


## 3 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

- (1) 高齢者及び子供の安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 交通事故の実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進



<6つの柱>

- |             |               |
|-------------|---------------|
| 1 道路交通環境の整備 | 4 道路交通秩序の維持   |
| 2 交通安全意識の高揚 | 5 救助・救急活動の充実  |
| 3 安全運転の確保   | 6 被害者支援の充実と推進 |

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきです。

近年におきましては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められています。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要になります。

交通安全に関しては、様々な施策があるところですが、地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきです。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、市民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きくなります。

その上で、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

本市の道路交通事故の現状は、市町村合併のありました翌年の平成18年は事故発生件数が420件、死者数は8人、負傷者数は541人でした。平成19年度以降は事故発生件数、死者数、負傷者数ともに減少傾向にあります。

第10次大田原市交通安全計画の最終年である令和2年におきましては、死者数は2人であり、第9次大田原市交通安全計画最終年の平成27年と比較すると横ばい状態でした。また、本市の令和2年の人口10万人当たりの死者数は2.7人で、全県ワースト13位という結果でした。栃木県においても令和2年の人口10万人当たりの死者数は3.1人で全国ワースト15位でした。

#### 《近年（平成28年～令和2年）の交通事故の状況》

- ◆平成28年の交通事故発生件数は134件、死者数4人、負傷者数は154人で、令和2年の交通事故発生件数は87件、死者数2人、負傷者数は107人でした。平成28年以降は事故発生件数、死者数、負傷者数ともに減少傾向にあります。
- ◆平成28年から令和2年の5年間に、交通事故で65歳以上の高齢者が12人死亡しており、これは全死者数の54%を占めています。
- ◆事故種別では、歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合について、全死者数に占める歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合は31.8%です。
- ◆交通事故発生の多い時間帯は、午前6時～午前9時までが18.8%、午後3時～午後6時までが21.1%と、全体の約4割が通勤通学や買物、下校時に発生しています。
- ◆交通事故発生場所の多くは市道で発生しています。死亡事故などの重大事故は、以前は国道、県道で発生が中心でしたが、近年では市道においても発生しています。

## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、科学技術の進展を含めた経済社会情勢の動向に伴い今後も複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではありますが、本市においては、今後も人口の減少及び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。

## II 交通安全計画における目標

令和7年までに交通事故による年間の24時間死者数を3人以下にする。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であります。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、本計画の計画期間である令和7年までには、年間の交通事故による24時間死者数を3人以下にすることを目指します。

そのため、市民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進し、交通事故のない明るい社会の実現に向け努力します。

**【参考：これまでの大田原市交通安全計画年次と実数値】**

交通安全計画	実数値 (交通安全計画最終年の死者数)
第1次交通安全計画 (昭和46年度～50年度)	昭和50年死者数 8人
第2次交通安全計画 (昭和51年度～55年度)	昭和55年死者数 4人
第3次交通安全計画 (昭和56年度～60年度)	昭和60年死者数 7人
第4次交通安全計画 (昭和61年度～平成2年度)	平成2年死者数 9人
第5次交通安全計画 (平成3年度～平成7年度)	平成7年死者数 5人
第6次交通安全計画 (平成8年度～平成12年度)	平成12年死者数 7人
第7次交通安全計画 (平成13年度～平成17年度)	平成17年死者数 5人
第8次交通安全計画 (平成18年度～平成22年度)	平成22年死者数 14人
第9次交通安全計画 (平成23年度～平成27年度)	平成27年死者数 2人
第10次交通安全計画 (平成28年度から令和2年度)	令和2年死者数 2人

## **第3節 道路交通安全についての対策**

### **I 今後の道路交通安全対策を考える視点**

近年、道路交通事故の発生件数が減少し、道路交通事故による死者数が減少傾向にあることを鑑みますと、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。

一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあります。また、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く発生しています。また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する必要があります。

対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要です。

このような観点から、次の6つの柱により、交通安全対策を実施します。

- 1 道路環境の整備
- 2 交通安全意識の高揚
- 3 安全運転の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の充実と推進

その際、次の1及び2のように、対策に係る視点を明確にした上で対策を講じます。

### **<重視すべき視点>**

#### **1 高齢者及び子供の安全確保**

本市は、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、今後も高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築することが必要です。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策なども重要となります。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境の形成も重要となります。

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・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤信による事故が発生しており、機能の限界や技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

また、次代を担う子供の安全を確保する観点から、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進していきます。

## **2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上**

歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

人優先の考えのもとで、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道が近くにあるときは横断歩道を渡ることなどの交通ルールの周知を図るとともに、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行動を促すための交通安全教育等を推進します。

また、本市では自転車の安全利用を確保して、交通事故を防止する為、令和元年9月30日に、大田原市自転車の安全な利用に関する条例を施行しました。自転車利用者は、自動車等に衝突された場合に被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していきます。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

さらに、自転車利用者については、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

### **3 生活道路における安全確保**

生活道路においては、高齢者、障害者、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し、交通事故を減少させていかなければなりません。

生活道路の安全対策については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提としたゾーン 30 の設定を進展する等、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

### **4 交通事故の実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

これまで第 10 次交通安全計画期間中を通じて得られた交通事故の発生地域、場所、形態等の詳細な情報に基づき分析することで、従来の対策では抑止が困難である交通事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められました。今後は、道路交通事故について、ビッグデータ等の詳細な情報の分析を行い、様々なりスク行動を分析し、対策に生かすための方策を具体化する必要があります。

### **5 地域が一体となった交通安全対策の推進**

高齢化の進展に伴い、各地域においては、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれており、それぞれの地域における行政、関係機関、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めていきます。

また、本市では、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動へ積極的に参加してもらうように、市民主体の意識を醸成していきます。



## Ⅱ 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところです。

しかし、今後も、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策を推進する必要があります。よって、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、安全の推進に取り組みます。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

#### (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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。

特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等のきめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、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を形成します。

#### ① 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故発生状況等の科学的データ、地域住民からの要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、本市、県、警察等の関係機関及び地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備し、車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、道路標識・道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備を推進します。

## **② 通学路等における交通安全の確保**

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「大田原市通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育園等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高等学校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園、認定こども園や児童保育館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ<sup>1</sup>・狭さく<sup>2</sup>等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、公安委員会・警察と連携し、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

## **③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備**

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロック、障害者等の駐車スペースを有する自動車駐車場等を整備するとともに、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図ります。

## **(2) 幹線道路における交通安全対策の推進**

幹線道路における交通安全対策については、交通事故発生件数の多い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定します。また、対策立案段階では、潜在的危険箇所の対策等、きめ細かく効率的な事故対策を推進します。

---

<sup>1</sup> 車両の走行速度を適度に抑制することを目的として設けられた路面の盛り上がり部分（凸部）のこと。

<sup>2</sup> 車両の速度を抑制するために、車道を部分的に狭くする設備。

### ① 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を検証しつつ、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

- (ア) 死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行います。また、事故データにより、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

### ② 事故危険箇所対策の推進

事故発生が多い幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、警察と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

事故危険箇所の内、単路では、歩道の設置、道路照明施設の整備、視線誘導標<sup>3</sup>・外側線・中央線・車線境界線・路面表示の設置等の対策を推進し、交差点では、右折レーンの設置や交差点のコンパクト化、カラー舗装、路面表示の設置等の対策を推進します。

特に事故の発生割合の大きい区間については、関係機関及び地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

### ③ 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、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。

### ④ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進します。

---

<sup>3</sup> 車道の側方に沿って、路端や道路線形を明示し、特に夜間の運転者の支援誘導を行うために設置する設備

### **(3) 交通安全施設等の整備事業の推進**

本計画に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

#### **① 交通安全施設等の戦略的維持管理**

整備後長期間が経過した交通安全施設の老朽化が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

#### **② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進**

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進します。

また、少子高齢社会の進展を踏まえて、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。そのほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

#### **③ 道路交通環境の整備への住民参加の促進**

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進します。

また、公安委員会・警察と連携し、「標識 BOX<sup>4</sup>」等を活用することで、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映します。

### **(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

令和 2 年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

---

<sup>4</sup> はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。

## (5) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、県において、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ無電柱化を推進しております。

## (6) 自転車利用環境の総合的整備

### ① 安全で快適な自転車利用環境の整備

栃木県自転車活用推進計画（令和2年3月策定）に基づき、県と連携を図り、安全で快適に通行できる自転車通行空間の整備を推進します。

また、各地域において道路管理者や警察が道路空間の整備、通行ルールの徹底等を進められるよう周知を図り、さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

### ② 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策につきましては、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用方法に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

野崎駅西口自転車駐輪場に関しましては、大田原市営自転車駐輪場条例に基づき、今後も、警察や地元ボランティア等と協力し、利用者への適正な自転車等の駐車に関する啓発活動、並びに駐輪場に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

## (7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求める広報・啓発活動を行い、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

交通の円滑化等に係る施策については交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）に即して、関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

### ① 公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニー

ズに対し、地方公共団体が中心となって、地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関の利用の促進を図ります。

## **（８）災害に備えた道路交通環境の整備**

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動など緊急活動道路の確保が大きな課題となることから、大田原市地域防災計画に基づき、道路橋梁の被災状況の情報収集に努め、災害対策基本法に基づく交通規制が速やかに実施されるよう対処します。さらに、道路法に基づき、道路、橋梁等の損壊、放置車両、ビル等の倒壊により道路が遮断された場合、また、二次災害の発生を防止するために通行禁止及び迂回措置をとるための交通規制を関係機関の協力の下、次により適切に実施します。

### **① 災害に備えた道路の整備**

地震、豪雨、豪雪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。地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

また、地震等の災害発生時に、避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

### **② 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進します。

また、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

### **③ 災害発生時における交通規制**

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 233 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

#### **④ 災害発生時における情報提供の充実**

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

### **(9) 総合的な駐車対策の推進**

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総合的な駐車対策を推進します。

#### **① 駐車場等の整備**

既存の大田原市営野崎駅西口駐車場及び大田原市営中央立体駐車場の適正管理と有効利用の促進を図ります。また、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、駐車場の整備を促進します。

大規模な建築物に対しての駐車場整備は、建設に際し地域全体の交通情勢を勘案した上、計画の段階から、駐車場の確保、周辺交通に与える影響の軽減等について関係機関と緊密な連携を図り、交通管理上必要な指導を行います。

#### **② 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚**

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行います。また、関係機関・団体との密接な連携を図り、交通指導員等による広報活動、駐車禁止を促す看板設置等による啓発活動を実施し、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

### **(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

#### **① 道路の使用及び占用の適正化等**

##### **(ア) 道路の使用及び占用の適正化**

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行います。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、遊び場の整備や公共施設の開放の促進を図ります。

**③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。



## 2 交通安全意識の高揚

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、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。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して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の改革を促すことが重要です。

また、人優先の交通安全意識の下、子供、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や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。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

特に、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、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組みます。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しましては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

学校におきましては、効果的な学習活動及び自立活動など、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間（高等学校においては総合的な探究の時間）、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めます。

また、学校保健安全法に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活ばかりでなく、その他の日常生活における交通安全に関する指導を実施します。

障害のある児童生徒等に対しましては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たり、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民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、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

特に若年層に対しましては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通

安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境を整備します。

交通安全教育・普及啓発活動につきましては、市、県、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生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動を推進します。

特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる指導者の指導力向上を図りますとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流を促進するように努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識を深め、併せて、定住外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつも、我が国の交通ルールを的確に伝えるように努めていきます。

## (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な技能及び知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育園及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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行います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育園及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

そのほか、交通教育指導員等による幼児に対する通園時の安全な行動の指導、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。

## **② 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、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。このため、自転車の安全な利用等も含め、交通安全教室を一層推進します。

さらに、4年生から6年生については、児童全員を対象に、自転車を乗用する上での交通マナー、道路標識等の知識、乗車技術の習得を目的とした交通安全自転車教室について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大状況を鑑みて実施を検討することにより、一層学童期における交通安全意識の醸成を図り、かつ将来の自転車事故防止へ繋がるよう取り組みます。

関係機関・団体は、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、児童に対する交通安全教育の推進を図ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

さらに、交通教育指導員等による通学路における児童に対する安全な行動の指導、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するよう努めます。

## **③ 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るとともに、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、家庭及び関係機関・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、交通安全教室を一層推進します。

関係機関・団体は、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います。

#### **④ 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など責任を持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、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更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行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

関係機関・団体は、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うとともに、地域において高校生及び相当年齢者に対する交通安全教育の推進を図ります。

#### **⑤ 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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とします。

公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として、安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用・事故等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努め、地域にあつては、交通安全協会や交通安全母の会等の民間交通安全団体に対して積極的な支援を行い、それらの活動を通して地域における交通安全意識の高揚を図ります。

## **⑥ 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、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者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、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必要な実践的技能及び交通ルール等の知識習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、新たな教材・教具等の導入等、指導体制の充実に努め、そのほか、警察、関係団体、交通ボランティア、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開催します。

また、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施し、特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、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。

この場合、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。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験で

きる機会を推進します。

さらに、高齢化の一層の進展に対して的確に対応し、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に努めます。

#### **⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進**

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、障害者を支援する介助者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

#### **⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進**

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、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とともに、外国人を雇用する企業等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進します。

### **(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習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するとともに、交通教育指導員を充実させ、幼児から成人に至るまでの段階的な交通安全教育及び高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、警察・幼稚園・保育園・認定こども園・学校・関係機関・関係民間団体・地域社会及び家庭とそれぞれの特性を生かし互いに連携をとりながら、交通安全教育を着実に進めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、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。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ① 交通安全市民総ぐるみ運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全意識の高揚を図り、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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、交通安全市民総ぐるみ運動を組織的・継続的に展開します。

運動の重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。また、開催時の実情に即した効果的な運動を実施するため、必要に応じて独自の重点を定めます。

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住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。また、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

#### ② 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、交通安全教育等を推進します。また、歩行者に対しては、横断歩道が近くにあるとき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、手を上げるなどして、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の交通安全教育等を推進します。

#### ③ 自転車の安全利用の推進

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について理解を深めていきます。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」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、特に、自転車は、配達や

通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ります。

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、交通に参加する者としての十分な自覚・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<sup>5</sup>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自転車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、自転車の被視認性の向上を図ります。

自転車に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、そのほか、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。

幼児・児童の保護者に対しては、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・児童の着用の徹底を図り、そのほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

#### **④ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**

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求め、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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、警察、関係機関・団体等の協力の下、参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じた着用徹底の啓発活動等を展開します。

---

<sup>5</sup> TS マークとは、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）



## **⑤ チャイルドシートの正しい使用の徹底**

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深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図り、特に比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育園・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

## **⑥ 反射材用品等の普及促進**

夕暮れ時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活動を推進します。また、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室等を実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

## **⑦ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立**

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引き続き推進するとともに、安全運転管理者等関係機関・団体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、「飲酒運転を絶対にしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転した者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

そのほか、各市町で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策について、積極的な情報共有を図っていきます。

## **⑧ 効果的な広報の実施**

交通の安全に関する広報については、広報おたわら、インターネット等の

広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行います。

(ア) 交通安全運動期間等を中心に、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報おたわらを活用し、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守り、また、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する機運の高揚を図ります。

(ウ) 交通安全協会等民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

## ⑨ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 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車中の事故実態の広報を積極的に行います。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

(イ) 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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、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、これら違反の防止を図るとともに、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品の着用を推進します。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪運転者の被害軽減を図るため、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、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

#### (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、地域団体等については、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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

#### (5) 地域における交通安全活動の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全意識の高揚に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするように努めます。

### **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り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた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図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

#### **(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、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、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行います。

そのほか、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に図ります。

#### **① 高齢運転者対策の充実**

##### **(ア) 改正道路交通法の円滑な施行**

令和2年6月に道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が公布され、高齢運転者対策に関する制度が令和4年6月までに施行されることとされていることから、新制度が適正かつ円滑に施行できるよう関係機関と連携して周知を図ります。

##### **(イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用**

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

##### **(ウ) 高齢者支援施策の推進**

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、市と警察が連携し、運転免許証の自主返納と運転経歴証明書制度、大田原市内の公共交通機関を無料で乗車できる高齢者運転免許証自主返納推進事業の更なる周知を図ります。

## ② シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全てのシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

## (2) 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機運を醸成します。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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、TS マーク付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進します。

さらに、夜間における交通事故を防止し、自転車の被視認性を向上させるため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図ります。

## 4 道路交通秩序の維持

暴走行為や飲酒運転による交通事故防止は、地域住民による根絶機運の向上が必要です。

また、市民の身近な交通手段として利用されている自転車については、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの実践が問題となっています。

こうした交通ルール違反の阻止やそれらに伴う交通事故の防止は、地域住民の自主的かつ主体的な交通安全活動が効果的で重要であるという認識の下、暴走族対策、飲酒運転根絶対策、自転車の安全利用等に関する地域活動を促進するため、地域の交通安全機運の醸成を図り、地域一体となった取り組みを実践していく必要があります。

## 5 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、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・協力関係を確保しつつ、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・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又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 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施に努めます。

### ② 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に行うための講習及び実習の実施を推進するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール<sup>6</sup>体制の充実を図ります。

## （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を高めるためには、事故現場に居合わせた関係者等により、迅速かつ適切な応急措置等の救護活動が必要です

このため、心肺蘇生法、AED（自動体外式除細動器）の使用などを含めた応急手当の知識や技術の普及を図ることとし、講習会を開催し応急手当の普及・啓発活動を積極的に推進します。

## （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、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

---

<sup>6</sup> 救急現場から医療機関への患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行う応急処置などを、医学的な観点から、その質を保障すること。

## **6 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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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、TS マーク付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進します。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、広報おおたわら、ホームページ、SNS 等を通じて交通事故に関する相談を受けられる窓口についての周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供します。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

全国的に踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、一方では、踏切事故は全国各地で発生し、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

#### I 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止します。

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、全国的に踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると令和元年に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものです。

これまで、踏切道の現状を踏まえて、安全・安心を確保する対策がなされてきましたが、踏切道の立体交差化等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、交通量の多い踏切への対策や高齢者等の歩行者への対策等の実情を踏まえたより効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。



## II 講じようとする施策

### 1 踏切道の立体交差化等の推進

交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図ります。

また、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。

### 2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

また、幼稚園、保育園、認定こども園、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による協力を得ながら、高齢者等に対する広報啓発活動を実施し、安全意識の向上に努めます。