

第1章 計画の基本的考え方

背景

車社会化の急速な進展に伴い、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46年6月に交通安全対策基本法が制定され、同法に基づき、鹿沼市交通安全審議会では、昭和46年以降、5年ごと9次にわたり「鹿沼市交通安全計画」を策定し、総合的な交通安全対策を実施してきた。

近年の本市の状況をみると、平成18年以降、交通事故の発生件数及び負傷者数は減少傾向に転じたものの、交通事故死亡者数については増減を繰り返しており、今もなお多くの尊い命が失われている現状にある。このような状況から、交通事故防止は、県、市、関係団体だけでなく、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となっている。

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、人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な鹿沼市を実現するため、栃木県の講ずる施策に基づき、平成28年度から平成32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るものである。

基本的考え方

1 交通事故のない社会を目指して

本市は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められている。このような大きな環境変化を乗り越え、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せる社会を実現することが極めて重要である。

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ると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、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ある。

したがって、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あるが、依然として悲惨な事故が発生していることから、人命尊重の理念の下、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという意識を持って、交通事故の根絶に向けたあらゆる施策を推進する。

2 人優先の交通安全意識

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通に関して言えば、道路において自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に、高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保することが必要となる。このような

「人優先」の交通安全意識を基本とし、あらゆる施策を推進する。

3 交通社会を構築する三要素

本計画においては、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、それらの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、強力に推進する。

(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、指導取締りの強化、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する。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、交通事故の悲惨さを認識した上で、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る。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はミスをする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る。さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、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るものとする。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する。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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢者社会の到来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する。

4 救急・救助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、迅速な救急・救助活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の基本理念に従い、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充

実を図るものとする。

5 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故を防止するためには、県、市、関係民間団体等が緊密な連携の下、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ある。市が行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくりを行う。

また、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組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

6 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、悲惨な交通事故の根絶に向けて、財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組む。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、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させるとともに、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するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点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っていくものとする。

7 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保する。

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の動向と今後の交通安全対策

1 道路交通事故の動向

(1) 道路交通事故の現状

本市における道路交通事故の状況は、第1次交通安全計画の初年度である昭和46年には714件発生し、47年も725件と高い数値を示した。その後は減少傾向にあったが、昭和61年からは増加傾向に転じ、平成17年には719件となった。平成18年以降は再び減少傾向に転じ、平成27年には254件となっている。

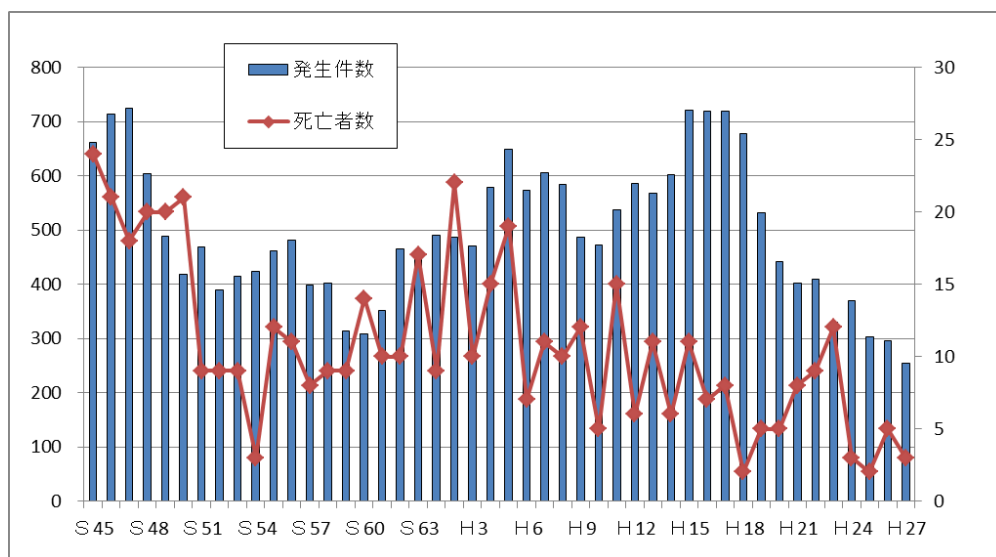
また、死者数については、昭和45年の24人が過去最高で、その後昭和50年の21人を境に減少していたが、平成2年には22人を記録した。以降、減少傾向は見られるものの、年毎に増減を繰り返しており、決して楽観視できる状況ではない。

これら交通事故の近年の状況を見ると、高齢者人口の増加に伴い、65歳以上の高齢者が関係する事故が高い割合で推移している。

交通死亡事故の発生状況においても、高齢者の占める割合が高く、ここ5年間の死亡者については、65歳以上の高齢者が4割を占めている。

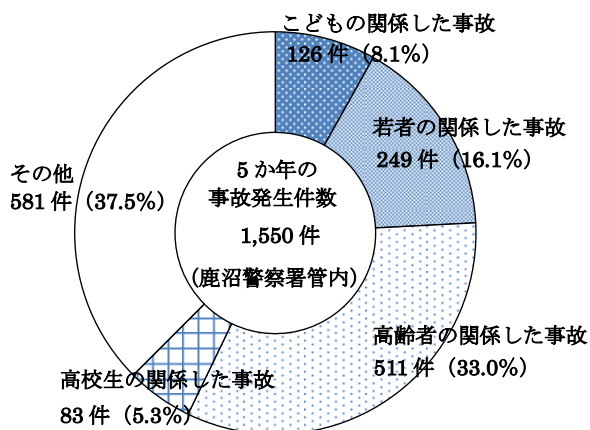
事故の原因については、わき見や安全不確認が多く、また、自動車による死亡事故においては、シートベルトが着用されなかったケースも多いなど、自動車運転時における不注意等に基づく事故が今なお高い割合を占めている。

◆交通事故発生件数及び死亡者数の推移

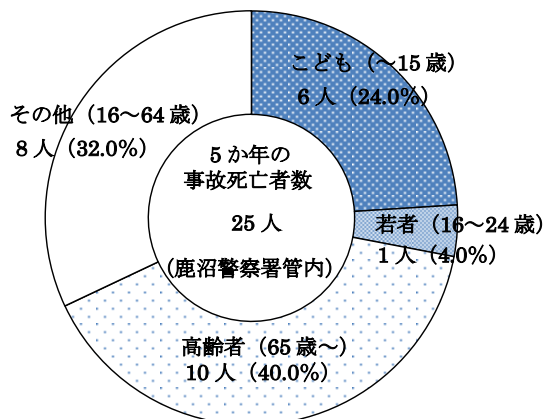


栃木県警察本部「交通年鑑」より

◆過去5年間の当事者別事故発生件数



◆過去5年間の年齢別死亡事故発生状況

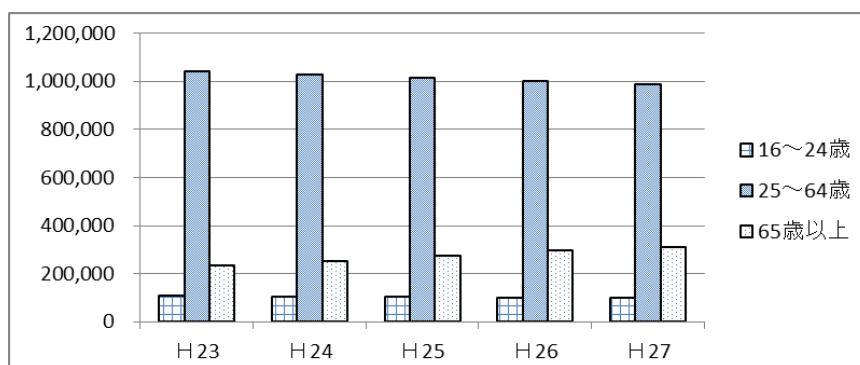


栃木県警察本部「交通年鑑」より

(2) 今後の道路交通を取り巻く状況

今後の道路交通を取り巻く状況を展望すると、運転免許保有者数は、全体としては人口減少に伴い減少しているが、高齢者（65歳以上）については増加している。交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、及び高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

◆年齢別免許保有者数の推移



栃木県警察本部「交通年鑑」より

(3) 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ある。その中で、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る。

2 今後の道路交通安全対策

近年、道路交通事故の発生件数が減少傾向にあることを鑑みると、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ったものと考えられる。一方で、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事故が依然として多く発生しており、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る。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢、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、分析を行い、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。

このような観点から、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道路交通秩序の維持、⑤救急・救助活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進、⑦道路交通事故原因の総合的な研究調査の推進といった7つの柱により交通安全対策を実施する。

その際、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくこととする。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、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ある。

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重要である。

特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して対策を実施していく。また、高齢者の事故が居住地近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させる。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

一方、高齢社会の進展と同時に考慮しなければならないのが、少子化の進展である。安心して子どもを産み育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、交通安全教育・指導の強化を図るとともに、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者

の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者及び自転車の安全確保を図る対策を推進していく。

特に自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の走行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の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ことから、交通安全教育等の充実を図る。

さらに、駅前等における放置自転車が問題となっていることから、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を促進する。

(3) 生活道路における安全確保

高齢者の歩行中・自転車利用中死者の多くが、自宅付近で交通事故に遭っていることなどから、地域住民の日常生活に利用される生活道路について、交通の安全を確保することが重要である。今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路への流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

3 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することこそが究極の目標であるが、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、本計画においては、計画期間である平成32年度までに達成すべき以下の目標を掲げ、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策の総合的な推進により、計画目標の達成及び交通事故の根絶に向け努力する。

【計画目標】	
交通事故発生件数	平成32年までに170件以下にする

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通事故は、道路の種別、構造、交通状況等の道路交通環境が少なからず影響していると考えられるが、その欠陥が、直接的な原因となる場合もある。

そのため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、道路の新設・改良及び交通安全施設の整備等を推進する。

(1) 道路の新設、改良による交通安全対策の推進

① 適切に機能分担された道路網の整備（道路の新設）

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路や生活道路が適切に機能分担された道路交通網の整備を推進するとともに、国道、県道及び他の交通機関との連携強化を図る。

・ 幹線道路の整備

市街地における通過交通の排除と交通の効果的な分散により、交通渋滞や交通事故の防止を図るため、都市計画道路等の幹線道路の整備を推進する。

・ 歩道等の設置

自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、自転車や歩行者の安全のために、地域の状況に応じて歩道等の設置に努める。特に、学校周辺の通学路については、交通危険箇所の把握に努めるとともに、歩行者に対する注意を運転者に促す「グリーンベルト」や「自転車専用ブルーレーン」の設置等、安全確保策を講じる。

② 改良による道路交通環境の整備

・ 歩行者等の安全確保のための改良

歩行者、自転車の通行が多い既設の道路に歩道等を設置するため、拡幅事業を推進する。

・ 交差点の改良

交通事故が多い交差点及びその付近の交通事故の防止や交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良を推進する。

③ 災害発生等に備えた安全の確保

豪雨、豪雪、地震等の災害が発生した場合においても、生活を支える道路交通を確保するため、異常気象時に備えた道路防災対策の整備を推進する。特に、市道の雨水排水対策や冬期における安全な路面確保のための除雪・凍結防止剤の散布の実施に加え、気象、路面状況等の把握に努め、道路利用者への危険箇所等に関する情報提供を推進する。

(2) 交通安全施設等の整備の推進

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期期間が経過した信号機等の老朽化対策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する。

② 信号機の整備

交通事故が多発し、または発生が予測される交差点を対象として、危険度、交通量、地域の要望を勘案し、県との連携により、信号機の設置を促進する。

また、交通状況の変化に対応できる合理的な信号機の設置に努めるとともに道路の新設及び改良に設置が遅れないよう配慮する。

③ 歩行者の安全を図るための安全施設の整備

歩行者の安全を図るために、県との連携により幅員の狭い道路に対向車両進入禁止を設ける等、歩行者保護のための交通規制を強化し、必要に応じて、押ボタン式信号機の設置を推進する。

④ 歩行空間等の整備

・ 歩行者及び自転車利用者等の安全で快適な通行の確保

歩行者や自転車利用者等の通行空間を確保するため、幅の広い平坦性が保たれた歩道の整備や、道路横断時の安全を確保する機能を有した信号機等の設置を関係機関と連携して推進する。

・ 道路標識等の整備

高齢運転者の増加等に対応するため、高齢運転者に分かりやすい道路標識・道路表示の整備に努めるとともに、標識等の視認性を確保するため、道路管理者や県と連携のうえ、清掃・補修・障害物の除去等を定期的実施して、視認性の向上を図る。また、工事・事故等により標識等が破損した場合、速やかに原因者による復旧を指導する。

⑤ その他

・ 林道の交通安全対策の推進

林道については、より充実した交通安全施設の整備を図るため、路面整備、落石防止、視距改良の点検を実施し、これらの整備を促進する。

・ 土地改良事業等により創設された道路の安全対策

土地改良事業の実施により、新設された道路については、見通しが良いことや直線部が多いことから、速度過大や交差点での事故が発生したり、事業除外地を回避するため急なカーブや宅地による見通しが悪い箇所もあるため、危険度の高い場所においては十分な安全施設の整備を図る。

(3) 効果的な交通規制の推進

道路の危険を防止し、道路の機能や交通状況及び地域の特性に応じた自動車交通量の合理的配分や抑制を目指した効果的な交通規制を県及び関係機関と連携して実施する。

① 交通事故の多発する道路の交通規制

交通事故が多発または発生する恐れのある地域や路線については、最高速度の指定や追越しのための右側部分はみだし交通禁止等の交通規制を有効に組み合わせた規制を実施し、交通事故の防止を図る。

② 通過交通の多い道路の交通規制

本市は、観光地である日光、鬼怒川に近接しているため、本市を縦貫する国道 121 号、293 号、352 号等による通過交通が多く、交通渋滞や交通事故の発生しやすい環境にある。そのため、これらの通過交通に利用される道路については、駐停車禁止、横断転回禁止、指定方向外通行禁止等の適正で効果的な交通規制を実施し、市街地を通過する車両の減少を推進する。

③ 幹線道路における交通規制

交通量の多い幹線、準幹線道については、駐停車禁止、右折禁止、または、道路の幅員に応じて車種別交通規制を行い、優先道路を確保する措置を推進する。

④ 地域交通に利用される道路の交通規制

主として、地域交通に利用される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等の組み合わせ規制を実施する。

⑤ 歩行者等の通行の多い道路の交通規制等

歩行者や自転車通行の多い道路については、歩行者道路、路側帯の設置、車両通行禁止、低速度等の交通規制を強化する。

⑥ その他の交通規制等

・ 交通規制違反や災害時等における交通規制

道路の構造との関係において必要とされる車両の幅、重量等の最高限度を超えるものの交通規制に対する違反や、道路の破損又は異常気象による交通事故の発生を防止するため、関係機関と協力し迅速かつ適切な交通規制を実施する。

・ ゾーン対策の推進

学校、幼稚園、保育園等の周辺におけるスクールゾーンや住居地区及び商業地区におけるコミュニティゾーンの良好な形成を図るため、ゾーン規制等の交通規制を実施するとともに、有効な安全施設等の整備促進により、安全な歩行空間の確保を推進する。

(4) 公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞や道路交通の円滑化を推進するため、バイパスや環状道路等の整備や

交差点の改良等に加え、公共交通機関の利用促進等により、輸送効率の向上や交通量の抑制を推進する。特に、本市で運行を依頼しているリーバス（路線バス）・予約バス（デマンドバス）の利用促進を図るため、地域の実情に合った効率的な公共交通ネットワークの整備を推進する。

（５）道路使用の適正化

道路交通の円滑化や交通事故防止を図るため、道路使用の適正化を推進する。

① 工作物の設置及び工事等の対策

道路上の工作物の設置及び工事等のための道路の使用、占用については道路の構造を保全し、道路交通の安全と円滑を図るための必要な条件を付して許可するなどの取り扱い適正化を図る。

特に、道路の掘削を伴う工事については、無秩序な掘り返し工事等による事故を防止するため、関係機関と横の連絡を取り、工事施工者に対して適切な措置を講ずるよう指導を強化するものとする。

② 違法駐（停）車の対策

違法駐（停）車は、円滑な交通に支障を来すため、無秩序な路上駐（停）車を抑制し、交通の状況や地域の特性に応じた駐（停）車対策を推進する。

・ 交通規制及び啓発活動

関係機関と連携し、適正な駐（停）車禁止規制の実施とその取締りを実施する。また、違法駐（停）車の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに住民の理解と協力を得ながら違法駐（停）車の締出し気運の醸成を図る。

・ 駐車対策

市街地における無秩序な路上駐車を防止するため、商店等の集客施設における駐車場の整備を促進する。

また、自転車の駐車対策としては、自転車等の駐車需要の多い鉄道駅周辺の駐輪場整備や既存駐輪場（ＪＲ鹿沼駅）の管理徹底と適正な利用を推進する。

③ 不法占用物件等の対策

道路交通妨害となる不法占用物件等については、巡回指導や取締りによりその排除を行うとともに、これらの不法占用物件の防止を図るための広報活動の展開、及び沿道住民の意識を啓発するよう努めるものとする。

（６）市民参加による安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備には、道路利用者の視点を活かすことが重要であることから、各自治会と緊密な連携を図るとともに地区住民との懇談会等により、道路利用者の意見を道路交通環境の整備に反映させる。

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、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る。そのためには、人間のライフステージに合わせた幼児から高齢者までの交通安全教育が必要であるため、全ての世代に合わせた交通安全教育を推進する。

また、普及啓発活動を推進するとともに交通安全に関する民間団体の育成指導を積極的に行う。

(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

幼児に対する交通安全教育は、交通安全のきまりや習慣を毎日の生活において身に付けさせることがきわめて重要である。そのため、幼稚園及び保育園等に対しては、模擬信号機や人形等を用いた理解しやすい実技指導を中心に交通安全知識の向上を積極的に行うとともに、幼児の特性を考慮した交通安全に関する指導資料を作成、配布し、教職員の指導力向上を図る。

また、幼児の交通事故の防止は、地域住民や保護者の努力、協力が必要不可欠であるため、保護者を含めた交通安全教育を組織的・継続的に実施し、関係機関、団体との連携の下に、地域活動の強化を図る。

② 児童・生徒に対する交通安全教育

児童・生徒を交通事故から守るため、学校においては、自分や他人の生命を尊重し、進んできまりを守り、安全に行動できる能力を養うことが必要で、交通安全の強化を図ることにより、交通社会の一員としての自覚と責任感を促し、健全な社会人の育成に努めることが重要である。

特に、学校指導、学校行事及び児童会（生徒会）活動における安全指導を中心に学校教育活動全体を通じた交通安全教育を次の施策により実施する。

- ・ 登下校時における安全指導等の実施

登下校時における児童・生徒の安全を確保するため、通学路の点検、安全施設の整備を行うとともに交通ルールの遵守や正しい自転車の乗り方指導を強化する。

また、高校生の自転車による交通事故防止を図るため、交通ルールとマナーの遵守啓発や自転車の実技指導を関係機関と連携し、推進する。

- ・ 各種運動及び行事への積極的参加

四季の交通安全運動、自転車の安全な乗り方検定、子供自転車競技大会等の各種活動の積極的な参加を呼びかけ、学校をあげての安全意識の高揚に努めるよう指導を行う。

- ・ 交通安全教育資材・教具の整備及び活用

模擬信号機、ビデオやDVD、腹話術人形等の教材、教具の整備を促進し、それらの十分な活用を図り、交通安全教育を充実させる。

- ・ 交通安全教育指導者の養成
児童・生徒に安全教育を施せる指導者の養成を図るため、学校教職員を対象に交通安全教育の講習会を開催する。

③ 成人（若者）に対する交通安全教育

成人に対する交通安全意識の普及を全市民的な課題として、次の施策を実施する。

- ・ 安全運転の励行
運転者については、地域、職域における講習会等を県及び関係機関と連携し積極的に開催する。また、交通安全協会、安全運転管理者協議会等の関係機関、団体の活動を通じて正しい交通ルールを身につけるよう安全運転の励行を促進する。
- ・ 地域における交通安全教育の充実
地域においては、交通安全教育の充実を図るため、各種交通安全機関、団体の活動に対して、積極的な指導協力を行い、その活動を通じて、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるとともに地域全体の交通安全意識の高揚を図る。
- ・ 市及び各種団体における交通安全の推進
市が成人を対象としたイベントや講座等における交通安全教育の拡充を促進するとともに、PTA、女性団体、子供育成会等の団体における交通安全のための各種研修、活動の振興、促進を図る。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢化社会の到来とともに、高齢者の交通事故は多発傾向にある。その多くは高齢による運動機能や判断能力の低下に起因するものであり、歩行中もしくは自転車利用中に被害者となる場合、もしくは自動車運転中に加害者となる場合の両方の側面から対策を講じる必要がある。

前者に対しては、関係団体と連携し、「歩行者シュミレーター」を活用した教室や夜間の安全教室、自転車教室等の交通安全講習会の開催や、反射材利用の啓発活動を積極的に行っていく。また、後者に対しては、老人クラブやシルバードライバークラブ等の団体に注意を促し、高齢者を対象とした交通安全教室の充実を図りつつ、高齢者の運転免許返納の奨励・支援も併せて行っていく。

⑤ 身体障がい者に対する交通安全教育

身体障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のために、福祉活動の場を利用して、障がいの程度に応じ、字幕入ビデオ等の教材を使用し、交通安全教育を推進する。

⑥ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、日本の交通ルールに関する知識の普及を目的として、外国人向けの教材を使用した交通安全教育や自転車の実技指導を推進する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 四季の交通安全運動の推進

春、夏、秋、冬の四季の交通安全運動が全国的に展開される中で、特に全国的な規模となる春と秋については、広く市民に安全意識を訴えるために県及び各種交通安全機関、団体と総力を結集し、街頭啓発やパレードを実施する他、交通ルールの遵守を守るための各種運動を展開する。また、交通安全運動においては、高齢者や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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、反射材用品等の普及促進、飲酒運転の防止等、交通情勢に即した運動の重点目標を設定し、県の運動と連携して推進する。

② 交通安全モデル地区による推進

地域による自主的な交通安全運動の取り組みを推進するため、交通安全モデル地区を指定し、市民運動を推進していく。

③ 効果的な広報の実施

広報紙、ホームページ等の他、街頭、家庭、学校、地域等のそれぞれに応じた広報媒体を利用して、効果的な広報を行う。

(3) 交通安全に関する民間団体の育成指導

交通安全を目的とした民間の団体、組織及びその他の交通に関する業務を行う団体に対し、交通安全活動の援助や団体相互間の連携強化を促進するとともに団体の組織化を育成するため、次の施策を実施する。

① 交通指導員の育成指導

児童、生徒等の登下校時及び一般歩行者の通行の安全確保を図るため、通学路の交通危険箇所について現場の状況を早急に把握し、状況に応じた交通指導員の適正配置及び人員の確保を推進するとともに、指導員の研修会開催による資質の向上を図る。

② 交通安全団体の活動促進

高齢者の交通事故防止を図るため、高齢者を対象とした運転講習会の開催支援等によりシルバードライバークラブの活動促進を行う他、地域の核となり交通安全活動を行っている交通安全協会との連携を深め、交通安全各団体の活動促進及び支援を行う。

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とともに交通ルールの遵守が必要であるため、それらを向上させる施策を推進する。また、道路交通において、企業・事業所が自動車を利用することが多いことから安全運転管理対策の推進と交通労働災害の防止等の取組みを関係機関と連携して推進する。

(1) 運転者教育等の充実

① 自動車の安全運転対策の推進

運転者の安全運転については、交通安全協会、交通安全運転管理者協議会及び各事業所との連携を図り、効果的な指導講習を実施するとともに、運転適性に関する相談窓口を設けるなど、運転者に対しあらゆる機会をとらえて安全運転についての自覚を求める活動を行う。

② 二輪車の安全運転対策の推進

二輪車の事故防止の徹底を図るため、二輪車普及安全協会と連携し、二輪車の免許取得者に対し、各交通安全団体を通じ、安全運転励行や実技指導を実施する。特に高校生の安全運転に関する教育指導を推進する。

③ 自転車の安全運転対策の推進

自転車の安全運転については、小・中学生及び高齢者に対し、「自転車シュミレーター」の活用等、新たな手法を取り入れながら安全な乗り方の講習会を開催するとともに、二輪車普及安全協会と連携により、車両点検や交通ルール遵守の街頭啓発を実施する。

(2) 道路交通に関する情報

道路交通の安全と円滑を図るため、道路利用者に対し、適切な道路交通情報を提供する。特に工事や各種行事に伴い交通規制が予定される場合は、関係機関において事前に十分な協議を行い、円滑な道路交通が確保できるよう周知徹底に努める。

また、道路交通の安全に大きな影響を与える台風、大雨、降雪等の気象情報については、栃木県の気象通報を活用し、道路利用者への適切かつ迅速な情報伝達の整備に努める。

(3) 車両の安全性の確保

① 自動車の安全性確保

自動車は、走行や時間の経過に伴い消耗、劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理が行われなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、専門機関での定期的な点検整備と自動車使用者の保守管理徹底及び乗車前の車両点検の実施を推進する。

② 自転車の安全性確保

自転車の安全な利用を確保するため、専門機関での定期的な点検整備と夜間における点灯及び反射機材取り付けの普及を推進する。

4. 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締り等の推進

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

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、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推進する。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法行為を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を推進する。

5. 救急・救助活動の充実

(1) 救急・救助体制の整備

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を行う。

① 救命救急士の養成・配置等の促進

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の養成、配置等の整備を促進するとともに救急・救助隊員の教育訓練の充実を推進する。

② 救急医療機関との協力関係の確保

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、消防機関等における緊密な連携、協力関係の確保をより一層推進する。

(2) 応急手当での普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を促進する。

6. 被害者支援の充実と推進

(1) 相談機能の強化等による被害者対策の推進

交通事故被害者等は、突然の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、掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故に関する相談体制の充実など、被害者支援を積極的に推進する。

(2) 交通事故被害者等に対する支援措置の充実

各種奨学金制度や自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障がい者に対する介護料の支給等、各種支援制度の周知を図る。

7. 道路交通事故原因の総合的な研究調査の推進

(1) 交通事故データの分析等による再発防止の推進

交通事故に関するあらゆるデータの集約に努めるとともに、関係機関との連携により、事故の諸要因に関する調査・解析を推進し、事故の再発防止に向けた有効な活用を推進する。

第3章 踏切における交通の安全

第1節 踏切事故の発生状況とその防止

県内における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は0件、平成26年及び25年の発生件数は2件、死傷者数は2人であった。

本市においては、幸いにも近年において踏切事故は発生していないが、今後も「踏切事故0」を目標に、踏切道の改良等の安全対策を積極的に推進していく。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の促進

自動車が通行する踏切道であって、幅員が狭い道路及び路面の悪い道路については、構造改良を推進していく。

また、遮断時間が長くかつ道路交通量の多い主要な道路と交差している箇所については、立体交差化を検討し、踏切道の除去を推進する。

2 踏切保安施設の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、幅員、及び迂回路等の状況を勘案し、必要に応じ、踏切保安施設の整備や交通規制の実施を関係機関と連携して推進する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業に併せて、関係機関と連携して近接踏切道の統廃合を進めるとともに、それ以外の踏切道についても、踏切通行の安全を推進するため、利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合を推進する。

4 その他踏切道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、必要に応じて踏切予告標、交通信号機、踏切支障報知装置等の設置を進めるとともに、関係機関との連携により車両等の遮断機突破、警報無視、一時停止不履行違反等の取締り強化措置を講ずる。