

# 佐野市交通安全計画

(令和4(2022)年度～令和7(2025)年度)

令和4(2022)年3月

佐野市交通安全対策会議

# 目次

はじめに	1
計画の基本理念	4
<b>第1章 交通安全の目標</b>	
<b>第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し</b>	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	7
<b>第2節 交通安全計画における目標</b>	8
<b>第2章 道路交通の安全についての対策</b>	
<b>第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点</b>	9
【重視すべき視点】	9
① 高齢者及び子どもの安全確保	9
② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
③ 生活道路における安全確保	11
④ 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
<b>第2節 講じようとする施策</b>	12
<b>1 道路交通環境の整備</b>	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
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	13
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	14
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	14
(6) 自転車利用環境の総合的整備	14
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(8) 総合的な駐車対策の推進	15
<b>2 交通安全意識の高揚</b>	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
(2) 効果的な交通安全教育の推進	17
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	20
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21
<b>3 安全運転の確保</b>	21
<b>4 道路交通秩序の維持</b>	21
(1) 交通の指導取締りの強化等	21
(2) 暴走族等対策の推進	21
<b>5 救助・救急活動の充実</b>	22
(1) 応急手当の普及啓発活動の推進	22
(2) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	22
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	22
<b>6 被害者支援の充実と推進</b>	22
<b>7 計画の推進</b>	23
<b>参考資料</b>	
佐野市交通安全条例	25
佐野市交通安全対策会議条例	27

# はじめに

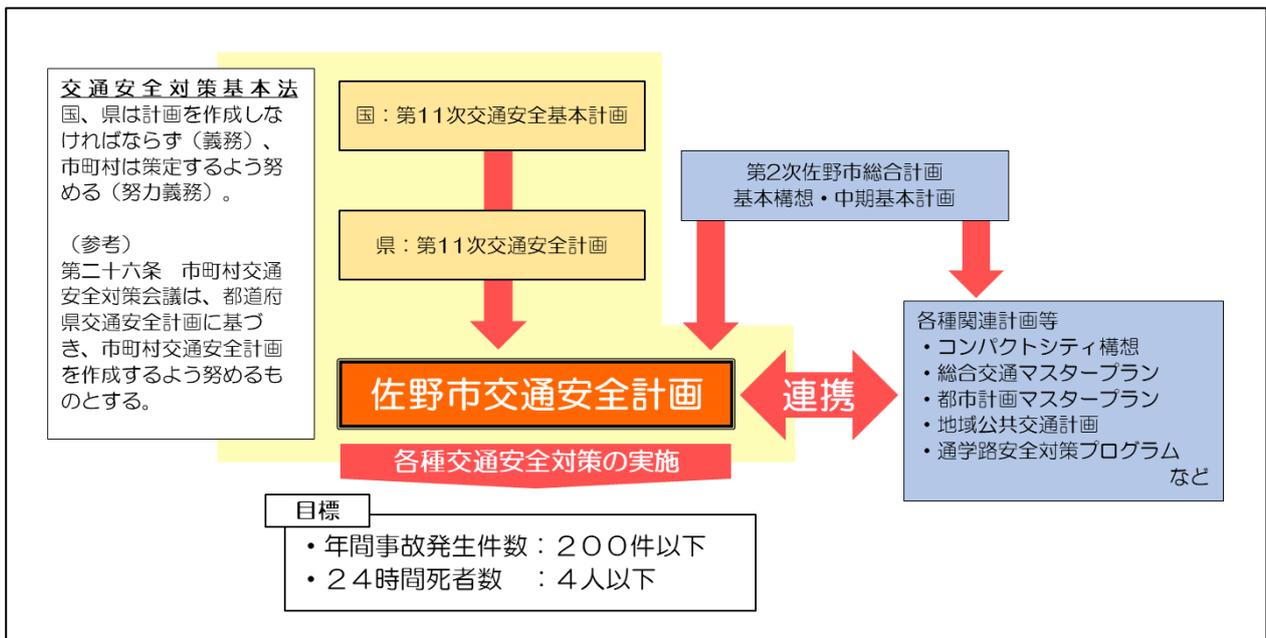
## 1 計画策定の趣旨

本市における交通事故については、発生件数は減少傾向にあるものの、死者数は増加しており、死者数に占める高齢者の割合は県内でも高いものとなっている。

そのため、更なる発生件数の抑制・死者数の減少を図ることを目的に、本市の交通状況や実態に即した施策を推進するため「佐野市交通安全計画」を策定する。

## 2 計画の位置付け

本計画は、国・県の計画をベースとするが、本市の上位計画である「第2次佐野市総合計画 基本構想・中期基本計画」との整合を図り、その他の関連計画と連携しながら、様々な視点から交通安全対策を展開することで、交通事故防止を図るものとする。



## 3 交通安全の将来像

本計画においては、誰一人取り残さない社会を目指す持続可能な開発目標SDGsの理念を最大限尊重するとともに、究極的には交通事故による死傷者をゼロにすることを目指し、各施策を推進する。



計画名	佐野市交通安全計画策定に関連する記載
<p>交通安全基本計画 (中央交通安全対策会議)</p> <p>令和3(2021)年 3月29日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(前略)市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。</li> <li>・交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、都道府県、市区町村等それぞれの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ある。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あるが、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、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。 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ある。</li> <li>・各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、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る中で、都道府県、市区町村などそれぞれの地域における行政、関係団体、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る。 (中略)なお、地方公共団体は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、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、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。</li> </ul>
<p>第11次栃木県交通安全計画 (栃木県交通安全対策会議)</p> <p>令和3(2021)年5月</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故防止のためには、県、市町、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、県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ことから、県及び市町が行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県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。</li> <li>・交通安全に関しては、様々な施策があるところであるが、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ある。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あるが、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、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。</li> </ul>
<p>第2次佐野市総合計画</p> <p>令和4(2022)年3月</p>	<p>基本目標5 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり 政策1 安全で安心して暮らせるまちづくり</p>

	<p>施策2 交通安全・防犯・消費者対策の推進</p> <p>【施策の目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が交通事故、犯罪、消費者トラブルの当事者とならないようにする。</li> </ul> <p>【施策の基本方針】</p> <p>① 交通安全意識の高揚</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもや高齢者のための交通安全教室を開催して啓発を図る。</li> <li>・高齢者を対象とする講習等を開催し、事故を未然に防ぐ。</li> <li>・佐野警察署や関係団体と連携し、街頭啓発、交通立哨、監視等を行い、交通事故の防止を図る。</li> </ul> <p>② 道路・交通安全施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路環境の保全のため、カーブミラーや街路灯等の交通安全施設を適切に設置・更新する。</li> <li>・通学路をはじめとする道路の安全を確保するため、危険箇所の点検を行い、歩道の整備等を行う。</li> </ul> <p>【役割分担（市民・事業所・行政）】</p> <table border="1"> <tr> <td>市民</td> <td>・交通安全への意識を持ち、交通規則を遵守する。</td> </tr> <tr> <td>事業所</td> <td>・従業員に対する交通安全教育や研修等を実施する。</td> </tr> <tr> <td>行政</td> <td>・佐野警察署や関係団体と連携して、交通安全、防犯、消費生活の啓発を行う。 ・交通安全、防犯、消費生活に関する情報の収集と発信を行う。 ・交通事故や犯罪を抑止する環境づくりを推進する。</td> </tr> </table>	市民	・交通安全への意識を持ち、交通規則を遵守する。	事業所	・従業員に対する交通安全教育や研修等を実施する。	行政	・佐野警察署や関係団体と連携して、交通安全、防犯、消費生活の啓発を行う。 ・交通安全、防犯、消費生活に関する情報の収集と発信を行う。 ・交通事故や犯罪を抑止する環境づくりを推進する。
市民	・交通安全への意識を持ち、交通規則を遵守する。						
事業所	・従業員に対する交通安全教育や研修等を実施する。						
行政	・佐野警察署や関係団体と連携して、交通安全、防犯、消費生活の啓発を行う。 ・交通安全、防犯、消費生活に関する情報の収集と発信を行う。 ・交通事故や犯罪を抑止する環境づくりを推進する。						

#### 4 計画の期間

令和4(2022)年度から令和7(2025)年度までの4年間とする。

# 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る。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ある。

このような中、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ると、公共交通ネットワークの構築や交通安全の確保は、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り、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ことを再認識しなければならない。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ないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、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、更なる一歩を踏み出すこととする。

## 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は、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。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る。このような「人優先」の交通安全意識を基本として施策を推進していく。

## 3 交通社会を構成する三要素

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、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、必要な検査等が実施されるよう関係機関等と連携を図る。

### **(3)交通環境に係る安全対策**

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自転車等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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

なお、高齢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する。

### **4 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。

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

### **5 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、行政と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。よって、本市が行う交通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い、また、市民、事業所、関係諸団体等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 効果的な対策の実施**

交通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必要である。そして、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するとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

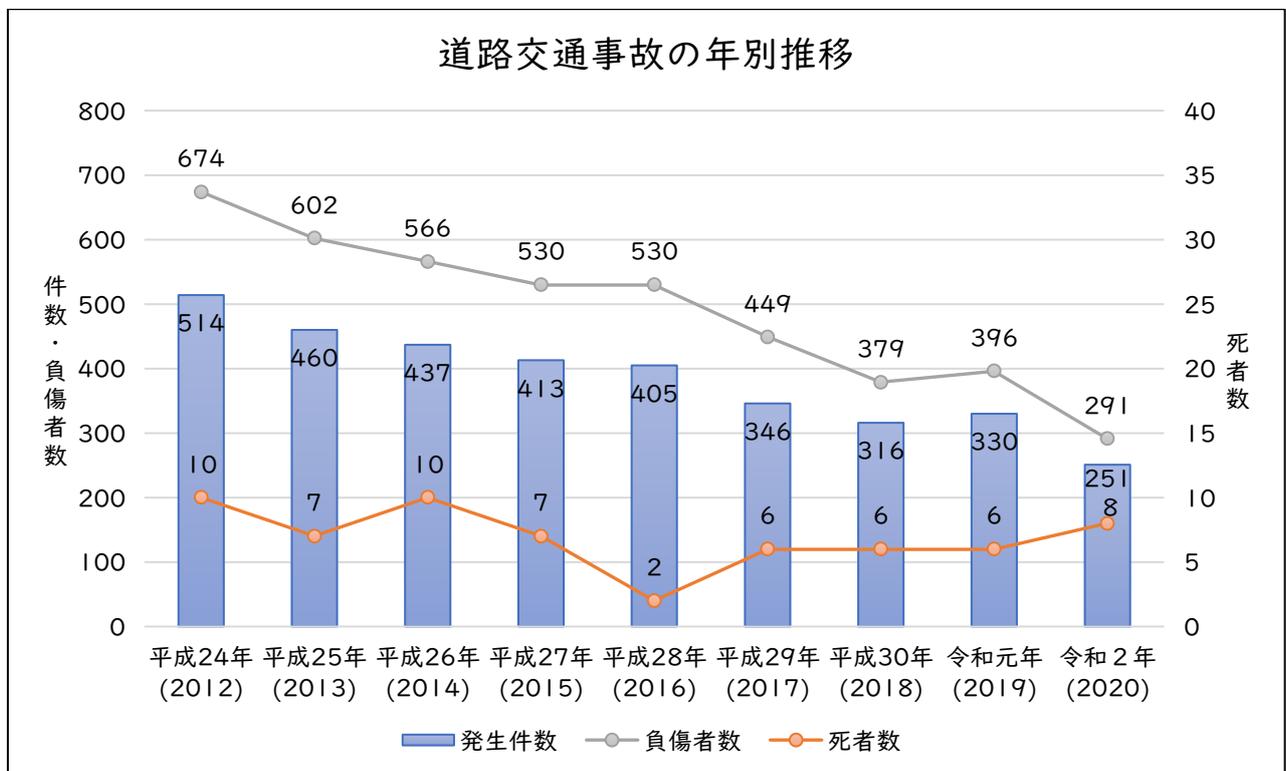
# 第1章 交通安全の目標

## 第1節 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、市町合併の翌年の平成18(2006)年では、事故発生件数が1,019件、死者数が16人、負傷者数が1,327人であったが、平成19(2007)年以降は事故発生件数、死者数、負傷者数ともに減少している。

令和2(2020)年は、事故発生件数が251件、負傷者数が291人であり、市町合併後では最も減少したが、死者数は8人と増加傾向にある。年齢別交通事故発生件数をみると、高齢者(65歳以上)が最も多く80件、死者数は5人で、これは全死者数の62%を占めている。



出典：交通年鑑（栃木県警察本部）

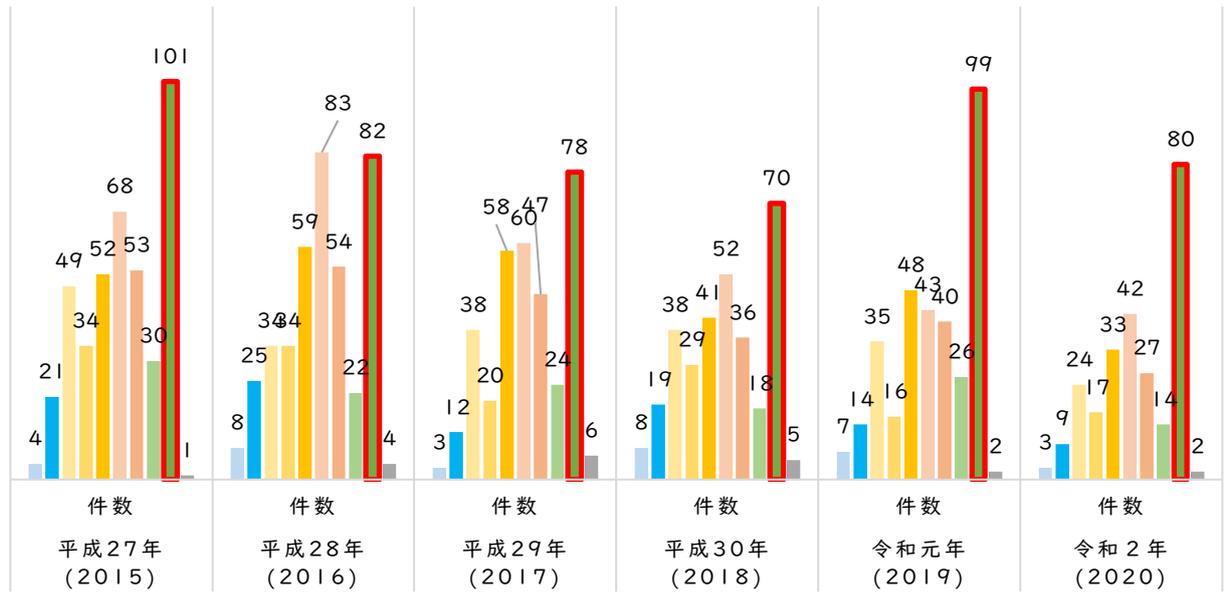
#### 【参考】死者数に占める高齢者数（人）

	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
死者数	10	7	10	7	2	6	6	6	8
うち 高齢者数	6	5	7	6	1	4	3	5	5

出典：交通年鑑（栃木県警察本部）

## 年齢別事故発生件数（第一当事者）

■ 15歳以下 ■ 16-19歳 ■ 20-24歳 ■ 25-29歳 ■ 30-39歳  
 ■ 40-49歳 ■ 50-59歳 ■ 60-64歳 ■ 65歳以上 ■ 不明



出典：佐野警察署資料

## 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るが、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る。



## 第2節 交通安全計画における目標

- ① 令和7(2025)年までに交通事故による年間の発生件数を200件以下にする。
- ② 令和7(2025)年までに交通事故による年間の24時間死者数を4人以下にする。

本来の目標は、交通事故による死傷者をゼロにし、市民を交通事故の脅威から守ることであるが、ただちにこの目標を達成することは困難である。そこで、本計画においては、計画期間である令和7(2025)年度までに達成を目指す客観的な指標を設定し、人命尊重の理念に立ち、関係機関が連携、協力して、誰もが安全かつ快適に生活できる交通社会を実現するため、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進するものとする。

### ➤ 目標値の設定

#### (1) 交通事故発生件数

目標値：200件以下（令和7(2025)年）

本市の交通事故発生件数は減少傾向にあり、直近5年間（平成28(2016)年から令和2(2020)年）の減少率（年平均▲9.2%）に基づき、令和7(2025)年の数値を推計すると155件となる。しかし、近年コロナ禍の影響により発生件数は減少傾向にあるが、コロナの感染状況が落ち着くと再び増加に転じることも予想され、本計画において「200件以下」にすることを旨とする。

#### (2) 交通事故死者数

目標値：4人以下（令和7(2025)年）

栃木県警察本部で算出している県内各警察署における死者数の目標値や本市の推移を参考に、本計画において「4人以下」にすることを旨とする。

### 【参考】

#### (国の目標)

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7(2025)年までに年間の24時間死者数を2,000人(※)以下とする。(※30日以内死者数2,400人)
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

#### (県の目標)

- ① 令和7(2025)年までに交通事故による年間の24時間死者数を75人以下にする。
- ② 令和7(2025)年までに交通事故による年間の重傷者数を500人以下にする。

#### (県警察本部の目標)

佐野警察署管内における、令和3(2021)年中の交通事故による年間の24時間死者数を6人以下にする。

## 第2章 道路交通安全についての対策

### 第1節 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ているものの、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る。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る。

このため、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る。

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を検証し、必要に応じて改善していくことも必要である。

#### 【重視すべき視点】

##### ① 高齢者及び子どもの安全確保

- ・本市は、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や移動ができるような交通社会の形成が必要である。
- ・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しなければならない。
- ・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ついては、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必要がある。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である。
- ・高齢者が運転する場合については、運転支援機能の過信・誤解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（運転免許の自主返納の周知を含む）等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。
- ・次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児の移動経路や通学路等において、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推進する。

##### 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、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。
- ・人優先の考えの下、未就学児を中心に子ども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する。
- ・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

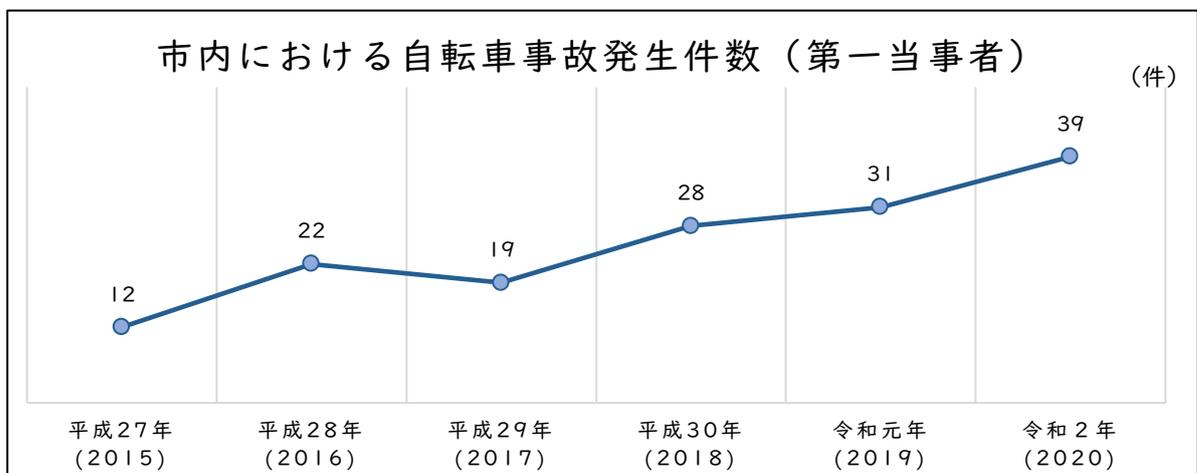
図る。

- ・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する。
- ・自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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する。
- ・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る。
- ・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ほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、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る。
- ・通勤通学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、駆動補助機付自転車や電動車椅子等の普及に伴い、事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

**<通学時の自転車事故 加害者（一当）割合ランキング>**

●中学生の通学時自転車事故の加害者（一当）割合ランキング(2019年)					●高校生の通学時自転車事故の加害者（一当）割合ランキング(2019年)				
順位	都道府県	一当件数	一当割合	前年比増減率	順位	都道府県	一当件数	一当割合	前年比増減率
1	栃木	34	59.6%	15.04%	1	京都	27	38.6%	38.51%
2	山梨	10	41.7%	115.28%	2	東京	190	38.1%	6.70%
3	東京	32	40.0%	42.22%	3	栃木	46	37.4%	14.02%
4	兵庫	38	39.2%	-0.28%	4	兵庫	179	36.0%	-6.53%
5	奈良	7	38.9%	31.25%	5	高知	11	31.4%	17.14%
6	岡山	23	38.3%	47.86%	6	奈良	15	31.3%	-10.71%
7	和歌山	5	35.7%	-16.67%	7	静岡	211	28.3%	15.24%
8	新潟	6	35.3%	-33.33%	8	愛知	186	27.7%	-0.15%
9	富山	5	31.3%	66.67%	9	滋賀	18	25.7%	-17.50%
10	静岡	29	30.9%	14.15%	10	神奈川	95	24.5%	-5.80%

出典：自転車の安全利用促進委員会



出典：交通年鑑（栃木県警察本部）

### 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、障がい者、子ども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らない。
- ・生活道路の安全対策については、区域（ゾーン）を定め最高速度30キロメートル毎時の速度規制等を前提とした「ゾーン30」の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えてきており、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、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る。
- ・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、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す。

### ④ 地域が一体となった交通安全対策の推進

- ・高齢化の一層の進展等に伴う、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て、行政、関係団体、市民等の協働により、交通安全運動の推進や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る。
- ・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、交通安全活動に積極的に参加するよう促していく必要がある。

上記①から④のように対策に係る視点を明確にした上で、「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.救助・救急活動の充実」「6.被害者支援の充実と推進」といった6つの柱により、交通安全対策を推進する。



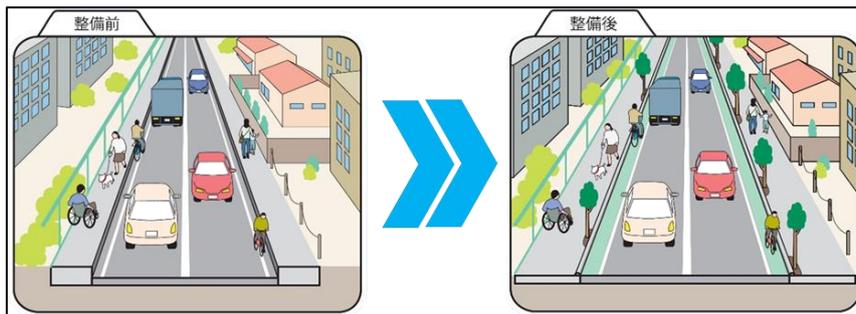
## 第2節 講じようとする施策

### 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あり、今後も、歩行者や自転車が多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る。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい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る。

#### ■多様な交通手段が共存可能な幹線道路のイメージ



出典：第2次佐野市総合交通マスタープラン

#### (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ある。

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、「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る。

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する。

#### ア 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、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、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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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を整備する。

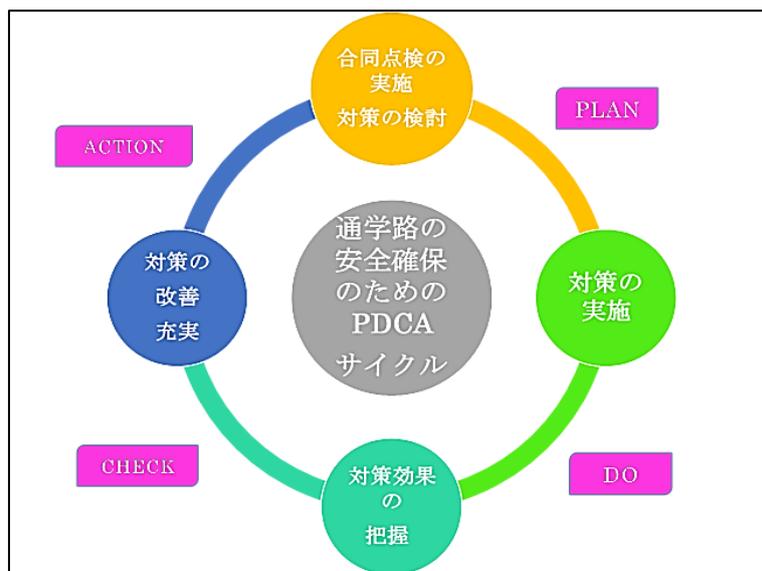
また、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制と連携し、車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成する対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等により、エリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

さらに、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示の整備を推進する。

## イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等子ども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、「通学路安全対策プログラム」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行う。また、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、通学路における危険箇所への路面標示や防犯カメラの設置、交通規制・登下校指導の強化、見守りボランティアの充実など、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

### ■通学路の安全確保のためのPDCAサイクル



出典：佐野市通学路安全対策プログラム

## ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

平坦性が確保された幅の広い歩道等、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロック、障がい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。

また、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となる、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上における自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りや放置自転車等の撤去を行い、高齢者、障がい者等の通行の安全を確保する。

### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

事故発生が多い幹線道路の区間や、事故の発生割合の大きい潜在的な危険区間等を事故危険箇所として、警察と道路管理者等が連携して事故抑止対策を実施する。

また、社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに現場の状況や事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

中長期的な視点に立った老朽施設（カーブミラー、街路灯、防護柵等）の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコスト（生産費用）の削減等を推進する。また、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等を中心に子ども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る。

#### (4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

「佐野市地域公共交通計画」に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手段を確保するため、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築及び、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図るための取組を推進し、公共交通の利便性向上と利用促進を図る。

また、運転に不安を抱える高齢者の免許返納を促進するため、関係機関や事業所等と連携して支援の取組を推進する。

#### (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

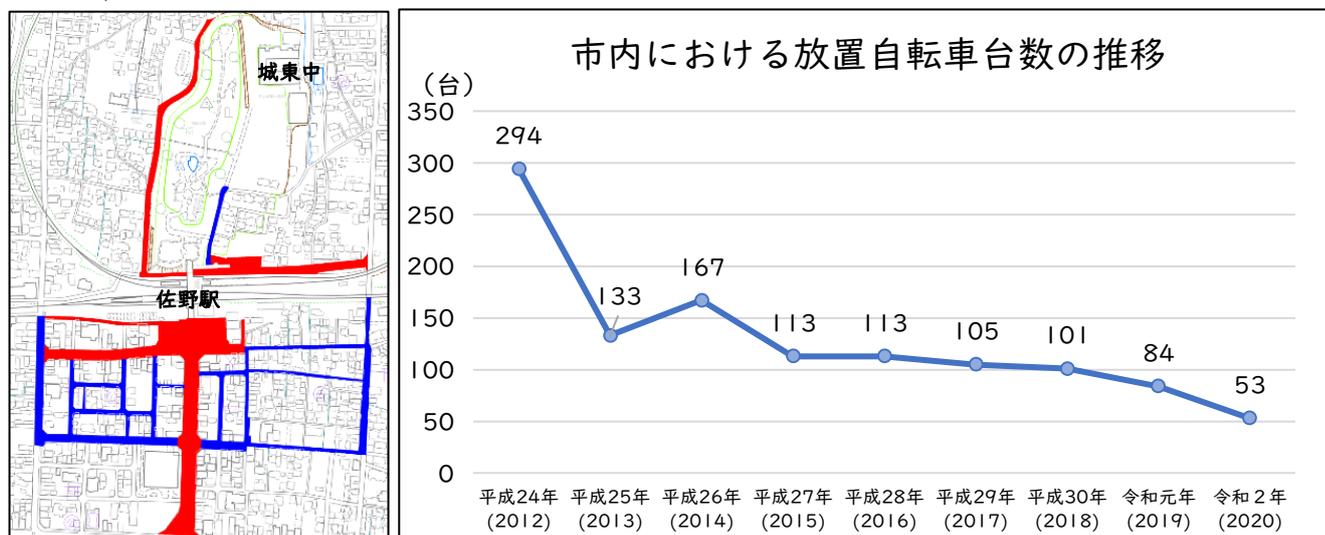
高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

#### (6) 自転車利用環境の総合的整備

安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車走行空間の整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、適正な自転車の駐車に関する啓発活動並びに放置禁止区域、放置規制区域、公共施設等への放置自転車撤去等の推進を図る。

↓ 自転車放置禁止区域（赤）・放置規制区域（青）



## (7)災害に備えた道路交通環境の整備

地震や豪雨等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。また、安全で円滑な道路交通確保のため、老朽化した信号機、道路標識、道路標示等の計画的な更新を推進し、無電柱化についても検討していく。

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223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する。また、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する。

## (8)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、地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを行う。また、地域の特性や交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進しながら、総合的な駐車対策を推進する。

## 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、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る。

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ある。また、人優先の交通安全意識の下、子ども、高齢者、障がい者等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も重要である。

また、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る。また、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する。

交通安全教育・普及啓発活動については、警察、学校、関係民間団体が、互いに連携をとりながら一体となった活動を推進する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、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、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る。

## (1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

### ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能及び知識を習得させる

ことを目標とする。

幼稚園、保育所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面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。そのほか、保護者が常に幼児の手本となり、家庭で適切な指導ができるよう、親子を対象とした実習や交通安全講習会等の開催を推進する。

#### **イ 小学生に対する交通安全教育の推進**

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達の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する。

小学校においては、自転車の安全な利用、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する。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する。

#### **ウ 中学生に対する交通安全教育の推進**

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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する。

中学校においては、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する。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する。

#### **エ 高校生に対する交通安全教育の推進**

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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する。

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る。

そのほか、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

#### **オ 成人に対する交通安全教育の推進**

成人に対する交通安全教育は、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。また関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進し、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る。

運転者教育においては、運転者としての社会的責任の自覚、特に危険予測・回避の能力の向上、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。このため、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や交通安全運動等への積極的な参加を促す。

## カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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。また、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

また、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、見守り活動等により高齢者と日常的に接する機会を利用して助言等を行い、高齢者の移動の安全を地域ぐるみで確保するように努める。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実を図るほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

さらに、高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備や支援を行い、運転免許の自主返納時にそれらの周知を図る。

## (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。

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、利用する教材の見直しを行うなど、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る。

また、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や広報啓発活動についても効果的に推進する。

## (3)交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ア 交通安全県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、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を、佐野市交通安全推進協議会を構成する関係機関や団体が相互に連携して、組織的・継続的に展開する。

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、夕暮れ時



や夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢に即した事項を設定し、また、実施時の実情に即した効果的な運動を推進するため、必要に応じて独自の重点を定める。

運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について佐野市交通安全推進協議会で決定し、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・発展を図る。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る。

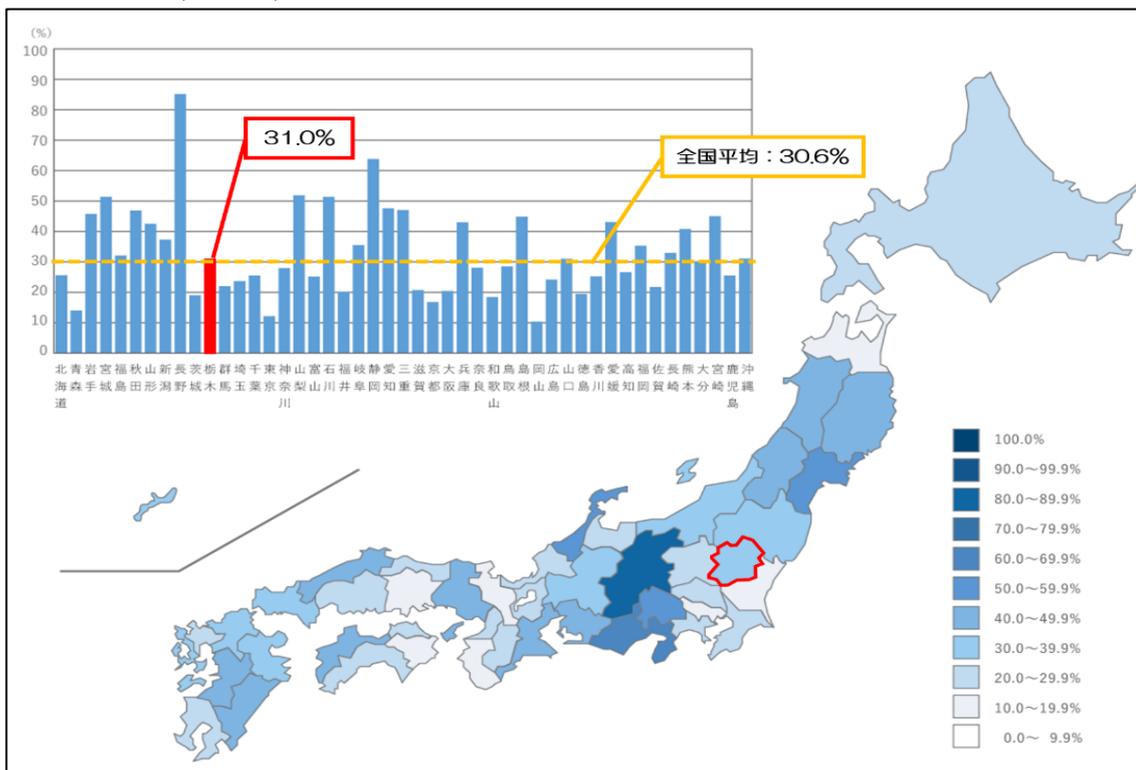
## イ 横断歩行者の安全確保

栃木県においては、信号機のない横断歩道での車の一時停止率の調査で、平成30(2018)年に全国ワースト1位となった。令和2(2020)年には、31.0%となりほぼ全国平均となったが、依然として約7割の車が止まらないという状況にあるため、広報啓発と指導取締りの活動を強化し、運転者と歩行者双方の遵法意識の高揚を図る。

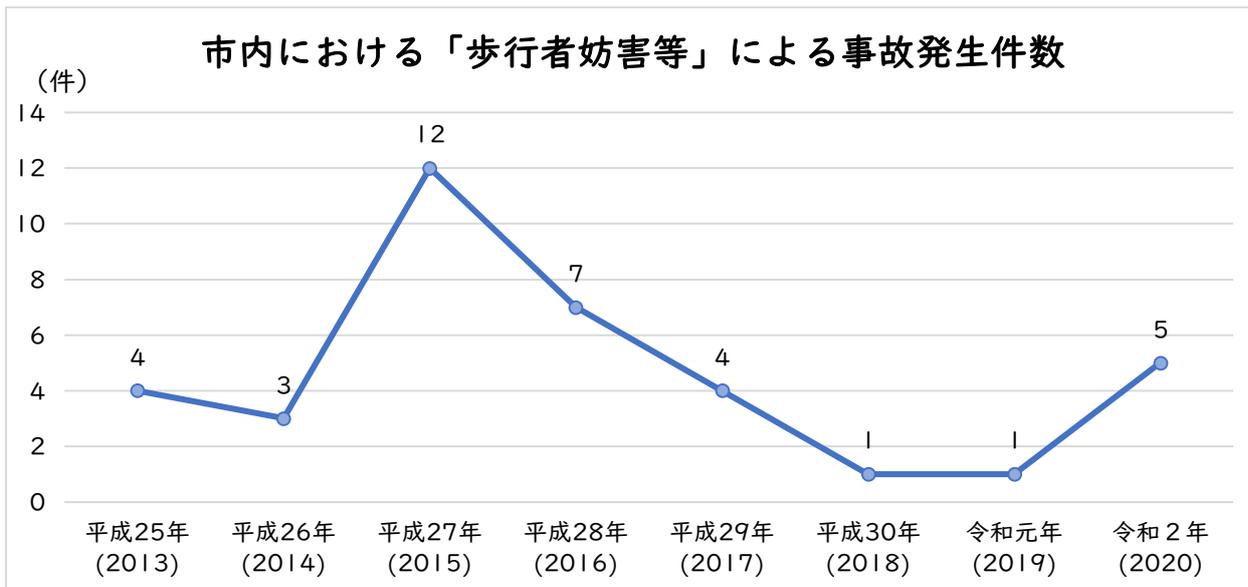
信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるべく、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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

■令和2(2020)年 信号機のない横断歩道における車の一時停止率（全国）



出典：一般社団法人 日本自動車連盟



出典：交通年鑑（栃木県警察本部）

#### ウ 自転車の安全利用の推進

令和元(2019)年に栃木県内で起きた中学生の通学時自転車事故のうち、最も過失の重い第1当事者となった割合が全国ワースト1位であったことから、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進する。

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を理解させる。

自転車乗用中の交通事故を防ぎ、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19(2007)年7月10日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなど、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、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る。

#### エ 自転車損害賠償保険の普及徹底

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る。こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、令和4(2022)年度より施行予定の「（仮称）栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、事業者及び関係団体と連携し、保険や共済の加入状況の確認や、未加入者への損害賠償責任保険等の加入の促進を図る。

また、児童・生徒が起こした自転車事故による損害賠償の民事責任を問われる事例が発生していることを踏まえ、小学校、中学校及び義務教育学校において、児童・生徒の保護者への保険や共済への加入の必要性について広報・啓発を行う。

#### オ 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るため、関係

機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

#### カ 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、効果的な広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

#### キ 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を推進する。

#### ク 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、関係機関・団体と連携してハンドルキーパー（お酒を飲まない人）運動の普及啓発に努めるなど、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る。

#### ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、あらゆる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行う。

#### コ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、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。

さらに、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、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進する。

### (4)交通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する。

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う。

### **(5)地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自ら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ある。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る。

## **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る必要がある。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

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、高齢者や障がい者、子ども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る。

加えて、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、関係機関が連携し、運転免許の自主返納と運転経歴証明書制度の周知を図り、高齢者支援施策を推進する。

## **4 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、暴走族対策等を通じ、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性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

### **(1)交通の指導取締りの強化等**

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、横断歩行者等妨害等違反、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

加えて、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、ながら運転及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行う。

### **(2)暴走族等対策の推進**

暴走族等追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族等の実態が的確に広報されるよう努める。

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族等加入させないための指導や環境づくり等を積極的に行う。

地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

暴走族等取締りの体制の充実に努めるとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その

他悪質事犯に対しては、各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

暴走族等関係事犯の捜査に当たっては、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族等関係事犯者の再犯防止に努める。

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

## **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る。

### **(1) 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ある。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実技の普及を図るため、消防機関等が行う講習会等の普及・啓発活動を積極的に推進する。

### **(2) 救助隊員及び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、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を推進する。

### **(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る。

また、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリや、医療スタッフと救命に必要な医療資源を救急現場に派遣するドクターカーの積極的な活用に努める。

## **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、大きな不幸に見舞われており、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計画的に推進する。

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、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進する。

さらに交通事故被害者等は、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、関係機関と連携し交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる。

## **7 計画の推進**

本計画の推進にあたっては、国、県、警察、消防、学校等の行政機関や関係機関・団体が緊密な連携を図るとともに、目標実現に向けた取組を主体的に展開しその効果の検証を行う。

また、必要に応じて各主体の役割や取組、課題について情報の共有や意見交換を行い、より効果的な交通安全対策の取組を進める。

## 参 考 资 料

## 佐野市交通安全条例

### (目的)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第2条第5号に規定する陸上交通の安全（以下「交通安全」という。）に関する基本理念を定め、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることにより、市民の安全で快適な生活環境の実現に寄与することを目的とする。

### (定義)

第2条 この条例において「市民」とは、次に掲げる者をいう。

- (1) 市の区域内に居住する者
- (2) 市の区域内に存する事務所又は事業所に勤務する者
- (3) 市の区域内に存する学校に在学する者
- (4) 市の区域内を通行する者

2 この条例において「事業者」とは、営利又は非営利にかかわらず、市の区域内において事業活動を行う個人及び法人その他の団体をいう。

3 この条例において「関係機関等」とは、国、県、佐野警察署、関係行政機関及び交通安全に関する活動を行う団体をいう。

### (基本理念)

第3条 市民の安全で快適な生活を実現するため交通安全の確保を行い、これを将来にわたり維持しなければならない。

### (市の責務)

第4条 市は、前条に定める基本理念にのっとり、交通安全に関する施策を総合的に策定し、及びこれを実施しなければならない。

2 市は、前項の施策の実施に当たっては、関係機関等と緊密な連携を図るものとする。

### (市民の責務)

第5条 市民は、交通ルールを守り、相手の立場を尊重する思いやり及び譲合いを基本とする交通マナーの実践に努めなければならない。

2 市民は、市及び関係機関等が実施する交通安全に関する施策に積極的に協力するよう努めなければならない。

3 市民は、車両を運転する場合にあっては、歩行者の安全の確保及び交通事故の防止に努めなければならない。

### (事業者の責務)

第6条 事業者は、その事業に従事する者に対して、交通安全に関する教育を推進し、交通安全の確保に努めなければならない。

2 事業者は、市及び関係機関等が実施する交通安全に関する施策に積極的に協力するよう努めなければならない。

### (交通安全教育の推進)

第7条 市は、幼児から高齢者までの年齢段階に応じた交通安全の教育を推進し、交通安全に対する意識の高揚を図るものとする。

(広報啓発及び情報の提供)

第8条 市は、市民及び事業者に対して、交通安全に関する広報及び啓発活動を行い、並びに交通事故の発生状況その他の必要な情報を提供するものとする。

(道路交通環境の整備)

第9条 市は、市の管理する道路の改良及び新設並びに交通安全施設の整備を促進し、良好な道路交通環境の整備を推進するものとする。

2 市は、良好な道路交通環境を確保するために必要があると認めるときは、国、県、及び佐野警察署に対して、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(交通安全推進町会の指定及び支援)

第10条 市は、交通安全意識の高揚を図るため交通安全推進町会を指定し、関係機関等の指導及び協力を得て、地域に根ざした自主的な活動を支援するものとする。

(飲酒運転の追放)

第11条 市民及び事業者は、飲酒運転による交通事故を防止するため、家庭、職場及び地域社会において飲酒運転の追放のための活動を行うよう努めなければならない。

2 酒類を提供する飲食店を営む者は、客が飲酒運転をしないようその防止に努めなければならない。

3 市は、関係機関等と連携し、飲酒運転の追放に関する広報及び啓発活動に努めなければならない。

(シートベルト等の着用等の徹底)

第12条 市は、市民のシートベルト(道路交通法(昭和35年法律第105号)第71条の3第1項に規定する座席ベルトをいう。)の着用及びチャイルドシート(同条第3項に規定する幼児用補助装置をいう。)の使用の徹底を図るため関係機関等と連携し、広報及び啓発活動に努めなければならない。

(交通死亡事故多発時の措置)

第13条 市は、交通死亡事故が特定の地域に集中して発生したときは、速やかに道路管理者及び佐野警察署と現地調査を実施し、重点的な交通事故防止対策を講ずるものとする。

2 市は、交通死亡事故が多発したときは、総合的な交通死亡事故対策を検討し、市民総ぐるみの交通事故防止対策を講ずるものとする。

(委任)

第14条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成20年9月30日条例第40号)

この条例は、公布の日から施行する。

## 佐野市交通安全対策会議条例

### (設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、佐野市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

### (所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 佐野市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

### (会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員15人以内で組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
  - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (2) 栃木県の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (3) 佐野警察署長の職にある者
  - (4) 教育長
  - (5) 市の職員のうちから市長が任命する者
- 6 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

### (特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。
- 3 特別委員の任期は、当該特別の事項に関する審議が終了したときまでとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

### (幹事)

第5条 会議に、幹事20人以内を置くことができる。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから市長が委嘱し、又は任命する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。
- 4 幹事は、非常勤とする。

### (庶務)

第6条 会議の庶務は、別に市長の定める課において処理する。

(議事等)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成17年2月28日から施行する。

附 則(平成26年3月26日条例第2号抄)

(施行期日)

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

○交通安全対策会議委員

No.	区 分	職 名	氏 名
1	会 長	佐野市長	金 子 裕
2	1号委員	国土交通省宇都宮国道事務所 小山出張所長	玉 川 敬
3	2号委員	栃木県安足土木事務所長	林 真
4	3号委員	栃木県佐野警察署長	神 山 政 明
5	4号委員	佐野市教育委員会教育長	津布久 貞 夫
6	5号委員	市民生活部長	内 田 勉
7	〃	こども福祉部長	中 村 正 江
8	〃	健康医療部長	川 崎 光 子
9	〃	都市建設部長	越 石 彰
10	〃	教育総務部長	永 島 常 民
11	〃	消防本部消防長	相 子 英 夫

○交通安全対策会議幹事

No.	職 名	氏 名
1	国土交通省宇都宮国道事務所小山出張所 管理第三係長	太 田 大 蔵
2	栃木県安足土木事務所企画調査部企画調査課 部長補佐兼課長	鴨 下 修
3	栃木県佐野警察署交通課長	飯 田 壮 平
4	市民生活課長	毛 塚 敏 夫
5	こども課長	鈴 木 秀 明
6	保育課長	大 竹 幸 子
7	いきいき高齢課長	広 瀬 巖
8	都市計画課長	岡 部 悦 郎
9	道路河川課長	黒 田 英 文
10	教育総務課長	赤 阪 英 明
11	学校教育課長	永 松 啓 輔
12	消防本部総務課長	飯 島 美津浩

## 佐野市交通安全計画

令和4(2022)年3月

発行 佐野市交通安全対策会議

編集 佐野市市民生活部市民生活課

〒327-8501 栃木県佐野市高砂町1番地

TEL 0283-20-3014

FAX 0283-20-3046

E-mail [shiminseikatu@city.sano.lg.jp](mailto:shiminseikatu@city.sano.lg.jp)

URL <https://www.city.sano.lg.jp>