

# 第11次 鹿沼市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

令和3年6月

鹿 沼 市

# 目 次

第1章 計画の基本理念	1
第1節 計画の趣旨	1
第2節 計画の位置づけ	1
第3節 計画期間	1
第4節 計画の基本的考え方	2
1 交通事故のない社会を目指して	2
2 人優先の交通安全意識	2
3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	2
4 交通社会を構築する三要素	3
(1) 《人間》に係る安全対策	3
(2) 《交通機関》に係る安全対策	3
(3) 《交通環境》に係る安全対策	3
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	4
(1) 人手不足への対応	4
(2) 先進技術導入への対応	4
(3) 高まる安全への要請と連携	4
(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	4
6 横断的に重要な事項	4
(1) 先端技術の積極的活用	4
(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	5
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進	5
(4) E B P Mの推進	5
第2章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故の動向と今後の交通安全対策	7
1 道路交通事故の動向	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 今後の道路交通を取り巻く状況と見通し	8
2 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) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10

(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	11
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
3 交通安全計画における目標	12
第2節 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(1) 道路の新設、改良による交通安全対策の推進	13
(2) 交通安全施設等の整備の推進	14
(3) 効果的な交通規制の推進	15
(4) 公共交通機関の利用促進	16
(5) 道路使用の適正化	16
(6) 市民参加による安全な道路交通環境の整備	17
2 交通安全思想の普及徹底	17
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(3) 交通安全に関する民間団体の育成指導	21
3 安全運転の確保	21
(1) 運転者教育等の充実	22
(2) 道路交通に関する情報	22
4 車両の安全性の確保	22
(1) 自動車の点検整備の推進	22
(2) 自転車の安全性確保	22
5 道路交通秩序の維持	23
(1) 交通指導取締り等の推進	23
(2) 暴走族対策の推進	23
6 救助・救急体制の充実	23
(1) 救助・救急体制の整備	23
(2) 応急手当での普及啓発活動の推進	23
7 被害者支援の充実と推進	24
(1) 相談機能の強化等による被害者対策の推進	24
(2) 交通事故被害者等に対する支援措置の充実	24
8 研究開発及び研究調査の充実	24
(1) 交通事故データの分析等による再発防止の推進	24
第3章 踏切における交通の安全	25

第1節 踏切事故のない社会を目指して	26
1 踏切事故の発生状況とその防止	26
2 交通安全計画における目標	26
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	27
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	27
第3節 講じようとする施策	27
1 踏切道の構造改良の促進	27
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	27
3 踏切道の統廃合の促進	27
4 その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置	27
第4章 計画の推進に向けて	28
1 推進体制	28
（1）庁内の推進体制	28
（2）庁外の推進体制	28

# 第1章 計画の基本理念

## 第1節 計画の趣旨

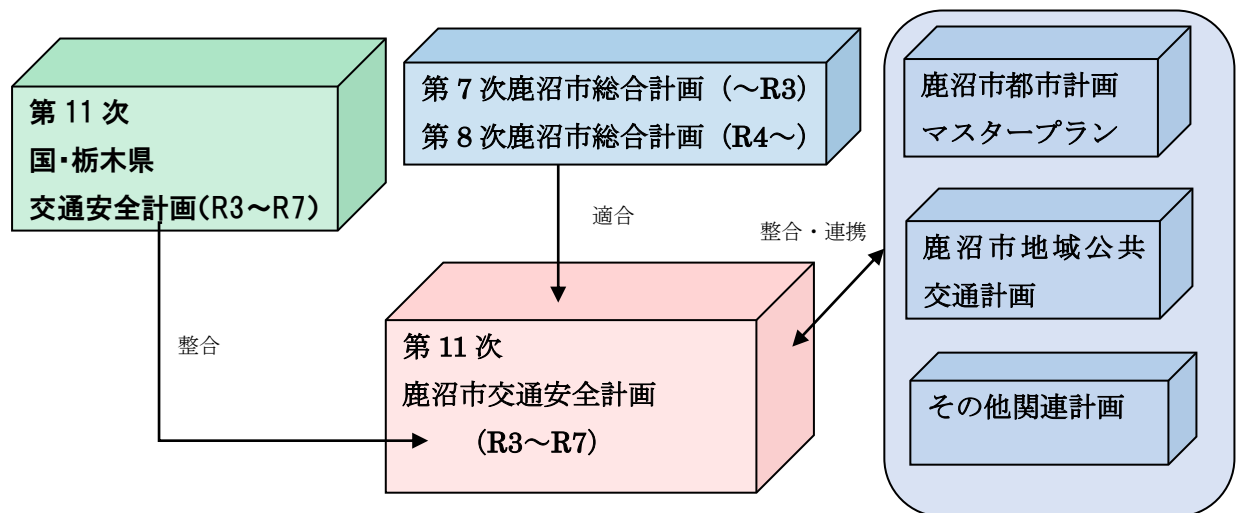
安全で安心な交通社会を実現するには、道路等を利用するすべての人々が相互理解と思いやりを持って共存する社会の形成を図ることが必要です。

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して、市民一人ひとりがそれぞれの立場から交通安全に向けて行動することが求められます。

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の大綱とするものです。

## 第2節 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法第4条（地方公共団体の責務）の「住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全」に関する施策を計画的に推進するため国・栃木県の交通安全施策に準じて策定するものです。



## 第3節 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

## 第4節 計画の基本的考え方

### 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。さらには、防犯や防災、新型コロナウイルス感染症対策等を始め、様々な取組が必要とされる中、このような大きな社会・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、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす社会的・経済的損失を再認識し、究極的には交通事故のない社会【交通事故<sup>ゼロ</sup>0】を目指し、交通事故を起こさないという誓いの下、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

道路交通に関して言えば、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。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。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、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 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、高齢化が進むとともに年々、増加の傾向にあり、大きな問題となっている。

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、年齢や障がい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、様々な交通安全の課題に対して施策を推進していく。

## 4 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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、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、労働条件の適正化等を図り、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る。さらに、必要な検査等が実施でき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する。

## 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見られ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の確保を進めるとともに、安全教育を徹底する等の取組が必要となる。

### （2）先進技術導入への対応

近年、自動運転技術や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見られてきている。これらの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、また人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として市民社会への理解を深めていくことが重要となる。

### （3）高まる安全への要請と連携

感染症をはじめ、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であっても、確実に交通安全を図り、安全に関わる関係機関はもとより、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となる。

### （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、様々な課題や制約が生じているほか、ライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、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、必要な対策を推進する。

## 6 横断的に重要な事項

### （1）先端技術の積極的活用

今後も、交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、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。将来的には、Society5.0<sup>※1</sup>の実現を視野に、ICT<sup>※2</sup>やIoT<sup>※3</sup>等の技術を積極的に活用し、交通安全に寄与するよう、高齢者を始めとする人々の変容を促していくことも重要である。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、交通事故原因の総合的な調査・分析等の推進を図るものとする。

※1: 【Society5.0】

サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。狩猟社会(Society1.0)、農耕社会(Society2.0)、工業社会(Society3.0)、情報社会(Society4.0)に続く、新たな社会を指す。

※2: 【ICT: Information and Communications Technology 情報通信技術】

情報・通信に関わる技術の総称。従来から使われている「IT (Information Technology)」に代わる言葉として使われている。海外では、ITよりICTのほうが一般的。

※3 【IoT: Internet of Things モノのインターネット】

「様々なモノがインターネットに接続すること」又は「インターネットにつながる様々なモノ」



## (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ある。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一層の被害者等に対する支援の充実を図ることが必要である。

## (3) 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、国、県、市、関係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、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。

## (4) EBPM<sup>※4</sup>の推進

EBPMに基づいた交通安全に関わる施策の取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

※4【EBPM：Evidence-Based Policy Making 証拠に基づく政策立案】

統計データや各種指標など客観的エビデンス(根拠や証拠)を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと。

## 第2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

#### 【交通事故<sup>ゼロ</sup>0】

○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

人身交通事故発生件数 令和7年度までに130件以下にする



### 3 道路交通の安全についての対策

#### 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
- (3)生活道路における安全確保
- (4)先端技術の活用推進
- (5)交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (6)地域が一体となった交通安全対策の推進



##### 〈8つの柱〉

- |                |                       |
|----------------|-----------------------|
| (1)道路交通環境の整備   | (5)道路秩序の維持            |
| (2)交通安全思想の普及徹底 | (6)救助・救急活動の充実         |
| (3)安全運転の確保     | (7)被害者支援の充実と推進        |
| (4)車両の安全性の確保   | (8)研究開発及び調査研究の周知及び活用等 |

## 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、令和元年には165件となり減少傾向は継続している。

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、平成23年には、登校中の小学生6名が犠牲になる事故が発生するなど、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65%を占めている。

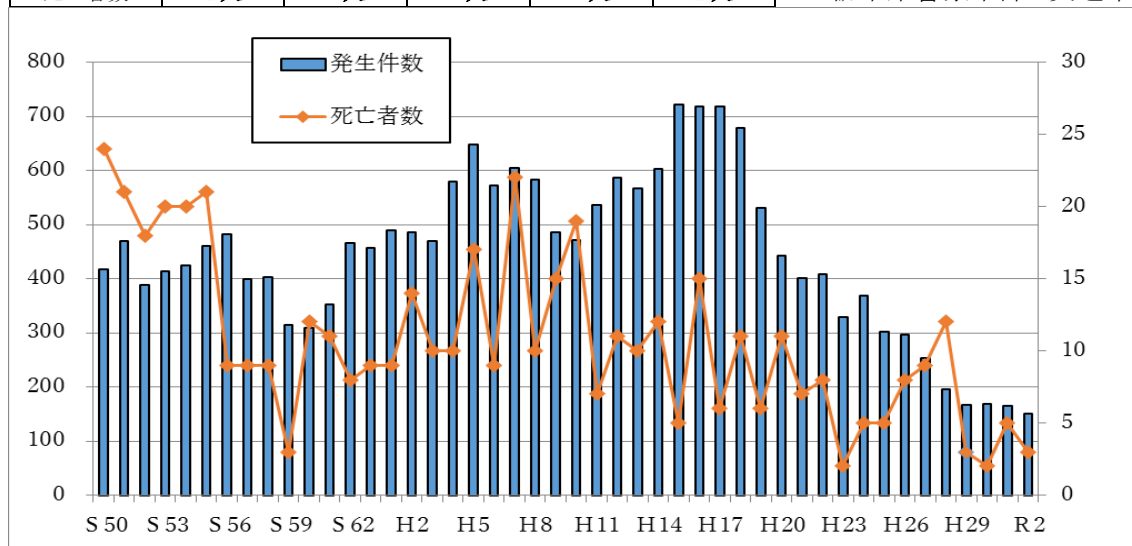
事故の原因については、わき見や安全不確認が多く、また、自動車による死亡事故においては、シートベルトが着用されなかったケースも多いなど、自動車運転時における不注意等に基づく事故が今なお高い割合を占めている。

#### ◆交通事故発生件数及び死亡者数の推移

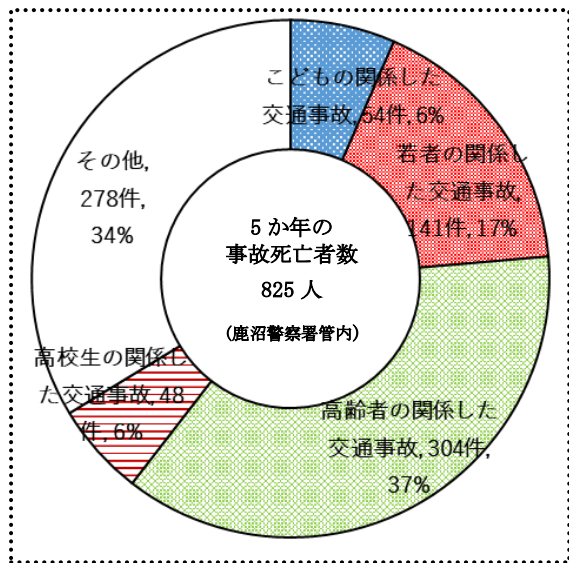
(直近5か年の推移)

年度	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	195件	166件	168件	165件	131件
死亡者数	4人	7人	3人	9人	2人

栃木県警察本部「交通年鑑」より

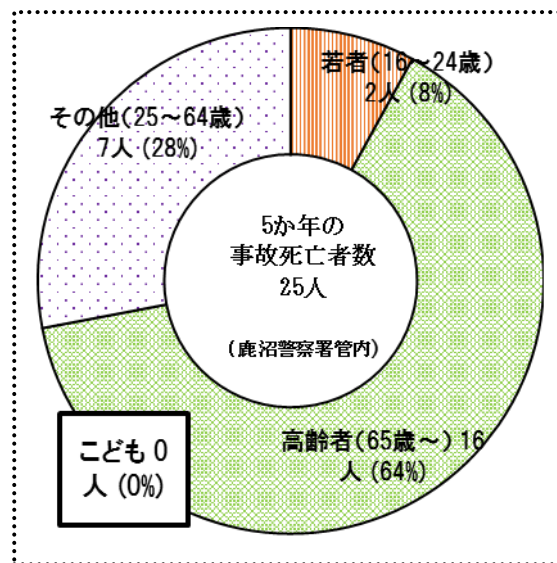


◆過去5年間の当事者別事故発生件数



栃木県警察本部「交通年鑑」より

◆過去5年間の年齢別死亡事故発生状況

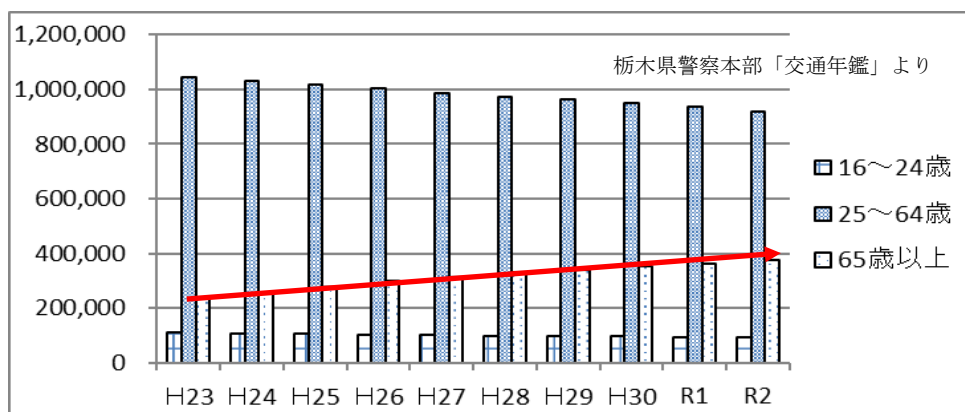


栃木県警察本部「交通年鑑」より

(2) 今後の道路交通を取り巻く状況と見通し

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人口減少に伴い減少することが見込まれる。このような中、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、中でも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。特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が後期高齢者に移行し始めるため、後期高齢者の安全確保は一層重要となる。

◆県内の免許保有者数の推移（年齢別）



また、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、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。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。

## 2 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、令和元年には、道路交通法改正により、罰則が強化されている。また、近年においては、あおり運転等の新たな問題も起きており、罰則強化等の対応しているところである。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、技術の進展・普及等の変化に対応し、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。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全意識の浸透、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の周知及び活用等といった8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。

### 《重視すべき視点》

#### (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、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。

そのためには、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に着目し、それぞれの課題を踏まえた対策を実施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が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重要である。

高齢者自身が自主的に免許証を返納することで、危険回避につながる対策も有効と考えられる。

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、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横断歩道の適切な維持管理や歩道の整備等による歩行空間の確保を引き続き、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者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、自転車通行帯の見直し等により、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。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、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、放置させない為の啓発活動や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・自転車利用中の死者の多くが、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、安全で安心して通行できる環境を確保することが重要である。今後は生活道路において、ゾーン30の設定などを検討するとともに、視覚に訴える路面標示等により自動車の速度抑制を図るなど、道路交通環境の整備や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の流れ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確保や育成も重要な課題となる。

## **(4) 先端技術の活用推進**

近年、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少していることからサポカー・サポカーSの普及や推進により先端技術の活用により交通事

故の更なる減少を促進する。

また、車両に限らず、事故発生時にいち早く救助・救急を行えるシステムや職業運転手の人手不足を解消するための自動運転などの先端技術の活用を模索していく。

## (5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

近年、ETC2.0<sup>※5</sup>から得られたビッグデータ等により、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施する取組みが進められている。今後は、ビッグデータ等の専門家の知見を一層広く活用し、対策に活かすための方策を検討していく。

※5 【ETC2.0: Electronic Toll Collection System 電子料金収受システム】

これまでの ETC(高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載された車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。)と比較して、①大量の情報の送受信が可能となる、②IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる等、格段に進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。

## (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、県、市、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に取り組んでいくことが一層重要となる。

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(SNS、メール等)を通じた交通事故情報の迅速な提供に一層努める。

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、また交通安全ボランティアをはじ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。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への積極的参加を促す仕組みを推進する。また、地域の実情を熟知した専門家の知見を、地域の取組に生かしていく。

### 3 交通安全計画における目標

交通事故のない社会【交通事故<sup>ゼロ</sup>0】を実現することこそが究極の目標であるが、その達成は極めて難しいことから、本計画では、計画期間である令和7年度までの目標を次のように掲げ、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】

**人身交通事故発生件数 令和7年度までに130件以下にする)**

[基準値：令和元年人身交通事故発生件数 165件]

※計画期間において、交通事故発生件数を約20%削減させることを目指し、交通安全に係る各種取組みを推進する。

※直前年度は、令和2年度だが4月~6月にコロナ感染症に起因する緊急事態宣言後の外出制限があったため、基準値としてはその前年である令和元年度を使用する。



## 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

##### ア. 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、幹線道路や地区内道路の適切な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。

##### ① 幹線道路の整備

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。

##### ② 交通安全施設等の設置

自動車、自転車、歩行者等を分離し、自転車や歩行者の安全のために、地域の状況に応じて歩行者と車両を分離する施設の設置に努める。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。

##### イ. 改良による道路交通環境の整備

##### ① 歩行者等の安全確保のための改良

歩行者、自転車通行の多い既存道路に歩道等を設置するため、拡幅事業を推進する。

##### ② 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。

##### ウ. 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

### ア. 交通安全施設等の計画的維持管理

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。特に、横断歩道の道路標識・道路標示が破損、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行う。

### イ. 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。

### ウ. 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。

### エ. 歩行空間等の整備

#### ①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。

#### ②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。

オ. その他

①林道の交通安全対策の推進

林道については、最近では観光的な利用が増加しているところから、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、道路標識の点検を実施し、これらの整備を促進する。

②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。

ア. 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。

イ. 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。

ウ. 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。

エ. 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。

オ. 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、歩行者と車両を分離する路面標示の設置、車両通行禁止、低速度等の交通規制を強化する。

カ. その他の交通規制等

①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。

②ゾーン対策<sup>※6</sup>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。

※6【ゾーン対策】

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて速度規制やその他の安全対策を組み合わせる交通安全を重点的に行う対策。

**（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）・デマンドバス（予約バス）の利用促進を図るため、鹿沼市地域公共交通計画に基づき、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。

ア. 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。

#### イ. 違法駐(停)車の対策

違法駐(停)車は、円滑な交通に支障をきたすことや、緊急車両の通行等に支障をきたすため、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。

##### ①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。

##### ②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・新鹿沼駅西口等)の管理徹底と適正な利用を推進する。

#### ウ. 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。人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等への思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みも思いやるなど、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ある。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、訪日外国人や定住外国人の増加等による文化的背景の違いによる交通ルールの違いなどを的確に伝えていくことも重要となる。

## (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

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、模擬信号機や紙芝居等の視聴覚教材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、幼児にも分かりやすい交通安全に関する指導資料を作成、配布、併せて、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、協力に負うところが多いため、保護者を含めた交通安全教育の組織的・継続的に実施するため、地域での関係機関、団体との連携を図っていく。

### イ. 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、交通安全教育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すとともに、社会のルールに適合していくことを学ぶ機会が重要である。

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。

#### ①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、交通指導員の活動、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。

#### ②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、学校あげての安全意識の高揚に努めるよう指導を行う。

#### ③交通安全教育資材・教具の整備及び活用

模擬信号機、紙芝居や映画フィルム等の視聴覚教材など、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。

#### ④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。

### ウ. 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。

#### ①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。

#### ②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。

#### ③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、子ども会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。

### エ. 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」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すとともに、個別に安全運転の指導を行う「しあわせ高齢ドライバースクール」等の参加・体験型の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。

オ. 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、手話通訳員の配置や字幕入ビデオ等の教材を使用し、きめ細かい交通安全教育を推進する。

カ. 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による交通事故防止を目的として、外国人を多く雇用する企業等の協力を得ながら、外国人向けの教材を使用するなど分かりやすく、基本ルールの一環としての交通安全教育や自転車の実技指導を推進する。

◆活動指標

活動指標	現状値(令和元年度)		目標値(令和7年度)
幼児に対する交通安全教室開催数	24回 (延べ 1,964人)	⇒	30回 (延べ 2,500人)
児童・生徒に対する交通安全教室開催数	71回 (延べ 8,726人)		88回 (延べ 10,000人)
高齢者に対する交通安全教室開催数	48回 (延べ 1,022人)		60回 (延べ 1,300人)
地域・企業等に対する交通安全教室開催数	34回 (延べ 1,405人)		43回 (延べ 1,700人)
外国人に対する交通安全教室開催数	1回 (延べ 30人)		2回 (延べ 40人)

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア. 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、交通安全に関するイベント等を実施する他、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、3S運動<sup>※7</sup>、交通マナーの向上等、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。

※7【3S運動】

「3S」は、See（シー、見る・発見する）・Slow（スロウ、減速する）・Stop（ストップ、止まる）の頭文字で、運転者や自転車利用者に対して、「3S」を呼びかけ、運転者自身の交通安全意識を高めていく運動



#### イ. 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、地区内の小・中学校や関係機関と連携し、市民運動を推進していく。

#### ウ. 効果的な広報の実施

広報紙、コミセンだより、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。

#### ア. 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。

#### イ. 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<sup>※8</sup>の活動促進及び支援を行う。

#### ※8【交通安全各団体】

鹿沼市地区交通安全協、安全運転管理者鹿沼地区協議会、地域交通安全活動推進委員協議会、緑十字功友会、栃木県トラック協会鹿沼支部などの各種団体において、それぞれ日頃より交通安全意識を高めていく運動を実施している。

### 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り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**

### ア. 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。

### イ. 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、二輪車安全普及協会と連携し、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。

### ウ. 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」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、二輪車安全普及協会と連携により、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。

## **4. 車両の安全性の確保**

### **(1) 自動車の点検整備の推進**

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や正しい利用方法等の指導などを広く周知する。

また、近年、自転車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るため、被害者救済の観点から、TSマーク<sup>※9</sup>付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を促進する。さらに、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。

**※9【TSマーク】**

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)

## **5. 道路交通秩序の維持**

### **(1) 交通指導取締り等の推進**

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。

## **6. 救助・救急活動の充実**

### **(1) 救助・救急体制の整備**

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。

#### **ア. 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助、救急隊員の教育訓練の充実を推進する。

#### **イ. 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(現場に居合わせた発見者、同乗者等)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、普及啓発活動を推進する。

## **7. 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、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。

さらには、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るため、被害者救済の観点から、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。

## **8. 研究開発及び研究調査の周知及び活用等**

### **(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。あわせて情報提供することにより、交通安全に対する市民の意識高揚を図る。

### 第3章 踏切道における交通の安全

#### 1 踏切事故のない社会を目指して

○踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



#### 2 踏切道における交通の安全についての目標

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する。



#### 3 踏切道における交通の安全についての対策

##### <視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



##### <4つの柱>

- (1)踏切道の構造改良の促進
- (2)踏切保安施設の整備及び交通規制の実施
- (3)踏切道の統廃合の促進
- (4)その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置

## 第1節 踏切事故のない社会を目指して

### 1 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るが、令和元年度には発生件数3件、死傷者数は3人、平成28年度には発生件数2件、死傷者数は2人、平成29年及び30年の発生件数は1件、死傷者数は1人から3人と毎年、1件～3件ほど事故が発生している。

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す。

#### 県内の踏切事故発生件数の推移

	発生件数	死者数	負傷者数
H23	1	0	1
H24	0	0	0
H25	4	2	3
H26	2	2	0
H27	0	0	0
H28	2	2	0
H29	1	1	0
H30	1	1	0
R1	3	1	2
R2	0	0	0

※栃木県警察本部  
「交通年鑑」より

### 2 交通安全計画における目標

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。

#### 【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する

## 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

### 1 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は、長期的に減少傾向にあることを考えると、現在まで推進してきた施策には一定の成果が認められるが、踏切事故は、ひとたび発生すると重大な結果をもたらすものである。そのため、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合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、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、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する。

## 第3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、事故防止効果の高い構造への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、交通規制の実施状況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

踏切道の構造の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。

## 第4章 計画の推進に向けて

### 1 推進体制

#### (1) 市内の推進体制

本計画に盛り込まれた施策事業の実施にあたっては、市内関係部局と日頃から庁議等を活用しつつ情報の共有や意見交換を行うことや、通常業務の中で各部局との連携を図り、施策事業の効果的な推進を図ります。

#### (2) 市外の推進体制

「交通事故のない社会」の実現に向け、地域や学校、警察等の関係機関と緊密な連携・協力を図りながら、各種交通安全施策を展開するとともに、地域住民の主体的な活動を促進し、各地域の実情に即した交通安全対策を実現します。

また、学識経験者や関係団体等で組織される「鹿沼市交通安全対策審議会」において、毎年度、交通安全対策事業実施状況等を報告し、意見を聴取することにより計画の着実な推進を図ります。

推進体制のイメージ

