

# 第11次春日部市交通安全計画（案）

～交通事故ゼロの「安心・安全 春日部」を目指して～

春 日 部 市



## はじめに

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月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、国及び埼玉県交通計画をもとに、本市においても5年ごとの交通安全計画を策定し、各関係機関・団体の協力のもと各種安全対策を積極的に推進してきました。

その結果、埼玉県の交通事故による死者数は、昭和45年の845人をピークに、令和2年には、121人と約7分の1の水準にまで減少しており、本市においても平成30年11月より令和2年4月にかけて502日間死亡事故ゼロの達成を果たすなど、活動の成果が見られました。

しかしながら、人身事故の発生件数と死者数は減少しているものの、65歳以上の死傷者数は依然として多い傾向にあります。高齢社会の一層の進行を鑑みると、この厳しい交通環境は、今後も続くことが予想されます。

交通事故の防止は、行政はもとより各関係機関・団体をはじめ、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない重要な課題であることから、人命尊重の理念のもとに、安全な交通社会の形成に向けた、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の計画を定め、諸施策を強力に推進していく必要があります。

このような観点から、第11次春日部市交通安全計画において、令和3年度から令和7年度までの5か年間に推進する交通安全施策を定め、市民が安心・安全に生活できる生活環境の実現を目指し、各関係機関・団体と連携を図りながら、諸施策を積極的に推進して参ります。

令和3年 月 日

春日部市長 石川良三

# 目 次

計画策定の趣旨	1
施策の体系	2
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故の傾向と交通安全対策の方向	3
1 道路交通事故の傾向	3
2 交通安全対策の方向	9
3 交通安全対策の重点	9
(1) 高齢者の事故防止	
(2) 自転車利用者の事故防止	
(3) 交差点での事故防止	
4 推進体制の展開	10
(1) 推進体制の構築	
(2) 情報提供の充実	
第2章 推進施策	13
第1節 道路交通環境の整備	13
1 交通安全施設整備の展開	13
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	
(2) 歩行者・自転車の安全確保	
(3) 高齢者・障がいのある人の安全確保	
(4) 信号機の設置及び各種交通規制の要望	
(5) 街路灯の整備	
(6) 道路反射鏡の整備	
(7) 道路案内標識の整備	
(8) その他の交通安全施設の整備	
2 交通安全環境整備の展開	15
(1) 総合的な駐車対策の推進	
(2) 道路使用の適正化	
(3) 放置自転車防止対策	
(4) 災害発生時における交通規制	
(5) 効果的な交通規制の要望	
(6) 踏切保安設備の整備及び交通規制の要望	
(7) 公共交通機関の利用の促進	
(8) 徒歩・自転車利用の促進	
(9) 調査研究の推進	

第2節 交通安全意識の普及徹底	17
1 生涯にわたる交通安全教育の展開	17
(1) 幼児に対する交通安全教育	
(2) 児童・生徒に対する交通安全教育	
(3) 若者・成人に対する交通安全教育	
(4) 高齢者に対する交通安全教育	
(5) 障がいのある人に対する交通安全教育	
2 交通安全啓発活動の展開	20
(1) 広報活動の推進	
(2) 交通安全運動の推進	
(3) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底	
(4) 危険運転及び飲酒運転対策の推進	
(5) 自転車の安全利用の推進	
(6) 踏切道における通行者の安全意識の向上	
3 交通安全団体、事業者、ボランティア等の活動の展開	22
(1) 交通指導員の活動の充実	
(2) 交通安全母の会の活動の充実	
(3) 交通安全対策協議会の活動の充実	
(4) 事業者による活動の支援	
(5) ボランティア等による活動の支援	
4 交通指導取締り強化の展開	24
(1) 指導取締りの強化	
(2) 暴走族対策の強化	
第3節 救急・救助体制の充実	25
1 救急・救助体制の展開	25
(1) 救急・救助体制の充実	
(2) 救急救命士、救助隊員の養成・教育訓練の充実	
(3) 応急手当の普及・啓発活動の推進	
2 救急医療体制の展開	26
(1) 救急医療体制の充実	
(2) メディカルコントロール体制の充実	
(3) ドクターヘリコプター等の活用	
第4節 被害者救済対策の充実	27
1 被害者支援体制の展開	27
(1) 交通事故相談	

### 交通安全の将来像

2015年9月の国連サミットにおいて採択された、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標である「持続可能な開発目標」(SDGs: Sustainable Development Goals)の「ゴール3 すべての人に健康と福祉を」では、「ターゲット 3.6」として「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」こととしています。

埼玉県交通安全計画は、将来的に交通事故死者「ゼロ」を目指し、SDGsの理念の実現に貢献します。



## 計画策定の趣旨

交通安全の施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念のもとに、社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した交通事故防止対策を実施していく必要があります。

本計画は、国の第11次交通安全基本計画及び第11次埼玉県交通安全計画を基に、市の大きな方針を決める「第2次春日部市総合振興計画」との整合を図り、本市の交通事故の二つの要素である「道路交通環境」と「人」について、相互の関連を考慮しながら、交通安全対策を的確かつ効果的に推進するために策定するものです。

第一に、「道路交通環境」に関する交通安全対策については、様々な状況に適した交通安全施設等の整備、交通安全環境の整備及び交通に関する情報提供の充実を図ります。

第二に、「人」に関する交通安全対策については、交通社会に関係する全ての市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、自ら進んで交通安全に取り組む意識を醸成するため、各年齢層に応じた交通安全教育を積極的に推進するとともに、各関係機関・団体と協力し、交通安全啓発活動の推進を図ります。また、交通指導取締りの強化については、各関係機関に要請していきます。

以上の点について効果的な対策を推進しますが、そのような中であっても、交通事故が発生した場合は、その被害を最小限に抑えるため、迅速かつ的確に対応できる救急・救助体制の充実に努め、交通事故被害者等の心情に配慮した支援体制を推進します。

さらに、交通事故を防止するためには、民間の自主的な交通安全活動を積極的に促進し、行政と市民が一体となって施策を推進することが重要です。

このようなことから、市及び関係行政機関は、交通の安全に関する施策について、市民の十分な理解と積極的な協力を得て、その効果をより一層高めます。

# 施策の体系

第2次春日部市総合振興計画

第11次春日部市交通安全計画

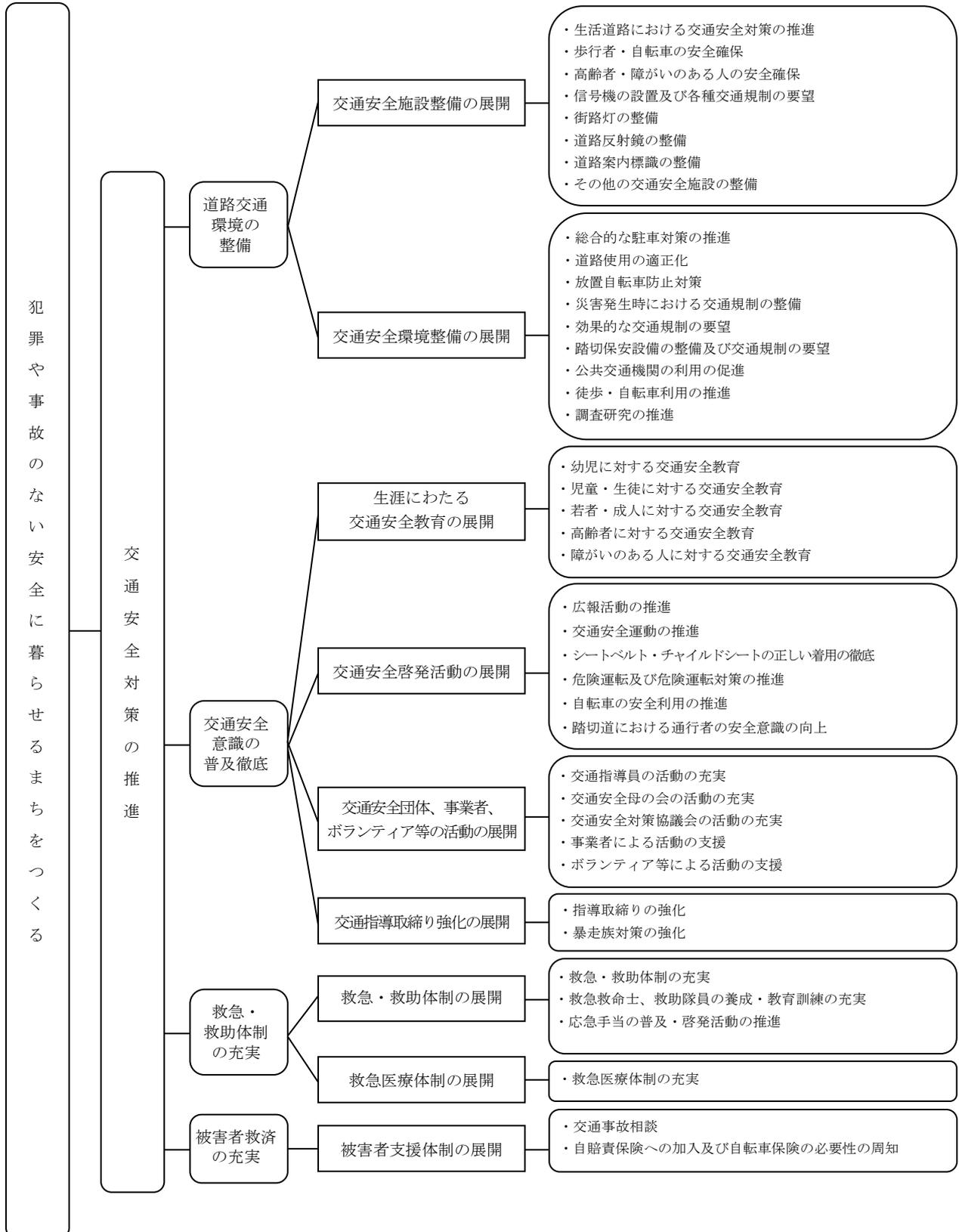
交通事故ゼロの「安心・安全 春日部」を目指して

《政策》

《施策》

《施策展開》

《方向性》



# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故の傾向と交通安全対策の方向

### 1 道路交通事故の傾向

春日部市は、埼玉県東部に位置し、東西11.3km、南北11.9kmで、面積66.00km<sup>2</sup>、令和3年4月1日現在の人口は、233,145人となっています。

主要交通網は、東西方向に国道16号と東武アーバンパークラインが横断し、南北方向には、国道4号・4号バイパスと東武スカイツリーラインが縦断し、首都圏の交通の要衝となっています。

市内の交通事故発生状況をみると、年間5,000件前後を推移していますが、各種交通安全対策を着実に進めてきた結果、死傷者数、人身事故件数ともに減少傾向となっています。過去10年間で比較すると、平成22年の人身事故件数1,146件、負傷者数1,376人から令和2年には、人身事故件数521件、負傷者数619人と減少していますが、依然として高い数値を示しており厳しい状況が続いています。

#### 【図1～4】

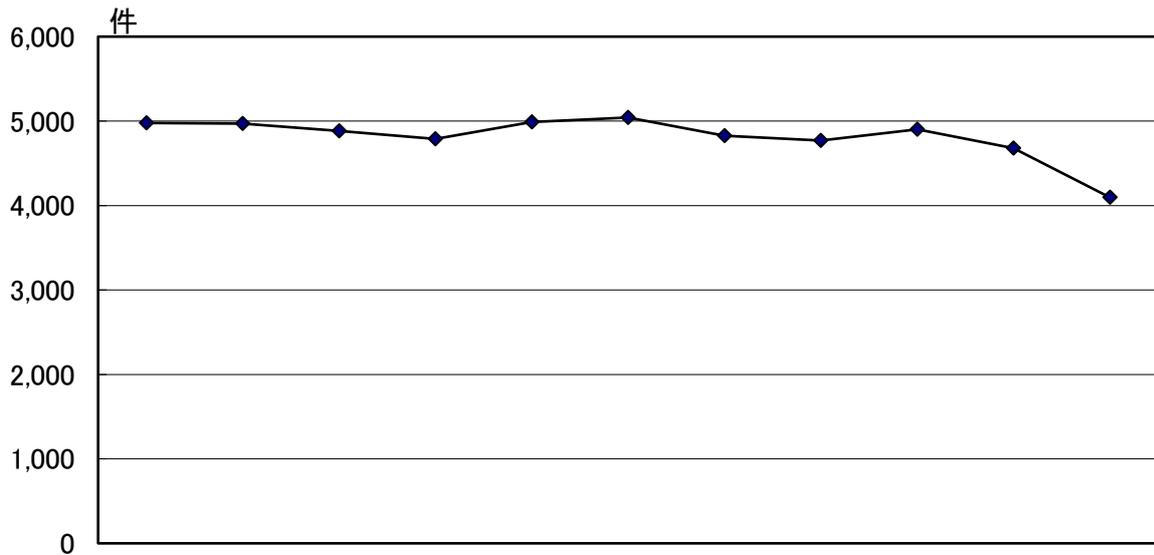
本市における近年の交通事故発生状況の特徴は次のとおりです。

- ① 自転車の関係する事故の発生件数は、交差点及び交差点付近での事故が全体の約8割を占めています。【図5】
- ② 車両相互の事故が全体の約9割を占めています。【図6】
- ③ 死亡事故は昼夜かかわらず発生しています。【図7】
- ④ 40歳代、65歳以上の人身事故が多い傾向にあります。【図8】

その原因は、

- ① 他の交通への配慮や安全確認等、交通安全に対する意識の低下
- ② 自転車利用者の交通ルール違反の増加やマナーの低下
- ③ 市民生活の多様化等に伴う夜間交通量の増大
- ④ 高齢社会の進行による高齢運転者数の増加等によると考えられます。

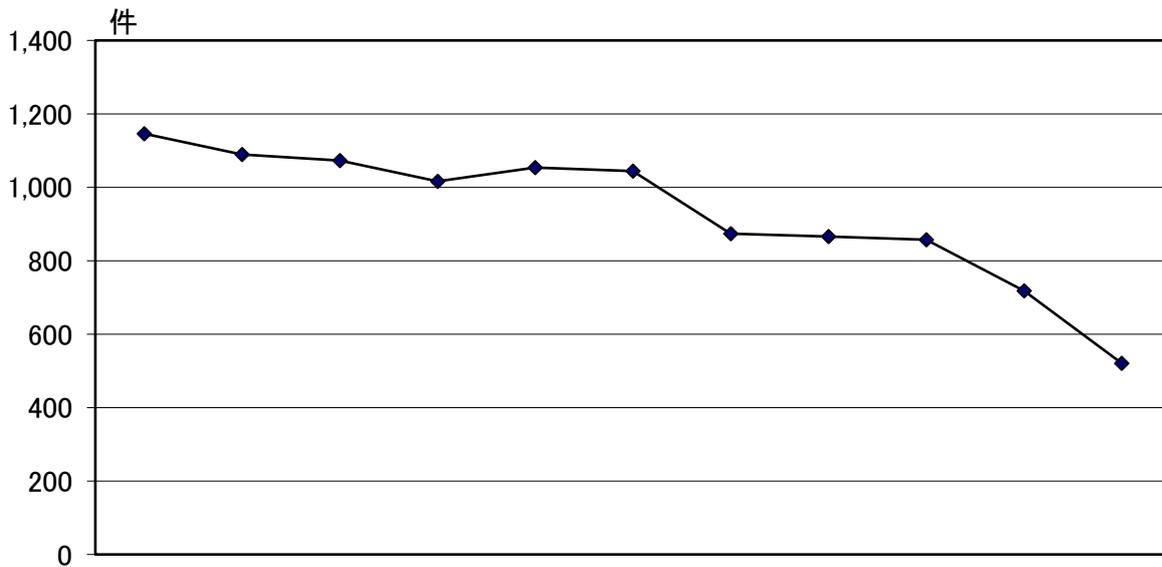
図1 市内交通事故発生件数



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
件数	4,977	4,972	4,884	4,788	4,990	5,042	4,828	4,769	4,903	4,679	4,096

平成30年までは横ばいであったが、令和元年より減少傾向となっています。

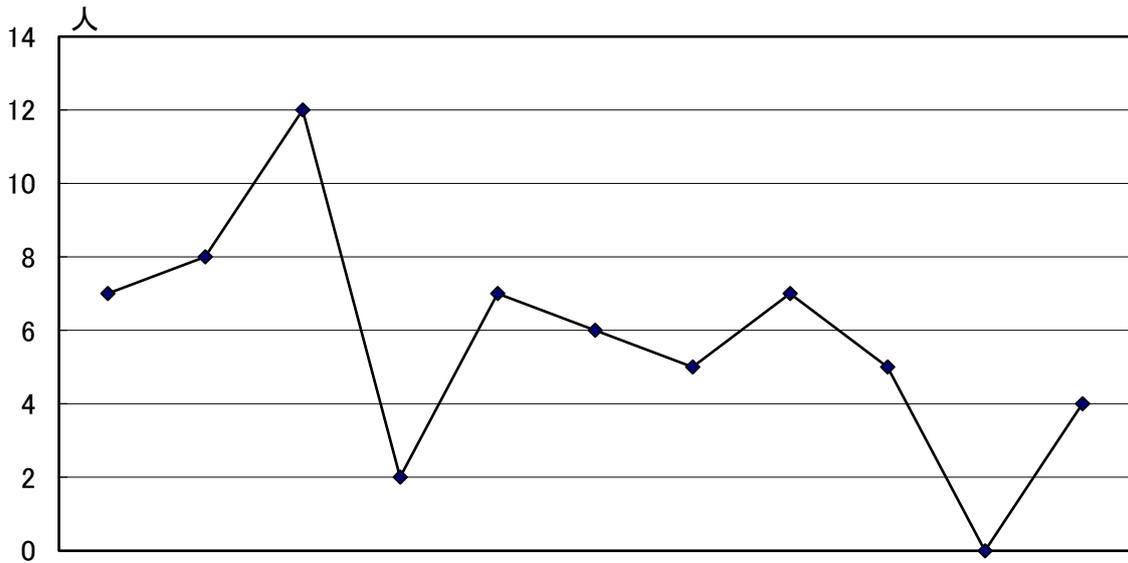
図2 市内人身事故件数



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
件数	1,146	1,089	1,073	1,016	1,054	1,044	874	866	857	718	521

平成27年から減少傾向で推移しており、平成22年との比較では半分以下となっています。

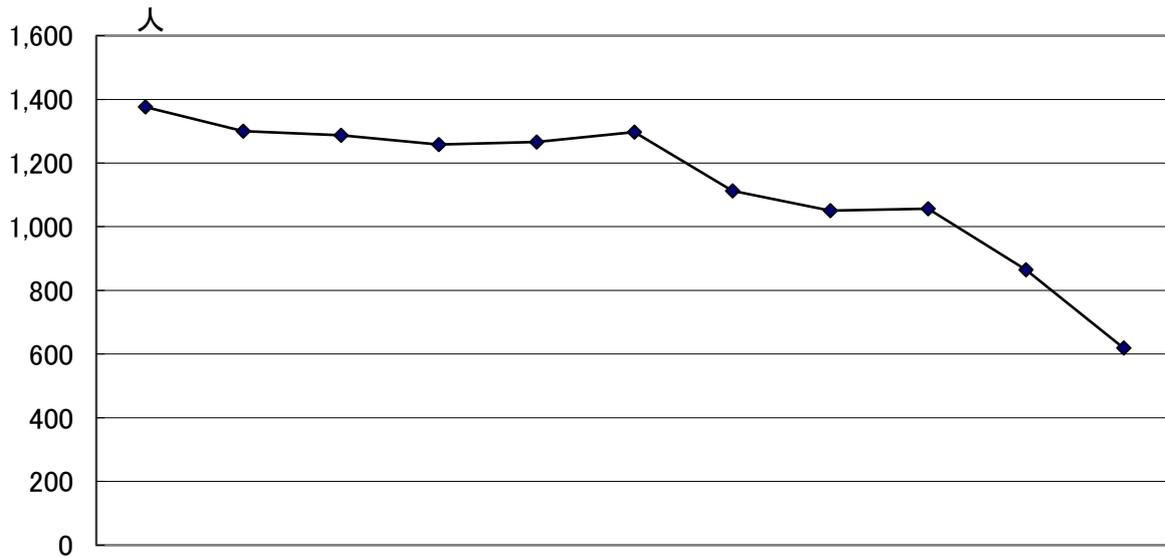
図3 市内人身事故死者数



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	7	8	12	2	7	6	5	7	5	0	4

平成24年が最大の12人で、令和元年は死者数ゼロを達成しました。

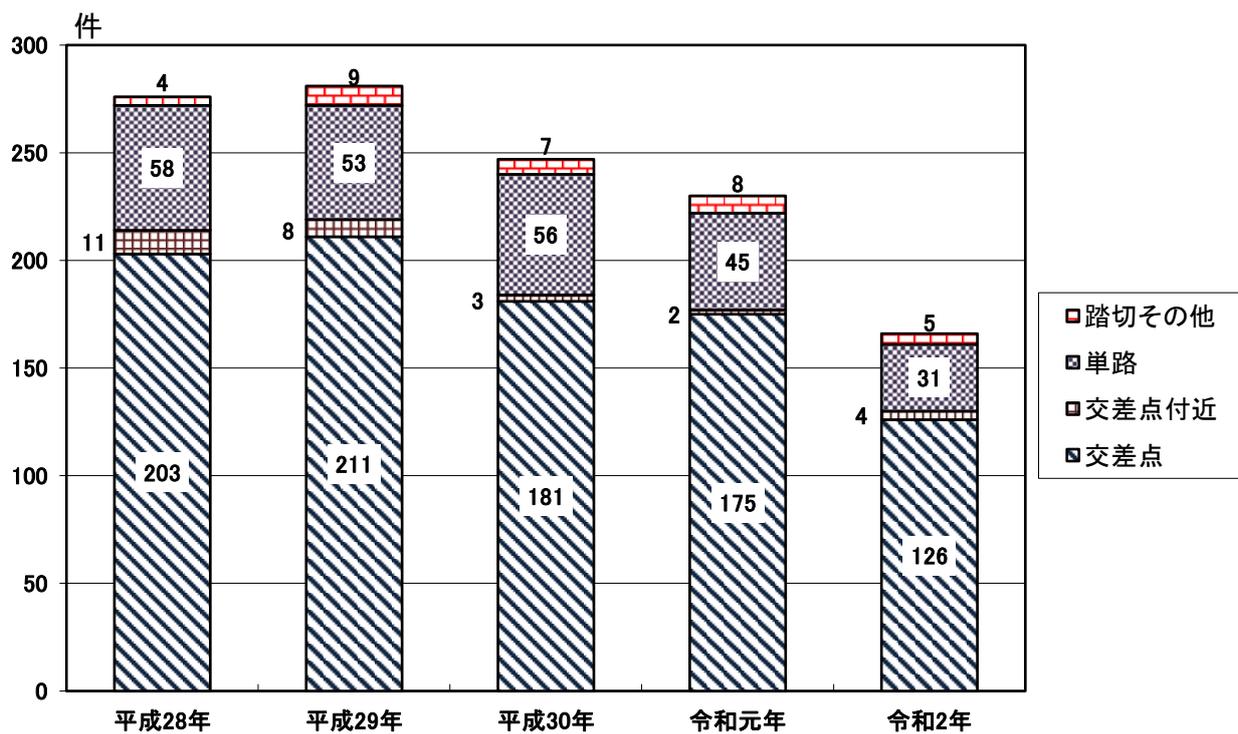
図4 市内人身事故負傷者数



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
傷者数	1,376	1,300	1,287	1,258	1,266	1,297	1,113	1,051	1,057	865	619

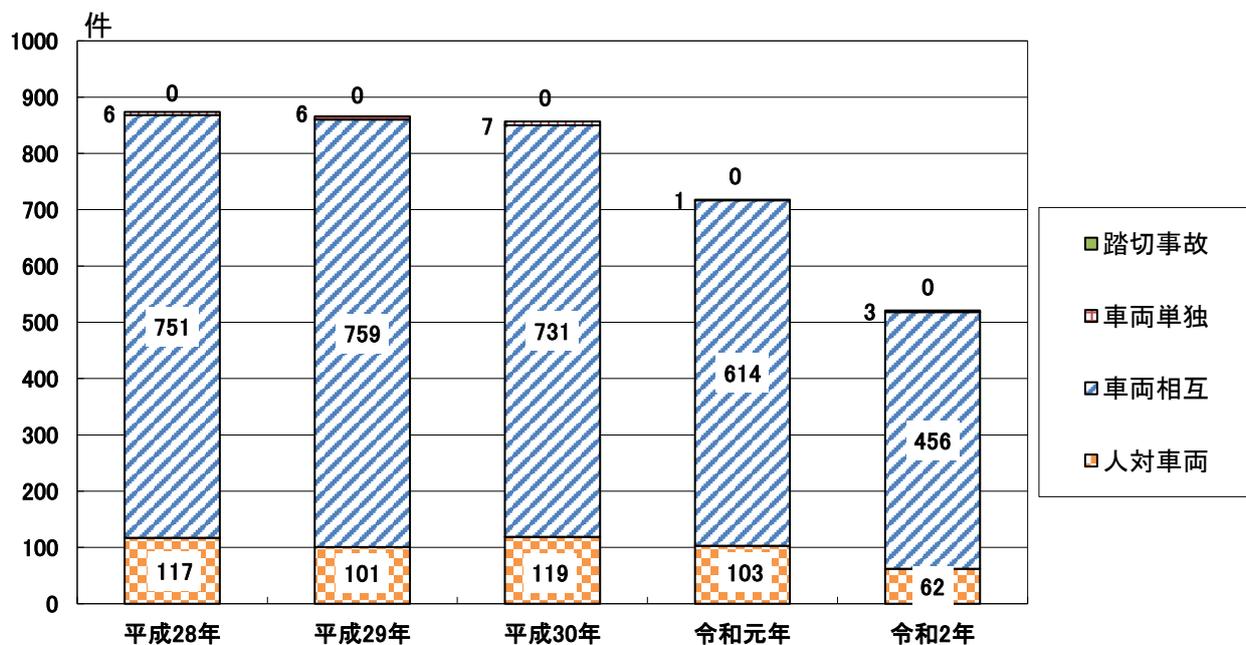
平成28年から減少傾向で推移しており、平成22年との比較では半分以下となっています。

図5 自転車の関係する道路形状別交通事故発生状況



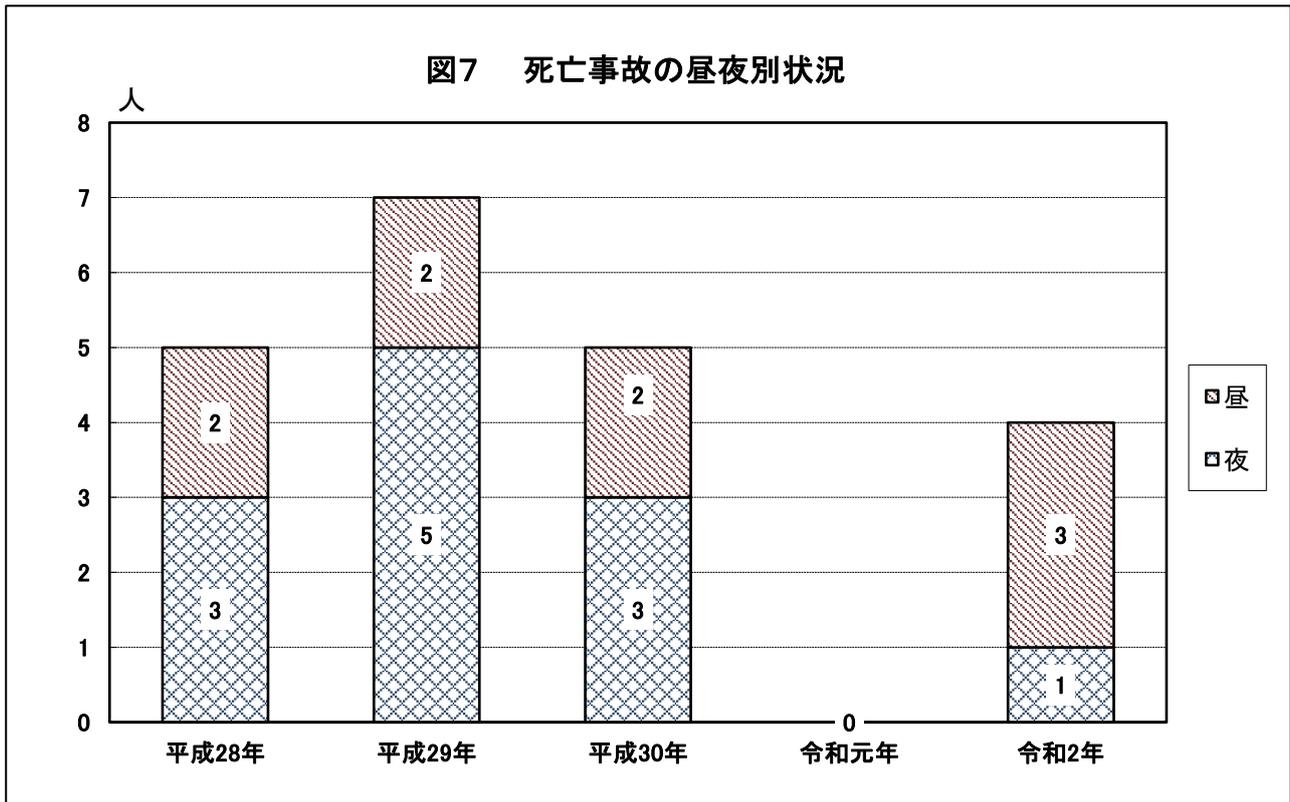
交差点及び交差点付近での事故が全体の約8割を占めています。

図6 事故類計別発生状況



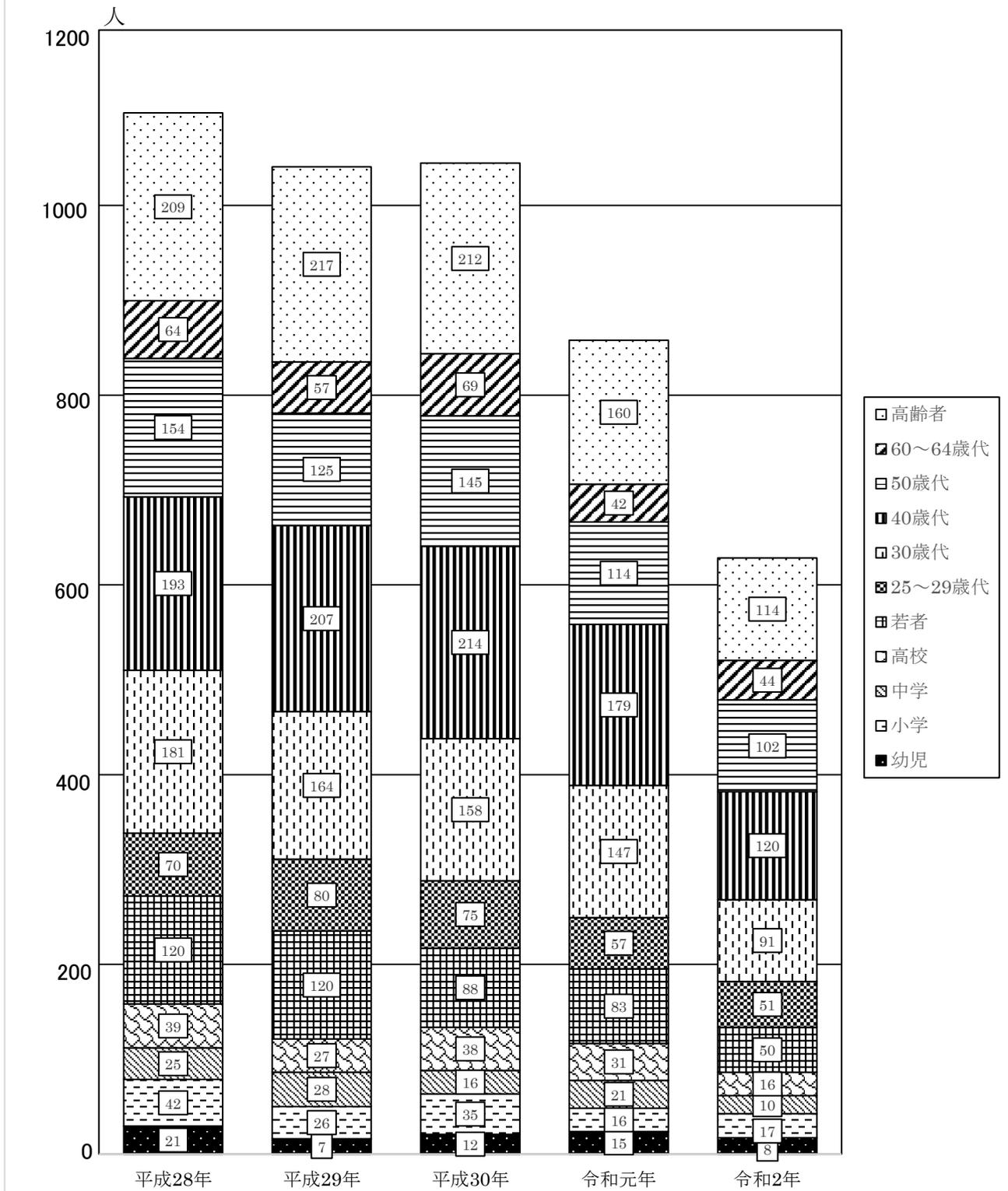
車両相互の事故が全体の約9割を占めています。

図7 死亡事故の昼夜別状況



令和元年は死亡事故ゼロを達成しましたが、令和2年は4人の死亡者がありました。昼/夜は、日の出、日没の時刻で区分され、気象庁（台）の発表を参考としています。

図8 交通事故死傷者の年齢層別状況



40歳代と65歳以上が多い傾向にあります。

## 2 交通安全対策の方向

自動車保有台数が増加していることから、道路交通の量的拡大に加え、高齢者の人口増は、これまでも増して交通事故の発生に大きな影響を与えることが予想されます。

このような状況を踏まえ、これらの道路交通環境に適切に対処するためには、人命尊重の理念を基本として、交通事故根絶を目指し、環境の変化を的確に捉えるとともに、将来予測を適切に踏まえた上で、道路利用者全体の意識向上にも配慮した総合的な交通安全対策を従来にも増して効果的に推進する必要があります。

以上の観点から、本市における交通事故の特徴（傾向）を踏まえた道路交通環境の整備と交通安全意識の普及、交通ルールの遵守とマナーの向上、緊急時における救助体制等について、各関係機関・団体との連携を密にして実施するとともに、交通安全に関する施策について市民の十分な理解と積極的な協力を得て、総合的かつ計画的に推進します。

運転免許保有者数の推移（埼玉県）

（単位：人）

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
4,671,395	4,687,184	4,706,025	4,709,168	4,707,999

自動車保有台数の推移（二輪車を含む）（埼玉県）

（単位：台）

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
4,097,485	4,123,507	4,143,058	4,558,073	4,572,270

## 3 交通安全対策の重点

本計画においては、高齢者がかかわる事故、車両相互の事故、自転車利用者の事故及び交差点での事故に重点を置き、総合的な交通安全対策を積極的に推進することにより、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、更に、死亡事故の抑止対策を充実させることにより、交通事故による被害者の減少を図ります。

### （1）高齢者の事故防止

高齢者人口の増加に伴い、高齢者が占める交通事故死傷者数の比率は高くなっています。高齢者講習会等の各種講習会を充実させ、高齢者に対する交通安全教育を

推進します。

## (2) 自転車利用者の事故防止

自転車が市民の移動手段として広く利用されている一方で、自転車に起因する事故が多発しています。自転車の適正な利用方法について、交通安全教室等や、広報・啓発活動を通して事故防止を図ります。

## (3) 交差点での事故防止

単路等に比べ交差点(付近を含む)での事故の発生率が高くなっています。各関係機関と連携し、効果的な安全対策や啓発活動等の実施を図ります。

# 4 推進体制の展開

## (1) 推進体制の構築

春日部市交通安全対策会議の決定を経て策定された本計画の推進にあたり、交通事故ゼロの「安心・安全 春日部」を実現するためには、行政と市民の協働が重要であり、事業者・交通安全団体・ボランティア等・市民・市が連携し、交通安全対策を進めることが必要です。

### ① 事業者・交通安全団体・ボランティア等

交通安全対策を推進する上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、業務用自動車を運行する事業者は交通事故防止に努めることが求められます。

さらに、地域における交通安全団体、ボランティア等が行う交通安全活動の効果は極めて大きいものがあるので、各関係機関がこれらの団体と連携・協力した交通安全対策を進めることが必要です。

### ② 市民

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが、交通ルールを守り、正しいマナーを実践することが何よりも求められます。

特に、「自分の身は、自分で守る」ことを心がけ、車に乗ったらシートベルトを着用する、交差点では、いつもは車が通らない道であっても、まず自分が一時停止と左右確認、夜間に外出する際は、反射材を身につけるといったことを習慣づ

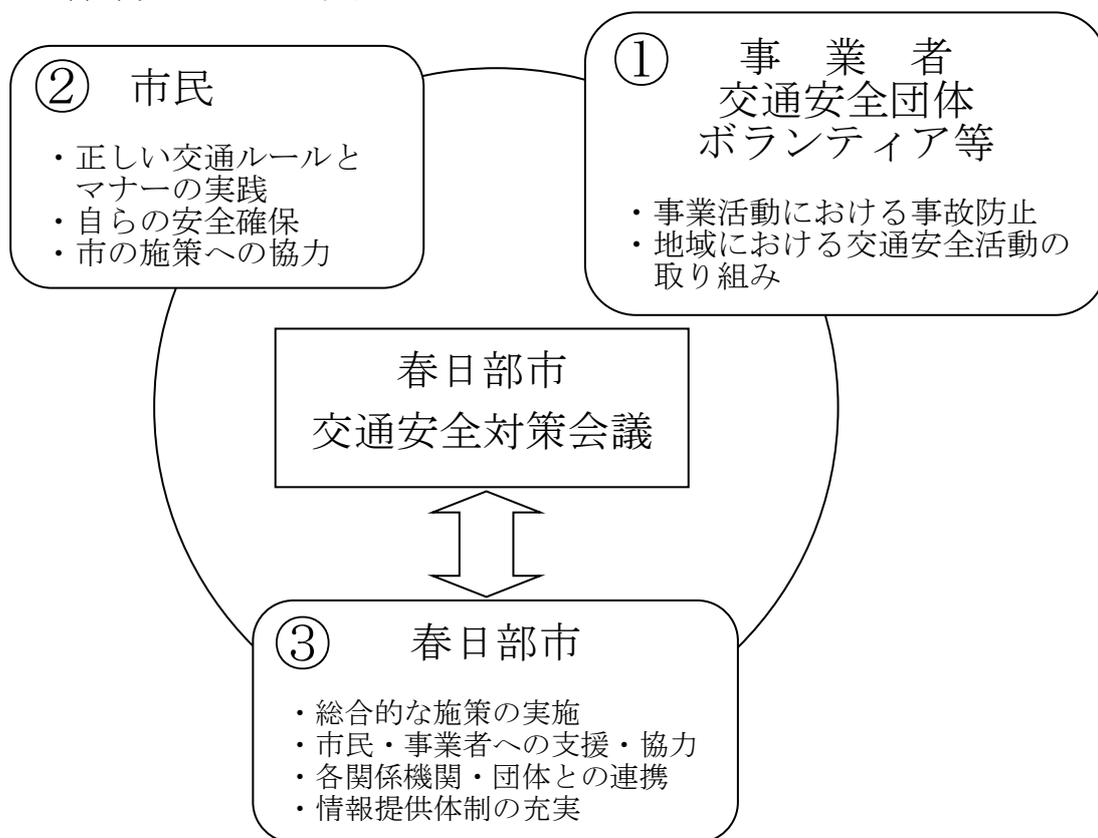
けるなど、まず、「自分のできることから始める」ことが大切です。

### ③ 春日部市

本市は、各施策を着実に推進するとともに、国、県、春日部市交通安全対策協議会の構成機関である各関係機関や団体を始め、警察署と連携を図り、総合的・一体的に交通安全対策を推進します。

また、交通安全団体などの交通安全対策を積極的に支援するとともに、交通安全活動を促進します。

### 推進体制イメージ図



### (2) 情報提供の充実

交通安全対策、交通安全運動等に関する情報提供は、広報かすかべ、市公式ホームページ、電子メール、SNS（※）等の様々な媒体を活用し、より広く市民に周知します。

※SNS（ソーシャルネットワーキングサービス）

人と人とのつながりを促進・支援する、コミュニティ型のWebサイトおよびネットサービスで、代表的なものとしては、「Facebook」（フェイスブック）や「Twitter」（ツイッター）などがあります。

① 広報かすかべ、市ホームページ、SNS 等による情報提供

月 1 回発行する広報かすかべや市公式ホームページ、安心安全情報メール、市公式ツイッター等において、交通安全対策に関する情報を掲載し、広く市民に周知します。

② 各窓口における情報提供

交通安全情報や各種パンフレット、チラシなどを置いて、各窓口での情報提供を行います。

③ 街頭啓発活動

春・秋の全国交通安全運動期間や夏・冬の交通事故防止運動期間に、交通ルールやマナーを守るよう、関係各所と連携し街頭啓発を実施します。

## 第2章 推進施策

### 第1節 道路交通環境の整備

#### 1 交通安全施設整備の展開

市民から要望があった道路や交通事故多発地点、通学路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、安全で円滑かつ快適な道路交通環境の確保を図るため、各関係機関との連携を密にして現場診断を行い、総合的な観点から交通安全施設等の整備を推進します。

##### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいては、各関係機関と連携して、歩行者等の安全確保や最高速度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対策等に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間等の整備を推進します。

##### (2) 歩行者・自転車の安全確保

歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため、歩道・自転車レーンの整備等を積極的に推進します。

通学路については、児童・生徒の登下校時における交通の安全を確保するため、スクールゾーン、グリーンベルト及び横断歩道の設置等、各種交通規制を関係機関に要望をするとともに、現場の状況に応じ道路標識、道路標示等の交通安全施設を効果的に整備します。

##### (3) 高齢者・障がいのある人の安全確保

高齢者、障がいのある人が安心して参加・活動できる社会を実現するため、歩道の段差改善、視覚障がい者誘導用ブロック、音響式信号機の整備など、バリアフリーに配慮した道路整備や適正な維持管理等を各関係機関と連携を密にして推進します。

#### **(4) 信号機の設置及び各種交通規制の要望**

都市計画道路の供用開始や道路改良等に伴い、道路の構造及び交通量や交通の流れが大きく変化した場所や交通事故の発生する危険性が高い場所に、交通の実態に即した信号機の設置及び各種交通規制の実施について各関係機関に要望します。

また、既設の信号機及び各種交通規制についても、交通状況の変化に対応した効果的な改善を要望します。

#### **(5) 街路灯の整備**

市民生活の多様化や経済活動の変化に伴う夜間交通量が多いことを踏まえ、夜間の交通安全を図るため、実情に応じた街路灯の整備を推進します。

#### **(6) 道路反射鏡の整備**

信号機のない交差点や屈曲のために見通しが悪く、十分な視距（見通し）が確保されていない場所に、道路整備を補完する交通安全施設として、交通量等に応じて、道路反射鏡の整備を推進します。

#### **(7) 道路案内標識の整備**

交通状況や歩行者・自転車等の通行に配慮した、見やすい道路案内標識の整備に努めます。

#### **(8) その他の交通安全施設の整備**

交通の安全を確保するため、道路の構造、交通の状況や事故の実態など様々な視点から交通事故防止に関する調査研究を行い、より効果的な交通安全施設等の整備を推進します。

## 2 交通安全環境整備の展開

### (1) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車は、交通渋滞や交通事故の原因となる等、安全で円滑な交通の支障となることから、各関係機関・団体と緊密に連携をとり、違法駐車排除及び自動車の保管場所確保等に関し、広報・立看板等で啓発活動を行い、運転者の意識向上を図ります。

また、違法駐車取締りを関係機関に要望し、駐車対策の推進を図ります。

### (2) 道路使用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路構造の保全と安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路使用者に対して的確な指導を行い、計画的かつ合理的な調整を図ります。

また、道路交通の妨げとなる不法占用物件については、各関係機関と連携を図りながら、不法占用防止及び排除を行います。

### (3) 放置自転車防止対策

駅周辺における自転車の放置防止対策として、春日部市自転車放置防止条例（平成17年10月1日条例第149号）に基づき、各関係機関・団体との連携を図り、指導及び啓発を行うとともに、歩行者・車両等の通行の妨げとなっている放置自転車の撤去を行います。

### (4) 災害発生時における交通規制

災害が発生し、又は発生のおそれがある場合には、交通の混乱を最小限に抑え、緊急輸送車両の円滑な交通を確保するため、各関係機関と連携を図り、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を実施します。

また、これらを迅速かつ的確に行うため、春日部市地域防災計画に基づいた体制の整備を図ります。

## **(5) 効果的な交通規制の要望**

道路における危険排除及び交通の安全と円滑化を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通量や交通の流れの状況等を勘案して、地域の実態に即した、効果的な交通規制を関係機関に要望します。

## **(6) 踏切保安設備の整備及び交通規制の要望**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、自動車、歩行者等の通行状況、幅員、見通し距離、保安設備の整備状況等を勘案し、必要に応じて鉄道事業者に対し、歩行者通行帯等の保安設備の整備を働きかけるとともに、各関係機関に交通規制の実施を要望します。

また、緊急に対策が必要な踏切における交通事故防止及び交通渋滞解消を図るため、鉄道と道路の立体交差化の整備を促進します。

## **(7) 公共交通機関の利用の促進**

誰もが便利に鉄道やバス等の公共交通機関を利用できるように、公共交通を乗り継いで様々な目的地へ行くことのできる環境の整備を行うことで、利用の促進を図ります。また、高齢者や運転免許返納者が、公共交通を利用した移動しやすい環境を関係部局と連携し整備を検討します。

## **(8) 徒歩・自転車利用の推進**

歩行者や自転車が安全で快適に移動できるよう、道路施設等の整備を進めるとともに、広報かすかべや市公式ホームページによる周知を行い、徒歩・自転車の利用を推進します。

## **(9) 調査研究の推進**

高齢運転者や自転車事故の増加など、交通環境が複雑・多様化する中、交通事故防止対策を効果的に推進するため、関係機関と協力し、事故現場の診断等を行いながら、交通事故の実態を的確に把握し、交通事故防止に関する調査研究を行います。

## 第2節 交通安全意識の普及徹底

### 1 生涯にわたる交通安全教育の展開

自動車保有台数が増加する中、郊外型大型店舗の出店、レジャーの多様化や生活スタイルの夜型化など、生活形態の変化に伴う自動車の利用志向の高まりとともに、交通量が増加の傾向にあり、これまで以上の交通安全対策が求められています。

また、超高齢社会（※）の進行に伴い、高齢者の交通事故が今後更に増加していくことが懸念されることから、全ての人々が交通社会の一員としての責任を持ち、行動できることが求められます。

これらのことから、交通社会に関係する全ての人々が自ら進んで交通の安全に取り組もうという積極的な意識（「交通安全マインド」）を持ち、交通ルールの遵守と交通マナーを実践できるように育成することを基本方針として、家庭、学校、職場、地域、事業者と連携・協力し、年齢に応じた生涯にわたる交通安全教育の推進を図ります。

※超高齢社会

65歳以上の高齢者の占める割合が全人口の21%を超えた社会。

#### （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、身近な生活における交通のきまりを理解させ、進んできまりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることを目標とします。

幼稚園及び保育所等においては、家庭及び地域との連携・協力を図りながら、日常の保育活動のあらゆる場面をとらえた交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

家庭に対しては、交通安全教育における家庭の役割の重要性を認識させる必要があります。そのためには、広報啓発活動や各交通安全団体で実施される交通安全教育へ家族ぐるみでの積極的な参加を求め、意識の高揚を図ります。

## (2) 児童・生徒に対する交通安全教育

児童・生徒に対する交通安全教育は、交通安全教育を学校教育の中に明確に位置付け、系統的かつ計画的指導のもとに、心身の発達段階や地域の実情に応じて、安全に行動できる実践的な態度や能力を養うことを目標に、日常生活における交通安全に必要な知識を習得させ、学校行事を中心に教育活動全体を通じて、学校・家庭・地域の連携を図りながら計画的かつ継続的に行います。

### ① 小学校における交通安全教育

小学生の持つ知識・判断力・性格・運動機能等の成長段階に応じ、安全に行動できるような技能や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。

低学年には「安全な歩行と横断」、中・高学年には「自転車の安全な乗り方と点検」を行い、交通マナーの向上を図ります。

また、「埼玉県子ども自転車運転免許制度」を活用した実践型教育を市内全小学校で実施し、自転車の安全な利用を推進します。

### ② 中学校における交通安全教育

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

そのために、歩行者としての安全確保、自転車の安全な乗り方、正しい交通マナーなど、交通事故防止と交通安全について指導するとともに、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるよう指導します。

## (3) 若者・成人に対する交通安全教育

若者・成人に対しては、死亡事故に直結する恐れの高い、著しい速度超過、飲酒運転などの悪質・危険な運転の防止を図ります。

また、違法駐車防止、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底等、運転者として社会的責任の自覚を促すため、地域や職場における各種講習会や各交通安全団体の活動等を通じて安全運転を具体的に教える参加・体験・実践型の交通安全教育を促進します。

#### (4) 高齢者に対する交通安全教育

超高齢社会が急速に進行し、様々な分野での高齢者の社会的活動が一層活発になっていくものと思われます。また、高齢者の運転免許保有者数の増加とともに、高齢者の関係する交通事故の増加も危惧されています。

特に、高齢者が関係する事故は、「被害型事故」のみならず、道路の逆走や操作ミス等による「加害型事故」も増加しており、高齢者に対する交通安全教育の推進をするとともに、自主的な運転免許の返納を促す啓発活動を推進します。

このため、各関係機関・団体と連携して、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動・各種の催し等あらゆる機会を活用して、高齢者交通安全教室の開催など、積極的に交通安全教育、啓発活動等を行います。

#### (5) 障がいのある人に対する交通安全教育

障がいのある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、心身障害者通所支援施設等を利用して、障害の種別や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を実施します。

## 2 交通安全啓発活動の展開

### (1) 広報活動の推進

交通安全に対する関心と意識を高め、基本的な交通ルールの遵守と交通マナーの実践を目的に、広報かすかべやチラシ、パンフレットなどの印刷物の配布と併せて、街頭活動や広報車による広報活動を積極的に推進します。

また、各関係機関・団体が行う広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

### (2) 交通安全運動の推進

交通安全意識の高揚と、総合的な交通事故防止を図るため、全国的に実施する春・秋の交通安全運動及び夏・年末年始の交通事故が多発する時期の事故防止運動を各関係機関・団体と緊密な連携をとり、積極的な広報・啓発活動を推進し、各地区の実情に沿った効果的な運動を展開します。

### (3) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトの着用及びチャイルドシート使用の効果、正しい着用・使用方法などについての理解を深め、すべての座席におけるシートベルトの着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底を図るため、各関係機関・団体と連携し、交通安全運動や街頭指導等のあらゆる機会を通じて、その必要性と重要性を訴え、意識の高揚を図ります。

### (4) 危険運転及び飲酒運転対策の推進

妨害運転や飲酒運転による交通事故は、大きな社会問題になっています。

重大事故を引き起こす危険運転や飲酒運転を根絶するため、指導取締りを各関係機関に要望します。

また、市をはじめ、各関係機関・団体のほか酒類提供業者等による自主的な広報・啓発活動を積極的に推進し、「飲酒運転は、重大な犯罪行為であること」を認識し、市民総ぐるみで飲酒運転根絶の気運を高めていきます。

危険ドラッグ対策については、関係団体と連携し、広報・啓発活動を積極的に実施し、危険性・有害性に関する正しい知識の普及を図ります。

## (5) 自転車の安全利用の推進

自転車の関係する交通事故が多発していることから、自転車の危険な違反行為（飲酒運転、スマートフォン等の操作など）についての認識を高めるため「自転車安全利用五則」（※）を活用し、自転車の適正な通行方法について、広報・啓発活動を各関係機関・団体、学校等と連携を密にして推進します。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあるため、自転車のライトの早めの点灯及び反射材用品の取付け等の啓発活動を推進します。

さらに、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

### ※自転車安全利用五則

平成19年7月10日付、中央交通安全対策会議交通対策本部で決定した、自転車の通行ルール

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
  - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - ・夜間はライトを点灯
  - ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤子どもはヘルメットを着用

## (6) 踏切道における通行者の安全意識の向上

踏切事故は直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切内でのトラブル時における非常ボタン操作等の周知徹底を図るため、広報活動を積極的に実施し、踏切事故のない社会を目指します。

### 3 交通安全団体、事業者、ボランティア等の活動の展開

交通安全意識の普及徹底を図る上で、大きな役割を果たしている交通安全団体や事業者、ボランティア等に対して、主体的な活動の促進と団体相互間の連携、協力体制等の強化を図るため、各種事業及び諸行事における資料提供をはじめ必要な指導・支援を行います。

また、市民に交通安全意識を一層浸透させるため、各団体がそれぞれの立場に応じた交通安全のための活動を積極的に行うよう働きかけ、行政と市民が一体となった交通安全活動を展開します。

#### (1) 交通指導員の活動の充実

交通事故の防止を目的として、市民全般にわたる交通安全思想の普及を目指し、交通安全に関する知識と指導技術の向上を図るとともに、各関係機関・団体との連携を密にして、より効果的な活動の推進を図ります。

#### (2) 交通安全母の会の活動の充実

交通事故防止を母親の立場で積極的に推進し、家庭や地域からの交通安全思想の普及に貢献するとともに交通事故のない明るく平和な地域づくりを目指し、各関係機関・団体との連携を密にして効果的な活動を行うよう、充実を図ります。

#### (3) 交通安全対策協議会（※）の活動の充実

交通の安全と円滑化、交通事故防止を目的とし、交通安全上の諸問題について各関係機関・団体が相互の緊密な連携を図り、総合的かつ効果的な対策の実施を図ります。

※交通安全対策協議会

市内の交通安全対策を推進する上で関係する、各関係機関・団体で組織する協議会。

#### (4) 事業者による活動の支援

事業者による交通安全活動を充実させるため、安全運転講習会の実施や、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育の推進にあたり、各関係機関・団体との連携を図り、これらの活動を積極的に支援します。

#### (5) ボランティア等による活動の支援

各関係機関・団体と連携・協力し、地域におけるボランティア等が行う交通安全活動を積極的に支援します。

## 4 交通指導取締り強化の展開

### (1) 指導取締りの強化

歩行者と自転車利用者等の事故防止並びに幹線道路等における重大交通事故の防止に重点を置き、特に悪質・危険性、迷惑性の高い違反に対しての指導取締りの強化を各関係機関に要請します。

また、カーナビ等の普及に伴い、生活道路を抜け道として使用する車両が増加してきているため、危険箇所での取り締まり強化を要請します。

### (2) 暴走族対策の強化

暴走行為等による事故・事件の発生を予防し、交通秩序を確保するため、暴走族対策及び旧車會対策（※）を積極的に推進します。

暴走族に加入しないよう広報活動を積極的に行うとともに、家庭、学校、職場等において青少年に対し、適切な指導等を行い、特に在学青少年については、学校における生徒指導、相談等を通して、早期発見と予防を推進するとともに、各関係機関・団体と協力して青少年の健全育成を図ります。

また、暴走族等の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させない環境づくりを推進するとともに、各関係機関・団体と協力して暴走行為をさせないための指導取締り体制の強化を図ります。

※旧車會

暴走族風に不正改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ

## 第3節 救急・救助体制の充実

### 1 救急・救助体制の展開

交通事故発生時に、負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速・適切に対応できる救急・救助体制の整備を推進するとともに、救急救命士を含めた救急隊員の養成、技術向上及び救急・救助資機材の高度化により、救命率の向上を図ります。

#### (1) 救急・救助体制の充実

複雑多様化する交通事故や多数の傷病者が発生する大規模災害時に、救出・救助活動を迅速・適切に実施するため、救急救助体制の整備・拡充を図ります。

また、高規格救急自動車・高度救命処置用資器材及び救助工作車・高度救助用資機材の整備を推進します。

#### (2) 救急救命士、救助隊員の養成・教育訓練の充実

救急、救助現場における対応及び救命率の向上を図るため、救急救命士及び救助隊員を計画的に養成するとともに、知識・技術等の向上を目的とした専門的な教育訓練を実施します。

#### (3) 応急手当の普及・啓発活動の推進

事故現場に居合わせた市民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、市民や事業所等を対象に自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた救命講習会の開催を推進し、市民一人ひとりに応急手当の知識と技術の習得を図り、救命率の向上を図ります。

## 2 救急医療体制の展開

### (1) 救急医療体制の充実

傷病者の迅速かつ適切な収容を確保するため、救急医療機関、消防の緊密な連携・協力関係を確保し、質の高い救急医療体制の充実を図ります。

### (2) メディカルコントロール（※）体制の充実

救急業務のさらなる高度化を図るため、県及び地域メディカルコントロール協議会において、救急救命士への指示・指導・助言体制を確立し、事後検証体制の充実と救急活動の質の向上を図ります。

#### ※メディカルコントロール

救急現場から医療機関に搬送されるまでの間において、救急救命士等が医行為を実施する場合、当該医行為を医師が指示又は指導・助言及び検証してそれらの医行為の質を保障することをいいます。

### (3) ドクターヘリコプター（※）・ドクターカー等の活用

救急医療用資機材を装備し、救急医療専門医及び看護師が搭乗するドクターヘリコプター・ドクターカー等を活用し、救急現場及び医療機関への搬送途上に救命医療を行うことで、交通事故等で負傷した傷病者の救命率の向上を図ります。

#### ※ドクターヘリコプター

救急専用の医療機器を搭載し、医師・看護師が乗り込んで患者のもとに急行し、病院などに搬送する間に救命医療を施すことのできる救急ヘリコプター。

## 第4節 被害者救済対策の充実

### 1 被害者支援体制の展開

#### (1) 交通事故相談

交通事故被害者等は、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に関する知識や情報が十分ではないことが少なくないことから、交通事故相談機関の案内や各種制度の情報等について積極的な広報活動等を通じ周知を図ります。

#### (2) 自賠責保険（※）への加入及び自転車保険（※）の必要性の周知

人身事故による経済的負担は、加害者側、被害者側双方に重く、当事者を含む周囲の人々の生活を激変させてしまうことから、自賠責保険の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じ周知徹底を図ります。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償を求められるケースもあります。こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき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への加入を促進します。

※自賠責保険（自動車損害賠償責任保険）

自賠責保険は、自動車・原動機付自転車の所有者と運転者が、必ず加入しなければならない保険で、強制保険と呼ばれています。

※自転車保険

##### 1. TSマーク（自転車向け保険）

自転車安全整備士が点検整備した普通自転車に貼付されるもので、このマークには傷害保  
と賠償責任保険が付いている付帯保険

##### 2. 傷害保険

自転車に乗っていたり歩行中に自転車にぶつかったりした場合の自分のケガに備える保険

##### 3. 賠償責任保険

自転車事故で他人にケガをさせたり、物を壊して法律上の賠償責任が発生したりといった  
合の支払いに備える保険



# 参 考 资 料

## 参考資料 一覧

路線別事故発生状況  
路線別道路 1 km 当りの事故発生状況  
事故類型別発生状況  
昼夜別事故発生状況  
昼夜別事故発生件数の推移  
状態別事故発生状況  
自転車の交通事故死傷者の年齢層別状況  
自転車の関係する昼夜別事故発生状況  
自転車の違反別交通事故状況  
自転車放置禁止区域指定一覧表  
総人口・高齢者人口・高齢比率  
春日部市交通安全対策会議条例  
春日部市交通安全対策会議会議運営要領  
春日部市交通安全対策会議委員名簿

事故件数等の抽出資料

埼玉県警察本部交通部交通企画課発行

平成 28 年 12 月末 交通事故統計

平成 29 年 12 月末 交通事故統計

平成 30 年 12 月末 交通事故統計

令和 元年 12 月末 交通事故統計

令和 2 年 12 月末 交通事故統計

※本文中の数値についても、上記統計  
の数値を使用しています。

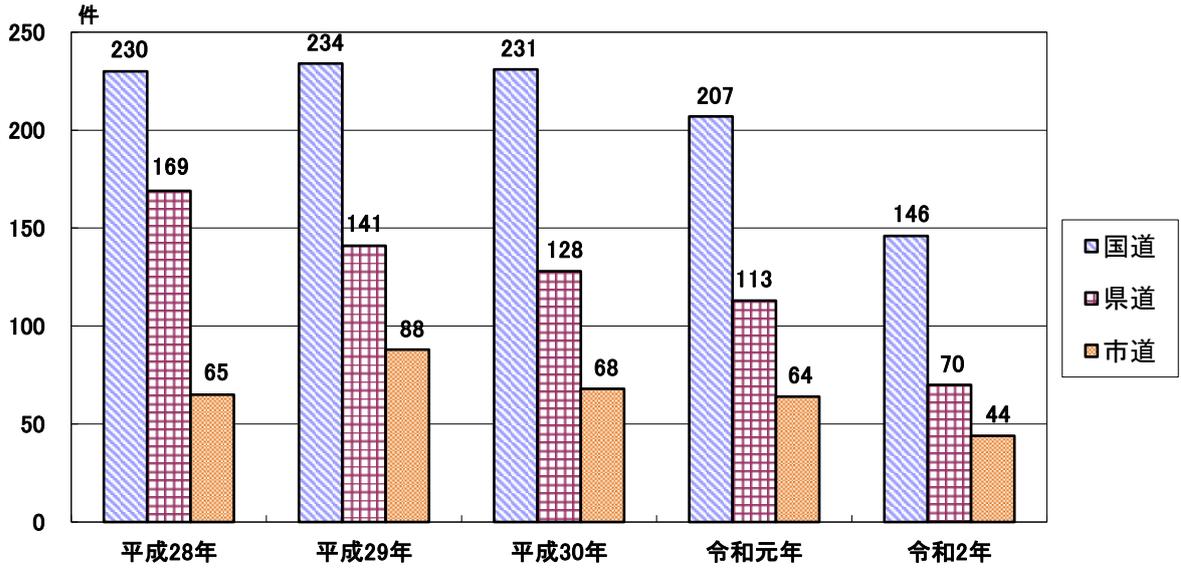
## 路線別事故発生状況

(単位:件)

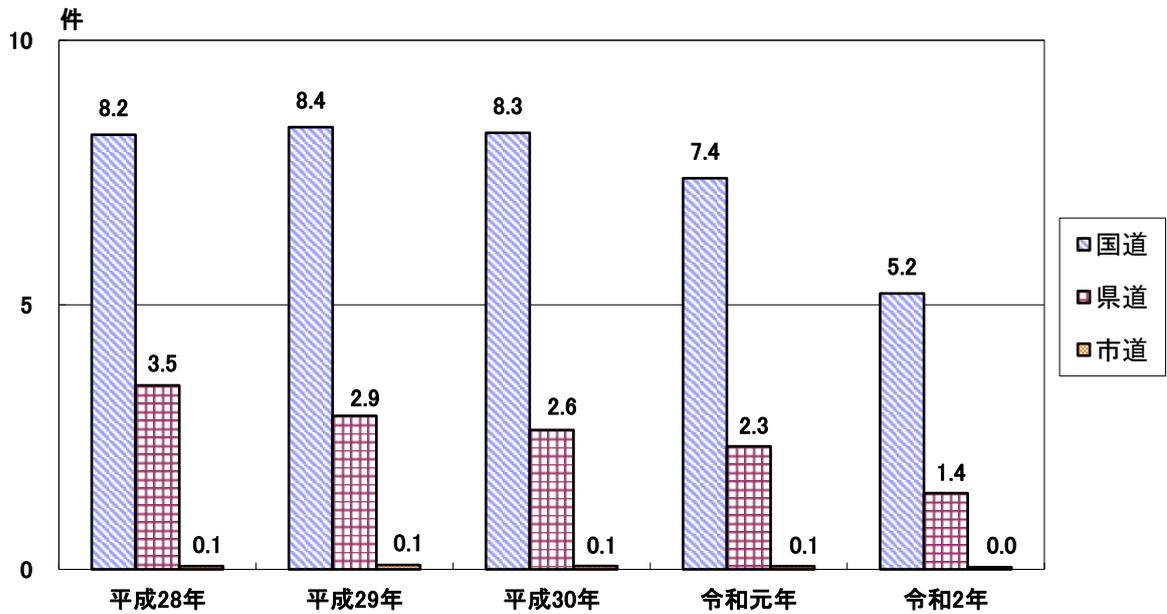
区分 路線別		延長 距離 Km	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
国 道	4号線	7.6	73	82	64	62	44
	4号春日部バイパス線	8.9	41	39	43	26	33
	16号線	11.5	116	113	124	119	69
	小計	28.0	230	234	231	207	146
県 道	さいたま春日部線	6.0	44	30	23	29	15
	春日部松伏線	7.2	39	36	27	29	14
	春日部菖蒲線	3.2	19	14	12	11	13
	野田岩槻線	3.2	17	11	22	15	8
	春日部久喜線	2.8	10	9	8	7	3
	惣新田春日部線	2.4	5	3	6	5	2
	西宝珠花春日部線	7.0	10	12	13	6	6
	西金野井春日部線	3.5	9	7	8	5	3
	春日部停車場線	0.2	4	4	2	1	0
	松伏春日部関宿線	8.4	11	14	3	5	6
	次木杉戸線	3.4	1	1	3	0	0
	西宝珠花屏風線	1.3	0	0	1	0	0
小計	48.6	169	141	128	113	70	
市 道	学校通り	0.7	2	2	1	1	1
	市役所通り	1.5	12	25	13	10	6
	かえで通り	2.0	0	0	0	0	0
	ユリノキ通り	4.0	26	35	39	26	23
	陸橋通り	1.5	1	5	1	3	2
	ふじ通り	1.3	5	1	2	4	1
	谷原中脇通り	2.5	0	0	0	0	0
	豊春駅前通り	1.1	0	1	2	1	1
	庄和中央通り	5.2	0	0	0	0	0
	1-101号線	3.5	1	0	0	0	0
	広域農免道路	7.0	15	10	7	12	6
	その他	1,031.6	3	9	3	7	4
小計	1,061.9	65	88	68	64	44	
合計		1,138.5	464	463	427	384	260

※公道以外での事故件数は除く。

路線別事故発生状況



路線別道路1km当りの事故発生状況



## 事故類型別発生状況

単位:件

事故類型別		平成28年			平成29年			平成30年			令和元年			令和2年		
		件	数	割合	件	数	割合	件	数	割合	件	数	割合	件	数	割合
人対車両	横断中	70		8.0%	57		6.6%	66		7.7%	57		7.9%	32		6.1%
	その他	47		5.4%	44		5.1%	53		6.2%	46		6.4%	30		5.8%
	小計	117		13.4%	101		11.7%	119		13.9%	103		14.3%	62		11.9%
車両相互	追突	266		30.4%	264		30.5%	254		29.6%	199		27.7%	151		29.0%
	正面衝突	20		2.3%	13		1.5%	19		2.2%	11		1.5%	6		1.2%
	出会い頭	257		29.4%	298		34.4%	254		29.6%	211		29.4%	167		32.1%
	追越し・追抜き時	19		2.2%	12		1.4%	10		1.2%	20		2.8%	16		3.1%
	左折時	44		5.0%	35		4.0%	43		5.0%	43		6.0%	24		4.6%
	右折時	85		9.7%	81		9.4%	83		9.7%	80		11.1%	55		10.6%
	その他	60		6.9%	56		6.5%	68		7.9%	50		7.0%	37		7.1%
	小計	751		85.9%	759		87.6%	731		85.3%	614		85.5%	456		87.5%
車両単独	工作物衝突	4		0.5%	4		0.5%	2		0.2%	0		0.0%	1		0.2%
	駐車車両追突	1		0.1%	0		0.0%	1		0.1%	1		0.1%	0		0.0%
	その他	1		0.1%	2		0.2%	4		0.5%	0		0.0%	2		0.4%
	小計	6		0.7%	6		0.7%	7		0.8%	1		0.1%	3		0.6%
踏切事故		0		0.0%	0		0.0%	0		0.0%	0		0.0%	0		0.0%
合計		874		100%	866		100%	857		100%	718		100%	521		100%

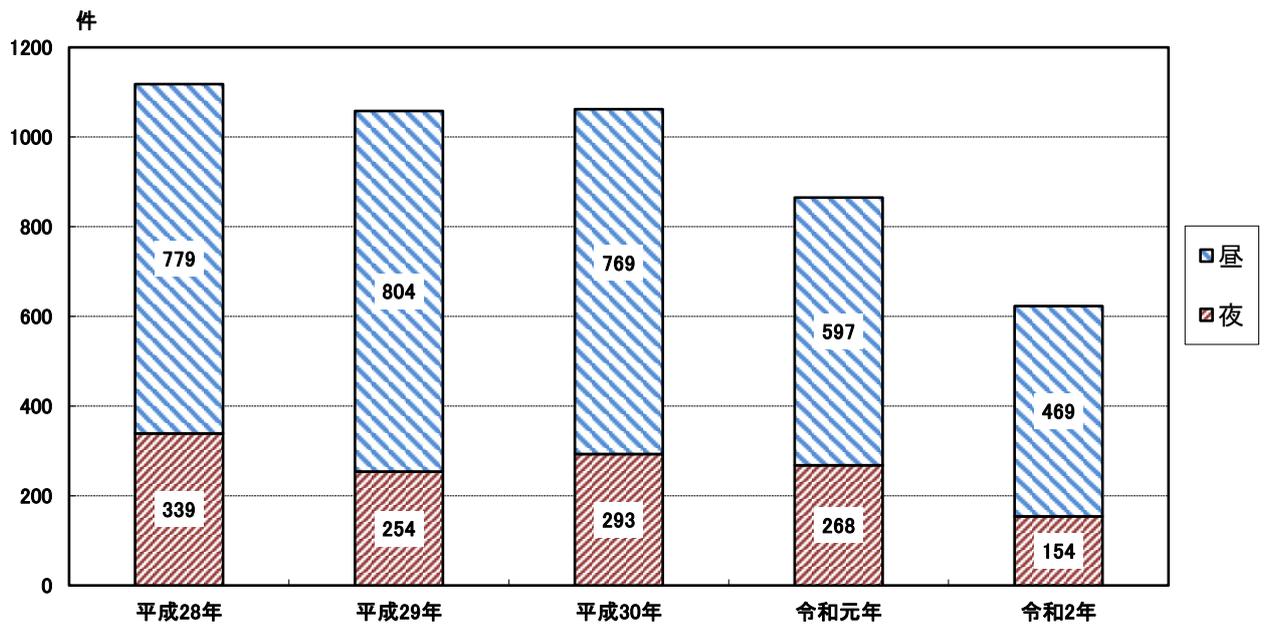
## 昼夜別事故発生状況

単位:件

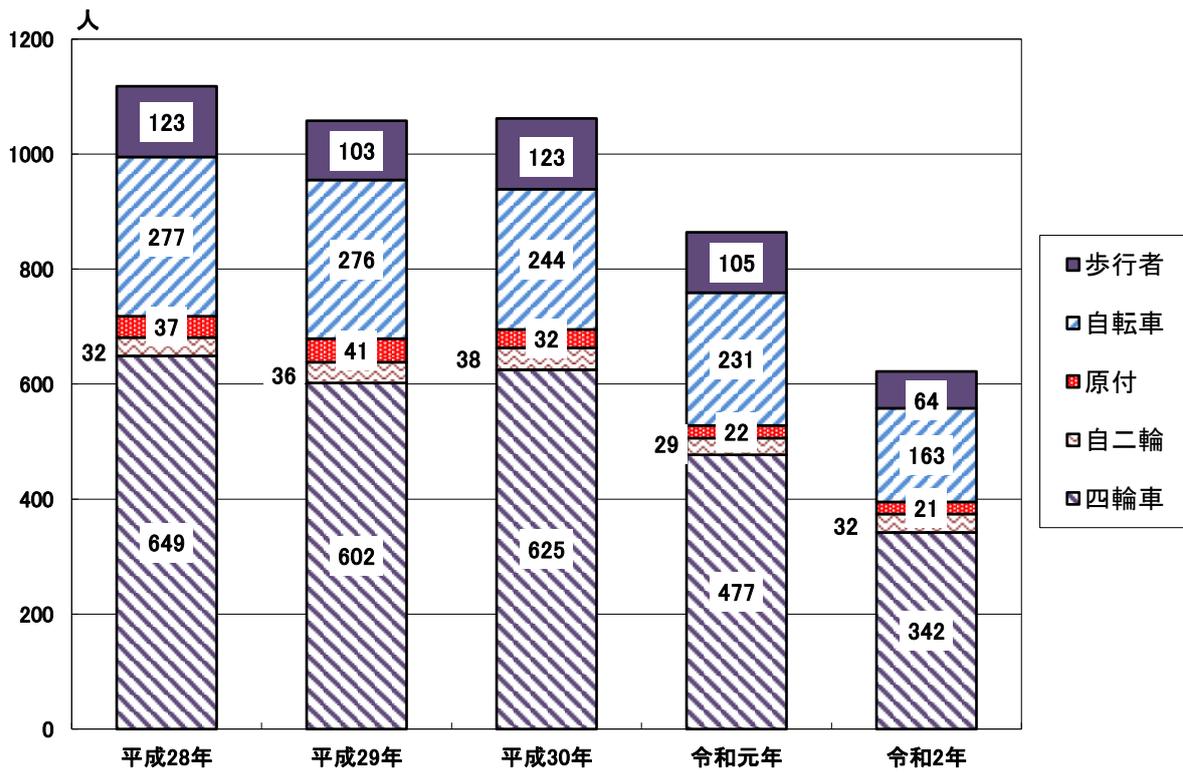
事故	平成28年			平成29年			平成30年			令和元年			令和2年		
	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計
発生件数	779	339	1,118	804	254	1,058	769	293	1,062	597	268	865	469	154	623
(割合)	69.7%	30.3%	100%	76.0%	24.0%	100%	72.4%	27.6%	100%	69.0%	31.0%	100%	75.3%	24.7%	100%

※昼/夜は、日の出、日没の時刻で区分され、気象庁(台)の発表を参考としています。

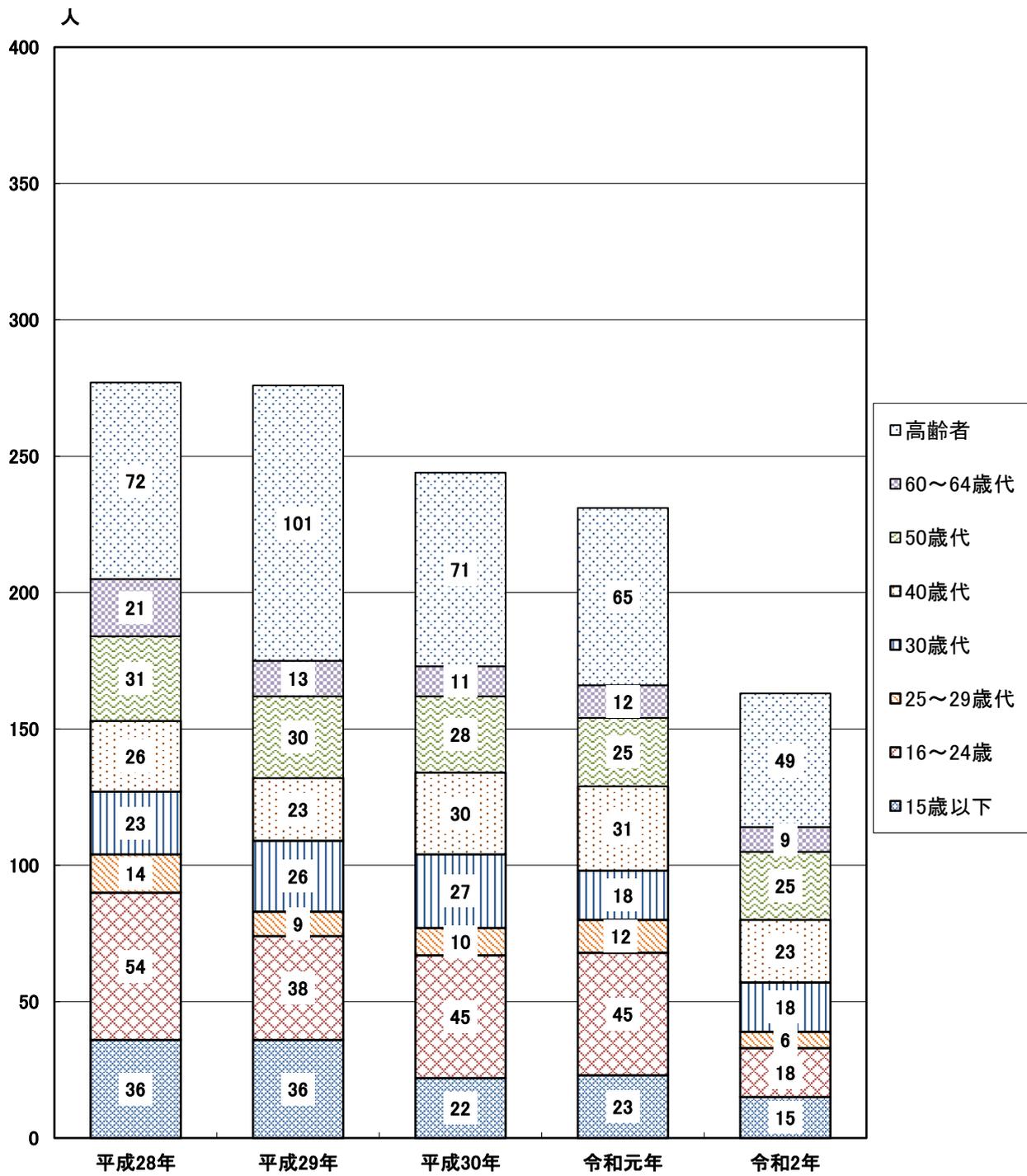
### 昼夜別事故発生件数の推移



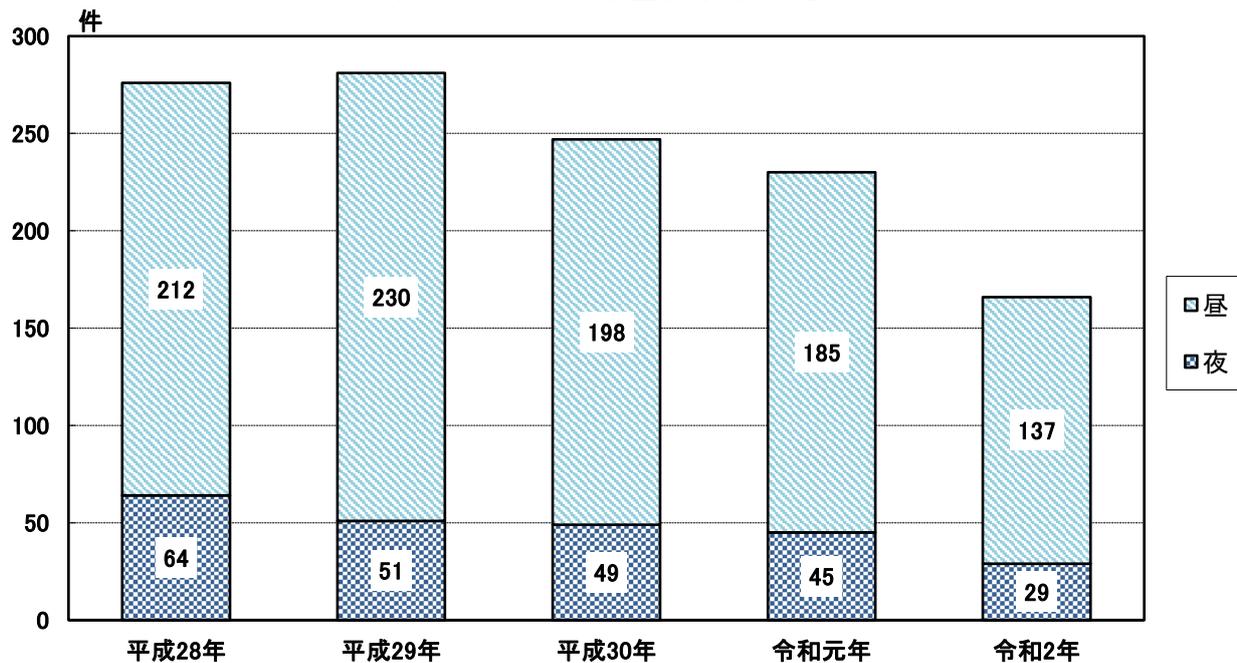
### 状態別事故発生状況



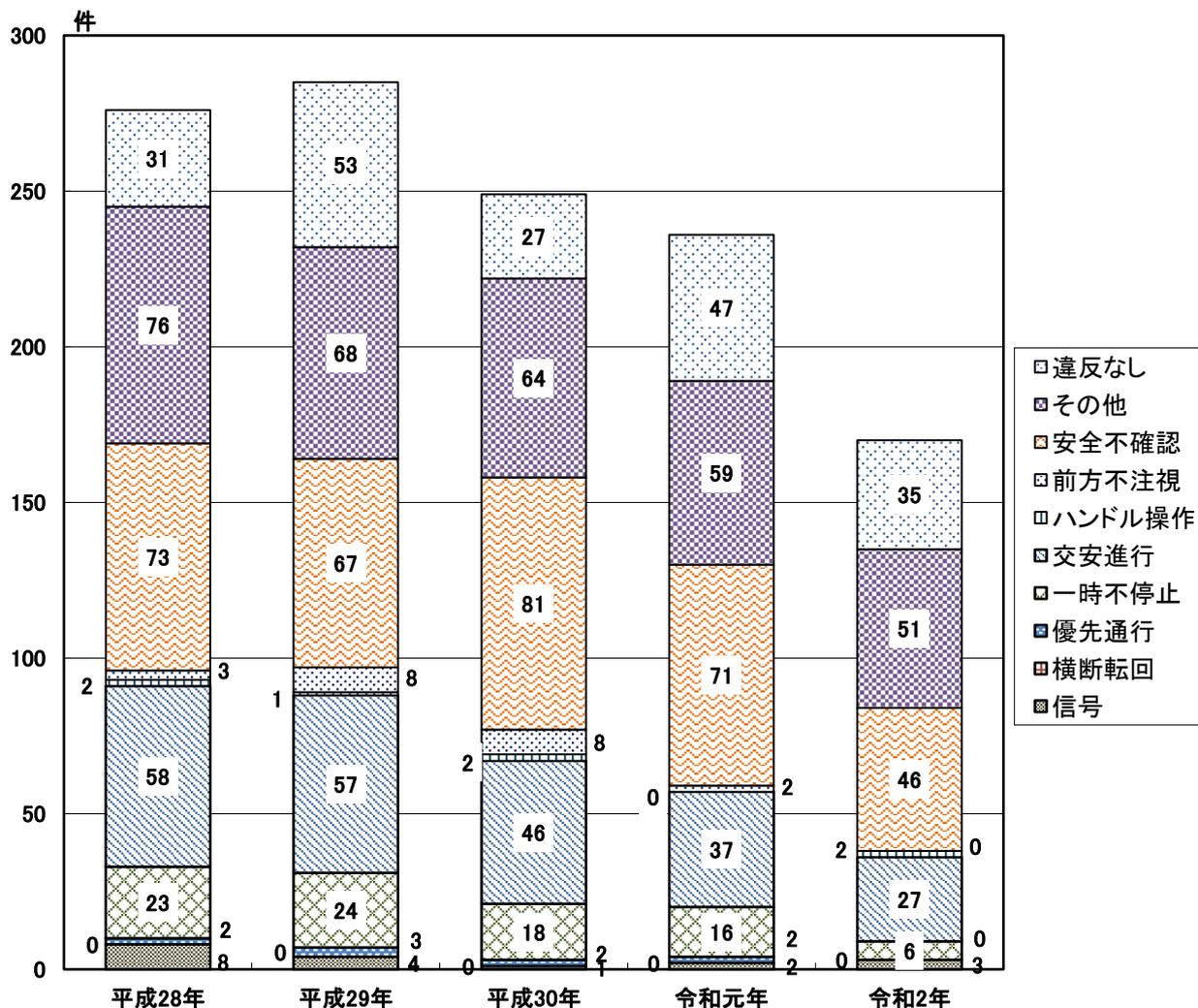
### 自転車の交通事故死傷者の年齢層別状況



自転車の関係する昼夜別事故発生状況



自転車の違反別交通事故状況



## 自 転 車 放 置 禁 止 区 域 指 定 一 覧 表

場 所	指 定 日
南桜井駅周辺	昭和 59 年 9 月 1 日
春日部駅西口周辺	昭和 62 年 5 月 1 日
豊春駅周辺	昭和 62 年 5 月 1 日
一ノ割駅周辺	昭和 62 年 11 月 1 日
せんげん台駅東口周辺	昭和 63 年 6 月 10 日
八木崎駅周辺	平成 元年 4 月 1 日
藤の牛島駅周辺	平成 元年 4 月 1 日
武里駅周辺	平成 2 年 4 月 1 日
春日部駅東口周辺	平成 2 年 10 月 1 日
北春日部駅周辺	平成 3 年 4 月 1 日
せんげん台駅西口周辺	平成 5 年 1 月 11 日

区域：駅よりおおむね 500m の範囲で設定しています。

### 総人口・高齢者人口・高齢比率

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和 2 年度
総人口	236,487	235,991	234,824	234,234	233,558
年少人口（0～14歳）	27,034	26,481	25,941	25,494	24,982
生産年齢人口（15～64歳）	142,284	140,567	138,658	137,551	136,603
老年人口（65歳以上）	67,169	68,943	70,225	71,189	71,973
前期高齢者数（65～74歳）	39,194	38,675	37,757	36,714	36,231
後期高齢者数（75歳以上）	27,975	30,268	32,468	34,475	35,742
高齢化率	28.4%	29.2%	29.9%	30.4%	30.8%

資料：住民基本台帳（単位：人） 各年度 10 月 1 日時点

# 春日部市交通安全対策会議条例

平成17年10月1日

条例第121号

(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、春日部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) 春日部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、会長及び委員をもって組織する。

- 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) 国の関係地方行政の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (2) 埼玉県の一部内の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (3) 埼玉県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
  - (4) 部内の職員のうちから市長が指名する者
  - (5) 教育委員会の教育長
  - (6) 消防本部の長
- 6 前項第1号、第2号、第3号及び第4号の委員の定数は、それぞれ1人、3人、1人及び8人とする。
- 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、東日本旅客鉄道株式会社、東日本高速道路株式会社その他の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 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(委任)

第5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10月1日から施行する。

## 春日部市交通安全対策会議会議運営要領

(趣旨)

第1条 この要領は、春日部市交通安全対策会議条例（平成17年条例第121号。以下「条例」という。）第5条の規定に基づき、春日部市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の会議運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(基本方針)

第2条 対策会議の会議（以下「会議」という。）の運営に際しては、住民の意見の反映と公平で公正な協議の推進に努めるものとする。

(会長等の責務)

第3条 対策会議の会長（以下「会長」という。）は、効率的に会議を運営することに努めなければならない。

2 委員は、積極的に審議に参画するとともに、円滑な議事運営に協力しなければならない。

(欠席等の届出)

第4条 委員は、会議に出席できないとき、又は遅刻をするときは、あらかじめその旨を議長に届け出なければならない。

(議題の宣告)

第5条 会議に付する事案を議題とするときは、議長はその旨を宣告する。

(事案の説明及び質疑)

第6条 会議に付する事案は、事務局職員の説明を聞き、委員の質疑があるときは質疑の後、会議に諮るものとする。

2 議長は、簡易又は異議がない事案と認めるときは、前項の規定にかかわらず、説明及び質疑を省略することができる。

(発言の許可等)

第7条 委員の発言は、すべて議長の許可を得た後でなければならない。

2 発言は、すべて簡明にするものとし、議題外にわたり、又はその範囲を超えてはならない。

(表決)

第8条 会議に付した事案は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

2 表決の方法は、挙手によるものとし、議長は表決の結果をただちに宣告するものとする。

る。

3 前項の規定にかかわらず、議長は、事案について異議の有無を会議に諮ることができる。この場合において、議長は、異議がないと認めるときは、可決の旨を宣告する。

(議事の継続)

第9条 延会、中止又は休憩のため事案の議事が中断された場合において、再びその事案が議題となったときは、前の議事を継続するものとする。

(事務局)

第10条 対策会議の事務局は、春日部市市民生活部交通防犯課とする。

(準用)

第11条 会議の公開及び傍聴並びに会議録の作成に係る事項については、春日部市附属機関等の会議の公開に関する要綱の例による。

(その他)

第12条 この要領に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要領は、令和3年8月1日から施行する。

(春日部市交通安全対策会議会議運営要領の廃止)

2 春日部市交通安全対策会議会議運営要領(平成28年10月1日制定)は、廃止する。

春日部市交通安全対策会議委員名簿

	氏 名	役 職 名	区 分
会 長	石川 良三	春日部市長	
委嘱委員	酒井 健	国土交通省関東地方整備局大宮 国道事務所春日部国道出張所長	国の関係地方行政の職員のうちから市長が委嘱する者
委嘱委員	菅原 誠	埼玉県県民生活部 防犯・交通安全課長	埼玉県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
委嘱委員	山科 昭宏	埼玉県越谷県土整備事務所長	埼玉県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
委嘱委員	岩崎 英紀	春日部警察署長	埼玉県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
任命委員	桜井 厚	春日部市総合政策部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	樋口 智	春日部市財務部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	宗広 則行	春日部市総務部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	戸張 昌代	春日部市市民生活部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	宇内 啓介	春日部市福祉部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	大倉 千佳	春日部市こども未来部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	青木 保	春日部市建設部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	中島 拓	春日部市都市整備部長	部内の職員のうちから市長が指名する者
任命委員	鎌田 亨	春日部市教育委員会教育長	教育委員会の教育長
任命委員	亀井 幸成	春日部市消防長	消防本部の長