第１２次いすみ市交通安全計画

（令和８年度～令和１２年度）

いすみ市マスコットキャラクター
いすみん

いすみ市

目　　次

計画の基本的な考え方（第１２次計画の概要）　・・・・・・・・・・　１

第１編　道路交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
　第１章　道路交通安全の目標及び重点事項　・・・・・・・・・・・・　２
　　１　道路交通事故のすう勢等　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
　　２　交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・　３
　　３　計画の重点事項　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

　第２章　道路交通安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・・　６
　　第１節　今後の道路交通安全対策の方向　・・・・・・・・・・・・　６
　　第１の視点　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策・・・・・・・・・・・　６
　　第２の視点　こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・　７
　　第３の視点　歩行者の安全確保のための意識変容・・・・・・・・　７
　　第４の視点　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８
　　第５の視点　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進・・・・・・・　９
　　第６の視点　生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保・　９
　　第７の視点　外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・　９
　　第８の視点　地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・　１０
　　第９の視点　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進・・　１０
　　第１０の視点　先進技術の活用推進・・・・・・・・・・・・・・・　１１

　　第２節　道路交通安全の施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・　１２
　　第１の柱　市民一人一人の交通安全意識の高揚　・・・・・・・・　１２
　　（１）市民総参加でつくる交通安全の推進　・・・・・・・・・・　１２
　　（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・　１４
　　（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進　・・・・・・・・　１９
　　（４）自転車の安全利用の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・　１９
　　（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・　２１
　　（６）効果的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・　２４

第２の柱　飲酒運転の根絶　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚　・・・・・・・・・　２５
（２）市民に対する支援　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
（３）公職にある者の飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・　２５

第３の柱　安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
（１）高齢運転者対策の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
（２）外国人運転者対策の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
（３）安全運転管理の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７

第４の柱　道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
（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　２８
（２）幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・　２９
（３）交通安全施設等の整備事業の推進　・・・・・・・・・・・　３０
（４）高齢者等の移動手段の確保・充実　・・・・・・・・・・・　３１
（５）自転車等の駐車対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・　３１
（６）災害に備えた道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・　３１
（７）秩序ある駐車の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・　３２

第５の柱　車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・　３３
（１）自動運転車の安全対策・活用の促進　・・・・・・・・・・　３３
（２）自動車点検整備の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・　３３
（３）リコール制度の充実・強化　・・・・・・・・・・・・・・・　３３

第６の柱　道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・　３４
（１）暴走族等対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３４

第７の柱　救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・　３４
（１）救助・救急体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・　３４
（２）救急医療体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３５

第８の柱　被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・　３５

第９の柱　交通事故調査・分析の充実　・・・・・・・・・・・・　３５
（１）交通事故多発箇所の共同現地診断　・・・・・・・・・・・　３５
（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断　・・・　３６

第２編　鉄道及び踏切道における交通の安全　・・・・・・・・・・・・　３７
１　今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策の方向　・・・・　３７
２　鉄道施設等の安全性の向上　・・・・・・・・・・・・・・・・　３７
３　鉄道交通の安全に関する知識の普及　・・・・・・・・・・・・　３７
４　踏切道の構造改良の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３７
５　踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・・・・・　３８

計画の基本的な考え方（第１２次計画の概要）

第一 計画の性格

第１２次いすみ市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）を根拠とし、千葉県が策定する第１２次交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

第二 計画策定の趣旨

いすみ市交通安全計画は、千葉県が定める計画に基づき５年ごとに計画を改定しています。令和３年度を初年度とする第１１次計画は令和７年度で計画期間が終了することから、令和８年度から始まる第１２次計画を新たに策定するものです。

第三 計画の基本理念

人命尊重の理念のもとに、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、「交通事故のない、安全で安心して暮らせるいすみ市」の確立を目指します。

第四 計画期間

計画の期間は、令和８年度から令和１２年度までの５か年間とします。

第五 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、警察をはじめ、県の機関、交通安全推進機関・団体及び市民の皆様からの意見を集約し策定しています。

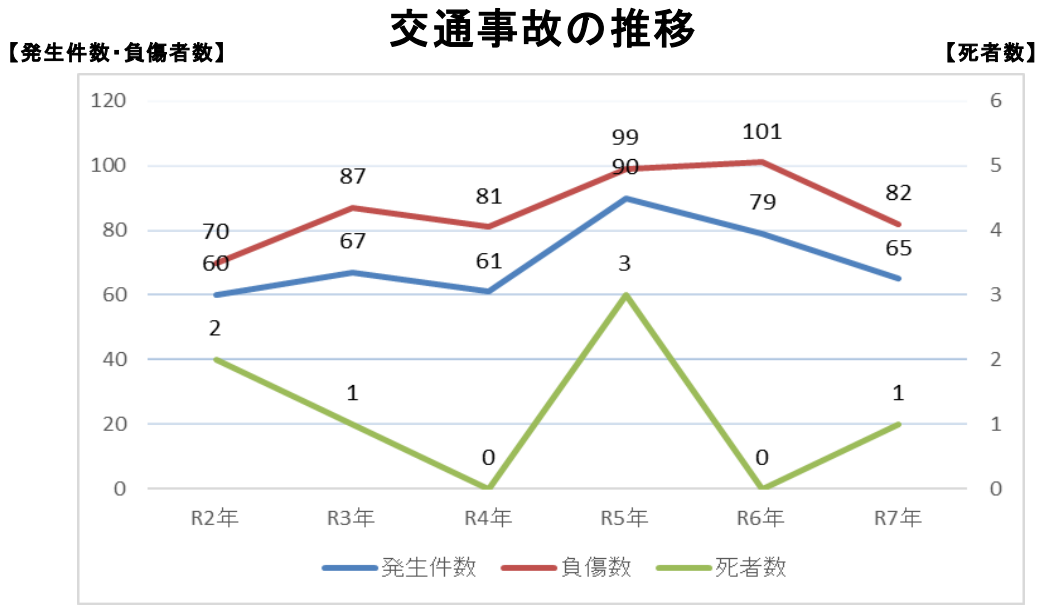
第１編　道路交通の安全

第１章　道路交通安全の目標及び重点事項

１　道路交通事故のすう勢等

（１）道路交通事故の現状

市内の交通事故の状況は、発生件数、死傷者数ともに増加と減少を繰り返しながら、ほぼ横ばいで推移しており、また、令和７年の発生件数は６５件、死傷者数は８３人で、令和２年の発生件数６０件、死傷者数７２人と比較して、発生件数で８．３％、死傷者数で１５．３％の増加となっています。



（２）交通死亡事故の特徴（令和３年～令和７年）

①　高齢者の事故死者数の全体に占める割合が８０％以上と高い傾向にある。

②　歩行者と普通自動車・中型貨物自動車の交通死亡事故の割合が、６０％と高い傾向にある。

③　死亡事故発生数５件の中で、午後０時から午後５時台の時間帯に２件、午後８時から午前１時台の時間帯に３件発生している。

④　国道沿い・県道沿いでの交通死亡事故の割合が高くなっている。

２　交通安全計画における目標

究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築ですが、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、年間の交通事故死傷者数を前年と比較して着実に減少させることに努めるものとします。

この目標達成に向けて、市及び警察は、市民、関係機関・団体と協働してこの計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進していきます。

３　計画の重点事項

計画の策定に当たっては、社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」の３項目に重点を置いた計画としています。

◆重点項目１：悪質・危険な運転者対策の強化

近年、車間距離不保持などのいわゆる「あおり運転」や運転中の携帯電話等利用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が、社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。また、「飲酒運転」については、根絶に向けた各種取り組みをさらに活性化させ推進していますが、いまだに飲酒運転は後を絶たない状況です。

今後は、妨害運転や飲酒運転などの悪質・危険な行為を行う運転者等への対策をより一層強化する必要があります。

（１）悪質・危険な運転等を絶対しない、させない、許さない環境づくり

「あおり運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を十分広報する必要があるほか、飲酒運転についても、アルコールが運転に及ぼす影響や重大交通事故に直結する危険性などを、あらゆる機会を通じ運転者などに対し広報啓発を行う必要があります。

特に、飲酒運転の根絶には、市民の飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域で飲酒運転を排除する取組や、運転者教育の観点では、取消処分者講習の確実な実施、飲酒学級の充実に努めるなど、市民総ぐるみで対策を講じ、飲酒運転根絶の環境づくりを推進することが重要です。

また、「妨害運転」に関する規制は、自転車利用者にも適用されることから、交通指導取締りと併せて広報啓発を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

（２）悪質・危険な運転に対する取締りの推進

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などの迷惑運転は、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げなど更なる重大事案につながるおそれがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、取締りを推進する必要があります。

◆重点項目２：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、交通事故全体が減少傾向であるなか全事故に占める割合は高い割合を占めていることからも、対策の更なる強化が必要となっています。

（１）交通事故に遭わないための取組

本市においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超えていることから、交通事故の防止に取組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

（２）交通事故を起こさせないための取組

本市では、高齢者人口が急速に増加しており、これに伴って高齢者の運転に起因した交通事故の発生も増加傾向にあります。特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者の増加に対応した効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者とならないための交通事故防止対策を一層強化します。

◆重点項目３：自転車の安全利用対策の強化

本市においても自転車乗車中の交通事故が発生しており、また、交通ルールに関する理解が不十分であることから、交通事故防止対策を推進する上で自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（１）幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期になると、日常的な行動範囲が広がり自転車の運転を行う機会が増加します。また、高齢者についても、近年、通勤等で自転車を利用する人も増えてきていることから、次代を担う小・中・高生の子供たちの安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（２）自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、ルール遵守とマナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車乗車用ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を更に強化する必要があります。

また、自転車の安全利用を促進するためには、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ほか、まちづくり等の観点に配慮する必要があります。

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の方向

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び負傷者数が減少傾向にあるのは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があったものと評価されます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、これまでと同様に増減を繰り返していることから、従来から実施し、これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加えて、さらに、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

また、変化する状況の中で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施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取組を積み重ねることにより、計画の実効性を確保していくことが求められています。

第１２次計画の策定に当たっては、県が定める第１２次交通安全計画を踏まえて１０の項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、本市の実情に即した具体的な取組を展開するため、施策の体系を後述のとおり「９つの柱」に再構築し推進を図ります。

【第１の視点】高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市では、高齢者の関係する交通事故が増加傾向にあり、高齢化が急速に進行してい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に取組んでいくことが重要です。

そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等が交通事故の被害者とならないための対策とともに、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取組など、高齢者の特性に応じた対策を推進します。推進にあたっては交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ､実施することが重要です。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる政策にとどまりませんが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策なども重要になります。また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわりなく交通社会に参加することを可能にするため、

バリアフリー化するなど利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

【第２の視点】こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進展のなかで、安心してこどもを産み、育てることができる社会を実現するためには、こどもを事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路等において歩道等の安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

このほか、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進します。

また、６歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

【第３の視点】歩行者の安全確保のための意識変容

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、高齢者やこどもにとって交通事故の発生が多い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ます。

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中では最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていません。

このため、「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ける歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動（※）等の推進を通じて、運転者に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等、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった基本的な交通ルールの周知を図ることに加え、信号機のない場所で横断するときは手を挙げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、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、歩きながらスマートフォン・携帯電話等の利用をしないこと、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進し、歩行者の安全確保を図ります。

※ゼブラ・ストップ活動

運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強

化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。

①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者がいないか十分に注意する。

②ブ「ブレーキ」：横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む。

③ラ「ライト」：３（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止。

④ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ。

【第４の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

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一転して加害者となるほか、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった事故の多くは、自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。

令和６年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年１１月から自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。

これを踏まえ、関係機関と連携し、ライフステージに応じた交通安全教室等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

また、自転車の乗車用ヘルメット着用、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教室、広報啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

【第５の視点】特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教室等の交通安全対策を推進するとともに、悪質・危険な違反に対する交通取締りを推進します。ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売業者等と連携して周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反等に対する交通取締りを強化するとともに、ペダル付き原動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

このほか､電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

【第６の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害のある人、こどもを含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため、生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプの設置、交通情報の提供などの対策を組み合わせて推進します。

また、生活道路における法定速度が時速30キロメートルに令和８年９月から引下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

さらに、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所を選定し警察や関係機関・団体等とともに、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、整備、改善を実施し、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第７の視点】外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が本市において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するにあたっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化(外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進)等、関係団体それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に向けた取り組みを推進します。

【第８の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

市内の交通事故による死者の多くは高齢者であり、また、交通事故は居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、地域ぐるみで交通安全対策に取組むことが重要となります。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店等の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、市が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのためには、地域と連携しながら、地域が一体となった運動を展開していきます。

【第９の視点】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故により多くの生命が失われています。

交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するためには、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を推進することが求められます。

【第１０の視点】先進技術の活用推進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、その多くは運転者に起因して発生しています。このような人的要因を抑制し、運転者の運転機能を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキ（※）を搭載したサポカー・サポカーＳ（※）の普及を始め、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル３以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用が期待されています。また、高度道路交通システム（※）等の活用を推進していく必要があります。

一方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

※追突被害軽減ブレーキ

国土交通省によって定められた一定の性能規格をもつ自動ブレーキであり、歩行者の飛び出しなどでドライバーがブレーキが遅れた場合でも、追突を察知し車が自動的にブレーキを操作し、追突前に停止、あるいは減速させる先進的なブレーキ装置です。

※サポカー・サポカーＳ

政府が、交通事故防止対策の一環として普及啓発に取組んでいる「安全運転サポート車」の愛称です。

「サポカー」は、追突被害軽減ブレーキが搭載された車で、全ての運転者を対象としています。

「サポカーＳ」は、追突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車のことで、主に高齢運転者に推奨しています。

※高度道路交通システム（ＩＴＳ）

最先端の情報通信技術や制御の技術などを用いて、人と道路と車両を情報で一体のシステムとしてネットワーク化を構築する。つまり「知能化」と「情報化」により、交通事故死亡者の減少・渋滞緩和・高齢社会への対応、環境調和などといった道路交通問題を抜本的に解決することができると期待される２１世紀型の新しい交通システムです。

第２節　道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく以下の**９つの柱**により交通安全対策を実施していきます。

①　市民一人一人の交通安全意識の高揚
②　飲酒運転の根絶
③　安全運転の確保
④　道路交通環境の整備
⑤　車両の安全性の確保
⑥　道路交通秩序の維持
⑦　救助・救急活動の充実
⑧　被害者支援の推進
⑨　交通事故調査・分析の充実

【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人が交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であることから、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については、関係機関・団体と連携し推進します。

（１）市民総参加でつくる交通安全の推進

①　交通安全の日における活動の推進

ア　市民一人一人の活動の推進

毎月１０日の「交通安全の日」を活用したアクション１０事業を推進します。運転者がこどもへの思いやりを持って運転する「スローフォーキッズ」運動（※）への参加を呼びかけるとともに、家庭、学校、職場等において交通安全活動が主体的に展開されるよう啓発を図ります。

また、自治会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、地域における交通事故防止を図ります。

※「スローフォーキッズ」運動

運転中にこどもたちの姿を見かけたら、時速20キロ以下に減速するいすみ市のローカルルールです。

（「スローフォーキッズ宣言」ステッカー）

イ　関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

②　交通安全に関する情報提供の推進

交通安全への理解を深め、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するため、交通安全に関する施策や事故防止に関する情報を提供します。

③　市民の意見を反映した交通安全の推進

ホームページ等を活用し、広く市民からの意見・要望を交通安全の施策に役立てます。

④　交通安全団体等への支援等

ア　交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全指導員による交通安全教育や広報・啓発等を行っています。このため、交通安全協会による各種交通安全活動がより一層自主的かつ積極的に行われるよう支援等を行います。

イ　地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、職域における安全運転管理者の能力向上と運転管理者の適正を図り事故防止等に資することを目的としています。このため、事業所等に対する各種情報等の発信等の支援を行います。

ウ　交通安全母の会

「交通安全は家庭から」の基本認識のもと、家庭、地域における交通安全を実践するために結成されたボランティア団体であり、地域の母親がお互いに連携を強めながら交通安全活動を展開しています。

このため、各種活動を支援し、家庭、地域における交通事故防止を推進します。

（商業施設における啓発活動）

（保育所での交通安全教室）

エ　その他の民間団体

民間団体に対しては、交通安全活動に必要な情報提供等を行います。

（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進

①　交通安全運動の推進

ア　期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させ、市民一人一人が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ることにより交通事故の防止を図ることを目的に、「春・秋の全国交通安全運動」及び「夏・冬の交通安全運動」を実施し、関係機関と協力・連携して市内の交通事故の実態に即した広報啓発を展開します。

（交通安全運動出動式）

イ　日を定めて行う運動

千葉県が定める交通安全意識を高めることを目的に、「交通安全の日（毎月１０日）」、自転車の安全利用促進を図ることを目的に、「自転車安全の日（毎月１５日）」に、近年の交通事故死者数の減少傾向を確実にすることを目的に、春秋の全国交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、広報啓発や交通指導を推進します。

ウ　年間を通じて行う運動

本計画における重点事項の「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」の３項目を中心としつつ、幅広く展開します。

② 交通安全に関する広報の推進

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、街頭における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人一人の交通安全に対する関心と意識を高め、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るため、関係機関や団体及び自治会等の組織を通じ、幅広く各家庭に浸透し日常生活に密着した広報を行います。

また、ホームページを随時更新し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

③ シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故現場において、未だにシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、６月の「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」を始めとした交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着（使）用効果及び正しい着（使）用方法についての周知に努め、全ての座席のシートベルト着用及びチャイルドシートの使用徹底を推進するため、関係機関・団体と、交通安全運動等あらゆる機会を活用した広報啓発を推進します。

イ 普及活動の推進

ａ 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

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、後部座席を含めた全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の広報啓発を推進します。

ｂ 児童を含むチャイルドシート使用に向けた普及活動の推進

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

また、６歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

④ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと

譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの証明に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、ホームページや広報紙、各種交通安全イベント等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

イ　「ながらスマホ」対策の強化

自転車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、いわゆる「ながらスマホ」が、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進します。

ウ　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかりと締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解の増進に努めます。

エ　先進技術に関する正しい理解の促進

運行補助機能や自動運転等の先進技術について、使用者が過信することなく使用してもらえるような情報を始め、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方等の周知を図ります。

⑤　小型モビリティの安全対策

ア　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速６キロメートルの速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

イ　ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、自動車損害賠償保険に加入しなければならないとともに、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

⑥　その他の普及活動の推進

ア　エコドライブの推進

交通安全にも役立つ環境対策として、市民に対してエコドライブの実施を呼びかける取組を推進します。

イ　視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（「キラリアップ☆ちば」※）

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室や交通安全イベント等において、各種資器材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や、反射材・ＬＥＤライトを活用する効果について周知させるとともに、これらの普及・促進を図ります。

特に、反射材の着用については現時点では十分に普及しているとはいえません。今後、反射材を着用する習慣が浸透するよう取組をさらに進めることにより、特に歩行者の交通事故を効果的に減少させることにつなげる必要があります。

ウ　ゼブラ・ストップ活動及び３（サン）・ライト運動（※）の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び３(サン)・ライト運動の内容の周知とその推進を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

※キラリアップ☆ちば

反射材でキラリとライトアップすることと、夜空にキラリと光る星のように千葉県の反射材着用率アップをかけて、反射材への関心や親しみを持ってもらうことを目的としたキャッチフレーズです。

①キ「危険を回避」：反射材を着用することで車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避しましょう。

②ラ「ライトアップ」：自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身につける、明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止しましょう。

③リ「リフレクターやＬＥＤライト」：リフレクター（反射材）やＬＥＤライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用しましょう。

④アップ☆ちば：千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ。

※３（サン）・ライト運動

薄暮時間帯から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点としており、３つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動である。

①ライト（前照灯）：薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける。

②ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射材、ＬＥＤライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる。

③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意。

⑦　障害者マークの適正利用の推進

障害者の方が安心して車の運転をするためには、障害者マークの適正な利用と周囲の運転者等の理解が不可欠であることから、各種広報活動を通じ周知します。

（車いすステッカー）

（身体障害者標識）

（聴覚障害者マーク）

（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

①　高齢者を事故から守る地域づくりの推進

高齢者の孤立化防止活動として、事業者等が市と協定を締結し、日常業務のなかで高齢者の見守り、安否確認、交通事故防止など高齢者福祉に特化した地域貢献(いすみ市高齢者見守りネットワーク)を実施します。また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対して、地域住民や老人クラブ、自治会等関連機関・団体と連携して、高齢者宅を訪問し、自宅周辺の交通危険箇所などについて知らせるとともに、夜間歩行中の交通事故を防止するための反射材を提供するなど交通事故防止活動を推進します。

②　高齢者の自主的な交通安全活動の促進

高齢運転者による交通事故を減少させるため、運転が困難になった高齢者の自主的な免許返納を促進させる優遇措置を引き続き行います。

（４）自転車の安全利用の推進

①　自転車の安全利用に係る広報活動の推進

自転車は、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学や配達を始め様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれています。しかし、自転車の歩道でのあおり運転やスマートフォンや携帯電話等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

県では、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定に基づき、引き続き広く積極的に自転車の安全利用を広報啓発することから、市でも自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、広報媒体等を活用し「ちばサイクルール」※の普及促進及び自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

また、令和８年４月施行の自転車運転者に対する交通反則通告制度（青切符）について広報活動を行います。

※ちばサイクルール

内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ千葉県独自の自転車安全利用ルールです。

【自転車に乗る前のルール】

① 自転車保険に入ろう
② 点検整備を使用
③ 反射器材をつけよう
④ ヘルメットをかぶろう
⑤ 飲酒運転はやめよう

【自転車に乗る時のルール】

① 車道の左側を走ろう

② 歩いている人を優先使用

③ ながら運転はやめよう

④ 交差点では安全確認しよう

⑤ 夕方からライトをつけよう

ア　自転車安全利用キャンペーン等の実施

毎年５月に実施する「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」に関係機関・団体と連携して、「ちばサイクルール」や自転車ヘルメット着用促進キャッチフレーズ「命のお守りヘルメット」等を活用し、自転車安全利用を推進する広報啓発活動を実施します。

イ　児童及び高齢者等への交通ルールの周知

児童生徒及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、交通安全協会等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに自転車の正しい乗り方や交通ルールの周知徹底を図ります。

ウ　自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店などの自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者に届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室時に自転車の自己点検における合言葉「ぶたはしゃべる（「ブ」レーキ・「タ」イヤ・反射材（「は」んしゃざい）・車体（「しゃ」たい）・「ベル」）」を活用し、日常の乗車前点検の実施及び自転車整備店における定期的な精密点検の実施を呼び掛けます。

③ 自転車安全整備制度（ＴＳマーク制度）（※）の普及促進

自転車の安全利用の促進のため、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、ＴＳマーク制度の普及促進を図ります。

※ＴＳマーク（Traffic Safety）

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。

④ 自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知

関係機関と連携し、広報紙やホームページ等を活用しながら、自転車損害賠償保険等の加入義務について積極的に広報・啓発します。また、令和４年７月に千葉県自転車の安全で適切な利用の促進に関する条例に

より自転車損害賠償保険等への加入が義務化となっていることや自転車損害賠償保険等への加入の必要性について、関係機関・団体と連携して広報啓発を行い、保険加入を促進します。

⑤　反射材等の普及

薄暮時や夜間における交通事故を防止するため、明るい色の服装の着用や自転車の側面を含む反射材の効果と必要性について周知させる「３・ライト運動」（①ライト（前照灯）：早めのライト点灯、こまめな切り替え②ライトアップ（目立つ）：反射材、ＬＥＤライト等の活用③ライト（右）：右からの横断者にも注意）「キラリアップ☆ちば」（キ：危険を回避。ラ：ライトアップ。リ：リフレクターやＬＥＤライト。アップ☆ちば：夜空にキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ！！）を推進し、反射材の活用と早めのライト点灯及び明るい色の服装の着用を呼び掛けます。

⑥　全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの普及促進

自転車乗用中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受けるおそれがあり、頭部へ衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や交通安全イベント等において、幼児から高齢者まで全ての世代に対し、「命のお守りヘルメット」を合言葉に、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用方法と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦　幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、保護者等を対象とした交通安全教室において、幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

⑧　自転車の交通安全教育の推進

国にて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、自転車の交通安全教育を推進します。

（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、市民が、交通事故を自らのものとして考えることや、交通安全に対する態度を身に付け、安全に配慮して行動することを目指して、関係団体等と連携を図りながら、幼児から社会人まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を推進します。

① 幼児に対する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

将来にわたって交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する交通安全意識を養うため、地域、関係機関・団体等と連携した組織的かつ継続的な交通安全教育を推進します。

また、幼児だけでなく保護者等に対しても、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ　家庭における広報活動等の推進

関係機関・団体のほか幼稚園等の幼児関連施設と連携・協力して、将来の交通事故防止を図るためには、幼児期から交通安全に関する意識を高め、継続した家庭教育が重要であることを認識させるとともに、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的に広報活動を行います。

（保育所での交通安全教室）

②　小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる児童を育成するため、交通安全啓発資料を配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

③　中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「ちばサイクルール」をはじめとした自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、交通事故発生時の対応要領等の指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故は自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料を配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

（中学校での交通安全教室）

④　高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力して、自転車や二輪車の運転者として安全に道路を通行するための技能と知識を十分に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らが積極的に参加するよう促し、自転車を利用する高校生のマナー向上を図ります。

また、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践により、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できるような交通安全教育を推進します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料を配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

⑤　成人に対する交通安全教育の推進

地域、職場における交通安全啓発活動として、自動車運転中の悪質・危険性の高い運転を防止するための自主的な安全行動と交通安全に対する意識付けを図ります。

また、自転車の危険な運転が社会問題化していることや、自転車通勤者の増加及び自転車による宅配等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度のほか、「ちばサイクルール」等を周知することにより、自転車乗車用ヘルメット着用の促進、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の自転車の安全利用を促進します。

⑥　高齢者に対する交通安全教育の推進

ア　高齢者交通安全教室等の開催

老人クラブ、警察、交通安全協会等との連携を図り、交通安全教育を推進します。

特に、夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい服装、反射材の活用について指導を行います。

イ　高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設、高齢者サークル活動の場等、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全教育ビデオの上映、反射材の配布等交通安全広報活動を実施します。

⑦　障害のある人に対する交通安全教育の推進

ア　障害のある人に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、特別支援学校及び福祉作業所等において、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

イ　電動車椅子利用者に対する交通安全教育

各種交通安全教室や交通安全イベント等を通じ、関係機関・団体と連携して、電動車椅子利用者に対する安全教育を実施するほか、事故実態や正しい利用方法について広報します。

ウ　福祉車両運転者等に対する安全教育

福祉車両等を保有する企業等に対して、交通安全教育を推進します。

⑧　外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対して、関係機関や団体と連携して外国人向けの交通安全教育を推進するとともに、事業者や関係機関等に対して外国人向けの交通安全教育を行うよう働き掛けます。

訪日外国人に対しては、関係機関に対し、訪日外国人による交通事故の特徴や自国の交通ルールとの相違点を中心とした日本の交通ルールの周知を徹底します。

（６）効果的な交通安全教育の推進

①　交通安全教育指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育及び障害のある人等に対する適切な交通安全教育を継続して実施するため、各種研修会等を通じて、交通安全教育指導者の育成を図ります。

②　交通安全教育の推進

市民に対する交通安全教育を推進するため、市内の保育所（園）・小学校・中学校・自治会・老人クラブ等において、関係機関・団体と連携・協力し交通安全教室を開催します。

【第２の柱】飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない環境づくりが重要です。令和３年に制定された「千葉県飲酒運転根絶条例」に基づき、

飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚

①　市民に対する啓発・意識の高揚

交通指導取締り、広報啓発、交通安全教育など、あらゆる機会を通じ、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境の醸成を図ります。

さらに、飲酒運転に関する理解を深めてもらうため、広報紙やホームページ等を通じて、市民に対して情報を提供します。

②　事業者に対する取組

事業者及び飲食店営業者に対し、県の施策「飲酒運転根絶宣言事業所（店）」制度への登録を働きかけます。

また、運転代行の利用促進に向けた広報の具体的方法等について検討します。

（２）市民に対する支援

①　交通事故相談

２か月に１度、交通事故相談所を設置し、専門の相談員による交通事故相談を実施するとともに、心の相談員を配置し、被害者等の心のケアに対応します。

②　交通遺児激励事業

関係機関と連携しながら、交通事故により保護者等を失った児童・生徒に対する激励事業を実施します。

（３）公職にある者の飲酒運転の根絶

①　飲酒運転根絶に係る教育の実施

職員研修において、飲酒運転根絶に係る研修を実施し、率先垂範に係る意識の向上を図ります。

②　飲酒運転防止措置の実施

庁用自動車等を運転する職員の飲酒運転を防止するため、運行の前後でアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を徹底するとともに、職場内研修を実施し、公私を問わず、飲酒運転の根絶その他安全運転に対する職員の意識の向上を図ります。

【第３の柱】安全運転の確保

「人優先」を基本とした安全運転を確保するために、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含めた運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図っていきます。

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

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進を図ります。

（１）高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育等の充実を図ります。

また、運転免許証を自主返納した高齢者の支援に努めます。

①　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

７０歳以上の運転者は高齢運転者標識を表示する努力義務があることから、各種講習・免許証交付時等において、積極的に広報を実施し、高齢運転者標識の表示の定着化を図ります。

他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車に配慮する運転者教育に努めます。

②　適切な運転行動を促すための広報啓発の推進

高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「運転は、近所のスーパーや病院までにする。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運行行動をとる「はればれ運動」を積極的に広報し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故防止に努めます。

③　安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車をいう。）について関係機関・団体等と連携して普及促進を図ります。

併せて、安全運転サポート車の普及啓発にあたり、条件によっては装置が適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任もって安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

④　運転免許自主返納等に関する高齢者への周知、地域への広報の強化

運転に不安がある高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、運転免許自主返納制度や運転免許自主返納者への支援措置をわかりやすく説明した資料等を配布するとともに、市で行っている「市内バス

無料パスポート」や「いすみ市福祉タクシー事業」を周知するなどして、高齢運転者による交通事故防止に努めます。

また、すべての市民が利用することのできる「いすみ市民乗合タクシー」についても周知、促進を図ります。

（市内循環バス）

（いすみシャトルバス）

（市内バス無料パスポート）

（２）外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により外国人運転者に対する交通安全教育の充実を図ります。

（３）安全運転管理の推進

夷隅地区安全運転管理者協議会を通して、安全運転管理者等の資質の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう要請するとともに、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、運転前後における酒気帯びの有無の確認等の安全運転管理業務の徹底を図ります。

なお、事業者における交通安全教育においては、従業員に対する一般的な教養だけではなく、地域の交通安全ボランティア活動等の参加・体験型の交通安全教育を推奨し、従業員自身の交通安全への理解及び安全を守ろうとする意識を高めると共に、事業所の社会貢献活動の一環として交通安全活動が実施される環境づくりに努めます。

【第４の柱】道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、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ため道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を進めます。

特に、道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施するなど、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を推進します。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

①　生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、交差点ハンプ（※）、狭さく（※）、道路標識・標示等の高輝度化等の交通安全施設の整備、見通しの悪い交差点等についてはカーブミラーの設置など、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を関係機関等と連携して実施します。

また、道路上に張り出している樹木等が原因で見通しが悪くなっている箇所については、土地所有者に剪定、伐採を促すなど適正な管理を推進していきます。

さらに、自動車の速度抑制を図るための道路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ます。

※交差点ハンプ

通過する自動車のスピードを抑えるために、道路の車道部分を盛り上げて舗装した部分のことです。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅３～５ｍ、高さ10～15ｃｍ程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。

交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また走行速度を減速させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」といいます。

※狭さく

交差点の内側、または、交差点の入口、出口を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設です。

（カラー舗装）

（狭さく）

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児が日常的に移動する経路における安全確保のため、道路交通実態に応じたハード・ソフト両面からの対策を推進します。

歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の計画的な整備に加え、地域住民等による「スクールガード事業」の見守り活動を継続します。

併せて、「スローフォーキッズ」運動の普及啓発を推進し、ドライバーの自発的な減速と歩行者保護への意識向上を図ります。こうした物理的な対策と、人の意識に働きかける啓発活動を有機的に結びつけることで、こどもたちが安全に安心して移動できる歩行空間の確保に努めます。

③ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道の整備を実施するとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している交差点・単路を指定した事故危険箇所について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の設置・改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明・視線誘導標（※）、道路標識の設置や自転車利用環境の整備等の対策を推進します。

※視線誘導標

車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。

② 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう体系的な道路整備を進めるとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

③　道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩道等の交通事故対策を推進します。

（３）交通安全施設等の整備事業の推進

①　交通安全施設等の戦略的維持管理

交通規制標識や標示に関しては、適正な維持管理・更新等を今後も継続していきます。

②　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア　ゾーン30指定の推進

警察庁が推進する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た、区域（ゾーン）を定めて最高速度時速30キロメートルの速度規制及び道路状況に応じた安全対策を実施するゾーン30について、行政協力員（区長）等から要望があった場合に、管内警察署へ要望し指定の推進を行います。

イ　信号機の設置及び改良の推進

行政協力員（区長）等から寄せられる信号機の新規設置や改良の要望等について、必要性、緊急性の高い場所等に信号機が設置され、また既存の信号機については、交通環境の変化に応じた信号機への改良されるように管内警察署へ要望します。

ウ　効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を推進します。

エ　生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進します。

さらに、令和８年９月１日に道路交通法の一部が改正され、中央線が設置されていない一般道路については法定速度が時速３０キロメートルに引き下げられることから、道路管理者等と連携し、道路環境の把握に努め、交通実態等を踏まえた最高速度規制を実施するなど、適正な交通環境の整備を推進します。

オ　交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間において、ドット線、視線誘導標、カーブミラー、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置などによる交差点存在の明確化やカーブ地点においては線形の明確化に努めます。

カ　夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等への道路照明灯の設置や視認性に優れた高輝度道路標識、標示など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

（４）高齢者等の移動手段の確保・充実

地域公共交通計画は、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指すものであり、新たな公共交通サービスの導入や、バス路線の見直しなど、公共交通の活性化に向けた様々な取組が進められます。

市でも「市内循環バス」、「いすみシャトルバス」並びに「いすみ市民乗合タクシー」の利用を推進するなど、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保を進めていきます。

（５）自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等により交通が阻害されないよう、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する普及、浸透を図ります。

（６）災害に備えた道路交通環境の整備

①　災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、橋梁の耐震補強や道路法面の防災対策を推進します。

②　災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した際の道路における混乱を最小限に抑えるため、災害を想定した交通安全施設等の整備を促進します。

③　災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、車両の流入規制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

④　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、市民や道路利用者等へ情報提供を行います。

また、通行可能な道路網を把握と災害対策路線の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

（７）秩序ある駐車の推進

駐車問題に対して関係機関協力の下、違法駐車・長時間駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車の推進を図るとともに、市民に違法駐車・長

時間駐車問題について広報啓発活動を行い、「違法駐車をしない、させない、許さない」の機運の醸成を図ります。

（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①　道路の使用及び占用の適正化等

ア　道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、関係機関連携のもと、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路の交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により、安全で円滑な道路の交通を確保します。

イ　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることにより、その排除、撤去を行うとともに、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

ウ　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

エ　大規模開発事業等への先行対策の推進

都市計画、開発事業、大規模小売店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、交差点や駐車場の容量確保、周辺交通に与える影響の軽減等について交通管理上必要な指導を行います。

②　こどもの遊び場等の確保

路上における遊びや運動による交通事故防止のため、児童等の遊び場等の整備を推進します。

③　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を促進します。

【第５の柱】車両の安全性の確保

近年の自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいますが、その技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、安全性を確保するための基準の策定に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその技能を適切に維持し、自動車の安全な走行を確保するためには、これまで以上に適切な保守管理を推進する必要があります。そこで、自動車ユーザーの保守管理意識を高揚するとともに、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切な対応が求められます。

（１）自動運転車の安全対策・活用の促進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及を促進するため、あらゆる機会を通じ自動車ユーザー等へ情報提供を行います。また今後、技術の進展に伴いドライバーの新技術に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関する自動車ユーザー等への理解促進に努めます。

（２）自動車点検整備の充実

①　自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図るとともに、点検整備の励行を維持するため、「自動車点検整備推進運動」を関係団体等の協力の下に展開します。点検整備の必要性についての啓蒙・啓発を積極的に推進していきます。

②　不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、関係機関の支援・団体等の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開します。

（３）リコール制度の充実・強化

自動車ユーザーの目線に立ったリコール実施のために、不具合情報の収集やリコール関連情報の周知を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるため、来庁者に対してリコール関連情報の周知を行うなど、積極的に情報提供や迅速な回収・修理を促します。

【第６の柱】道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

（１）暴走族等対策の推進

①　暴走族追放気運の高揚等

「千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例」を積極的に、関係機関 ・団体が連携のもと、広報やホームページ等を活用した広報活動等に努めます。

②　暴走行為阻止のための環境整備

暴走行為を阻止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を実施して、暴走行為ができない交通環境の整備を推進します。

【第７の柱】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、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。特に、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（※）による応急手当の普及等を推進します。

※バイスタンダー

交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指し、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保等の応急手当をすること。

（１）救助・救急体制の整備

①　大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故が発生した際には、現場の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市町村との広域応援体制を維持するとともに、防災関係機関との連携体制の強化を図ります。

②　応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命を行い、また、被害を最小限にとどめるためには、現場におけるバイスタンダーによる応急手当が適切に行われるようにする必要があります。

このため、消防本部等において、地域住民等を対象に交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、指導員の養成が行われるよう連携・協力します。

（２）救急医療体制の整備

①　救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、地区医師会等の協力の下、夜間・休日急病診療所の整備の促進や在宅当番医制の拡充に協力していきます。

また、初期救急医療施設では応じきれない入院治療を必要とする重症救急患者に対応するため、二次救急医療体制を促進します。

② ドクターヘリ事業の推進

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長距離を短時間で搬送できる、ドクターヘリ事業を推進します。

【第８の柱】被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故相談体制を確保するなどの対策を推進します。

① 交通事故相談活動の推進

損害賠償など交通事故被害者等の抱える問題の適切な解決を図るため、県から派遣される相談員により２ヶ月に１回交通事故相談を実施していますが、さらに広報紙等を活用し充実を図ります。

② 交通災害共済制度の加入促進

千葉県市町村交通災害共済制度は、交通事故による被害者へ見舞金を支給する会員相互の扶助制度であるため、広報紙等で積極的な広報活動を展開し、本制度の一層の普及を図ります。

【第９の柱】交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するため、事故が発生した状況について、運転者等の行動に加え、道路環境面等様々な角度から情報収集に努めるとともに、関係機関、団体等と共同して事故原因の分析、効果的な対策を実施していきます。

（１）交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所を関係機関、団体等と共同して現地診断を実施し、道路交通環境の観点から交通事故の発生原因及び対策を検討し、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、現地において警察や道路管理者等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因（特性・心理・思い違い等）と、道路環境の外的要因（昼・夜・交差点・カーブ・道路環境等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して、同種事故の再発防止を図ります。

緊急現地診断の様子

第２編 鉄道及び踏切道における交通の安全

１　今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策の方向

列車の衝突や脱線等の鉄道事故及び踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあることから、今後も一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るとともに、利用者等の関係する事故を防止するため、道路管理者や鉄道事業者等、関係機関が連携・協力して、効果的な対策を総合的な視点から推進していきます。

２　鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の安全性向上のため、必要に応じ維持管理や補修等を鉄道事業者に要請します。

また、駅施設等については、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームからの転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を推進します。

３　鉄道交通の安全に関する知識の普及

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、関係機関・団体が一体となって鉄道利用者にホームの歩きながらのスマートフォン・携帯電話使用等による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故０（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

４　踏切道の構造改良の促進

踏切道に歩道がない踏切や歩道が狭あいな踏切等においては、歩行者安全対策等のため、関係機関等協力の下、事故対策として効果の高い構造の改良を推進します。

５　踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置並びに車両等の踏切通行時の違反行為に対する取締りを促進します。

また、踏切事故は、直前横断・落輪等に起因するものが多いことにかんがみて、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支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進し、踏切道における安全確保と円滑化を図ります。