

第1 1次いすみ市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



い す み 市

目 次

計画の基本的な考え方（第1次計画の概要）	1
第1編 道路交通安全	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・子供の安全確保	6
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	7
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	8
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
第6の視点 先端技術の活用推進	9
第2節 道路交通安全の施策	10
第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚	10
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	10
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	14
(4) 自転車の安全利用の推進	15
(5) 飲酒運転の根絶	17
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(7) 効果的な交通安全教育の推進	20
第2の柱 安全運転の確保	21
(1) 高齢運転者対策の充実	21
(2) 安全運転管理の推進	22
第3の柱 道路交通環境の整備	23
(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	23
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	24

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	2 5
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	2 6
(5) 自転車等の駐車対策の推進	2 6
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 6
(7) 秩序ある駐車の推進	2 7
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	2 7
第4の柱 車両の安全性の確保	2 8
(1) 自動運転車の安全対策・活用の促進	2 8
(2) 自動車点検整備の充実	2 8
(3) リコール制度の充実・強化	2 8
第5の柱 道路交通秩序の維持	2 9
(1) 暴走族等対策の推進	2 9
第6の柱 救助・救急活動の充実	2 9
(1) 救助・救急体制の整備	2 9
(2) 救急医療体制の整備	3 0
第7の柱 被害者支援の推進	3 0
第8の柱 交通事故調査・分析の充実	3 0
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	3 1
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	3 1
第2編 鉄道及び踏切道における交通の安全	3 2
1 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策の方向	3 2
2 鉄道施設等の安全性の向上	3 2
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	3 2
4 踏切道の構造改良の促進	3 2
5 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	3 2

計画の基本的な考え方（第 1 1 次計画の概要）

第一 計画の性格

第 1 1 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、国及び千葉県が策定する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。平成 28 年度を初年度とする第 1 0 次計画は令和 2 年度で計画期間が終了することから、令和 3 年度から始まる第 1 1 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」の実現を目指します。

第四 計画期間

この計画は、令和 3 年度から令和 7 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。

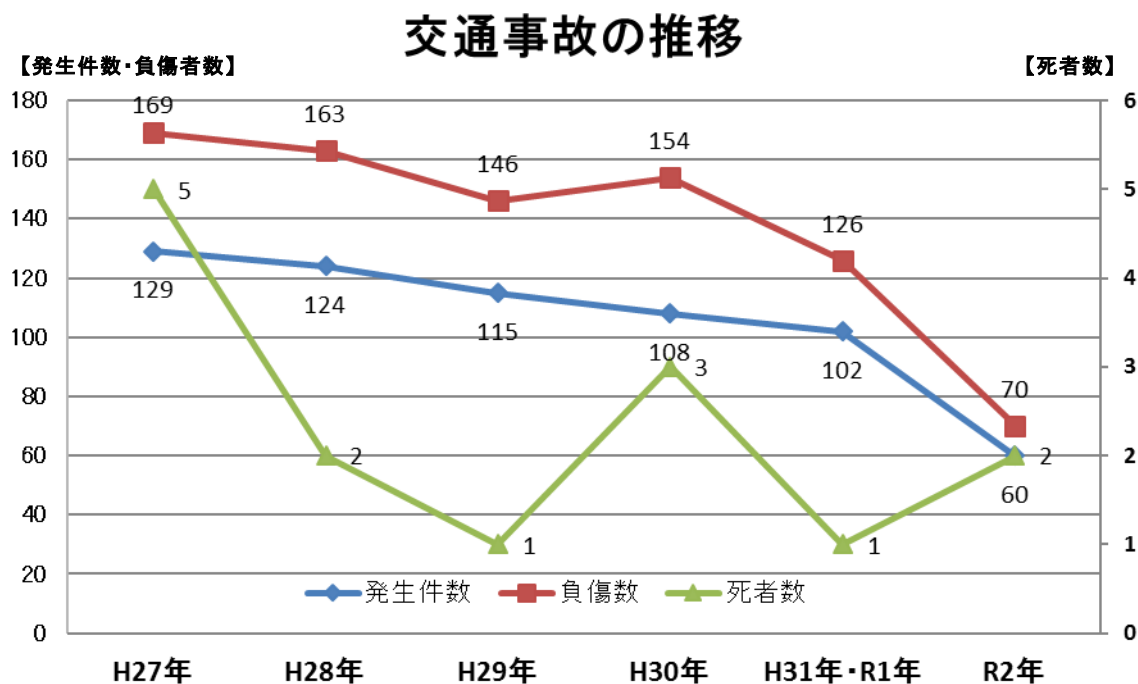
第 1 編 道路交通の安全

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、死傷者数とも大幅に減少しており、令和 2 年の発生件数は60件、死傷者数は72人で、平成27年の発生件数129件、死傷者数174人と比較して、発生件数で53.5%、死傷者数で58.6%の減少となっています。



(2) 交通死亡事故の特徴（平成28年～令和 2 年）

- ① 高齢者の事故死者数の全体に占める割合が50%以上と高い傾向にある
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は50%前後を推移している
- ③ 死亡事故発生数 9 件の中で、午後 0 時から午後 4 時台の時間帯に 5 件、午後 8 時から午前 1 時台の時間帯に 2 件発生している。
- ④ 国道沿いの事故よりも市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に比較して着実に減少させることに努めるものとします。

また、24時間死者数のみならず、交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を減少させていきます。

そのため、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「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」及び「悪質・危険な運転者への対策強化」の3項目に重点を置いた計画としています。

◆重点項目1：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、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。また、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る交通事故の防止を一層強化します。

◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

本市の自転車乗車中の交通事故件数は交通事故全体の2割以上を占めており、また、近年、自転車利用ニーズが高まってい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さら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、また高齢者、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。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さら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。

◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化

近年、「妨害運転」や運転中のスマホ等利用のいわゆる「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「妨害運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。また、飲酒運転による事故も後を絶ちません。

そこで、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強化する必要があります。

(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

「妨害運転」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周知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）飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

飲酒運転をはじめ、車間距離不保持などの「妨害運転」、携帯電話を使用しての「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、ひき逃げを誘発す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、取締りを強化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、一定の効果があつ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し、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り組むを積み重ねることにより、計画の実行性を確保していくことが求められています。

第11次計画の策定に当たっては、国及び県が定める第11次交通安全基本計画を踏まえて6つ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「8つの柱」に再構築し推進を図ります。

【第1の視点】高齢者・子供の安全確保

高齢者の関係する交通事故が増加傾向にある中で、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り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。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合とがありますが、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、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、それぞれの高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題です。

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らず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化を促す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。

さらに、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ、身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

一方で、少子化の進展のなかで、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供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、次代を担う子供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。

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

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。

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、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する等、各種の取組を総合的に推進することにより、歩行者の安全確保を図ります。

次に、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、歩行者等と衝突した場合には一転して加害者となることから、全ての年齢層への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推進します。

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ります。また、自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多く歩行者の安全な通行を脅かし重大な交通事故を発生させることが社会問題化していることから、自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このため、子どもから高校生まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育や、高齢者の身体状況(特性)を踏まえた交通安全教育を推進します。

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた市道等の道路で交通死亡事故が発生していますが、このような状況を踏まえると、引き続き生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法を普及するための啓発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および交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

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4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

市内の歩行者および自転車の交通事故による死者の多くは高齢者であり、歩行者は自宅から1km以内、自転車の多くは2km以内で事故に遭っています。

このように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り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5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6の視点】先端技術の活用推進

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。

※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り組んでいる「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**8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 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- 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 被害者支援の推進
- ⑧ 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、家庭、学校、職場等において交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

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。

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。



(港の朝市における啓発活動)



(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交通安全運動を展開します。



（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)」として、広報啓発や指導等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子供と高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、交差点での交通事故防止等を中心に幅広い運動を行います。

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 シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

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、着用効果及び正しい着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の着用、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

イ 普及活動の推進

シートベルトの正しい着用方法の周知理解と徹底を図るため、「シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間」に、警察、交通安全協会等関係機関団体等と連携し、着用啓発と指導を実施します。

④ 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実施します。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

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、交通安全教室実施時に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。

※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ら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

※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

⑤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、子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、配達や通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行など、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。

※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」を重点に広報啓発活動を実施し、交通安全協会等の関

係機関・団体と連携して、街頭啓発活動を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。

イ 自転車の交通安全教室の開催

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

交通安全教室において、日常点検実施の習慣化、及び自転車安全整備店における定期的な精密点検・整備を呼び掛け、自転車点検整備の促進を図ります。

③ 自転車安全整備制度（T S マーク制度）※の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、T S マークの普及促進を図ります。

※T S 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附帯されています。

④ 自転車保険への加入促進

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、自転車保険の必要性を説明し、自転車保険への加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及

薄暮時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、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ことで、自転車利用者が自ら身を守る意識の向上を図り、反射材等の自発的な普及活用の促進に努めるとともに、灯火の取付け並びに点灯を指導し、自転車の視認性の向上を図ります。

⑥ 全ての年齢層への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るため、頭部へ衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含

む全ての年齢層への自転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安全利用の推進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、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。

(5) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響や飲酒運転が重大事故に直結する危険性と職場や家庭をはじめ、市民すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。

② 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

千葉県交通安全対策推進委員会の下部組織として、関係機関・団体等を構成員とする「飲酒運転根絶部会」を設置して、飲酒運転根絶に向けた有効な対策や取込等を検討し、新たな施策やハンドルキーパー運動による飲酒運転防止活動等の推進、運転代行サービスの普及促進に取り組みます。

また、飲酒運転根絶協議会を中心に緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動や広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、企業・団体等が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するため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、交通事故を自らのものとして考えさせ、それに対する態度を身に付けさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、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行います。

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充実

幼児に対する交通安全教育は、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来に渡って、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する交通安全意識を養うためにも必要です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、保育所等や関係機関等の連携により、幼児、保護者等に対する参加・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

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。そのため、関係機関・団体のほか、保育所等幼児関連施設と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、資料提供や広報活動等を行います。



(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

児童は、小学校での活動、自転車利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。

また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えます。

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、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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

中学生は、本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。また、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生の交通事故のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

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修得させるとともに、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安全確認が不十分である場合が多く、自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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

高校生は、自動車等の運転免許を取得することが可能な年齢に達し、その多くが近い将来、免許を取得し、自動車等の運転者として交通社会に参加するようになります。また、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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積極的な交通安全活動への参加を促し、自転車を利用する高校生のマナー向上を図ります。

さらに、交通社会の一員として、交通ルールへの遵守や正しい交通マナーの実践より、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。

また、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、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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 障害者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。

⑧ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育の推進

電動車椅子は道路交通法上歩行者として位置づけられており、歩行が困難な高齢者等にとって便利な移動手段となっていますが、操作の誤り等により重大な交通事故につながるおそれがあります。

特に、高齢者人口の増加や介護保険制度の整備、運転免許の自主返納者の増加等により、電動車椅子利用者が増加しており、これに伴い電動車椅子利用者が関係する交通事故も発生していることから、電動車椅子の利用に対する交通安全教育が重要となっています。

このため、全ての電動車椅子利用者が適切に交通安全教育を受けられるよう、関係機関・団体と連携して交通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積極的に広報します。

(7) 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交通安全教育を推進するため、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】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に努めていきます。

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、高齢者や障害者、子供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

運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を育成するとともに、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるために運転者教育等の充実に努めます。

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が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 はればれ運転の広報啓発の推進

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という。）について普及促進を図ります。市でも「いすみ市高齢者安全運転支援装置促進事業」として、後付け装置の購入及び設置費用の一部を補助金として交付します。

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抑止に努めます。

また、すべての市民が利用することのできる「デマンド交通」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）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、安全運転管理業務の徹底を図ります。

【第3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、伐採する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

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路における児童等の安全を確保するため、道路交通実態に応じ、関係機関と連携し必要な対策を推進します。

また、市では「スクールガード事業」に引き続き取り組んでいきます。

③ 高齢者、障害者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

死傷事故が多発している区間など「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、退色、摩耗等によりその効用がそこなわれないよう適正な維持管理を推進します。

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30キロメートル毎時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、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、行政協力員（区長）等から寄せられる各種要望書をもとに警察や道路管理者などの関係機関と協議して取組ます。

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。

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に、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「デマンド交通」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）秩序ある駐車为推进

駐車問題に対して関係機関協力の下、違法駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車为推进を図るとともに、市民に違法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、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路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、交通の安全と円滑を確保します。

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、駐車場の確保、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 子供の遊び場等の確保

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４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、最低限の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、その中で安全運転の責任は一義的にはドライバーにあります。今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术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もとに展開します。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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「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、自動車ユーザーからの不具合情報の収集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、積極的に情報提供を促します。

【第5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」を積極的に運用します。また、関係機関・団体が連携のもと、インターネット等を活用した広報活動等を通じて、暴走族追放気運の醸成を図ります。

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6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

大規模事故の際には、現場の消防力だけでは対応できない恐れがあるため、広域応援体制を維持するとともに、関係機関との連携体制の構築を促進します。

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７の柱】被害者支援の推進

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８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、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。



共同現地診断の様子

（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。

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、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、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、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」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フォーム事故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い踏切等においては、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。