

# 第10次千葉市交通安全計画（案）

千葉市交通安全対策会議

# 第10次千葉市交通安全計画（案） 目次

計画の基本的な考え方.....	1
第1編 道路交通の安全.....	2
第1章 道路交通安全の目標等.....	3
1 道路交通事故のすう勢等.....	3
2 交通安全計画における目標.....	6
3 計画の重点事項.....	7
重点項目1 高齢者の交通安全対策の強化.....	7
重点項目2 自転車の安全利用対策の強化.....	9
重点項目3 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた交通ルール・マナーの啓発の充実.....	12
第2章 道路交通安全についての対策.....	15
第1節 今後の道路交通安全対策の方向.....	15
第1の視点 高齢者・子どもの安全確保.....	15
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保.....	17
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保.....	20
第4の視点 地域でつくる交通安全の推進.....	21
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.....	23
第6の視点 先端技術の活用推進.....	24
第2節 道路交通安全の施策.....	25
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚.....	25
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進.....	25

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	27
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進.....	29
(4) 自転車の安全利用の推進.....	30
(5) 飲酒運転の根絶.....	33
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	33
(7) 効果的な交通安全教育の推進.....	38
第2の柱 安全運転の確保.....	39
(1) 高齢運転者対策の充実.....	39
(2) 交通労働災害の防止等.....	40
(3) 道路交通に関する情報の充実.....	40
第3の柱 道路交通環境の整備.....	42
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	42
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進.....	42
(3) 交通安全施設等の整備推進.....	43
(4) 効果的な交通規制の推進.....	44
(5) 自転車利用環境の総合的整備.....	45
(6) 高度な道路交通システムの活用.....	45
(7) 交通需要マネジメントの推進 (公共交通機関の利用促進及び自動車利用の効率化).....	45
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備.....	46
(9) 総合的な駐車対策の推進.....	46
(10) 道路交通情報の充実.....	47
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	47
第4の柱 車両の安全性の確保.....	49

(1) 自動車の点検整備等の充実 .....	49
第5の柱 道路交通秩序の維持 .....	50
(1) 飲酒運転の危険性等の広報・周知 .....	50
(2) 暴走族対策の強化 .....	50
第6の柱 救助・救急活動の充実 .....	51
(1) 救助・救急体制の整備 .....	51
(2) 救急医療体制の整備 .....	52
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等 .....	52
第7の柱 被害者支援の推進 .....	53
(1) 交通事故被害者支援の充実 .....	53
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 .....	53
第8の柱 交通事故調査・分析の充実 .....	54
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断 .....	54
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 .....	54
(3) 交通事故調査委員会の効果的運用 .....	54
第2編 踏切道における交通の安全 .....	55
第1章 踏切道における交通安全の目標等 .....	56
第1節 踏切事故のすう勢等 .....	56
第2節 交通安全計画における目標 .....	56
第2章 踏切道における交通安全の対策 .....	57
第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向 .....	57
第2節 踏切道における交通安全の施策 .....	57

第1の柱 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進.....	57
(1) 踏切道の立体交差化 .....	57
(2) 踏切道の構造の改良の促進.....	57
第2の柱 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施.....	57
(1) 踏切保安設備等の整備 .....	57
(2) 交通規制の実施 .....	57
第3の柱 踏切道の統廃合の促進 .....	58
第4の柱 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 .....	58
用語集.....	59

本文中、※のついている用語は、用語集  
に解説があります。

## 計画の基本的な考え方

交通事故のない、安全で安心して暮らすことができる「千葉市」にすることは、市民すべての願いであり、市民及び地域が常に真剣に考え、自らにできることに取り組むということが求められます。

交通安全の実現のためには、人命尊重の理念に基づき、交通環境の整備などのハード面の整備だけでなく、「市民一人ひとりの力」や「地域の力」といった、ソフト面を融合させた総合的な施策が必要となります。

千葉市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年6月1日制定）を根拠とするもので、昭和46年度に第1次計画を策定して以降、5年ごとに計画を策定してきました。このたび国及び県がそれぞれ第10次の交通安全基本計画、交通安全計画を策定したことを踏まえ、本市においても平成28年度から平成32年度を計画期間とする、第10次の交通安全計画を策定いたしました。

この第10次千葉市交通安全計画は、引き続き「人優先」の考え方に基づき、交通社会を構成する「人と地域」、そして道路等の「交通環境」の相互の関連を考慮し、「道路交通の安全」と「踏切道における交通の安全」の体系のもと、適切かつ効果的な施策を総合的かつ継続的に推進するものであり、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、千葉市交通安全対策会議の各委員や市民などからの幅広い意見を集約して策定されています。

今後は、市民・関係機関・各種団体等との連携・協働をさらに深めるとともに、中間年における評価や必要に応じた見直し等を通じた本計画の適切な運用を図りながら、交通安全施策を効果的に実施します。

## 第1編 道路交通の安全

### 1. 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる千葉市を目指す。

死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

### 2. 道路交通の安全についての目標

年間の死者数を18人以下とする。

### 3. 道路交通の安全についての対策

#### 【6つの視点】

- ① 高齢者・子どもの安全確保
- ② 歩行者・自転車の安全確保
- ③ 生活道路・幹線道路における安全確保
- ④ 地域でつくる交通安全の推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ⑥ 先端技術の活用推進

#### 【8つの柱】

- ① 市民一人ひとり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編 道路交通の安全

## 第1章 道路交通安全の目標等

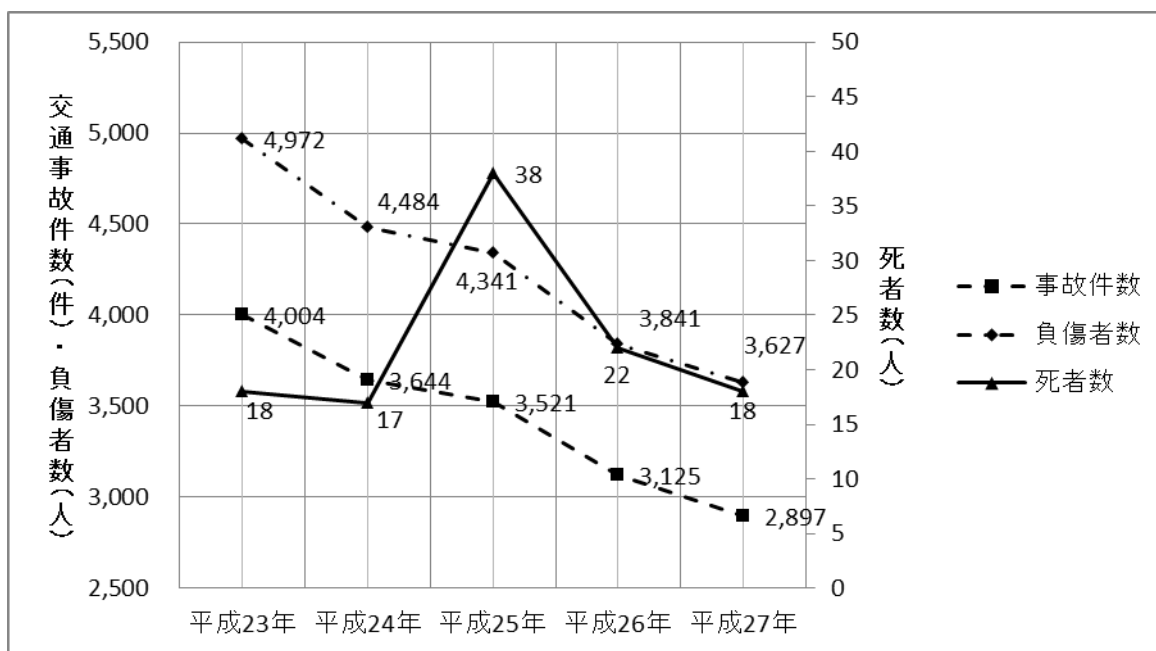
### 1 道路交通事故のすう勢等

#### (1) 道路交通事故の現状

本市における交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともに年々減少していて、平成27年の発生件数は2,897件、負傷者数は3,627人で、平成23年の発生件数4,004件、負傷者数4,972人と比較して、発生件数で28%、負傷者数も27%の減少となっています。

しかしながら、死者数は平成23年以降、平成27年まで、18人、17人、38人、22人、18人と推移し、第9次千葉県交通安全計画で掲げた抑止目標（年間死者数を20人以下とする）については、平成23年、平成24年、平成27年は達成していますが、平成25年、平成26年は未達成でした。

交通事故件数、負傷者数、死者数の推移



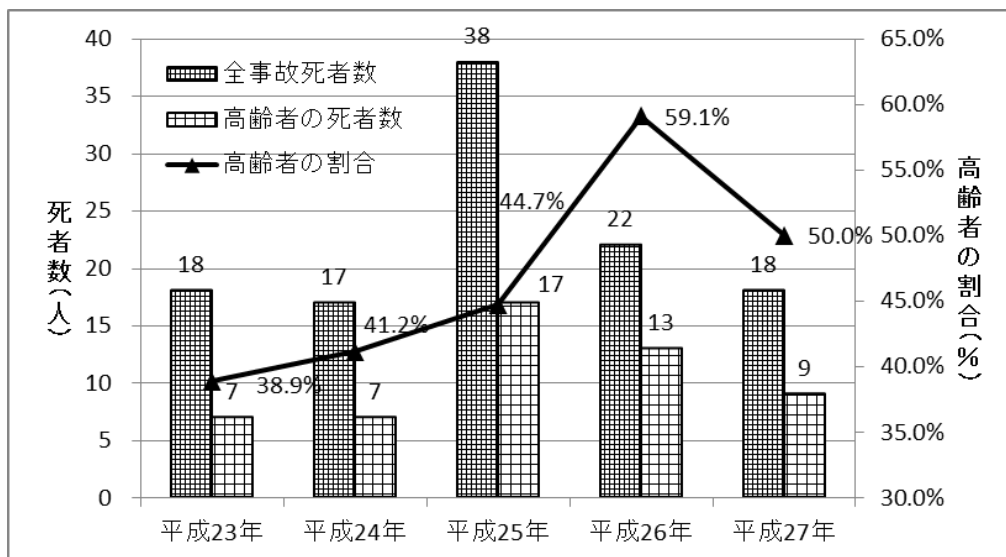


## (2) 交通事故の特徴

本市における交通事故には、以下のような特徴が挙げられます。

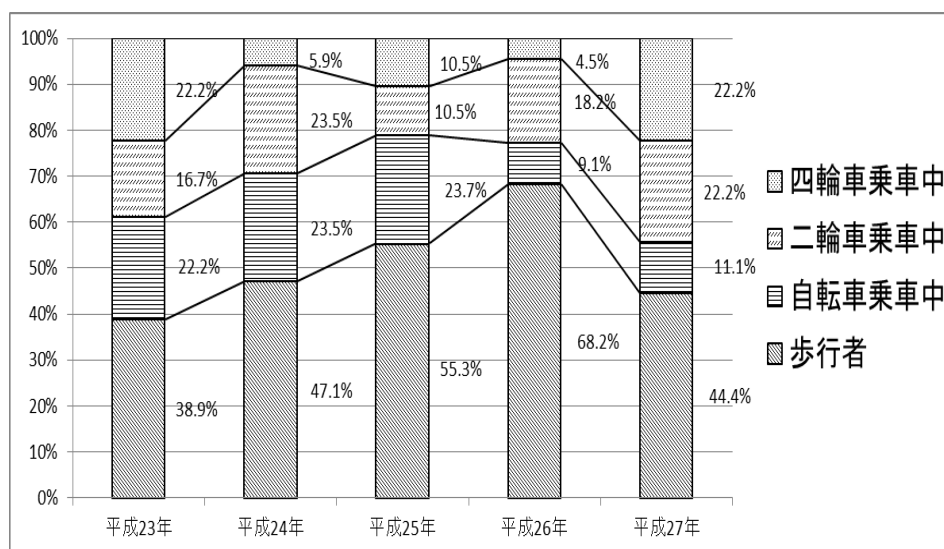
- ① 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は増加傾向にあります。

交通事故死者数に占める高齢者の割合の推移



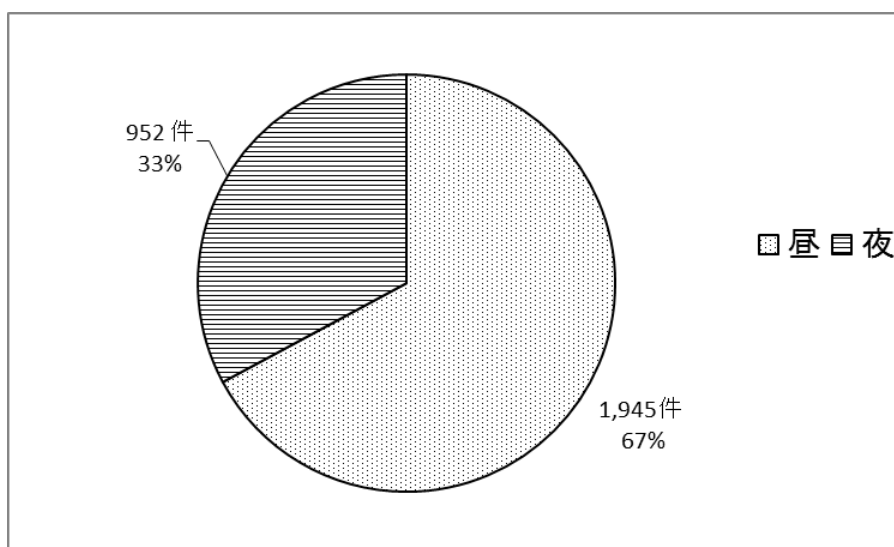
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は、全交通事故死者数のおおむね60%から80%で推移しており、四輪車、二輪車乗車中よりも高くなっています。

状態別死者数の割合の推移



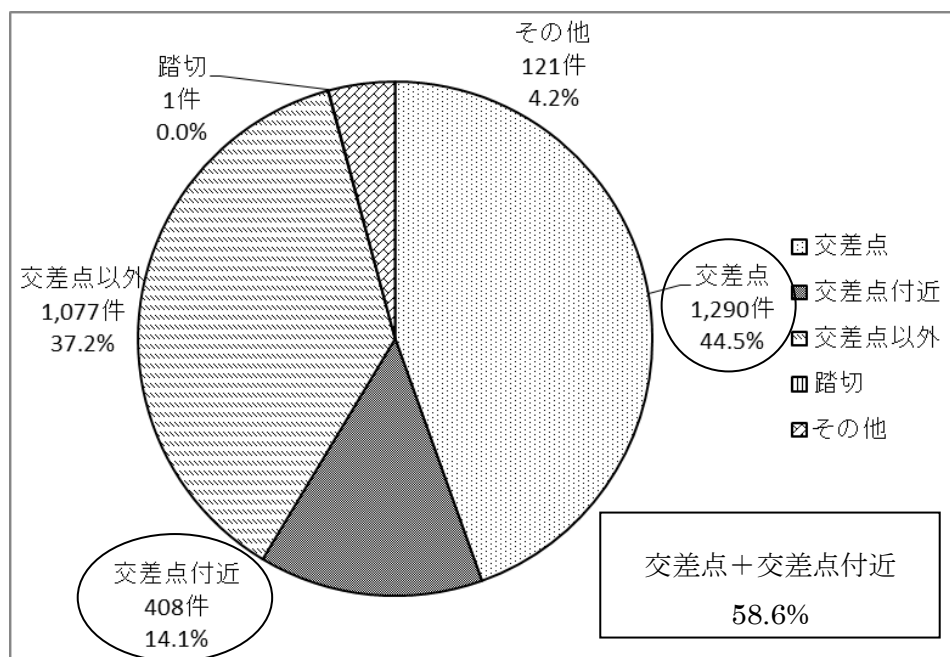
- ③ 夜間事故が全体の30%程度を占めています。

昼間事故と夜間事故の割合(平成27年)



- ④ 交差点及び交差点付近での発生が、全体の60%程度を占めています。

道路形状別事故の構成(平成27年)



また、千葉県における後部座席のシートベルト着用率は平成25年以降、減少傾向となっており、平成27年は32.6%にとどまるなど、死亡事故の発生の一因ともなっています。

## 2 交通安全計画における目標

本計画における目標は、平成32年までの毎年の年間死者数を18人以下とします。本市の究極の目標は、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、本計画の目標は、千葉県計画を参考に、第9次計画の期間中の死者数の2割削減を目指し、これを下回るように定めます。この目標の達成のため、関係機関・団体等との連携を図り、市民の理解と協力の下、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。

第9次計画期間内の本市の交通事故死者数

(人)

H23	H24	H25	H26	H27	合計
18	17	38	22	18	113人

第10次千葉県交通安全計画

a:目標値 (平成32年)	150人/年
b:実数値 (平成27年)	180人/年
a/b	約0.83

$$113人 \times 0.83 \div 5 \approx 93.8人$$

$$93.8人 \div 5 \approx 18.76人/年 \dots 18人/年$$

### 3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や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「2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた交通ルール・マナーの啓発の充実」の3項目に重点を置いたものとしています。

#### ◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、残念ながら、市内で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、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おり、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が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対策の充実・強化により、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、交通事故全体の発生件数は減少しているものの、高齢者の運転に起因した交通事故の割合は年々増加傾向にあり、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強化します。

#### 「高齢者の交通安全対策の強化」により実施する主な事業（取組）

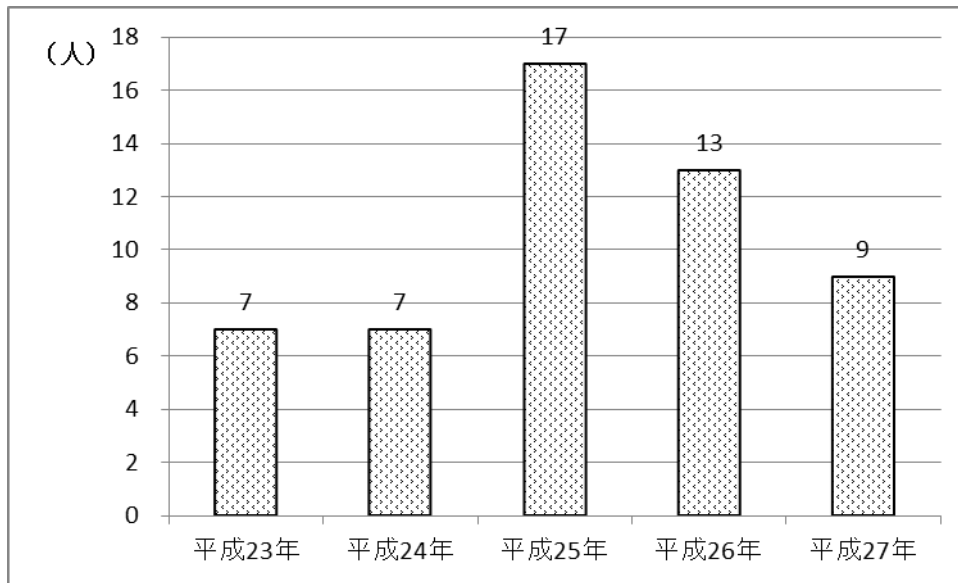
##### (1) 交通事故に遭わないための取組〔高齢歩行者等の対策〕

- ・シルバーリーダー等による、高齢者の自主的な交通安全活動の促進（P30）
- ・老人クラブ・自治会等を通じた交通安全講話の実施など交通安全教育の推進（P30）
- ・イベント等における高齢者への事故防止に関する情報提供の促進（P30）
- ・広報媒体を活用した高齢者への情報発信（P30）
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進（P30）

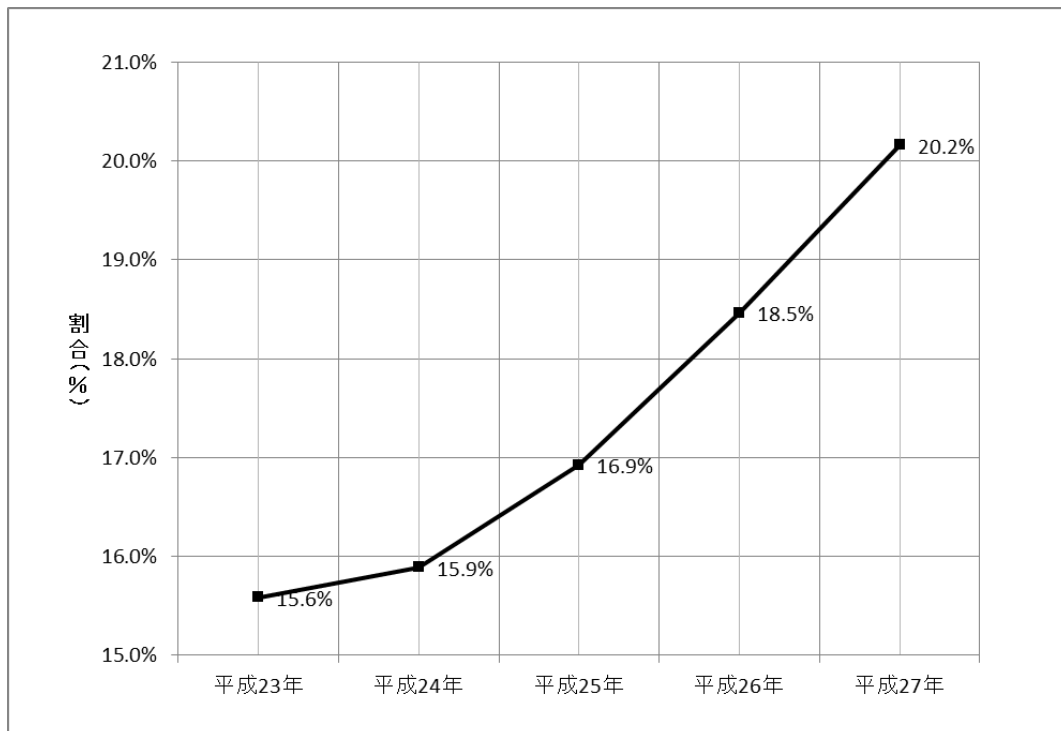
##### (2) 交通事故を起こさせないための取組〔高齢運転者の対策〕

- ・高齢運転者への参加・体験・実践型教育の推進（P30）
- ・加齢に伴う運動・認知機能の変化が運転に及ぼす影響などの周知（P30、P39）
- ・運転免許自主返納に対する優遇措置の周知・広報の強化（P39）
- ・公共交通機関の利用促進（P39～40）

### 高齢者の交通事故死者数の推移



### 高齢者が第一当事者となった事故件数の割合



第一当事者とは、最初に交通事故に関与した、車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身傷害程度が軽い者をいう。

## ◆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減少傾向にあるものの交通事故全体の2割以上を占めており、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。

自転車の安全利用に関するこれまでの取組は、自転車運転者が自動車等との交通事故により被害者となることを防止する対策を中心に展開してきました。

しかしながら、自転車運転者が歩行者等と衝突し加害者となる交通事故も多く発生し社会問題化していることから、自転車の安全利用を更に徹底するための対策の強化が急務となっており、現在制定を目指し検討を進めている（仮称）自転車を活用したまちづくり条例においても自転車の安全利用について規定を盛り込むなど、本市の自転車の安全利用対策を積極的に進めていきます。

### （1）自転車に係る交通事故防止対策

本市は全体的に平坦で、自転車を日常的に利用しやすい環境であり、通勤や通学などに用いる市民も多い状況です。

また海辺やサイクリングロードなどにおいて、レクリエーションとして自転車を楽しむ機会が増えていることから、正しいルールの周知やマナーの向上など、すべての世代に幅広く自転車の安全利用の促進を図ります。

### （2）自転車保険の普及及び加入の促進

自転車が歩行者をはねたり、自転車同士で衝突するなどの交通事故により、自転車運転者が加害者となる事故が頻発しています。

その中でも、自転車運転者が歩行者を死亡させたり、重度の障害を負わせた場合、高額賠償を命ずる判決も出されていますが、賠償責任に対応した保険に加入していない自転車運転者も多いことから、被害者救済の側面からも懸念される問題となっています。

このため、自転車の安全利用を徹底するための対策を強化することと併せて、保険への加入を促進します。

### （3）道路交通法令の的確な運用（悪質な運転者への指導等の強化）

自転車運転者によるルールやマナーの遵守が徹底されていないことを原因とした自転車に関係する交通事故が頻発しており、このような交通環境を取り巻く社会情勢の変化を踏まえた道路交通法の改正により、平成27年6月1日から、政令で定められた14の危険行為を繰り返した者に対し、自転車運転者講習制度による自転車運転者講習の受講が義務付けられ、受講しない者への罰則規定も設けられました。

同講習制度をはじめとする関係法令の的確な運用を通じて、自転車の安全利用を更に徹底します。

「自転車の安全利用対策の強化」により実施する主な事業（取組）

(1) 自転車に係る交通事故防止対策〔自転車安全利用の推進〕

- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（P 3 1）
- ・社会人等への広報・講習会等の強化（P 3 1）
- ・自転車点検整備の促進（P 3 2）
- ・反射材の普及促進（P 3 2）
- ・学齢期における交通安全教育の実施（P 3 4～3 5）
- ・スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催（P 3 4～3 5）
- ・高齢者交通安全教室等の交通安全講話の開催（P 3 0）

(2) 自転車保険の普及及び加入の促進〔交通事故被害者の救済〕

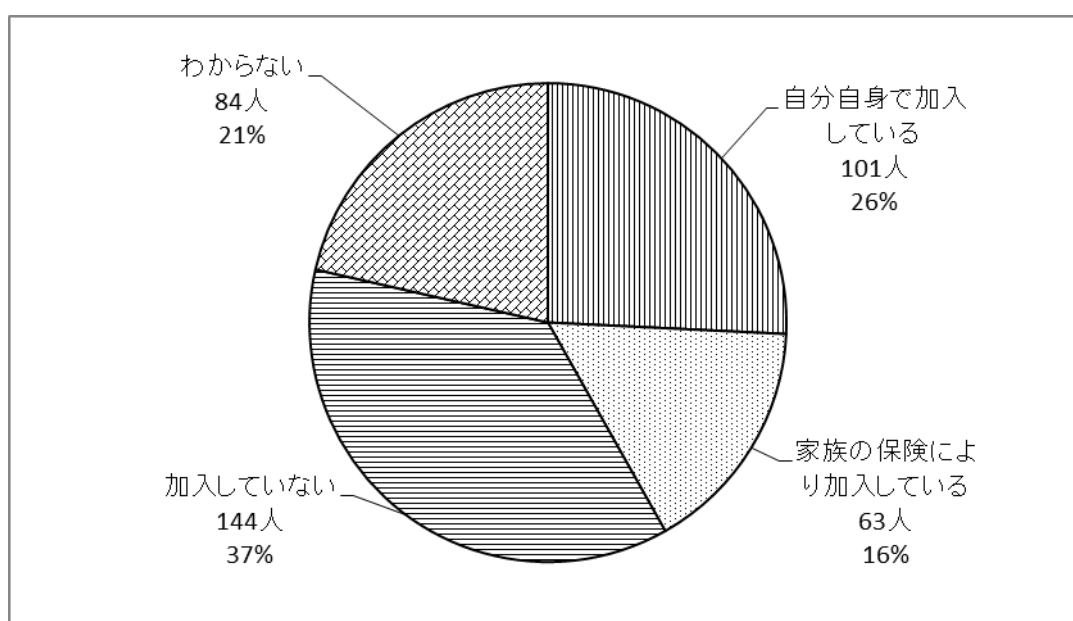
- ・自転車安全整備制度（TSマーク）の普及促進（P 3 2）
- ・自転車保険の加入促進（P 3 2）

(3) 道路交通法令の的確な運用〔悪質な運転者への指導等の強化〕

- ・広報媒体を利用した正しい交通ルールの周知徹底（P 3 1～3 2）
- ・自転車安全利用講習会などでの法規講習の実施（P 3 1～3 2）

自転車保険加入状況

（平成27年度 自転車安全利用講習会でのアンケート調査結果）



## 自転車の安全利用に係るルールと、自転車運転者講習の対象となる危険行為

### 〔自転車安全利用五則〕

- 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
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

(平成 19 年 7 月 中央交通安全対策会議)

### 〔ちばチャリ 3つの約束〕

自転車安全利用五則を補い、自転車を安全に運転するうえでのマナーとして定めたもの。

千葉市で自転車に乗るわたしたちは、みんなで安全に自転車に乗るために、自転車でまちをもっと便利にするために、自転車がもっとみんなに愛されるために、この三つの約束をまもります。

- 1 歩いている人を大事にします。
- 2 車道では左側を走ります。
- 3 ライトを点けます。

平成 28 年 2 月 市民シンクタンクモデル事業  
(千葉市まちづくり未来研究所)

### 〔自転車運転者講習の対象となる危険行為 14項目〕

- ① 信号無視
- ② 通行禁止違反
- ③ 歩行者用道路における車両の義務違反 (徐行違反)
- ④ 通行区分違反
- ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ⑥ 遮断踏切立ち入り
- ⑦ 交差点安全進行義務違反等
- ⑧ 交差点優先車妨害
- ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等
- ⑩ 指定場所一時不停止等
- ⑪ 歩道通行時の通行方法違反
- ⑫ 制動装置不良自転車運転
- ⑬ 酒酔い運転
- ⑭ 安全運転義務違反

(道路交通法)



### ◆重点項目3：2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた 交通ルール・マナーの啓発の充実

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に当たり、本市に所在する幕張メッセがオリンピックのレスリング、フェンシング、テコンドー、また、パラリンピックの車いすフェンシング、テコンドー、ゴールボール、シッティングバレーボールの会場に決定しました。そのため、本市には、今後、多くの外国人観光客や、他都道府県からの来訪者が増えることが見込まれます。

このことから、「安全・安心の確保」を最重要課題として、万全の受け入れ態勢の整備を進め、観光客が安心して本市を訪れ、滞在できる環境づくりを進めることが必要です。

交通安全においては、本計画の計画期間の最終年度に2020年東京オリンピック・パラリンピックが開催されることから、以下のとおり必要な取組を推進します。

そして、この「安全・安心」が確保された環境をオリンピック・パラリンピックによるレガシーとして次代に受け継いでいきます。

#### (1) 交通安全に関する本市の受け入れ態勢の充実

##### ① 交通ルールの遵守と交通マナーの実践に関する市民意識の醸成

市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、「安全・安心」を推進していくことは、本市を訪れる多くの方を受け入れるうえで極めて重要です。オリンピック・パラリンピック開催に向けて、様々な国や地域から人が訪れ、様々な手段により移動や周遊することが予想される中で、速度超過などの自動車の危険な運転や、信号を無視した歩行者の道路横断、また、特に最近社会問題化している自転車のマナーの悪さや危険な乗り方などは、本市を訪問する観光客の安全を脅かしたり、本市に対する信頼感やイメージを著しく損ねるおそれがあります。

##### ア 交通ルール・マナーの徹底

本市の一人ひとりの運転者が交通ルールを遵守し、安全運転を行うことは、バスやタクシーを利用し、レンタカーやレンタサイクルを運転する外国人観光客に安心感を与え、本市の交通社会に対する信頼を得ることができます。

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践については、交通安全運動を始めとする様々な機会を通じて、子どもから高齢者まで幅広い世代に対し啓発や教育を徹底していく必要があります。

市民に対して交通ルールやマナーの徹底を図るためには、関係機関・団体等との連携だけではなく、従業員教育や社会活動を通じた企業の協力、多様な地域住民の参画等を通じて、幅広く市民一人ひとりに訴えかけ、交通安全意識の醸成を図ります。

##### イ 安全運転の確保

自転車の安全な運転を確保するために、市内各区において自転車安全利用講習会や中学校、高校等での交通安全教育を推進します。

また、高齢運転者に対する交通安全講話や、運転免許自主返納に関する周知や情報提供などを更に推進します。

## ② 道路案内標識等の各種掲示設備の整備

多くの外国人観光客が本市を訪れ、また周遊する際には、電車やバス、タクシー等の公共交通機関を利用するほか、公共交通機関だけでは訪問しづらい地域を中心にレンタカーやカーシェアリング、レンタサイクル等の利用が見込まれます。

外国人観光客がレンタカー等を運転する際に、道路案内標識等による案内の内容や、災害等発生時の道路情報等が適切に伝達されないと、交通事故等の発生の危険も高まるため、適切な情報提供等を図る必要があります。

このことから、道路案内標識やその他の情報提供設備等において、英語などの多言語表記や誰にでも分かりやすいピクトグラム<sup>\*</sup>の表記等、情報提供の充実に努めます。

## (2) 本市を訪問する外国人観光客への交通ルール・マナーの実践の徹底

今後、本市を訪問する外国人観光客の増加が見込まれますが、各国の交通事情や交通ルール・マナーが日本と異なる場合も想定され、日本の交通ルールを遵守しないことによる交通事故の発生も危惧されます。

このため、本市を訪問する外国人観光客に対し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践についての周知・啓発が重要となります。

このことから、関係機関や事業者等と連携し、日本の交通ルール等を外国語で分かりやすく記載したチラシの配布等を通じ、周知・徹底に努めます。

「2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた交通ルール・マナーの啓発の充実」により実施する主な事業（取組）

（1）交通安全に関する本市の受け入れ態勢の充実

①交通ルールの遵守と交通マナーの実践に関する市民意識の醸成

ア 交通ルール・マナーの徹底

- ・交通安全団体や企業等との連携による交通安全運動の推進（P25～28）

イ 安全運転の確保

- ・自転車安全利用講習会の開催（P36）
- ・高齢運転者に対する安全運転講習会など、参加・体験・実践型教育の実施（P30）

②道路案内標識等の各種掲示設備の整備

- ・多言語表記やわかりやすいピクトグラムの表記等、情報提供の充実（P47）

（2）本市を訪問する外国人観光客への交通ルール・マナーの実践の徹底

- ・外国人に対する交通安全教育（普及啓発）（P37）

## 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

第1次計画の策定以来、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死傷者数は大きく減少してきたことから、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考えます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、これまで続けてきた減少傾向が鈍化していることから、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の変化等に的確に対応し、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、計画の実行性を確保していくことが求められています。

そして、歩行者、自転車、自動車運転者が安全かつ快適に道路を共有化できるよう、お互いを思いやり、理解を深め合う取組を進めることが必要です。

第10次計画の策定に当たっては、第9次計画において示した4つの視点（「高齢者・子どもの安全確保」、「歩行者・自転車の安全確保」、「生活道路・幹線道路における安全確保」、「地域でつくる交通安全の推進」）のほか、国及び千葉県が定める第10次交通安全基本計画等を踏まえて、新たに「交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進」及び「先端技術の活用推進」の2つを加えた6つの視点を定めるとともに、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・子どもの安全確保

本市では、高齢化の急速な進行とともに高齢者の関係する交通事故の割合が増加傾向にある中で、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。

移動手段と事故の関係では、徒歩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、自動車の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、高齢運転者が事故の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、バリアフリー化を進め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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動や、身近な地域における生活に密着した交通安全活動が求め

られます。

また、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る必要性が一層求められ、心身の発達段階に応じた交通安全教育や安全な歩行空間の確保が必要です。

**【第1の視点】に基づき実施する主な事業**

**◎高齢歩行者等の交通事故防止の推進**

- ・高齢者宅訪問活動の推進 (P 29)
- ・シルバーリーダーの指導・育成 (P 30)
- ・老人クラブ・自治会等を通じた高齢者への情報発信、交通安全教育の推進 (P 30)
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進 (P 30)
- ・高齢者の事故マップを活用した交通安全教育の推進 (P 30)
- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(障害者等)(P 37)
- ・バリアフリー化など歩行空間等の整備 (P 42)

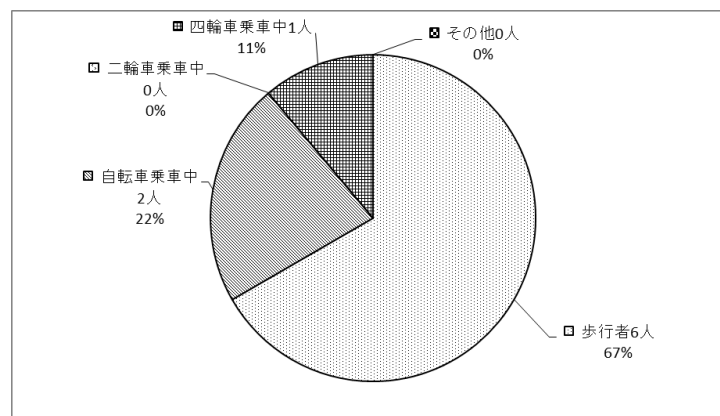
**◎高齢運転者対策の強化**

- ・高齢運転者への参加・体験・実践型教育の推進 (P 30)
- ・運転免許自主返納の推進 (P 39)
- ・支援、相談体制の強化 (P 39)
- ・公共交通機関の利用促進 (P 39～P 40)

**◎子どもの交通事故防止の推進**

- ・幼児、小学生、中学生、高校生等に対する交通安全教育の推進 (P 33～36)
- ・通学路等の整備 (P 42)

高齢者の状態別死者数(平成27年)



## 【第2の視点】歩行者・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、高齢者や子どもの交通事故が多い身近な道路の安全性の向上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行い、歩行空間の確保を積極的に進めます。また、運転者・歩行者等の交通安全意識の徹底を図るため、3（サン）・ライト運動<sup>\*</sup>の実施、歩行者への反射材等の利用・普及を促進するなど、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。

また、自転車については、自動車と衝突し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一転して加害者となることから、それぞれの立場に応じた対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車と歩行者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、都市部においては、自転車交通のあり方や多様な交通手段の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、走行空間の確保等の環境整備だけで完結するものではありません。自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景とする、重大な交通事故の発生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、幼児から高校生まで、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実施するとともに、自転車に関する交通安全教育を受ける機会の少ない大学生や社会人に対する啓発や教育の強化が必要です。各世代にわたって啓発や教育をより効果的に行うためには、実際の自転車事故現場を再現したり、受講者が実際に自転車に乗車しながらルールやマナーを実践する等の参加体験型の安全教育により、伝聞知識ではない実体験に基づいた自転車が持つ危険性の習得を図ります。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上等、放置自転車が問題となっている場所では、自転車駐車場の整備等、放置自転車対策を呼びかけていきます。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追い越し、自転車通行帯への駐停車などの問題もあることから、自動車運転者への啓発も必要です。

**【第2の視点】に基づき実施する主な事業**

**◎歩行者の安全確保**

- ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進（P 29）
- ・3（サン）・ライト運動の推進（P 29）
- ・ゼブラ・ストップ活動の推進（P 29）
- ・歩道及び自転車利用環境の総合的整備（P 42～45）

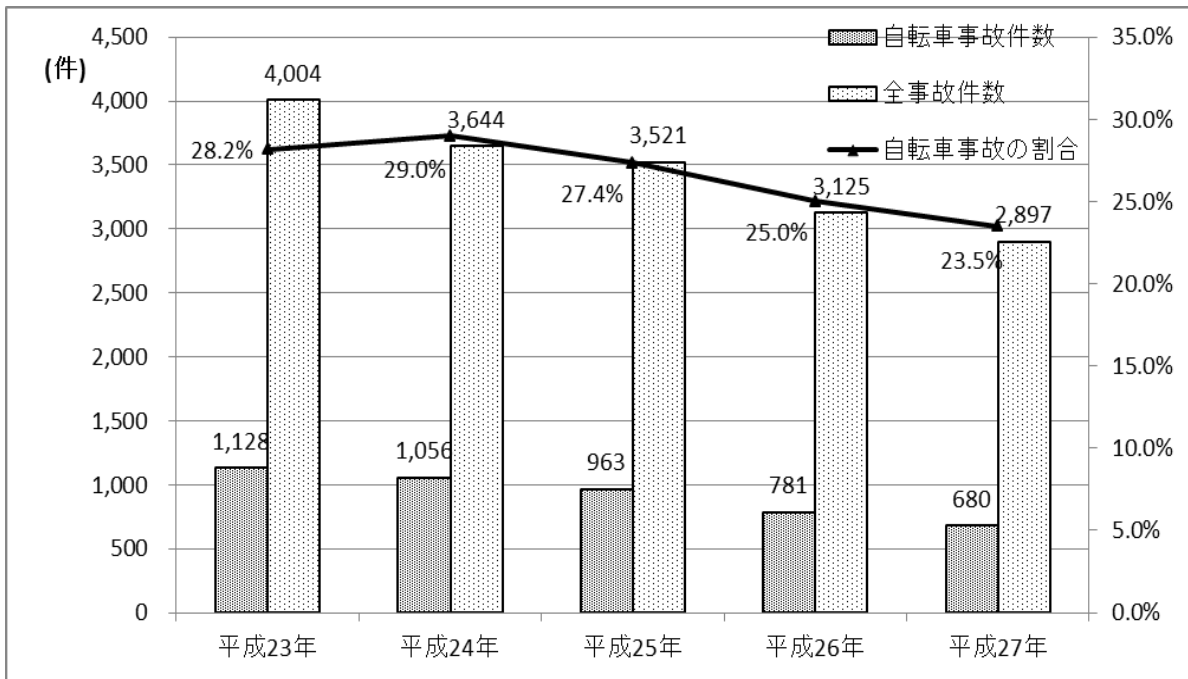
**◎自転車安全利用の推進**

- ・自転車安全利用キャンペーンの実施（P 31）
- ・社会人への広報・講習会等の強化（P 31）
- ・交通安全高齢者自転車大会への参加の促進（P 31）
- ・自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進（P 32）
- ・自転車保険の加入促進（P 32）
- ・反射材の普及促進（P 32）
- ・運転者教育等の充実（P 31～32）

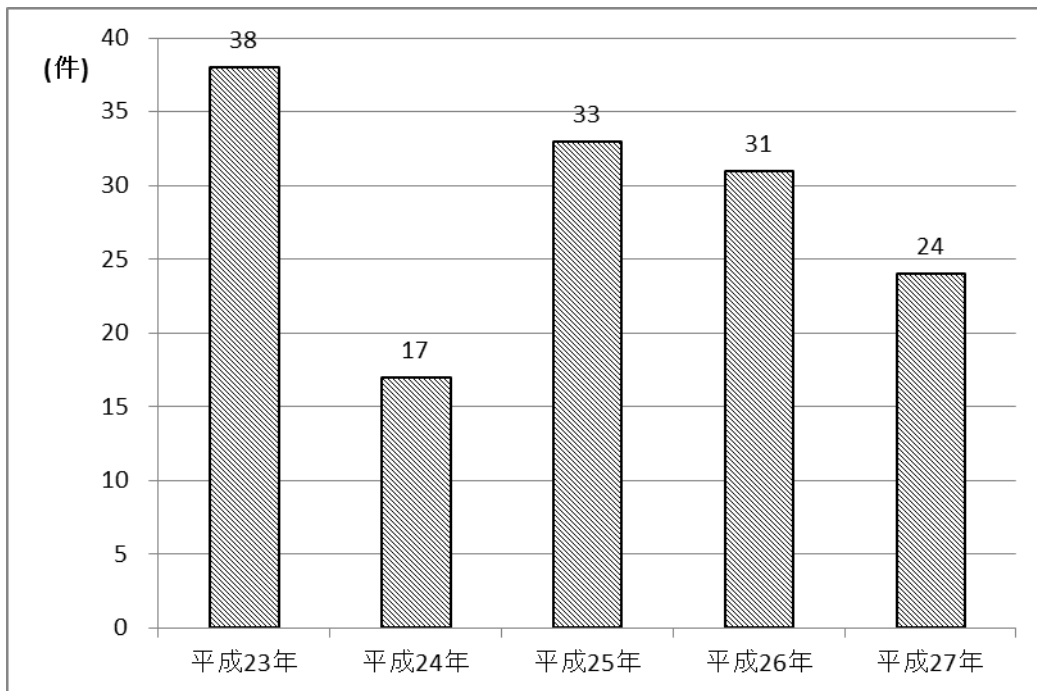
**◎参加体験型交通安全教育の推進**

- ・学齢期における交通安全教育の実施（P 34～35）
- ・スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室  
（P 35～36）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（P 30）

### 全事件数と自転車事故件数の推移



### 自転車対歩行者の交通事故件数の推移





### 【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

自動車による交通事故件数は減少傾向にありますが、依然として本市内においては、年間3千件近くもの交通事故が発生し、特に、高齢者が関係する交通事故の発生割合が増加しているなど、引き続き、超高齢社会の到来を踏まえ、誰もが安全に安心して暮らしていくことができるまちの実現に向けて、交通安全対策が一層重要になってきます。

そのため、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、交通指導取締りの強化、安全な走行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については、各関係機関・団体等と連携を図りながら、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3の視点】に基づき実施する主な事業

- ・生活道路における交通安全対策の推進（P 4 2）
- ・歩道及び自転車走行環境の整備（P 4 2～4 5）
- ・道路ネットワークの構築・強化（P 4 3）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断の実施（P 5 4）

#### 【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進

市内の交通事故は、交通事故死者数の半数以上を高齢者が占めています。また、平成27年の実績で、高齢者の交通事故死傷者（544人）のうち、おおむね半数（269人）は歩行中や自転車乗車中での事故であり、そのうちの約4割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

このように交通事故は市民の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、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。

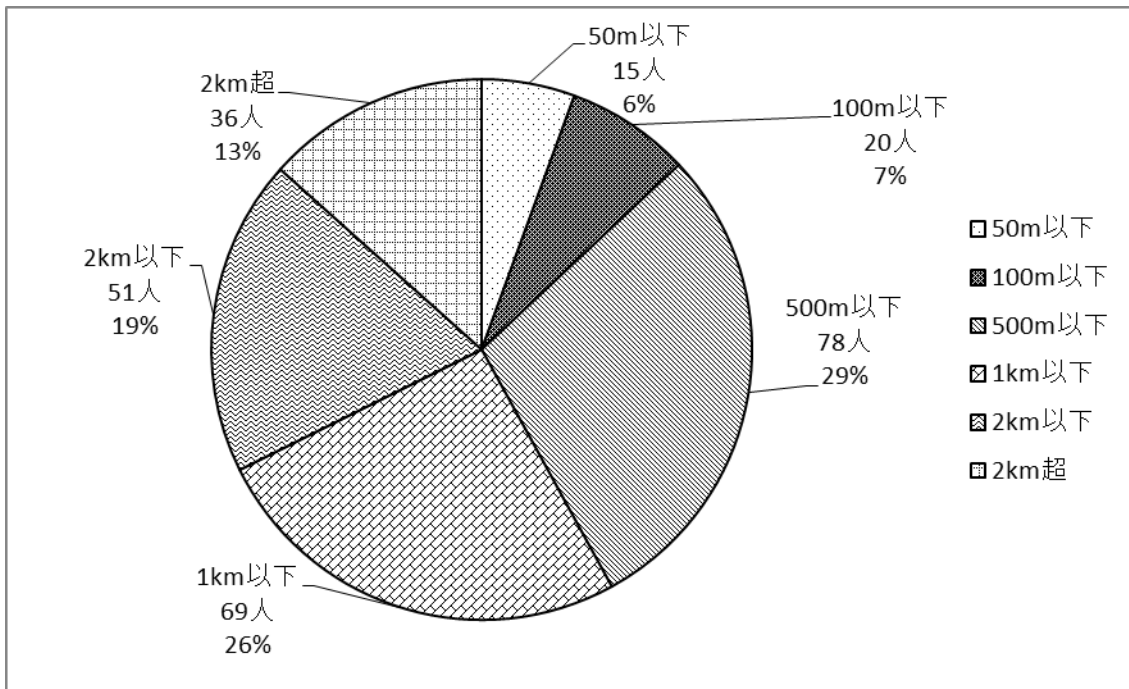
また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域で行われる交通安全活動を支援するため、交通安全に関する情報の提供、地域と一体となった交通安全運動の展開、交通安全推進隊や交通安全ボランティア団体の活動、地域で行う交通安全教育の促進、高齢者宅訪問活動、交通安全の見守りや啓発・教育等の地域に根差した活動により自主的な交通安全活動の促進を図ります。

#### 【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・千葉県交通安全推進隊の活動の促進（P25）
- ・地域交通安全活動推進委員協議会の活動の活性化（P27）
- ・三世代交流型交通安全教育の推進（P29～30）
- ・町内自治会と連携した高齢者等の交通事故防止の推進（P30）
- ・「飲酒運転は絶対しない・させない・ゆるさない」環境づくり（P50）

高齢死傷者の自宅からの距離（平成 27 年）  
（自転車乗車中・歩行中の事故死傷者 269 人の内訳）



## 【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

第9次計画の計画期間においては、前述の4つの視点に基づいた総合的な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、また負傷者が多数発生しています。

交通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。このことから、交通事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等を詳細に分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施することで、交通情勢の変動に的確に対応した対策を行い、交通事故の減少を図ります。

### 【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・効果的な交通規制の推進（P 4 4）
- ・交通事故調査・分析の充実（P 5 4）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断の推進（P 5 4）
- ・交通事故調査委員会の効果的運用（P 5 4）

## 【第6の視点】先端技術の活用推進

交通事故は、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、高度な道路交通システム等の活用の推進や、交通事故発生時の救助・救急体制を支える各種システムの整備・拡充など、技術発展を取り入れたシステムの導入を推進していく必要があります。

また、先端技術を有効に活用した道路交通情報収集・提供システム等の構築を図ることにより、交通の安全と円滑を図ると同時に、経済性の向上や自然環境への負荷低減等も図る必要があります。

### 【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 道路交通情報提供内容の充実・高度化の推進等

(P 4 0、P 4 2、P 4 5)

〔 道路交通情報通信システム VICS、新交通管理システム UTMS 等の整備や活用等 〕

- ・ 救助・救急体制の整備 (P 5 1)  
〔 ちば消防共同指令センターの適切な運用 〕
- ・ 救急医療体制の整備 (P 5 2)  
〔 広域災害・救急医療情報システムの活用 〕

## 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。

第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

第2の柱 安全運転の確保

第3の柱 道路交通環境の整備

第4の柱 車両の安全性の確保

第5の柱 道路交通秩序の維持

第6の柱 救助・救急活動の充実

第7の柱 被害者支援の推進

第8の柱 交通事故調査・分析の充実

また、対策の実施にあたっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、中間年での実施状況の確認・評価等により、必要に応じた見直しを図ります。

### 【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとり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市民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積極的に提供します。

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・団体等と連携し、強力に推進します。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者や障害者、外国人等に対する交通安全教育にも配慮します。

#### (1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

##### ① 千葉市交通安全推進協議会、千葉市交通安全運動実行委員会の活動の推進

###### ア 千葉市交通安全推進協議会の活動の強化

千葉市交通安全推進協議会の活動を強化し、各機関・団体がより一層連携するとともに、それぞれが主体となり、各季の交通安全運動をはじめとした交通安全活動を推進します。

###### イ 交通安全市民大会（交通安全のつどい）等の開催

交通安全市民大会（交通安全のつどい）等を開催し、交通安全に関し功労のあった団体・個人を表彰するとともに、交通安全の重要性を市民に発信し、市民総参加による交通安全活動を図ります。

##### ② 千葉県交通安全推進隊の活動の促進

千葉県交通安全条例に基づき、県下全域を対象に通学路における見守り活動

等、交通安全に関するボランティア活動を行う「交通安全推進隊」に対し、活動に必要な情報提供に努めるとともに、その活動が積極的に推進され、地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう積極的に支援します。

③ 交通安全の日における活動の推進

ア 市民一人ひとりの活動の推進

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業<sup>\*</sup>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・協同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・団体等は、交通安全の日における交通安全活動のテーマを設定し、それぞれの特性を活かした交通安全意識の高揚のための施策を一斉に展開することにより、市民一人ひとり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。

④ 交通安全に関する情報提供の推進

ア 交通安全に関する施策等の情報提供

交通安全に対する理解を深め、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、広報紙（市政だより）やホームページ、SNS<sup>\*</sup>等を活用し、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。

イ 交通事故情報の提供

市民が交通事故の発生状況を認識し、交通安全意識の高揚が図られるよう、交通白書等の統計資料、身近な地域で発生している交通事故の状況を地図化した「交通事故発生マップ」、人身事故発生件数などを速報する「交通事故発生状況」など、千葉県警察が行うホームページ、SNS等を通じた情報提供の周知を図ります。

⑤ 市民の意見を反映した交通安全の推進

千葉県警察ホームページに設けられている、「信号機BOXコーナー」及び「標識BOXコーナー」の利用促進や、ホームページやちばレポ等を活用し、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。

⑥ 交通安全団体への支援等

ア 交通安全団体の育成指導

a 交通安全協会

交通安全協会は、各警察署単位に組織され、地域の交通安全活動を行っています。このため、交通安全教育や広報・啓発活動等に際し、必要な支援を行います。

b 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、各警察署単位に組織され、職域における安全

運転管理を通じ交通事故防止に貢献しています。このため、適切な指導や支援を行います。

c 交通安全母の会

交通安全母の会は、「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、地域における交通安全活動の中核として重要な役割を担っています。

このため、交通安全母の会による世代間連携による交通安全教育など各種活動を支援し、家庭、地域における交通事故防止を推進します。

d 地域交通安全活動推進委員協議会

地域交通安全活動推進委員<sup>\*</sup>による活動が適正かつ効果的に行われるよう、必要な支援を行います。

e その他の民間団体

千葉市交通安全推進協議会を構成する各団体をはじめとする民間団体に対しては、交通安全対策が効果的に行われるよう諸行事に対する協力や必要な情報提供などの活動支援を行います。

イ 自動車製造・販売団体、ユーザー団体等の活動の奨励

交通安全適性診断車やシートベルトコンビンサー<sup>\*</sup>の派遣による交通安全啓発を奨励するなど、それぞれの立場に応じた交通安全のための諸活動が、地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう働きかけを行います。

また、連絡協力体制を強化し、これらの団体と一体となった交通安全に関する活動を展開します。

## (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、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と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、交通事故の実態に即した市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

市民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、毎月10日を「交通安全の日」、自転車の安全利用促進を図る日として、毎月15日を「自転車安全の日」と定め、広報や指導及び交通環境の整備等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、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、夜間・交差点における交通事故防止、悪質な違反・危険運転



の防止、暴走族及び違法駐車等の追放等、幅広い運動を展開します。

#### エ 地域活動及び各種団体との協力

交通安全運動の趣旨を市民一人ひとりまで浸透させるため、地域活動との連携を密にし、市民と一体となった運動を展開します。

また、千葉市交通安全推進協議会等交通安全推進団体との連携の強化を図るとともに、地域と一体となった交通安全運動を展開します。

#### オ 自転車の安全利用の促進

自転車は車両であり、運転者としてルールやマナーを遵守しなければならないことを理解してもらえよう、啓発活動を推進します。

### 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、街頭や駅頭における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

#### イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとり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交通マナーの実践を習慣付けるため、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を掲載した広報媒体を活用します。

また、関係機関・団体及び町内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展開するほか、ホームページを随時更新し、情報発信に努めます。

#### ウ 交通安全団体、報道関係への資料、情報等の提供

民間交通安全団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、「地域別交通事故発生マップ」等の交通事故の分析に関する各種資料、情報等を提供します。

また、交通安全のルールとマナーの普及を図るため、報道機関の理解と協力を求めるとともに積極的な情報提供に努めます。

### 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理解を広め、全ての座席の着用率100パーセントを目標に、シートベルト着用とチャイルドシートの使用を推進することとし、関係機関・団体等が一体となり、交通安全運動等あらゆる機会と広報媒体を活用し、着用・使用の徹底を図ります。

#### イ 普及活動の推進

##### a シートベルトコンビンサー教育の推進

シートベルトの着用を徹底するためには、その効果を多くの市民が体験

することが重要であることから、シートベルトコンビンサー車を活用した体験型の交通安全教育を推進します。

b 着用推進の実施

シートベルトの正しい着用の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」を設け、警察、市、交通安全協会等の関係機関・団体等が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。

また、高速道路では、タクシー協会、バス協会等を通じ、「高速道路安全運行要領」に基づき、乗客に対するシートベルトの着用のための各種広報啓発活動を実施します。

④ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ<sup>\*</sup>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の普及促進

夕暮れ時や夜間における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し、これらの普及促進を図ります。

ウ 3(サン)・ライト運動及びゼブラ・ストップ活動<sup>\*</sup>の推進

歩行者の道路横断時の交通死亡事故が後を絶たないことから、千葉県警察による3(サン)・ライト運動及びゼブラ・ストップ活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。

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢化の進展に伴い高齢者が関係する交通事故が増加しています。高齢者を交通事故から守るためには、高齢者の交通安全リーダーを育成し、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、家族に限らず隣近所で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで、身体機能の低下した高齢者への道路横断の介助や声かけによる注意喚起、認知症高齢者の徘徊への対応など、高齢者を交通事故から守る活動を推進します。

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

ア 高齢者訪問活動等の推進

市は、地域で高齢者の見守りを行っている町内自治会、老人クラブ、民生委員、社会福祉協議会地区部会等を通じて、高齢者宅を訪問して、交通危険箇所などの交通情報の提供と、交通事故に遭わないための安全教育を実施するとともに、夜間の事故を防止するため、効果的な反射材の使用など交通事故防止活動を実施します。

イ 三世代交流型交通安全教育の推進

子ども、親、高齢者の三世代が一緒になって行う交流型の交通安全教育を推進し、家族や地域住民で高齢者を守る地域づくりを進めます。

#### ウ 町内自治会と連携した高齢者等の交通事故防止活動の推進

高齢者の交通事故防止を図るため、警察と連携し、町内自治会を通じて高齢者に対する情報の発信を推進するほか、交通安全教育等を実施します。

#### ② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進（シルバーリーダー<sup>\*</sup>の指導・育成）

地域における高齢者の交通安全リーダーを育成するため、参加・体験・実践型の研修会を実施するとともに、研修会修了者によるネットワークをつくり、交通安全に関する情報の提供や交通安全指導に関する相談・指導を行うなど、高齢者の地域での交通安全活動を促進します。

#### ③ 高齢者に対する交通安全教育

##### ア 高齢運転者への参加・体験・実践型交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、安全運転講習会など、参加・体験・実践型交通安全教育を推進します。

##### イ 高齢者交通安全教室等の開催

町内自治会、老人クラブ、交通安全協会等の関係機関・団体等と連携を図り、交通安全教育を実施し、身体機能の変化の自覚を促すほか、交通形態に応じた交通ルールを指導します。

また、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色の服装や反射材の効果について積極的な広報を実施するなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

その他、高齢者が多く集まるイベント会場や趣味の会などで、交通安全や事故防止に関する情報の提供が図られるよう、主催者の取組を促進します。

##### ウ 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、公民館、いきいきプラザ等、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、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

##### エ 高齢者の事故マップを活用した交通安全教育の推進

千葉県警察がホームページ上に掲載している高齢者の事故マップ情報を提供することにより、身近な場所で発生している交通事故の実態の把握と交通事故防止を常に意識して生活してもらうことを目的とした交通安全教育を推進します。

### （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すが、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行為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。

そこで、法律上車と同じ扱いを受け、加害者として重大な責任が生じることもある自転車運転での交通事故や迷惑行為を防止するため、交通安全運動等あらゆる機会に広報媒体を積極的に活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践の浸透を図ります。

#### 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」を活用し、関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を実施し、自転車安全利用五則の普及促進及び自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、交通安全協会、自転車軽自動車商協同組合等と、街頭での自転車点検、安全指導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

小・中・高校生及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、警察、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、自転車安全利用五則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。

また、児童に交通安全について関心を持ってもらうとともに、県が自転車のルールやマナーの浸透を図るために開催している「子ども自転車千葉県大会」の参加の促進などを図ります。

#### ウ 社会人等への広報・講習会等の強化

自転車の安全利用に関する交通安全教室を受ける機会の少ない社会人等に対し、ルールやマナーに違反する自転車の運転が歩行者等との衝突により重大な事故を発生させる危険があることの認知を高め、自転車安全利用五則及び自転車運転者講習制度の周知を図る必要があります。

このため、様々な広報媒体を通じて啓発を強化するとともに、関係機関・団体等と連携して講習会等を実施し、自転車のルールとマナーの遵守の徹底を図ります。

#### エ 交通安全高齢者自転車大会への参加促進

高齢者の自転車事故防止を図るため、(公財)千葉県交通安全協会の主催する交通安全高齢者自転車大会の参加を促進し、大会の機会を活用して交通安全への関心を高め、自転車のルールとマナーの遵守の徹底を図ります。

#### オ 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やチラシを掲示・配布するなど、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ルールとマナーの遵守の徹底を図ります。

また、市民シンクタンクモデル事業「千葉市まちづくり未来研究所」からの政策提言を踏まえ、「ちばチャリ三つの約束」など、自転車の安全利用に係

る親しみやすい考え方やフレーズ等の浸透を図るほか、市民による普及啓発の担い手の拡大方策を検討します。

カ 他縣市等と連携した啓発

九都縣市と連携した「九都縣市一斉自転車マナーアップ強化月間」を実施するなど、他縣市等とも連絡調整を図りながら広報啓発等を行うことで、より効果的に自転車安全利用対策を推進します。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室などを始め、ホームページなどの広報媒体も通じて、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、自転車点検整備の徹底を図ります。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク\*制度）の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、自転車軽自動車商協同組合等関係機関・団体、学校等と連携し、TSマークの普及促進を図ります。

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、自転車安全教室や自転車安全利用講習会実施時に過去の裁判結果を例示する等、自転車保険の必要性を説明し、各種自転車保険への加入促進を図ります。また、保険加入に係る広報について、各種媒体を用いるほか、自転車販売店を始めとする関係機関・団体等と連携を図りながら実施します。

⑤ 反射材の普及

夕暮れ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理解してもらうことで、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 自転車運転者講習制度の周知

平成27年6月に施行された自転車運転者講習制度の開始に伴い、積極的な広報啓発活動により制度を周知し、自転車の安全利用意識の向上が図られるようにします。

⑦ 幼児をはじめ各世代における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、幼児をはじめとする各世代に対し乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、特に自転車走行が不安定な子どもや同乗の幼児、高齢者など、着用がより強く望まれる世代や対象者へ一層の普及の促進を図ります。

⑧ 幼児二人同乗自転車の普及促進

幼児二人同乗自転車の普及促進を図るとともに、母親等を対象とした交通安

全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

## (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

飲酒運転は道路交通法で規定する禁止行為であり、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に及ぼす影響等の周知徹底を図り、市民総ぐるみで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

運転手はもとより、酒類提供・販売組合、飲食店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要があります。

千葉県が指定した飲酒運転根絶モデル地域<sup>\*</sup>において、飲食店など地域での自主的な取組による飲酒運転をさせないための対策を実施するとともに、広報キャンペーンなどを通じ、飲酒運転に対する市民意識が一過性のものとならないよう、引き続き「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりを推進します。

### ③ 社会人・中高生等への講習会の開催

酒酔い状態の疑似体験ができる「飲酒体験ゴーグル」等の活用や交通安全教室において飲酒運転は悪質・危険な犯罪であることを認識し、その影響の大きさを改めて理解してもらうことで飲酒運転根絶の機運を高めます。

## (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、それに対する態度を身に付け、これを習慣化してもらうために実施するものであり、関係機関・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

#### 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、地域を始めとして、幼稚園・保育園や、関係機関・団体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・団体等と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供、広報活動等を行います。

#### ウ 幼児交通安全教育セミナー参加の促進

千葉県が警察、教育委員会と連携して、市町村の交通指導員、幼稚園・認定こども園・保育所の教諭及び保育士、ベコちゃんクラブ\*のリーダー、交通安全協会指導員、交通安全母の会会員等を対象として、幼児交通安全教育に携わる指導者を育成する、幼児交通安全教育セミナーへの積極的な参加を促進します。

### ② 児童に対する交通安全教育

#### ア 小学校における交通安全教育の推進

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、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・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得してもらうとともに、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。

#### イ 交通安全基礎教育の実施

次代を担う子どもたちを悲惨な事故から守るため、小学生の発達段階に応じて、低学年では「安全な歩行や横断」を、中学年から高学年では、自転車安全利用五則の指導を中心とした「自転車の安全な走行」を行うなど、参加・体験・実践的な交通安全基礎教育を実施します。

また、実施校の教職員が交通安全教育の指導方法を学ぶことを通し、各学校において主体的な交通安全教育が実施されるよう促すとともに、保護者には、最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故の増加を踏まえ、自転車事故の実態の周知と、自転車保険加入促進を図ります。

### ③ 中学生に対する交通安全教育

#### ア 中学校における交通安全教育の推進

中学生は、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、交通事故全体の中で自転車利用中の事故の割合が高くなっています。また、自動車等の車両に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まる時期であるなど、社会人として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。

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、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してもらうとともに、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。

#### イ 参加・体験・実践型自転車交通安全教室の実施

中学生に対して、自転車利用のルールの徹底を図るとともに、危険な運転を体験させ、安全な運転の必要性を気付かせながら安全な走り方を習得することができる自転車交通安全教室を実施します。

また、実施校の教職員をはじめ、周辺の中学校の教職員が、交通安全教育の指導方法を学ぶことを通し、各学校における主体的な交通安全教育が実施されるよう促すとともに、保護者には、最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故の増加を踏まえ、自転車事故の実態の周知と、自転車保険加入促進を図ります。

#### ウ スケアード・ストレイト教育技法<sup>※</sup>による自転車交通安全教室

最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加していることを踏まえ、中・高校生を対象として、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた自転車交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や痛みを直視することで、交通安全意識の向上等を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践することができる交通安全教室を実施します。

また、実施に当たっては、参加者を会場となる学校の生徒や教職員に限定するのではなく、生徒の保護者や周辺校の教員、地域の交通安全関係者等が参加することにより、教室を通じた交通安全意識の向上等の効果が、各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組んでいきます。

### ④ 高校生に対する交通安全教育

#### ア 高等学校における交通安全教育の推進

高校生は、自動車等の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、普通免許を取得し、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、高校生の交通事故のうち、自転車を中心とした、車両運転中の事故の割合が高くなっており、このような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習得してもらうとともに、生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促進します。

さらに、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や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するとともに、最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故の増加を踏まえ、自転車事故の実態の周知と、自転車保険加入促進を図ります。

#### イ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室

最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加している



ことを踏まえ、中・高校生を対象として、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた自転車交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や痛みを直視することで、交通安全意識の向上を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践することができる交通安全教室を実施します。

また、実施に当たっては、参加者を会場となる学校の生徒や教職員に限定するのではなく、生徒の保護者や周辺校の教員、地域の交通安全関係者等が参加することにより、教室を通じた交通安全意識の向上等の効果が、各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組んでいきます。

#### ウ スマートサイクル・ちばの推進

各高等学校のマナーアップ隊による自転車利用生徒に対する自主的指導を活性化し、マナーアップ意識の向上を図ります。

### ⑤ 成人等に対する交通安全教育

#### ア 大学生等に対する交通安全教育

運転免許を取得するなど、交通社会へのかかわり方が広がる世代が多い大学等において、交通安全に対する啓発を行います。また、危険な自転車走行が問題となっていることを踏まえ、自転車安全利用講習会等への参加や、自転車保険の加入促進を図ります。

#### イ 社会人等への講習会等の開催

地域、職場等における各種講習会や資機材を活用した参加・実践型の交通安全教室を実施し、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、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、自転車シミュレーター等を活用した交通安全教室や、自転車安全利用五則をはじめとした自転車の安全利用についての理解を広めるため、自転車安全利用講習会を実施します。

#### ウ 交通安全団体等の活動に対する支援

交通安全推進協議会、交通安全協会、安全運転管理者協議会、交通安全母の会等の民間交通安全団体及び自動車・自転車販売団体や利用者の団体等による交通安全のための活動に対して、積極的な支援を行い、それらの活動を通じて地域における交通安全意識の高揚を図ります。

#### エ 公民館等の社会教育施設における活動の推進

公民館等の社会教育施設において、交通事故防止に関する講座の開設が進むよう、教育委員会や関係団体等の協力を得て、成人に対する交通安全教育の重要性を広報する機会を設け、交通安全のルールとマナーの普及を図ります。

また、生涯学習センターや青少年教育施設等の社会教育施設で交通安全に関するチラシやリーフレットの掲示・配架を通じて交通安全に対する意識を

高めます。

⑥ 障害者に対する交通安全教育

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、特別支援学校をはじめ、地域における福祉活動の場を利用するなどして、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。

⑦ 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いす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、高齢者の増加や介護保険制度の整備等により、電動車いす利用者が増加しており、関係する交通事故も多く発生していることから、電動車いす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、全ての電動車いす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・団体等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。

⑧ 福祉車両運転者に対する交通安全教育

福祉車両の利用者は高齢者や障害者であり、交通事故や急ブレーキをかけた際に衝撃を緩衝させることが難しく、重大事故に発展するおそれが高いことから、関係機関・団体等との連携により、福祉車両の運転者に対する交通安全教育を推進します。

⑨ 外国人に対する交通安全教育

外国人は、自国における交通ルールとの違いに戸惑う場面も多いことから、外国人向けの教材の充実を図り、日本における交通ルールの周知及び交通安全意識の醸成に努めます。

特に、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、本市を訪問する外国人観光客の増加が見込まれており、外国人観光客がレンタカーやレンタサイクル等を運転する際に日本の交通法規を遵守しないことによる交通事故の発生も危惧されます。

このため、千葉県や事業者等と連携し、会場となることが見込まれる幕張新都心周辺や、宿泊施設、レンタカーやレンタサイクル事業所等において、日本の交通ルール等を外国語で分かりやすく記載したチラシの配布等を推進し、周知・徹底に努めます。

⑩ 交通公園を活用した交通安全教育

安全で快適な環境のもと、幼児・児童が楽しく効果的に、また効率的に交通知識や交通道徳を体得できるように、花見川緑地交通公園を活用し、各種交通安全教育を実施します。

## (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段階的かつ体系的な交通安全教育及び障害者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、県、市、警察、学校、関係民間団体等が連携を図り、交通安全基礎教育事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会を開催し、交通安全教育指導者の育成を図ります。

### ② 交通安全教育推進の支援

#### ア 交通安全ライブラリー

千葉県で備え置いている交通安全教育用DVD、ビデオテープ等について周知し、活用を図ります。

#### イ 市政出前講座や交通安全講話等の実施

町内自治会や老人クラブ等の地域における交通安全教育の場に市の担当者等を派遣し、模擬信号機や交通安全教育用DVD等の交通安全教育補助機材を活用した効果的な交通安全教育を実施します。

#### ウ 参加・体験・実践型の交通安全教育への支援

「交通安全適性診断車ちとらくん」((一社)千葉県トラック協会)による出前式安全適性診断を実施するなど、各種団体が所持する資機材等の活用などにより、参加・体験・実践型の交通安全教育への支援を図ります。

## 【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図っていきます。

また、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、企業等の自主的な安全運転管理対策の推進や自動車運送業者等の行う運行管理の充実に図ります。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす渋滞情報、自然現象等について、警察等と連携し、情報提供の充実に図ります。

### (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を充実するとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにします。

また、運転免許証を自主返納した高齢者への支援に努めます。

#### 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、各種広報媒体による積極的な広報を実施し、表示の定着を図ります。

他の年齢層に高齢運転者の特性を理解してもらい、高齢運転者標識を表示した自動車への幅寄せ等を行わないよう運転者教育に努めます。

#### ② 運転免許自主返納に対する優遇措置の拡充

「運転が不安になった」等の理由により、運転をやめる決断をした高齢者に対し自主的に運転免許を返納しやすい環境を整備するため、返納者に対する優遇措置協賛を企業等に働きかけます。

#### ③ 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

運転に不安を感じ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に対する優遇措置を、あらゆる機会を活用しながら周知・広報し、高齢者を取り巻く地域社会へ啓発を図り、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

#### ④ 高齢者及び家族への支援、相談体制の強化

自動車等の運転に不安がある高齢者及びその家族等のための相談窓口として開設されている「運転適性相談窓口」を周知していきます。また、様々な機会を通して加齢に伴う運動・認知機能の変化が運転に及ぼす影響への理解を広めながら、高齢運転者やその家族のため、個々の相談に親身に対応して支援するとともに、警察による相談受理体制の充実・強化を図ります。

#### ⑤ 公共交通機関の利用促進

運転免許を自主返納した高齢者に対しては、代替の交通手段が必要となるこ

とから、電車・バス等の公共交通機関やタクシーの乗車運賃の割引などの優遇措置に係る広報や事業者への理解促進を図るほか、バス運行情報システムの整備促進による乗り継ぎの円滑化等により、公共交通機関の利用を促進するなど、免許を返納しやすい環境づくりに取り組みます。

## (2) 交通労働災害の防止等

自動車運送業者等の企業活動における交通事故を防止するため、事業者の自主的な安全への取り組みを促進するほか、監督機関による適切な指導等を実施します。

### ① 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン（指針）」の周知徹底を行うことにより、

ア 交通安全教育の実施

イ 労働災害事例の提供や危険マップ（危険の見える化）、ポスターの掲示等による情報の共有化、安全意識の啓発

ウ 危険予知活動等による日常的な安全活動の実施

エ 点呼等による健康管理の実施

オ 運転者の疲労に配慮した走行計画の策定、走行時間の管理

を重点とした各々の職場における交通事故防止への取組を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係機関が連携を図るほか、交通労働災害防止指導員による事業場個別指導等を実施します。

### ② 自動車運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行確保のため、監督機関による監督・指導を実施します。また、関係行政機関による連絡会議の開催、監査・監督結果の相互通報制度等の活用及び必要に応じ合同監査・監督を実施します。

## (3) 道路交通に関する情報の充実

### ① 道路交通情報の充実

ア 日本道路交通情報センターの効果的な活用

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、収集された交通情報を迅速かつ正確に提供するとともに、日本道路交通情報センターを効果的に活用するなど道路交通情報の充実のため、関係機関と連携を図ります。

イ 道路交通情報提供内容の充実、高度化の推進

ドライバーに渋滞や事故の状況、交通規制等の交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）<sup>\*</sup>の提供内容の充実やタイムリーな情報提供によって運転負荷の軽減を図ること等、情報通信技術（ICT）を活用して交通の安全と円滑を確保し、利用者へのサービスを向上させるため、

引き続き各機関による道路交通情報提供内容の充実及び高度化を進めます。

### 【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、歩道の整備等、歩行空間の確保を積極的に進めるなど通学路、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更に推進します。

#### (1) 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<sup>\*</sup>、狭さく<sup>\*</sup>、道路標識の高輝度化等の交通安全施設の整備、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道路管理者と公安委員会が連携して実施します。

##### ② バリアフリー化など歩行空間等の整備

###### ア 歩道及び自転車利用環境の整備

歩行者及び自転車利用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、歩道及び自転車利用環境の整備を実施します。

###### イ 人に優しい信号機等の整備

高齢者、障害者等の通行の安全を確保するため、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号機、道路標識の高輝度化等の整備を推進します。

###### ウ 通学路等の整備

児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

##### ③ 無電柱化の推進

安全で快適な歩行空間の確保等のため、電線共同溝の整備などにより、無電柱化を推進します。

#### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

##### ① 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路事業については、限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」をETC2.0<sup>\*</sup>対応車載器から得られる情報等を活用しながら推進します。

##### ② 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、信号機の新設・改良、歩道の整備や道路照明、道路標識の設置等の対策を推進します。

③ 幹線道路における交通規制

道路の構造、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえ、信号制御、交通規制の実施・見直し等による交通環境の改善を推進し、交通の安全と円滑を確保します。

④ 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、高速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。また、広域道路、都市内幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、渋滞や混雑を引き起こしている交差点の改良等を推進し、ボトルネックの改善を図ります。

⑤ 高速道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用を促進し、交通事故の減少を図ります。そのため、高速道路等のETCを活用したサービスのPRを実施し、高速道路等をより利用しやすい環境の整備を促進します。

⑥ 道路改築による道路交通環境の整備

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、道路の改築事業を推進します。

ア 道路改築等に併せた歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境改善を図るため、道路の改築等に併し、歩道等の新設・拡幅について、整備を推進します。

イ 交差点のコンパクト化<sup>\*</sup>等の推進

交差点及びその付近における交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、信号機、道路標識、中央帯、道路照明及び防護柵の設置等により、交通環境に応じた交通安全施設を整備します。

⑦ 交通安全施設等の高度化

交通流の変動、交通事故発生状況等を踏まえ、信号機の集中制御化、多現示化等の信号機の高度化や道路標識の高輝度化を推進し、交通の安全と円滑を確保します。

(3) 交通安全施設等の整備推進

① 歩行者等の安全通行の確保

ア 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、歩行者等の安全を確保するために効果的な、道路標識や道路標示の高輝度化等の交通安全施設の整備を推進します。

イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

歩道整備等に合わせて、通過交通の減少などに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。

ウ 信号機の設置及び改良の推進

市民等から寄せられる信号機の設置要望や交通量、交通事故発生状況等の交通環境を総合的に勘案して、必要性、緊急性の高い場所等に信号機を設置するとともに、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を推進します。

エ 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、適切な交通規制を実施するとともに、視線誘導標<sup>\*</sup>、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等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。

オ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯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。

② 交通事故多発箇所の共同現地診断

死傷事故が多発している交差点や単路を公安委員会、道路管理者等関係機関が共同で道路環境面について現地の診断・検討を行い、整備改善等の死傷事故抑制対策を講ずる共同現地診断を推進します。

③ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加により、誰でも安心して利用できる道路交通環境づくりを行います。

また、市に寄せられた住民の意見等を道路交通環境の整備に反映させることにより、住民との連携による交通安全対策を推進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

主に通過交通の多い幹線道路においては、公安委員会と連携し、円滑化に重点を置いた交通規制を実施し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路等においては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を実施するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

② 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、公安委員会と連携し、都市部における総合的な交通規制を推進することにより、交通の安全と円滑化を図ります。

### ③ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故が多発している地域、路線等においては、公安委員会と連携し、詳細な事故分析結果等に基づき、事故抑止に資する重点的、効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

## (5) 自転車利用環境の総合的整備

### ① 自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保し、かつ適切に共存できるよう、「ちばチャリ・すいすいプラン」の整備計画に基づき、安全な自転車走行環境の整備を推進します。

また、市を始めとする道路を管理する機関と警察とが連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

### ② 駐輪秩序の確立

放置自転車等により交通が阻害されている現状を踏まえ、駐輪場の整備を推進するほか、建築物への駐輪場の附置等、民間主体の駐輪場の確保を促進します。また、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

## (6) 高度な道路交通システムの活用

道路交通情報通信システム（VICS）による、ドライバーのニーズに沿った的確な道路交通情報の提供や、新交通管理システム（UTMS）\*による総合的な交通管理、交通事故防止のための運転支援システムの検討や、道路運送事業に係る高度情報化の取組について、関係機関の連携により推進します。

今後、VICS情報はETC2.0の導入により、安全運転支援等のサービスに加え、ITSスポットを通して集約される経路情報を活用した新たなサービスを提供します。

また、道路交通情報の収集・提供の媒体である光ビーコンの整備を推進します。

## (7) 交通需要マネジメントの推進

### （公共交通機関の利用促進及び自動車利用の効率化）

道路混雑は、定時性・速達性等の交通利便性を低下させる要因となっているため、道路整備や公共交通の利用を促進するなど、交通ネットワークの形成が必要です。このため道路ネットワーク整備や交差点改良による自動車交通の効率化と、パークアンドライドの整備推進やバス運行情報システムの整備促進による乗継ぎの改善などの円滑な公共交通の実現を図ります。

## (8) 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、緊急輸送道路などの橋梁の耐震補強や道路法面の防災対策を推進します。

また、安全で信頼性の高い道路網を確保するため、幹線道路等の整備を進めます。

### 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、停電対策用の信号機電源付加装置など、災害を想定した交通安全施設等の整備推進を図ります。

### 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。

また、緊急通行車両事前届出制度の適正な運用を図り、災害応急対策に関わる車両の速やかな移動を確保します。

平成26年11月21日に改正、施行された災害対策基本法に伴い、大規模災害時において、道路管理者による放置車両対策が可能となったことから、災害発生時には緊急車両の通行ルートの迅速な確保に努めます。

### 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は、「千葉市地域防災計画」に基づき、関係機関と密接な連携のもと、迅速かつ的確な情報収集活動を積極的に行います。

また、把握した情報については、市内の道路情報提供装置等を活用して道路利用者等へ情報提供を行うとともに、報道機関等を通じて広報に努めます。

### ⑤ 道路冠水の注意喚起対策の推進

車道部がアンダーパス構造となっており、集中豪雨等により冠水する可能性がある箇所において、アンダーパスの前後に電光表示による注意喚起を促す道路情報提供装置の設置を推進します。

## (9) 総合的な駐車対策の推進

### ① 秩序ある駐車場の推進

道路環境・交通量・駐車需要等に応じたきめ細かな駐車規制の実施及び見直しを推進します。

駐車問題に関し、警察との協力関係の強化と役割分担の明確化及び違法駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車場の推進を図ります。

広く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」の気運の醸成を図るとともに、関係機関・団体等と有機的に連携し、秩序ある駐車場を推進します。

② 違法駐車対策の推進

違法駐車の実態等を踏まえ、違法駐車等の防止対策を推進するとともに関係機関・団体・地域住民等と密接な連携を図りながら、地域の駐車秩序の確立を図ります。

③ 高齢運転者等専用駐車区間制度<sup>\*</sup>の適切な運用

高齢運転者等専用駐車区間制度の周知を図り、同制度の適切かつ効果的な運用を図ります。

④ 駐車場等の整備

駐車需要を生じさせる一定規模以上の建築物に対し、駐車施設の附置を義務付ける「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の運用等により駐車施設の整備を図ります。

また、大規模商業施設等の立地に際し、計画的・総合的な駐車対策の促進を図ります。

⑤ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を目的とした広報啓発活動

違法駐車排除及び保管場所の確保のため、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図りながら、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を積極的に展開し、違法駐車を排除しようとする地域ぐるみの気運の高揚を図ります。

(10) 道路交通情報の充実

① 情報収集・提供体制の充実

安全で快適な道路交通を確保するため、ETC 2.0、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通管制システムの高度化、道路交通情報収集・提供装置の整備等により、情報収集・提供体制の充実を図ります。

そのほか、道路交通情報提供施設の整備状況に応じて、電光掲示板等の活用により、気象情報、路面情報、事故情報等を提供します。

② 分かりやすい道路交通環境の確保

主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進します。

また、東京オリンピック・パラリンピックが平成32年に開催されることを受けて、今後、本市を訪問する外国人観光客の増加が見込まれることから、優先度の高い地区から外国人にも理解しやすいよう、英語等を併記した道路案内標識の整備や表記の改善等を進めていきます。

(11) 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への指導

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当たっては、

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許可条件の履行等の確認を警察が行うことにより、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、実態調査・対応を行い、特に、市街地について重点的にその是正を実施します。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を、沿道店舗等に対して積極的に行います。

特に、繁華街等における不法占用物件等に対しては、道路管理者及び警察において、計画的に実態把握活動を行い、撤去等の指導を行うとともに、指導に従わない等悪質な者に対して、積極的に取締りを実施します。

#### ウ 道路の掘り返しの抑制等

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

都市計画に基づく開発事業の施行や、大規模小売店舗の立地等に際し、周辺交通に与える影響の軽減等を図るため、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等、交通管理上必要な指導・提言を積極的に行います。

#### ② 都市公園等の整備

路上における遊び・運動による事故防止のため、都市における子どもの遊び場となる都市公園等の整備を推進します。

#### ③ 公立小・中学校の校庭等の開放の促進

交通事故を防止するため、地域の子どもたちが安心して楽しめる遊び場、各種スポーツ活動の場として、計画的に学校体育施設開放事業を促進します。

#### ④ 道路法等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、欠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、車両制限令において定める車両寸法、重量等の最高限度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・強化を図ります。

## 【第4の柱】車両の安全性の確保

自動車の安全な走行を確保するためには、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、自動車検査の確実な実施を推進します。

### (1) 自動車の点検整備等の充実

#### 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、自動車ユーザーに対して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。

また、継続検査等において、自動車検査証に定期点検整備の実施状況を記載することにより、自動車ユーザーに対し定期点検整備実施状況の情報提供を行い、実施されていない自動車に対して確実な実施を求めています。

#### ② 不正改造車の排除

暴走行為を目的とする不正改造車の排除及びダンプカーの過積載を目的としたさし柵装着等の不正改造の防止を図るため、関係省庁や自動車関係団体等が実施する「不正改造車を排除する運動」の周知等により、理解の浸透を図ります。

#### ③ 自動車の新技術への対応等

関係団体等と協力し、新技術の普及と安全確保を図るため、幕張新都心における「自動運転モビリティサービスプロジェクト」等について、検討を進めます。

## 【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、警察等関係機関と連携して、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に把握し、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりや、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

### (1) 飲酒運転の危険性等の広報・周知

飲酒運転に対しては、その危険性等について、あらゆる機会をとらえて重点的かつ効果的な広報活動を推進します。さらに、飲酒運転を助長する車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のいわゆる周辺者三罪についても周知していきます。

### (2) 暴走族対策の強化

#### ① 暴走族追放気運の高揚等

暴走族の追放について官民一体となった「不正改造車を排除する運動」を展開し、あらゆる機会をとらえて広報活動を推進し、地域における追放気運の高揚を図ります。

家庭内では暴走族の反社会性について認識を深めるとともに、排除意識を高め、学校等においても教育指導の徹底に努めます。

また、インターネット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 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為を抑止するため、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づくりを推進します。

## 【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、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ① 救助・救急体制の整備・拡充

適切な救急救護体制の整備をはじめ、交通事故による負傷者の迅速な搬送体制を構築します。

#### ② 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、本市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺自治体との広域応援体制の適切な運用を推進するとともに、関係機関との連携体制を構築します。

#### ③ 応急手当<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>による応急手当が適切に行われる必要があります。

このため、各消防機関・保健所等において、地域住民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技能の普及を図るとともに、指導員の養成を行います。

また、救護の場でAEDが迅速に使用されるためには、設置場所があらかじめ市民一人ひとりにわかりやすく伝えられていることが重要です。そのため、AEDの設置場所が多くの人から認識できるようにしていきます。

#### ④ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア<sup>\*</sup>の充実強化を図るため、消防機関において「JPTEC（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

#### ⑤ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救急医療のための機器や、高規格救急自動車<sup>\*</sup>及びちば消防共同指令センター<sup>\*</sup>を適切に運用します。

#### ⑥ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な応急処置が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術を習得させるため、消防職員に対する教育の中で、高度化する救助・救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。



## (2) 救急医療体制の整備

### ① 救急医療機関等の整備

#### ア 初期救急医療体制の充実

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制の確保を図ることとし既に整備されている、総合保健医療センター内の千葉県休日救急診療所等の適切な運用を継続するほか、体制の充実を図ります。

また、夜間については、市立海浜病院内の夜間応急診療部や病院・有床診療所の輪番制により実施されている救急医療体制を継続しながら、引き続き医療スタッフの確保等、運営体制の充実を図ります。

#### イ 第二次救急医療\*体制の充実

初期救急医療機関の後方支援体制として、重症患者の医療を確保するための病院群輪番制等の適切な運用を継続しながら、引き続き、第二次救急医療体制の充実に努めます。

#### ウ 第三次救急医療\*体制との連携

重篤な救急患者の救命医療については、専門的かつ高度の診療機能を有する24時間診療体制の千葉県救急医療センター(高度救命救急センター)及び千葉大学医学部附属病院において対応しており、今後とも第三次救急医療機関が十分にその機能を果たせるよう、初期救急医療機関・第二次救急医療機関との連携を図ります。

### ② 救急医療情報システムの充実強化

救急医療体制を情報面からサポートするため、県において整備した「広域災害・救急医療情報システム」を活用し、救急患者の症状に応じた対応を迅速に行っており、今後さらに、本システムの有効かつ効果的な活用を図ります。

### ③ 救急医療従事者の養成等

救急医療における専門性の高い医師を確保するため、救急医療担当医師に対し、救急処置等に関する研修等への参加を積極的に呼びかけます。

また、看護師や救急救命士等の救急医療業務に携わる医療従事者に対しても、研修等の参加を積極的に呼びかけ、救急医療業務に関する資質の向上を図ります。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受入れ、連絡体制の明確化を図ります。

## 【第7の柱】被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的、経済的に多大な打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われています。

交通事故被害者等を支援するため、交通事故相談、交通事故被害者等に対する情報提供制度の充実を図るとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

### (1) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者を救済するため、次の事業等の実施及び普及を進めます。

#### ① 交通遺児の育成及び援助

交通事故により父または母等を失った、もしくは重度の障害を有することとなった場合、「交通遺児等に手当を支給する条例」に基づき、その児童を養育する人に手当を支給し、児童の健全な育成と福祉の増進を図ります。

また、保護者を失う等、経済的に授業料等の納付が困難となった生徒の就学を容易にするため、就学支援金制度等を適切に運用します。

#### ② 自動車事故対策機構による自動車事故被害者支援

独立行政法人自動車事故対策機構が行う、自動車事故の死亡者や重度の後遺障害が残った人の子弟に対する育成資金の貸付や、重度の後遺障害を持つ人への介護料の支給、千葉療護センターでの治療や看護など、自動車事故被害者への支援について、周知や必要な連携を図ります。

### (2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

#### ① 相談業務の充実

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、専任の相談員や顧問弁護士、心の相談員（臨床心理士）を配置した「交通事故相談所」を常設し、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策を実施するとともに、「千葉犯罪被害者支援センター」をはじめとした各種相談機関等との連携を密にして、相談体制の充実強化に努めます。

#### ② 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対応を図るため、また、相談内容の多様化、複雑化に対処するために、研修会等を通じて相談員の資質の向上を図るとともに、広報紙等、様々な広報媒体を活用し、交通事故当事者に対して広く相談に関する情報の提供を図ります。

## 【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、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、「千葉県交通事故調査委員会」等の専門家や関係機関・団体等による事故原因の分析結果等をもとに、効果の高い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千葉県が選定し、警察署単位において、道路管理者、警察署等の関係機関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

被害の大きい事故、社会的反響の大きな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などによる、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・地形等）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。

### (3) 交通事故調査委員会の効果的運用

交通事故を抑止するためには、交通事故原因を科学的、総合的に調査分析し、これを施策に反映することが重要であることから、警察が調査・収集した事故分析資料に基づき、交通社会学、交通工学や救急医療等の専門的見地から総合的な交通事故防止対策を検討・提言する組織として、平成14年4月1日に学識経験者や関係機関等で構成する「交通事故調査委員会」を千葉県が設置しました。

当該委員会が毎年度の研究テーマに従って提言する対策案により、効果的な交通事故防止を図ります。

このほか、事業用自動車の事故についての、「事業用自動車事故調査委員会」による重大事故の多面的調査と、客観性・実効性のある再発防止策の提言も踏まえ、交通事故防止対策を図ります。

今後、事故原因の究明や車両の安全性をさらに向上させるためには、交通事故による車両の損傷状況等の事故の詳細を医学的、工学的に調査・分析を行うことが重要であることから、事故後の調査・分析機能の充実を関係機関と連携して図ります。

## 第2編 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ります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にあります。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します。

### 2. 踏切事故における交通の安全についての目標

平成32年までに、平成27年までの5年間と比較して、踏切事故を約1割削減することを目指します。

### 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ソフト・ハード両面からできる効果的な対策の推進

#### 【4つの柱】

- ① 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進
- ② 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

## 第2編 踏切道における交通の安全

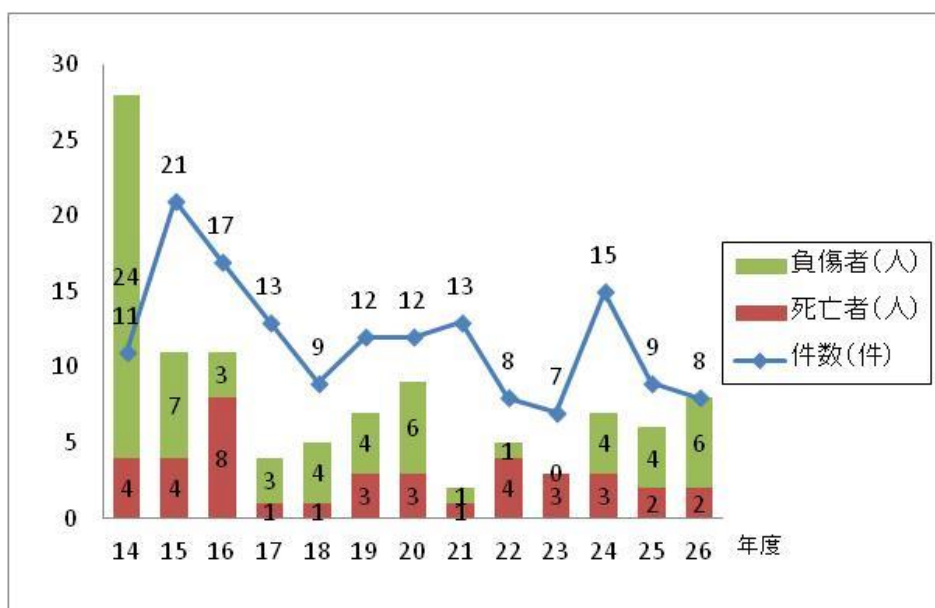
### 第1章 踏切道における交通安全の目標等

#### 第1節 踏切事故のすう勢等

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り、市内では、平成23年から27年の発生件数は7件、死傷者数は7人でした。

踏切事故は長期的には減少しており、これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている状況です。

踏切事故の件数及び死傷者数の推移(関東運輸局管内)



(関東運輸局鉄道部 HP から数値引用)

#### 第2節 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成32年までに、平成27年までの5年間と比較して、踏切事故を約1割削減することを目指します。

## 第2章 踏切道における交通安全の対策

### 第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、ひと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ものであること、立体交差化、構造の改良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に推進します。

### 第2節 踏切道における交通安全の施策

#### 【第1の柱】踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

踏切道の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速攻対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

##### (1) 踏切道の立体交差化

遮断時間が長い踏切道などは、著しい交通渋滞を招き、社会生活上多くの弊害をもたらします。

このため、踏切交通遮断量が特に多い区間での踏切道の整備や道路の新設・改良にあたっては、地域の実情に応じて立体交差化を推進します。

##### (2) 踏切道の構造の改良の促進

立体交差化が困難なボトルネック踏切<sup>\*</sup>等について、交通安全の早期発現のための構造改良を鉄道事業者と連携し、千葉県踏切事故防止対策協議会などを活用しながら推進します。

#### 【第2の柱】踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

##### (1) 踏切保安設備等の整備

遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を促進し、踏切遮断時間を極力短くするよう努めます。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置<sup>\*</sup>、大型遮断装置等より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進します。

##### (2) 交通規制の実施

踏切道における交通事故は重大事故に直結することから、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路等の状況を総合的に勘案して、必要に応じた交通規制を実施するとともに、併せて、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

### **【第3の柱】踏切道の統廃合の促進**

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

### **【第4の柱】その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**

構造改良に時間を要する踏切などについて、カラー舗装や路面標示を行い、歩道と車道区分を明確にして分離することで安全な通行を確保します。

## 用語集

名 称	意 味
アクション10事業	千葉県交通安全条例第3条により交通安全の日と定められている毎月10日に、交通事故の防止を図るため、各機関・団体が地域ごとに連携した各種交通安全対策(広報啓発活動・街頭指導等)を一斉に展開する取組を指します。
ETC2.0	ETC (Electronic Toll Collection System) とは、ノンストップ自動料金収受システムのことで、有料道路における料金所渋滞の解消等を目的に、料金所ゲートと通行車との間の無線通信により自動的に料金の支払いを行うシステムです。 ETC2.0は、今までの自動料金支払いの他、多様なサービスを可能とする新しいシステムです。通信スポットと走行車両が、双方向で情報通信を行うことにより、渋滞情報や経路別の料金を踏まえた「最適なルート選択サービス」や安全運転支援などが受けられます。
飲酒運転根絶モデル地域	飲酒運転事故の発生割合や飲酒運転死亡事故の発生状況分析に基づき、市や警察、食品衛生組合連合会などからなる飲酒運転根絶協議会を設立して、飲酒運転根絶環境づくりを推進するために指定された地域を指します。市内では千葉中央、千葉東の各警察署管内で指定されています。
エコドライブ	環境に配慮した運転方法のことで、アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減することができます。
SNS	ソーシャル・ネットワーキング・サービス (social networking service、SNS) とは、インターネット上で双方向の発信・交流によりネットワークを構築するサービスを指します。
応急手当	ここでは、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を指します。
オーバーハング型警報装置	踏切の上方に警報機を取り付けることにより踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるようにしています。
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。
高規格救急自動車	救急救命士が搭乗し、特定行為などを行うための資機材の積載及び活動スペースを確保するため、標準型救急車に比べ、室内も広がっています。
交差点ハンプ	ハンプとは、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あり、これを交差点に施したものを交差点ハンプといいます。
高齢運転者等専用駐車区間制度	高齢運転者等に優しい道路環境の実現のため定められた制度です。この区間では高齢運転者等が運転し、標章を掲出した普通自動車のみが駐車できます。
(交差点の)コンパクト化	走行の安全性を高めることを目的に、停止線を前へ出したり、歩道の拡幅等を行い、交差点の面積を狭くすることです。
三次救急医療	救急車等により直接、又は二次救急医療機関等から転送される頭部損傷等の重篤救急患者等に対する救命医療を行うことを指し、高度な診療機能を持つ「救命救急センター」により実施されています。
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、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動です。 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・上向きのお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
シートベルトコンビンサー	シートベルト着用効果を実際に体験してもらうために、時速5キロの速度で衝突したときのショックを体験する装置です。
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。
(交通安全)シルバーリーダー	高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う交通安全リーダーのことを指します。



新交通管理システム (UTMS)	UTMS (Universal Traffic Management System 新交通管理システム) とは交通信号制御や交通情報提供、交通規制の適切な運用により、安全、円滑にして、人と環境に優しい交通社会の実現に貢献することを目的としています。
スケアード・ストレイト教育技法	スタントマンによる歩行者・自転車と、自動車による仮想事故の再現により、交通事故の恐怖を直視する体験型教育手法をいいます。
ゼブラ・ストップ活動	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>
地域交通安全活動推進委員	道路における交通の安全と円滑のために、地域において行われる各種交通安全活動のリーダーとして活躍しているボランティアの方たちの中から、公安委員会が推進委員として委嘱した方を指します。
ちば消防共同指令センター	ちば消防共同指令センターでは、千葉県北東部・南部の20消防本部の119番通報の受信や、消防車や救急車の無線管制等の通信指令業務の運用を共同で行います。最新の情報通信機器を配備し指令業務の効率化を図ることにより、119番通報から現場到着までの時間短縮が可能で、火災などの被害軽減と傷病者の救命率向上が期待されます。
TSマーク	<p>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です。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。</p> <p>※TS : Traffic Safety</p>
道路交通情報通信システム (VICS)	VICSとは、道路の渋滞情報や事故情報など、快適なドライブに欠かせない道路情報を、FM多重放送、電波ビーコン及び光ビーコンを利用し、リアルタイムで発信する情報通信システムです。
二次救急医療	入院や手術を必要とする救急患者等に対応する医療のことを指します。各地区において病院等が当番制で夜間・休日に対応する「病院群輪番制」により実施しています。
バイスタンダー	ここでは、交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指します。
ピクトグラム	ここでは、絵文字、絵言葉など視覚的に情報を伝えるものを指します。
プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当てのことで、主として、救急車内で行うものをいいます。(病院前救護)
ベコちゃんクラブ	幼児の交通安全教室・クラブのことです。東北地方のある地域で幼児の交通安全クラブに「牛(ベコ)のように慌てず、ゆっくりとした様子が交通安全につながれば」という願いを込めて命名したことが始まりで、名前が全国に広がったものです。
ボトルネック踏切	ピーク時(最も踏切による遮断時間が長い時間帯)1時間に踏切の遮断時間が40分以上、または、1日あたりの踏切交通遮断量(1日あたりに踏切を通過する交通量に、1日あたりの踏切の遮断時間を乗じた値)が5万台時を超える踏切をいいます。