

八街市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

八街市交通安全対策会議

まえがき

交通安全対策の総合的かつ基本的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法が制定されました。また、本市における交通安全の確保に関する基本理念等を定め、市民の安全かつ快適な生活の実現に寄与することを目的として、平成22年3月24日に、「八街市交通安全条例」を制定し、関係団体と連携を図りながら、交通事故の撲滅に努めてきました。

しかしながら、令和3年6月28日、下校途中の5人の児童が飲酒運転のトラックにひかれ、死傷する悲惨な事故が発生しました。

交通事故の防止は、国、県及び市、並びに警察等の交通関係機関・団体だけでなく、市民と行政が協働して取り組まなくてはならない課題であり、市民一人ひとりが「自分の命は自分で守る」という意識を持って取り組まなければならない重要な課題です。今後も人命尊重の理念の下に、市が中心となって交通事故のない社会を目指し、総合的・長期的な視野に立った交通安全対策を関係機関等と連携しながら、推進してまいります。

この交通安全計画は、このような観点から、交通対策基本法第26条第1項の規定により千葉県交通安全計画に基づき、八街市交通安全対策会議が令和3年度から令和7年度までの5年間に八街市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通事故の脅威から市民を守り、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現に向けて、市及び関係団体等との連携を強化し、各種施策を推進するものとします。

八街市交通安全対策会議 会長

八街市長 北村新司

目次

| | |
|------------------------------------|----|
| 計画の基本的な考え方 | 1 |
| 第1編 道路交通の安全 | 3 |
| 第1章 道路交通安全の目標及び重点事項 | 3 |
| 1 道路交通事故の推移 | 3 |
| 2 交通安全計画における目標 | 6 |
| 第2章 道路交通安全についての対策 | 7 |
| 第1節 今後の道路交通安全対策の重点事項 | 7 |
| 第2節 講じようとする施策 | 10 |
| 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 | 10 |
| (1) 飲酒運転の根絶 | 10 |
| (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 10 |
| (3) 市民参加でつくる交通安全の推進 | 13 |
| (4) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 14 |
| (5) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進 | 16 |
| (6) 自転車の安全利用の推進 | 17 |
| 2 道路交通環境の整備 | 19 |
| (1) 通学路・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 | 19 |
| (2) 交通安全施設等の整備事業の推進 | 20 |
| (3) 効果的な交通規制の推進 | 20 |
| (4) 自転車利用環境の総合整備 | 21 |
| (5) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 21 |
| (6) 違法駐車対策の推進 | 22 |
| 3 道路交通秩序の維持 | 22 |
| (1) 交通取締りの強化等 | 22 |

| | | |
|-----|--------------------------|----|
| 4 | 救助・救急体制の充実 | 23 |
| | (1)救助・救急体制の整備 | 23 |
| | (2)救急医療体制の整備 | 23 |
| 5 | 被害者支援の推進 | 23 |
| | (1)交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 | 24 |
| | (2)交通災害共済制度の加入促進 | 24 |
| 6 | 道路交通事故の調査・分析の充実 | 24 |
| | (1)交通事故多発箇所の共同現地診断 | 24 |
| | (2)交通事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 | 24 |
| 第2編 | 踏切道における交通の安全 | 25 |
| 第1章 | 踏切道における交通安全の対策等 | 25 |
| 1 | 踏切道における交通事故の現状 | 25 |
| 2 | 踏切道における交通安全計画の目標 | 25 |
| 3 | 踏切道における交通安全の対策 | 25 |
| ○ | 用語集 | 26 |

計画の基本的な考え方

第一 計画の位置づけ

八街市交通安全計画は、交通安全対策基本法(昭和45年6月1日制定)を根拠とし、国及び千葉県が策定する第11次交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

この計画は、安全で安心な交通社会の形成に向け、本市の交通安全施策の大綱を定めるものです。

第二 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八街市の実現を目指します。

第三 計画期間

この計画は、令和3年度を初年度とする第11次千葉県交通安全計画との整合を図り、計画の期間を令和3年度から令和7年度までの5カ年間とします。

なお、交通安全対策基本法の改正、社会情勢の変化などにより見直しが必要となった場合には、適宜見直しを行うこととします。

第四 SDGs（持続可能な開発目標）

2015年に国連において、2030年までに達成すべき国際社会共通の目標であるSDGs(持続可能な開発目標)が掲げられ、全世界に取り組みを呼びかけています。SDGsは、17のゴール(目標)と169のターゲットから構成されます。

本市では、後期基本計画の各施策分野にSDGsの目指す17のゴールを関連付けることにより、SDGsの推進を図ることとしており、八街市交通安全計画においても、計画に基づく施策を通じて、SDGs達成に貢献していく取り組みを進めていきます。本計画で関連するSDGsのゴールは次のとおりです。また、各ゴールには、それぞれ具体的なターゲットが設けられています。



「ゴール3 すべての人に健康と福祉を」では、「ターゲット3. 6」
として、「世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」こと
としています。

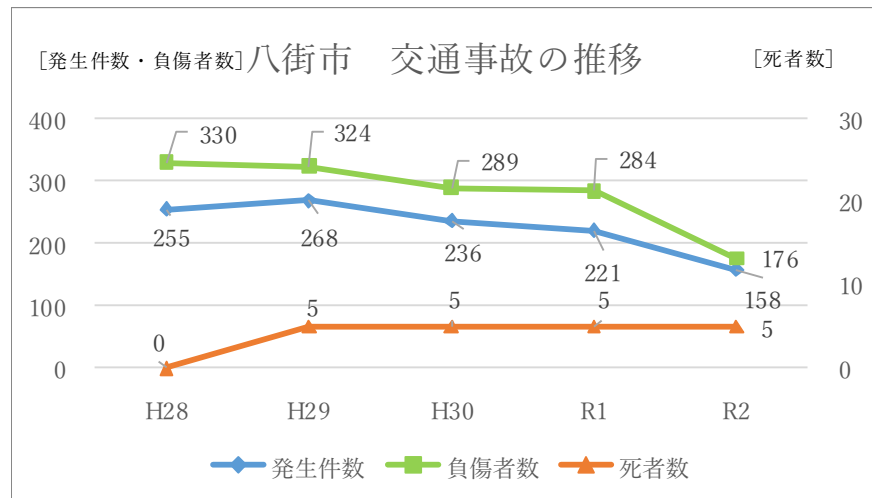
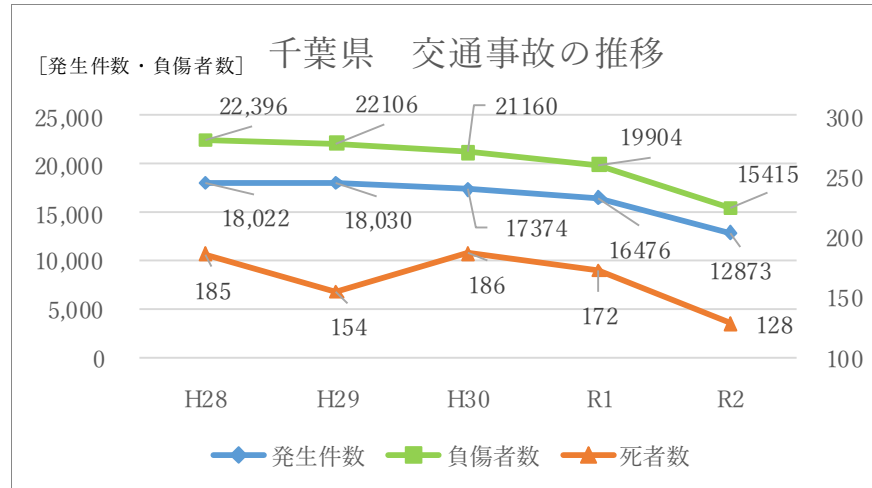


「ゴール9 産業と技術革新の基盤をつくろう」・「ターゲット9. 1
質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱なインフラを開発する。」及び「ゴール11 住み続けられるまちづくりを」・「ターゲット
11. 3 持続可能な都市および人間居住を実現する。」を目指し
て、安全安心な道路交通環境の整備を推進します。

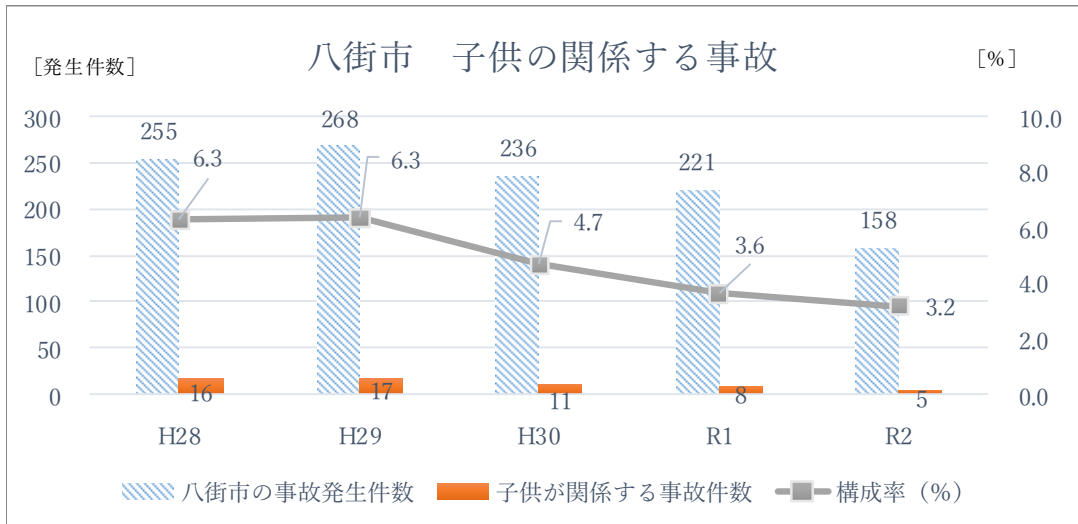
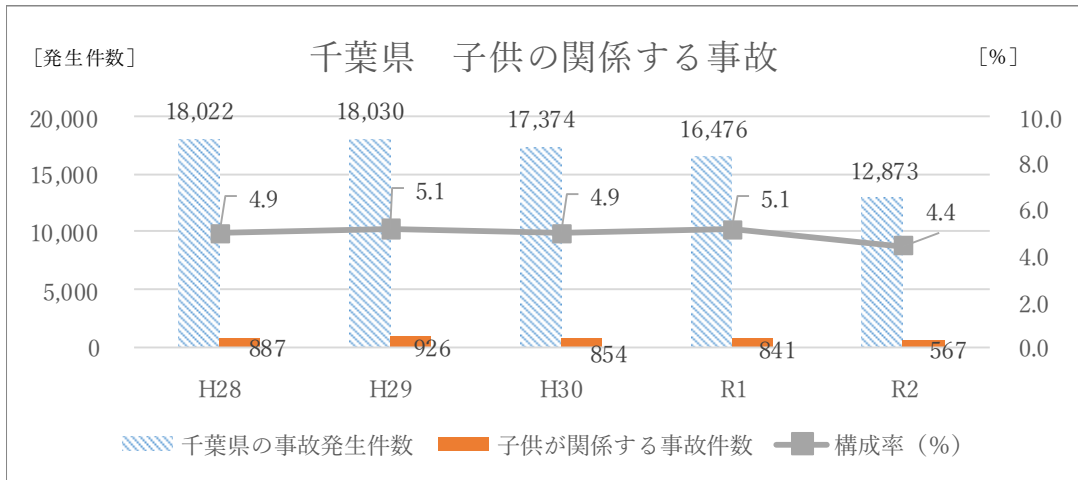
第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故の推移



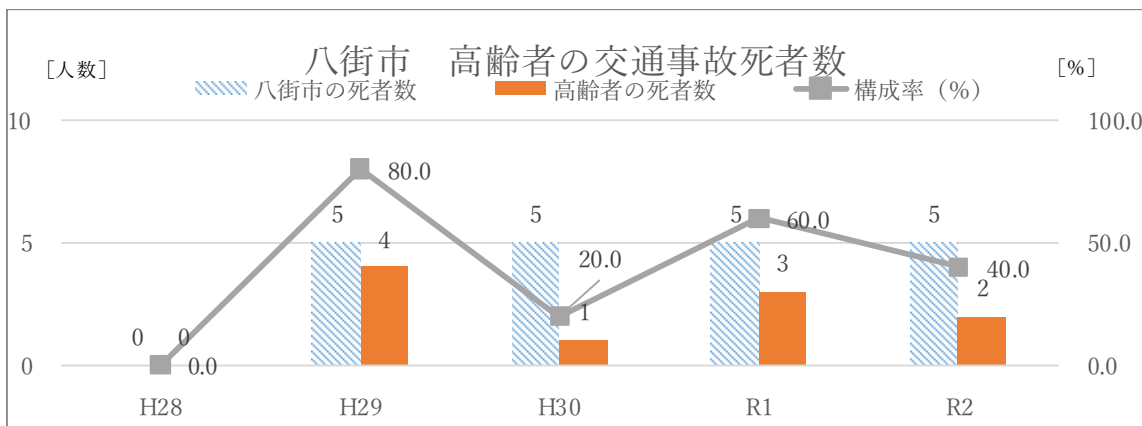
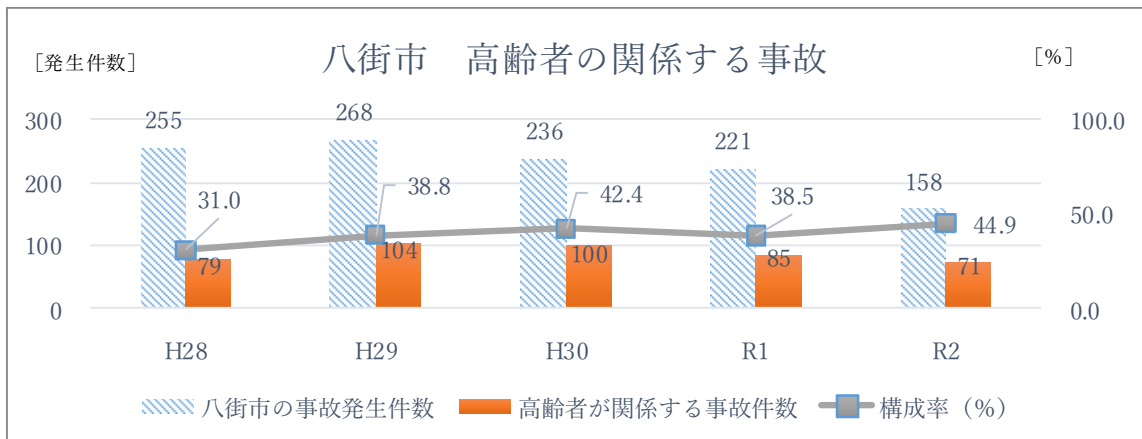
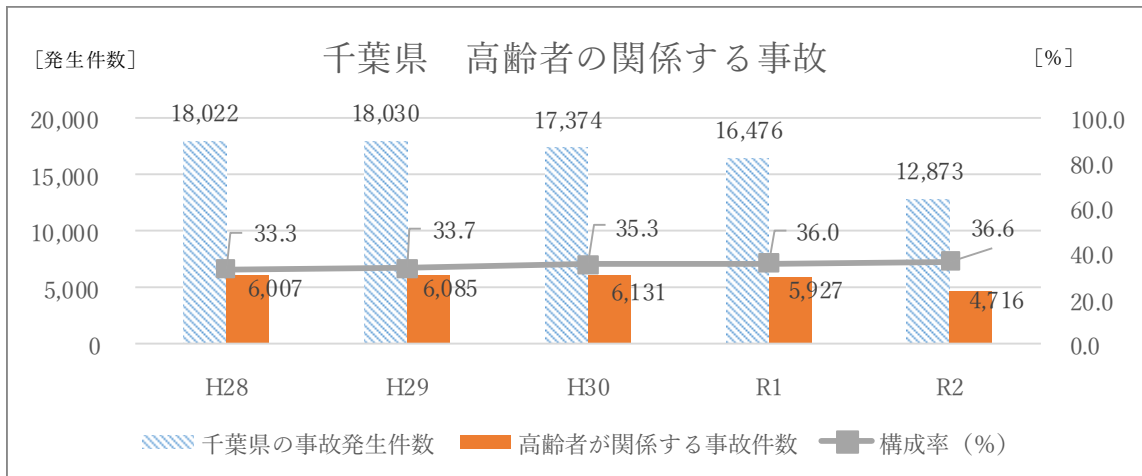
八街市の交通事故発生件数は、平成17年の599件をピークに毎年、減少を続けており、平成29年に一時上昇しましたが、令和2年には158件まで減少しました。平成28年の発生件数255件、負傷者数330人と比較して、発生件数で38%、負傷者数も46%の減少となっています。一方で、死亡者数については、千葉県では年によって大幅な増減を繰り返しながら全体としては緩やかな減少傾向で推移しています。本市においては、平成29年から5名で推移しており減少していません。



飲酒運転による事故件数 (件)

| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 千葉県の事故発生件数 | 18,022 | 18,030 | 17,374 | 16,476 | 12,873 |
| 千葉県の飲酒運転事故 | 189 | 178 | 192 | 164 | 133 |
| 構成率 (%) | 4.9 | 5.1 | 4.9 | 5.1 | 4.4 |

| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 八街市の事故発生件数 | 255 | 268 | 236 | 221 | 158 |
| 八街市の飲酒運転事故 | 3 | 4 | 4 | 0 | 5 |
| 構成率 (%) | 1.2 | 1.5 | 1.7 | 0 | 3.2 |



65歳以上の高齢者が関係する事故は、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中、全事故に占める割合は高くなっています。また交通死亡事故に占める高齢者の割合は過去5年間の総数の半数を占めています。

2 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることで、安全で安心して暮らすことのできる八街市とすることが究極の目標ですが、第10次千葉県交通安全計画期間中に最も少なかった令和2年の交通事故発生件数(158件)を踏まえ、年間の交通事故発生件数150件以下を、本市の抑止目標として掲げ、警察をはじめとした関係機関・団体等と連携・協力して交通安全対策に取り組めます。

| | | |
|----------|------|--------|
| 交通事故発生件数 | (年間) | 150件以下 |
| 交通事故死亡者数 | (年間) | 0人 |

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重点事項

近年、道路交通事故の発生件数が減少していることから、これまでの千葉県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られます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、有効性が見込まれる施策を推進します。

特に、今後、対策を実施していくに当たっては、本市で発生した下校途中の児童が死傷するという痛ましい事故を二度と起こさないよう、また、高齢者の関係する交通事故が増加傾向にある中で、次の3つを重点事項とした交通安全対策の推進を図ります。

重点事項1： 子供の交通安全対策の強化

市内で、通学途中の児童が死傷する重大事故が発生していることから、子供の交通安全対策が喫緊の課題となっています。

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

(1) 通学路等の安全確保の取り組み

通学路点検等の継続的な取り組みを推進するとともに点検結果を踏まえ、関係機関が連携し、道路整備や交通規制の実施等を推進します。

(2) 交通事故に遭わないための取り組み

従来より実施している保育園、幼稚園、小中学校での交通安全教室の充実を行い、自らを守るための行動を身につける交通安全教育を各発達段階に応じて実施することを推進します。

重点事項 2: 飲酒運転対策の強化

本市での飲酒運転による事故発生件数は、過去3年間(平成30年～令和2年中)の間に、9件で佐倉警察署管内で最も多くなっています。道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化などの対策が図られたにもかかわらず、本市でも、児童が犠牲となる飲酒運転による重大な交通死傷事故が発生しました。

そこで、「飲酒運転の根絶」を最重点活動に掲げ、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します。

(1) 飲酒運転等をしない・させない環境づくり

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い、地域や職場での飲酒運転を排除する取り組みなど、飲酒運転根絶の環境づくりの推進を一層強化します。

重点事項 3: 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、対策のさら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り組み

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が多いことから、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通事故の防止が重要です。

このため、従来から実施している高齢者に対する交通安全講習や反射材の普及促進などの対策の充実・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り組み

高齢者人口の増加に伴い、高齢者の運転に起因した交通事故の割合も増加傾向にあり、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り組み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対策を推進します。

第2節 講じようとする施策

交通事故を無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は、その施策が定められており、第11次千葉県交通安全計画では、国が定める計画を踏まえ、8つの柱を設定しています。この計画との整合を図るため、8つの柱のうち、本市において講ずべき以下の6つの柱の交通安全対策を実施していきます。

- 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- 2 道路交通環境の整備
- 3 道路交通秩序の維持
- 4 救助・救急体制の充実
- 5 被害者支援の推進
- 6 道路交通事故の調査・分析の充実

1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故を無くすためには、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。

(1) 飲酒運転の根絶

① 「飲酒運転は絶対にしない、させない、ゆるさない」環境づくり

悪質で危険な犯罪である飲酒運転の根絶には、運転手はもとより、すべての人に及ぼす影響等を周知徹底し、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。

このため、警察、交通安全団体等と連携・協力してハンドルキーパー運動(※1)を始めとする飲酒運転防止の広報、キャンペーンなどに取り組み、防犯啓発の場においても飲酒運転の危険性を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目

指します。

② 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ることから、飲酒が運転に及ぼす影響や重大事故に直結する危険性等の周知徹底を図るとともに、企業・団体等が自ら行う飲酒運転根絶の取り組みを促すなど、「飲酒運転は絶対にしない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに務めます。

(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

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。

そのため、幼児に対しては、幼稚園、保育所、認定こども園において、警察と連携した交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

② 小学生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、幼児期に比べ行動範囲が広がります。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、学校教育活動を通じて歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得できるよう交通安全教育を推進します。

さらに、交通安全のテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において予想される交通事故が自分にも起こりうるものであることを考えさせ、自転車の安全走行等の安全な行動ができる児童の育成を図ります。

イ 交通安全基礎教育の実施

次世代を担う子どもたちを悲惨な事故から守るため、低学年では「安全な歩行と横断」、

中学年から高学年では「自転車安全利用五則」(※2)・「ちばサイクルール」(※3)の指導を中心とした「自転車の安全な走行」といった参加・実践的な交通安全基礎教育を実施します。

また、最近、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から、自転車事故の実態の周知を図るとともに、自転車利用時のヘルメットの着用、自転車保険への加入について推奨します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 中学校におけ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、家庭及び関係期間・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、自己及び他の人々にも配慮した安全行動ができるよう交通安全教育を実施します。

イ 普及啓発活動の充実

交通安全に関するテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において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を考えさせ、自転車の安全な走り方を習得させる自転車交通安全教室を実施します。

近年、自転車利用に関するマナーが低下していること、歩行者との事故により自転車利用者が加害者になる案件が増加していることを踏まえ、自転車事故の実態の周知を図るとともに、自転車保険への加入を推奨します。また、ヘルメットを着用することによる安全性について指導します。

④ 成人等に対する交通安全教育

広報活動やキャンペーンを実施するほか交通安全協会、安全運転管理者協議会等の関係機関・団体等と連携・協力して、地域、職域における交通安全活動を促進し、悪質

性・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づけを図ります。

また、地域の公民館等において交通安全関係のポスターリーフレットの掲示、配布を通して交通安全意識の高揚を図ります。

さらに、自転車の危険な運転が社会問題化していることを踏まえ、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクルルール」を周知することにより、自転車の安全利用を促進します。

⑤ 障がい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、関連団体の要望や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。

⑥ シニアカー利用者に対する交通安全教育

シニアカーは道路交通法では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。

そこで、シニアカー利用者に対し、関係機関・団体と連携して、事故実態や正しい利用について広報します。

⑦ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人は、自国における交通ルールの違いに戸惑う場面も多く、交通事故の発生も危惧されます。このため、交通ルール等を外国語で分かりやすく記載したリーフレットを配布し、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を図ります。

(3) 市民参加でつくる交通安全の推進

① 交通安全に関する情報提供の推進

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、広報誌やホームページ、SNS等を活用し、交通安全に関する施策等の情報や事故防止に関する情報を提供します。

② 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、市民一人ひとりに交通ルール遵守の浸透を図ります。

③ 交通安全団体への支援等

交通安全協会や安全運転管理者協議会、交通安全推進隊等の交通安全団体が実施する各種活動を支援します。

(4) 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を習慣つ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運動を展開します。

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日としての「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とした「自転車安全の日(毎月15日)」の広報や啓発等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

飲酒運転の根絶、子どもと高齢者の交通事故防止、薄暮時や夜間・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、夜間・交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、違法駐車等の追放等を中心に幅広い運動として展開します。

② 交通安全に関する広報啓発の推進

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、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、街頭やスーパーマーケット等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正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、広報誌、ホームページ、メール配信等を活用して親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

特に、高齢者については、関係機関・団体及び自治会等を通じ、各家庭に浸透する広報を行います。

③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、未だ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、関係機関・団体と一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着用効果及び正しい着用方法についての周知に努め、全ての座席の着用率100パーセントを目標にシートベルト着用、子どもを同乗させる場合のチャイルドシートの使用の徹底を図ります。

また、県で設けた「シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間」において、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、街頭での着用啓発を推進します。

④ その他の普及啓発活動の推進

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、エコドライブの実施を呼びかける取り組みを実施します。

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、視認性の高い服装の着用や、反射材、LEDライトを活用する効果について周知するとともに、これらの普及促進を図ります。

ウ ゼブラ・ストップ活動(※4)及び3(サン)・ライト運動(※5)の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通死亡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。

エ 危険運転の対策

妨害運転や運転中のスマホ等の利用のいわゆる「ながら運転」についても重大事故に直結する危険性を有していることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、あらゆる機会を通じ運転者などに対し周知啓発に努めます。

オ 安全運転管理の推進

企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任に鑑み、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進のため、安全運転管理者協議会等の関係機関と協力します。

(5) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

① 高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進

交通安全協会等が、高齢者の集まりに参加して交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

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。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の推進

高齢者クラブ等における高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等と連携し、その活動を支援します。

③ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者が多く集まるイベントや会議などに赴き、高齢者交通安全教室を開催や交通安全講話を実施し、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に、交通安全意識の高揚を図るとともに、薄暮時や夜間に歩行中の高齢者が被害に遭うことが多いことから、反射材等の利用を推進します。

④ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に自信が無くなったなどの理由により、自動車の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の周知、広報を強化し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

⑤ 安全運転サポート車(※6)の普及促進

運転操作の誤りによる交通死亡事故の防止や被害軽減には、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など、先進安全技術による運転支援機能を持つ安全運転サポート車の活用が効果的であることから、関係機関・団体と連携し、更なる普及促進を図ります。併せて、条件によって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を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。

(6) 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、自転車に関係する事故は増加傾向にあります。

また、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながら走行するなど、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、自転車乗用中の交通事故や自転車による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誌等を活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

ア 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進月間」及び毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクルール」の普及促進を図るとともに、街頭での啓発活動、自転車点検、安全指導を実施するなど自転車安全利用対象を推進します。

イ 自転車の交通安全教室の開催

児童・生徒及び高齢者を対象に、警察、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、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクリール」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

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へ届くように広報活動を実施し、自転車利用者へ自転車のルールとマナーの徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室等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点検・整備を呼びかけ自転車点検整備意識の徹底を図ります。

③ 自転車安全整備制度(TSマーク制度)(※7)の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、交通安全協会等関係機関・団体と連携し、TSマーク制度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、数千万円にもおよぶ高額な損害賠償となっている事例を踏まえ、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、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及び反射材の活用、並びに点灯の徹底を促進することで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

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受ける恐れがあるため、幼児をはじめとする各世代に対し、自転車用ヘルメット着用の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2人を乗せる場合の幼児二人用同乗自転車の使用など、その普及促進を図るとともに、保護者等への安全な利用方法の周知に努めます。

2 道路交通環境の整備

交通事故を防止するためには、人優先の考えのもと、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設など道路交通環境の整備が必要です。そのための道路の整備、交通安全施設等の整備を推進します。

整備にあたって、交通事故のリスク軽減の対策が中・長期におよぶ場合は、短期間に対応でき、当面のリスク軽減効果が見込まれる対策を幅広く検討します。

(1) 通学路・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 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、「通学路交通安全プログラム」(※8)等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを推進し、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

幼児・児童・生徒の安全を確保するために、通学路等の歩道整備、ハンプ(※9)・狭さく(※10)等の設置、路肩のカラー舗装、保護柵の設置などの交通安全対策を推進します。

② 生活道路における交通安全対策の推進

市民の日常生活の利便性向上を図るため、住宅地周辺の舗装整備・修繕、道路排水整備、歩道の整備・修繕を推進し、生活に密着した道路として市民・利用者が安全で快適に利用できる道路機能の整備・充実を図ります。

また、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、整備時には、歩道バリアフリー化、カラー舗装、道路標識、道路標示等や自動車の速度

抑制を図るための道路環境整備など交通安全対策の実施を推進します。

③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障がい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音響式信号機などのバリアフリー対応型信号機の整備を公安委員会に要請するとともに、道路標識・標示の高輝度化等を推進します。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 交通安全施設等の推進

信号機をはじめとする交通安全施設の整備に関しては、交通事故多発地点や交通事故のおそれのある危険な交差点や市民等から寄せられる設置要望等に対し、道路の構造及び交通の実態などを総合的に勘案し、信号機や横断歩道の新設・改良を関係機関へ要請します。

② 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路形状や線形別に見ると、交差点及びカーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点について、交差点の存在や優先関係を明確にするため、ドット線、クロスマークなどの道路標示の設置やカーブミラー等の整備を推進し、一時停止規制等については、関係機関へ要請します。

また、カーブ地点については、視線誘導標の設置などカーブの線形の明確化に努めます。

③ 夜間事故防止対策の推進

夜間における交通死亡事故の発生率が高いことから、道路交通環境の改善を図るため、道路照明、自発光鋸等の夜間事故防止に効果的な交通安全対策を推進します。

(3) 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

通過交通の多い幹線道路においては、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など、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

② 交通事故多発地域における重点的交通対策

交通事故が多発している箇所、路線等においては、道路構造や交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等に基づき関係機関と協力して、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。

(4) 自転車利用環境の総合整備

① 安全で快適な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するために、歩行者、自転車の交通事故が発生する危険性の高い区間について、歩道及び自転車通行空間の整備や交通規制の実施・見直しを推進します。

② 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等を無くし良好な道路環境を確保するため、自転車等の放置防止について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。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、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防災対策を推進します。

② 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時は、道路の被災状況や道路交通状況の収集・分析に努め、市民や道路利用者等へ情報提供を行います。

(6) 違法駐車対策の推進

違法駐車の実態を踏まえ、注意喚起看板の設置や関係機関・団体等と連携を図りながら、広報啓発活動を実施するなどの駐車対策を推進するとともに、違法駐車取締り強化について関係機関へ要請します。

3 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、交通取締り、交通事件捜査、暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、飲酒運転や著しい速度超過、信号無視等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通取締りを関係機関と協力して促進し、特に飲酒運転をさせない、環境づくりを推進します。

(1) 交通取締りの強化等

① 飲酒運転等に対する交通取締り強化の促進

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、重点的かつ効果的な取締り手法による交通取締りの強化を要請します。

② 一般道路における効果的な交通取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいた交通取締りを要請します。

また、通学路における交通安全対策として、通学時間帯の通行車両に対する交通取締りのほか、地域住民の交通取締り要望を反映させた住民に安心感を与える取締りを要請します。

さらに、自転車利用者に対しては、指導警告及び、これに従わない悪質、危険な自転車利用者に対する交通取締りを要請します。

4 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者救命を図り、また被害を最小限にとどめるため、佐倉市八街市酒々井町消防組合の救助・救急体制の整備・拡充、さらに救急医療機関との連携・協力確保による救急医療体制の整備について支援します。

(1) 救助・救急体制の整備

①救助・救急体制の整備・拡充

救助・救急体制の整備・拡充を図るため、救助隊の救助・救急資機材の装備充実について支援します。

②応急手当の普及啓発の推進

交通事故発生時や災害発生時等における市民の自主救護能力の向上を図るため、佐倉市八街市酒々井町消防組合において自動体外式除細動器(AED)を含めた普通救命講習等の各種講習会を開催し、応急手当に関する知識と技術の普及を図るとともに、応急手当に関する広報活動を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

①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及び後遺症の軽減を図るため、速やかな医師による救命医療を開始することができ、高度な医療機関への迅速な収容が可能となるドクターヘリの活用を推進し、その臨時離着場の適性確保と市民理解の促進を図ります。

②救急関係機関の協力関係の確保等

佐倉市八街市酒々井町消防組合と救急医療機関の連携・協力の確保による救急医療環境の整備について支援します。

5 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るなど、大きな不幸に見舞われています。犯罪被害者等基本法や千葉県犯罪被害者等支援条例等の下、その心情に配慮した対策を推進します。

(1)交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、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、千葉県が設置する「交通事故相談所」と協力し、交通事故相談を開催するとともに、「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連携し、相談体制の充実に努めます。

(2)交通災害共済制度の加入促進

千葉縣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。

6 道路交通事故の調査・分析の充実

(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、又は今後、交通事故の発生が懸念される箇所を関係機関、団体等と共同で現地診断を実施し、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、交通事故防止を図ります。

(2)交通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、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)や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 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対策等

1 踏切道における交通事故の現状

本市における鉄道は、JR総武本線の1路線で、市街地の中心を横断している。JR総武本線の本市域内総延長約5.9kmの間に、踏切道が11箇所あります。

令和元年度の千葉県内の踏切事故発生件数は14件、死傷者数は4人となっています。本市の踏切事故発生件数は、0件です。

2 踏切道における交通安全計画の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、関係機関と連携し踏切事故件数ゼロを目指します。

3 踏切道における交通安全の対策

踏切事故の多くは、車両等の踏切内停滞・直前横断・落輪等により起因するものであることから、踏切事故の防止には、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、自動車運転者や自転車等の踏切通行者に対し、関係機関の協力の下、交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、安全意識の向上に努めます。

○用語集(本文中の※印が付された用語についての解説)

| No. | 名称 | 意味 |
|-----|------------|--|
| 1 | ハンドルキーパー運動 | 飲酒した人にハンドルを握らせないため、自動車で飲食店などに行く場合、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が自動車の運転をして送り届ける運動です。 |
| 2 | 自転車安全利用五則 | 内閣府で制定した自転車に乗る時に守るべきルールの中でも特に重要な内容を定めたものです。 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左寄りを徐行 ④安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止・夜間はライトを点灯・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) ⑤子どもはヘルメット着用 |
| 3 | ちばサイクルール | 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。 [乗る前のルール]①自転車保険に入ろう②点検整備をしよう③反射材を付けよう④ヘルメットをかぶろう⑤飲酒運転はやめよう [乗るときのルール]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 |
| 4 | ゼブラ・ストップ活動 | 運転者に横断歩道における歩行者等の優先義務を周知徹底、横断歩道上における歩行者等の優先義務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囲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、横断歩道の手前で止まれる速度で進む。 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 |
| 5 | 3(サン)ライト運動 | 薄暮時間帯から夜間にか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す。 ①ライト(前照灯):薄暗くなってきたら早めのライト点と、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 |
| 6 | 安全運転サポート車 | 経済産業省や国土交通省などが普及を推進する、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などの先進安全技術をはじめとする一定の運転支援機能を備えた車の総称です。搭載する機能により「サポカー」、「サポカーS」と区分されています。 |
| 7 | TSマーク制度 | 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あることを確認して貼付するマークのことです。なお、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。 |
| 8 | 通学路交通安全プログラム | 児童生徒が安全に通学できるようにするため、通学路の安全確保に関する取組方針のことです。 |
| 9 | 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ハンプ」はこぶ、起伏の意味であり、運転者にスピードの低下を促します。 |
| 10 | 狭さく | 道路の入口、出口を狭くすることによって、走行速度を低減させるための施設です。 |