

第10次茂原市交通安全計画（案）

（平成28年度～平成32年度）



茂原市交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方	1
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	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	
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	5
第1の視点 高齢者・子供の安全確保	5
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保	6
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	7
第4の視点 地域でつくる交通安全の推進	7
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2節 道路交通安全の施策	8
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	8
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	8
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	11
(4) 自転車の安全利用の推進	11
(5) 飲酒運転の根絶	13
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(7) 効果的な交通安全教育の推進	15
第2の柱 安全運転の確保	16
(1) 運転者教育等の充実	16
(2) 運転管理の推進	16
第3の柱 道路交通環境の整備	16
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	17
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等の整備推進	18
(4) 効果的な交通対策の推進	19
(5) 自転車利用環境の総合的整備	19
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	19
(7) 総合的な駐車対策の推進	20
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	20

第4の柱 車両の安全性の確保	2 1
(1) 自動車点検整備の充実	2 1
第5の柱 道路交通秩序の維持	2 1
(1) 交通の指導取締りの強化等	2 1
(2) 暴走族対策の強化	2 2
第6の柱 救助・救急活動の充実	2 2
(1) 救助・救急体制の整備	2 2
(2) 救急医療体制の整備	2 2
第7の柱 被害者支援の推進	2 2
(1) 交通事故被害者支援の充実強化	2 3
第8の柱 交通事故調査・分析の充実	2 3
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	2 3
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	2 3
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	2 4
2 鉄道施設等の安全性の向上	2 4
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	2 4
4 鉄道の安全な運行の確保	2 4
5 踏切道の構造の改良の促進	2 4
6 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	2 4
7 救助・救急活動の充実	2 5
用語集	2 6

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第10次茂原市交通安全計画は、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

茂原市交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、国及び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23年度を初年度とする第9次計画は平成27年度で計画期間が終了することから、平成28年度から始まる第10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、いきいきと暮らせる「交通安全都市もばら」の実現を目指します。

第四 計画期間

この計画は、計画の期間を平成28年度から平成32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、茂原市交通安全対策会議の各委員や幅広い世代の様々な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等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故状況は、発生件数、死傷者数ともに増減を繰り返しながらも長期的には減少していて、平成27年の発生件数は441件、死傷者数578人で、平成22年の発生件数570件、死傷者数742人と比較して、発生件数、死傷者数ともに約22%の減少となっています。

年	発生件数 (件)	死傷者数 (人)	
		死者数(人)	傷者数(人)
22年	570	742	4
23年	529	632	3
24年	552	725	5
25年	454	589	5
26年	440	547	2
27年	441	578	4

(2) 交通死亡事故の特徴（平成23年～平成27年）

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は5割を超え横ばい傾向にある
 - ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は約6割で推移している
 - ③ 夜間事故は6割以上を占めている
- などが挙げられます。

単位：人

年	死者数	年齢層別		当事者別			昼夜別	
		高齢者	その他	歩行者	自転車	その他	昼間	夜間
22年	4	4	0	2	0	2	2	2
23年	3	1	2	2	1	0	1	2
24年	5	3	2	1	1	3	1	4
25年	5	3	2	3	0	2	2	3
26年	2	1	1	1	1	0	0	2
27年	4	2	2	2	0	2	3	1

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、上位計画である国や県の計画に掲げる抑止目標や第9次茂原市交通安全計画期間中に最も少なかった平成26年の交通事故死傷者数（547人）を踏まえ、本計画期間である平成32年度末までに、年間の交通事故死傷者数540人以下を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

	第10次計画に掲げる 交通事故死傷者数の抑止目標
国	年間50万人以下
千葉県	年間18,000人以下
茂原市	年間540人以下

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」の2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

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取り組み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り組み

本市において、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り組み

本市では、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、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を強化します。

重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関するこれまでの取り組みは、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います。

(1) 自転車に係る交通事故防止対策の必要性

学齡期においては、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することに伴い、自転車に関する交通事故の割合が高まります。

このため、次代を担う小・中・高校生の子供たちの安全な育成環境を確保するため、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合わせて、自転車運転者に賠償責任が生じた場合に備えた保険への加入を促進する必要があります。

(3) 道路交通法令の的確な運用

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、交通安全講習を受講することが義務付けられ、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ていく必要があります。

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

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が大きく減少してきたことは、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、これまで続けてきた減少傾向が後退していることから、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推進します。

特に、次の5つの視点を重視して対策の推進を図ります。

【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り組みなど、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、バリアフリー化され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、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施することや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。

また、少子化の進展のなかで、安心して子供を生み、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必要性が一層求められます。

このため、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歩行空間の整備等を推進します。

【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促進
 - ・ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの推進
 - ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進
- ◎ 高齢運転者対策の推進
 - ・ 運転免許自主返納の推進
- ◎ 子供の交通事故防止の推進

- ・ 小学校、中学校、高等学校における交通安全教育の推進
- ・ 通学路等の整備

【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、高齢者や子供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行い、歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、歩行者による反射材等の利用・普及の促進、3（サン）・ライト運動※の推進等による自動車運転者の交通安全意識の醸成等、各種の取り組み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を受ける反面、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、被害者と加害者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、自動車や歩行者と自転車利用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。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の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。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等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、幼児から高校生まで、心身の発達に応じた段階的な交通安全教育を実施するとともに、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し事故の危険性を体験する等の参加体験型の安全教育を積極的に取り入れ、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、駅前や繁華街の歩道上の放置自転車が問題となっている場合に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。

【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
- ・ 3（サン）・ライト運動の推進
- ・ ゼブラ・ストップ活動※の推進
- ・ 歩道整備及び自転車利用環境の推進

◎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
- ・ 社会人への広報・講習会等の開催
- ・ 自転車保険の加入促進
- ・ 反射材の普及
- ・ 運転者教育等の充実

◎ 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
- ・ 高齢者交通安全教室等の開催

【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における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、生活道路が全死亡事故件数に占める割合は増加傾向が続いています。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、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
- ・ 歩道整備及び自転車利用環境の推進
- ・ 交通事故多発箇所の共同現地診断の推進

【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進

交通事故の実態は、交通事故死者数の半数を超える高齢者のうち、その多くが歩行中や自転車乗車中での事故であり、また、そのうちの約半数が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、子供の交通事故についても、その死傷者の約6割が自転車乗車中や歩行中の事故であり、そのうちの8割以上が自宅から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。

これらの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運動の展開、交通安全ボランティア団体の活動や地域で行う交通安全教育への支援、高齢者宅訪問活動や高齢者の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

- ・ 交通安全活動団体の整備・支援
- ・ 交流型交通安全教育の促進

- ・「飲酒運転は絶対しない・させない・ゆるさない」環境づくり
- ・救助救急体制の整備

【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は多発しているため、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。

このため、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するために、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等の詳細な分析による、きめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通情勢の変動に的確に対応した対策を行い、交通死亡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

- ・共同現地診断

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ます。

- 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

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、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していきます。

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

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 茂原市交通安全対策会議の活動の推進
 - ア 茂原市交通安全対策会議の活動の強化

茂原市交通安全対策会議の活動の活性化を強化し、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 茂原市交通安全推進市民大会等の開催

交通安全の重要性を市民に発信し、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づけるため、茂原市交通安全推進市民大会を開催します。

② 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の遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

③ 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、広報紙やホームページ、SNS※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。

④ 市民の意見を反映した交通安全の推進

交通安全対策に関する意見・要望を広く市民から求め、交通安全の施策に役立てます。

⑤ 交通安全団体への支援等

ア 茂原交通安全協会

交通安全協会は、地域において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必要な支援等を行います。

イ 茂原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を通じ交通事故防止に貢献しています。このため、各種活動の支援等を行い、この制度の適正かつ効果的な運用を図ります。

ウ 茂原市交通安全母の会

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、各種活動の支援等を行い、家庭、地域における交通事故防止を推進します。

エ 茂原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に対する必要な支援等を行うとともに、当該活動が適正かつ効果的に行われ事故防止が図られるよう努めます。

オ その他の民間団体

交通安全を目的とする民間団体に対しては、交通安全活動が効果的に行われるよう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交通安全運動を実施します。

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

子供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、暴走族の追放及び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の推進

ア 街頭・駅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・駅頭における啓発キャンペーンを積極的に実施し、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計画的かつ継続的に活用します。

また、関係機関・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展開します。

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求め、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、子供を同乗させる場合のチャイルドシートの使用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて広報媒体を活用し、着用・使用の徹底を図ります。

イ 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、交通安全母の会等関係機関団体等が連携し、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などの取り組みを推進します。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材の普及促進

薄暮時及び夜間における歩行者・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。

ウ 3（サン）・ライト運動及びゼブラ・ストップ活動の推進

歩行者の道路横断中の事故や横断歩道横断中の交通死亡事故が後を絶たないことから、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

高齢者を交通事故から守るためには、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、交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしや認知症の傾向がある高齢者に声をかけて保護をするなど、高齢者をケアする活動を促進します。

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対して、社会福祉協議会、民生・児童委員協議会、長寿クラブや自治会などの活動の中で、交通危険箇所などの交通情報の提供や交通安全教育をするとともに、夜間の事故を防止するため、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

ア いきいき運転講座の促進

高齢運転者自身が加齢に伴う身体機能の低下を自覚し、自身の運転の問題点を発見することは交通事故防止に効果的です。

そのため、地域の高齢者が自発的に開催し、交通安全力を高める参加・体験型交通安全教育として、（一社）日本自動車工業会が作成したカリキュラムを活用し、「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせた「いきいき運転講座」の促進を図ります。

イ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

高齢者に対して交通安全指導及び反射材の配布を行い、指定期間中の無事故を目指すことを目的として実施している「高齢者交通安全いきいきキャンペーン」は、交通安全指導等を受講する機会の少ない高齢者を中心として交通安全意識の高揚を図ることに大きな効果が得られるため、より多くの高齢者に同キャンペーンへの参加を促し、高齢者の交通安全意識の高揚と高齢者の交通事故の未然防止を図ります。

（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、子供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、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・団体と連携した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

小・中学生を対象に、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。

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※の周知を図ります。

エ 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へ届くよう広報を実施し、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

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、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、交通安全に関する広報や教育活動を通じ、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。

⑤ 反射材の普及

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 悪質・危険な運転者に対する関係機関への要請

自転車利用者による無灯火、信号無視、一時不停止、歩道通行者に危険を及ぼす違反者等に対する指導警告や、酒酔い運転や制動装置不良自転車運転等の悪質・危険な違反者に対して検挙措置を講ずるなど、自転車利用者への法遵守の徹底を図るよう関係機関に要請します。

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、着用の促進を図ります。

⑧ 幼児二人同乗自転車の適正利用の推進

幼児二人同乗自転車の普及促進を図るとともに、幼児二人同乗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、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るため、飲食店と連携したハンドルキーパー運動※による飲酒運転防止活動を推進するとともに、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を実施するなど、「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、幼児から高齢者まで、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、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 家庭に対す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、広報活動等を行います。

② 小学生に対する交通安全教育

小学生は、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べ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

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させるとともに、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。

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。

④ 高校生に対する交通安全教育

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させるとともに、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します。

⑤ 成人に対する交通安全教育

ア 社会人への講習会等の開催

地域、職場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等を実施し、自転車運転者講習制度及び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周知徹底を図ります。

イ 交通安全団体等の活動に対する指導協力

交通安全協会、安全運転管理者協議会、交通安全母の会等による交通安全のための活動に対して、積極的な指導協力を行い、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。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴い高齢運転者事故が増加していることから、関係機関・団体と連携し、参加・体験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

長寿クラブ、警察、交通安全協会等との連携を図り、公共施設等において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。

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、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、反射材の配布等の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

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、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

⑧ 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るため、電動車いす利用者に対し、関係機関・団体が連携して事故実態や正しい利用について広報します。

⑨ 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、交通事故が発生した場合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

⑩ 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、入国から間を置かない交通安全教育を推進し、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。

(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、市、警察、学校、関係民間団体等が連携を図り、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 交通安全教育用補助機材等の貸出

模擬信号機等を各種交通安全教育の実施時に貸し出し、より実践的な交通安全教育が行われるよう支援します。

イ 交通安全に関する出前講座の実施

自治会、学校、事業所等で、自主的な取り組みとして交通安全教育を開く際、市、警察、関係民間団体等が連携を図り交通安全教育担当者を派遣します。

ウ 交通公園

交通公園では、子供が楽しみながら交通知識や交通ルールを身につけることができるようにします。

【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、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を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

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 高齢運転者対策の充実

ア 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ことが努力義務であることから、積極的に広報を実施し、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させ、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。

イ 運転免許を自主返納しやすい環境整備の促進

高齢運転者による交通事故を減少させるため、「運転に自信がなくなった」等の理由により、運転免許の必要が無くなった高齢者に対して、自主的に運転免許を返納しやすい環境の整備を促進します。

ウ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に自信がなくなった高齢者に対して運転免許の自主返納に関する情報を、高齢者を取り巻く地域社会へ周知、広報し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

エ 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・民間路線バス・市民バス・デマンド交通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を周知し、免許を返納しやすい環境づくりに取り組みます。

(2) 運転管理の推進

茂原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関係機関と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 歩道整備及び自転車利用環境の推進

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、歩道整備及び自転車利用環境の推進を実施します。

イ 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。

また、茂原市通学路交通安全プログラムに基づき、児童等の通学時の安全対策を実施します。

なお、平成24年度に実施した緊急合同点検に基づく対策必要箇所については、今後も継続的に対策を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又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、視距の改良、歩道、付加車線、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通行環境の整備等の対策を推進します。

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、高速道路・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。

ア 高速道路・幹線道路等の整備

自動車、自転車、歩行者等を適正に分化し、安全で快適な道路空間とするため、高速道路・幹線道路等から居住地域内の道路に至るネットワーク整備を体系的に進めます。

イ 都市計画道路※の整備

都市計画道路の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な配分を行い、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図ります。

③ 高速道路等の利用促進

ア 高速道路等の利用しやすい環境の整備

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、高速道路等のより利用しやすい環境の整備を促進します。

イ 高速道路等における事故防止対策の推進

交通事故の多発区間及び料金所周辺における事故防止対策について道路管理者と連携し、各種交通安全施設整備等を実施します。

また、軽車両、歩行者の誤進入防止対策等を推進します。

④ 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、道路の改築等に伴い、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、交通環境に応じ、信号機、道路標識、中央帯、道路照明及び防護柵等の交通安全施設の整備を関係機関に要請します。

(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 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、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を関係機関に要請します。

イ 信号機の設置及び改良

市民等から寄せられる信号機の設置要望等に対し、必要性・緊急性等を総合的に勘案し、信号機の新設・改良を関係機関へ要請します。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間に対してドット線※、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進します。

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

エ 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関係機関に要請します。

② 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活かすことが重要であり、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。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗よく状況、効果等について積極的に公表します。

(4) 効果的な交通対策の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

幹線道路においては円滑化に重点を置いた交通対策、また、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通過交通を抑制するための交通対策など、地域の特性に応じた交通安全対策に努めます。

② 安全で機能的な都市交通確保のための交通対策

安全で機能的な都市交通を確保するため、都市部における総合的な交通対策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安全対策

交通事故が多発している地域、路線等においては、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対策を推進します。

(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するため、自転車と歩行者の分離を図るための交通対策を検討します。

また、関係機関と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

② 駐輪秩序の確立

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。

併せて、自転車等の利用者の利便を図るため、自転車駐車場の整備を推進します。

③ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

市内各駅周辺に自転車等が無秩序に放置されることによる交通環境上の問題を市民に訴え、その一掃を図るため、関係機関と連携・協力して放置自転車クリーンキャンペーンを実施します。

(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、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。

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推進します。

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、災害対策基本法、道路交通法に基づいた、迅速かつ的確な交通規制を要請します。

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、通行可能な道路網の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) 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要請します。

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。

市民に違法駐車対策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、団体と有機的に連携し、秩序ある駐車場の推進します。

② 高齢運転者等専用駐車区間制度の周知

高齢運転者等に配慮した高齢運転者等専用駐車区間制度について、周知を図ります。

③ 駐車場等の整備

自動車交通が集中し混雑する地区において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、既設駐車場の設置状況を考慮し、実状に合わせた駐車場の整備を推進します。

④ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

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、違法駐車排除の気運の醸成を図ります。

⑤ 駐車対策の推進

毎月20日の「クリーンロードの日」に併せた推進運動のほか、広報啓発活動等を推進します。

(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、占有物件等の維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態調査、強力な指導・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。

また、不法占有物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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

都市計画に基づく開発事業や、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・提言を行います。

② 子供の遊び場等の確保

路上における遊び・運動による交通事故防止のため、子供の遊び場となる公園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、決壊又は異常気象時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実施し、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、さし枠装着等の不正改造の防止を図るため、官民一体となった「不正改造車を排除する運動」に協力します。

【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、交通指導取締り、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、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通の指導取締りの強化等

① 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

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指導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指導取締りのほか、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交通指導取締りを要請します。

② 飲酒運転等に対する指導取締りの強化

飲酒運転に対しては、重点的かつ効果的な取締り手法により指導取締りを強化、推進するとともに、取締り体制の確保を要請します。

③ 高速道路における指導取締りの強化

交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した取締りを要請し、事故の未然防止と交通流の秩序を図ります。

(2) 暴走族対策の強化

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基に、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

関係機関と連携し、暴走行為を抑止するための交通安全施設整備を推進します。

③ 指導取締りの強化

ア 暴走族取締り体制の推進

集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事案に対する検挙及び補導を要請します。

イ 車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、不正改造車の取締りを要請します。

【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推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の整備・拡充

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要請します。

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、現場の消防力だけでは対応できない恐れがあるため、周辺自治体との広域応援体制を推進するとともに、関係機関との連携体制の構築に協力します。

③ 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、現場に居合わせた第三者（バイスタンダー※）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、消防機関・保健機関等における地域住民を対象にした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

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、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、第二次救急医療※体制の整備を図ります。

【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、交通事故相談等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強化

① 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 相談業務の充実

交通事故による被害者、その家族や遺族の心情に配慮した相談業務を行います。
また、各種相談機関等との横の連携を密にして相談体制の充実に努めます。

イ 被害者等支援指針に基づく施策の推進

「被害者等に対する支援指針」に基づき、民間支援団体等と連携しながら被害者支援
に関し必要な施策を講じていきます。

② 損害賠償の請求についての援助

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な援助をするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を推進します。

【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、専門家や関係機関・団体等による事故原因の分析、効果の高い対策を実施します。

(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、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り、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がたびたび発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、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ため、総合的な視点からの施策を推進していきます。特に、踏切道においては、踏み切りの状況等を勘案した効果的な対策を推進します。

2 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の適切な維持管理及び補修等を要請します。また、多発する自然災害へ対応するため、駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備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、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知を要請します。

4 鉄道の安全な運行の確保

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう要請します。

5 踏切道の構造の改良の促進

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

6 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案して、必要に応じた交通規制を要請します。

また、車両等の踏切一時不停止、しゃ断踏切立入り等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを要請します。

7 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を要請します。

用語集

用 語	意 味
E T C	<p>ノンストップ自動料金収受システム。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。</p> <p>※E T C : Electronic Toll Collection System</p>
エコドライブ	<p>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。</p>
S N S	<p>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。</p> <p>※S N S : Social Networking Service</p>
応急手当	<p>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。</p>
交差点クロスマーク	<p>中央線のない道路が交差する+型・T型交差点で、道路の交差が道路の状況により不明確な場合に置することができる道路標示です。</p>
3 (サン)・ライト運動	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意</p>

用 語	意 味
視線誘導標	<p>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。</p>
自転車安全利用五則	<p>自転車の交通事故を防止するための主要な交通ルールです。</p> <p>①自転車は、車道が原則、歩道は例外</p> <p>②車道は、左側を通行</p> <p>③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行</p> <p>④安全ルールを守る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止 ・ 夜間はライトを点灯 ・ 信号を守る ・ 交差点での一時停止安全確認 ・ 傘差し運転等禁止 ・ 携帯電話等使用禁止 ・ ヘッドホン等使用禁止 <p>⑤子供はヘルメットを着用</p>
自転車運転者講習制度	<p>信号無視、指定場所一時不停止など、政令で定められた 14 の危険行為をし、原則として 3 年以内に 2 回摘発された者には「自転車運転者講習」が義務付けられ、定められた期間（原則として受講命令から 3 カ月を超えない範囲）に受講しない場合は、5 万円以下の罰金が科されます。</p>
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>

用 語	意 味
T S 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。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。</p> <p>※T S : Traffic Safety</p>
都市計画道路	<p>都市の骨格を形成し、安全で安心な生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。</p>
ドット線	<p>道路交通法に基づく路面標示であり、信号の無い交差点において、優先とされる幹線道路から出る路側線の延長上に点線（ドット線）を付け、見わけにくい優先路線を解りやすく指示する路面標示です。</p>
二次救急医療	<p>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。</p>
バイスタンダー	<p>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。</p>
ハンドルキーパー運動	<p>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仲間などを送り届ける運動です。</p>