

第11次茂原市交通安全計画

(令和3年度～令和7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	4

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の視点 高齢者・子供の安全確保	6
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	7
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	9
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
第6の視点 先端技術の活用推進	10

第2節 道路交通安全の施策

第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	11
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(3) 地域でつくる高齢者の交通安全対策の推進	14
(4) 自転車の安全利用の推進	14
(5) 飲酒運転の根絶	16
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(7) 効果的な交通安全教育の推進	19

第2の柱 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実	20
(2) 安全運転管理の推進	21

第3の柱 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	22
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	22
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	23
(4) 効果的な交通対策の推進	24
(5) 自転車利用環境の総合的整備	24
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	25
(7) 総合的な駐車対策の推進	25
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25

第4の柱 車両の安全性の確保

- (1) 自動運転車の安全対策・活用の推進 27
- (2) i - s i z e 対応チャイルドシートの普及 27
- (3) 自動車の点検及び点検整備の充実 27

第5の柱 道路交通秩序の維持

- (1) 交通の指導取締りの強化等 28
- (2) 暴走族対策の強化 28

第6の柱 救助・救急活動の充実

- (1) 救助・救急体制の整備 29
- (2) 救急医療体制の整備 29

第7の柱 被害者支援の充実と推進

- (1) 交通事故被害者支援の充実強化 30

第8の柱 交通事故調査・分析の充実

- (1) 交通事故多発箇所の共同現地診断 31
- (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 31

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 32
- 2 鉄道施設等の安全性の向上 32
- 3 鉄道交通の安全に関する知識の普及 32
- 4 鉄道の安全な運行の確保 32
- 5 救助・救急活動の充実 32
- 6 踏切道の構造の改良の促進 33
- 7 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 33

用語集 34

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第11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28年度を初年度とする第10次計画は令和2年度で計画期間が終了することから、令和3年度から始まる第11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、計画の期間を令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

第五 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、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、死傷者数ともに減少していて、令和2年の発生件数は197件、死傷者数231人で、平成27年の発生件数441件、死傷者数576人と比較して、発生件数は55%、死傷者数は60%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)	
			死者数(人)	負傷者数(人)
27年	441	576	4	572
28年	413	531	6	525
29年	340	438	2	436
30年	325	393	4	389
元年	280	365	3	362
2年	197	231	2	229

(2) 交通死亡事故の特徴（平成28年～令和2年）

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は約5割と横ばい傾向にある
 - ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は7割で推移している
 - ③ 夜間事故は7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
27年	4	2	2	2	0	2	3	1
28年	6	1	5	2	1	3	0	6
29年	2	0	2	1	0	1	2	0
30年	4	4	0	2	2	0	1	3
元年	3	2	1	3	0	0	1	2
2年	2	1	1	1	1	0	0	2

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過去の推移から、本計画期間である令和7年度末までに、以下の数値を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

また、本計画は、将来的に交通事故死「ゼロ」を目指し、「持続可能な開発目標（SDGs※）」の理念の実現に貢献します。

	第11次計画に掲げる 交通事故重傷者数の抑止目標
国	年間22,000人以下
千葉県	年間1,300人以下
茂原市	年間20人以下

○交通事故重傷者の目標：年間20人以下について

国、県が従来の死傷者数に代わり、より命に関わり優先度が高い重傷者（交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する者）に関する目標値を設定したことを踏まえ、市においても重傷者数を目標とすることとし、過去の推移から、年間20人以下と設定します。

	交通事故重傷者数
H28	34人
H29	34人
H30	34人
R1	14人
R2	20人

3 計画の重点事項

計画の策定にあたっては、「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」及び「悪質・危険な運転者対策の強化」の3項目に重点を置いた計画としています。

重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

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

(1) 交通事故に遭わないための取り組み

本市において、交通死亡事故全体に占める高齢者が多いことから、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反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

(2) 交通事故を起こさせないための取り組み

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、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。

高齢運転者に対して安全運転サポート車の普及促進、運転免許返納のための条件づくりなど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一層強化します。

重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関しては、平成29年に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されて以降、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に取り組んできました。

しかしながら、依然として自転車乗車中の交通事故も多く発生しており、また、近年、自転車利用ニーズが高まっていることから交通事故防止対策を推進する上で自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期においては、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、自転車に関係する交通事故の割合が高まります。

また、高齢者についても事故の割合が高いほか、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。

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ほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（２）自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を更に強化します。

また、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があるほか、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

重点項目３：悪質・危険な運転者対策の強化

近年、車間距離不保持などのいわゆる「あおり運転」や運転中の携帯電話等使用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が、社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されたことに伴い、妨害運転や飲酒運転などの悪質・危険な行為を行う運転者等への対策を強化します。

（１）悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

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

特に、飲酒運転の根絶には、飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域・企業・団体等で飲酒運転を排除する取り組みや、飲酒運転根絶の環境づくりを推進することが重要です。

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

（２）飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

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

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策の方向

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、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

特に、次の6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

本県では、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。

一方で、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ための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担う子供の安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な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
 - ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進
 - ・高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進
 - ・高齢者に対する交通安全教育の推進
 - ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- ◎ 高齢運転者対策の強化
 - ・参加・体験・実践型交通安全教育の推進
 - ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進
 - ・安全運転サポート車の普及促進
 - ・運転免許を自主返納しやすい環境整備の促進
- ◎ 子供の交通事故防止の推進
 - ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動※等の推進を通じて、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進するなど、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。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の通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、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、関係機関の協力のもと、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。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

【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
- ・ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動※の推進
- ・通学路等における交通安全の確保
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

◎ 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
- ・社会人への広報・講習会等の開催
- ・自転車安全整備制度（T S マーク※制度）の普及促進
- ・自転車損害賠償保険等への加入促進
- ・反射材等の普及促進
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備
- ・自転車等の駐車対策の推進

◎ 参加体験型交通安全教育の推進

- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進
- ・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町村道等の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、緩やかに減少しており、生活道路が全死亡事故件数に占める割合も減少傾向が続いていますが、市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため引き続き、交通指導取締りの実施、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策を講ずるとともに、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及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
- ・通学路等における交通安全の確保
- ・歩行者空間のバリアフリー化
- ・事故危険箇所対策の推進
- ・適切に機能分担された道路網の整備
- ・道路の改築等による交通事故対策の推進
- ・一般道路・高速道路における交通指導取締りの強化等
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断

【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の半数を超えています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から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は、その死傷者の約6割が歩行中や自転車乗車中の事故であり、約5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

- ・交通安全運動の推進
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり
- ・交通安全教育指導者の育成
- ・交通安全教育推進の支援
- ・暴走族追放気運の高揚
- ・応急手当※の普及啓発活動の推進

【第5の視点】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故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。

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

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・地域の特性に着目した交通安全対策
- ・安全で機能的な都市交通確保のための交通対策
- ・交通事故多発地域における重点的交通対策
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

【第6の視点】先端技術の活用推進

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

【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・安全運転サポート車の普及促進
- ・自動運転者の安全対策・活用の推進
- ・救助・救急体制の整備・拡充
- ・救急医療体制の整備

第2節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく以下の8つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人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 被害者支援の充実と推進
- 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、強力に推進します。

(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

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。

- 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、広報紙やウェブサイト、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。

エ 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正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより交通事故の防止を図ることを目的に、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ことを目的に、毎月10日を「交通安全の日」、自転車の安全利用促進を図ることを目的に、毎月1

5日を「自転車安全の日」として、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、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、暴走族の追放、外国人に対する広報啓発活動の推進及び違法駐車を追放等を中心に展開します。

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、街頭や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正しい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、ウェブサイトやSNSを随時更新し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、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、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、全ての座席のシートベルト着用、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

イ 着用に向けた普及活動の推進

シートベルトの正しい着用方法の周知徹底を図るため、「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」等を設け、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、着用啓発と指導を推進します。

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等の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室実施時に各種資器材を活用し、視認性の高い明るい色の服

装の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知させるとともにこれらの普及促進を図ります。

ウ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の推進

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

（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 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、交通事故の被害に遭いやすい高齢者の交通安全意識の高揚を図ることに大きな効果が得られています。

このため、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更なる高揚と交通事故の防止を図ります。

（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あり、通勤・通学や配達をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれているところです。しかし最近、自転車の歩道での暴走やあおり運転、携帯電話等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車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、「ちばサイクルール※」の普及促進及び自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

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強化月間」や毎月１５日の「自転車安全の日」を活用し、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに、関係機関・団体と連携して、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、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

ウ 社会人等への広報

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、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車の運転が歩行者等との重大な事故を発生させていることの認知を高め、「ちばサイクルール」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に届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全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、自転車点検整備の促進を図ります。

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、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、ＴＳマークの普及促進を図ります。

④ 自転車損害賠償保険等への加入促進

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及びウェブサイトを活用しながら、自転車損害賠償保険等の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

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、自転車利用者が自ら身を守る意識の向上を図り、反射材等の自発的な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

交通ルールの浸透や正しい交通マナーの向上を図るため、違反者に対して積極的に指導警告を行うとともに、警告を無視し違反行為を繰り返す違反者及び、悪質性・危険性の高い酒酔い運転や制動装置不良自転車運転等の違反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 全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進

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、頭部への衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転車用ヘルメットの正しい着用方法と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑧ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

(5) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

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

ア 幼児に対する交通安全教育の充実

幼児に対する交通安全教育は、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来に渡って、交通ルールを遵守し、正しい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・団体のほか、幼稚園等の幼児関連施設と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、資料提供、広報活動等を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

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の推進

中学生は、幼少の時期から本格的な青年期に移行する過渡期にあり、なお成長の途上にあります。

また、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生の交通事故のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

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

さらに、日常生活で発生している交通事故は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、免許を取得し、自動車等の運転者として交通社会に参加するようになります。

また、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、自転車や二輪車の運転者として安全に道路を通行するための技能と知識を十分に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促し、自転車を利用する高校生の正しい交通マナー向上を促進します。

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

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・体験・実践型の交通安全教室を実施し、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付けを図ります。

また、自転車の危険な運転が社会問題化していることや、自転車による宅配等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度のほか、「ちばサイクルルール」等の周知、自転車ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入等の自転車の安全利用について周知徹底を図ります。

イ 公民館等の社会教育施設における活動の推進

公民館や福祉センター等の施設で交通安全に関するチラシやリーフレットの掲示や配架を通じて交通安全に対する意識を高めます。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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 障害者等に対する交通安全教育の推進

ア 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、交通安全教育を推進します。

イ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

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

ウ 福祉車両運転者等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、福祉車両等の運転者に対する交通安全教育を推進します。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人観光客数及び在留外国人数は近年増加傾向にあり、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く、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ることから、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、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

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

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

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進や自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等の推進を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、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の教育の充実に図ります。

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努力義務があることから、積極的に広報を実施し、高齢運転者標識の表示の定着化を図るとともに、他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車に配慮する運転者教育に努めます。

イ 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進

高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「長距離運転はやめて、近所の運転に努める。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運転行動をとる「はればれ運転」を積極的に広報し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故抑止に努めます。

ウ 安全運転サポート車の普及促進

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

併せて、安全運転サポート車の普及啓発にあたり、条件によっては装置が適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任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。

エ 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、自動車の運転に不安がある高齢者が、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。

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「モバス」・デマンド交通「ふれあい」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。

オ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に不安がある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。

カ 改正道路交通法の周知

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により自動車の種類を限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が令和4年6月までに施行されることから、制度の周知を図ります。

(2) 安全運転管理の推進

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）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者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。

また、自動車の速度抑制を図るための道路環境整備を進めるほか、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における児童等の安全を確保するため、「茂原市通学路交通安全プログラム」や、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、幼稚園等及びその所管機関、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。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩行者空間のバリアフリー化

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

（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、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、信号機の整備（設置・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利用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 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進します。

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事業の推進

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

交通規制標識や標示に関しては、退色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう適正な維持管理を関係機関に要請します。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

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

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を関係機関に要請するほか、生活道路対策エリアについて、警察、道路管理者等が共同して整備・拡充に取り組みます。

イ 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・カーブ区間においてドット線※、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。

ウ 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。

③ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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。

(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 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、自転車と歩行者等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 自転車等の駐車対策の推進

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、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。

また、自転車等の利用者に対して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）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。

また、道路管理者と連携し、停電や強風の影響を受けないラウンドアバウト※の整備を促進します。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、災害対策基本法、道路法に基づいた、迅速かつ的確な交通規制を要請します。

その他道路においては必要に応じ、交通規制を実施するほか、道路管理者と警察が共同して道路啓開に努めます。

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、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 きめ細かな駐車規制の推進

道路環境・交通量・駐車需要等、地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車規制を要請します。

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、秩序ある駐車を推進を図ります。

② 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促進します。

（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、関係機関連携のもと、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保する

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。

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、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、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

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、子供の遊び場等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、関係機関と連携のもと必要な体制の拡充・強化を図ります。

【第4の柱】車両の安全性の確保

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

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

(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV※）の普及を促進するため、自動車ユーザー等へ情報提供を行います。また、その中で安全運転の責任は一義的にはドライバーにあります。今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関する自動車ユーザー等への理解促進に努めます。

(2) i-Size対応チャイルドシート※の普及

チャイルドシートについてはi-Size対応のチャイルドシートの普及啓発を行うことにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(3) 自動車の点検及び点検整備の充実

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」を関係機関・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

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため「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交通指導取締りの強化

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 高速道路における交通指導取締りの強化

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

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高揚を図ります。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走行為を阻止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進します。

③ 暴走族等に対する指導取締りの強化

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 不正改造車の取締り

不正改造車、不正改造業等に関する情報について関係機関との共有を図るとともに、街頭取締り等を通じ、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、消防機関等の関係機関による緊密な連携・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、二次救急医療※体制の整備を図ります。

【第7の柱】被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援する必要があることから、交通事故に関する相談を受けられる機会及びその心情に配慮した対策を促進します。

（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

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。

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

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、関係機関・団体等において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促進します。

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、転落防止設備等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き促進します。

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、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者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。

また、情報提供を行うにあたっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も要請します。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、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。

6 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促進します。

7 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。

用語集

用 語	意 味
持続可能な開発目標（SDGs）	Sustainable Development Goals の略で、読み方は「エスディージーズ」。 2015 年（平成 27 年）9 月の国連サミットにおいて採択され、2030 年（令和 12 年）を期限に国際社会全体が取り組む開発目標のこと。「誰一人取り残さない」世界を目指し、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。
ゼブラ・ストップ活動	運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。 ①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者がいないか十分に注意する ②ブ「ブレーキ」：横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む ③ラ「ライト」：3（サン）・ライト運動で道路横断中の交通事故防止 ④ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ
3（サン）・ライト運動	夕暮れ時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
T S マーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。 ※T S : Traffic Safety
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。
衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）	AEBS (Advanced Emergency Braking System 衝突被害軽減ブレーキ) とは、国土交通省によって定められた一定の性能規格をもつ自動ブレーキであり、歩行者の飛び出しなどでドライバーがブレーキが遅れた場合でも、衝突を察知し車が自動的にブレーキを操作し、衝突前に停止、あるいは減速させる先進的なブレーキ装置です。

サポカー・サポカーS	政府が、交通事故防止対策の一環として普及啓発に取り組んでいる「安全運転サポート車」の愛称です。 「セーフティ・サポートカー（略称サポカー）」は、衝突被害軽減ブレーキが搭載された車で、全ての運転者を対象としています。 「セーフティ・サポートカーS（略称サポカーS）」は、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車のことで、特に高齢運転者に推奨しています。
自動運転・自動運転車	自動運転とは、運転者ではなくシステムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせることを言い、自動運転システムを搭載して自動運転が可能な車両のことを自動運転車と言います。 自動運転については、国際的に利用される指標により、レベル0（運転自動化なし）～レベル5までの6段階に分類されていますが、レベル3以上の車両が「自動運転車」に当たります。 本文中の「レベル3」は、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、システムが運転操作の全てを代替する状態を指します。（ただし、当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要） 【参考】各レベルに対応する車両の名称 レベル1・2：運転支援車、レベル3：条件付自動運転車（限定領域）、レベル4：自動運転車（限定領域）、レベル5：完全自動運転車
SNS	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。 ※SNS：Social Networking Service
エコドライブ	「急な発進・加速・減速はしない」「不要な荷物をおろす」などの誰でも簡単に取り組むことができる、環境に優しく、安全運転にもつながる運転方法です。
ちばサイクルール	内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ本県独自の自転車安全利用ルールです。 【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう 【自転車に乗る時のルール】 ①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先しよう 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
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仲間などを送り届ける運動です。

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。
都市計画道路	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。
ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線（ドット線）で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面標示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。
ラウンドアバウト (環状交差点)	車両の通行部分が環状になっている交差点です。信号機がなく、進入した車は中央に設置された工作物等の周囲を時計回りに徐行運転し、行先の道路で左折して流出する仕組みです。交通量等の制約はありますが、赤信号による待ち時間が無くなることから交通の円滑化やこれに伴う二酸化炭素排出軽減、交差点に進入する車両の速度低下により事故発生時の被害軽減が期待できるほか、災害時においては停電に伴う信号機能麻痺や信号柱倒壊による道路封鎖を防止できる（交通機能確保）などの効果が期待されます。
A S V	先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。具体的な機能としては、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い加速抑制装置、車間距離制御装置、車線逸脱警報装置等が実用化されています。
i-Size 対応チャイルドシート	ミスユースを防ぐため、誰でも簡単・確実に取り付けることができる I S O F I X 固定方式のチャイルドシートであり、より精密に体にかかる負荷を計測するダミーを用いて、従来の前面衝突試験だけでなく、側面衝突試験も採用され、従来の安全基準以上の安全性が向上しています。
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、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保等の応急手当をすることを想定します。
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。