

目 次

第1章 総論	1
1 計画の趣旨	1
2 計画の期間	1
3 計画の基本的な考え方	1
第2章 交通事故のすう勢	2
1 交通事故の発生状況	2
(1) 交通事故発生件数の年別推移	2
(2) 月別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）	4
(3) 時間帯別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）	5
(4) 道路形状別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）	5
(5) 路線状別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）	6
(6) 事故類型別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）	6
(7) 第一当事者の年齢層（平成28年～令和2年の累計件数）	8
(8) 高齢者の交通事故	9
(9) 子どもの交通事故	10
(10) 歩行者・自転車の交通事故	11
第3章 交通安全計画における目標と重点事項	15
1 本計画における目標	15
2 本計画の重点事項	17
◆重点項目1 高齢者の交通安全対策の強化	17
(1) 交通事故に遭わないための取組	17
(2) 交通事故を起こさせないための取組	18
◆重点項目2 自転車の安全利用対策の強化	19
(1) 幅広い世代を対象とした対策の必要性	20
(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進	21
◆重点項目3 悪質・危険な運転者への対策強化	21
(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり	21
(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	21
第4章 道路交通における安全対策	22

1	今後の道路交通安全対策の方向	22
	【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保	22
	【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保	23
	【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保	24
	【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進	25
2	交通安全の推進	25
	【第1の柱】交通安全思想の普及	25
	(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	25
	(2) 交通安全に関する団体等との連携強化	26
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
	(4) 自転車の安全利用の推進	29
	(5) 飲酒運転の根絶	32
	(6) 段階かつ体系的な交通安全教育の推進	32
	【第2の柱】安全運転の確保	34
	(1) 運転者に対する再教育等の充実	34
	(2) 高齢運転者対策の充実	34
	(3) 適正な安全運転管理の推進	35
	【第3の柱】道路交通環境の整備	35
	(1) 幹線道路における交通安全対策の推進	35
	(2) 交通安全施設等の整備	36
	(3) 自転車利用環境の整備	37
	(4) 公共交通機関の維持確保・活性化	38
	(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	38
	(6) 路上駐車対策の推進	39
	【第4の柱】 道路交通秩序の維持	39
	(1) 交通指導取締りの強化	39
	(2) 暴走族に対する指導取締りの強化	39
	(3) あおり運転等に対する指導取締りの強化	40
	【第5の柱】 救助・救急体制の充実	40
	(1) 救急・救助体制の強化	40
	(2) 市民に対する応急手当普及啓発活動の推進	41

【第6の柱】	被害者支援の推進	41
(1)	千葉県市町村交通災害共済の加入促進.....	41
(2)	交通事故相談体制の維持.....	41
【第7の柱】	交通事故調査・分析	42
(1)	交通事故多発箇所の共同現地診断.....	42
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断.....	42

第1章 総論

1 計画の趣旨

第11次我孫子市交通安全計画（以下、「本計画」とする。）は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、第11次千葉県交通安全計画に基づき、我孫子市内における交通安全環境の改善及び市民の交通安全の意識の高揚を図ることにより、交通事故を未然に防止するための総合的な施策の大綱を定めたものです。

2 計画の期間

本計画の期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 計画の基本的な考え方

交通事故は、一瞬にして尊い人命を奪い、大きな社会的・経済的損失をもたらします。そのために、人命尊重の理念に基づき、交通事故の無い社会という目標を目指して、交通安全対策についての総合的な施策を定め、これに基づく諸施策を積極的に推進することにより、市民が安全で安心して暮らせる社会の実現に向け、交通安全対策に取り組む必要があります。

本計画においては、第10次我孫子市交通安全計画の基本的な考え方を継続し、高齢者、子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本として、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的に推進します。

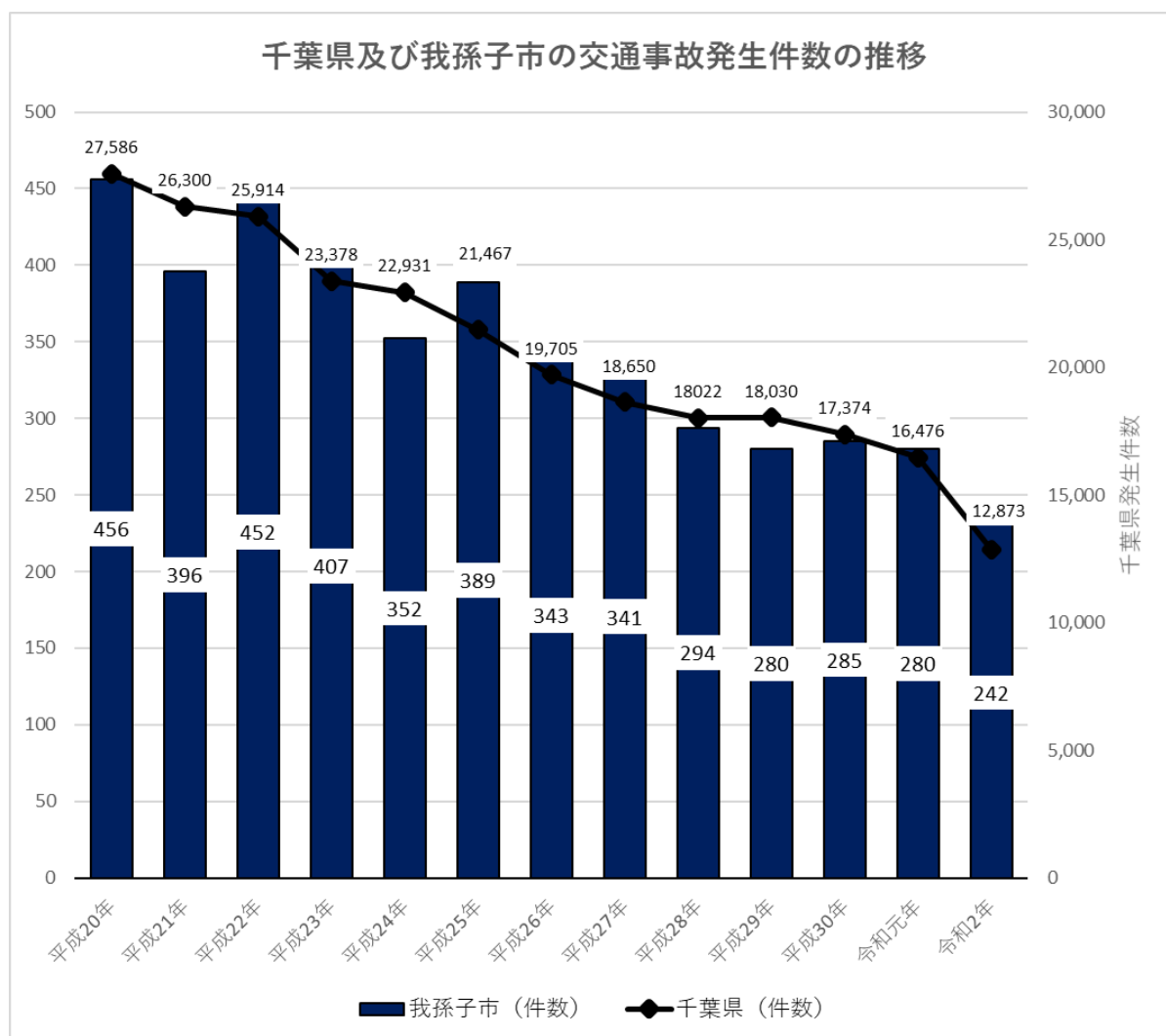
第2章 交通事故のすう勢

1 交通事故の発生状況

(1) 交通事故発生件数の年別推移

千葉県全体の交通事故発生件数は、年々着実に減少しており、令和2年の発生件数は、12,873件で平成28年の18,022件と比較して29%の減少となっています。本市においても交通事故発生件数は、平成20年の456件をピークに減少傾向となり、平成28年には294件、その後は200件台を推移しています。(図表1)

図表1 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)

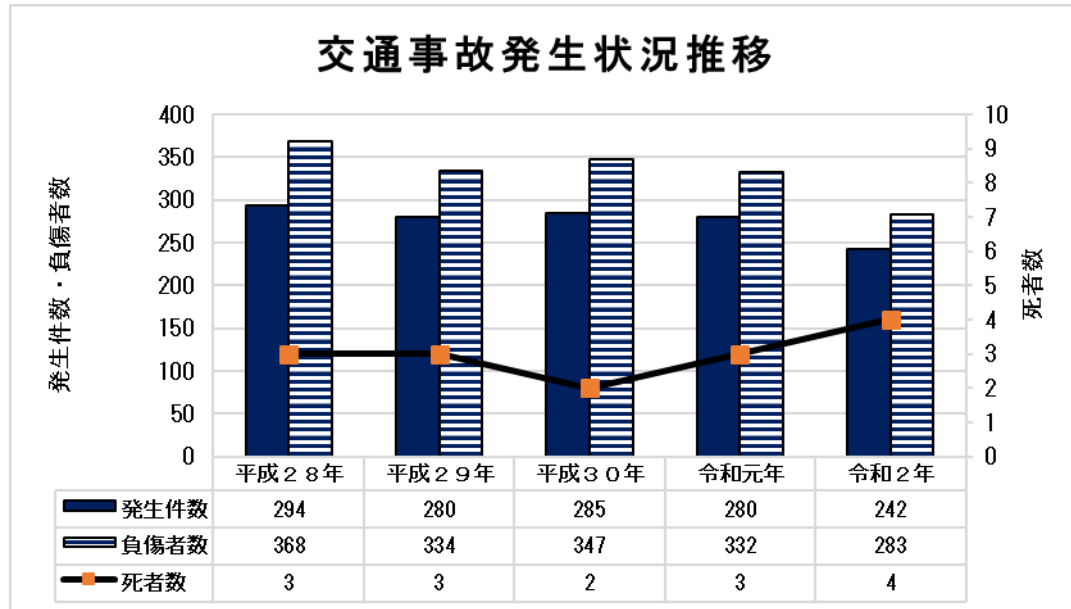


※本計画では、平成31年1月から4月及び令和元年5月から12月までの12ヶ月を令和元年として表記しています。

第10次交通安全計画中の市内の交通事故状況は、平成28年の本市の交通事故の発生件数は294件、死者数3人、負傷者数368人に対し、令和2年では、

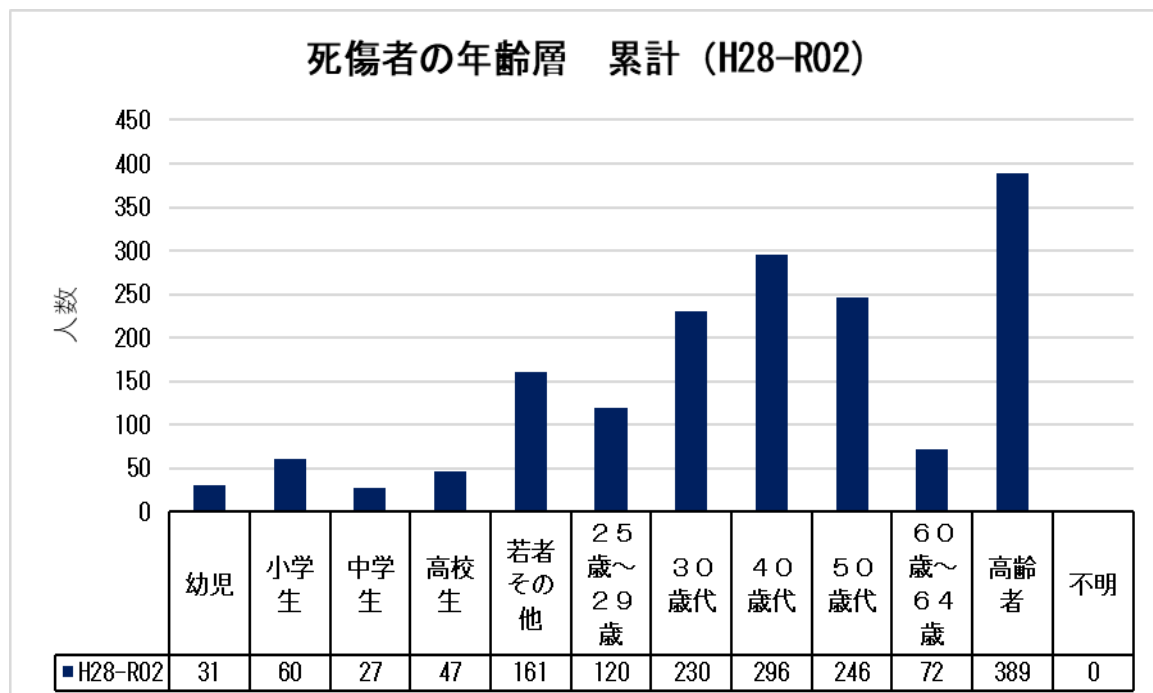
発生件数が242件、死者数4人、負傷者数283人となり、交通事故の発生件数が17.6%、負傷者数は23.0%の減少となっています。(図表2)

図表2 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



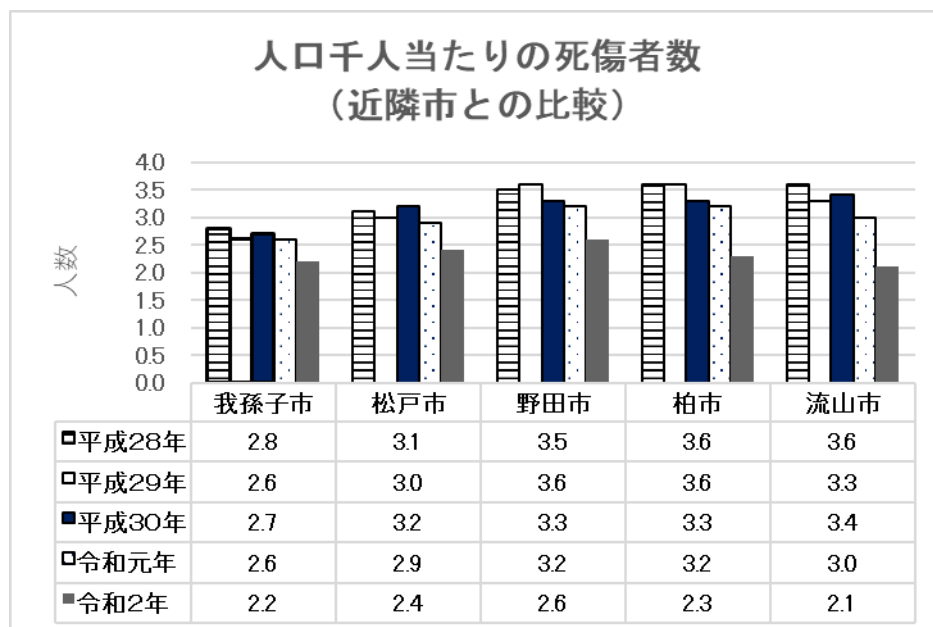
本市の死傷者の年齢層の累計では、高齢者が389人と最も多く、全体の2割以上と高齢者の被害の割合が高い結果となっています。次に40歳代が296人となり、50歳代が246人の順になります。(図表3-1)

図表3-1 (資料提供：我孫子警察署)



本市の人口千人当たりの死傷者数は、令和2年では、2.2人と近隣市と比較して低い数値で推移しています。(図表3-2)

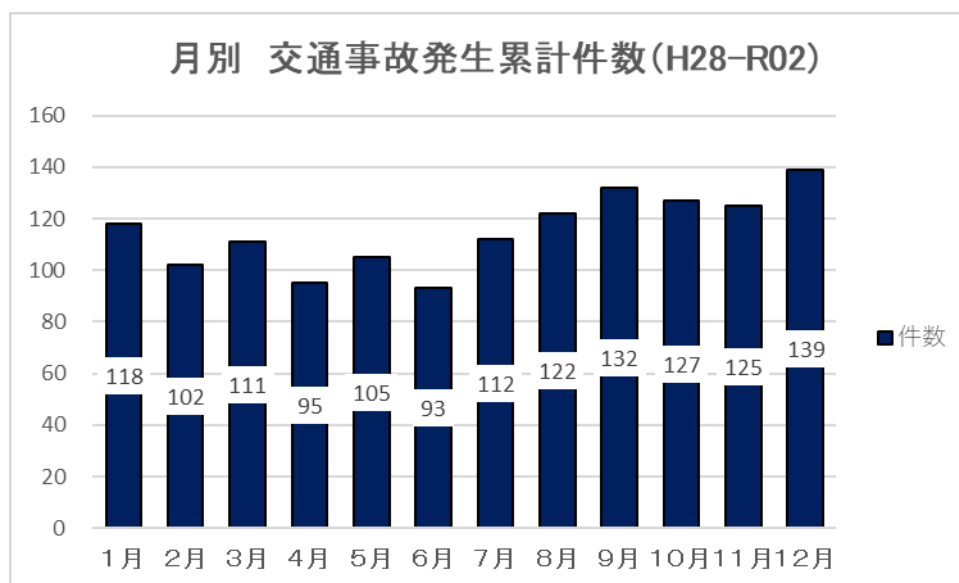
図表3-2 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



(2) 月別交通事故発生状況 (平成28年～令和2年の累計件数)

本市の月別の交通事故発生状況は、月別の累計件数で、12月が139件、9月が132件、10月が127件となっており、3ヶ月の合計が398件で全体の約3割を占めています。(図表4)

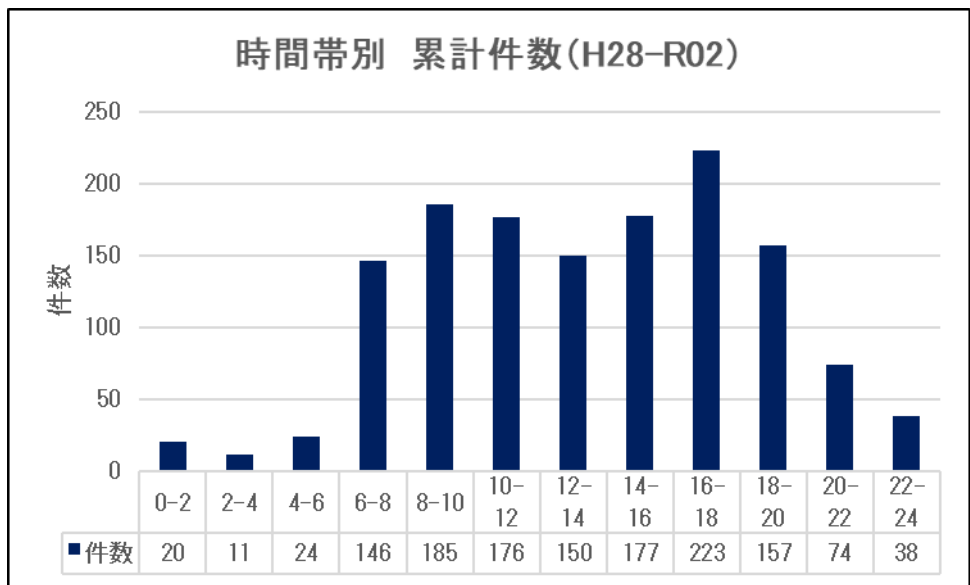
図表4 (資料提供：我孫子警察署)



(3) 時間帯別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）

本市の時間帯別の交通事故発生状況は、16時から18時の時間帯で223件と最も多く、次いで8時から10時の時間帯の185件となり、朝夕の通勤・通学や買い物の時間帯に事故が多発しています。（図表5）

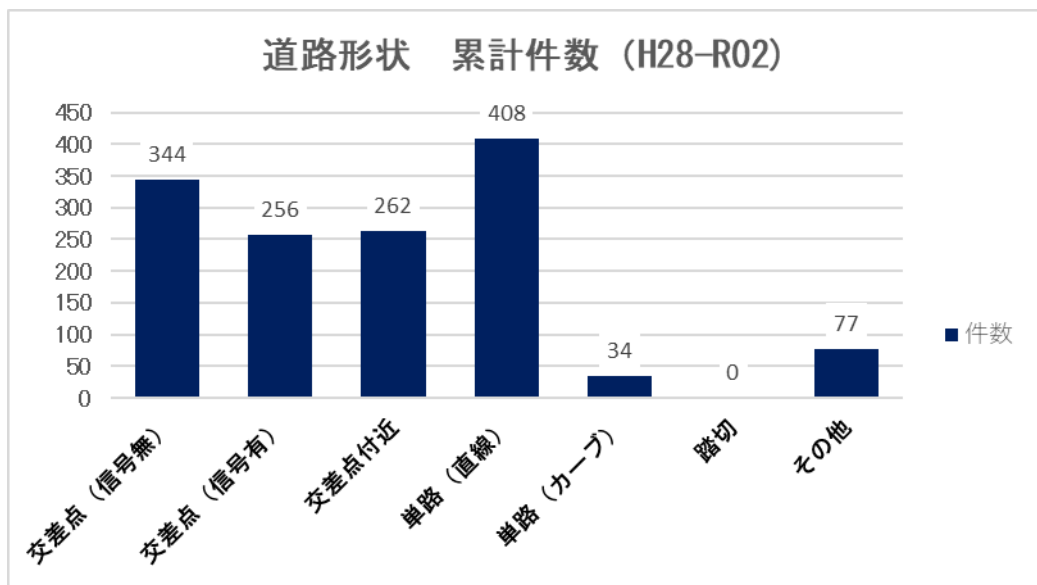
図表5（資料提供：我孫子警察署）



(4) 道路形状別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）

本市の道路形状別の交通事故発生状況は、交差点及びその付近での発生が全体の6割を占めています。（図表6）

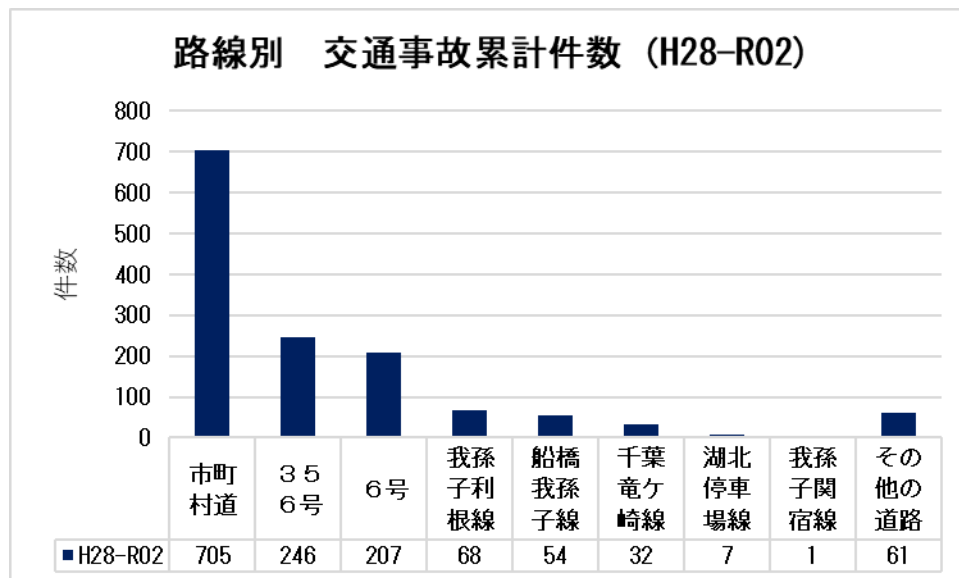
図表6（資料提供：我孫子警察署）



(5) 路線状別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）

本市の路線状別の交通事故発生状況は、市町村道で705件発生し、全体の5割以上を占めています。（図表7）

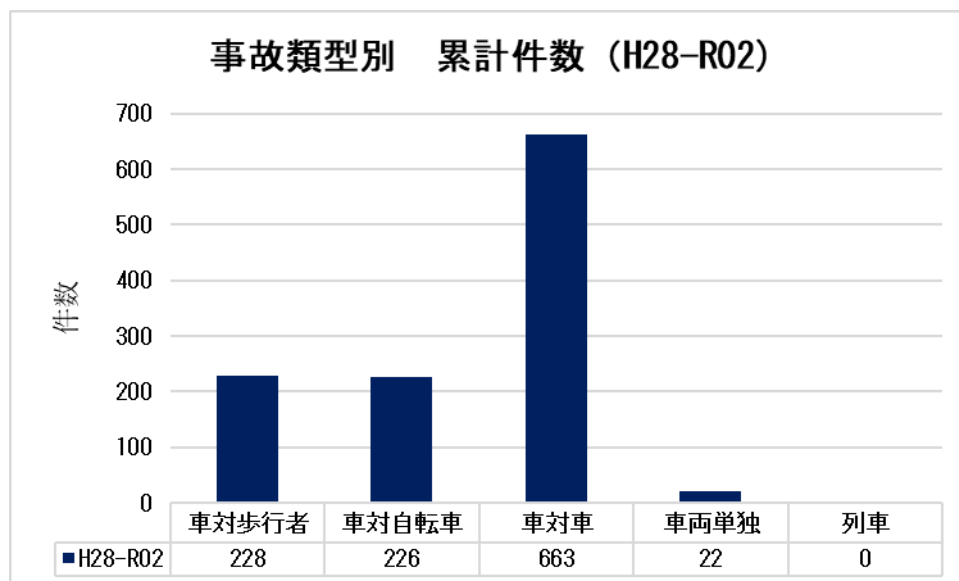
図表7（資料提供：我孫子警察署）



(6) 事故類型別交通事故発生状況（平成28年～令和2年の累計件数）

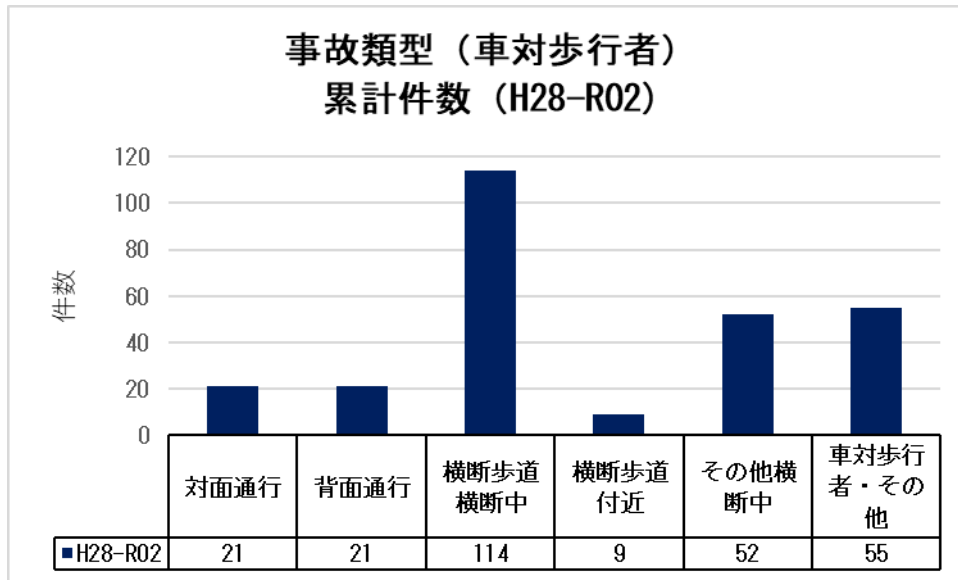
本市の事故類型別の交通事故発生状況は、車対車の事故が663件での発生が全体の5割近くを占めています。（図表8）

図表8（出典：千葉県警察 交通事故統計資料集）



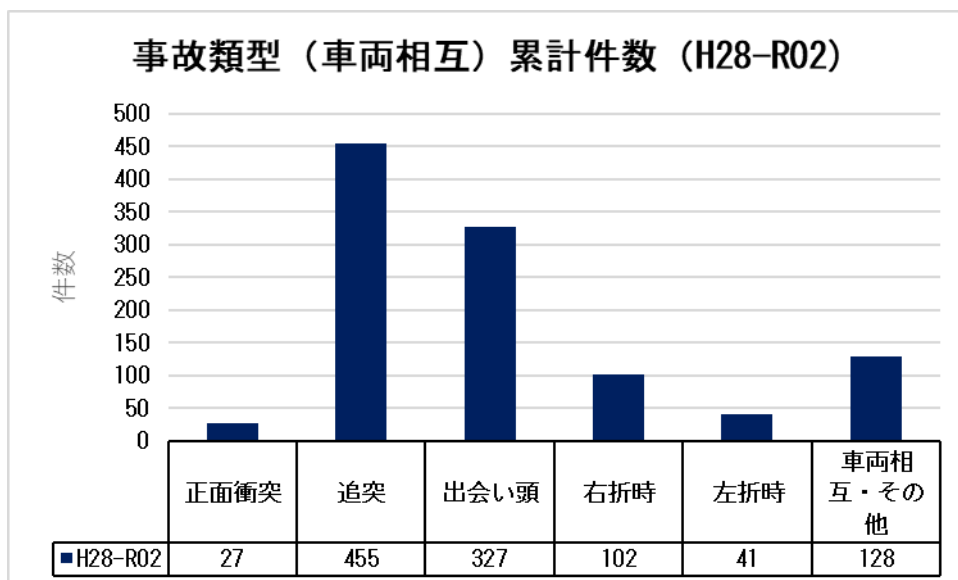
本市の車対歩行者の事故類型別の交通事故発生状況は、横断歩道横断中の事故が114件発生し、全体の4割以上を占めています。(図表9)

図表9 (資料提供：我孫子警察署)



本市の車両相互 (自転車含む) の事故類型別の交通事故発生状況からは、追突455件、出会い頭327件発生し、全体の7割以上を占めています。(図表10)

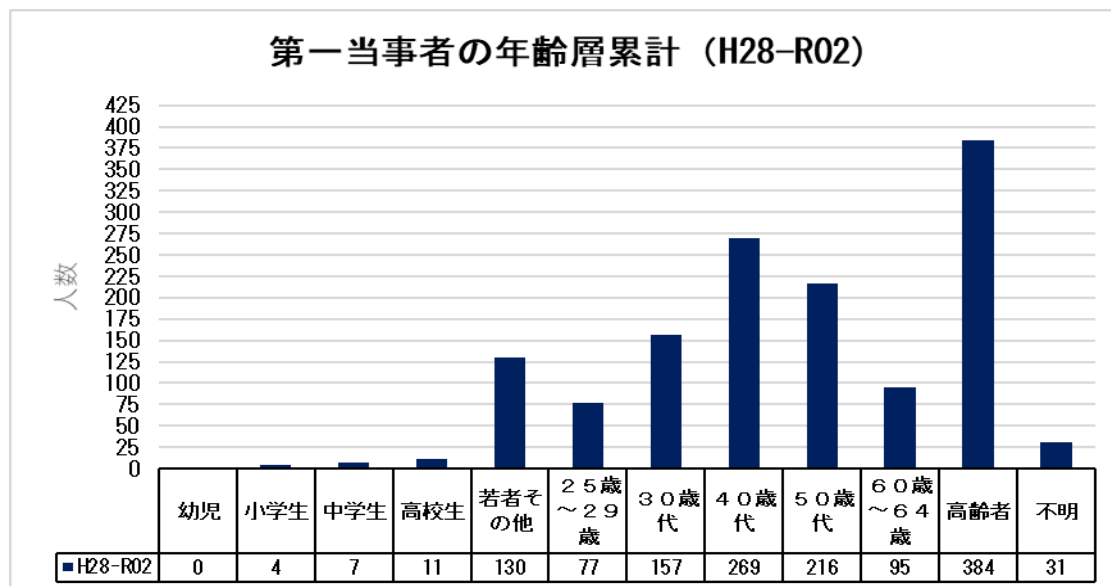
図表10 (資料提供：我孫子警察署)



(7) 第一当事者の年齢層（平成28年～令和2年の累計件数）

本市の第一当事者の年齢層累計では、高齢者が384人と最も多く、全体の28%となります。次に40歳代が269人となり、50歳代が216人、30歳代が157人の順となります。（図表11）

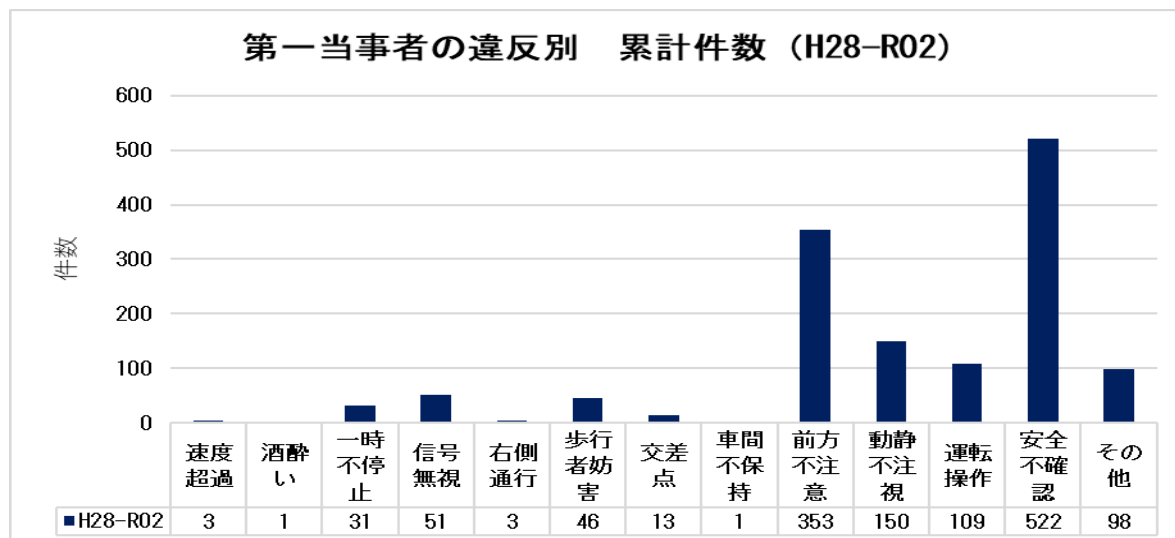
図表11（資料提供：我孫子警察署）



※第一当事者…事故に関与した運転者または歩行者のうち、過失の重い者

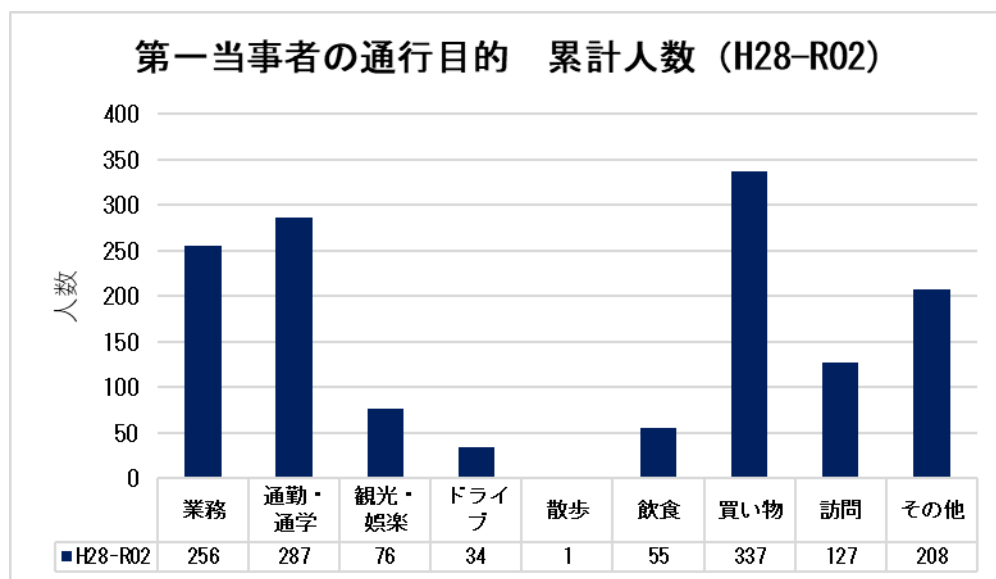
本市の第一当事者の違反別累計件数は、安全不確認と前方不注意の割合が高くなっており、運転手等による不注意による事故が多く発生しています。（図表12）

図表12（資料提供：我孫子警察署）



本市の第一当事者の通行目的累計人数は、買い物が337人と最も多く、次に通勤・通学287人、業務256人の順となります。(図表13)

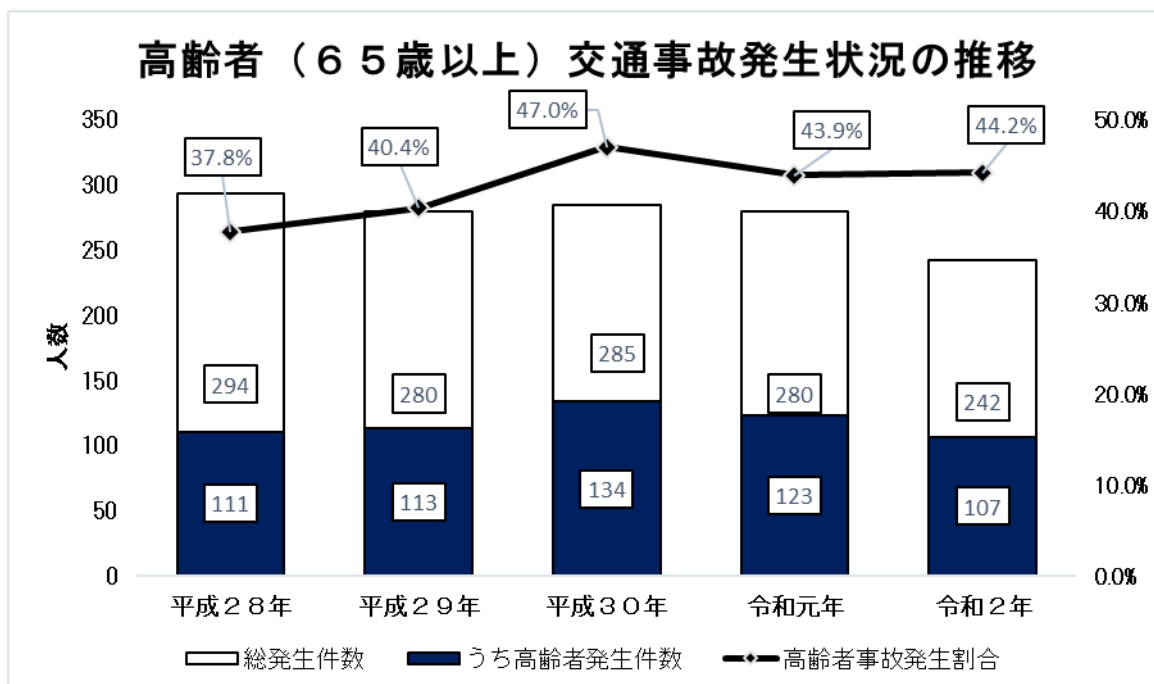
図表13 (資料提供：我孫子警察署)



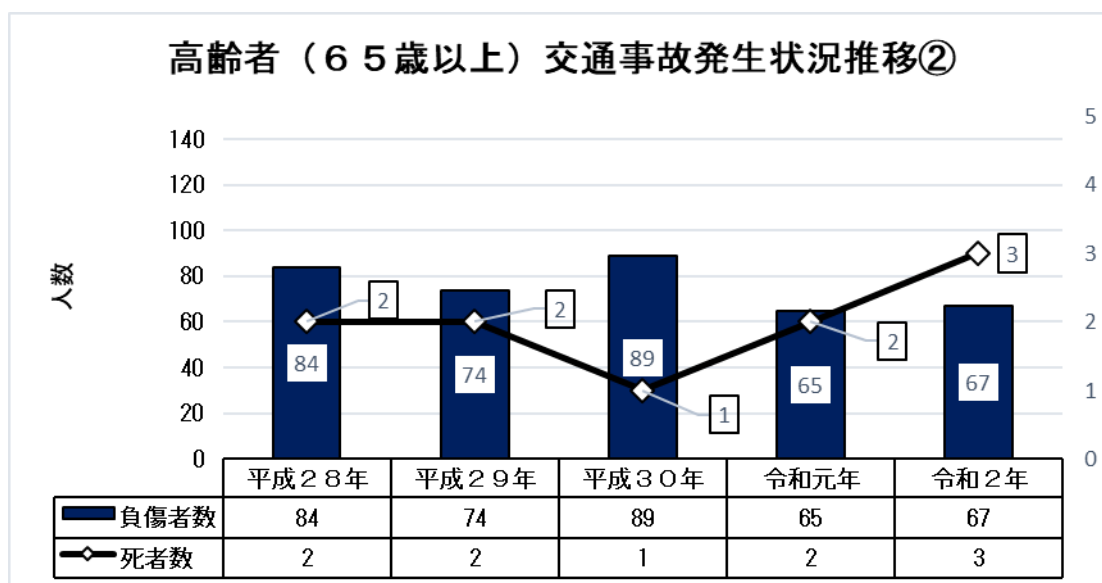
(8) 高齢者の交通事故

全国的に高齢者の交通事故増加が問題となっています。本市においても、交通事故発生件数は減少傾向にある中、高齢者の事故はおおむね横ばいで推移しています。(図表14-1、2)

図表14-1 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



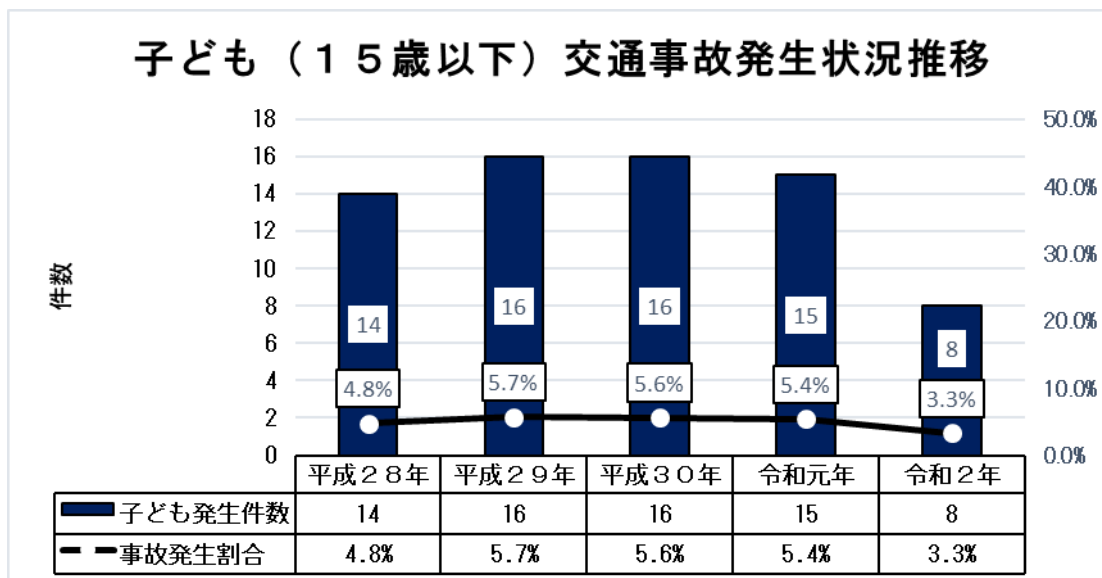
図表 1 4 - 2 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



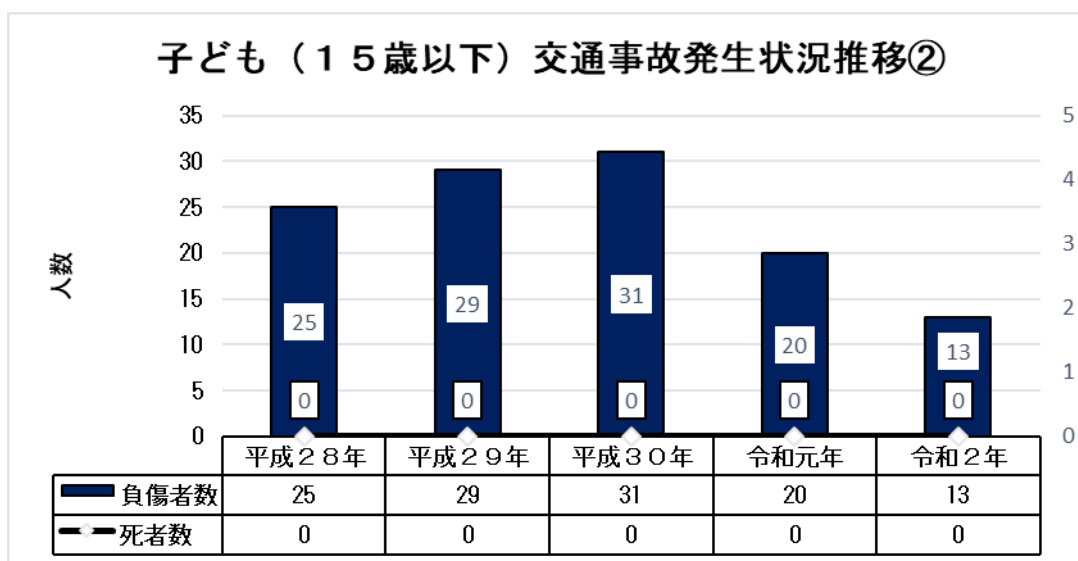
(9) 子どもの交通事故

子どもの交通事故発生件数は、平成28年以降は15件前後で推移しています。(図表15-1、2)

表 1 5 - 1 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



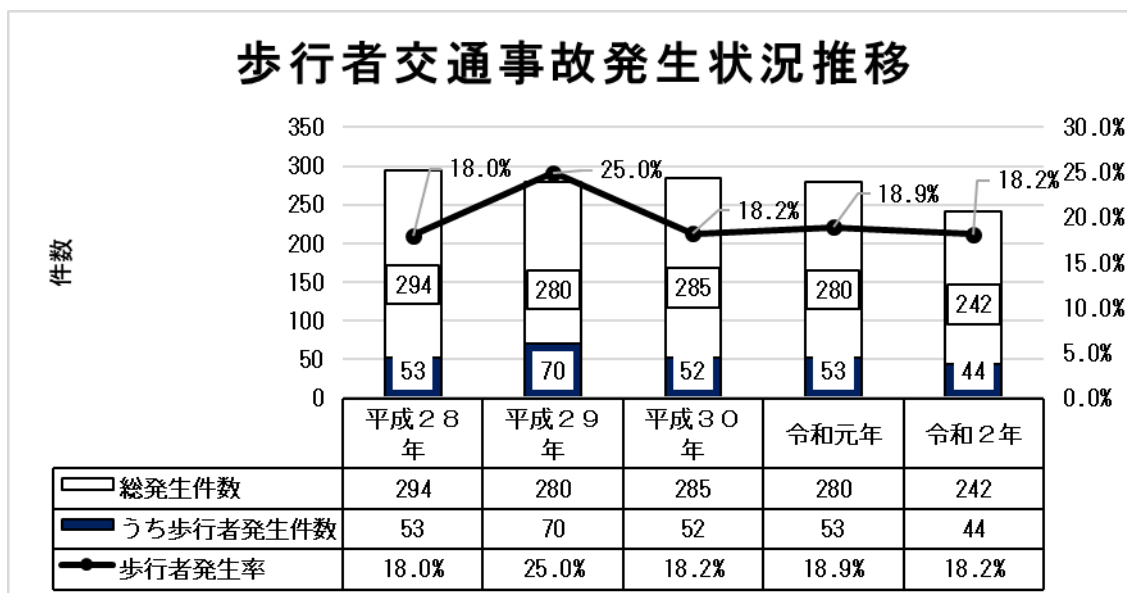
図表 1 5 - 2 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



(10) 歩行者・自転車の交通事故

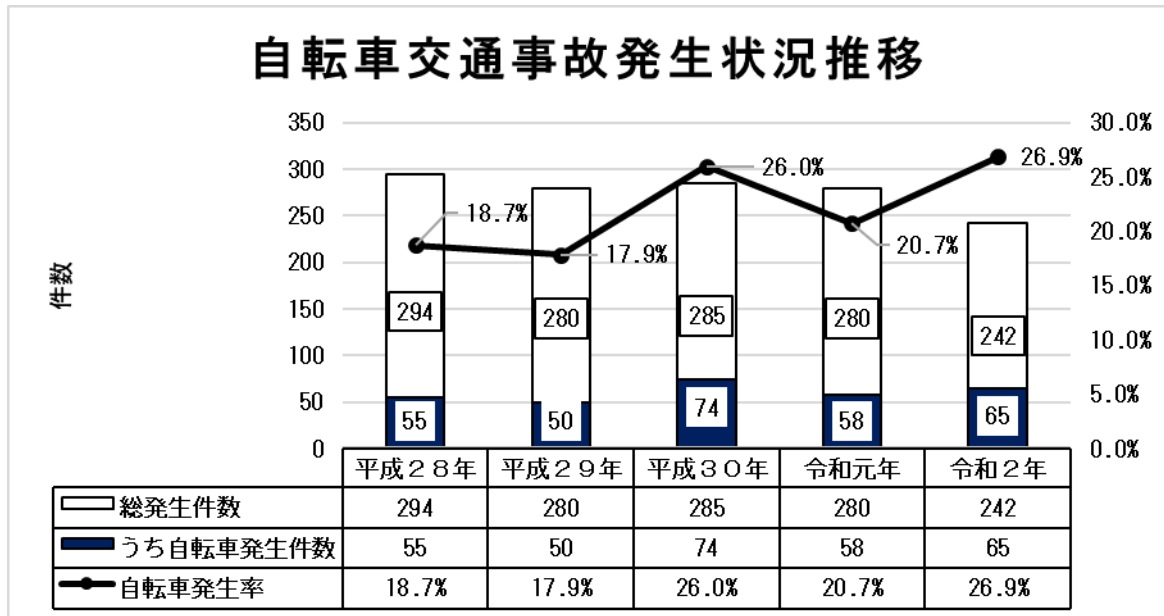
令和2年の歩行者の事故発生件数は、44件で全体の18.2%を占めています。(図表16)

図表 1 6 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



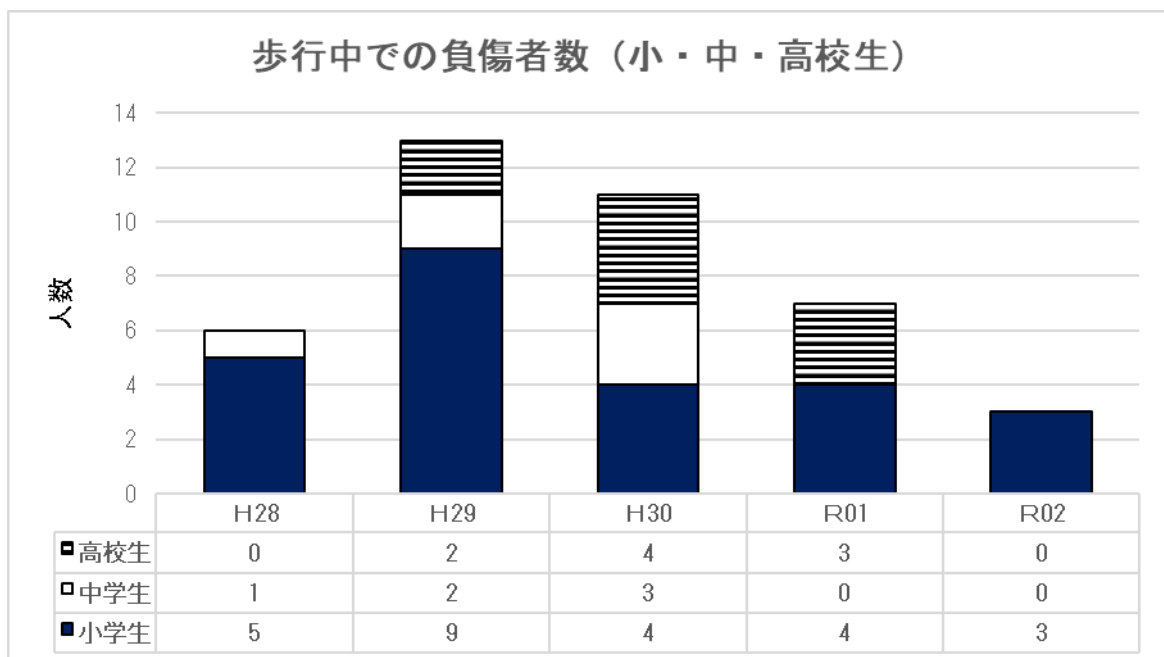
令和2年の自転車利用者の事故発生件数は、65件で全体の26.9%を占めています。(図表17)

図表17 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



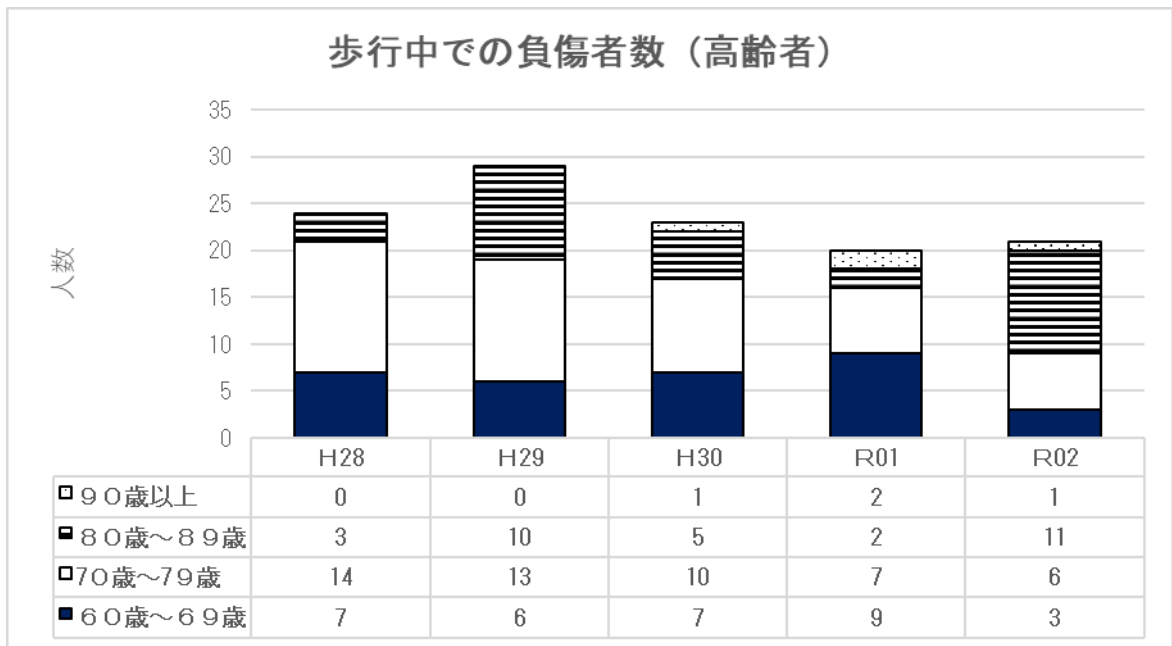
小・中・高校生の歩行中での負傷者数は、平成29年をピークに減少傾向にあります。毎年3・4名の負傷者が見受けられます。(図表18)

図表18 (資料提供：我孫子警察署)



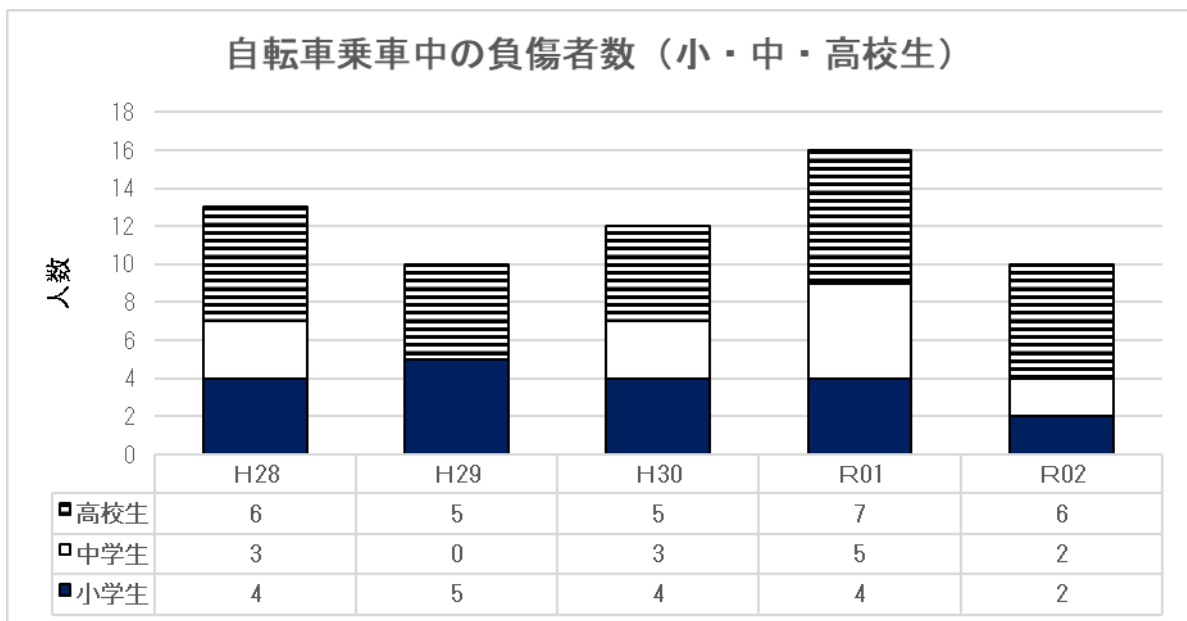
高齢者の歩行中での負傷者数については、令和2年度に80歳代が11名と増加しました。70歳代は、年々減少しています。(図表19)

図表19 (資料提供：我孫子警察署)



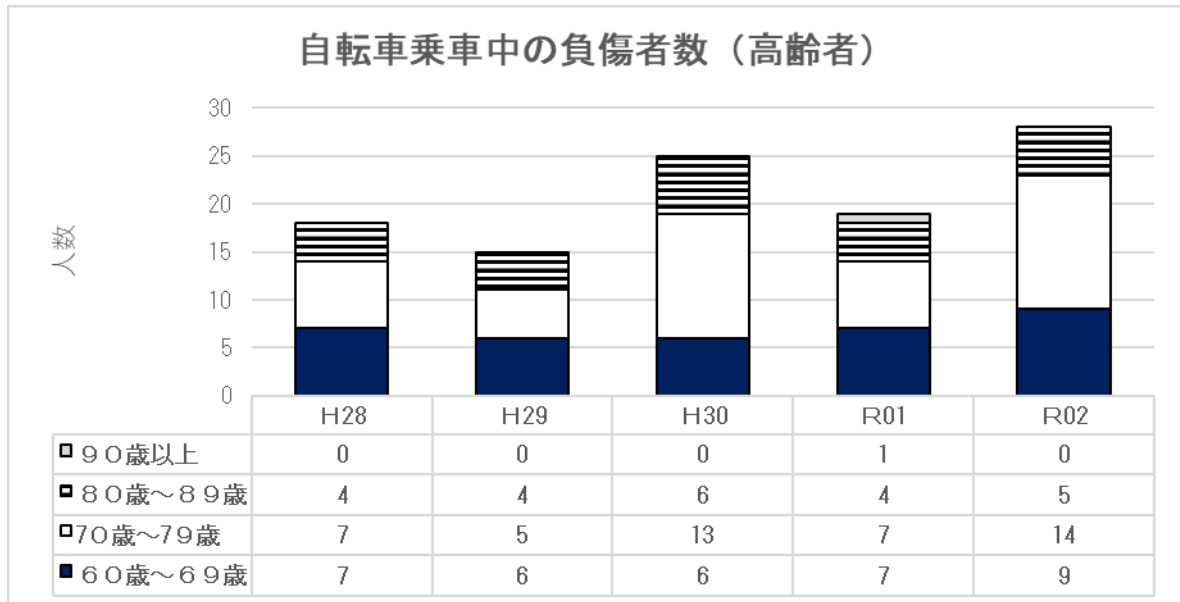
小・中・高校生の自転車乗車中での負傷者数は、全体の5割近くは、高校生となっています。(図表20)

図表20 (資料提供：我孫子警察署)



高齢者の自転車乗車中での負傷者数は、全体の8割近くを60歳代、70歳代が占めています。(図表21)

図表21 (資料提供：我孫子警察署)

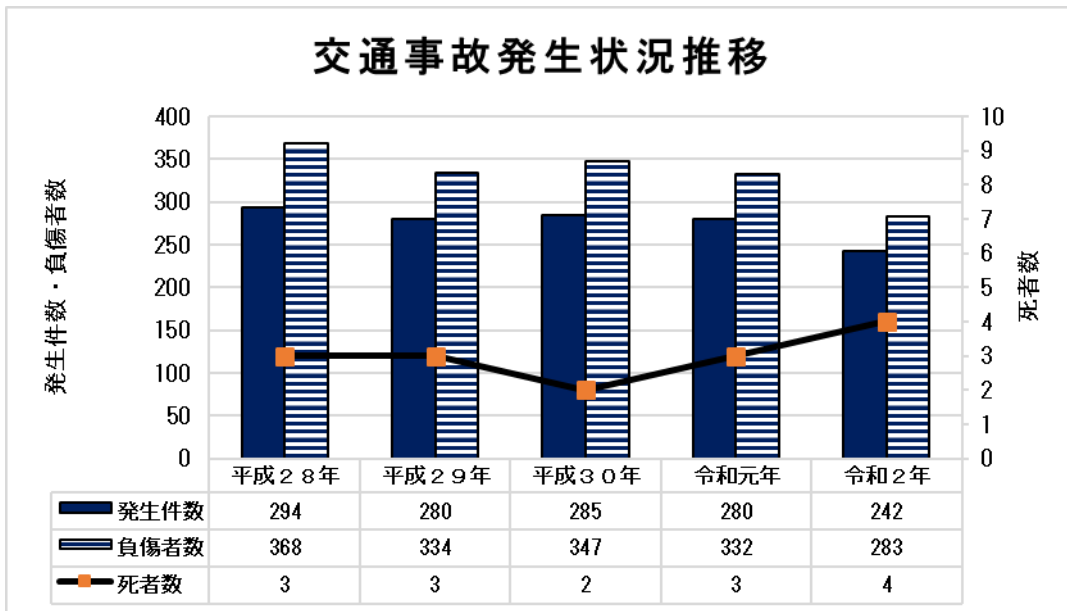


第3章 交通安全計画における目標と重点事項

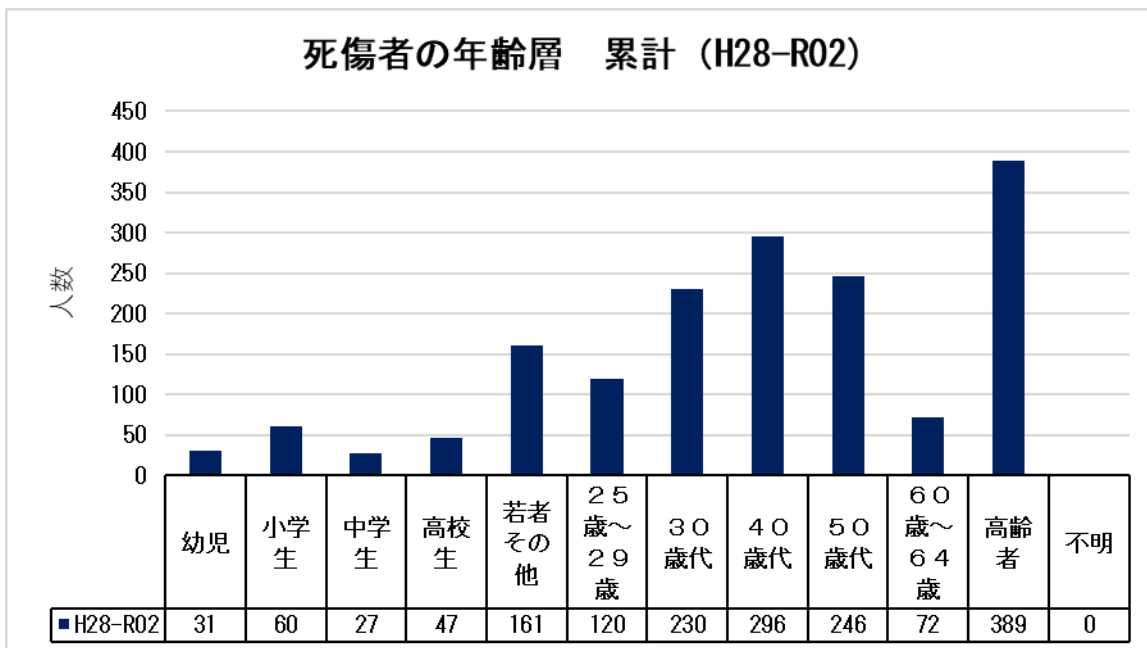
1 本計画における目標

平成28年から令和2年における本市の交通事故発生件数と負傷者数は減少傾向にあるものの死者数は横ばい傾向（再掲図表2）ですが、死傷者累計数は全体の2割超が高齢者と、被害の割合が高くなっています。（再掲図表3-1）

図表2（出典：千葉県警察 交通事故統計資料集）

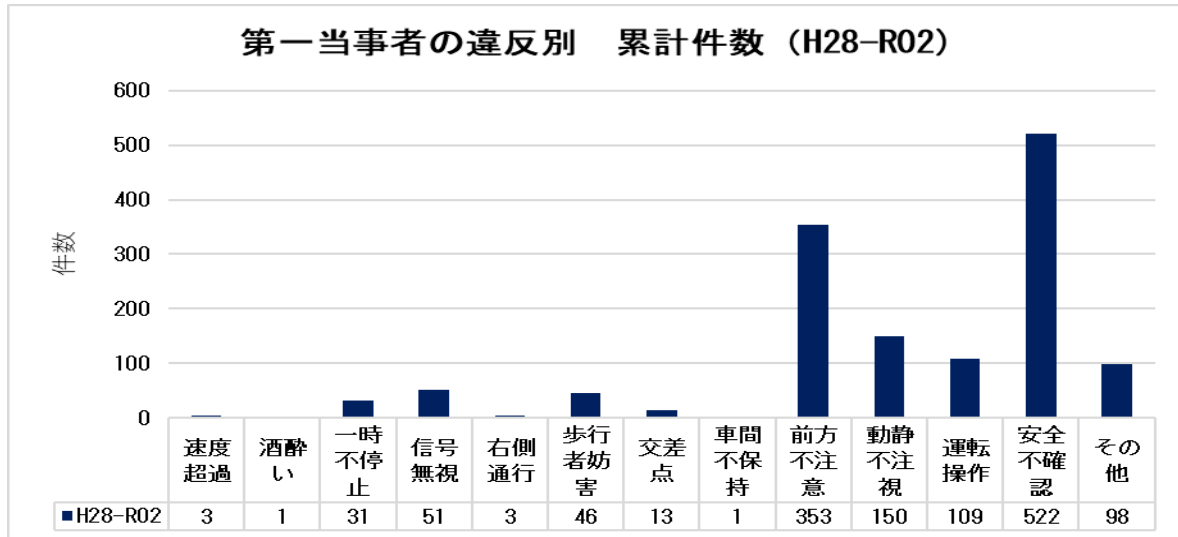


図表3-1（資料提供：我孫子警察署）



事故の原因別では、「安全不確認」「前方不注意」「動静不注意」「運転操作」「信号無視」など、自動車の運転手ばかりではなく、歩行者・自転車も含め、油断や思い込みなどの不注意に起因する事故が多く発生しています。（再掲図表 1 2）

図表 1 2（資料提供：我孫子警察署）



本計画の最終年度の令和 7 年度では、年間の死者数（事故発生から 2 4 時間以内に死亡）を 2 人以下（県との年平均割合（1.8%）から算出）にすることを本市の抑止目標とし、人命尊重の理念を基本に、市民と関係機関等の連携をより一層緊密なものとし、総合的な交通安全対策を講じることとします。

○本計画におけるの本市交通事故死者数の目標値 単位：人

	第 10 次目標 (令和 2 年)	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	年 平均	第 11 次目標 (令和 7 年)
我孫子市	—	3	3	2	3	4	3	2
千葉県	150	185	154	186	172	128	165	110
国	2,500	3,904	3,694	3,532	3,215	2,865	3,436	2,000

また、国の目標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、重傷者数（交通事故によって負傷し、1 ヶ月以上の治療を要する者）に目標値を設定したことを踏まえ、県においても重傷者数を過去の推移から、年間 1,300 人以下を設定しています。

このことから、本市では、県との死者数目標値の割合（1.8%）を基に積算し、重傷者数の目標値を23人以下とします。

○本計画における本市交通事故重傷者数の目標値 単位：人

	第1次目標 (令和7年)
我孫子市	23
千葉県	1,300
国	22,000

2 本計画の重点事項

本計画の策定にあたっては、交通社会情勢の変化等を踏まえ、次のとおり「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」及び「悪質・危険な運転者への対策強化」の3項目に重点を置いた計画とします。

◆重点項目1 高齢者の交通安全対策の強化

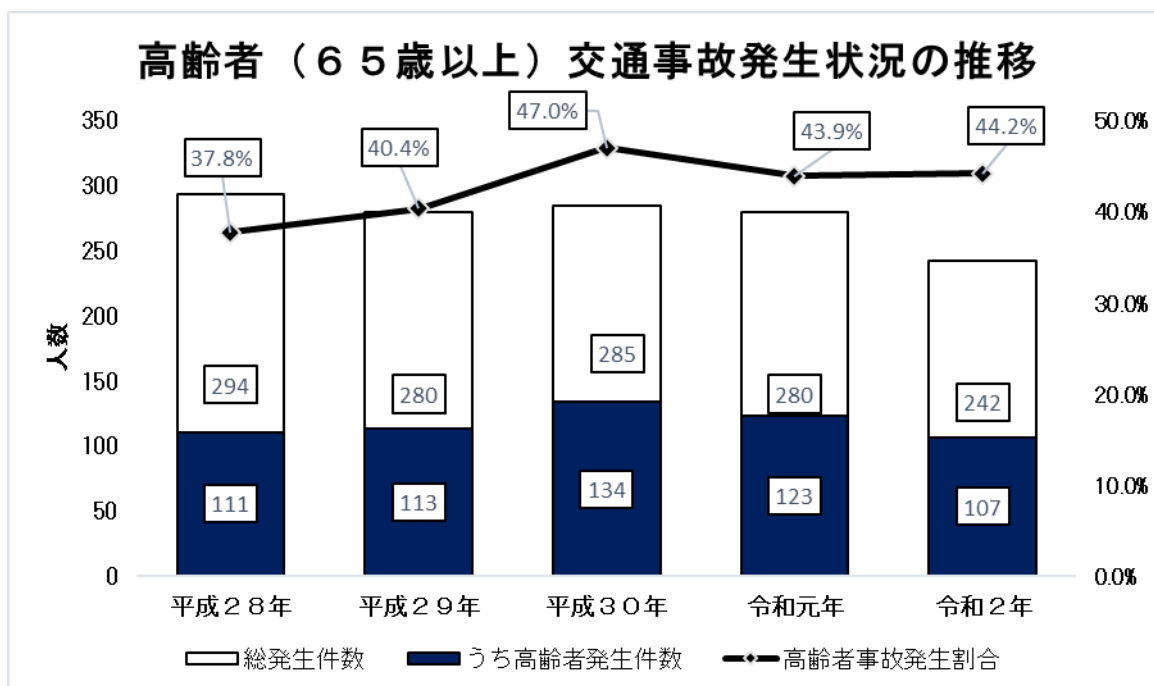
高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、市内で高齢者が関係する事故は依然として多く発生しており、対策をさらに強化する必要があります。

(1) 交通事故に遭わないための取組

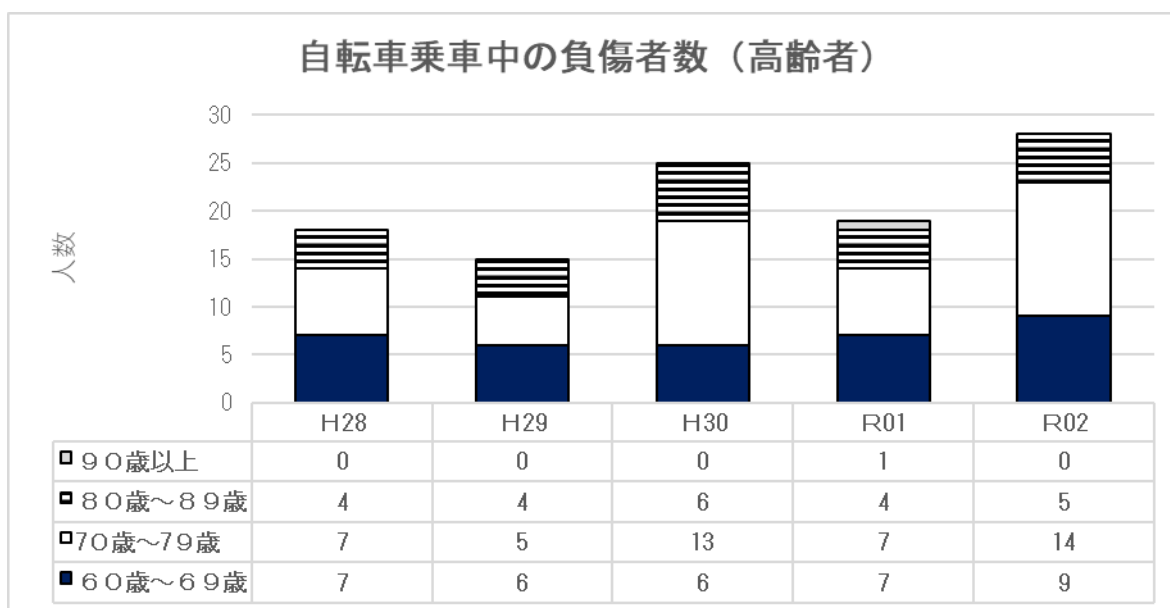
本市の交通事故全体に占める高齢者の交通事故発生割合は、5割近く（再掲図表14-1）になります。特に高齢者が自転車乗車中に被害者となる交通事故（再掲図表21）の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している反射材の普及、ヘルメット着用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防止の抑止を図ります。

図表 1 4 - 1 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)



図表 2 1 (資料提供：我孫子警察署)

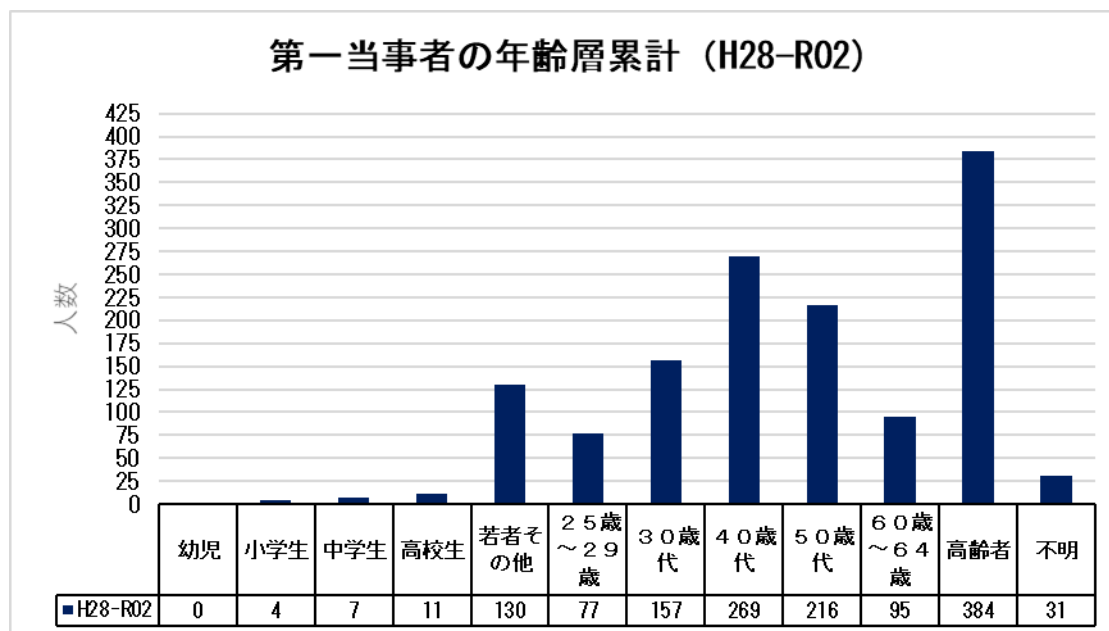


(2) 交通事故を起こさせないための取組

本市では、高齢化の進行に伴い、交通事故による死傷者数に占める高齢者の割合が高まってきています。高齢運転者に対する心身機能の低下に伴う相談など効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者（再掲図

表 1 1) となる交通事故の防止を強化します。

図表 1 1 (資料提供：我孫子警察署)

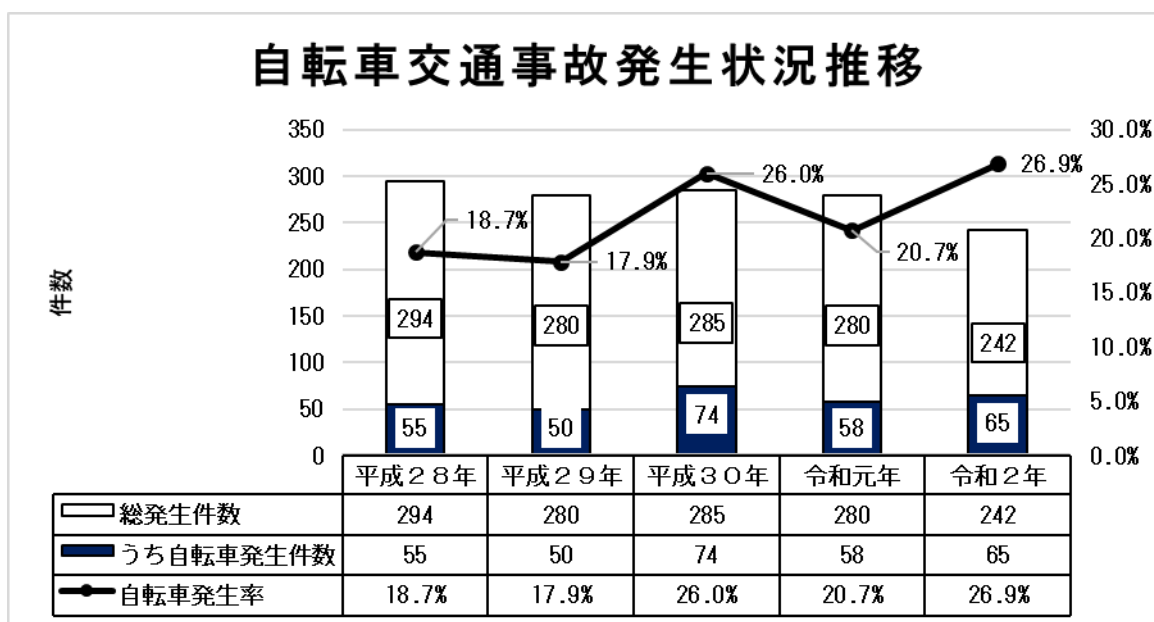


◆重点項目 2 自転車の安全利用対策の強化

平成 2 9 年に「千葉県自転車ので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、本市においても自転車の安全利用に関するルール遵守とマナーの向上に取り組んできました。

本市における自転車が絡む交通事故件数は、近年横ばいの状況（再掲図表 1 7）ですが、依然として交通事故全体の 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さらに強化する必要があります。

図表 1 7 (出典：千葉県警察 交通事故統計資料集)

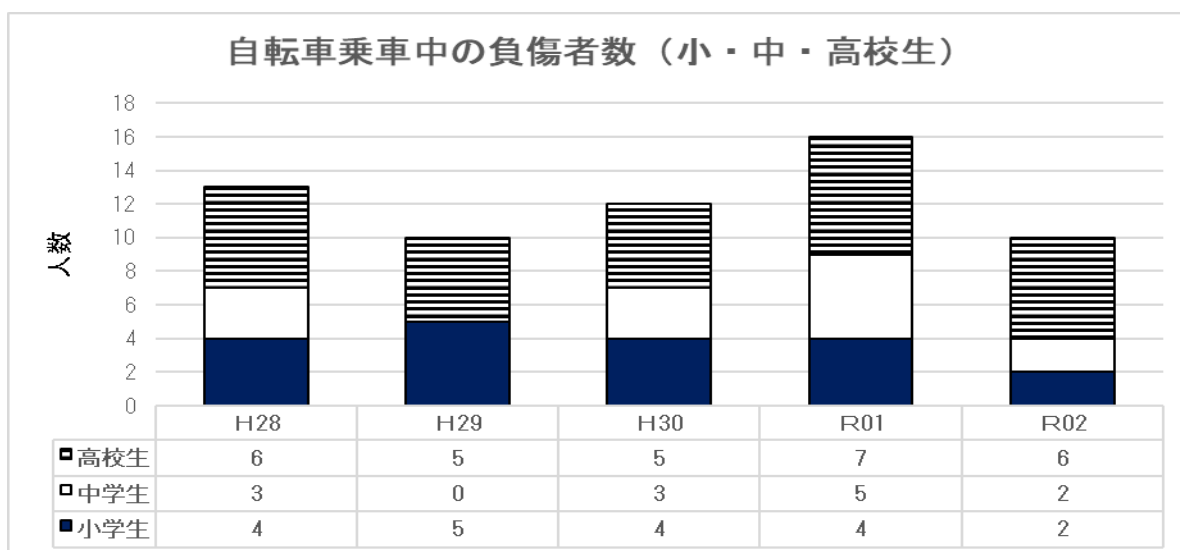


(1) 幅広い世代を対象とした対策の必要性

学齢期になると日常的な行動範囲が広がり、自転車の運転を伴う機会が増化することから時代を担う子供たちの安全な育成環境を確保するためにも、自転車の安全利用対策を継続、強化する必要があります。(再掲図表 2 0)

また、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきており、幅広い世代に対する自転車の安全利用対策をさらに強化する必要があります。

図表 2 0 (資料提供：我孫子警察署)



(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、県が自転車の安全利用ルールを10項目にまとめた「ちばサイクルール」を推進し、自転車ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策をさらに強化します。

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・危険な運転者への対策強化

近年、妨害運転となる「あおり運転」や運転中のスマホ等利用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が、社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「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から、悪質・危険な行為を行う運転者等への対策の強化を要請します。

(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

「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て、周知啓発を行う必要があります。

(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、「あおり運転」、携帯電話を使用しての「ながら運転」などの迷惑運転は、重大事故に直結する危険性を有するほか、ひき逃げを誘発するおそれもあり、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、取締りの強化を要請していく必要があります。

第4章 道路交通における安全対策

1 今後の道路交通安全対策の方向

近年、交通事故の発生件数並びに交通事故による負傷者数は、減少傾向にあり、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効果があったものと評価されます。

しかし、交通事故死者数については、増減を繰り返していることから、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、より効果的な対策へ改善を図っていく必要があります。

特に「高齢者・子どもの安全確保」、「歩行者・自転車の安全性確保」、「生活道路・幹線道路における安全性確保」、「地域が一体となった交通安全対策の推進」の4つの視点から次の7つの柱で交通安全対策の推進を図ります。

- 1 交通安全思想の普及
- 2 安全運転の確保
- 3 道路交通環境の整備
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急体制の充実
- 6 被害者支援の推進
- 7 交通事故調査・分析

【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

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、本市における令和3年3月1日現在の高齢化人口比率は31.8%、また我孫子市人口ビジョンによると令和27年には、本市のほとんどの地域で高齢化人口比率が40%以上となると予想されています。これらを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出や移動ができるような交通環境の形成に取り組み、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細かで総合的な交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者が歩行中や自転車利用時に交通事故の「被害者」とならないための取組や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ための取組をさらに強化していくことが喫緊の課題です。

また、年齢や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にバリアフリー化するなど利用しやすい道路交通環境を形成す

ることも重要です。

一方で、少子化の進展を踏まえ、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。

このため、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等における歩道等の安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保

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

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には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、幼児から高齢者までの各世代における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の再現や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周知を図ります。

さらに、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、増加している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普及啓発等の対策を推進していく必要があります。

※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、その周りに歩行者等がいなか十分に注意する
- 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等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：横断する歩行者等がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子ども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。地域の道路事情等を十分に踏まえ、安全な走行方法の普及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の生活道路への流入を防止するための対策など、総

合的に取り組む必要があります。

また、過去に交通事故が多発している箇所については、警察署をはじめ関係機関・団体等とともに、「共同現地診断」を行い、引き続き交通事故の防止に努めていきます。

【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

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、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要です。このため推進にあたっては、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域を担う団体等によって交通安全の見守り・啓発活動等が自主的に行われることが重要であり、地域と連携しながら一体的に進めていきます。

市では、我孫子市安全安心アドバイザーを配置し、地域において市民、自治会等、事業者及び教育機関等が自主的に行う安全で安心なまちづくりの推進に関する活動を支援するために必要な協力、助言、指導を行います。

2 交通安全の推進

【第1の柱】交通安全思想の普及

交通事故をなくすためには、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す。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

①市民一人ひとりの交通安全活動の推進

市民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高めるため、毎月10日の「交通安全の日」を活用し、家庭、学校、職場等において、それぞれができる交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

②関係機関における活動の推進

警察署や交通安全協会等の関係機関と交通安全の日においてそれぞれの特性をいかした交通安全の意識を高めることを目的とした施策を展開し、

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの向上を図ります。

③交通安全活動に関する情報提供の推進

- ア. 交通安全への理解を深められるよう広報やホームページ等を活用し、事故防止に関する情報を提供します。
- イ. 市民が交通事故の発生状況を認識し、意識を高めることにより交通安全思想の普及が一層図れるよう広報やホームページ等を通じて交通事故の発生状況等の情報提供をします。

(2) 交通安全に関する団体等との連携強化

①我孫子交通安全協会

交通安全協会は、交通安全活動の中核的な存在として、交通安全運動をはじめ、交通安全の周知徹底・広報等の様々な活動を展開し、道路交通環境の維持など地域における交通安全の重要な使命と役割を担っています。



このため、自主的な交通安全活動が一層活発に推進できるよう連携を強化します。

<交通安全教室>

②我孫子地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、道路交通法に基づき、一定台数以上の自動車を使用している事業者が選任することを義務付けられた安全運転管理者によって組織された交通安全団体であり、事業所における交通安全を推進する重要な役割を担っています。

この制度の適性かつ効果的な運用を図るため、密接な連携と協力体制を強化し、職域における安全管理の徹底と事故防止に努めます。

(3) 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、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、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を警察署や交通安全協会等の関係機関と連携・協力し、交通事故の実態に応じた運動を展開します。



<交通安全運動我孫子市民大会>

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「交通安全の日（毎月10日）」、自転車の安全利用促進を図る日「自転車安全の日（毎月15日）」、において、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の習慣づけを目的として、広報活動などを警察署や交通安全協会等の関係機関と連携・協力して実施します。

ウ. 年間を通じて行う運動

高齢者と子どもの交通事故防止、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、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、悪質な違反・危険運転の防止、夜間における交通事故防止等を中心に幅広い運動を行います。

②交通安全に関する広報の推進

ア．街頭キャンペーンの実施

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全思想の普及を図るため、警察署や交通安全協会等の関係機関と緊密な連携のもとに啓発キャンペーンを実施し、市民に対する広報啓発に努めます。



<交通安全キャンペーン>

イ．広報媒体の活用

市民一人ひとりが交通安全に関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づけるため、広報あびこやホームページを活用した広報啓発を実施します。

③シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、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、全ての座席の着用を目標にシートベルト着用、チャイルドシートの使用を推進するため、交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用・使用の徹底を図ります。

④地域でつくる高齢者の交通安全対策の推進

高齢化の進行に伴い、交通事故による死傷者数に占める高齢者の割合が高まってきており、警察署と連携し、高齢者を対象とした交通安全教室や交通安全講話等の地域における交通事故防止対策を推進するとともに、地

域の交通安全ボランティアやその他団体等による交通安全の見守り活動等における活動を支援するために必要な助言、協力等を行います。

また、高齢者なんでも相談室等を通じて、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への声かけ時に交通事故防止の情報提供を行います。

(4) 自転車の安全利用の推進

①自転車の安全利用に係る広報活動の推進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、配達や通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されていますが、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運転が社会問題化しています。

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関心が高まっています。

「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、広報啓発活動により自転車の安全利用の周知を図るとともに、自転車による迷惑行為及び危険行為を防止するため、春・夏・秋・冬に実施する交通安全運動等、様々な機会を利用し、「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定着を図ります。

千葉県自転車安全利用ルール ちばサイクルール

自転車に乗る前のルール

このルールは、内閣府の「自転車安全利用五則」をもとに「千葉県自転車条例」の内容を取り入れて制定しました。

①自転車保険に入ろう

自転車も事故の加害者となる場合があります。万が一の事故に備えて自転車保険に入らしましょう。
過去には、1層付近の墜落を請求された事例があります。



②点検整備をしよう

むわめ事故を防ぐため、自転車も車と同じように点検・整備を定期的に行いましょう。ブレーキがよく利くか、タイヤの空気は入っているか、ライトが点灯するかなど、利用する前に必ず点検しましょう。



③反射器材(リフレクター)を付けよう

夜間、雨や歩行者との交通事故を防ぐため、ライト(前照灯)、後部の反射器材と合わせて、両面にも反射器材(リフレクター)を取り付けましょう。道路を横断する時に、車のライトに反射して発見されやすくなります。
【より発見されやすくなるために】
反射器材を付けるのと合わせて、白や黄色などの明るい色を身につけましょう。



④ヘルメットをかぶろう

自転車用ヘルメットは、転んだときや交通事故にあったときに、衝撃から頭を守ってくれます。自転車乗車中の事故が多い高校生以下の子どもや、高齢などで頭が脆弱化するおそれのある高齢者は、自転車に乗るときはヘルメットをかぶりましょう。ヘルメットを正しく着用することにより、頭の怪我で亡くなる方の割合は4分の1に減るというデータがあります。



⑤飲酒運転はやめよう

自転車も車の仲間ですので、飲酒運転は禁止です。飲酒運転は、ハンドル操作やブレーキの遅れ、判断力の低下などを招くため、危険な行為です。
①お酒を飲んだら自転車に乗らない
②飲酒運転をしないための
③お酒を飲んだ人には自転車を運転させない



⑥交差点では安全確認しよう

自転車の事故は、半分以上が交差点で発生しています。交差点を渡るときは、信号や標識に気をつけるだけでなく、進行や一時停止をして、周囲の安全を十分確かめましょう。
交差点の悪い交差点や歩道から広い道路に出る場合は、特に注意しましょう。



⑦歩いている人を優先しよう

歩道は歩いている人が優先です。歩道を通行するときは、歩道者より進行しましょう。後ろの様子を確認し、思いやりのある運転を心がけましょう。
歩いている人が前にいたら自転車で押して歩かす、歩道の端に寄りかかるといった危険な行為は避けましょう。



⑧ながら運転はやめよう

喫煙し、スマホ・読書、ヘッドホン使用などのながら運転は危険です。法令で禁止されているのはもちろんのこと、認知症事故の原因になり、あなたや周囲の人が危険に巻き込まれます。
◆傘を差しながら
雨が見えにくくなるうえ、風にあおられてバランスを崩しやすくなります。
◆スマホ・携帯電話を使いながら
周囲の音が聞こえなくなったり、自転車を運転するときに、危険に気づくのが遅くなるため、事故に巻き込まれやすくなります。
◆イヤホン・ヘッドホンを使いながら
周囲の音が聞こえなくなったり、自転車を運転するときに、危険に気づくのが遅くなるため、事故に巻き込まれやすくなります。



⑨夕方からライトをつけよう

自転車のライト(前照灯)は、前方を照らすだけでなく、車などに自転車がいないことを知らせるためのものでもあります。自転車から車がよく見えませんが、車の運転者から自転車が見えなくては困ります。特に、夕暮れ時は事故が起きやすくなるので早めにライトを点灯しましょう。



自転車は正しく利用しましょう

ちばサイクルール

自転車に乗るときのルール

①車道の左側を走ろう

自転車は車の仲間です。一部の例外を除いて車道の左側に寄って通行します。右側通行は大変危険です。
【歩道を通行できる場合】
- 道幅標識や道路標識で指定された場合
- 13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
- 歩道や交通の状況からみてやむを得ない場合



②歩いている人を優先しよう

歩道は歩いている人が優先です。歩道を通行するときは、歩道者より進行しましょう。後ろの様子を確認し、思いやりのある運転を心がけましょう。
歩いている人が前にいたら自転車で押して歩かす、歩道の端に寄りかかるといった危険な行為は避けましょう。



③傘を差しながら

雨が見えにくくなるうえ、風にあおられてバランスを崩しやすくなります。



④スマホ・携帯電話を使いながら

周囲の音が聞こえなくなったり、自転車を運転するときに、危険に気づくのが遅くなるため、事故に巻き込まれやすくなります。



⑤イヤホン・ヘッドホンを使いながら

周囲の音が聞こえなくなったり、自転車を運転するときに、危険に気づくのが遅くなるため、事故に巻き込まれやすくなります。



⑥交差点では安全確認しよう

自転車の事故は、半分以上が交差点で発生しています。交差点を渡るときは、信号や標識に気をつけるだけでなく、進行や一時停止をして、周囲の安全を十分確かめましょう。
交差点の悪い交差点や歩道から広い道路に出る場合は、特に注意しましょう。



⑦夕方からライトをつけよう

自転車のライト(前照灯)は、前方を照らすだけでなく、車などに自転車がいないことを知らせるためのものでもあります。自転車から車がよく見えませんが、車の運転者から自転車が見えなくては困ります。特に、夕暮れ時は事故が起きやすくなるので早めにライトを点灯しましょう。



平成25年6月9日改定

〈ちばサイクルール〉

②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」や毎月15日の「自転車安全の日」を活用し、警察及び関係機関・団体等と連携・協力し、啓発活動を実施し、「ちばサイクルール」等の普及促進及び「自転車運転者講習制度」の周知を図ります。

③自転車交通安全教室の開催

小・中学校の児童・生徒を対象に、学校や警察署等の関係機関と連携して参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、「ちばサイクルール」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。

④自転車点検整備の促進

交通安全に関する広報や啓発活動を通じて、日本工業規格の規格・基準に適合した自転車の利用、自転車安全整備店における定期的な点検整備の呼びかけなど、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

⑤反射材の普及

夕方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、反射材の活用の普及促進に努めます。

⑥ヘルメットの着用推進

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おそれがあるため、万が一の事故の際に頭部への衝撃を緩和する自転車用ヘルメットの着用について広報・啓発を行います。

⑦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をはじめ、関係機関・団体等との連携・協力のもとに、TSマーク（※）の普及促進の広報活動を積極的に推進します。



<TSマーク>

<自転車安全整備店>

※TS (Traffic Safety) 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おり、保険の有効期間は（TSマークに記載）点検日より1年間であるため更新が必要です。

⑧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、自転車交通安全教室開催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。

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、重大な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その危険性等の周知徹底を図るとともに、職場や家庭等で飲酒根絶の取組を推進し、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりに努めます。

(6) 段階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だけでなく、将来、様々な形で道路を通行するときに必要な、安全に道路を通行しようとする意識を養うためにも必要不可欠です。

幼稚園や認定こども園、保育園等と連携し、参加・体験・模擬信号機などを使用する実践型の歩行安全教育を推進します。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭や警察署等の関係



＜交通安全教室（保育園）＞

機関と連携・協力を図りながら道路及び交通の状況に応じて具体的な安全行動が習得できるよう参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

③中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。

中学校においては、家庭や警察署等の関係機関と連携・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習得させるとともに、自己及び他者に配慮した安全行動ができるよう参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

④高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できる健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校と警察署をはじめとする関係機関・団体等と連携・協力を図り、歩行中・自転車乗車中に安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させるとともに、自己及び他者に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。



＜高校生対象自転車通学指導＞

⑤成人に対する交通安全教育の推進

警察署や交通安全協会等の関係機関と連携・協力し、地域における交通安全啓発活動を実施することにより、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルトの正しい着用の徹底、信号無視、速度超過、飲酒運転等の死亡事

故に直結する危険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、「ちばサイクルール」等を周知することにより、自転車の安全利用を促進します。

【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。

(1) 運転者に対する再教育等の充実

運転免許更新時講習や高齢者講習、飲酒運転取消処分者講習やあおり運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習等により、運転者に対する再教育が効果的に行われるようさらに充実した講習カリキュラムや個別指導を関係機関に要請します。

(2) 高齢運転者対策の充実

① 高齢運転車対策

高齢者が安全に運転を継続できるよう安全運転の能力を維持・向上させるための啓発活動を充実させるとともに、一人ひとり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警察署や交通安全協会等の関係機関と連携し、高齢者運転車対策の充実を図ります。

また、高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「運転は、近所のスーパーや病院までにする。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運行行動をとる「はればれ運転」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。

② 運転免許証自主返納者優遇制度の周知

近年、社会問題となっている高齢者ドライバーの重大事故を未然に防ぐことを目的に警察署と協力し、運転免許証の自主返納の促進に取り組んでいます。

公安委員会が発行する、運転経歴証明書を受領された70歳以上の市民に対して、市内公共交通機関で利用できる優遇制度（4年間バス代半額・タクシー利用券4,000円分）の割引証を配布します。

(3) 適正な安全運転管理の推進

我孫子地区安全運転管理者協議会を通じて、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正に行われるよう要請します。

【第3の柱】道路交通環境の整備

交通事故の防止のため歩道の整備など、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策を推進します。

(1) 幹線道路における交通安全対策の推進

①基本的な交通の安全確保

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう体系的な道路整備を推進します。

ア. 交通事故が多発している交差点等における交差点改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明、視線誘導標など、必要に応じた交通事故防止対策を推進します。

イ. 交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

ウ. 都市計画道路の青山・日秀線、下ヶ戸・中里線、手賀沼公園・久寺家線、布佐駅前線の整備を進め、交通の効果的な配分を行います。

エ. 県道我孫子利根線、県道千葉竜ヶ崎線の交差部の栄橋渋滞解消対策を県に要請します。

オ. 生活幹線道路としての国道356号線の拡幅・右折帯設置・歩道整備を県に要請します。

②地区における生活道路の整備

ア. 地区内の中で交通流動の中心となる地区内幹線道路の円滑な通行を確

保するため、通行支障箇所の改良、待避場の確保等順次改善を進めます。

イ. 住宅地への通過交通対策として、速度制限や一方通行等の交通規制を要請します。

ウ. 道路幅員が4 m未満の狭隘道路の段階的解消として、住宅の建て替え時などでのセットバックと道路整備を一体的に進めます。

エ. 保育園や幼稚園等、学校、警察署等の関係機関と連携を図り、子どもが日常的に集団で移動する経路及び通学路の安全点検と危険箇所の安全対策を行います。

③交差点等の改良による交通事故防止対策の推進

ア. 交通事故が多発する交差点や見通しの悪い交差点で、交差点形状の適正化が図れるように道路改良工事を進めます。

イ. 市内の踏切は成田線で市道21ヶ所、県道1ヶ所の22ヶ所あり、踏切の安全性を確保するため、鉄道事業者との協議を進めていきます。

(2) 交通安全施設等の整備

①交通事故多発地点の対策の推進

交通事故が多発する箇所は、道路管理者(国・市)や交通管理者(千葉県公安委員会、警察署)等関係機関と現地の共同診断(調査)を実施し、交通事故の原因を分析した上で、道路の改良や交通安全施設の設置等必要な措置を講じるとともに、必要に応じて交通規制や信号機設置を要請していきます。

②生活道路における歩道整備等の対策の推進

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ども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自転車利用者及び歩行者の安全な通行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、学校周辺等では、必要に応じ区域(ゾーン)を定め、最高速度時速30キロメートルの規制を実施するとともに、その他の取組と合せた対策を実施する「ゾーン30」を自治会や警察署等の関

係機関と協議し、推進します。

③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やカーブ区間において、ドット線、視線誘導標※、照明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、ドット線や交差点クロスマーク等による交差点の明確化、視認性の向上を図るとともに、カーブ地点においては、線形明確化に努めるなど、必要に応じた安全対策を講じていきます。

※視線誘導標

道路の側方や中央などに沿って、路端や道路線形などを明示し、昼夜間における車両運転者の視線誘導を行うために設置する施設

④夜間事故防止対策の推進

夜間における交通事故は重大事故になる可能性が高いことを踏まえ、視認性を高めるため、道路照明灯の設置、道路標識、道路標示の高輝度化に努めます。

⑤通学路等における交通安全の確保

通学路等子どもが日常的に移動する経路の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」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組を推進します。

合同点検等の結果を踏まえ、学校、教育委員会、警察署、保育園、幼稚園等の関係機関が連携し、子どもたちの安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等、道路交通実態に応じた整備を推進します。

(3) 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で円滑な通行を確保するため、関係機関と協力し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

①自転車駐車対策の推進

良好な交通環境を確保するため、放置自転車による迷惑性の広報啓発、駅前放置自転車禁止区域における放置自転車の撤去移送に努めるとともに、自転車駐車を運営し、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。

ア. 自転車放置禁止区域及び公共の場所において、自転車の放置を防ぎ、安全な歩行空間を確保するため、放置防止指導や放置自転車の撤去を継続的に行います。

イ. 自転車利用者に対し、自転車の放置がもたらす様々な弊害について、認識を深めるとともに、自転車駐車場の積極的活用を啓発しながら法令を遵守した適正・安全な自転車利用の啓発を図ります。

(4) 公共交通機関の維持確保・活性化

市民が快適に通勤・通学や日常生活に必要な移動ができるよう、駅や各施設への重要な交通手段である民間路線バス・タクシーを地域住民や公共交通事業者と連携し、維持確保していきます。

①自動車から公共交通機関への利用転換を促進することで、自動車交通量の減少による環境負荷の低減を目指します。

②通常路線バスの運行ができない地域において、公共交通機関を補完するため市民バス（愛称：あびバス）を運行します。

③将来に渡って市内公共交通が維持確保されるよう、地域が主体となって既存交通の維持確保・活性化を図ります。

④市域東側地域の定住化促進・活性化を図るため、新たな公共交通施策（シャトルバスなど）を展開します。

⑤路線バス車内における転倒事故を防止するため、事業者と協力し、啓発活動を実施していきます。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

①災害発生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、安全性、信頼の高い道路を確保す

るため、道路の安全性に関する点検等を強化し、災害時には関係機関とともに迅速な対応ができるよう防災対策を推進します。

②災害発生時における交通規制

災害が発生した場合において、道路の被災状況や通行可能な道路網の交通状況を迅速かつ的確に収集するとともに通行止め等の交通規制や災害発生時に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、迅速かつ適切な対応を警察署に要請します。

(6) 路上駐車対策の推進

路上駐車は交通事故の要因となるだけでなく、円滑な道路交通の妨げになることから、悪質・危険性・迷惑性の高い違反車両や駅前広場において公共交通の障害となる駐停車両については、取締りの強化を要請します。

【第4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、交通指導及び違反の取締り、交通事故捜査、暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を警察署に要請します。

(1) 交通指導取締りの強化

①一般道における効果的な指導取締りの強化

無免許運転や飲酒運転、速度超過、交差点に関する違反、シートベルト非着用など、重大な事故を引き起こす要因となる悪質・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通取締りの強化を警察署へ要請します。

②飲酒運転に対する指導取締りの強化

飲酒運転が及ぼす影響や危険性等の周知徹底を図るとともに、職場や家庭、飲食店等で飲酒根絶の取組を推進し、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりをめざします。

(2) 暴走族に対する指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音暴走行為等は、共同危険行為等禁止違反の適用により検挙・補導を徹底し、指導取締りを強化するよう警察署へ要請します。

(3) あおり運転等に対する指導取締りの強化

あおり運転等の悪質・危険な運転行為は、円滑な交通を阻害するだけでなく、悲惨な交通事故を起こすことになり道路交通法違反のみならず、危険運転致死傷罪、暴行罪などが適用されることもあります。あおり運転が及ぼす影響や危険性等の周知徹底を図るとともに、指導取締りを強化するよう警察署へ要請します。



【第5の柱】 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図るため、高次医療機関をはじめとする各関係機関との緊密な連携体制を構築し、救急・救助体制の更なる強化を図ります。

(1) 救急・救助体制の強化

①救急・救助体制の整備

ア. 救急・救助業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、高規格救急自動車等の更新整備を引き続き図ります。

イ. 集団的な救急・救助事故の際には、負傷者の搬送能力等を超えるおそれがあるため、近隣消防機関等における広域応援体制の整備を引き続き図ります。

②救急隊員の育成指導体制の強化

迅速かつ正確な応急処置が求められている救急隊員へ、指導的立場の救急救命士を中心に、高度な専門知識及び技術を習得できるよう教育訓練を実施し、救命率の向上を図ります。

(2) 市民に対する応急手当普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命率向上については、事故現場に居合わせた市民による迅速かつ適切な応急手当が重要です。

このため、市民に対する応急手当普及啓発の更なる充実と、市民指導員の育成体制の強化を図ります。

また、生涯学習出前講座の一環としても、応急手当等の知識、技術の普及を行います。

【第6の柱】 被害者支援の推進

交通事故被害者等は交通事故に係る知識、情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させます。

(1) 千葉県市町村交通災害共済の加入促進

交通事故による災害を救済するため、県内市町村で構成する市町村総合事務組合が運営する被害者相互救済制度である千葉県市町村交通災害共済制度について、市民へなお一層周知に努め、加入の促進を図ります。

(2) 交通事故相談体制の維持

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、また、かけがえのない命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われます。このような交通事故被害者を支援するため、千葉県交通事故相談所職員による被害者の損害賠償問題等に関する相談窓口を設け、巡回相談を毎月1回（4月を除く）行っています。

この制度を有効活用するため、引き続き広報やホームページにより周知を行い、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

【第7の柱】交通事故調査・分析

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

市内の国道・県道・市道の交通事故多発箇所及び交通量の多い路線について、警察署や柏土木事務所等の関係機関と共同現地診断を実施し、道路や交通事故の状況を検証し、安全性の向上について検討し交通事故防止を図っていきます。



＜交通事故多発箇所共同現地診断＞

(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、特性・心理・思い違い等のドライバーの人的要因と、昼・夜・交差点・カーブ・道路環境等の道路環境の外的要因を分析し、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。