

第1 1次袖ヶ浦市交通安全計画

(令和4年度～令和8年度)

袖 ヶ 浦 市
袖ヶ浦市交通安全対策会議

目次

計画の基本的な考え方	1
1 計画の位置づけ	1
2 計画の基本理念	1
3 計画の期間	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 交通事故の特徴	3
2 交通安全計画における目標	5
3 計画の重点事項	5
◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化	5
(1) 交通事故に遭わないための取組	6
(2) 交通事故を起こさせないための取組	6
◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化	7
(1) 幅広い世代を対象とした自転車の交通事故防止対策	7
(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進	9
◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の推進	10
(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり	10
第2章 道路交通安全についての対策	11
1 今後の道路交通安全対策の方向	11
【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保	11
【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	13
【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保	14
【第4の視点】地域でつくる交通安全対策の推進	15
【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	16
2 道路交通安全の施策	17
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	17
(1) 市民参加でつくる交通安全の推進	17
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	21
(4) 自転車の安全利用の推進	22
(5) 飲酒運転の根絶	24
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	24
【第2の柱】道路交通環境の整備	28
(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	28
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	28
(3) 交通安全施設等の整備推進	29
(4) 効果的な交通規制の推進	30
(5) 自転車利用環境の総合的整備	30

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	30
(7) 総合的な駐車対策の推進	31
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	31
【第3の柱】 道路交通秩序の維持	32
(1) 交通指導取締りの強化等	32
(2) 暴走族対策の推進	32
【第4の柱】 救助・救急活動の充実	33
(1) 救助・救急体制の整備	33
(2) 救急医療体制の整備	33
(3) 救急関係機関の協力関係の確保	34
【第5の柱】 被害者支援の推進	35
(1) 交通事故被害者支援の充実強化	35
【第6の柱】 交通事故調査・分析の充実	36
(1) 交通事故多発箇所共同現地診断	36
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	36
第2編 踏切道における交通の安全	37
第1章 踏切道における交通安全の目標等	37
1 踏切事故のすう勢等	37
2 交通安全計画における目標	37
第2章 踏切道における交通安全の対策	38
1 今後の踏切道における安全対策の方向	38
2 踏切道における交通安全の施策	38
資料編	39
袖ヶ浦市交通安全対策会議に関する条例	40
用語集	41

本文中に※印の付いている用語は、用語集に解説があります。

計画の基本的な考え方

1 計画の位置づけ

第11次袖ヶ浦市交通安全計画は、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、千葉県第11次交通安全計画に基づき策定する計画です。

この計画は、本市の交通安全施策の大綱となるもので、本市の陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進するために組織された袖ヶ浦市交通安全対策会議において策定します。

これまで本市では、千葉県が策定する交通安全計画に基づき5年ごとに計画を改定しており、令和4年度を初年度とする第11次計画を新たに策定するものです。

2 計画の基本理念

人命尊重の理念の下に、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まち」の実現を目指します。

3 計画の期間

計画の期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

第1編 道路交通安全の安全

第1章 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故のすう勢等

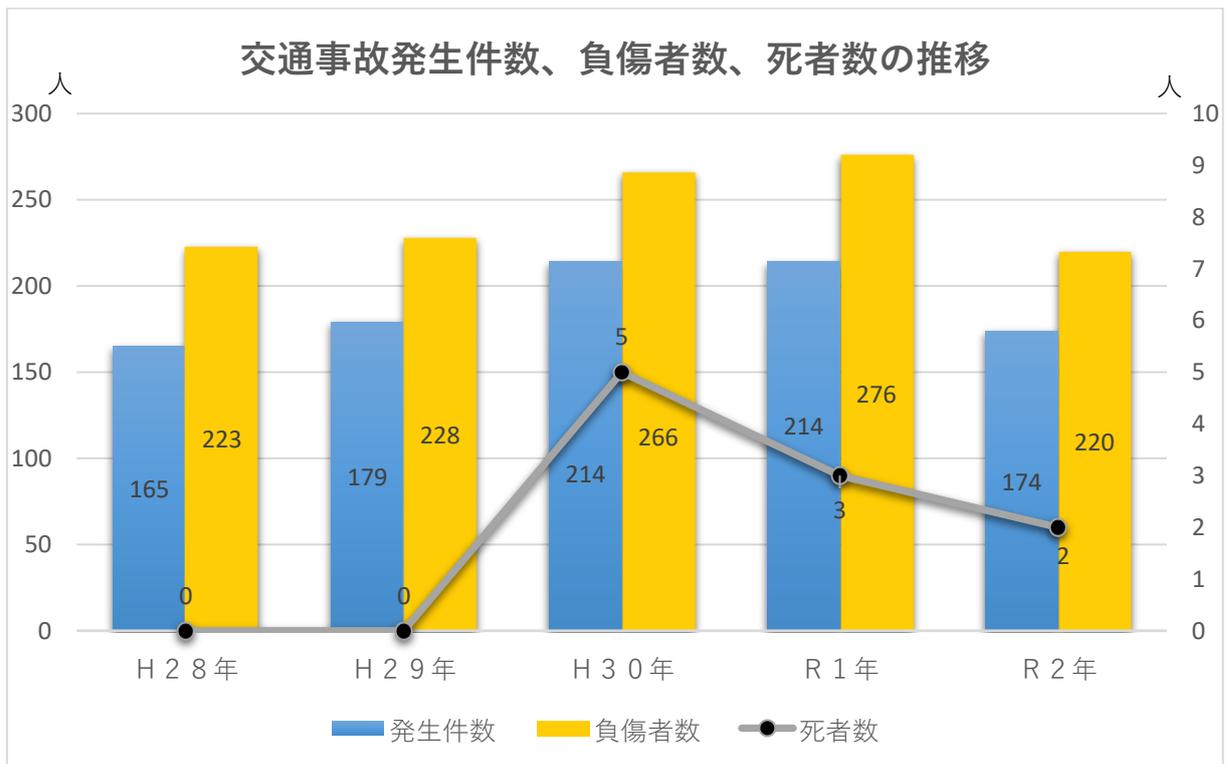
(1) 道路交通事故の現状

第10次計画期間中の市内における交通事故発生状況は、平成28年の交通事故発生件数165件、負傷者数223人に対し、令和2年は交通事故発生件数174件、負傷者数220人であり、交通事故発生件数で5%増、負傷者数で1%減となっており、依然として交通事故が多く発生しています。

このように交通事故発生件数は増加していますが、令和2年については前年比で交通事故発生件数及び負傷者数ともに減少となりました。

また、死者数は、平成28年、29年に死者数ゼロを達成したものの、それ以降、令和2年まで、5人、3人、2人と推移しています。

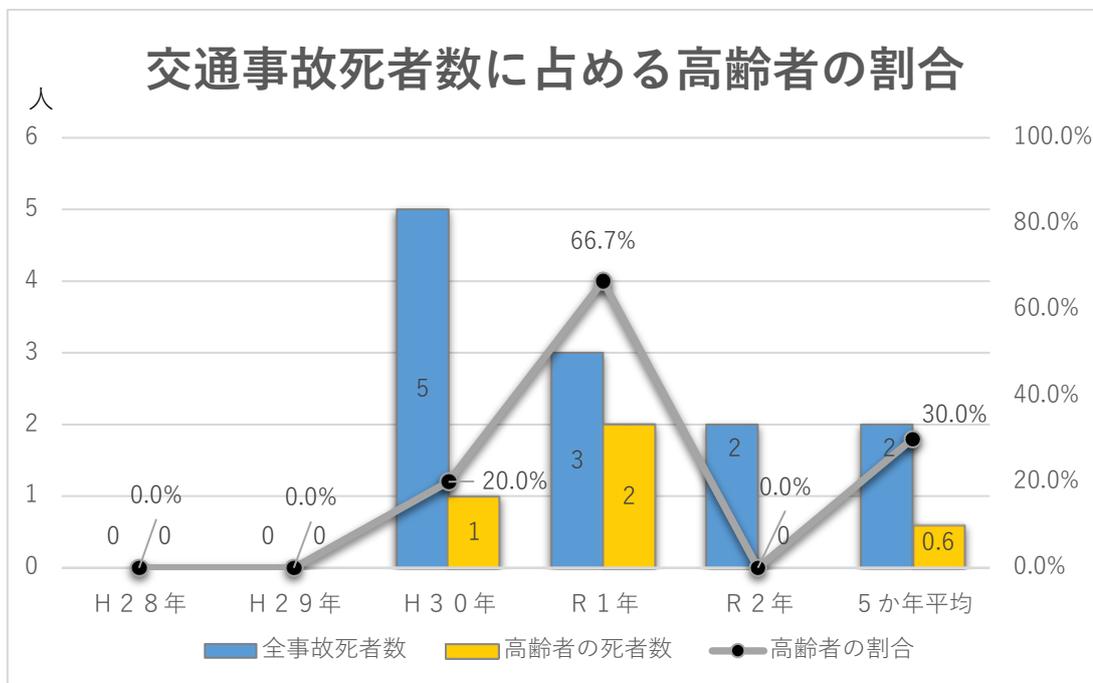
このような負傷者数及び死者数は、第10次計画で掲げた抑止目標である「令和2年の年間交通事故死傷者数186人以下」については、達成することができませんでした。



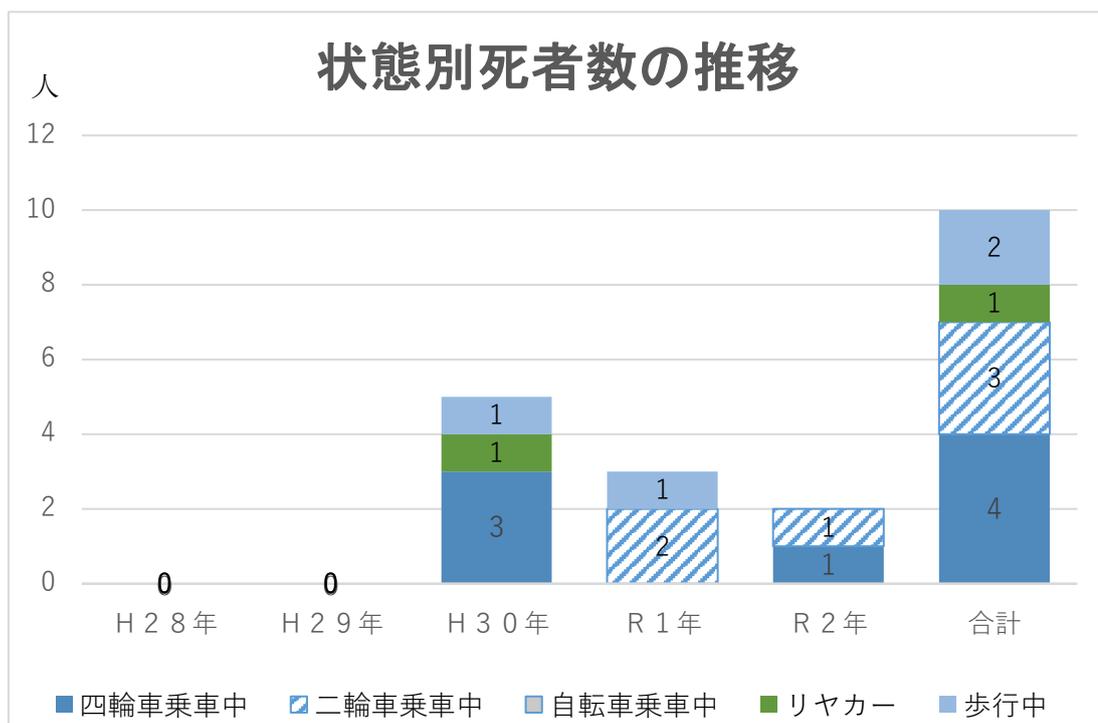
(2) 交通事故の特徴

第10次計画期間中における本市の交通事故には、以下のような特徴が挙げられます。

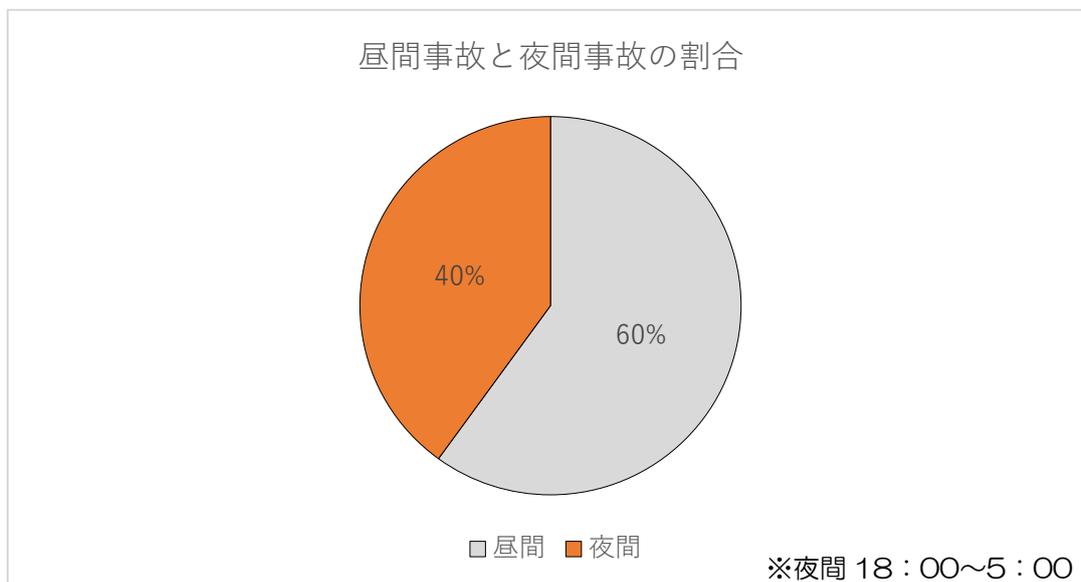
① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は、5年間平均で約30%



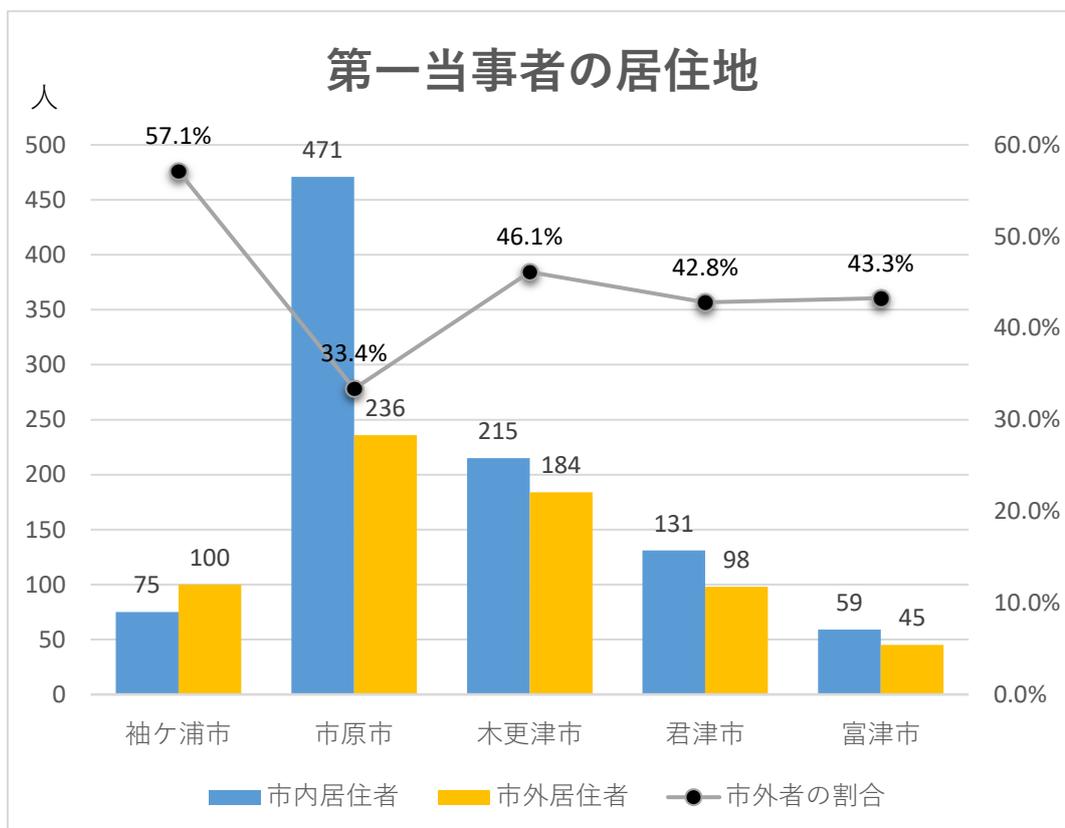
② 状態別死者数は、四輪乗車中が40%、二輪乗車中30%、歩行中20%



③ 交通死亡事故のうち夜間の事故が40%（平成28年～令和2年実績）



④ 交通事故第一当事者の市外居住者の割合が57.1%（令和2年実績）

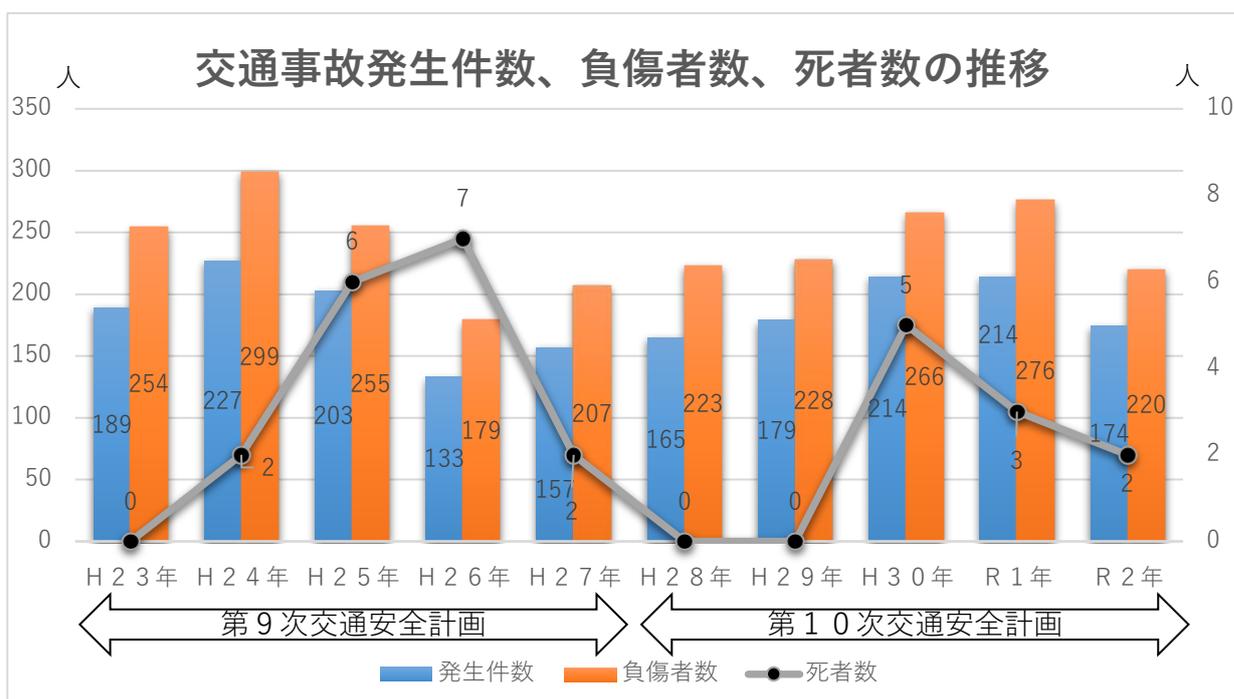


※ 第一当事者とは、最初に交通事故に関与した、車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身傷害程度が軽い者をいう。

2 交通安全計画における目標

交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築を目指しますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、第10次計画の5年間における交通事故死傷者数1,223人から20%削減(978人、年換算196人)を図るものとします。

第11次計画では、計画期間の最終年である「令和8年の年間交通事故死傷者数196人以下」を抑止目標として、交通安全対策を総合的かつ効果的に推進していきます。



	第9次計画期間中	第10次計画期間中	増減率
交通事故発生件数	999件	946件	▲5.3%
死傷者数(負傷者数+死者数)	1,211人	1,223人	1.0%

3 計画の重点事項

計画の策定にあたっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」、「悪質・危険な運転者対策の推進」の3項目に重点をおいた計画とします。

◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

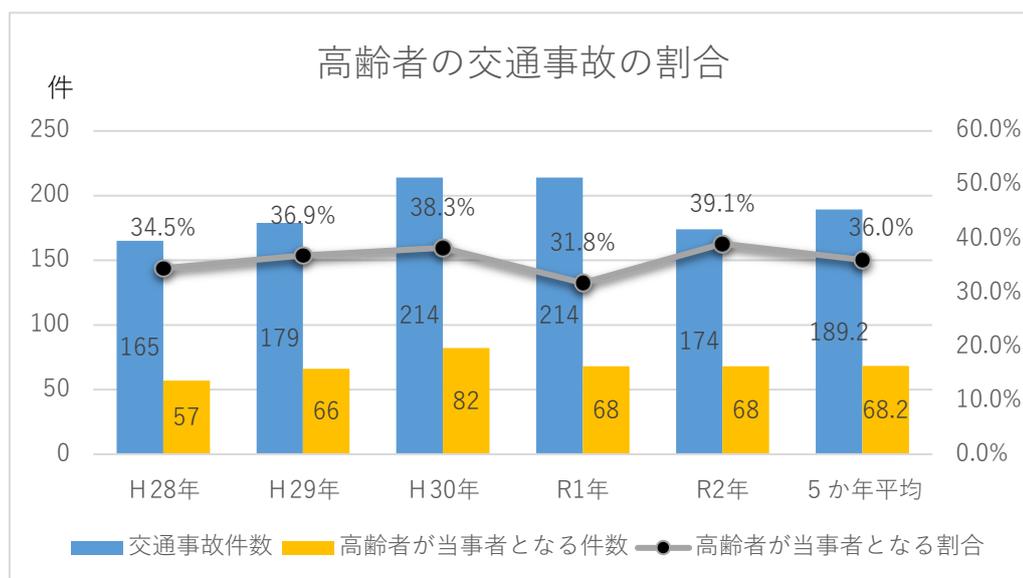
高齢者に関する交通安全対策は、これまでも各種取組を推進してきたところですが、市内で高齢者が関係する交通事故は依然として減少の兆しが見えず、対策の更なる強化が必要となっています。

(1) 交通事故に遭わないための取組

市内の交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は約30%（P3参照）で、県下の状況と比較すると現時点では割合が低いものの、今後の高齢者人口の増加を踏まえ、従来から実施している対策の充実・強化により、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

(2) 交通事故を起こさせないための取組

市内の交通事故の発生件数は依然として多く、その中でも、高齢者が関係する交通事故発生件数の割合は、第10次計画期間中の平均で約36%となっており、第9次計画期間中よりも割合が高くなっています。今後の高齢者免許保持人口がさらに増加することが予想されるため、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。

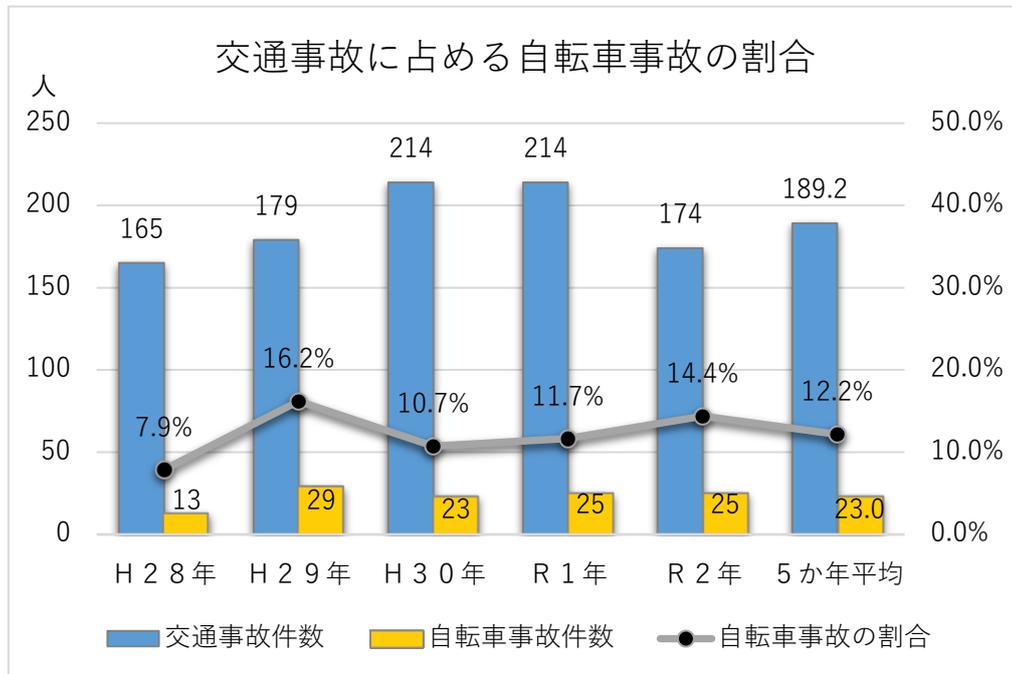


◆重点項目 2 : 自転車の安全利用対策の強化

市内の自転車乗車中の交通事故発生件数は、第10次計画期間中の平均で交通事故全体の約12%を占めており、交通事故防止対策を推進するうえ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。

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

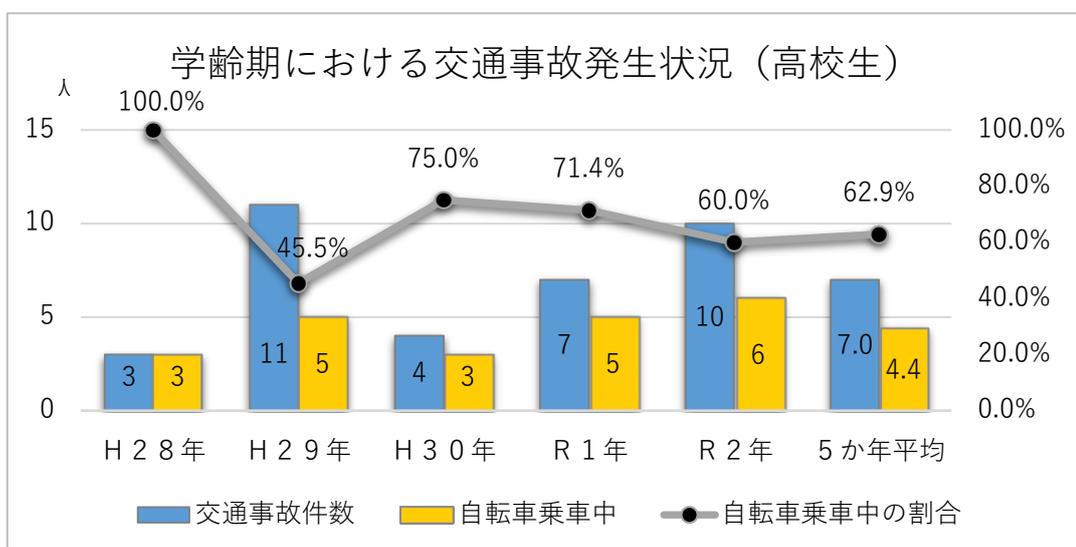
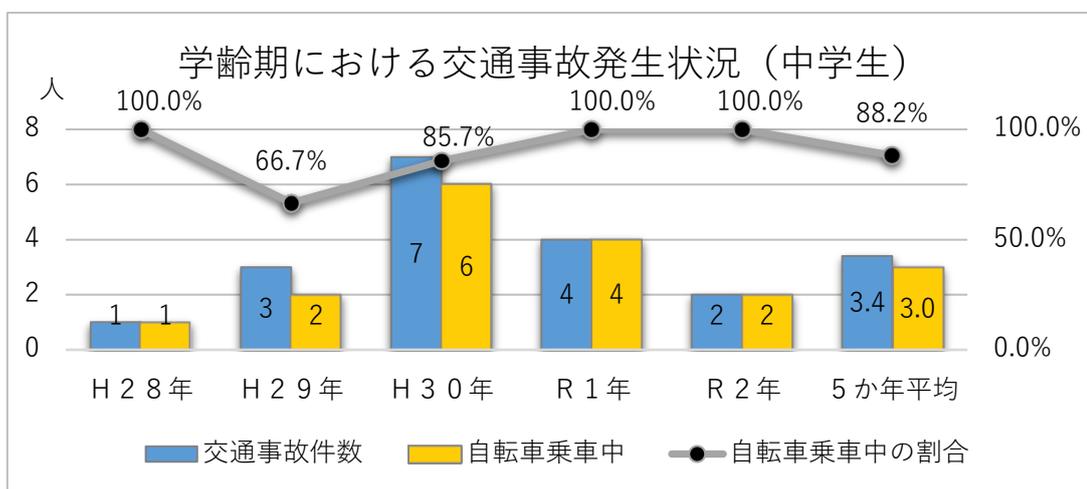
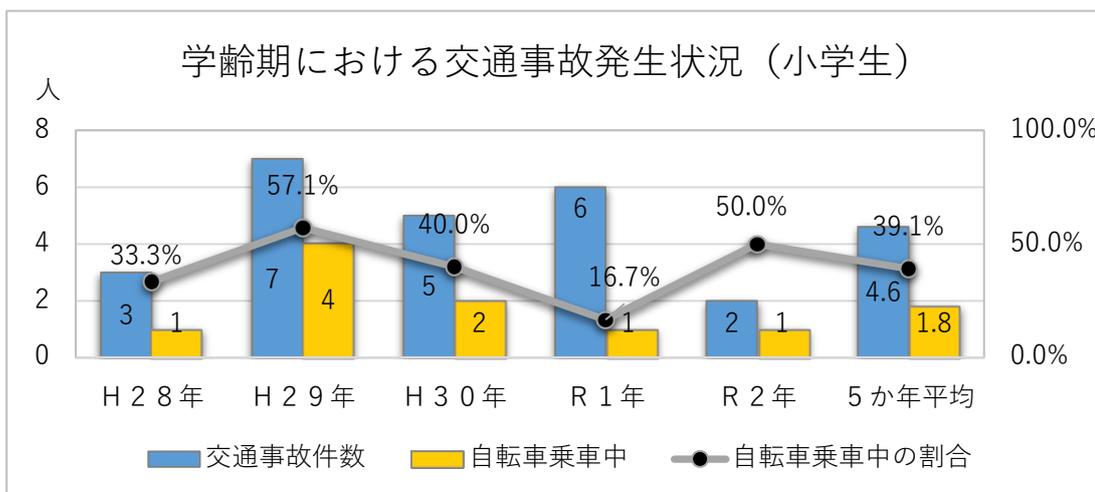
しかしながら、自転車運転者が歩行者と衝突して加害者となる交通事故も多く発生し、社会問題化していることから、自転車の安全利用をさらに徹底するための対策が急務となっています。

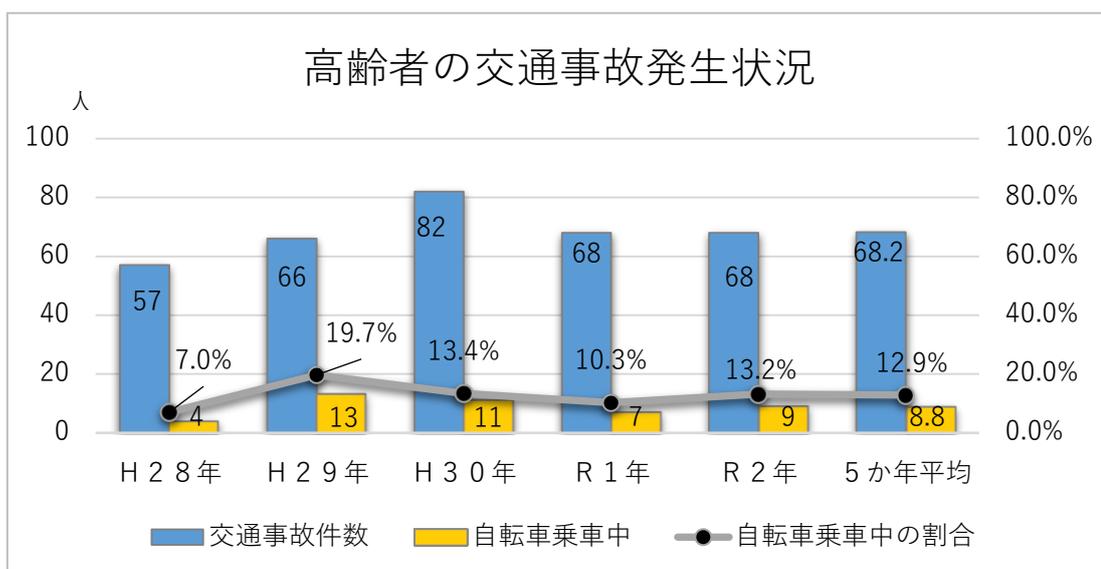


(1) 幅広い世代を対象とした自転車の交通事故防止対策

学齢期における交通事故発生状況(死傷者数)をみると、自転車に関係する事故の割合は、第10次計画期間中の平均で小学生4割、中学生9割、高校生6割となっており、日常的な行動範囲が広がり自転車を運転する機会が増加することに伴い、自転車に関係する割合が非常に高くなっています。

また、高齢者については、1割程度で推移しているものの、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人が増えているため、次代を担う小・中・高校生の子どもたちの安全な育成環境を確保するとともに、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さらに強化します。





(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

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さらに強化します。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推進

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、令和元年6月に道路交通法の一部改正により、自転車や自動車での「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。また、これらの悪質・危険な運転に加え、飲酒運転による事故も依然として多くあることから、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一層推進します。

(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に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な交通事故に直結する危険性など、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。

また、「あおり運転」を受けた場合の対処方法や、ドライブレコーダー設置の普及・促進についても、周知を行う必要があります。

第2章 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策の方向

近年、道路交通事故の発生件数や死傷者数は、年によって増減はあるものの、概ね横ばいの状況にあります。

このため、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の効果を踏まえながら、社会状況や交通情勢の変化等に的確に対応し、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れ、より効果的な対策を図ります。

第11次計画では、第10次計画において示した5つの視点を継続するとともに、この視点の下、本市の実情に即した具体的な取組を展開するため、後述の「6つの柱」を施策の体系に据えて推進を図ります。

【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発生件数は横ばいとなっているものの、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。

また、高齢者をはじめ多様な人々が、身体機能の変化にかかわらず交通社会への参加を可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の交通安全を図るため、地域の医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動の実施や、高齢者の事故が居住地近くで発生してい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、少子化が進展するなかで、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

次代を担う子どもの安全を確保する観点から、幼児から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どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、歩道等の安全・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

- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（P20）
- ・ 高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進（P21）
- ・ 高齢者に対する交通安全教育（P21）
- ・ 運転免許自主返納制度の周知（P21）
- ・ 自転車の安全利用に関する広報活動の推進（P22）
- ・ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（P24）
- ・ 生活道路等における交通安全対策の推進（P28）
- ・ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（P28）
- ・ 幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（P24～26）



高齢者交通安全講習会



保育所での交通安全教室

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもの交通事故が多い身近な道路の安全性向上がより一層求められています。

このため「人優先」の考えの下、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、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、運転者の遵法意識を図ります。

歩行者については、横断歩道を渡る、信号機のあるところではその信号機に従う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や、反射材等を利用するなど、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します。また、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。

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。また、幼児から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な交通安全教育や、高齢者の身体状況（特性）を踏まえた交通安全教育を推進します。

その一方で、自動車による自転車に対する幅寄せや無理な追い越しなどの問題もあることから、自動車運転者への啓発を推進します。

【第2の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（P20）
- ・ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動の推進（P20）
- ・ 通学路等における交通安全の確保（P28）
- ・ 自転車安全利用キャンペーンの実施（P22）
- ・ 自転車安全整備制度（TSマーク[※]制度）の普及促進（P23）
- ・ 自転車損害賠償保険等への加入推進（P23）
- ・ 反射材等の普及（P23）
- ・ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（P24）
- ・ 幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（P24～26）
- ・ 高齢者に対する交通安全教育（P21）



【TSマーク[※]】

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた県道、市町村道において交通死亡事故が発生している状況を踏まえると、引き続き自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行を普及させ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、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。

また、本市の交通事故では市外居住者が第一当事者となる割合が高いという特徴を踏まえて、主要幹線道路での交通事故防止に向けた啓発に努める必要があります。

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については、警察や関係機関・団体等と連携しながら、共同現地診断等による整備、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

- ・ 生活道路等における交通安全対策の推進（P28）
- ・ 通学路等における交通安全の確保（P28）
- ・ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（P28）
- ・ 交通事故多発箇所の共同現地診断（P36）



安全対策の状況（ガードパイプ設置）

【第4の視点】地域でつくる交通安全対策の推進

市内の交通事故は、第10次計画期間中の交通事故のうち約30%、交通死亡事故の約17%が高齢者となっており、交通死亡事故の形態としては、乗用車運転中・原付運転中・歩行中の事故であり、大半が自宅周辺で事故に遭っています。

子どもの交通事故についても、歩行中や自転車乗車中の事故で、大半が日常生活圏で事故に遭っています。

このように交通事故は身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、地域ぐるみで交通安全対策に取り込むことが重要となります。

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

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進にあたっては、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他地域活動を担う団体等による交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、市が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのため、引き続き地域と一体となり、連携しながら交通安全対策を推進します。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全団体等への支援等（P18）
- ・高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進（P21）
- ・職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開（P24）



ボランティアによる登下校の見守り

【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1から第4までの視点に基づき交通安全対策を推進していくにあたり、交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

このことから、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等を詳細に分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を行い、交通死亡事故の減少を図っていく必要があります。

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 効果的な交通規制の推進（P30）
- ・ 交通事故多発箇所の共同現地診断（P36）
- ・ 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断（P36）

2 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、第11次千葉県交通安全計画に定められた施策に基づき、以下の6つの柱により交通安全対策を実施していきます。

第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

第2の柱 道路交通環境の整備

第3の柱 道路交通秩序の維持

第4の柱 救助・救急活動の推進

第5の柱 被害者支援の充実と推進

第6の柱 交通事故調査・分析の充実

【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り、交通社会に適応する人間を育成するために、幼児期から適切な指導・教育を実施します。また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については、関係機関・団体等と連携しながら推進します。

(1) 市民参加でつくる交通安全の推進

① 交通防犯大会等の開催

交通防犯大会等のイベントを開催し、交通安全に関し功労のあった団体・個人を表彰するとともに、交通安全の重要性を市民に発信し、市民参加による交通安全活動を図ります。

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に図ります。

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、それぞれの特性を生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^{*}等を利用し、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 交通安全団体等への支援等

ア 交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全教育や広報・啓発等を行っています。

このため、木更津交通安全協会による各種交通安全活動が、より一層自主的かつ積極的に行われるよう支援等を行います。

イ 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安全運転管理者で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。この制度の適正かつ効果的な運用を図るため、綿密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。

ウ 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などの支援を行います。

⑤ 交通安全推進隊の支援

千葉県交通安全条例に基づき、通学路における見守り活動等、交通安全に関するボランティア活動を行う「交通安全推進隊」に対し、活動に必要な情報提供や交通安全団体との連携を図り、地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう支援します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及し、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実践を習慣付けすることにより、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、交通事故の実態に即した市民運動

として展開します。また、必要に応じて、市内の交通事故の発生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

千葉県では、毎月10日を交通安全意識を高めることを目的に「交通安全の日」、毎月15日を自転車の安全利用促進を図ることを目的に「自転車安全の日」としていることから、これに合わせて広報や指導等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、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、外国人に対する広報啓発活動の推進及び違法駐車等の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、街頭や駅頭など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、広報紙やホームページ、SNS*等を活用し、親しみやすくわ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

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が、未だに徹底されていない状況を踏まえ、全ての座席の着用率100パーセントを目標に、シートベルト着用や子どもを同乗させる場合のチャイルドシート着用について、関係機関・団体等が一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて広報媒体を活用し、着用の徹底を図ります。

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組を推進します。

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を防止するため、視認性の高い服装の着用や、反射材・LEDライトの活用効果について周知を図り、普及・促進に努めます。

ウ ゼブラ・ストップ活動*及び3（サン）・ライト運動*の推進

歩行者の道路横断中や横断歩道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。

ゼブラ・ストップ！ ～横断歩道は「歩行者優先」～

④「前方」をよくみて運転、横断歩道に十分注意！
④横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認！
④横断歩道でも、「3・ライト」で交通事故防止！

横断する横断者がいたら
交通事故



「横断歩行者等妨害等」は**交通違反**です。反則金9,000円(普通車の場合)違反点数2点

車の運転者	歩行者
ダイヤマークは、その先に信号機のない横断歩道等があることを知らせる道路標示です。 減速して安全確認しましょう。 横断歩道を渡っている人や渡ろうとしている人がいる場合、車は停車しなければいけません。 横断歩道は歩行者優先です。	横断歩道等が近くにあるときは横断歩道を渡りましょう。 少し遠回りでも安全が大事です。 「渡るアピール」と「安全確認」をしましょう。 車の運転者と目を合わせたり、手で合図をしましょう。

注意：横断歩行者の合図等がなくても、その通行を妨害すると交通違反になります。

3・ライト運動 ライトは、ハイビームへこまめに切り替え

①ライト(前照灯)
早めのライト点灯・こまめな切り替え

②ライトアップ(目立つ)
反射材・LEDライトなどの活用

③ライト(右)
道路の右側からの横断者に注意



(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推進するとともに、家族に限らず地域全体で見守ることが重要です。

このため、交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしや、認知症の傾向がみられる高齢者に声をかけるなど、地域ぐるみで高齢者をケアする活動を促進します。

① 高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進

交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対して、自治会やシニアクラブ、地区社会福祉協議会などの活動の中で、交通危険箇所などの情報提供や夜間歩行中の交通事故防止対策として反射材の配布などにより、地域での交通事故防止活動を推進します。

② 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趣味の会等に直接赴き、出前講座や高齢者交通安全教室を開催し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者への交通安全意識の高揚を図るとともに、夜間歩行中の交通事故防止対策として反射材等の利用を推進します。

また、関係機関と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教室を実施します。

③ 高齢者が集まる場所における交通安全広報の推進

老人福祉施設等、高齢者の集まる場所において、ポスターの掲示、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

④ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

千葉県警察が実施する「高齢者交通安全いきいきキャンペーン」に、より多くの高齢者の参加を促し、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と交通事故の未然防止に努めます。

⑤ 運転免許自主返納制度の周知

運転に不安を感じる高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、運転免許自主返納制度や運転免許自主返納者に対する優遇措置について周知し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

⑥ 高齢者の移動支援について

75歳以上の高齢者のみの世帯で、居宅で生活するうえで移動手段が困難な世帯に対し、タクシーを利用した際の料金の一部を助成します。

(4) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に関する広報活動の推進

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、通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許証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。

しかしながら、近年では、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おり、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媒体を積極的に活用し、「ちばサイクルール」※自転車の交通ルールの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」や、毎月15日の「自転車安全の日」を活用し、関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を実施することで、「ちばサイクルール」※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。また、警察、県、木更津交通安全協会、自転車軽自動車商協同組合等と連携し、街頭での自転車点検、安全指導を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。

イ 自転車の交通安全教室の開催

小・中・高校生や高齢者など、各年齢層を対象として、学校、警察、木更津交通安全協会、シニアクラブ等と連携し、「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。

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育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※の周知を図る必要があります。このため、様々な広報媒体を通じて啓発を強化するとともに、関係機関・団体等との連携や事業所等の協力を得て、講習会等の実施を拡充し、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。

エ 自転車利用者への広報啓発

自転車駐車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の掲示をするなど、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 自転車点検整備の促進

交通安全教室において、日常点検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・整備を呼びかけ、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、自転車軽自動車商協同組合等の関係機関・団体等、学校と連携し、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推進

令和4年7月から「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、自転車保険加入が義務化されます。そのため、自転車の関係する交通事故の民事裁判において、高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、自転車安全教室実施時に過去の裁判結果を例示する等、自転車保険の必要性を周知し、各種自転車保険への加入推進を図ります。

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、明るい色の服装着用や反射材（自転車の後部・側面等）の効果と必要性を周知することで、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普及活用の促進に努めるとともに、灯火の取付けと点灯を指導し、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

自転車乗用中や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の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、着用の推進を図ります。

⑦ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児二人同乗自転車の普及促進を図るとともに、母親等を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の周知を行います。

(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や、家庭・職場をはじめとする、全ての人に影響を及ぼすことの周知徹底を図り、飲酒運転を根絶する環境づくりに努めます。

② 「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、飲食店、販売店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要があります。また、令和4年1月に「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」が施行されており、袖ヶ浦市食品衛生協会や木更津交通安全協会などの交通安全関係団体等と連携・協力して、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーンなどを実施し、「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するとともに、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、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っていきます。

① 幼児に対する交通安全教育の充実

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、将来にわたって、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重要です。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 家庭における広報活動等の推進

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。このため、警察や木更津交通安全協会をはじめとした関係機関・団体等と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供、広報活動を行います。

ウ 幼児交通安全クラブにおける交通安全教育の充実

幼児と保護者を構成員として、幼児の特性に応じた交通安全教育の推進母体である「幼児交通安全クラブ（通称：ベコちゃんクラブ*）」における教育内容の充実を図ります。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、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、実践型の交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、幼少期から本格的に青年期に移行する過度期にあり、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。また、自動車等の車両に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まる時期であるなど、社会人として本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、自転車で安全に道路を通行するために「ちばサイクルール」等の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。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、自動車等の運転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、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の責任を持って行動できるよう、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 交通安全啓発活動等の実施

交通安全意識の高揚・交通マナーの向上を促進するため、各種イベントや地域、職場における各種啓発活動等を行い、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト等の正しい着用の徹底、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づけを図ります。

イ 交通安全団体等の活動に対する支援

木更津交通安全協会、木更津地区安全運転管理者協議会、袖ヶ浦市交通安全連絡協議会、千葉県交通安全推進隊等による交通安全のための活動に対して、積極的な支援・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。

ウ 公民館等の社会教育施設における活動の推進

公民館で開催される高齢者学級や家庭教育学級などで、交通安全に関する内容の講座の実施を働きかけるとともに、社会教育施設等に交通安全に関するチラシやリーフレットの配布、ポスターの掲示を通じて交通安全に対する意識を高めます。

⑥ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な知識及び技能の習得のため、障がいの程度に応じて関係機関・団体等と連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

⑦ 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ります。このため、電動車椅子利用者に対し、事故の実態や正しい利用方法について積極的に広報するとともに、関係機関・団体等と連携し電動車椅子利用中の交通事故防止を図ります。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人については、自国における交通ルールとの違いに戸惑うことも多いことから、交通ルール等を外国語でわかりやすく記載したリーフレット等を配布することで、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。



警察官と市職員による交通安全教室

【第2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等の交通機関との分離を図る道路交通環境の整備が必要です。このため、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。

また、歩行者の視点に基づいた道路整備や身近な生活道路等において、「人優先」の交通安全対策を推進します。

(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 生活道路等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等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装等の安全施設を整備するとともに、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等と連携して推進します。

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どもが日常的に集団で移動する経路において、児童等の安全を確保するため、「袖ヶ浦市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するとともに、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の緊急安全点検の結果を踏まえ、道路交通の実態に応じ、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、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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、歩道の整備を実施するとともに、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。

また、地区要望に基づいた危険性の高い場所を重点に、道路交通の実態等を勘案した信号機の設置を所轄の警察署を通じ、千葉県公安委員会に要望します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険個所対策の推進

事故危険個所における対策について、関係機関等と連携を図り共同現地診断等を実施し、適切な安全対策を推進します。

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、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。

③ 道路の改築等による交通安全対策の促進

交通事故の発生を防止し、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。

(3) 交通安全施設等の整備推進

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況、交通事故発生状況等に応じて、道路標識や路面標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、自治会等から寄せられる各種要望や交通環境等をもとに関係機関と共同で取り組みます。

イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路・未就学児童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歩行者・自転車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、効果的な安全施設の整備を推進するほか、生活道路対策として、最高速度30キロメートル毎時の速度規制と併せ、速度抑止・通過交通抑止を図るためのハンプ[※]・狭さく[※]・等の物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30プラス」などの生活道路対策エリアについて、関係機関等と共同して取り組みます。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間において、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おいて、道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識・看板など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

主に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を実施するなど、地域の特性に応じた安全対策を推進します。また、交通事故多発地域・路線においては、事故分析結果等に基づき効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

① 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、関係機関と協力し、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を促進し、自転車通行空間の整備を推進するなど、道路管理者と警察等位が連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

② 自転車等の駐車対策の推進

良好な交通安全環境を確保するため、違法駐輪の迷惑性の広報啓発に努めるとともに、正しい駐輪方法等について自転車等の利用者に一層の普及・浸透を図ります。

また、関係機関と連携・協力して、放置自転車等の問題を広く市民に訴えるとともに、その一掃を図るために駅前放置自転車クリーンキャンペーン等を実施するほか、「袖ヶ浦市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、袖ヶ浦駅・長浦駅の放置禁止区域内及び市道に放置されている自転車の撤去を行います。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害発生に備えた安全の確保

大規模地震等の災害が発生した場合に、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、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等

災害発生時には、袖ヶ浦市地域防災計画に基づき交通情報の収集に努め、災害応急対

策を的確かつ円滑に行うとともに、災害対策基本法や道路交通法に基づき、車両の流入規制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の障害となる違法駐車については、その常態化している地域、時間帯を重点とした指導取締りを行うよう警察に要請します。

② 駐車場等の整備

駐車需要を生じさせる一定規模以上の建築物の開発に対し、「袖ヶ浦市宅地開発事業指導要綱」に基づき駐車施設の整備を誘導します。

(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

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、関係機関の連携の下、道路構造を保全し、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。

また、道路交通に支障を与える不法占有物件、違反広告物等については、関係機関・団体等と協力しながら撤去及び啓発活動を推進します。

さらに、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。

② 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、損壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

③ 子どもの遊び場の確保

路上における遊び・運動による事故防止のため、都市公園等の維持管理に努め、子どもの遊び場の確保に努めます。

【第3の柱】道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、警察等関係機関と連携して、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等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを関係機関と協力して警察に要請し、特に社会問題となっている「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりや、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの強化等

歩行者・自転車利用者の事故防止や、事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた交通取締り（無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、シートベルト未装着等の悪質性・危険性・迷惑性の高い違反行為）を警察に要請していきます。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道での暴走、携帯電話等を使用しながらの走行など、歩道通行者に危険を及ぼす違反行為に対し、指導警告やこれに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する取締りを警察に要請していきます。

さらに、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交通指導取締りを警察に要請していきます。また、飲酒運転の追放を図るためには、飲酒運転をさせない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等の市民が参加するあらゆる機会を捉え広報啓発を行い、地域における飲酒運転追放気運の醸成を図ります。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族の追放を図るには、警察の徹底した取締りの強化に加え、暴走行為を許さない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報啓発を行い、地域における暴走族追放気運の醸成を図ります。

また、暴走族等が集まる場所として利用されない環境づくりを推進するとともに、暴走行為を抑制するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備等を推進し、暴走行為ができない交通環境の整備を推進します。

【第4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、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充実に努めます。

特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から救急現場又は搬送途上において、医師等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの救急通報体制の整備やバイスタンダー^{*}による応急手当^{*}の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者を迅速に救助・救護するため、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・救急医療体制の充実に努めます。

② 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、事故現場におけるバイスタンダーによる応急手当の活動が重要となってきます。

このため、消防機関等において実施される、応急手当等の知識及び技術の向上を図る各種講習会の開催を推進します。

また、「119番の日」などのイベント等を中心に、心肺蘇生法やAED（自動体外式除細動器）の操作方法についての広報啓発活動を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急関係機関の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急では、君津木更津医師会の協力により、休日における在宅当番医事業を実施するとともに、夜間の救急診療として、木更津市にある君津郡市夜間急病診療所において、君津地域四市の内科・小児科医の輪番制により対応し、一次救急医療体制を確保しています。

また、一次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の傷病者に対応するため、二次救急医療^{*}体制として君津地域四市の病院輪番制により対応しています。

さらに、重篤な傷病者の救命医療に対応するため、三次救急医療体制^{*}として君津中央病院に24時間体制がとられています。

② ドクターヘリの活用

交通事故等で緊急性が高い負傷者については、医師による早期の治療を開始することが重要となります。

また、重篤な傷病者を高度な治療が可能である医療機関へ迅速に搬送することにより、救命及び後遺症の軽減が図れることから、ドクターヘリの適正な活用を推進します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保

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

【第5の柱】被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をしています。このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、関係機関等と連携しながら、交通事故被害者等のための施策を推進します。

また、交通事故被害者等は、交通事故に関する知識や情報が乏しいことも少なくないため、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、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 交通遺児の支援

交通事故により保護者等を失った、もしくは重度の障がいを持つこととなった場合に、助成等を行います。

② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の、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」を活用し、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策を実施するとともに、「公益社団法人 千葉県犯罪被害者支援センター」をはじめとした各種相談機関等との連携を密にして、相談体制の充実強化に努めます。

【第6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を収集し、交通事故の発生原因及び対策を検討し、効果的な事故防止対策を図ります。

(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、もしくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、千葉県及び警察署が実施する共同現地診断に参加し、道路管理者、警察等の関係機関・団体等と道路環境の観点から、交通事故の発生原因及び対策を検討し、効果的な交通事故防止対策を図ります。

(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、現地において警察や道路管理者等と連携した緊急現地診断を行い、運転者の人的要因（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することで同種事故の再発防止を図ります。



通学路安全点検の様子

第2編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等

1 踏切事故のすう勢等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあります。

しかしながら、県内では、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている状況にあります。

こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

◆市内の踏切状況

種別	内房線	久留里線	計	備考
第1種	13	11	24	自動遮断機が設置されている踏切道
第2種	0	0	0	一部時間帯のみ踏切保安係が遮断機を操作する踏切道
第3種	0	0	0	警報機のみが設置されている踏切道
第4種	0	3	3	遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	13	14	27	

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2章に掲げる措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

第2章 踏切道における交通安全の対策

1 今後の踏切道における安全対策の方向

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じるなど重大な結果をもたらします。

このため、構造の改良、踏切保安設備の整備等の対策について、道路管理者や鉄道事業者と協力して、より効果的な対策を推進します。

2 踏切道における交通安全の施策

自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、鉄道事業者と協力して、踏切事故防止キャンペーンなど広報啓発に努めます。

資 料 編

袖ヶ浦市交通安全対策会議に関する条例

昭和51年6月19日

条例第32号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定により、袖ヶ浦市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 対策会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 袖ヶ浦市交通安全計画を作成し、その実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市内の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理し、対策会議を代表する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (2) 千葉県の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 千葉県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者
 - (5) 教育長
 - (6) 消防長
- 6 前項第1号、第2号、第3号及び第4号の委員の定数はそれぞれ1人、2人、2人及び8人とする。

(特別委員)

第4条 対策会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社その他陸上交通に関する事業を営む公的機関の職員のうちから市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(委任)

第5条 この条例に定めるもののほか会議の議事その他対策会議の運営に関し、必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

用 語 集

名 称	意 味
アクション10事業	千葉県交通安全条例第3条により交通安全の日と定められている毎月10日に、交通事故の防止を図るため、各機関・団体が地域ごとに連携した各種交通安全対策（広報啓発活動・街頭指導等）を一斉に展開する取組を指します。
エコドライブ	環境に配慮した運転方法のことで、アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減することができます。
応急手当	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を指します。
交差点クロスマーク	中央線のない道路が交差する十字型・丁字型交差点で、道路の交差が道路の状況により不明確な場合には、必要に応じて設置することができる道路標示です。
三次救急医療	救急車等により直接、又は二次救急医療*機関等から転送される頭部損傷等の重篤救急患者等に対する救命医療を行うことを指し、高度な診療機能を持つ「救命救急センター」により実施されています。
3（サン）・ライト運動	薄暮時間帯から夜間に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、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
視線誘導標	車両の側方に沿って道路形状等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。

名 称	意 味
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15の危険行為を繰り返し、原則として3年以内に2回以上摘発された者には「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」にかけて次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か十分注意する</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>
ちばサイクルール	<p>内閣府で作成した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ千葉県独自の交通安全利用ルールです。</p> <p>【自転車に乗る前のルール】</p> <p>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</p> <p>【自転車に乗るときのルール】</p> <p>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</p>

名 称	意 味
TSマーク	<p>自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークです。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。</p> <p>※TS : Traffic Safety</p>
ドット線	<p>信号機のない交差点等で、車道外側線等を交差点内に破線で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示することが望ましい場合に、必要に応じて標示されるドットラインのことです。ただし、優先関係の表示と誤認されるおそれがあることから、優先関係が明確でない交差点部には設置しないこととされています。</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>
ハンプ	<p>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」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また、走行速度を低減させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸を付けず、舗装の色や素材を変えて運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」といいます。</p>
狭さく	<p>自動車の通行部分の幅を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設です。</p>
バイスタンダー	<p>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>