

# 第2次山武市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

山武市交通安全対策会議

## ま え が き

本市における交通安全の確保に関する基本理念、施策等を定め、市民の安全で快適な生活の実現を目的として、山武市誕生の平成18年3月27日に、「山武市交通安全条例」を制定し、「市の責務」や「市民の責務」を明確にして、道路交通環境の整備交通安全教育の推進、交通安全推進団体への支援などの交通安全対策に取り組んでまいりました。

交通事故の防止は、市をはじめとした関係機関だけでなく、市民と行政が協働して取り組まなくてはならない課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な視野に立った交通安全対策全般を効果的に推進していく必要があります。

さらに、交通事故をなくすためには、市民一人一人が「自分の命は自分で守る」という意識を持ち、交通事故防止を自身の問題として考え、身近な地域を拠点に地域ぐるみで交通安全運動を実施していくことが必要です。

この山武市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により千葉県交通安全計画に基づき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1次計画は令和2年度で計画期間が終了したことから、令和3年度から始まる第2次計画を新たに策定したものです。

令和3年8月

山武市交通安全対策会議 会長  
山武市長 松 下 浩 明

# 目 次

## 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	1
（1）交通事故の現状	1
（2）山武市における交通事故の特徴	2
2 交通安全計画における目標	5

### 第2章 道路交通安全についての対策

#### 第1節 今後の交通安全対策の方向

1 高齢者・子どもの安全確保	6
2 歩行者・自転車の安全確保	6
3 生活道路・幹線道路における安全確保	6
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
5 交通実態等を踏まえた対策の推進	7

#### 第2節 道路交通安全の施策

1 市民一人一人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	9
（3）地域でつくる高齢者交通安全施策の推進	10
（4）自転車の安全利用の促進	11
（5）飲酒運転の根絶	11
（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
2 道路交通環境の整備	13
（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	13
（2）効果的な交通規制の推進	13
（3）自転車利用環境の整備	13
（4）災害に備えた道路交通環境の整備	14
（5）駐車対策の推進	14
3 道路交通秩序の維持	14
（1）一般道路における効果的な指導取締りの強化	14
（2）飲酒運転に対する指導取締りの強化	14

4	救助・救急活動の充実	14
5	被害者支援の推進	15
	(1) 交通事故相談の普及啓発	15
	(2) 交通災害共済制度の加入促進	15

## 第2編 踏切道における交通安全

第1章	踏切道における交通安全の目標等	16
-----	-----------------	----

1	踏切事故のすう勢	16
2	交通安全計画における目標	16

第2章	踏切道における交通安全対策	17
-----	---------------	----

1	今後の踏切道における交通安全対策の方向	17
2	踏切道における交通安全の対策	17
	(1) 踏切道の構造改良の推進	17
	(2) その他踏切道の交通安全	17

# 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

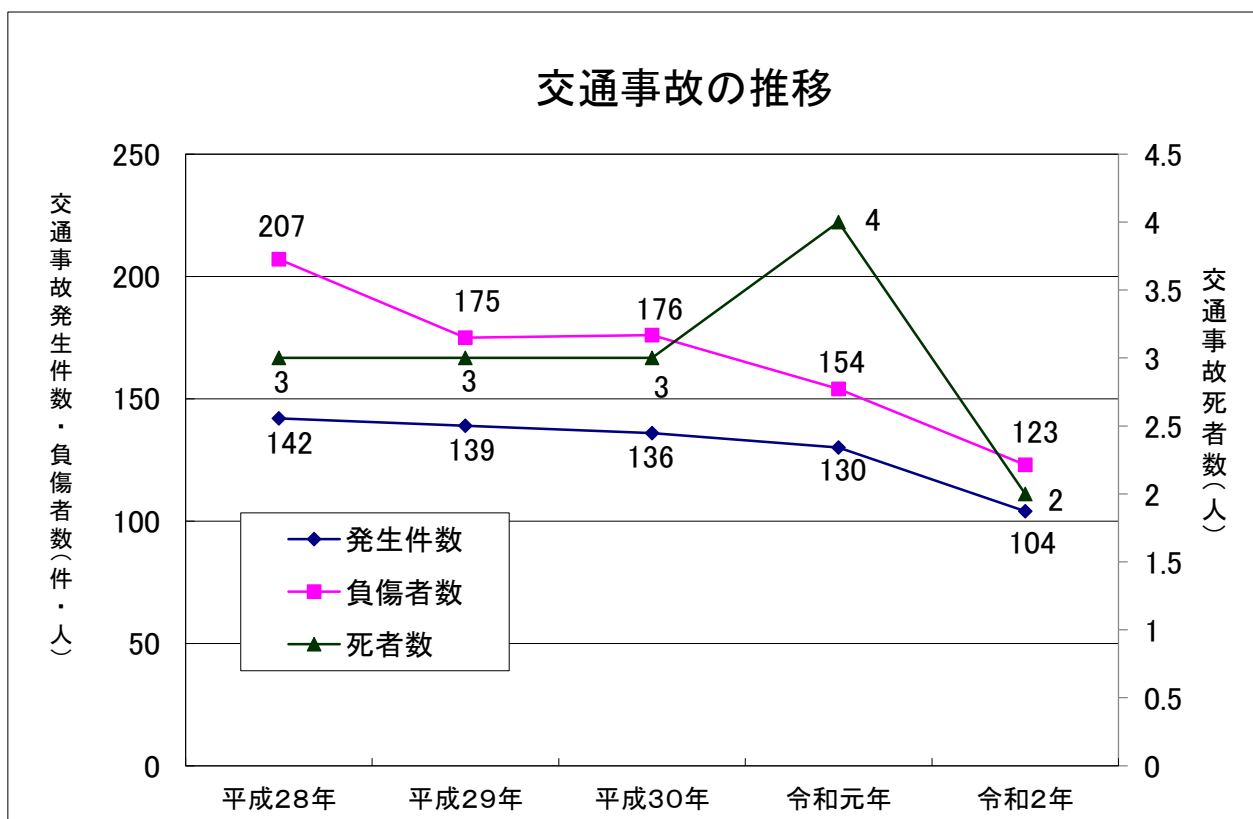
#### (1) 交通事故の現状

山武市内の交通事故発生状況をみると近年減少傾向にあり、令和2年の交通事故発生件数は104件、死傷者(負傷者+死者数)は125人で、平成28年の交通事故発生件数142件、死傷者(負傷者+死者数)210人と比較して、発生件数で26.8%、死傷者数で40.5%の減少となっています。

※ 令和2年、山武市居住者の交通事故発生状況(第1当事者)は、51件で全体の49.0%となっています。

※ 千葉県交通死亡事故の特徴

- ・ 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超え増加傾向にあり、令和2年には、6割近くを占めています。
- ・ 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は、5～6割近くで推移しています。
- ・ 昼夜別では、交通事故全体では昼間事故が7割を占める一方、死亡事故においては、夜間事故が5割超を占めています。



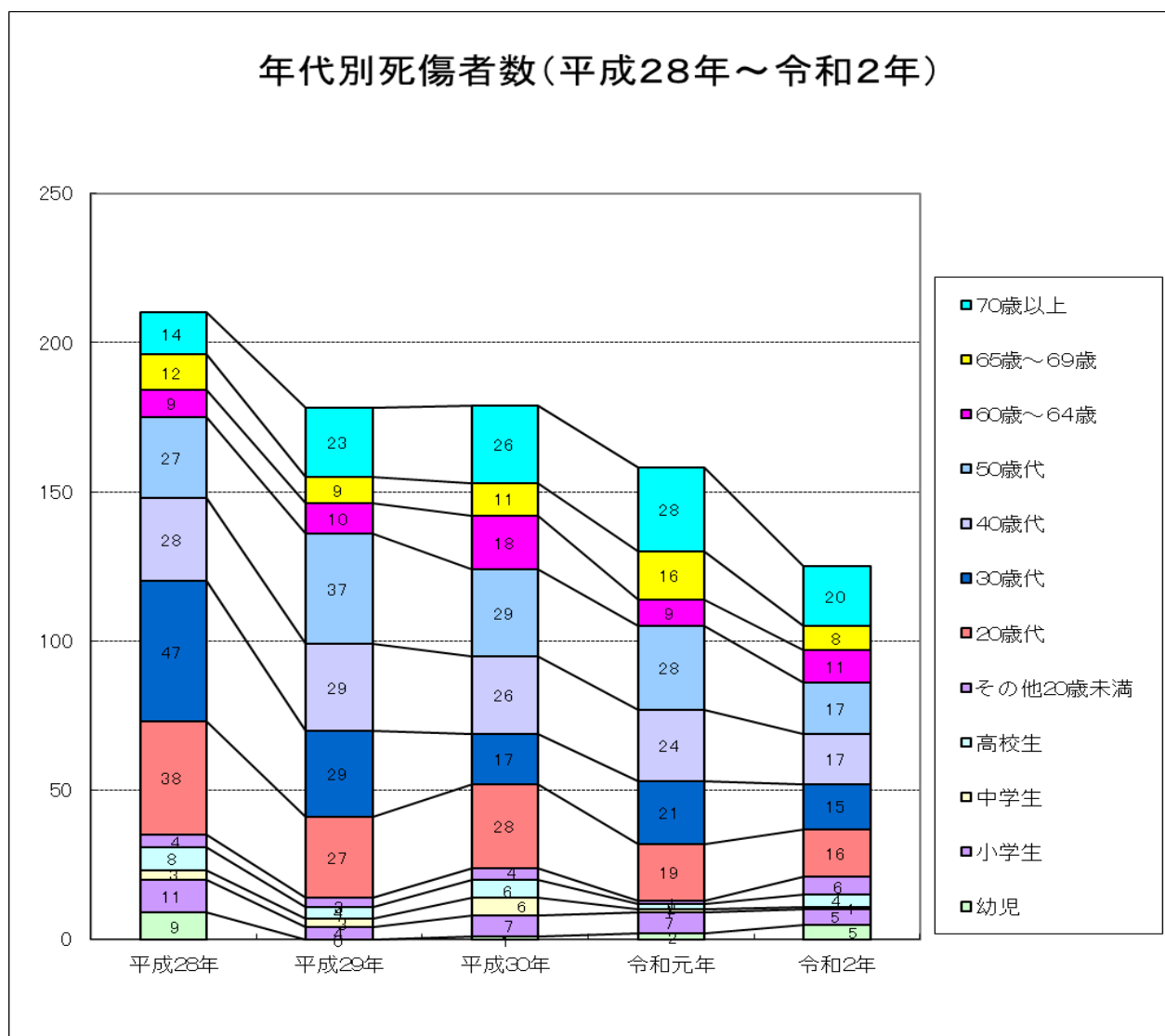
資料：山武警察署より

(2) 山武市における交通事故の特徴（平成28年～令和2年）

① 山武市内における交通事故死傷者数は減少傾向にありますが、65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数については、平成28年は26人で死傷者全体の12.4%を占めているのに対し、令和2年は28人で死傷者全体の22.4%を占めており、平成28年と令和2年と比較すると死傷者数は2人増で10ポイント増加しています。

また、50歳代以上から死傷者数の割合が増加傾向にあり、平成28年は62人で死傷者全体の29.5%を占めているのに対し、令和2年は56人で全体の44.8%を占めており、死傷者数は6人減少しているものの死傷者数全体の割合では約15ポイント増加しています。

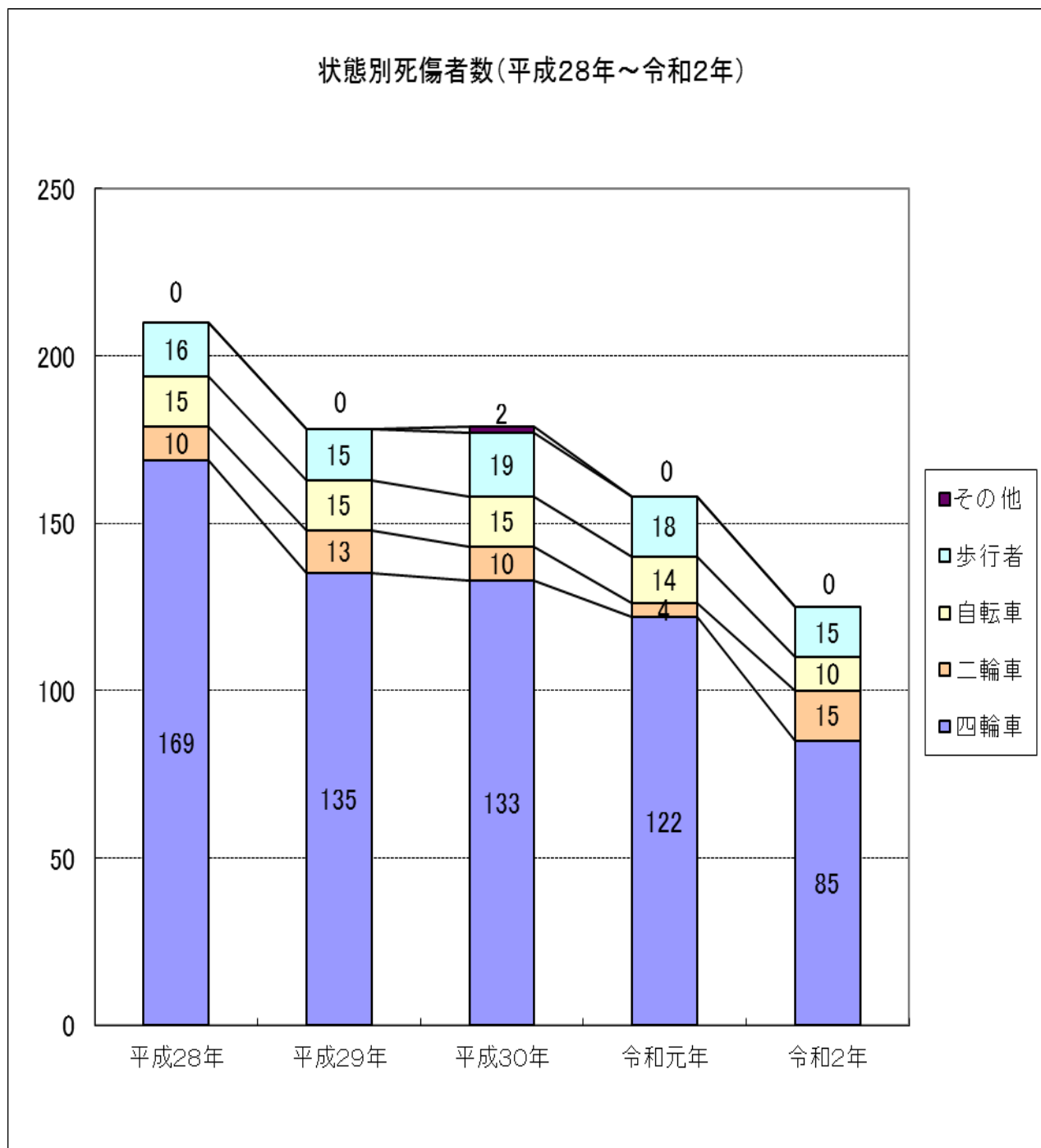
※ 高齢化が急速に進行し、高齢運転者の増加等、交通事故全体が減少するなか、交通事故全体に占める高齢者の割合は高くなっています。



資料：山武警察署より

② 山武市内における交通事故死傷者の多くが四輪車によるものとなっています。

四輪車による死傷者数は、平成28年以降、減少傾向にあるものの、全交通事故死傷者数に占める割合は、68.0%と依然高水準で推移しています。

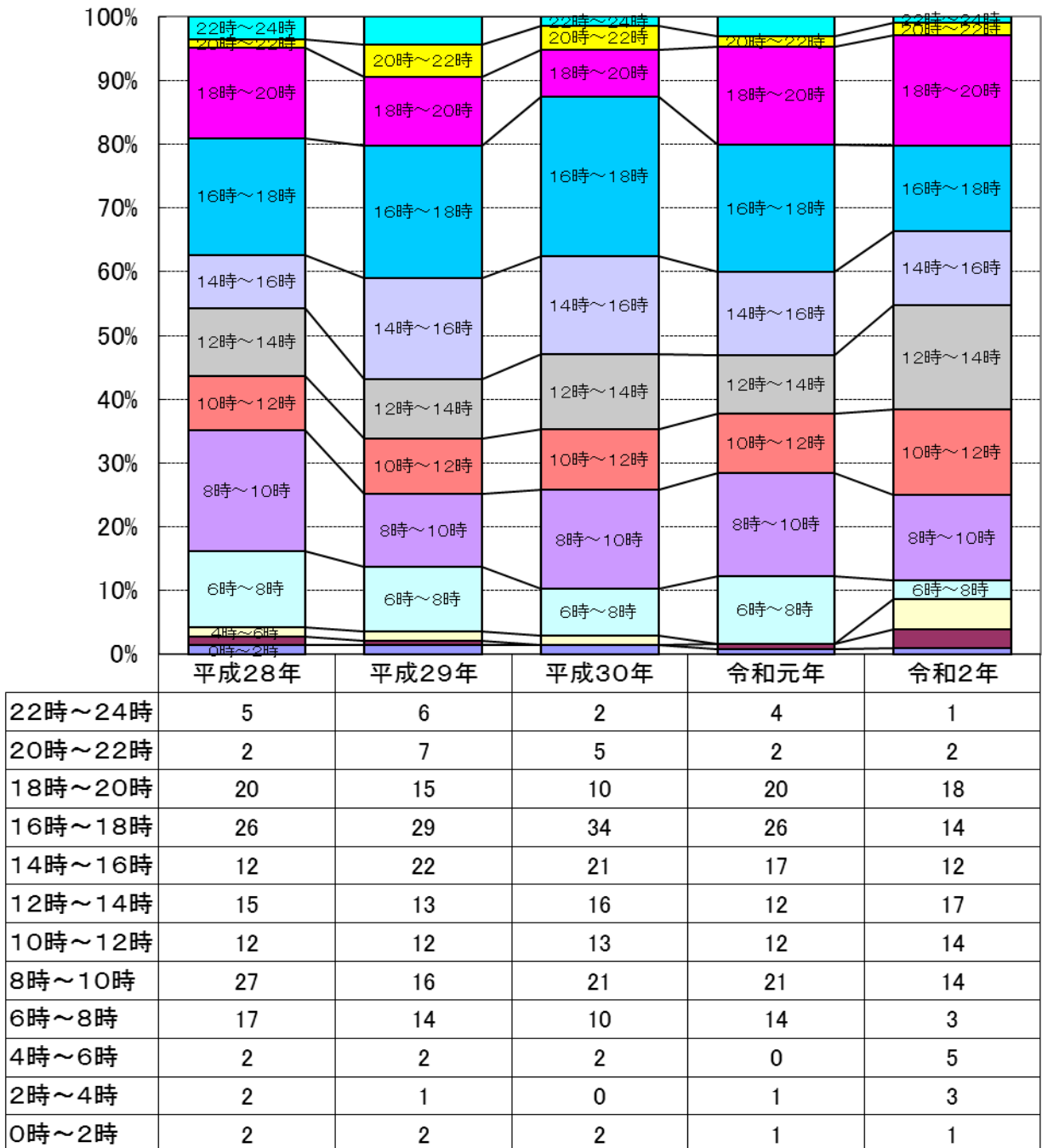


資料：山武警察署より

③ 夕暮時から夜間にかけての交通事故が令和元年まで高い水準で発生していたが、令和2年は、8時から14時にかけての交通事故が増加(全体の43.3%)しています。

※ 令和2年の千葉県下での死亡事故の発生時間帯は、昼間帯63件、夜間帯62件とほぼ同数となっています。

時間帯別発生件数(平成28年～令和2年)



資料：山武警察署より



## 2 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることで、安全で安心して暮らすことのできる山武市とすることが究極の目標です。関係機関が連携・協力して各施策を着実に実施することにより、交通事故死傷者数の減少を図るとともに、交通事故の抑制にも一層積極的に取り組み、市民を交通事故の脅威から守ることを目指します。

## 第2章 道路交通安全についての対策

### 第1節 今後の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死傷者数が減少していることは、これまで実施されてきた交通安全対策に一定の効果があつたものと考えられます。今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢や交通情勢の変化等に対応するため、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を行い、より効果的な対策を推進します。

特に、県が定める第11次千葉県交通安全計画を踏まえて、5つの項目に視点を置いた対策の推進を図ります。

なお、新型コロナウイルス感染症による市民のライフスタイル・交通行動の変化や、交通事故発生状況・事故防止対策への影響については、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に検討してまいります。

#### 1 高齢者・子供の安全確保

高齢者の関係する交通死亡事故は、歩行中や自転車乗車中の事故が多く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出し移動できるような交通社会を形成するため、高齢者の関係する交通事故の実態を踏まえた交通安全対策を推進する必要があります。

高齢者が交通事故を起こさない、被害にも遭わないための対策を強化することが喫緊の課題です。高齢者の交通安全を図っていくため、地域の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、安心して子供を産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、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進します。

#### 2 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重要であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められます。

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の立場となることから、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、自転車の交通ルールやマナー等、交通安全教育等の充実を図ります。

#### 3 生活道路・幹線道路における安全確保

市内の交通事故発生件数や死傷者数は減少傾向にありますが、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、交通指導取締りの強化等、交通の

安全を確保するための対策を引き続き推進します。

また、幹線道路の渋滞等により、幹線道路を走行する自動車が生活道路へ流入することを防止するため、交通安全対策及び交通流の円滑化を図るなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を引き続き推進します。

#### 4 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おり、そのうちの半数が歩行中の事故であり、また、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活用した交通安全啓発活動等、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要です。そのためには、様々な活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や教育活動に資する資材貸与や講師派遣等の支援を行うなど、地域が一体となった運動を推進します。

#### 5 交通実態等を踏まえた対策の推進

山武市において、これまで行われてきた交通安全対策により、交通事故件数は、確実に減少しておりますが、県下では、交通事故により多くの生命が失われております。山武市内の交通事故は、その多くが四輪車によるもので、発生原因に即した交通安全対策を推進する必要があります。

交通事故の防止対策をさらに充実、強化していくためには、交通事故の発生場所、時間帯、形態等を分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的な対策を実施します。

## 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き以下の5つを柱に交通安全施策を実施していきます。

### 1 市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人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し、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を積極的に提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全施策、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 交通安全の日における交通安全活動の推進

関係機関・団体と協力し、交通安全意識の高揚を目的とした活動を推進し、交通マナーの浸透を図ります。

##### ② 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。

##### ③ 交通安全推進団体への支援等

###### ア 交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全の中核として山武警察署と連携し、各種の交通安全運動をはじめ、交通安全教室の開催、広報車による広報活動、街頭監視やカーブミラーの清掃等、様々な活動を展開し、重要な役割を担っています。より一層、自主的かつ積極的な活動となるよう支援を行っていきます。

###### イ 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、山武警察署と連携し、職域における安全運転管理者の能力向上と運転管理者の適性を図り交通事故防止等に資することを目的としています。このため、各事業所等に対する各種交通安全情報等の発信を行っていきます。

###### ウ 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協議会は、地域における道路交通に関するモラルを向上させ、交通安全の確保について市民の理解を深めるという重要な使命と役割を担っています。より効果的な活動となるよう支援を行っていきます。

###### エ その他の民間団体

交通安全を目的とする民間団体等に対しては、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。

## (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

春と秋の全国交通安全運動及び夏と冬の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した運動として交通安全キャンペーン、啓発活動、街頭監視等を実施します。

#### イ 日を定めて行う運動

千葉県が定める交通安全意識を高めることを目的に、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15日を「自転車安全の日」として、広報や啓発活動を推進します。

#### 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促進、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、夜間における交通事故防止等を中心に幅広い運動として広報や啓発活動を実施します。

### ② 交通安全に関する広報及び啓発の推進

#### ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動を効果的に展開し、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関との緊密な連携の下に啓発キャンペーンを積極的に実施します。

#### イ 広報媒体の積極的活用

市民一人一人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づけるため、広報紙、ホームページ等を活用して日常生活に密着した広報を展開します。

特に、高齢者については、関係機関及び区等を通じ、各家庭に浸透する広報を行います。

### ③ シートベルト及びチャイルドシート着用の促進

着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、シートベルト及びチャイルドシート着用率100パーセントを目標とし、関係機関が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会に広報活動を行い、正しい着用の徹底を図ります。

### ④ 視認性の高い服装の着用促進及び反射材の普及推進（キラリアップ☆ちば※）

夜間における交通事故防止を図るため、歩行者、自転車利用者に対し、視認性の高い服装の着用や、反射材、LEDライトを活用する効果について周知するとともにこれらの普及促進を図ります。

#### ※ キラリアップ☆ちば

反射材でキラリとライトアップすることと、反射材着用率アップをかけて、反射材への関心や親しみを持ってもらうことを目的とする。

○ キ「危険を回避」：反射材を着用することで、車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避する。

- ラ「ライトアップ」：自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身に着けたり明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止する。
- リ「リフレクターやLEDライト」：リフレクター（反射材）やLEDライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用する。
- アップ☆ちば：千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップさせる。

⑤ 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、歩行者の交通事故防止に努めます。

※ 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防止を重点としており、3ライト運動を推進し、交通事故を抑止する運動です。

- ライト（前照灯）：薄暗くなってきたら早めにライト点灯と、下向き、上向きの小まめな切り替えを心がける。
- ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射鏡、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。
- ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意する。

※ 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。

- 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
- 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
- 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
- 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）地域でつくる高齢者交通安全施策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、

- ・ 高齢者を事故から守る地域づくり
- ・ 高齢者の自主的な交通安全活動の促進
- ・ 高齢者に対する交通安全教育

等、地域ぐるみで交通事故防止活動を推進します。

#### (4) 自転車の安全利用の促進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物ですが、近年、自転車で走行中に携帯電話を使用しながらのよそ見運転により、自転車が加害者となる事故が発生するなど、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等を積極的に活用し、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。

##### ① 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進月間」及び毎月15日の「自転車安全の日」に併せて、ちばサイクルール※の普及推進を図るとともに関係機関と連携した啓発活動を行います。

※ ちばサイクルール

##### 【自転車に乗る前のルール】

- 自転車保険に入ろう
- 点検整備をしよう
- 反射器材をつけよう
- ヘルメットをかぶろう
- 飲酒運転はやめよう

##### 【自転車に乗る時のルール】

- 車道の左側を走ろう
- 歩いている人を優先しよう
- ながら運転はやめよう
- 交差点では安全確認をしよう
- 夕方からライトをつけよう

##### ② 交通安全教室の開催

幼稚園、保育園、こども園の幼児や保護者、及び小中学生を対象に、関係機関と連携してちばサイクルールの普及推進を図り、自転車運転者が事故の被害者や加害者にならないための自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

##### ③ 損害賠償責任保険の周知及び加入の促進

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、交通安全教室等の実施時に自転車保険の必要性を説明し、保険加入促進の広報活動を推進します。

#### (5) 飲酒運転の根絶

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ます。飲酒運転を根絶するためには警察による取締りだけでなく、関係機関、団体等と連携し、官民が一体となって「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりを推進します。

## (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、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つけさせ、これを習慣化させるため実施するものであり、関係団体等と連携を図りながら、幼児から高齢者まで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室の充実

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なく、将来、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不可欠です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教室を実施する必要があることから、関係機関と連携し、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意識を醸成するためには、継続した家庭教育が重要であることから、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう関係機関と連携し、積極的な資料提供、広報活動等を行います。

### ② 小学生に対する交通安全教育

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、幼児期と比べ行動範囲が著しく広がります。また、高学年になると、保護者から離れて行動する機会が増えます。

小学校においては、交通安全のリーフレット等を作成、配布し、日常生活の中で発生している交通事故は自分にも起こりうるものであることを認識させ、安全な行動ができる児童の育成を図ります。

### ③ 中学生に対する交通安全教育

中学生は、自転車を使用する機会が多いことから、その分自転車利用中に交通事故に遭う率が高くなります。また、自動車等に対する関心が高まり、道路交通について理解も深まるなど、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。中学生に対しては、交通安全のリーフレット等を作成、配布し、日常生活の中で発生している交通事故は自分にも起こりうるものであることを認識させ、被害者や加害者にならないための自転車の安全走行等安全な行動ができる生徒の育成を図ります。

### ④ 成人等に対する交通安全教育

広報活動やキャンペーン等を積極的に実施し、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、信号無視、速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結する悪質、危険性の高い運転の防止を図ります。

また、警察、交通安全協会等の関係機関と連携して、地域、職域における交通安全活動を促進し、交通安全意識の高揚を図ります。



⑤ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者の関わる事故の増加に対応するため、警察、交通安全協会等の関係機関と連携し、交通安全教室を開催します。また、夕方から夜間の交通事故を防止するため、反射材の配布など交通事故の防止について指導啓発活動を行います。

2 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ため、人優先の考え方の下、道路の整備、交通安全施設の整備等、道路交通環境の整備を進めます。

(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 共同現地診断等による交通事故防止対策の推進

交通死亡事故発生において、関係機関と共同現地診断（調査）を実施し、道路の改良や交通安全施設等を重点とした道路交通環境の整備改善を推進します。

② 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等の安全な通行を確保するため、道路標識・標示、カラー舗装等の交通安全施設の整備等、交通事故抑止対策を実施します。

③ 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移動する経路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく合同点検により、道路交通実態に応じた道路交通環境の整備を推進します。

④ 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路の安全かつ円滑で快適な交通を確保するため、道路交通環境の整備改善を推進します。

(2) 効果的な交通規制の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

道路幅員の狭い道路、通園、通学路等、日常生活に密着した、いわゆる生活道路の安全確保については、歩行者及び自転車利用者等の保護を重点にした安全対策の実施を図るため、地域の実情に応じて一方通行、通行禁止、速度規制、駐車禁止等の交通規制について関係機関と連携し推進します。

特に通学路については、児童生徒が安全に通学できる交通環境を確保するため、関係機関と連携して効果的な交通規制を推進します。

② 幹線道路における交通規制の促進

幹線道路については、安全で円滑な交通環境を確保するため、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を勘案し、関係機関と連携し適切な交通規制を推進し、交通の安全と円滑化を図ります。

(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と放置自転車等をなくし良好な道路交通環境を確保するため、自転車等の放置防止について広報啓発に努めるとともに、自転車駐

車場の利用促進や放置自転車の撤去活動を推進し、駐輪秩序の確立を図ります。

#### (4) 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、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、車両の流入等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

##### 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。

#### (5) 駐車対策の推進

違法駐車の実態を踏まえ、関係機関と連携して違法駐車対策を推進します。

### 3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、交通指導取締り等により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行い、「飲酒運転をさせない」、「暴走行為をさせない」環境づくりを推進します。

#### (1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化

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における重大事故の防止のため、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点に関する違反及びシートベルト非着用等の悪質、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行います。

#### (2) 飲酒運転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を行い、さらに、飲酒運転を助長する車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のいわゆる周辺三罪についても積極的な指導取締りを行います。

### 4 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・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

## 5 被害者支援の推進

### (1) 交通事故相談の普及啓発

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者の精神的、経済的な負担を軽減するため、千葉県交通事故相談所と協力し交通事故相談を開催します。

### (2) 交通災害共済制度の加入促進

千葉県市町村交通災害共済制度は、交通事故による被害者へ見舞金を支給する会員相互の扶助制度であるため、広報紙等で積極的な広報活動を展開し、本制度の普及を図ります。

## 第2編 踏切道における交通安全

### 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

千葉県内の令和元年の踏切での事故は、発生件数7件、死傷者7名（死者6名、負傷者1名）となっており、令和2年は、発生件数1件、死傷者数1人で、本市では発生件数0件となっております。

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然として踏切事故は、鉄道事故の3割を占めている状況にあり、また、改良を必要とする踏切道がなお残されている状況です。

近年の踏切事故の特徴としては、

- 衝撃物別では、自動車4割、歩行者5割
- 自動車の原因別では、直前横断が5割
- 歩行者の踏切事故では、65歳以上の高齢者が4割

となっております。

#### 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、市民の理解と関係機関の協力の下、踏切事故件数ゼロを維持します。

## 第2章 踏切道における交通安全対策

### 1 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる等、重大な結果をもたらします。このため、踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を推進します。

### 2 踏切道における交通安全対策

#### (1) 踏切道の構造改良の推進

円滑な交通が妨げられている狭い踏切道の事故防止対策として、効果の高い構改良等について鉄道事業者等と協議します。

#### (2) その他踏切道の交通安全

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切通過時の一時不停止や直前横断の違反行為に対する指導取り締まりを実施するとともに、自転車を含む車両運転者と歩行者等に対し、交通安全意識の向上及び踏切故障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知を図るため、踏切事故防止キャンペーンなどの広報啓発活動を推進します。