

# 第6次東金市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

東金市交通安全対策会議

## ま え が き

本市では、昭和37年4月に交通安全都市宣言を行い、また、交通安全対策基本法（昭和45年法第110号）に基づき、平成6年から5次にわたる交通安全計画を策定し、交通事故の防止に努めてきたところです。

このような取組により、交通事故件数は年々減少していますが、未だに高い状態にあり、交通事故をさらに減少させる必要があります。

交通事故の防止は、市をはじめとした交通関係機関、関係民間団体だけではなく、市民一人一人が取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な視野に立った施策を強力に推進していくことが重要です。

この交通安全計画は、このような視点から令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通安全に関する施策は、交通関係機関・団体が緊密な連携を保ち、効果的に実施することが大切であるとともに、市民生活に直接影響を及ぼすため、市民一人一人に積極的な参加を促し、その効果をより高めることが必要です。

市をはじめとする交通関係機関・団体等は、基本方針に立脚し、その所掌分担する交通安全施策を円滑・的確に推進することにより、交通事故の防止、特に交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけ、交通安全都市づくりに努めます。

# 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 道路交通事故のすう勢等及び重点事項	
1 道路交通事故のすう勢	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 東金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	4
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
◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化	5
◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化	6
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・障がい者・子供の安全確保	7
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	10
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
第2節 道路交通安全の施策	
第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚	12
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	12
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	15
(4) 自転車の安全利用の推進	16
(5) 飲酒運転の根絶	18
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
(7) 効果的な交通安全教育の推進	19
第2の柱 道路交通環境の整備	20
(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	20
(2) 道路における交通安全対策の推進	20
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	21
(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	22
(5) 効果的な交通規制の推進	22
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	22
(7) 総合的な駐車対策の推進	22
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23

第3の柱 道路交通秩序の維持	24
（1） 交通指導取締りの強化等	24
第4の柱 救助・救急活動の充実	25
（1） 救助・救急体制の整備	25
第5の柱 被害者支援の充実と推進	25
（1） 交通事故相談の普及啓発	25
（2） 交通災害共済制度の加入促進	25

## 第2編 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造改良の促進	26
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	26
（1） 踏切保安設備等の整備	26
（2） 交通規制の実施	26
3 その他踏切道の交通の安全と円滑等を図るための措置	26

# 計画の基本的な考え方

## 第1 計画の性格

東金市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）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。

この計画は、市の交通安全施策（陸上交通）の大綱となるもので、市長をはじめ、関係機関の代表者等から構成される「東金市交通安全対策会議」で決定されま

す。

## 第2 計画策定の趣旨

東金市交通安全計画は、第1次計画が策定された平成6年度から実施され、千葉県が定める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5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6次計画を、本市第4次総合計画を踏まえ新たに策定するものです。

## 第3 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東金市を目指します。

## 第4 計画期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

## 第5 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、東金市交通安全対策会議の各委員や、市関係各課からの意見を集約し策定しています。

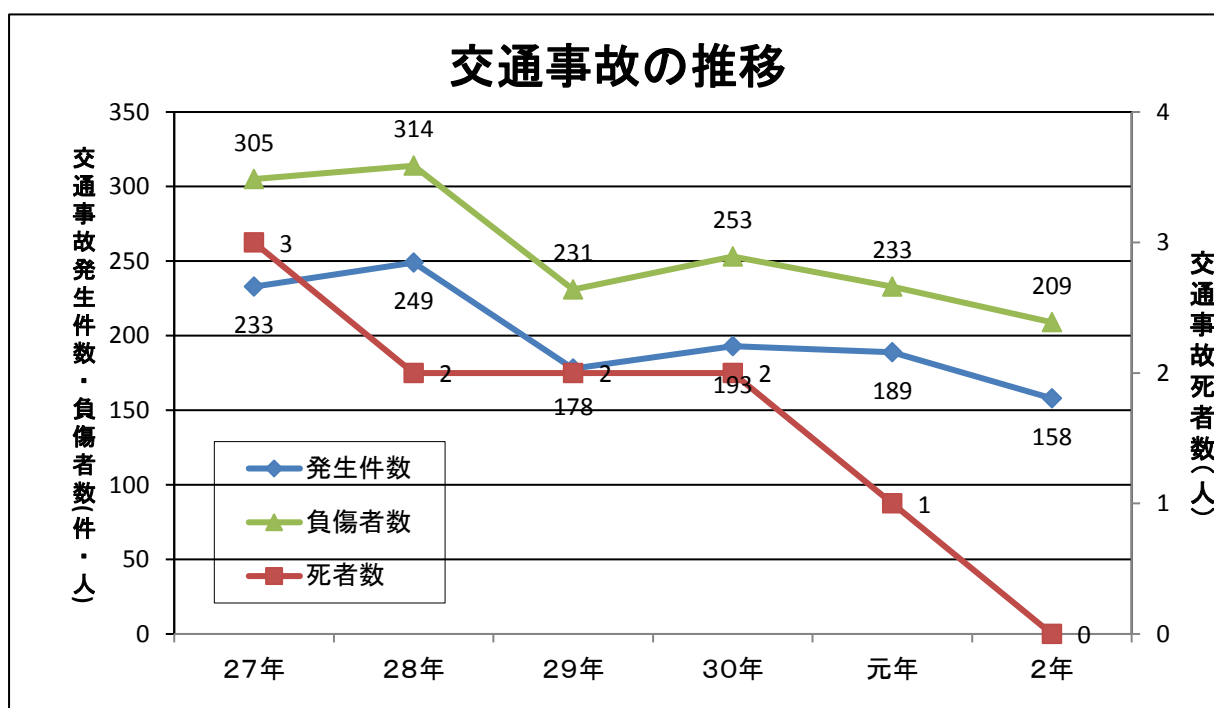
# 第1編 道路交通の安全

## 第1章 道路交通事故のすう勢等及び重点事項

### 1 道路交通事故のすう勢

#### (1) 道路交通事故の現状

東金市内の交通事故発生状況は近年減少傾向にあり、令和2年の交通事故発生件数は158件、死傷者数は209人で、平成27年の交通事故発生件数233件、死傷者数308人と比較して、発生件数で約32%、死傷者数で約32%の減少となっています。

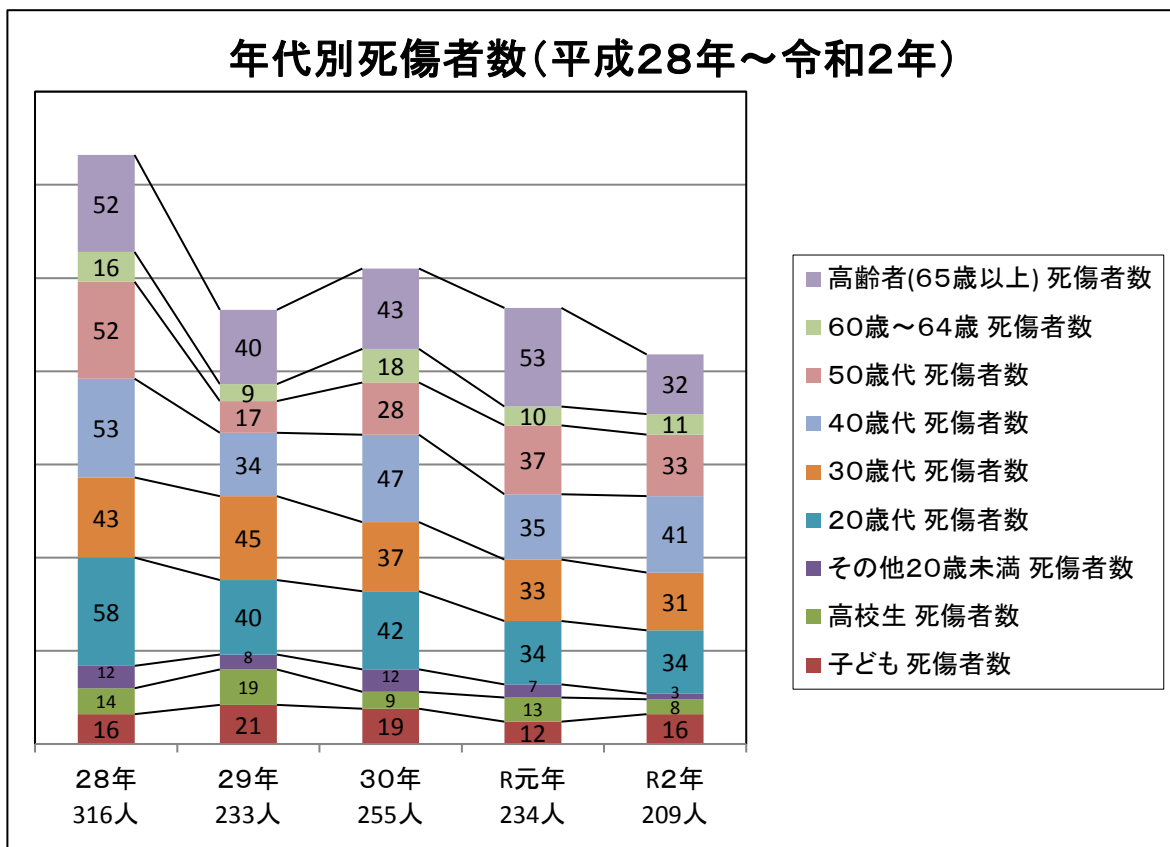


資料：東金警察署

#### (2) 東金市における交通事故の特徴（平成28年～令和2年）

- ① 東金市内における交通事故発生による死傷者数は近年減少傾向にありますが、死傷者数のうち、65歳以上の高齢者が占める割合が平成28年16.4%に対し、令和元年は22.6%となっており増加傾向にあります。令和2年はコロナ禍による影響等から65歳以上が占める割合は15.3%に減少しています。

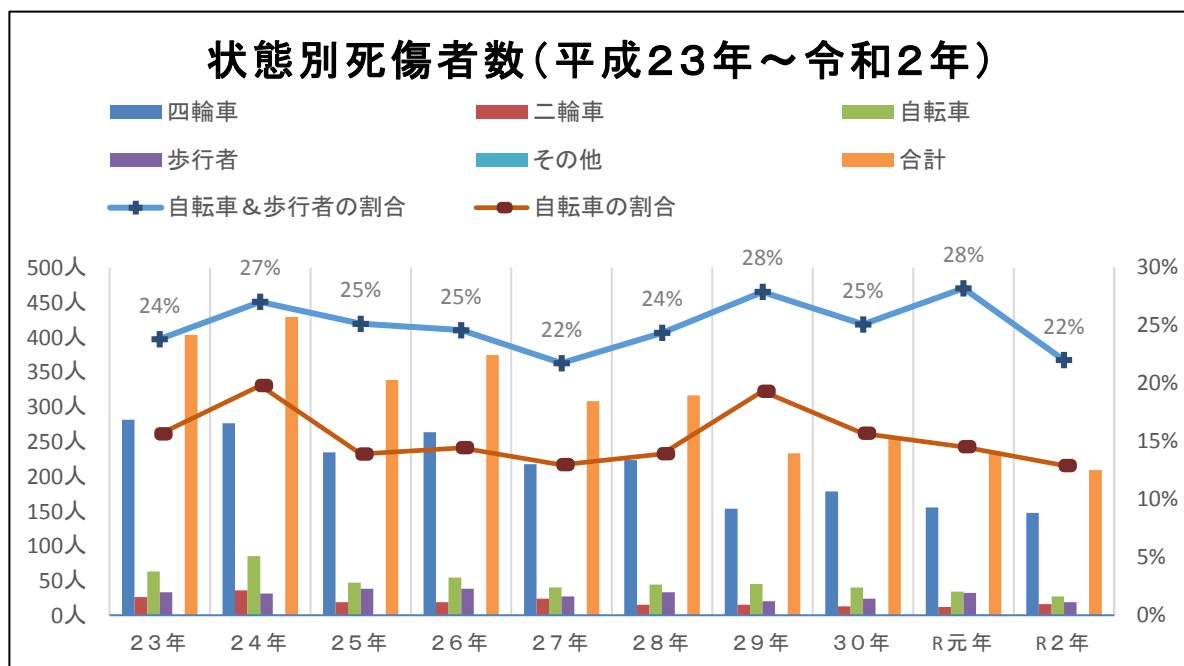
## 年代別死傷者数(平成28年～令和2年)



資料：東金警察署

② 平成23年以降、交通事故による死傷者のうち歩行者と自転車利用者の占める割合は20%以上で推移しています。

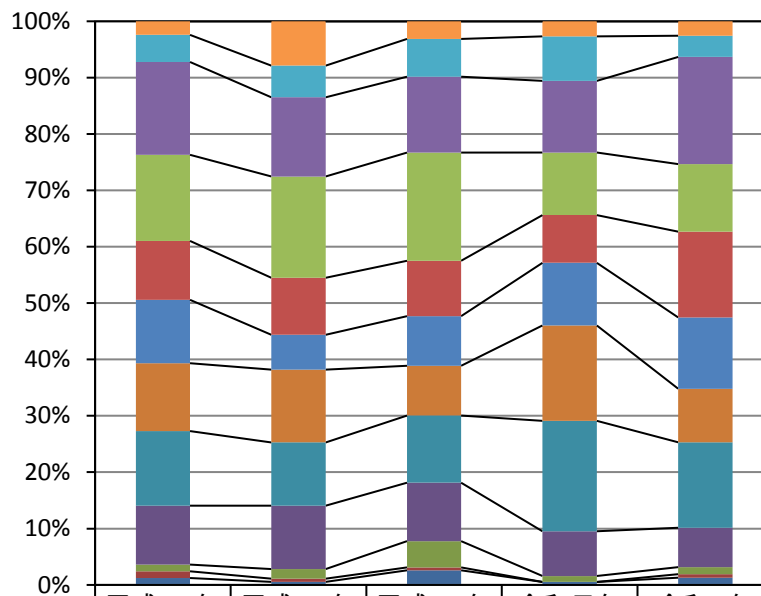
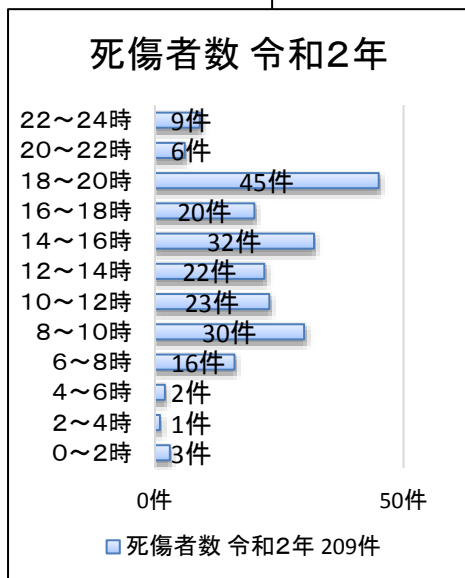
## 状態別死傷者数(平成23年～令和2年)



資料：東金警察署

③ 薄暮時前後から夜間にかけて（16時～20時）交通事故が多発しており、令和2年は14時～20時に46.2%の交通事故が発生しています。また、死傷者についても同時間帯が46.4%を占めています。

時間帯別発生状況(平成28年～令和2年)



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
■ 時間別 22～24時	6件	14件	6件	5件	4件
■ 時間別 20～22時	12件	10件	13件	15件	6件
■ 時間別 18～20時	41件	25件	26件	24件	30件
■ 時間別 16～18時	38件	32件	37件	21件	19件
■ 時間別 14～16時	26件	18件	19件	16件	24件
■ 時間別 12～14時	28件	11件	17件	21件	20件
■ 時間別 10～12時	30件	23件	17件	32件	15件
■ 時間別 8～10時	33件	20件	23件	37件	24件
■ 時間別 6～8時	26件	20件	20件	15件	11件
■ 時間別 4～6時	3件	3件	9件	2件	2件
■ 時間別 2～4時	3件	1件	1件	0件	1件
■ 時間別 0～2時	3件	1件	5件	1件	2件

資料：東金警察署

## 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東金市とすることが究極の目標です。

今後は交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少に一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

そのため、警察をはじめとした関係機関・団体等と連携・協力して、この計画の施策を推進します。



### 3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、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」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

本市における交通事故全体が減少傾向であるなか、高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、対策の更なる強化が必要となっています。

##### (1) 交通事故に遭わないための取組

本市においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合が高く、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している対策の充実・強化により、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

##### (2) 交通事故を起こさせないための取組

本市では、高齢者人口が急速に増加しており、これに伴って高齢者の運転に起因した交通事故の発生も増加傾向にあり、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は心体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

千葉県では自転車乗車中の交通事故発生件数は交通事故全体の2割以上を占めており、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

学齢期における交通事故発生状況（死傷者数）をみると、自転車が関係する割合が非常に高くなっています。また、高齢者についても、事故の割合が約15%と高い割合を示しているほか、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、ルール遵守と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、損害賠償責任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」や運転中のスマホ等使用のいわゆる「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」による事故も後を絶ちません。そこで、「あおり運転」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する必要があります。

#### ○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、市民の飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域や団体等で「飲酒運転」を排除する取組が重要です。また、「あおり運転」に関する罰則は、自転車利用者にも適用されることから、広報啓発を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

## 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

近年、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負傷者数が減少していることは、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考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図ります。

特に、次のような4つの項目に視点を置いた対策の推進を図ります。

#### 【第1の視点】高齢者・障がい者・子供の安全確保

高齢者の関係する交通事故が増加傾向にある中で、高齢化が急速に進行していることを踏まえると、高齢者が安全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していく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組など、高齢者の交通手段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、障がい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、高齢者の事故が自宅付近で発生することが多いことから身近な地域における生活に密着した交通安全活動や日常的に利用する機会の多い場所での交通安全活動を推進します。

また、少子化の進展のなかで、安心して子供を生み、育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守る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

### ○高齢者の交通事故防止の推進

- ・高齢者に対する交通安全教育の推進（15ページ）
- ・交通安全教育時の反射材等の提供（15ページ）
- ・シルバーリーダーの指導・育成（16ページ）
- ・高齢者交通安全いきいきキャンペーンの推進（16ページ）
- ・運転免許自主返納に関する周知・広報の強化（16ページ）

### ○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（18、19ページ）
- ・通学路の整備（20ページ）

## 【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行い、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等、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等、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、損害賠償責任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。

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。

さらに、駅前や歩道上の放置自転車が問題となっていることから、自転車駐車場の利用促進や放置自転車対策を推進します。

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の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等の普及・促進（14、15ページ）
- ・歩道の整備（20ページ）

### **○自転車安全利用の推進**

- ・高齢者交通安全教室でのチラシ配布（15ページ）
- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（16ページ）
- ・自転車の交通安全教室の開催（16ページ）
- ・自転車の点検整備の促進（17ページ）
- ・TSマーク制度の普及促進（17ページ）
- ・自転車保険の加入促進（17ページ）
- ・反射材等の普及（17ページ）
- ・自転車利用環境の整備（20ページ）

### 【第3の視点】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を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、交通の安全を確保するための対策を講じるとともに、幹線道路においても、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、交通安全対策および交通流の円滑化を推進する必要があります。

また、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所について関係機関・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、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、実施箇所の事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」等により、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

- ・歩道の整備（20ページ）
- ・道路の新設・改築による交通安全対策の推進（20ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断の推進（21ページ）
- ・効果的な交通規制の推進（22ページ）

#### 【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故は住民の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た高齢者に対す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、酒類販売店の協力が不可欠であり、地域で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、自治会等と連携し地域と一体となった交通安全活動の展開、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、高齢者に対する交通安全教育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

- ・シルバーリーダーの指導・育成（16ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しない・させない・ゆるさない」環境づくり（18ページ）

## 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**5つの柱**により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人一人の交通安全意識の高揚
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の充実と推進

### 【第1の柱】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対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については関係機関・団体と連携し推進します。

#### (1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

##### ① 交通安全の日における活動の推進

###### ア 市民一人一人の活動の推進

交通安全は市民一人一人が自身の問題として考え、行動することが重要であることから、市民が家庭、学校、職場等において交通安全について語り、毎月10日の「交通安全の日」に、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。

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、市民一人一人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。

##### ② 交通安全に関する情報提供の推進

交通安全への理解を深め、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等の情報を提供します。



### ③ 交通安全団体への支援等

#### ア 交通安全団体の育成支援

##### a 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各種の交通安全運動をはじめ、交通安全教育や広報・啓発等の様々な活動を展開するなど、重要な役割を担っています。このため、交通安全協会に対する必要な支援を行い、より一層自主的かつ積極的な各種交通安全活動の推進を図ります。

##### b 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、道路交通法により、一定台数以上の自動車を使用している事業所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、職域における交通安全を確保するため重要な使命と役割を担っています。このため、安全運転管理者協議会に対する必要な支援を行い、職域における安全運転管理の徹底と事故防止に努めます。

##### c 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。このため、地域交通安全活動推進委員協議会に対する必要な支援を行い、より効果的な活動の推進を図ります。

##### d 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、市民一人一人が交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣つけることにより交通事故の防止を図ることを目的に、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した運動を展開します。

#### 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、広報や指導及び啓発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、夜間・交差点における交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、違法駐車等の追放等を中心に幅広い運動として展開します。

## ② 交通安全に関する広報の推進

### ア 街頭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、街頭や駅頭等における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報活動の推進に努めます。

### イ 広報紙等の積極的活用

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正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、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・団体及び自治会等を通じ、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徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、未だにシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、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。

## 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、エコドライブの実施を呼び掛ける取組を実施します。

### 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、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。

### 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。

※ 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ある。

- 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

薄暮時間帯から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点としており、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動である。

- 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掛ける
- 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

(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高齢者に声をかけるなど、高齢者をケアする活動を推進します。

① 高齢者に対する交通安全教育

長寿の会連合会、自治会及び高齢者サークルの活動の場等、高齢者が集まる場所において、チラシを配布するなど、交通事故に遭わないための安全教育を実施するとともに、夜間の事故を防止するため、反射材等を提供するなど交通事故防止活動を実施します。

## ② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

### ア シルバーリーダーの指導・育成

地域における高齢者の交通安全リーダーを育成し、交通安全情報を広める仕組みをつくり、高齢者の自主的な交通安全活動を促進します。

### イ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

高齢者に対して交通安全指導及び反射材の配布を行い、指定期間中の無事故を目指すことを目的として実施している「高齢者交通安全いきいきキャンペーン」は、交通安全指導等を受講する機会の少ない高齢者を中心として交通安全意識の高揚を図ることに大きな効果が得られています。

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高揚と高齢者の交通事故の未然防止を図ります。

### ウ 運転免許自主返納に関する高齢者への周知、地域への広報の強化

運転に自信がなくなった高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、運転免許自主返納により受けることができる支援の周知を図るなど、広報を強化し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

## (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、配達や通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行など、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

そこで、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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、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」及び毎月15日の「自転車安全の日」を活用し、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を実施し、交通安全協会等と連携し、街頭での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・中学生及び高齢者を対象に、学校、交通安全協会等と連携して参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

### ウ 社会人等への広報・講習会等の強化

自転車の安全利用に関する交通安全教室を受ける機会の少ない社会人等に対し、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衝突により重大な事故を発生させていることの認知を高め、自転車の安全利用について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、関係機関との連携と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

駐輪場や自転車販売店などの自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者へ届くよう広報を実施し、自転車利用者へ自転車の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

交通安全教室において、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。

※TSマーク制度：自転車安全整備店の自転車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、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

#### ④ 自転車保険への加入促進

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、学校や、県と連携し、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車保険への加入促進を図ります。

#### 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普及活用の促進に努めるとともに、前照灯の取り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 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。

#### ⑦ 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同自転車の安全利用に係る広報啓発活動を実施します。

## (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すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、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、飲酒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ほか、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を実施して飲酒運転根絶対策を実施するなど、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

※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ある。

## (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つけさせ、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、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、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。そのため、警察や交通安全協会をはじめとした関係機関・団体のほか、幼稚園等幼児関連施設と連携・協力し、家庭内での話し合いや声かけがもたれるよう、積極的な資料提供や広報活動を行います。

## 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、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。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必要な知識と技能を十分に修得させるとともに、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

## ④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、その多くが近い将来、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。

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 成人等に対する交通安全教育の推進

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性・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・団体等と連携・協力して、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。

## (7) 効果的な交通安全教育の推進

交通事故を防止するためには、市民各層を対象にした交通安全教育が不可欠です。このため、交通安全教育用DVD等を備え、各種団体等に貸し出し、映像と音声によるわかりやすい交通安全教育を支援します。

また、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。

## 【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。

### (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 歩行空間等の整備

##### ア 歩道及び自転車利用環境の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自転車利用環境の整備を推進します。

##### イ 通学路の整備

児童の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた交通安全施設の整備を推進します。

また、東金市通学路安全推進会議により、「通学路における合同点検」を実施し、危険箇所の点検及び改善を行い、通学路の安全の確保を図ります。

### (2) 道路における交通安全対策の推進

#### ① 適切に機能分担された道路網の整備

道路交通の安全を確保するため、主要な幹線道路をはじめ各種道路のそれぞれの機能が適切に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。

#### ② 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の改善を図るため、道路の改築等に併せ、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、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識・表示、道路照明、防護柵等の整備を図ります。



### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

#### ① 事故多発地点対策の推進

##### ア 共同現地診断等による交通事故防止対策の推進

交通事故多発地点について、関係機関等の共同現地診断（調査）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、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

##### イ 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、ドライバーの人的要因（特性・心理・思い違い等）と、道路環境の外的要因（昼・夜・交差点・カーブ・道路環境等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して、同種事故の再発防止を図ります。

#### ② 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た効果的な交通安全施設の整備を推進します。

##### イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

歩道整備等に合わせて、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進します。

##### ウ 信号機の設置及び改良の推進

信号機の設置要望等や交通量、交通事故発生状況等の交通環境等を総合的に勘案して、必要性、緊急性の高い場所等に信号機の設置を関係機関と協力し推進します。

また、既存の信号機については、交通環境の変化に応じた信号機への改良を関係機関と協力し推進します。

##### エ 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適切な交通規制を実施するとともに、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。

##### オ 夜間事故防止策の推進

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推進します。

#### (4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

東金市総合交通計画は、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指すものであり、新たな公共交通サービスの導入や、路線バスの利便性向上など、公共交通の活性化に向けた様々な取組みが進められます。

市では「市内循環バス」や「乗合タクシー」の利用を促進するなど、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保を推進します。

#### (5) 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

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交通安全対策を推進します。

##### ② 交通事故多発箇所における重点的交通安全規制

交通事故が多発している箇所、路線等においては、道路構造や交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等に基づき関係機関と協力して、事故抑止に資する重点的、効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

#### (6) 災害に備えた道路交通環境の整備

##### ① 災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に対応できる、道路ネットワークと機能の充実を図ります。

##### 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に努めます。

##### ③ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、災害対策基本法、道路交通法に基づき、迅速かつ的確な交通規制に努めます。

#### (7) 総合的な駐車対策の推進

##### ① きめ細やかな駐車規制の推進

警察や関係機関等と協力し道路環境・交通量・駐車場需要等に応じたきめ細やかな駐車規制の実施を推進します。

##### ② 違法駐車対策の推進

違法駐車の実態等を踏まえ、警察や関係機関と協力して違法駐車対策を推進します。

##### ③ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び保管場所の確保のため、関係機関・団体等と連携を図りながら、広報啓発活動を実施し、違法駐車を排除しようとする気運の醸成を図

ります。

## (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ① 道路の使用及び占用の適正化等

#### ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により、交通の安全と円滑を確保します。

#### 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、関係機関と協力して指導・取締りを行い、その撤去・是正を実施します。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を行います。

#### ウ 道路の掘り返しの規制等

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。

### ② 休憩施設等の利用促進

夜間の運転や過労運転などによる事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」などの休憩施設等の利用促進を図ります。

### ③ 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都市公園の整備を推進します。

### ④ 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、欠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。

### 【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、交通指導取締り等により道路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交通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効果的に推進します。

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推進します。

##### ② 飲酒運転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に努めます。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者三罪の防止を図るための啓発活動を行います。

## 【第4の柱】救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ① 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、現場付近の人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、消防機関において、地域住民を対象に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、指導員の養成を行います。

#### ② 救急救命士の養成・配置等の促進

病院前救護の充実強化を図るため、消防機関において「JPTEC(外傷病院前救護ガイドライン)」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

## 【第5の柱】被害者支援の充実と推進

### (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、県交通事故相談所と協力し交通事故相談を開催し、そのことを広報・周知します。

### (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、低額の会費で、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、本制度の一層の普及を図ります。

## 第2編 踏切道における交通の安全

### 1 踏切道の構造改良の促進

踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いなど著しく交通安全の妨げとなっている箇所については、拡幅等の構造改良を促進します。

また、こうした拡幅等に伴い踏切部分の歩道整備等を促進します。

### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

#### (1) 踏切保安設備等の整備

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

#### (2) 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路等の状況を総合的に勘案し、必要に応じた交通規制を実施します。

### 3 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切一時不停止、遮断踏切立入り等の踏切通過時の違反行為防止に関する周知を図ります。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。