

第 1 0 次 旭 市 交 通 安 全 計 画
(平成 2 8 年 度 ~ 平 成 3 2 年 度)



旭 市 交 通 安 全 対 策 会 議

ま え が き

我が国は、車社会の急速な進展に対し、昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、旭市では9次にわたる交通安全計画を作成し、国、県、関係民間団体等と一体となって、陸上交通の各分野において交通安全対策を実施してきました。

その結果、市内の交通事故件数は平成23年の390件から毎年減少を続けており、平成27年には203件と48%減少しました。このことから、これまで実施してきた交通安全対策は一定の効果があったものと考えられます。

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なく、市民と行政が協働して取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であります。

また、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た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。

この「第10次旭市交通安全計画」は、このような観点から、千葉県交通安全計画に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に旭市において講ずべき交通安全に関する施策を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、市民の皆様をはじめ、市、県、国の機関、警察、関係団体等で協力し、「交通事故のない、安全で安心して、いきいきと暮らせる旭市の実現」を目指してまいります。

平成28年10月

旭市交通安全対策会議 会長
旭市長 明智忠直

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通安全の安全	2
第1節 道路交通安全の目標及び重点事項	3
1 道路交通事故のすう勢等	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 交通死亡事故の特徴（平成23年～平成27年）	5
(3) 道路交通を取り巻く状況の展望	5
2 交通安全計画における目標	6
3 計画の重点事項	7
重点項目1：高齢者の交通安全対策	7
重点項目2：自転車の安全利用対策	8
第2節 道路交通の安全についての対策	11
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	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	12
【第3の視点】生活道路における安全確保	12
【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進	12
2 道路交通安全の施策	13
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	13
【第2の柱】道路交通環境の整備	22
【第3の柱】道路交通秩序の維持	27
【第4の柱】救助・救急活動の充実	28
【第5の柱】被害者支援の推進	29
【第6の柱】交通事故調査・分析の充実	29
第2章 踏切道における交通の安全	30
第1節 踏切道における交通安全の目標等	31
1 踏切事故のすう勢等	31
2 交通安全計画における目標	31
第2節 踏切道における交通安全についての対策	31
1 今後の踏切道における交通安全を考える視点	31
2 踏切道における交通安全の施策	31
参考 旭市交通安全対策会議委員名簿	32

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第10次旭市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を根拠として、千葉県第10次交通安全計画に基づき策定する計画です。

第二 計画策定の趣旨

旭市交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から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います。平成23年度を初年度とする第9次計画が平成27年度で計画期間が終了することから、平成28年度から始まる第10次計画を新たに策定するものです。

第三 計画の基本理念

人命尊重の理念のもと、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旭市の実現」を目指します。

第四 計画期間

この計画は、計画期間を「平成28年度～平成32年度」の5か年間とします。



交通安全運動出動式

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる旭市を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



2. 道路交通の安全についての目標

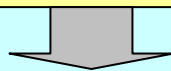
- 24時間死者数を2人以下とする。
(交通事故発生後24時間以内に死亡した者の数)
- 死傷者数を220人以下とする。



3. 道路交通の安全についての対策

(4つの視点)

- ① 高齢者・子どもの安全確保
- ② 歩行者・自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 地域でつくる交通安全の推進



(6つの柱)

- ① 市民一人ひとり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 被害者支援の推進
- ⑥ 交通事故調査・分析の充実

第1章 道路交通の安全

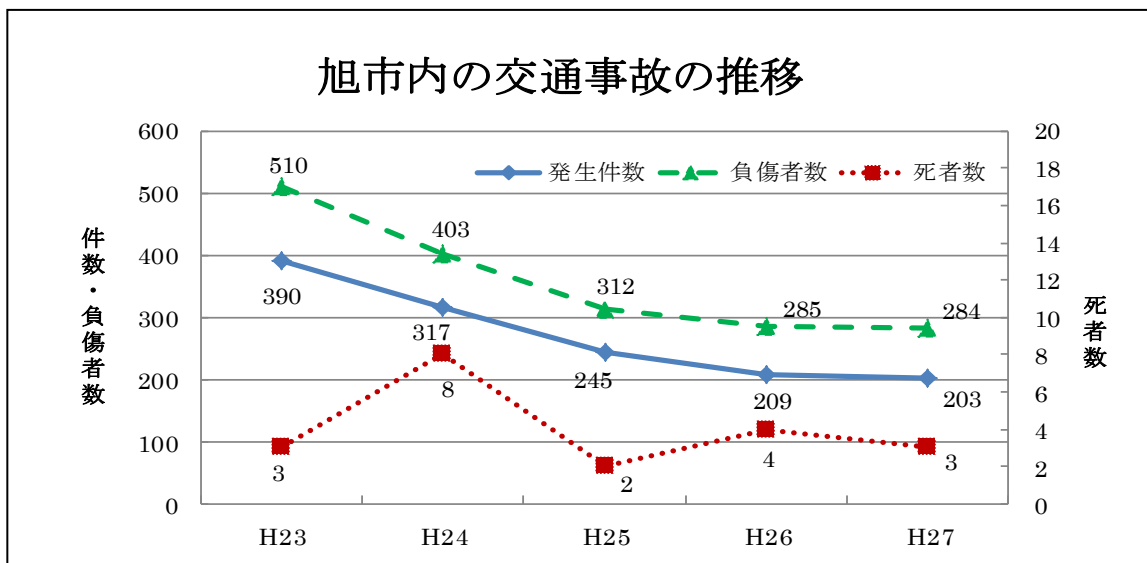
第1節 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故のすう勢等

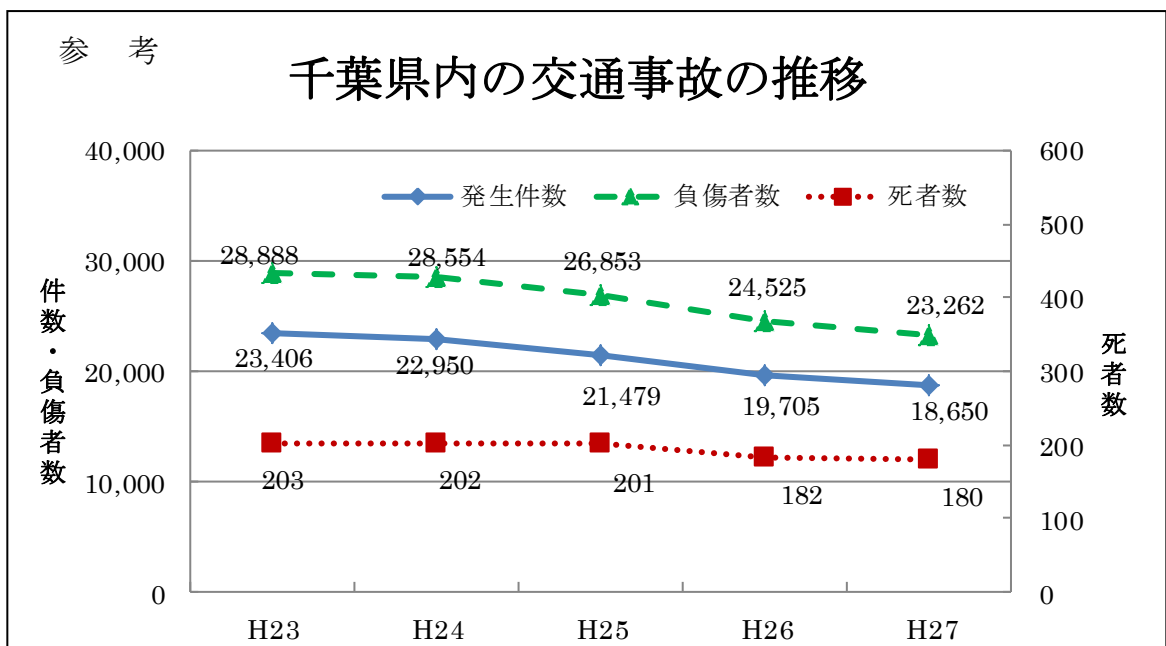
(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故の状況は、発生件数、死傷者数とも年々減少していて、平成27年の発生件数は203件、死傷者数は287人で、平成23年の発生件数390件、死傷者数513人と比較して、発生件数で48%、死傷者数で44%の減少となっています。

第9次旭市交通安全計画で掲げた抑止目標（平成27年までに年間死者数を2人以下に、交通事故死傷者数を350人以下に抑止する）については、死傷者数は平成25年に達成し、その後も減少しています。



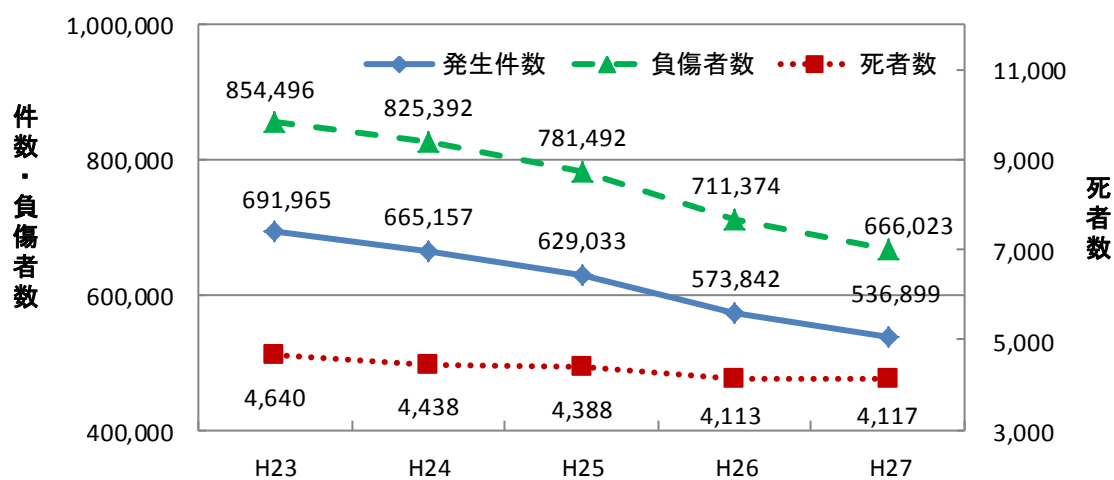
資料：交通白書 暦年集計



資料：交通白書 暦年集計

参 考

全国の交通事故の推移



資料：交通白書 暦年集計



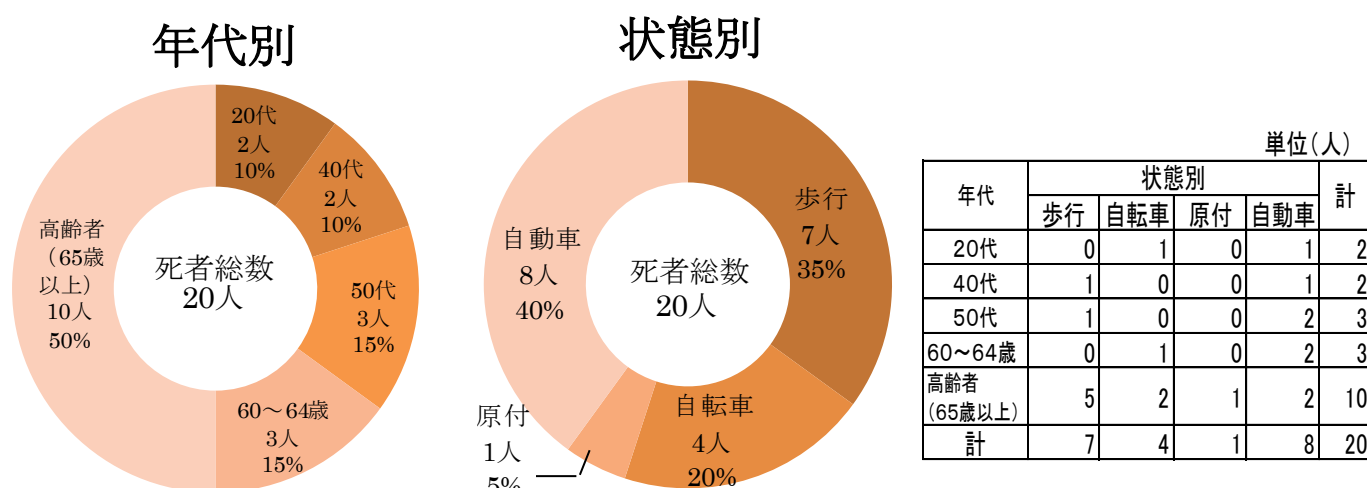
交通安全キャンペーン

(2) 交通死亡事故の特徴（平成23年～平成27年）

千葉県全体の特徴として、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ます。状態別では、歩行者と自転車利用者の死者数の割合は6割近くで推移しており、夜間の事故が5割以上を占めています。

旭市の平成23年からの5年間の交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は5割、状態別では、歩行者と自転車利用者の死者数は5割以上を占めています。

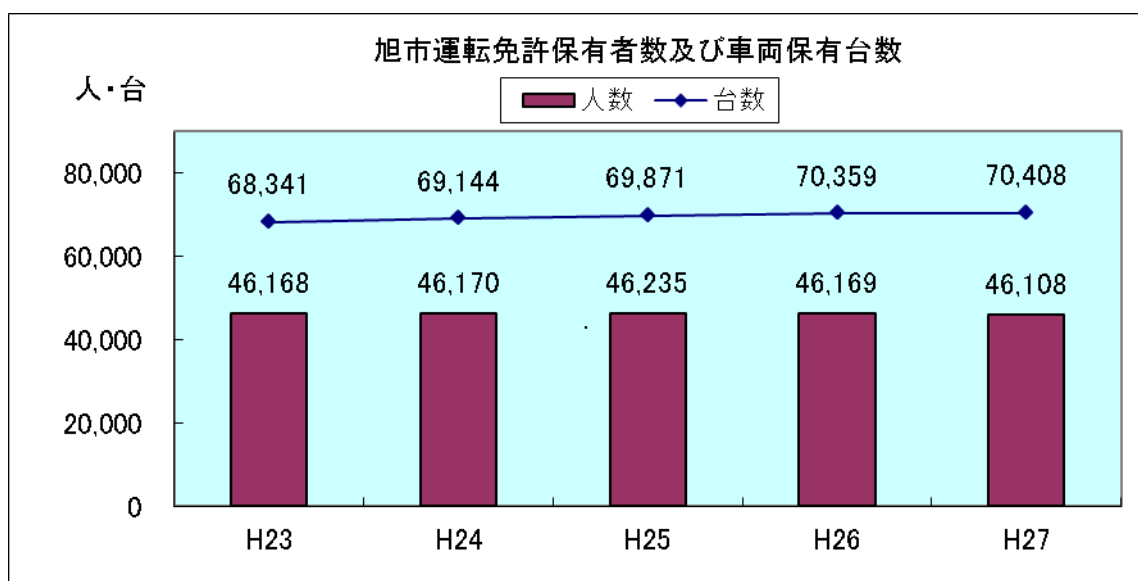
平成23年～27年 旭市交通事故死者構成



(3) 道路交通を取り巻く状況の展望

旭市の運転免許保有者数は、平成25年をピークにその後、減少しているが、車両保有台数は年々増加しています。

今後は、交通事故当事者となる比率の高い高齢運転者の増加や、道路交通量の多さが、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。



資料：交通白書 人数は各年末
 車両保有台数は自動車と二輪車等（各年の4月1日の数）の合計値

2 交通安全計画における目標

千葉県の第10次交通安全計画の目標は、平成32年までに交通事故死者数を150人以下、死傷者数を18,000人以下にしています。

旭市の究極の目標は、「交通事故のない安全で安心して暮らせるまち」ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは、困難であることから本計画の計画期間である平成32年までに、以下の数値を旭市の抑止目標として取り組んでいきます。

区 分	期 間	目 標 数 値
第10次旭市 交通安全計画	平成28年度～ 平成32年度	年間死者数 2人以下
		年間死傷者数 220人以下

※年間死者数は、交通事故発生後24時間以内に死亡した人の数を指します。

この目標達成に向け、市民、関係機関・団体等と協働して、この計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進してまいります。

○交通事故死者数の目標

	死者数の目標	根 拠
国	2,500人以下	平成27年死者数(4,117人)の39.3%減
千葉県	150人以下	平成27年死者数(180人)の16.7%減
旭市	2人以下	平成27年死者数(3人)の33.3%減

○交通事故死傷者数の目標

	死傷者数の目標	根 拠
国	500,000人以下	平成27年死傷者数(669,243人)の25.3%減
千葉県	18,000人以下	平成27年死傷者数(23,442人)の23.2%減
旭市	220人以下	平成27年死傷者数(287人)の23.3%減

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、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」及び「自転車の安全利用対策」の2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

高齢者に対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交通事故が多く発生していることから対策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は5割であり、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が被害者となる交通死亡事故の防止が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増加が見込まれます。高齢運転者の増加に対応した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強化します。

「高齢者の交通安全対策」により実施する主な事業

(1) 交通事故に遭わないための取組

- ・ 高齢者に対する交通安全教育
- ・ 高齢者が集まる場所における交通安全広報の推進
- ・ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

(2) 交通事故を起こさないための取組

- ・ 運転免許自主返納制度の周知
- ・ 運転免許自主返納に対する優遇措置

◆重点項目 2：自転車の安全利用対策

本市の自転車乗車中の交通事故件数は交通事故全体の約 12% を占めており、交通事故防止対策の推進には、自転車の安全利用対策を強化する必要があります。

これまでの取組は、自転車運転者が被害者となることを防止する対策を中心に展開していましたが、しかしながら、自転車が歩行者等と衝突し加害者となる交通事故も多く発生していることから、自転車の安全利用を徹底するための対策が急務となっています。

(1) 自転車に係る交通事故防止対策

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行う機会が増加するため、次代を担う小・中学生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強化する必要があります。

千葉県内 子どもと高校生の交通事故発生状況（年齢層別・状態別死傷者の構成率：平成 27 年）

年齢層	状態別	歩行者	自転車	二輪車	四輪者	その他	計
幼児	死傷者数(人)	95	71	0	313	3	482
	構成率(%)	19.7	14.8	0.0	64.9	0.6	
小学生	死傷者数(人)	310	289	0	325	3	927
	構成率(%)	33.4	31.2	0.0	35.1	0.3	
中学生	死傷者数(人)	69	233	7	122	2	433
	構成率(%)	15.9	53.8	1.6	28.2	0.5	
高校生	死傷者数(人)	58	521	63	137	0	779
	構成率(%)	7.6	66.7	8.2	17.6	0.0	

資料：交通白書

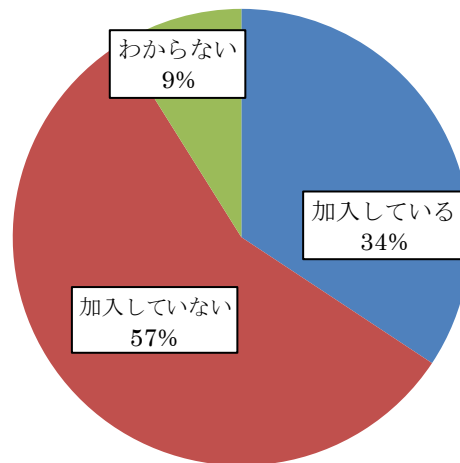
(2) 自転車保険の普及及び加入の促進

自転車が歩行者をはねたり、自転車同士で衝突するなど、自転車運転者が加害者となる事故が頻発しています。

その中でも、自転車運転者が歩行者を死亡・重度障害を負わせた場合、高額賠償を命ずる判決も出されています。自転車保険に加入していない運転者も多く、被害者救済の側面からも懸念される問題となっています。

このため、自転車運転者に賠償責任が生じた場合に備えた保険への加入を促進する必要があります。

千葉県内 自転車保険加入状況
(平成27年度第1回インターネットアンケート調査結果による)
千葉県HPより



(3) 自転車安全利用の啓発

自転車運転者によるルールやマナーの遵守が徹底されていないことを原因とした交通事故が起きており、平成27年6月1日から政令で定められた14の危険行為を繰り返した者に対し、交通安全講習を受講することが義務付けられました。同講習制度をはじめ自転車安全利用五則など自転車の交通ルールに関する啓発活動を通じて、自転車の安全利用を徹底していく必要があります。

「自転車の安全利用対策」により実施する主な事業

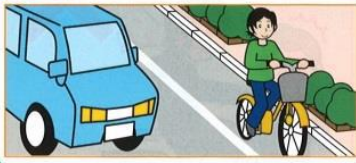
- (1) 自転車に係る交通事故防止対策
 - ・自転車交通安全教室の開催
 - ・自転車の点検整備の促進
 - ・反射材の普及
- (2) 自転車保険の普及及び加入の促進
 - ・自転車保険の加入促進
 - ・TSマーク制度の普及促進
- (3) 自転車安全利用の啓発
 - ・自転車運転者講習制度の周知

自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

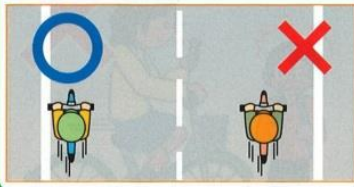
罰則 3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



2 車道は、左側を通行

自転車は道路の左端に寄って通行しなければなりません。

罰則 3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道を走行する場合は、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。

罰則 2万円以下の罰金又は科料



4 安全ルールを守る

●飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止。

罰則 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
※酒に酔った状態で運転した場合



●二人乗りは禁止

6歳未満の子どもを乗せるなどの場合を除き、二人乗り禁止。

罰則 2万円以下の罰金又は科料



●並進は禁止

「並進可」標識のある場所以外では、並進禁止。

罰則 2万円以下の罰金又は科料



●夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯(又は反射器材)をつける。

罰則 5万円以下の罰金



●信号を守る

信号を必ず守る。信号機のある場合は、その信号に従う。

罰則 3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



●交差点での一時停止と安全確認

一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。安全確認を忘れずに。

罰則 3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



5 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児(13歳未満)の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

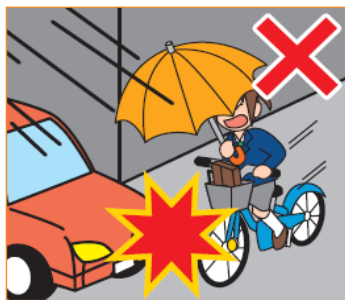


運転者の遵守事項に関する主なルール (千葉県道路交通法 施行細則第9条)

罰 則

5万円以下の罰金

●傘差し運転等禁止



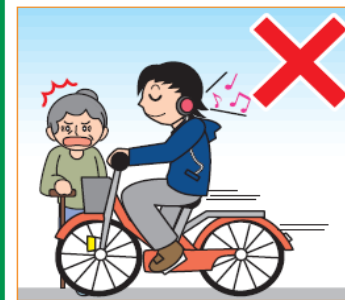
傘差し運転等、視野を妨げたり不安定になるような危険な運転を禁止します。

●携帯電話等使用禁止



自転車運転中に携帯電話等(携帯音楽機器含む)を手で保持して通話や操作、表示された画像を注視することを禁止します。

●ヘッドホン等使用禁止



周囲の音が聞こえないような音量で音楽等を聞きながら運転することを禁止します。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

道路交通事故の発生件数及び死傷者数が減少傾向にあるのは、交通安全計画に基づいて実施されてきた施策に、一定の効果があつたものと評価されます。これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加え、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ながら、総合的かつ多角的に計画の実行性を確保していくことが求められています。

第10次計画の策定にあたっては、第9次計画において示した次の4つの視点を引き続き踏襲し対策の推進を図ります。

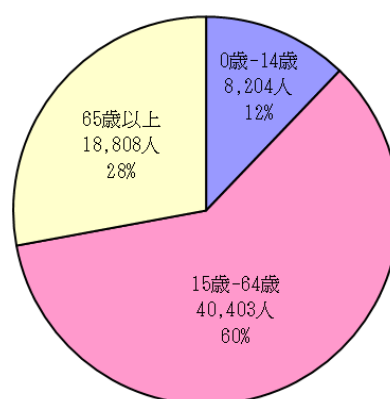
- | | |
|-------|---------------|
| 第1の視点 | 高齢者・子どもの安全確保 |
| 第2の視点 | 歩行者・自転車の安全確保 |
| 第3の視点 | 生活道路における安全確保 |
| 第4の視点 | 地域でつくる交通安全の推進 |

【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。

旭市の年齢別人口比率
住民基本台帳 67,415人
(平成28年4月1日現在)



また、少子化の進展のなかで、安心して子どもを産み、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必要性が一層求められます。

このため、子ども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の推進や通学路等において歩道等の歩行空間の整備

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、高齢者や子ども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。

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には、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。

【第3の視点】生活道路における安全確保

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、安全な走行を普及す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の幹線道路における交通安全対策およ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。

【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進

県下の交通事故の実態は、交通事故死者数の約半数を占める高齢者のうち、その多くが歩行中や自転車乗車中での事故であり、また、そのうちの約半数が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、子どもの交通事故についても、その死傷者の約6割が自転車乗車中や歩行中の事故であり、そのうちの8割以上が自宅から2km以内で事故に遭っています。

このように交通事故は市民の居住する身近な地域で発生していることから、地域のコミュニティを活用して、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。

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、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・救急活動の充実

第5の柱 被害者支援の推進

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ることから、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については、関係機関・団体と連携し推進します。

(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

○市民一人ひとりの活動の推進

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業を推進し、家庭、学校、職場等において交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

また、区・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。

○関係機関等における活動の推進

関係機関等は、交通安全の日における交通安全活動のテーマを設定し、それぞれの特性を活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順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、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市民の意見を反映した交通安全の推進

ホームページ等を活用し、広く市民からの意見・要望を求め、交通安全の施策に役立てます。

④交通安全団体等への支援

○交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全指導員による交通安全教育や広報・啓発等を行っています。このため、交通安全協会による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を行います。

○安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、職域における安全運転管理者の能力向上と運転管理者の適正を図り事故防止等に資することを目的としています。このため、事業所等に対する各種情報等の発信等の支援を行います。

○交通安全活動推進委員会

交通安全活動推進委員会は、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住民の理解を深めるための諸活動のリーダーとして重要な使命と役割を担っています。

このため、交通安全活動推進委員協議会に対する必要な支援を行うとともに、より効果的な活動が行なわれるように推進します。

○その他の民間団体

民間団体に対しては、交通安全活動に必要な情報提供等を行います。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

○期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させるため春・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、関係機関と協力・連携して市内の交通事故の実態に即した交通安全運動を展開します。

○日を定めて行う運動

千葉県が定める毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナー向上の実践を目的に、広報啓発や指導等の施策を推進します。

○年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、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

○街頭キャンペーンの実施

交通安全意識の普及を図るため、警察や交通安全団体と密接な連携の下、啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努めます。

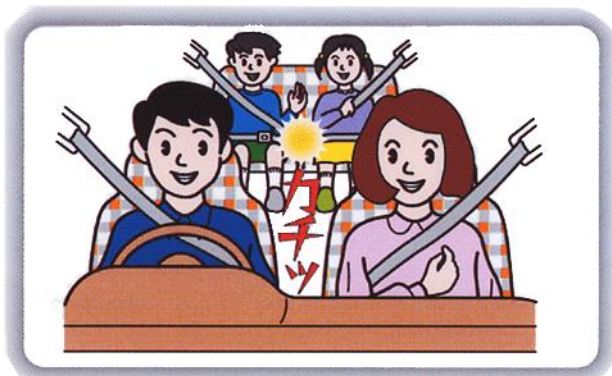
○広報媒体の積極的活用

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マナーの実践を習慣づけるため、広報紙や関係団体を通じ、広報啓発を積極的に実施します。

また、ホームページを随時更新し、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

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、着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席の着用率100パーセントを目標にシートベルト着用、子どもを同乗させる場合のチャイルドシートの着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、あらゆる機会を着用の徹底を図ります。



④その他の普及活動の推進

○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取組を実施します。

○視認性の高い服装の着用及び反射材の普及促進

薄暮時及び夜間における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室実施時に各種資器材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知させるとともに、これらの普及・促進を図ります。

○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、歩行者の交通事故抑止に努めます。

※3(サン)・ライト運動

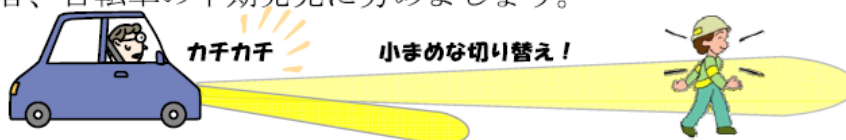
薄暮時間帯から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点としており、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動である。

3・ライト運動

夕暮れ時から夜間の交通事故防止

① ライト（前照灯）：早めのライト点灯、小まめな切り替え

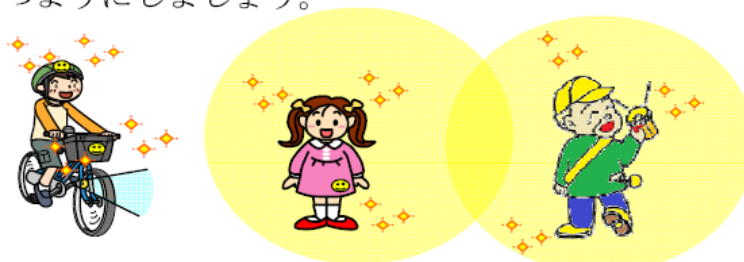
- 早めの点灯により、歩行者等が車を発見しやすくなり、また、道路を横断するときなどの判断の誤りを防止することができます。
- 対向車がないときは、小まめにライトを上向きにして歩行者、自転車の早期発見に努めましょう。



※ 前照灯の下向きは「すれ違い用ライト」、上向きが「走行用ライト」です。

② ライト・アップ（目立つ）：反射材、LEDライト等の活用

歩行者・自転車は、反射材やLEDライト等を身に付け、目立つようにしましょう。



③ ライト（右）：右からの横断者にも注意

交通死亡事故で最も多いのは、車から見て右側から横断してくる歩行者との衝突です。道路の右側にも注意を向けて走行しましょう。



「^{サン}3・ライト運動」を推進して交通事故を防止し、太陽（サン）のように明るく、幸せな人生を送りましょう。

千葉県警察HPから

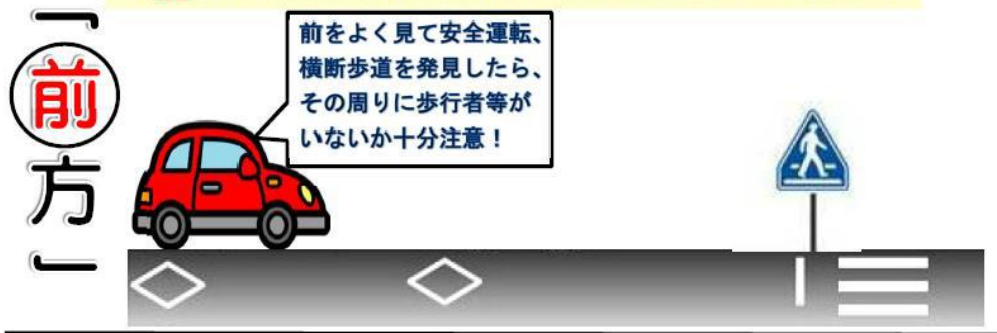
※ゼブラ・ストップ活動

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。

ゼブラ・ストップ



「前方」をよく見て運転、横断歩道に十分注意



横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認



横断歩道でも、3（サン）・「ライト」で交通事故防止



横断する歩行者がいたら、必ず「ストップ（一時停止）」で交通事故「ストップ」！！



千葉県警察HPから

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

①高齢者を事故から守る地域づくりの推進

老人クラブ、区・自治会、社会福祉協議会、民生委員児童委員連絡協議会等が連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者宅を訪問して、交通安全情報の提供や反射材の活用促進などの交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

②高齢者の自主的な交通安全活動の推進

老人クラブ等における高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、関係機関等と連携し、その活動を支援します。

③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などに直接赴き、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が少ない高齢者に、交通安全意識の高揚を図るとともに、反射材等の利用を推進します。



(4) 自転車の安全利用の推進

①自転車の安全利用に係る広報活動の推進

○自転車安全利用キャンペーン等の実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を活用し、交通安全協会等の関係機関・団体と連携した広報啓発活動を実施し、自転車安全利用五則の普及促進、及び「自転車運転者講習制度」の周知を図るとともに、自転車安全利用対策を推進します。

○自転車の交通安全教室の開催

児童生徒及び高齢者など各年齢層を対象に、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、自転車安全利用五則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。

②自転車の点検整備の促進

交通安全教室や講習等において、日常点検実施の習慣化、自転車安全整備店における定期的な点検・整備を呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

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、交通安全協会等関係機関と連携し、TSマーク制度の広報活動を推進します。

※TSマーク制度：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、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。



TSマーク

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、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説明し、各種自転車保険への加入促進を図ります。

⑤反射材の普及

薄暮時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服装の着用や反射材の効果と必要性について周知させることで自ら身を守る意識の向上を図り、反射材の普及を促進し、灯火の取付け並びに点灯の徹底をすることで自転車の視認性の向上を図ります。

⑥幼児をはじめ各世代におけるヘルメットの普及促進

自転車乗用中また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、幼児をはじめとする各世代に対し乗車用ヘルメット着用時の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適正利用の推進

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



幼児二人同乗用自転車

(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、家庭、飲食店等での取組を促進し、飲酒運転の追放を図ります。



(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付けさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、幼児から社会人まで、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

○関係機関・団体等の連携

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、様々な形で道路を通行する時に必要な、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ため、関係機関・団体等と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

○家庭に対する広報活動等の推進

幼児のいる家庭での交通安全に対する意識を高め、家庭での交通安全の話し合いや会話がもたれるように、関係機関・交通安全団体と連携・協力し、積極的な情報提供、広報活動などの働きかけを実施します。

○幼児交通安全クラブにおける交通安全教育の実施促進

幼児と保護者を構成員として、幼稚園、認定こども園及び保育所等を単位に幼児の特性に応じた交通安全教育の推進母体として結成している、通称「ベコちゃんクラブ」の設置の促進と教育内容の充実を図ります。

②児童に対する交通安全教育

小学校においては、家庭等と連携・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て具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、交通安全のテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において予想される交通事故が自分にも起こりうるものであることを考えさせ、自転車の安全走行等の安全な行動ができる児童の育成を図ります。



小学校自転車教室

③中学生に対する交通安全教育

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、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

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、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。

⑤成人に対する交通安全教育

広報活動やキャンペーンを実施するほか関係機関等と連携・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。

⑥その他の対象への交通安全教育

障害者、外国人等その他の対象者については、講師の派遣や情報の提供等、要望内容に応じた方法により、交通安全意識の醸成を図ります。

【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はかるには、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を進めます。

特に、道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施するなど、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策を推進します。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

①生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装等の交通事故抑止施策の実施を推進します。また、交通規制等についても関係機関に要請していきます。

②歩行空間等の整備

○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などについて、歩道及び自転車利用環境の整備を推進します。

○ひとにやさしい信号機等の整備

高齢者、障害者等の通行の安全を確保するため、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号機、道路標識の高輝度化等の整備を関係機関と協議しながら推進します。

○通学路等の整備

児童等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歩道等の整備や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を関係機関と協議しながら推進します。

また、関係機関と連携した緊急合同点検を実施し、対策が必要な箇所の改善を進め、「旭市通学路交通安全プログラム」に基づき、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保に向けた取組を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

①事故危険箇所対策の推進

死傷事故が多発している区間など「事故危険箇所」について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の新設・改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明・視線誘導標※、道路標識の設置や自転車利用環境の整備等の対策を推進します。

※視線誘導標

車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設。

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道路改良による道路交通環境の整備

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、歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備推進

①効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路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。

②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。

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・カーブ区間において、ドット線、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進します。また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置などによる交差点存在の明確化に、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

④夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等への道路照明灯の設置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) 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。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

①自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、自転車と歩行者の分離を図るための交通規制の実施・見直しを推進します。

また、関係機関等が連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

②駐輪秩序の確立

放置自転車等により交通が阻害されないよう、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する普及、浸透を図ります。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

①災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、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、車両の流入規制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。

(7) 総合的な駐車対策の推進

駐車問題に対して関係機関協力の下、違法駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車を推進を図るとともに、市民に違法駐車問題について広報啓発活動を行い、「違法駐車をしない、させない、許さない」の機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

○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。

○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・是正を行うとともに不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

○道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

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者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。



道の駅 季楽里あさひ

③子どもの遊び場等の確保

路上における遊びや運動による交通事故防止のため、児童の遊び場となる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、決壊又は異常気象時等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

【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) 交通の指導取締りの促進等

交通事故実態等を分析した上で、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警察に要請し、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。

(2) 飲酒運転の追放機運の高揚

①取締り強化の促進

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、警察に取締りを要請していきます。

②飲酒運転追放気運の高揚

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、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、飲酒運転追放気運の醸成を図ります。

(3) 暴走族追放気運の高揚

①暴走族追放気運の高揚等

暴走族の追放を図るためには、警察の徹底した取締りと相まって、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活動を推進し、暴走族追放気運の醸成を図ります。

②暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為を抑止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を実施して、暴走行為等ができない交通環境づくりを推進します。

【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、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

①救助・救急体制の整備・拡充

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救助・救急資機材の整備・促進を図ります。

②市民に対する応急手当の普及啓発の推進

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には、現場にいる者により、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた応急手当が一般に行なわれるようにする必要があります。

このため、年間を通じ地域住民、学生、事業所を中心に応急手当の知識・技術の普及を図ります。

また、「救急の日」及び「救急医療週間」を中心に、広報啓発活動を積極的に推進し、応急処置の普及を図ります。



③救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な救助，応急処置が求められている救助隊員及び救急隊員は、より高度な知識・技術を習得する必要があることから、関係機関等が行う研修会等に積極的に参加させ、隊員の教育訓練の充実を支援します。

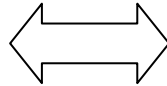
(2) 救急医療体制の整備

①救急医療体制の整備

旭中央病院を核とした救急医療体制の整備を推進します。特に、24時間体制の救命救急センターの充実を図ります。

②救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、医療機関と消防機関において緊密に連携・協力関係の確保を図るとともに、救急医療機関の受入れ、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

(1) 交通事故相談等の充実

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、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われています。

そこで、交通事故被害者等を支援するため、その心情に配慮した交通事故相談等の充実を図ります。

(2) 交通遺児の支援及び援助

交通事故により保護者等を失った小・中学校の児童・生徒に対し、交通遺児手当の支給や激励品を贈ることにより、交通遺児の健全な育成を支援します。

【第6の柱】交通事故調査・分析の充実

過去に発生した交通事故発生実態から事故が集中して発生している特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）について、効果的な事故防止対策が図れるよう、道路交通環境面から見た事故多発原因を調査・分析し、その要因に対する具体的な対策を実施することにより交通事故防止を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

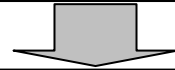
1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2. 踏切道における交通の安全についての目標

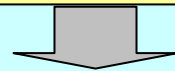
踏切事故件数ゼロを目指す。



3. 踏切道における交通安全についての対策

(視点)

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



(2つの柱)

- ①踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ②その他踏切道の交通安全

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 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

踏切事故は減少傾向にあり、本市の平成23～27年の発生件数は0件です。

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通安全の諸施策を積極的に推進し、踏切道における事故件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであり、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等について、それぞれの踏切の状況等を勘案し、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

【視点】それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

2 踏切道における交通安全の施策

踏切事故をなくし、踏切道における交通安全を確保するため次の2つの柱により対策を実施する。

【第1の柱】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

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、鉄道事業者と協力して、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進します。

(2) 交通規制の実施

道路の交通量や踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況等を勘案し、必要に応じた交通規制を実施するとともに、併せて、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

【第2の柱】その他踏切道の交通安全

踏切通行者に対し、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の広報啓発に努めます。

参 考

旭市交通安全対策会議委員名簿

会長及び委員

平成28年9月1日現在

No.	役 職	条例第3条に該当する職	氏 名
	会 長	旭市長	明 智 忠 直
1	委 員	海匠地域振興事務所長	石 井 三 也
2	委 員	海匠土木事務所長	五 十 嵐 隆 夫
3	委 員	旭警察署長	長 谷 川 勝 之
4	委 員	旭交通安全協会会長	浪 川 輝 男
5	委 員	旭市教育委員会教育長	多 田 哲 雄
6	委 員	旭市消防長	品 村 順 一
7	委 員	旭市総務課長	加 瀬 正 彦
8	委 員	旭市市民生活課長	大 木 廣 巳
9	委 員	旭市社会福祉課長	岩 井 正 和
10	委 員	旭市建設課長	加 瀬 喜 弘
11	委 員	旭市教育委員会学校教育課長	石 見 孝 男

特別委員

No.	役 職	条例第4条第2項に該当する職	氏 名
1	特別委員	J R東日本(株)銚子駅長	池 田 則 夫