

第11次富津市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



富津市交通安全対策会議

目次

計画の基本的な考え方.....	1
1 計画策定の趣旨.....	1
2 計画の基本理念.....	1
3 計画期間.....	1
第1編 道路交通の安全.....	2
第1章 交通事故のすう勢と重点目標.....	2
1 道路交通事故のすう勢.....	2
2 交通安全計画における目標.....	3
3 計画の重点事項.....	4
第2章 道路交通安全についての対策.....	6
1 今後の道路交通安全対策の方向.....	6
【第1の視点】 高齢者・子どもの安全確保.....	6
【第2の視点】 歩行者・自転車の安全確保.....	6
【第3の視点】 生活道路・幹線道路における安全確保.....	7
【第4の視点】 地域でつくる交通安全の推進.....	7
2 道路交通安全の施策.....	8
【第1の柱】 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対策の推進.....	10
(4) 自転車の安全利用の推進.....	11
(5) 飲酒運転の根絶.....	12
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	13
(7) 効果的な交通安全教育の推進.....	14
【第2の柱】 道路交通環境の整備.....	14
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	14
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進.....	14
(3) 交通安全施設等の整備促進.....	15

(4) 効果的な交通規制の推進.....	15
(5) 自転車利用環境の総合的整備.....	15
(6) 災害発生時に備えた道路交通環境の整備.....	16
(7) 総合的な駐車対策の推進.....	16
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	16
【第3の柱】 道路交通秩序の維持.....	17
(1) 暴走族対策の強化.....	17
【第4の柱】 救助・救急活動の充実.....	18
(1) 救助・救急体制の整備.....	18
(2) 救急医療体制の整備.....	18
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等.....	19
【第5の柱】 被害者支援の推進.....	19
(1) 損害賠償の請求についての援助等.....	19
第2編 踏切道における交通の安全.....	20
第1章 踏切保安設備の整備及び踏切対策の実施.....	20
1 踏切保安設備の整備.....	20
2 踏切対策の実施.....	20
第2章 踏切道における交通安全の対策.....	20

計画の基本的な考え方

1 計画策定の趣旨

第11次富津市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を根拠として、国及び千葉県が策定した第11次交通安全計画に基づき、関係機関、団体とともに本市が取り組む交通安全施策の大綱を同法第26条により定めるものです。

2 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地域の実現を目指します。

3 計画期間

この計画の期間は令和3年度から令和7年度までの5か年とします。

交通安全対策基本法（抜粋）

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

（市町村交通安全計画等）

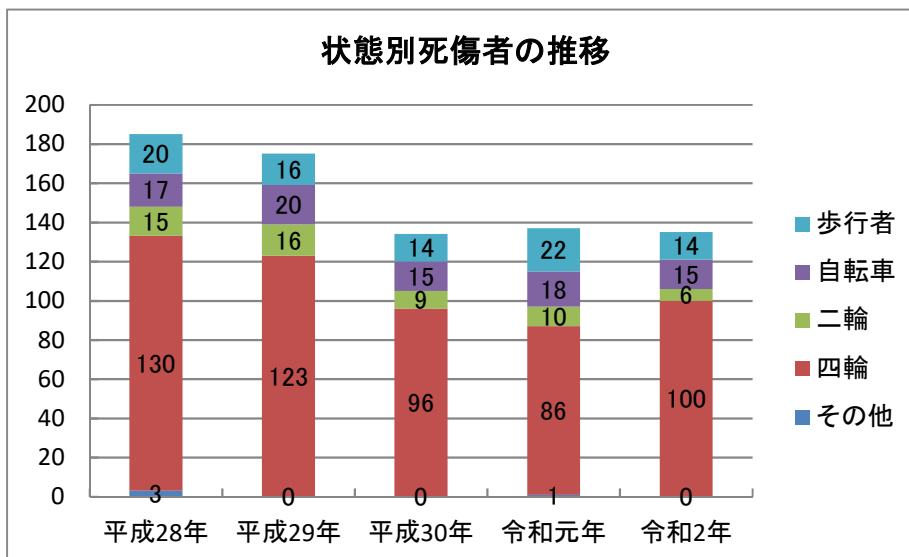
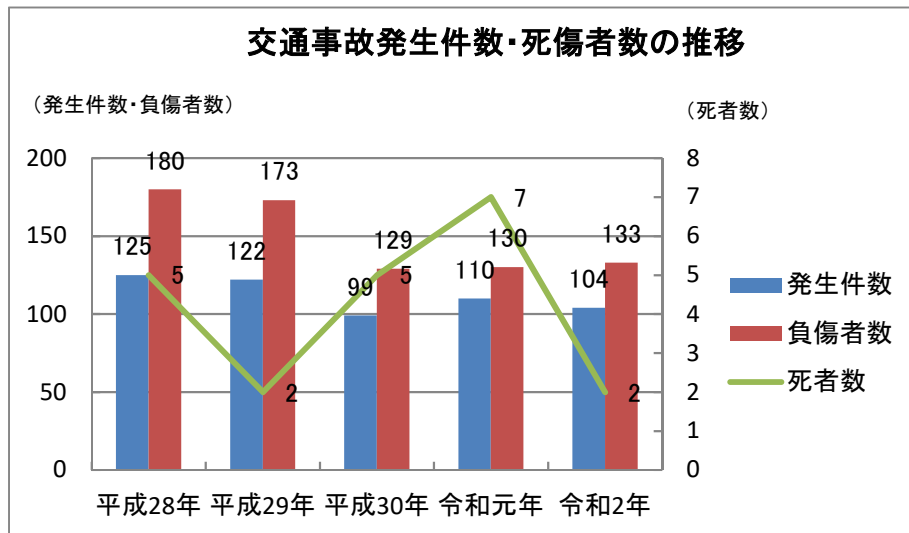
第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

第1編 道路交通の安全

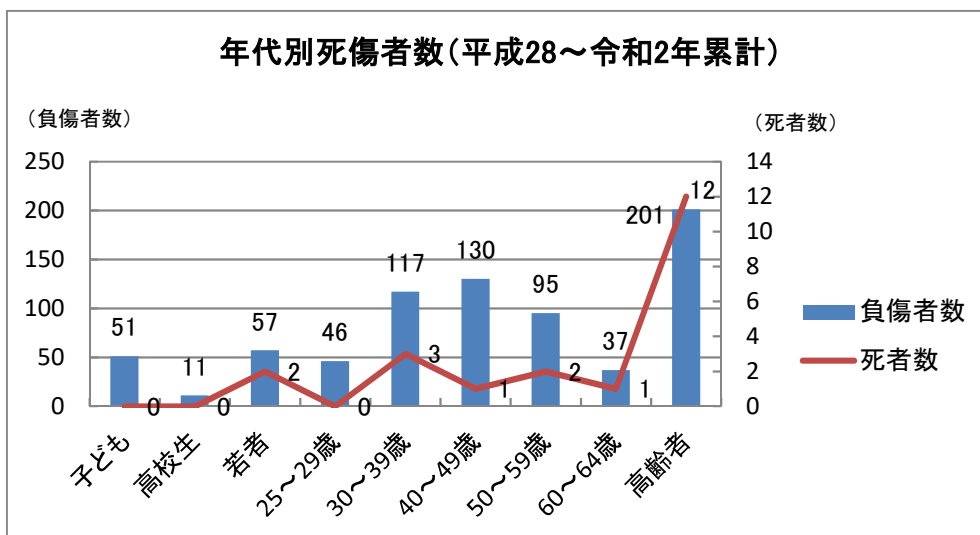
第1章 交通事故のすう勢と重点目標

1 道路交通事故のすう勢

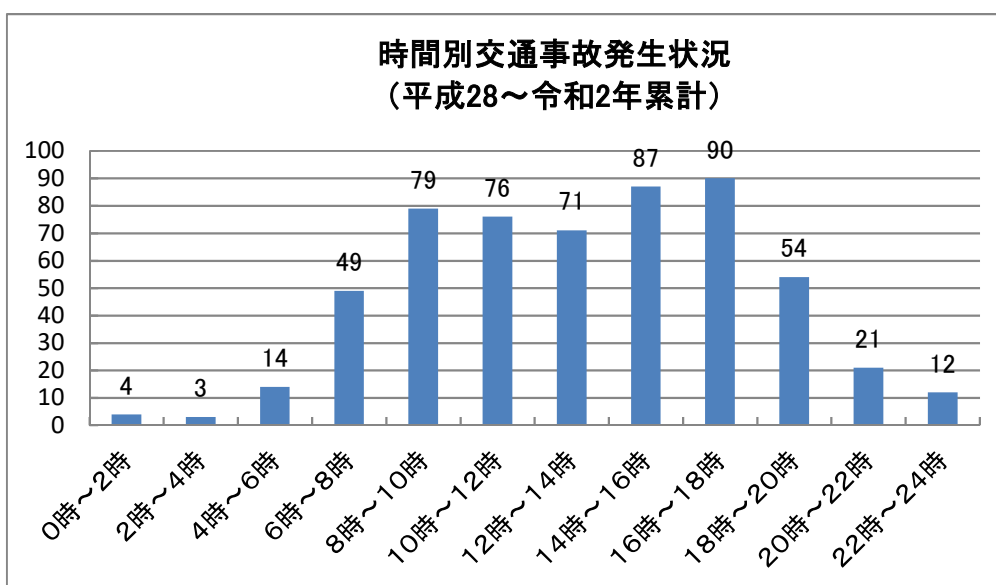
令和2年の市内の交通事故発生状況は、発生件数が104件、死傷者数が135人で、年によって増減があるものの平成28年と比較しますと、発生件数は約17%、死傷者数は約27%の減少となっています。また、人口1,000人当たりの死傷者数が3.2人であり、千葉県全域でみると、人口1,000人当たりの死傷者数は2.5人のため、県平均より高い割合となっています。



市内における過去5年間（平成28年～令和2年）の交通事故状況を見ると、年代別では高齢者が事故の死傷者となることが多く（全体の約28%）、事故の発生は午前より午後の発生割合が高く、薄暮時間帯が最も多くなっています。



※ 子ども：中学生以下 若者：子どもを除く24歳以下 高齢者：65歳以上



2 交通安全計画における目標

人命尊重の理念に基づき、総合的な交通安全対策を市民一体となって強力に推進し、期間中の死傷者数について、年間108人以下（令和2年からの20%減）を目指します。

3 計画の重点事項

本計画期間における重点事項を、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、「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」の2項目に定めます。

◇ 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については、これまでも取組を推進してきたところですが、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。

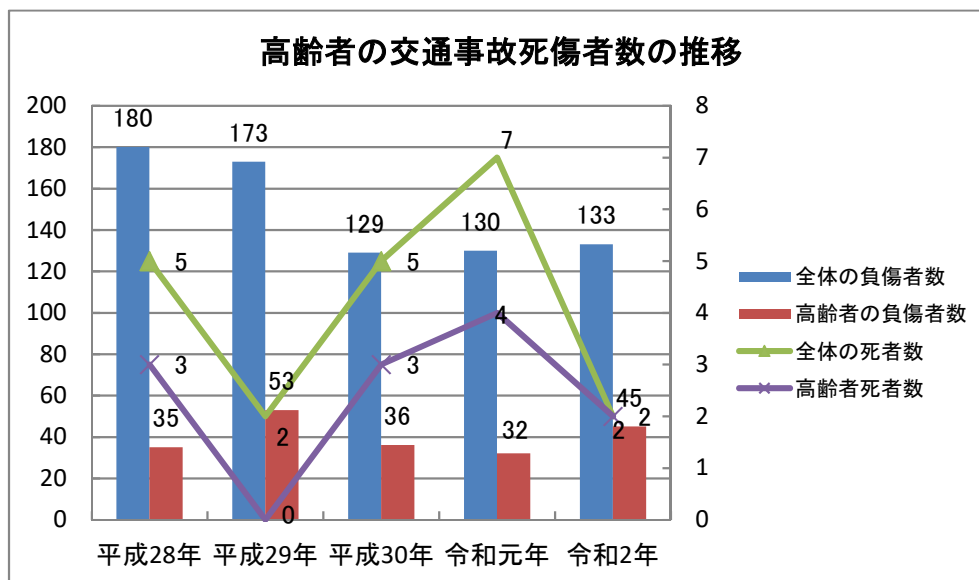
(1) 交通事故に遭わないための取組

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、交通事故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（各種啓発活動・交通安全教室等）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

高齢者の運転に起因した交通事故の割合は増加傾向にあり、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運転免許返納のための条件づくりとして各種優遇制度の拡充や公共交通機関の維持・充実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

自転車の安全利用に関しては、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に取り組んできました。

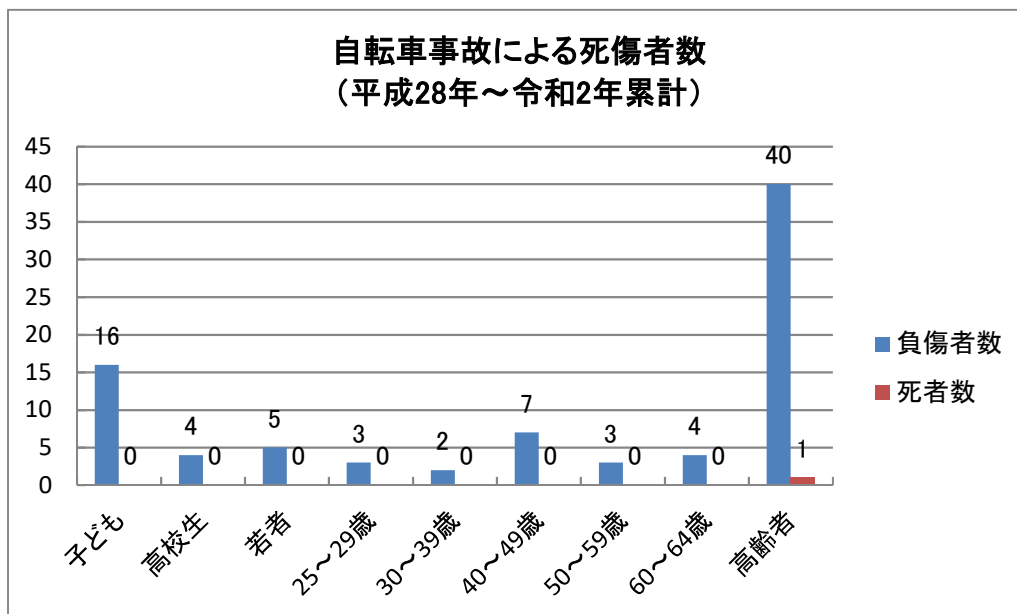
しかしながら、依然として自転車乗車中の事故による死傷者数は多く、また、近年の自転車利用ニーズの高まりから交通事故防止対策を推進する上で自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

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、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんのこと、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、自転車保険等への加入促進等の対策を強化します。



※ 子ども：中学生以下 若者：子どもを除く24歳以下 高齢者：65歳以上

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負傷者数は年によって増減があるものの全体として減少傾向にあり、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一定の効果があつたと考えられます。

今後も社会情勢や交通情勢の変化等に的確に対応し、発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策を図ります。

なお、本計画期間では、次の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・子どもの安全確保

本市では、高齢者に関する交通事故の割合が増加傾向にあり、今後においても高齢者の増加が見込まれる状況を踏まえると、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あり、高齢者の多様な実態に応じた、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。

また、高齢者をはじめとして障がい者等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。

このため、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し、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、少子化の進展のなかで、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必要性が一層求められます。

そのため、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路における歩道等の歩行空間の整備を推進します。

具体的な方法として、各学校からの情報をもとに、警察が「小学校周辺危険箇所マップ」を作成し、関係機関・団体等で情報共有するとともに、市ホームページや回覧等で公開することで児童生徒の交通事故防止に努めます。

【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、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、障がい者にとって身近な道路の安全性を高める対応が一層求められます。

このため、「人優先」の考えの下、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、歩行空間の確保を進めるとともに、歩行者の反射材の利用の促進、ゼブラ・ストップ活動^{※1}及び3（サン）・ライト運動^{※2}の推進等、各種の取組を総合的に進め、歩行者の安全確保を図ります。

また、自転車は自動車に衝突され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。

そのため、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とともに、万が一、自転車による交通事故が発生した際に対応できる自転車保険への加入を促進します。

【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状況は、減少傾向にあります。さらなる減少を目指し、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、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必要があります。

このため、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を各関係機関・団体等とともに「共同現地診断」を行い、診断結果に基づく整備・改善を実施し、交通事故の防止に努めます。

【第4の視点】 地域でつくる交通安全の推進

市内の交通事故死傷者の約28%を占める高齢者の事故のうち、四輪車での事故が約57%と最も多いものの、自転車運転中や歩行中の事故も少なくなく、子どもの交通事故についても、自転車乗車中や歩行中の事故が多くなっており、これらの交通事故が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組むことが重要です。

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、地域で協力して飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このため、地域で組織された団体との連携の強化とともに、様々な周知の手段を用いて市が宣言した「飲酒運転根絶宣言」などの情報の発信を進めます。

※1 ゼブラ・ストップ活動

横断歩道等における歩行者等の優先義務を運転者に徹底し、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に実施するもの。

- ゼ 前方をよく見て運転、横断歩道に十分注意
- ブ 横断歩道の手前ではブレーキ操作で安心確認
- ラ 横断歩道でも、3ライトで交通事故防止

※2 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た運動

- ① ライト（前照灯）
 - 早めのライト点灯とこまめな切り替え（下向き・上向き）
- ② ライト・アップ（目立つ）
 - 反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装の着用
- ③ ライト（右）
 - 右からの横断者にも注意

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、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つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 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

【第1の柱】 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、交通事故防止を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、交通安全推進隊など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・団体等と連携し、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 交通安全対策推進協議会の活動の強化

市交通安全対策推進協議会の活動の活性化を促進し、各関係機関・団体等がより一層連携を強化するとともに、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動をはじめとした交通安全活動を推進します。

② 交通安全推進隊の支援

千葉県交通安全条例により、県下全域を対象に地域に密着した交通安全に関する活動の先導的役割を担うボランティア組織として位置付けられている「千葉県交通安全推進隊」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積極的に支援します。

③ 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

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・団体等は、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遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

④ 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、広報ふつつやホームページ等を活用し、交通安全に関する施策や交通事故の発生状況、事故防止に関する情報を提供します。

⑤ 交通安全団体への支援等

市内には、交通安全協会をはじめ安全運転管理者協議会、交通安全母の会、地域の交通安全団体などがあり、それぞれが交通事故防止に向けた重要な役割を果たしています。

これらの団体と連携を図り、交通事故防止のための、自主的な活動の推進を支援します。

(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させ、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中心に、交通事故の実態に即した市民運動を展開するほか、必要な時期においても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、交通安全意識を高める日として、毎月10日を「交通安全の日」、自転車の安全利用促進を図る日として、毎月15日を「自転車安全の日」とそれぞれ定めています。

運動にあたり、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を目指して広報や指導及び交通環境の整備等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子どもや高齢者の交通事故防止、薄暮時や夜間・早朝における交通事故防止、自転車の安全利用の促進、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、危険運転の防止、暴走族の追放及び違法駐車を追放など幅広い運動を展開します。

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、啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。



街頭キャンペーンの様子

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等を活用して日常生活に密着した情報発信に努めます。

③ シートベルトと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徹底されていない現状を踏まえ、全ての座席での着用率100%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使用を推進するため、関係機関・団体等が一体となり、交通安全運動等のあらゆる機会を活用し、正しい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、キラリアップ☆ちば^{※3}を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、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。

※3 キラリアップ☆ちば

「キラリアップ☆ちば」をキャッチフレーズに、「反射材 つけて輝く その笑顔」をサブタイトルに定め、県内の反射材着用率アップを目指す活動

キ・・・・・・・・危険を回避
ラ・・・・・・・・ライトアップ
リ・・・・・・・・リフレクターやLEDライト
アップ☆ちば・・・夜空にキラリと光る☆のように反射材の着用率アップ！！

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

① 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴い、高齢者が関係する交通事故の割合が増加していることから、関係機関と連携し、参加・体験型の交通安全教育を実施します。

② 高齢者が集まる場所における交通安全広報の推進

高齢者サークル活動の場等の高齢者が集まる場所において、運転免許証の自主返納等を含めた、交通安全広報活動を実施します。

(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、歩道での暴走や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、自転車利用者が加害者になる交通事故の発生も問題になっており、社会的関心が高まっています。

そこで、自転車乗車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様々な広報媒体を積極的に活用し、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等の実施

関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を実施し、「ちばサイクルール」^{※4}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。

イ 自転車の交通安全教室の開催

小・中・高校生及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、警察、交通安全協会、老人クラブ等と連携して、「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 自転車利用者への広報啓発

関係機関におけるポスターの掲示等、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、関係機関と連携し、TSマークの普及促進を図ります。



※ TS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、道路交通法で定める安全な普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険や賠償責任保険が付帯されている。

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賠償が命命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、キラリアップ☆ちばを周知し、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

自転車運転中又は同乗中の交通事故は、頭部に重大な損傷を受ける恐れがあるため、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・児童の着用を徹底させるだけでなく、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紙などを活用した周知を行い、着用の推進を図ります。

※4 ちばサイクルール

【自転車に乗る前のルール】	【自転車に乗る時のルール】
① 自転車保険に入ろう	① 車道の左側を走ろう
② 点検整備をしよう	② 歩いている人を優先しよう
③ 反射器材を付けよう	③ ながら運転はやめよう
④ ヘルメットをかぶろう	④ 交差点では安全確認しよう
⑤ 飲酒運転はやめよう	⑤ 夕方からライトをつけよう

(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

飲酒運転が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とともに、家庭や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とともに、飲酒運転は警察へ通報する環境づくりを進めていく必要があります。

このため、警察、交通安全協会等と連携・協力して広報、キャンペーンなどに取り組み、市が宣言した「飲酒運転根絶宣言」を基に「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、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るとともに、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、関係団体と連携を図りながら、幼児から社会人まで、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、道路を通行する際の安全を確保するばかりではなく、将来に渡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あり、組織的かつ継続的に実施する必要があることから、地域、関係機関・団体等の連携により、幼児、保護者等に対する交通安全教育を推進します。

イ 家庭に対する広報活動の推進

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、警察や交通安全協会をはじめとした関係機関・団体と連携・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。

② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

児童・生徒に対する交通安全教育は、日常の指導に加えて、学校行事の一環として指導時間を確保し、「道路の正しい歩き方」「道路の安全な横断」「信号機の見方」や「自転車の正しい乗り方」などを主な内容として、学年に応じた、実技指導を含む交通安全教室を継続的に開催します。

また、地域の協力を得て、登下校時等の安全を確保するよう努めます。

③ 高齢者に対する交通安全教育の推進

人口減少と高齢化の進展により、高齢者が関わる交通事故の増加が全国的に見られる中、本市でも高齢運転者が事故を起こし加害者になったり、歩行中の高齢者が事故に巻き込まれ死傷するケースが多く見られます。

このため、高齢者団体等から希望をとり、体験型交通安全教室の開催をし、交通事故防止に努めます。

交通安全教室実績（延べ回数）

年度 対象	平成28	平成29	平成30	令和元	令和2
幼児	61	66	50	48	51
小学生	37	50	25	23	4
中学生	4	2	6	4	2
高校生	1	2	2	1	0
一般	6	8	5	8	10
高齢者	19	50	8	5	1
合計	128	178	96	89	68

（7）効果的な交通安全教育の推進

幼児から高齢者に至るまでの、年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施するために、交通安全教育指導者の養成を図る必要があることから、千葉県が行う幼児交通安全教育セミナーなどへの参加を推進します。

【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実施するなど、通学路等において、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

安全で安心な交通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であり、子どもから高齢者まで幅広い年代を含む歩行者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、住居地域等のうち交通事故が多い箇所については、関係機関と協議し、障がい者や子ども、高齢者等に配慮した歩道の整備を推進します。

（2）幹線道路における交通安全対策の推進

国道16号・127号・465号及び主要県道について、国・県に対し整備促進を働きかけるとともに、市民の利便性や安全性の向上を図るため市幹線道路網の整備を推進します。



市道 小久保岩瀬線

(3) 交通安全施設等の整備促進

① 歩行者等の安全通行の確保

ア 効果的な交通安全施設等の整備

信号機の設置及び改良の推進については、道路における交通秩序と横断歩行者の安全を確保するため、利用度、危険度等を勘案し、警察、県公安委員会と協議の上、安全性が確保できる整備を推進します。

また、既設の信号機については、交通状況の変化に応じて視覚障がい者用付加装置及び弱者感応化付加装置（思いやり信号機）、歩車分離式信号機の設置を協議し、弱い立場にある歩行者の保護を図ります。

イ 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や、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

ウ 夜間事故防止対策の推進

夜間の交通事故防止のため、危険箇所を重点に、交差点、横断歩道等への道路照明灯の設置を推進します。

② 交通事故多発場所の共同現地診断

死傷事故が多く発生している交差点等について、関係機関が共同して道路の環境面から現地診断（調査）を実施し、道路の改良や交通安全施設等の整備を推進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

通学路、学校周辺、歩行者の通行が頻繁な住宅街、人口集中地域等、住民の生活に密着した生活道路の駐車禁止、一時停止等交通規制の徹底を図るなど歩行者及び自転車利用者の安全と地域住民の生活環境の確保に努めます。

また、関係機関と協議の上、必要に応じて、区域（ゾーン）を定めて、最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施する「ゾーン30」を導入し、交通事故防止に効果的な速度抑制や抜け道として通行する行為の抑制などを図ります。

(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、道路管理者と連携し、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

良好な交通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、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。

③ 放置自転車の撤去

駐輪場利用者の安全及び都市環境保全を図るため、関係機関と協力し、所定場所以外の放置自転車の撤去を行います。

(6) 災害発生時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

地震、津波、豪雨等による災害が発生した場合に道路交通を確保するため、道路の安全性の点検を実施し、道路構造物の補強等の整備など、各種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

大規模な災害発生時には、住民の避難に伴う交通混雑の防止及び緊急輸送車両の路線確保等を図るため、歩行者又は一般車両の通行禁止及び制限、迂回指示、道路情報の提供等の措置を警察と道路管理者が協力して行うこととし、迅速かつ的確に行うための体制の整備に努めます。

(7) 総合的な駐車対策の推進

危険を防止し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、警察や関係機関と協力し、秩序ある駐車場の推進を図ります。

(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占用及び道路管理者以外が行う工事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。

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は、道路管理者及び関係機関と協力して実態調査、強力な指導・対応を行い、特に、市街地について重点的にその是正を実施します。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を沿線住民等に対して積極的に行います。

ウ 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。

エ 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画に基づく開発事業の施行や大規模小売店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、駐車場の確保、周辺交通に与える影響の軽減等について、道路管理上必要な指導・提言を行います。

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、欠壊又は異常気象時等により通行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。

また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反の防止に努めます。

【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、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・迷惑性の高い違反を排除するため、警察等関係機関と協力し暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 暴走族対策の強化

① 暴走族追放気運の高揚等

暴走族の追放については、関係機関・団体が連携し、暴走族の各種不法行為を未然に防止し、青少年の健全な育成を図るため、家庭、学校、職場、地域等において広報・啓発活動を推進し、地域における追放気運の高揚を図ります。

また、千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例に定められた暴走族対策の円滑かつ効果的な推進に努めていきます。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理・改善等の環境づくりに努めるとともに、道路管理者等関係機関と連携し、暴走行為ができない道路交通環境の整備及び暴走行為をさせない広報啓発活動に努めます。

【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、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 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、本市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市町村との広域応援体制を推進するとともに、関係機関との連携体制を構築します。

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、現場におけるバイスタンダー（事故や災害の現場に居合わせた第三者）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ります。

③ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当）の充実強化を図るため、消防機関において、J P T E C（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。

④ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務の円滑かつ適正な遂行を図るため、救急医療のための機器等、高規格救急自動車等の整備を図ります。

⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

交通事故において救助隊員及び救急隊員は、正確かつ迅速な応急処置が求められていることから、より高度な知識、技術を習得するため、関係機関が実施する研修会に参加するなど教育研修の充実を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療情報システムの充実強化

救急医療機関及び消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の下、救急患者の迅速かつ円滑な収容体制を確保し、救命率の向上を図るため、千葉県で整備した「広域災害・救急医療情報システム」を活用し、救急患者の症状に応じた医療機関への搬送を行います。

② ドクターヘリの活用

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し、救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの活用を引き続き推進します。

(3) 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、救急医療機関、消防機関等の関係機関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、救急医療機関の受け入れ、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

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。

交通事故被害者等を支援するため、交通事故相談、交通事故被害者等に対する情報提供制度の充実を図るとともに、その心情に配慮し支援を推進します。

(1) 損害賠償の請求についての援助等

① 被害者救済対策

交通事故被害者の損害賠償問題等に関して、相談に応じるため県から派遣の相談員により月1回の交通事故相談を実施していますが、被害者の心情に配慮した相談業務の充実を図ります。

② 交通遺児の育成及び援助

交通事故により親等を失った乳幼児、小・中学生に対し、健全な育成を助長するとともに福祉の増進を図ることを目的に、交通遺児等手当支給条例に基づき援助します。

③ 交通災害共済の加入促進

本市における千葉県市町村交通災害共済の加入状況は年々低下しており、令和2年度の加入者数は4,191人、加入率は約9.7%であり、平成27年度の加入率約11.3%と比較して、約1.6ポイントの減少となっています。今後、あらゆる広報媒体を活用して住民周知を行い、加入促進を図ります。

第2編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切保安設備の整備及び踏切対策の実施

1 踏切保安設備の整備

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、迂回路の状況等を勘案し自動車（二輪車等小型自動車は除く）が通行する踏切道について、関係機関と協議の下、必要に応じた保安設備の整備を要望します。

2 踏切対策の実施

道路の交通量、踏切道の利用状況、幅員、保安設備状況、迂回路の状況等を勘案し必要に応じた効果的な踏切対策等を関係機関へ協議、要望します。

第2章 踏切道における交通安全の対策

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ることから、歩道の整備などの構造改良や警報器・遮断機の改良など、踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を道路管理者や鉄道事業者と協力して推進します。

第11次富津市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）

令和3年12月

富津市交通安全対策会議

事務局 〒293-8506 千葉県富津市下飯野2-4-3

富津市総務部防災安全課 電話 0439-80-1266