

第10次鎌ヶ谷市交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

鎌ヶ谷市

交通安全都市宣言

鎌ヶ谷市の車両交通の輻輳は、極めて深刻であり市内で頻発する事故による惨事はまことに憂慮に堪えないものがある。交通事故を防止するために必要な、交通施設環境の改善をはじめ、交道德の高揚と交通教育の徹底を図り、市民一丸となって交通安全に徹することはまことに急務である。

人命の尊重が何よりも優先されるべきであるという基本的理念を再確認しここに鎌ヶ谷市の立市にあたり「交通安全都市」を宣言し、その安全を期して邁進することを誓う。

昭和46年10月12日

鎌ヶ谷市

目 次

第1章 総論	3
第1節 計画の基本的な考え方	3
1 交通安全意識の高揚	3
2 道路交通環境の充実	4
3 交通安全対策の取り組みの視点	4
第2節 計画の期間	4
第2章 道路交通の安全	5
第1節 交通事故の現状	5
1 交通事故の発生と年別推移	5
2 類型別交通事故発生状況(平成27年中)	9
3 路線別交通事故発生状況(平成27年中)	10
4 原因別交通事故発生状況	11
5 交通事故発生状況からの課題	11
第2節 道路交通安全対策の今後の方向	12
第3節 道路交通における交通安全計画の目標	12
第4節 道路交通安全の施策	13
1 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成	13
2 道路交通環境の整備	16
3 道路交通秩序の維持	21
4 救助・救急活動の充実	22
5 被害者支援の推進	23
6 交通事故調査・分析の充実	24
第3章 踏切道における交通の安全	26
第1節 踏切道における交通事故の現状	26
第2節 踏切道における交通安全対策の今後の方向	26
第3節 踏切道における交通安全計画の目標	26
第4節 踏切道における交通安全の施策	26
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	26

第1章 総論

第1節 計画の基本的な考え方

第10次鎌ヶ谷市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年6月1日制定）を根拠とし、千葉県が策定する第10次交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

鎌ヶ谷市の交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、おおむね5年ごとに計画を改定しています。平成24年度を初年度とする第9次計画は平成27年度で計画期間が終了することから、平成32年度を計画期間とする第10次計画を新たに策定するものです。

この計画は、市町村の交通安全施策（陸上交通）の大綱となるもので、鎌ヶ谷市総合基本計画（かまがやレインボープラン21）及び鎌ヶ谷市交通安全基本条例（平成12年鎌ヶ谷市条例第24号）を踏まえ、交通社会を構成する「人と地域」、道路等の「交通環境」の相互の関連を考慮しつつ、適切かつ効果的な施策について、総合的かつ継続的に推進することを目的とし、市、警察、公共交通機関で構成される「鎌ヶ谷市交通安全対策会議」で決定されます。

期間中の目標数値（鎌ヶ谷市総合基本計画後期基本計画）

交通事故発生件数（年間）・・・・・・・・・・・・・・・・ 349件以下

交通事故死亡者数（年間）・・・・・・・・・・・・・・・・ 0人

人口千人当たりの交通事故死傷者数（年間）・・・・ 3.8人以下

1 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守り、交通マナーを実践するとともに、交通事故のない社会形成を自身の問題ととらえ、行動することが不可欠です。

そのためには、交通安全に関する教育や普及啓発活動を充実させ、特に問題となっている子ども・高齢者の交通安全対策、飲酒運転の根絶、そして自転車の安全利用について重点的に推進していきます。

2 道路交通環境の充実

子どもや高齢者、障がい者を含めたすべての人が安心して、快適に通行できる交通環境の整備を図る必要があります。

そのために、「人優先」の交通網や交通安全施設等の整備、地域に即した効果的な対策や交通規制の推進に努めていきます。

3 交通安全対策の取り組みの視点

本計画において、交通安全対策への取り組みの視点として次の5つを掲げ計画を策定していきます。

- 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・幹線道路における安全確保
- ④地域でつくる交通安全の推進
- ⑤交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

第2節 計画の期間

本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第2章 道路交通の安全

第1節 交通事故の現状

1 交通事故の発生と年別推移

鎌ヶ谷市内における交通事故（人身事故）発生件数は、平成18年以降減少傾向となりましたが、平成22年でいったん上昇に転じ、その後、平成24年以降に再び減少傾向が続いています。（表-1、図-1参照）

また、死者数はおおむね年間1～2人で推移しており、平成23年は4人と大幅に上昇しましたが、平成25年以降には0～2名の推移となっています。（表-1参照）

表-1 交通事故の年別推移

年	18	19	20	21	22
発生件数（件）	562	475	440	427	505
死者数（人）	1	2	1	2	2
傷者数（人）	684	570	515	508	590
死者負傷者合計（人）	685	572	516	510	592
人口千人当たり死傷者（人）	6.6	5.5	4.9	4.8	5.5

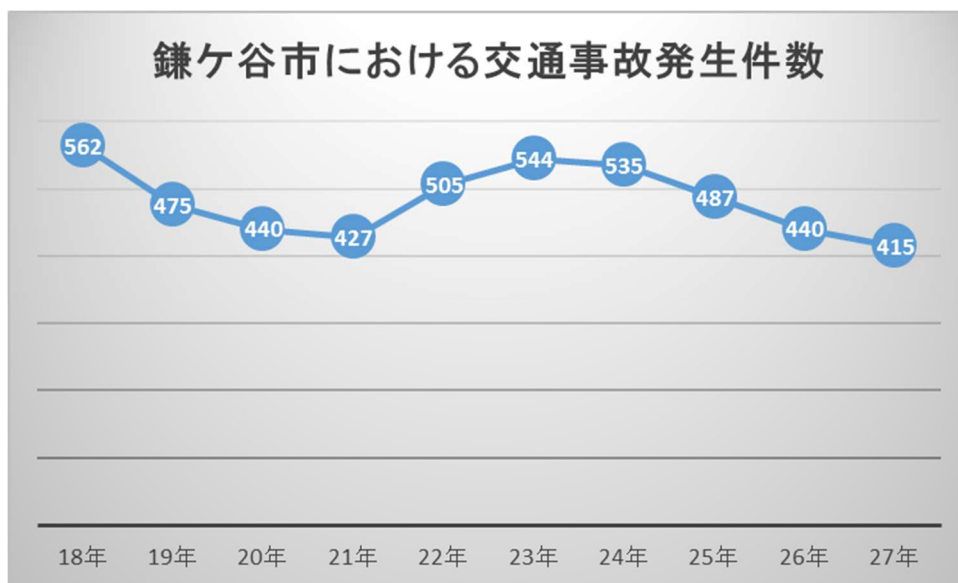
年	23	24	25	26	27
発生件数（件）	544	535	487	440	415
死者数（人）	4	3	0	2	1
傷者数（人）	632	643	576	500	501
死者負傷者合計（人）	636	646	576	502	502
人口千人当たり死傷者（人）	5.9	5.9	5.3	4.6	4.6

（資料提供：鎌ヶ谷警察署）

※警察提供資料：1月1日～12月31日の年単位を統計期間としています。

図－1

単位：件

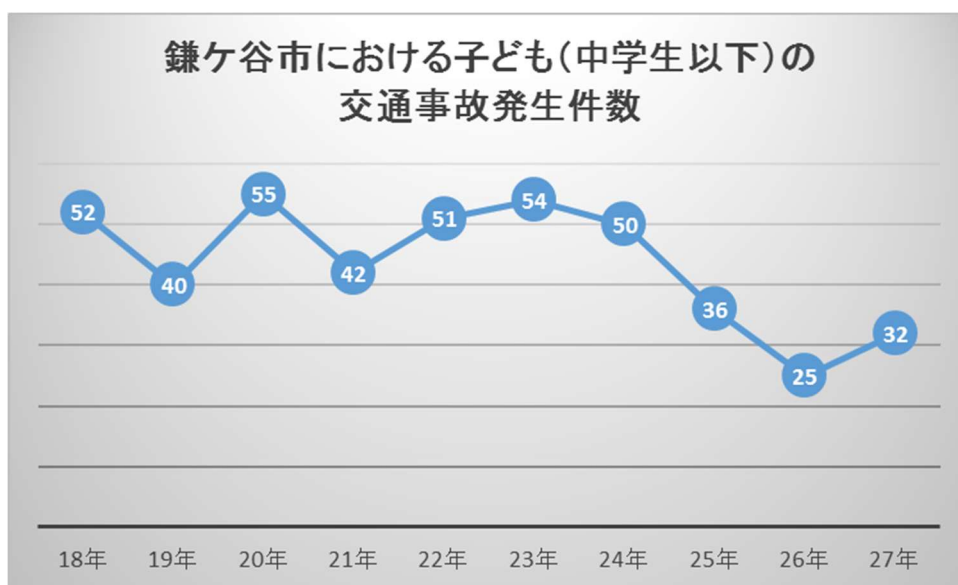


(出典：千葉県交通白書)

このうち、中学生以下の子どもの交通事故発生件数は、ここ数年減少傾向と
なっていましたが、平成27年は増加に転じています。(図－2参照)

図－2

単位：件



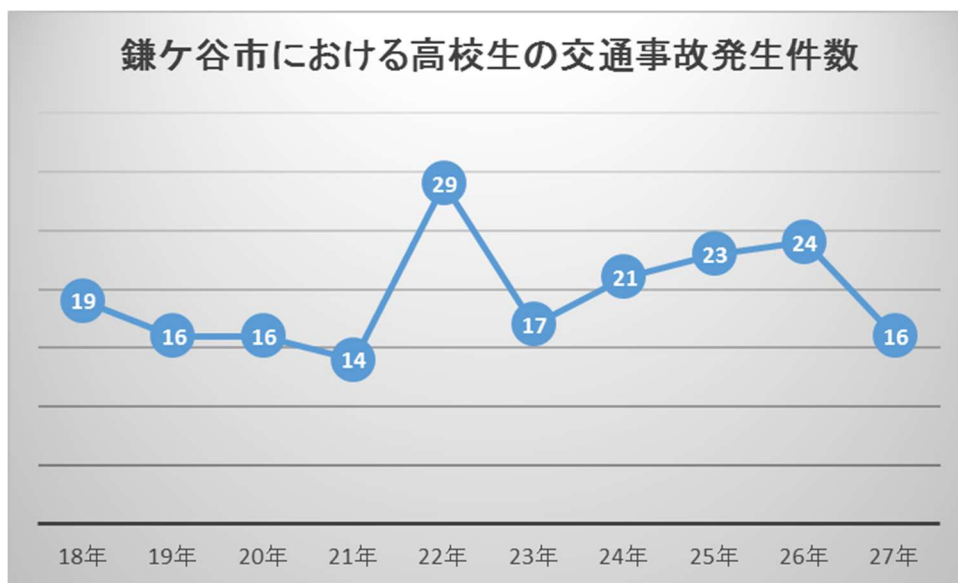
(出典：千葉県交通白書)

また、高校生の交通事故発生件数は、ここ数年増加傾向でしたが、平成27

年は減少に転じています。(図-3参照)

図-3

単位：件

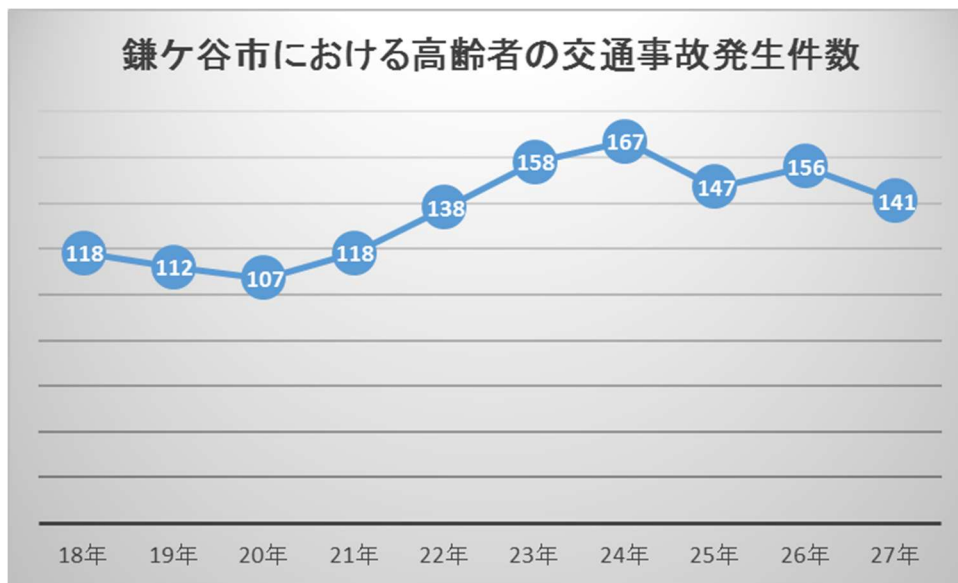


(出典：千葉県交通白書)

一方で、65歳以上の高齢者の交通事故発生件数が増加傾向にあり、全体の事故発生件数に占める割合も30%台と高い状態となっています。(図-4、図-5参照)

図-4

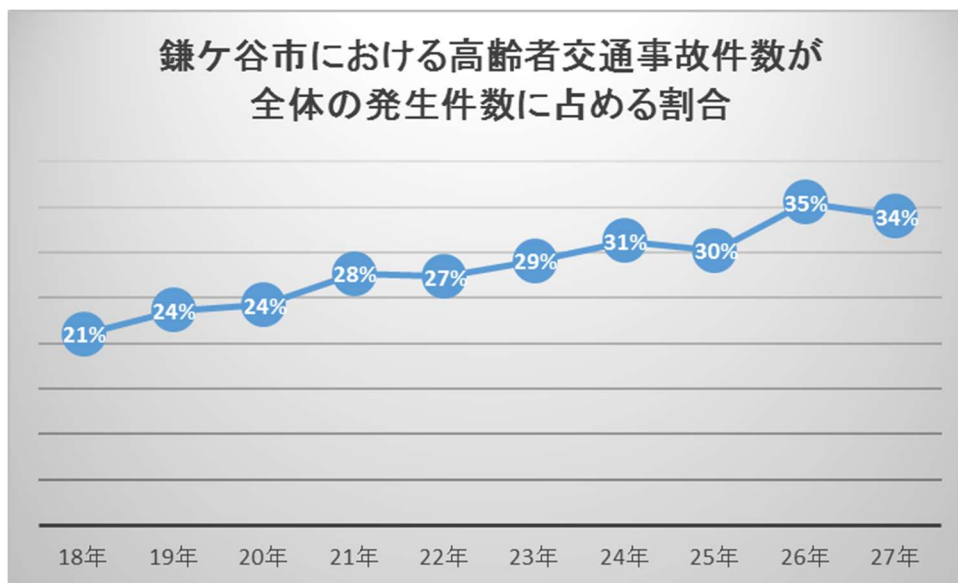
単位：件



(出典：千葉県交通白書)

図－5

単位：%

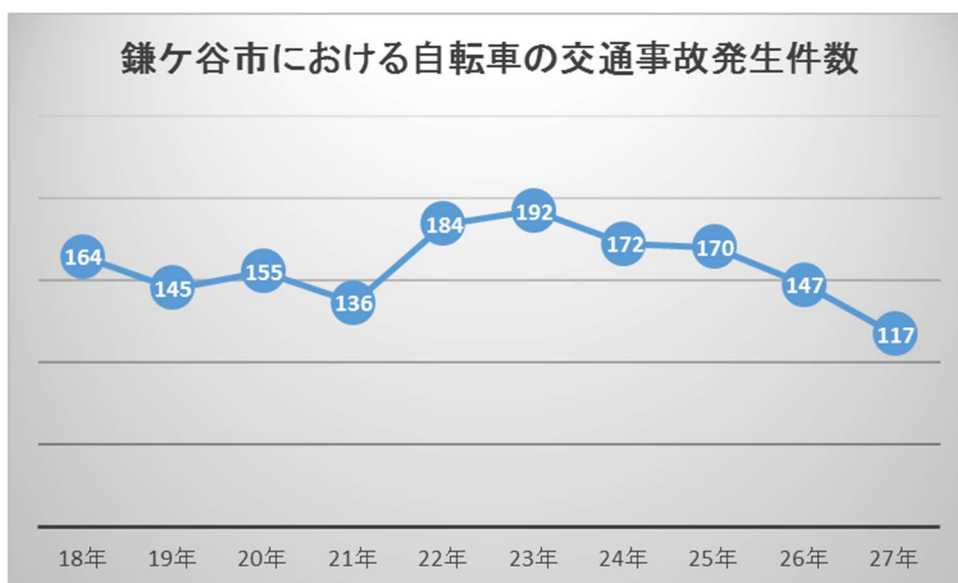


(出典：千葉県交通白書)

市内における自転車の交通事故発生件数は、減少傾向にありますが、全国的には自転車関連事故は増加傾向にあり、さらに、近年、自転車運転者が加害者となって多額の損害賠償請求が生じた事案が全国各地で発生したことなどから、これまで以上に安全な自転車利用環境が求められています。(図－6)

図－6

単位：件



(出典：千葉県交通白書)

2 類型別交通事故発生状況（平成27年中）

平成27年中に発生した交通事故を類型別にあらわすと、車対車の件数が142件（34.2%）と最も多くなっています。

一方、歩行者や自転車に関する事故も、208件（種別※印の合計50.1%）と多くの割合を占めています。（表-2参照）

表-2 類型別交通事故発生状況（平成27年中）

種別	件数	構成比（%）	順位
車対車	142	34.2	1
車対二輪	59	14.2	4
車対自転車※	107	25.8	2
車対歩行者※	87	20.9	3
二輪対二輪	2	0.5	—
二輪対自転車※	6	1.4	—
二輪対歩行者※	4	1.0	—
自転車対自転車※	2	0.5	—
自転車対歩行者※	0	0.0	—
四輪単独	4	1.0	—
二輪単独	0	0.0	—
自転車単独※	2	0.5	—
踏切	0	0.0	—
不明	0	0.0	—
合計	415	100.0	—

（資料提供：鎌ヶ谷警察署）

3 路線別交通事故発生状況（平成27年中）

平成27年中に発生した交通事故を路線別で見ると、全事故件数中62件（14.9%）が国道、95件（22.9%）が県道でそれぞれ発生しています。

また、市道等での事故は258件であり、全事故の62.2%を占めています。（表-3参照）

表-3 路線別交通事故発生状況（平成27年中）

路線名		件数	構成比（%）	順位
国道464号		62	14.9	2
県	千葉・鎌ヶ谷・松戸線	25	6.0	5
	船橋・我孫子線	43	10.4	3
道	市川・印西線	27	6.5	4
市道・その他		258	62.2	1
合計		415	100.0	

（資料提供：鎌ヶ谷警察署）

4 原因別交通事故発生状況

平成27年中に発生した事故を原因別に集計すると、安全不確認によるものが約半数を占めています。

表-4 原因別交通事故発生状況（平成27年中）

原因	件数	構成比 (%)	順位
速度超過	0	0.0	—
酒酔い	0	0.0	—
一時不停止	9	2.2	—
信号無視	12	2.9	—
右側通行	1	0.2	—
歩行者妨害	3	0.7	—
交差点安全進行	2	0.5	—
車間不保持	1	0.2	—
前方不注意	56	13.5	2
動静不注意	55	13.3	3
運転操作	33	8.0	4
安全不確認	212	51.1	1
その他	31	7.4	—
合計	415	100.0	—

(資料提供：鎌ヶ谷警察署)

5 交通事故発生状況からの課題

市内における交通事故件数全体は減少傾向となっておりますが、少子高齢化の進展に伴い高齢者交通事故の割合が増加傾向にあることや、生活道路で多くの交通事故が発生するなど、社会情勢の変化により新たな傾向が課題として表れています。

第2節 道路交通安全対策の今後の方向

交通事故発生状況からの課題に対応し、交通事故の発生件数を着実に減らし、ていくためには、従来からの交通安全対策のうえに、進展する少子高齢化に対応した、子どもや高齢者を事故から守る対策が一層求められています。

さらに、自転車の安全利用に対する施策など、経済社会情勢や交通社会情勢の変化に対応していく必要があります。

これらに対応するため、以下の6つの項目を柱に施策を実施します。

- ①市民一人ひとりの交通安全意識の醸成
- 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

さらに、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・改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策も積極的に推進していきます。

第3節 道路交通における交通安全計画の目標

本計画の目標として、鎌ヶ谷市総合基本計画後期基本計画に基づき、以下の数値目標を掲げ、交通安全対策に取り組みます。

交通事故発生件数	(年間) 349件以下
交通事故死亡者数	(年間) 0人
人口千人当たりの交通事故死傷者数	(年間) 3.8人以下

第4節 道路交通安全の施策

1 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成

交通事故をなくすためには、一人ひとりが交通ルールを守ることが不可欠です。

そのため、幼児から高齢者にいたるまで交通安全教育を実施し、参加、体験、実践型の交通安全教育の一層の普及を図るとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況など必要な情報について積極的に発信します。

また、高齢者の交通安全対策、飲酒運転の根絶、自転車の安全利用について、関係機関、団体と連携して推進していきます。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

①交通安全鎌ヶ谷市民大会の開催

交通安全鎌ヶ谷市民大会を開催し、交通安全に高く貢献した団体・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実施します。

②交通安全に関する情報提供の推進

市民が交通事故の発生状況を認識し、事故防止に関する意識の啓発を図ることができるよう、ホームページ等を通じて、身近な地域で発生している交通事故やヒヤリ情報を提供します。

③交通安全団体への支援等

ア 交通安全協会

交通安全協会は、広報啓発や交通安全指導を推進する等、地域における交通安全運動の中核として、重要な役割を担っています。

そのため、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なわれるよう支援します。

イ 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、各事業所の安全運転管理者等に対する講習を行なう等、職域における安全運転管理を通じて事故防止に貢献してい

ます。

そのため、安全運転管理者協議会の活動等が、適正かつ効果的に行われるよう、必要な協力等を行います。

(2) 高齢者の交通安全対策の推進

高齢化社会に伴い、高齢者の事故が増加傾向にあることから、高齢者が安全に、安心して外出できるような交通社会の形成を推進する必要があります。

そのため、高齢者を対象とした交通安全教室を警察と開催することや、自治会・老人会と連携し地域ぐるみで交通安全の意識向上を図り、一人暮らしや体の弱い高齢者を守る活動を推進します。

さらに、高齢者とその家族の支援を行っている福祉関係機関と連携を図り交通安全対策や、県公安委員会の所管する運転免許証返納について取り組みを進めます。

○シルバーリーダーの指導・育成

地域における交通安全の指導者を育成するため、各老人クラブでシルバーリーダーを任命します。

シルバーリーダーに対して参加・体験・実践型の研修会を実施し、交通安全に関する知識や情報を深め、地域内で自主的な交通安全活動を推進します。

(3) 子どもから高齢者まで段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児から高齢者まで、心身の発達段階に応じた交通安全教育を、段階的かつ体系的に行います。

特に、交通弱者である、幼児、児童、生徒、高齢者に重点を置き、参加・体験・実践型の交通安全教室を行います。

○スケアード・ストレイト教育技法による交通安全教室

中学生を対象として、教育委員会と連携し、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や痛みを直視させることにより、交通安全意識の向上等を図ります。

(4) 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、飲酒運転が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、飲食店等での飲酒運転の根絶の取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転追放を図ります。

(5) 自転車の安全利用の推進

近年、自転車と歩行者が衝突し、加害者の自転車運転者に多額の損害賠償が生じた事案が全国各地で発生し、平成27年6月から道路交通法の改正が行われ、違反自転車運転者への講習が義務化されるなど、自転車の運転ルール遵守徹底が叫ばれています。

そのため、今後も自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの啓発、実践を図る対策を進めていきます。

①自転車安全利用キャンペーンの実施

毎月15日を「自転車安全の日」と定め、関係機関・団体とともに街頭キャンペーンを実施する。

そのなかで、自転車点検や指導を行ない、自転車の安全利用の呼びかけを行います。

②自転車の交通安全教室の開催

小・中学校生を主な対象に、教育委員会や警察など関係機関と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

③反射材の普及

薄暮時や夜間における自転車の交通事故防止を図るため、灯火の点灯指導やリフレクター等反射材の活用の呼びかけを行います。

④自転車用警告書の活用

自転車利用に関するルールの向上やマナーの遵守を図るため、自転車用警告書（イエローカード）を活用していきます。

⑤自転車損害賠償保険等加入の促進

千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が平成28年度に制定され、平成29年4月から施行されます。この条例内で自転車利用者等は、自転車損害賠償保険等の加入確認及び保険加入に努めることとなりました。

自転車の安全な利用のため、自転車利用者が事故を起こした場合に備え、保険加入の啓発、促進を行っていきます。

⑥自転車安全利用条例制定への取り組み

千葉県条例の制定を受け、本市における条例制定の必要性を含め方策の検討を行います。

(6) 交通安全に関する普及・啓発活動の推進

交通安全思想の普及を図るため、以下の啓発活動を関係機関と連携し推進します。

①交通安全運動の推進

年4回の交通安全運動を中心に、関係機関・団体と共に街頭啓発やキャンペーン等などの活動を実施し、日常生活に密着した運動を展開します。

また、年間を通じて実態に即した活動も実施していきます。

②シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用率が高い割合を占めていることから、運転者及び助手席のシートベルト着用に加え、後部座席での着用やチャイルドシートの着用の呼びかけを行います。

また、シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間中に、関係機関・団体と連携して着用キャンペーンを実施し、街頭での着用・啓発と指導を実施します。

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に、歩道や道路の整備や交通安全

施設の整備等を進めます。

(1) 人優先の安全・安心な歩行者空間の整備

①生活道路及び通学路における交通安全対策の推進

歩道等が整備されていない生活道路を中心に、歩道等総合整備計画（平成28年～32年）に基づき必要に応じてグリーンベルトの設置、ハンプ、狭さく、交差点カラー舗装等を実施し、自動車の速度の抑制、交差点があることの運転者への明示及び歩行者と車の通行区分の明示等を実施し、安全な歩行者空間を確保します。

また、通学路においては、児童・生徒の安全を確保するため、「第三次通学路安全対策推進行動計画」と連携を図りながら、効果的な対策を講じます。

なお、推進にあたっては、全国平均に比べ事故発生率が高く、幹線道路に囲まれた地区において、歩行者等の安全な通行を確保する「ゾーン30」の取組みを活用します。

②バリアフリー化など歩行空間等の整備

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、特に通学路での危険性の高い区間等について、歩道及び自転車歩行車道（自転車の通行が認められている歩道）の整備を実施します。

また、生活関連経路のバリアフリー化を推進するため、「歩車分離式信号」、「押しボタン式信号機」、「バリアフリー対応型信号機」等の整備について、関係機関に要請します。

③無電柱化の推進

安全で快適な通行区間の確保等のため、電線共同溝を整備し、電線類地中化を推進します。

(2) 道路ネットワークの整備

①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、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって、適正に機能が分担される道路の体系的な整備を図ります。

そのため、通過交通の排除と効果的な交通の分散により、中心市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス線や都市計画道路の整備を推進します。

また、幹線道路等に囲まれた住宅地や商業地域内においては、歩行者が安全かつ快適に通行できる交通環境の形成を図るため、人が安全に歩ける道づくりを推進します。

②道路改築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、道路の改築事業を推進し、歩行者及び自転車利用者の保護を最重点とし、歩道の新設、交差点の改良を行ない、交通安全施設についても併せて整備を図ります。

(3) 交通安全施設等の整備推進

①歩行者等の安全通行の確保

交差点及びカーブ区間に対してドット線や視線誘導標の設置を行うことや、夜間の事故防止の対策として、道路照明灯の設置や路面標示などについて反射する機能を持つ高輝度道路標示の整備を行います。

②幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故が発生した場合、重大事故につながるおそれのある、幹線道路や交差点では、効果的な交通安全施設の整備を実施し、事故防止対策を行います。

(4) 効果的な交通規制の推進

①地域の特性に応じた交通規制

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため対策が必要な地区については、「ゾーン30」などを活用し、地域の特性に着目した交通安全対策に努めます。

また、主として通過交通の用に供される生活道路については、駐停車禁止等交通の円滑化に重点を置いた交通規制を関係機関に要請します。

②幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案し、速度等の規制の見直しについて、関係機関に要請します。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

① 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通の安全は、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であり、地域住民や道路利用者の主体的な参加により、交通安全点検を実施し、誰でも安心して利用出来る道路環境づくりを行なう。

② 「ゾーン30」の促進

外周を幹線道路に囲まれている、まとまりのある住宅地において、面的に歩行者や自転車の交通安全の確保を図るため、地区内の車両の走行速度を時速30キロメートルに制限し、生活道路への車両の流入を抑制する「ゾーン30」の取り組みを推進します。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

① 自転車等駐車場の整備

自転車等の需要が多い地域の放置自転車等の確保について、鉄道事業者や商業施設管理者と協力して、総合的かつ計画的に自転車等駐車場の整備を促進します。

② 自転車利用者に対する啓発

良好な交通環境を確保するため、関係機関や団体とともに広報啓発に努め、正しい駐輪方法等の啓発などにより自転車利用者のマナーの向上を図ります。

③ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

各駅周辺に自転車等が無秩序に放置されるなどの、交通環境に好ましくない事態を防止するために、放置自転車クリーンキャンペーンを実施し、関係機関及び団体と連携・協力して放置自転車等の問題を広く市民に訴え、その一掃を図ります。

④放置防止指導員の配置

歩行者空間の確保のため、主要駅に自転車等の放置防止指導員を配置し、自転車等駐車場への誘導と指導を行います。

⑤放置自転車等の撤去

放置防止対策の一環として、放置禁止区域内に放置された自転車等の撤去対策を実施します。

⑥自転車ネットワーク計画策定への取り組み

自転車の通行環境整備については、平成24年度から国が、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを示し自転車ネットワークの策定に対し全国的な取り組みが行われています。

さらに、平成28年7月には、より柔軟に自転車ネットワーク・走行環境が図れるようにガイドラインの改定が行われました。

このため本計画においては、ネットワーク計画のあり方について検討を行います。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨等による災害に備え、安全性、信頼の高い道路交通を確保し、災害発生時の災害応急対策を的確かつ円滑に行なうとともに、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法及び道路交通法に基づき、的確な交通規制を行ないます。

(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、適正な運用を行なうとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理について指導を徹底します。

イ 不法占有物件の指導等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査による指導を行ない、その是正を実施します。

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、施工時期や施行方法を事業者・占用者と調整を図ります。

②子どもの遊び場の確保

都市における自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、子どもの遊び場として、街区公園をはじめとする都市公園の整備、児童遊園等の整備を行います。

③道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または、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、通行の禁止または制限を行います。

また、道路との関係で必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を越える車両の通行の禁止、または制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

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、交通指導の取締りや暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

そのため、交通事故の実態等を的確に分析し、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の徹底を関係機関等に要請し、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置いた交通取締りを実施します。

そのために、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を関係機関に要請します。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩行者に危険を及ぼす行為に対して指導を行ない、悪質な行為には取締りの強化を関係機関に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

① 暴走族追放機運の高揚等

暴走族の追放については、関係機関及び団体等と連携し、地域における暴走族追放の気運の醸成を図り、広報活動を行ないます。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等の集合場所とならないための、施設の管理・改善等の環境づくりを推進するとともに、地域の関係機関・団体等が連携し、交通規制等必要な道路交通環境の整備を図り、暴走行為等ができない環境づくりを推進します。

③ 指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事案に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令の適用により、検挙及び補導を徹底し、あわせて解散指導を積極的に行なうなど指導取締りの強化を関係機関に要請します。

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、交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防本部等の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、交通事故現場に居合わせた関係者等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・救急体制の整備・拡充

「消防力の整備指針（平成12年1月20日・消防庁告示第1号）」に基づき、適切な救助・救急体制の整備・拡充を図ります。

また、迅速かつ適切な救助・救急業務の遂行を図るため、救助工作車、高規格救急自動車の整備及び救助資機材、高度救命処置用資機材の整備・拡充を図ります。

②集団救助・救急体制

集団救助・救急事故の際には、消防機関の傷病者の搬送能力、収容能力を超える恐れがあるため、近隣消防機関との消防相互応援協定に基づき対応を行います。

③心肺蘇生法等の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図り、また、被害を最小限にとどめるには、交通事故現場に居合わせた関係者等による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るため、市民等を対象に応急手当等の知識や技術の普及を推進します。

(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、救急医療機関、消防機関等の緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

5 被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により、肉体的、精神的、経済的に大きな被害を受けます。

そのため、交通事故被害者を支援するため、交通事故相談等の対策に努めていきます。

(1) 交通事故被害者支援の充実・強化

①交通事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故により負傷された方の救済手段のひとつとして、交通災害共済の加入を促進し、普及を図ります。

また、交通遺児に対しては、見舞金及び遺児手当を支給していきます。

②交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故による被害者、その家族や遺族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、関係機関・団体と連携を図り、専任相談員や弁護士の適切な配置も含めた相談業務の充実に努めていきます。

(2) 損害賠償の請求の援助等

交通事故による損害賠償など、被害者の抱える問題に適切な解決を図るため、千葉県交通事故相談所の巡回相談について、広く市民に周知し、相談機会の充実に努めます。

また、警察等においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な援助の一助として、救済制度の教示や交通事故相談活動を実施しており、その周知について推進します。

6 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、事故の発生状況や運転者等の行動、道路環境面等様々な角度から情報の収集分析を実施し、以後の事故発生の未然防止対策に努めていきます。

(1) 交通事故調査・分析の充実

①交通事故多発箇所共同現地診断

過去に発生した交通事故発生実態から、特定の区間または地点で交通事故が集中して発生している道路について、関係機関・団体等と共同で道路診断を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析して、効果的な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現地診断

死亡事故または社会的影響の大きい事故については、多角的に分析し、事

故の直接的、間接的原因を明らかにして、当該地点における同種の事故の再発防止を図るため、緊急的な現地診断を関係機関と連携して実施します。

③交通事故データ解析等統計分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全対策の検討、立案等に役立てるため、交通事故データ、ヒヤリハット情報及び地図情報を活用した交通安全支援システムを関係機関の協力を得て整備を行い、また、国の保有するETC 2.0などのビックデータの資料提供を要請するなど、科学的アプローチによる総合的対策を推進します。

第3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事故の現状

市内での、平成23年から平成27年までの5年間の踏切事故の発生件数は0件であった。

全国的に見て踏切道の事故は減少傾向にはあるが、平成27年において全国の鉄道運転事故全体の約33パーセントを占めている状況にあり、市内においても、改良すべき踏切が残されている状況にあります。

第2節 踏切道における交通安全対策の今後の方向

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すことから、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施し、同時にこれらの対策が、道路交通の渋滞の軽減や交通の円滑化、環境保全に寄与するよう、関係機関と協議し、より効果的な対策を総合的に推進します。

第3節 踏切道における交通安全計画の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を関係機関と連携し、期間中の踏切事故件数「ゼロ」を目指します。

第4節 踏切道における交通安全の施策

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

市内には、東武鉄道野田線と新京成電鉄新京成線に踏切が設置されているが、東武鉄道野田線については、連続立体交差事業により9箇所踏切の除去が完了しています。

現在、事業中の新京成電鉄新京成線の連続立体交差化により、さらに10箇所の踏切除去が行われる予定となっており、この事業を着実に進めていきます。

また、立体交差化に至らない踏切等については、事故防止及び歩行者の安全対策を関係機関と共同して進めます。

2 踏切の統廃合の促進

踏切道の立体交差化等とあわせて、近接している踏切道のうち、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、踏切の統廃合を関係機関と協議し進めます。