

松戸市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)



松 戸 市

目 次

計画の基本的な考え方.....	1
道路交通の安全の概要.....	2
第1編 道路交通の安全.....	3
第1章 道路交通安全の目標等.....	3
第1節 道路交通事故のすう勢等.....	3
1 道路交通事故の現状.....	3
2 交通事故の特徴.....	4
第2節 交通安全計画における目標.....	12
第2章 道路交通安全についての対策.....	13
第1節 今後の道路交通安全対策の方向.....	13
第1の視点 高齢者・子どもの安全確保.....	13
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保.....	13
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保.....	14
第4の視点 地域でつくる交通安全の推進.....	14
第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進.....	15
第2節 道路交通安全の施策.....	15
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚.....	15
(1) 市民参加でつくる交通安全の推進.....	15
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	17
(3) 自転車の安全利用の推進.....	19
(4) 飲酒運転の根絶.....	23
(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	23
【第2の柱】安全運転の確保.....	25
(1) 運転者に対する教育等の充実.....	25
(2) 二輪車安全運転対策の推進.....	25
(3) 車両運転中における携帯電話等の利用の危険性周知.....	26
【第3の柱】道路交通環境の整備.....	26
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	26
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進.....	26
(3) 交通安全施設等の整備推進.....	27
(4) 効果的な交通規制の推進.....	28
(5) 自転車利用環境の総合的整備.....	28
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備.....	29
(7) 総合的な駐車対策の推進.....	29

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
【第4の柱】 道路交通秩序の維持	30
(1) 一般道における交通取締りの強化	30
(2) 暴走族対策の強化	30
【第5の柱】 救助・救急活動の充実	30
(1) 救助・救急体制の整備	30
(2) 救助・救急隊員の教育訓練の充実	31
(3) 市民に対する応急手当の普及啓発の推進	31
(4) 救急関係機関の協力関係の確保等	31
【第6の柱】 被害者支援の推進	31
(1) 交通事故相談の充実	32
(2) 遺族への支援	32
(3) 自動車損害賠償責任保険・共済（自賠責）への加入促進	32
【第7の柱】 交通事故調査・分析の充実	32
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	32
第2編 鉄道交通の安全	33
第1章 踏切道における交通の安全	33
(1) 踏切事故のすう勢等	33
(2) 今後の踏切道における交通安全対策	33
(3) 事故防止のための啓発活動等の推進	33
施策・事業 各担当課一覧	34
用語集	36

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

この交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、国の交通安全基本計画及び千葉県の交通安全計画に基づくとともに、松戸市における安全都市宣言の主旨を踏まえ、市内における交通社会を構成する様々な関係を考慮しつつ、適切かつ効果的な方策について総合的に検討し策定したものです。

第1に、歩行者及び自転車利用者の安全な移動を確保するため、歩行者及び自転車利用者の交通安全意識を高め、指導の強化により、交通マナーの徹底を図ります。また、交通社会に参加する市民一人ひとりの交通安全思想と意識の高揚を図るため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

第2に、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実を図ります。

これらに関し、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるにあたり、交通事故原因の総合的な調査研究の実施、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助、救急活動の充実、損害賠償等被害者の救済に必要な措置の充実等を図ります。

また、これらの施策は、高齢化、情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、効果等を勘案して適切に選定し、重点的かつ効果的に推進します。

交通事故防止のためには、市民、関係機関・団体等の緊密な連携のもとに施策を推進することが重要であり、このため、民間の自主的な交通安全活動を積極的に促進するとともに、市民一人ひとりが主体的に取り組む、市民参加型の交通安全活動を積極的に推進します。

第二 計画の期間

この計画は、計画の期間を平成28年度から平成32年度までの5か年間とします。

第三 計画の重点事項

道幅の狭い生活道路が多いことや、自転車利用者が多い、少子高齢化など、本市の特性や社会情勢の変化、技術革新等々、様々な点を踏まえ、「自転車の安全利用」と「（高齢者・子ども等の）交通弱者の交通安全対策」を重点事項とし、計画致します。

道路交通の安全の概要

1. 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まちを目指す。死傷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。



2. 道路交通の安全についての目標

交通事故発生件数を年間1,220件以下にする。
交通事故死傷者数を年間1,430人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

(5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・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 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進



(7つの柱)

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 交通事故調査・分析の充実

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

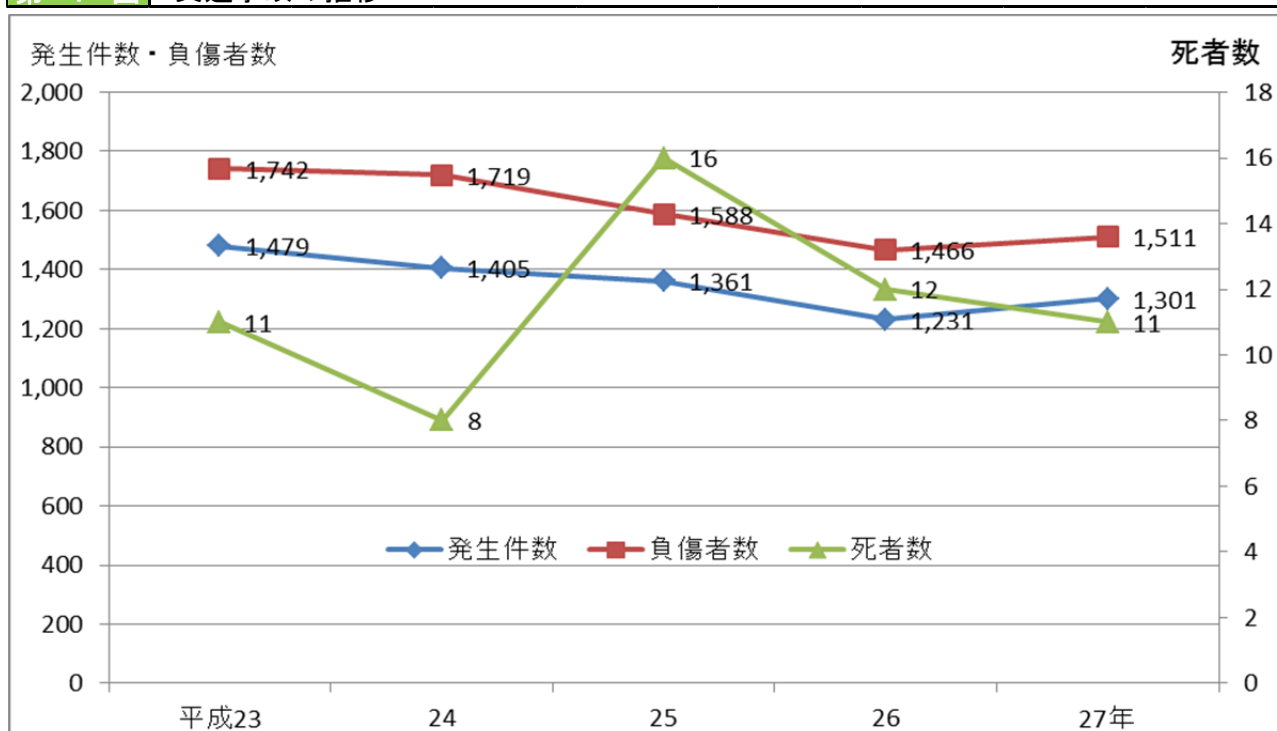
第1節 道路交通事故のすう勢等

1 道路交通事故の現状

市内における交通事故発生件数は、平成12年をピークに減少傾向にあります。平成27年は発生件数1,301件、死傷者数1,522人で、平成23年の発生件数1,479件、死傷者数1,753人と比較して減少しています。

また、「平成23年度～平成27年度松戸市交通安全計画」で掲げた抑止目標「平成27年までに年間死傷者数を4.1人（人口千人当たりによる目標）以下に、発生件数を3.6件（人口千人当たりによる目標）以下に抑制する」の死傷者数及び発生件数共に達成しました（第1図）。

第1図 交通事故の推移



	発生件数	負傷者数	死者数	人口千人当たりの発生件数	人口千人当たりの死傷者数
平成23年	1,479	1,742	11	3.1	3.7
平成24年	1,405	1,719	8	2.9	3.6
平成25年	1,361	1,588	16	2.8	3.3
平成26年	1,231	1,466	12	2.5	3.0
平成27年	1,301	1,511	11	2.7	3.1

(資料提供：千葉県警察)
算出に用いた人口は、各前年の松戸市総務課発表「松戸市年齢階層別人口統計表（各年12月31日現在）」による。

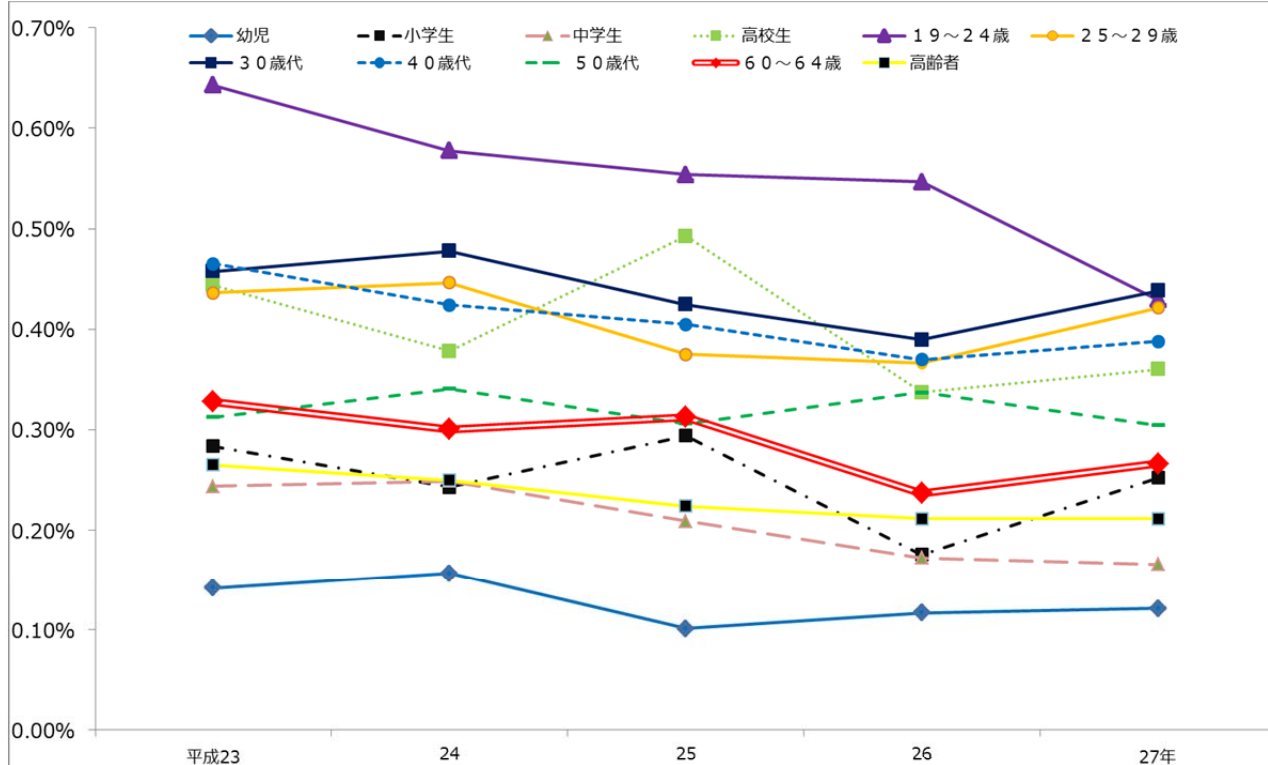
2 交通事故の特徴

(1) 年齢層別の死傷者構成率

過去5年間の年齢層別の死傷者構成率を見ると、19～24歳の人口当たりの交通事故死傷者率が一番高いことが挙げられます。また、高齢者は他の年齢層よりも、人口当たりの交通事故死傷者率は低いにも係らず(第2図)、高齢者人口の増加により、交通事故死者数は増加しています(第3図)。このことが、交通事故死者数全体の増加の要因の一つであると考えられます。

また、致死率については上昇傾向にあります。この背景には、他の年齢層と比べて致死率が高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少していることが挙げられます(第4図)。

第2図 年齢層別人口当たり交通事故死傷者率の推移



平成23～27年 年齢層別人口当たり交通事故死傷者の内訳表

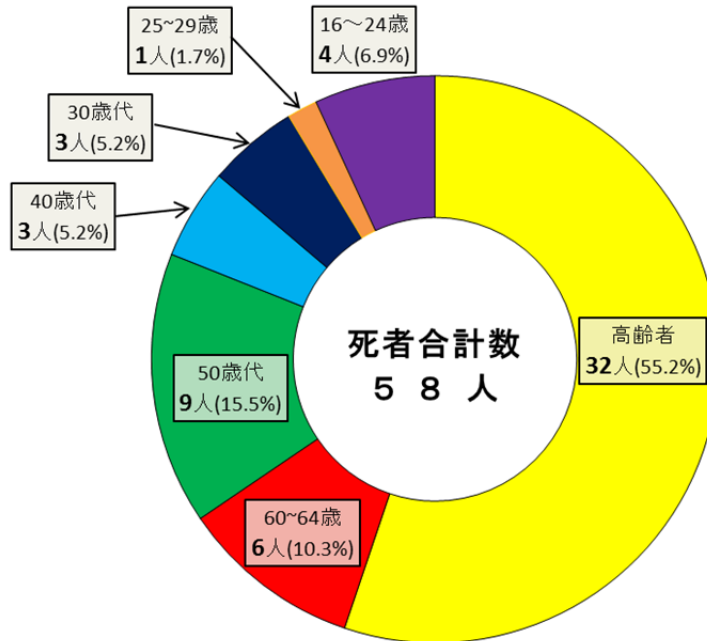
	平成23	24	25	26	27年
幼児	40	44	28	32	33
小学生	73	62	73	43	61
中学生	32	33	28	23	22
高校生	56	50	65	45	48
19～24歳	180	165	160	161	131
25～29歳	129	133	108	103	118
30歳代	337	348	295	261	286
40歳代	346	334	326	302	316
50歳代	170	187	170	192	180
60～64歳	125	107	103	71	75
高齢者	265	264	248	245	252
総計	1,753	1,727	1,604	1,478	1,522

(資料提供：千葉県警察)
算出に用いた人口は、各前年の松戸市総務課発表「松戸市年齢階層別人口統計表(各年12月31日現在)」による。

(2) 年齢層別交通事故死者数

過去5年間の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（32人）が最も多く、次いで50歳代（9人）、60～64歳（6人）の順で多くなっており、この3つの年齢層の死者数を合わせると全体の81.0%を占めています(第3図)。

第3図 平成23～27年 年齢層別交通事故死亡者数の推移

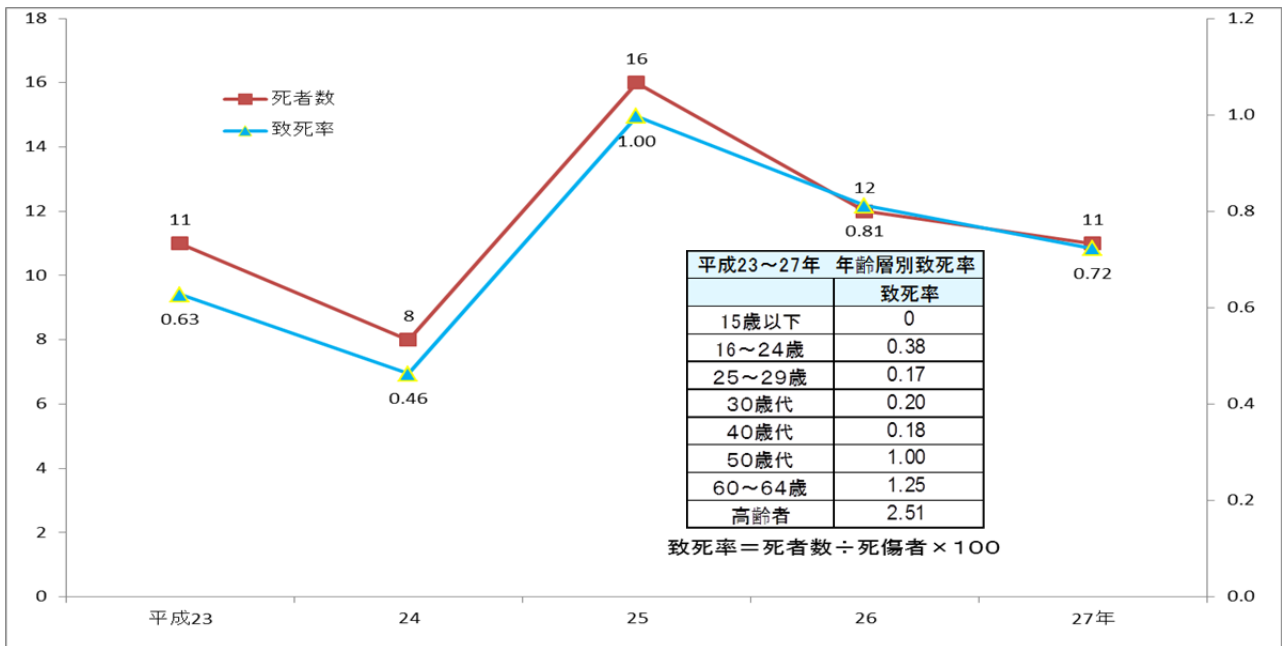


	死者数	構成率	平成23	24	25	26	27年
高齢者	32	55.2%	5	6	6	9	6
60～64歳	6	10.3%	3	0	3	0	0
50歳代	9	15.5%	2	0	2	2	3
40歳代	3	5.2%	0	1	1	0	1
30歳代	3	5.2%	0	0	2	1	0
25～29歳	1	1.7%	0	0	0	0	1
16～24歳	4	6.9%	1	1	2	0	0
15歳以下	0	0	0	0	0	0	0
合計	58	100%	11	8	16	12	11

	平成23～27年	
	高齢者	高齢者以外
平成23年	5	6
平成24年	6	2
平成25年	6	10
平成26年	9	3
平成27年	6	5
合計	32	26

(資料提供：千葉県警察)

第 4 図 平成23～27年 致死率及び死者数の推移

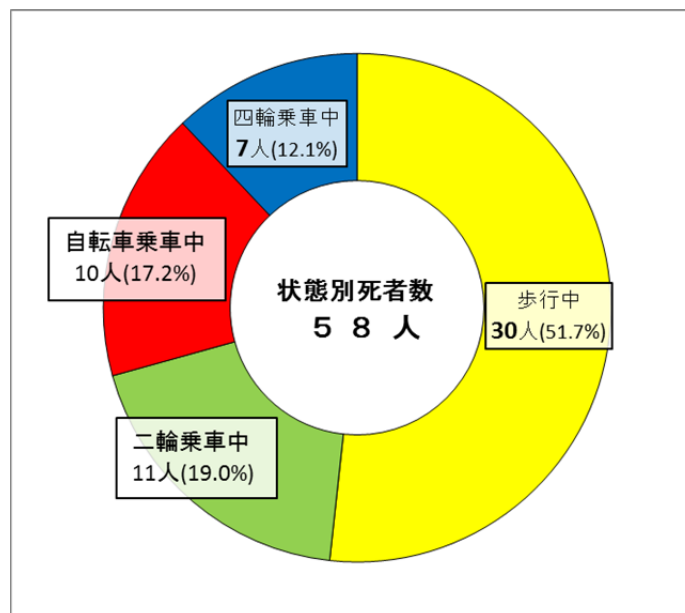


(資料提供：千葉県警察)

(3) 状態別交通事故死者数

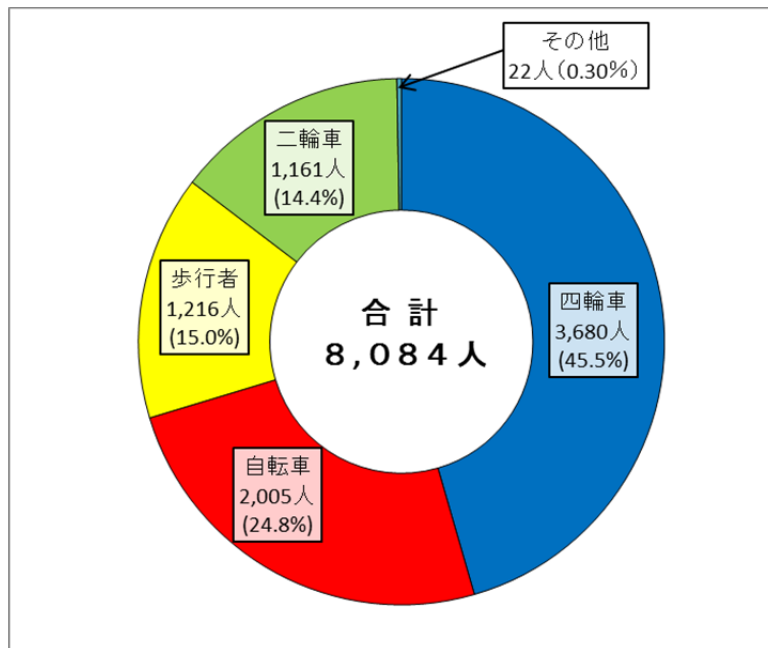
過去5年間の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中(30人,構成率51.7%)が最も多く、次いで二輪車乗車中(11人,構成率19%)が多くなっています(第5図)。また、状態別死傷者数の割合でみると、四輪車及び自転車が全体の約70%を占めています。歩行者及び二輪車は怪我をされた方が全体の約30%にも係らず、死者数では約70%という結果となっています(第6図)。

第 5 図 平成23～27年 状態別交通事故死者数



(資料提供：千葉県警察)

第 6 図 平成23～27年 状態別交通事故死傷者数

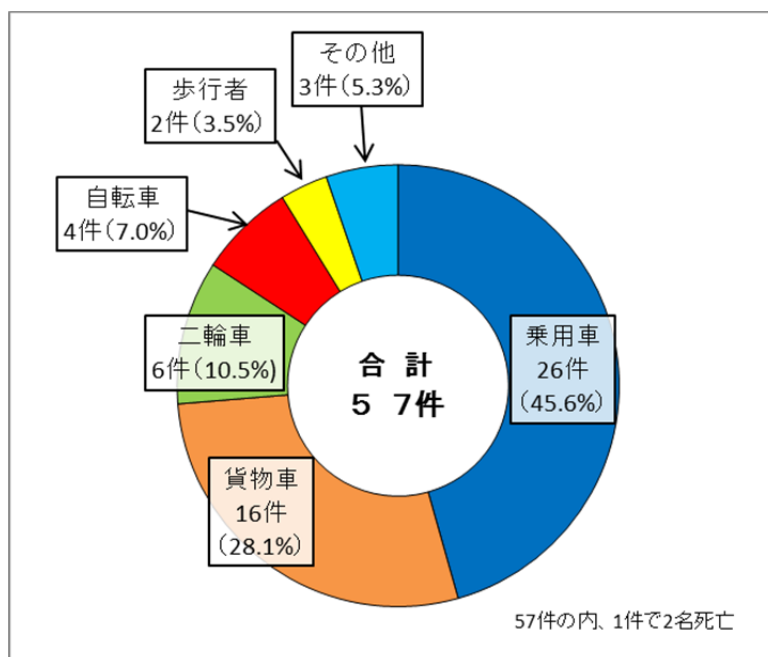


(資料提供：千葉県警察)

(4) 当事者別 (第1当事者) ^{※1}死亡事故発生件数

当事者別 (第1当事者) 死亡事故発生件数をみると、四輪を原因とするものが、全体の73.7%を占めています。その内、約半数近くの45.6%が乗用車によるものです (第7図)。

第 7 図 平成23～27年 当事者別(第1当事者)死亡事故発生件数



(資料提供：千葉県警察)

(5) 高齢者の関係する事故について

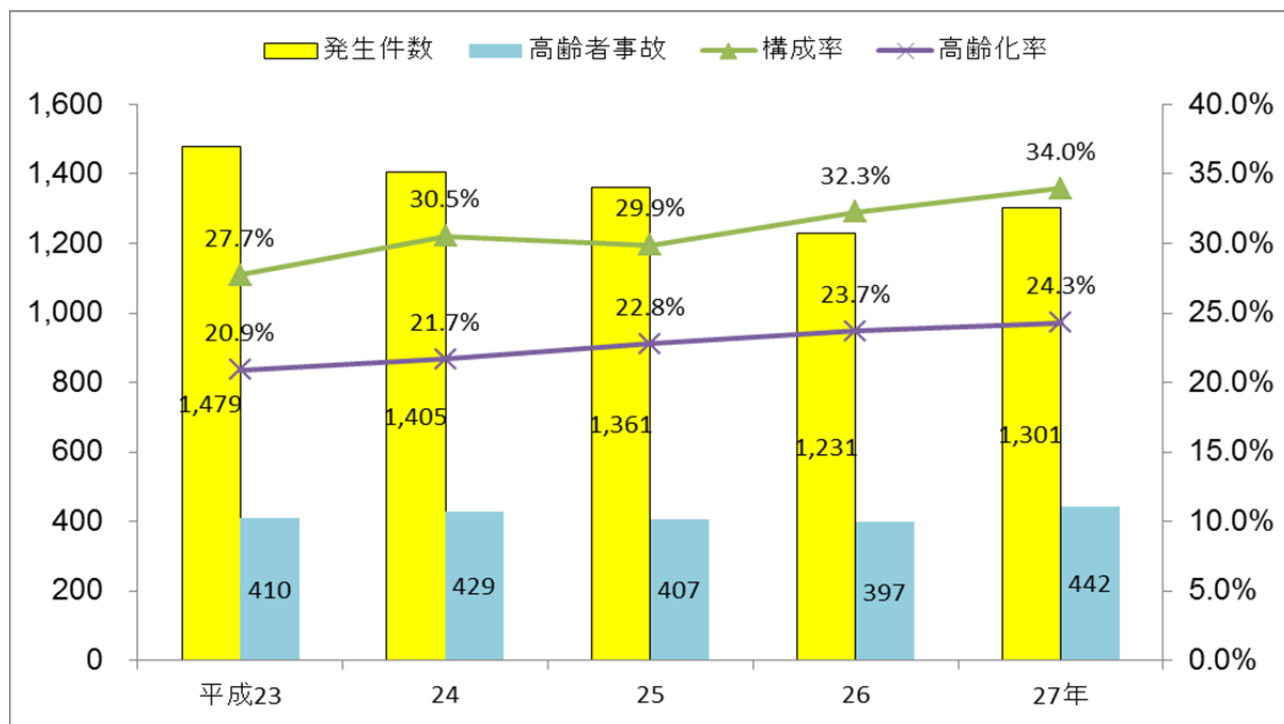
高齢者が関係する交通事故の割合は、市内の高齢者人口の上昇に伴い、増加傾向にあります（第8図）。また、状態別及び年齢層別の死亡者構成率をみると、歩行中の高齢者の死者が20人と最も多く、次いで自転車乗車中の高齢者の死者が6人となっており、両者を合わせると全体の44.8%と半分近くを占めています（第9図）。

そして、交通事故の法令違反・原因を分析すると、高齢者が第1当事者となる数のほうが、第2当事者となる場合よりも、多いことが分かります（第10図）。

高齢車両乗用者の法令違反・原因別一覧を見ると、安全不確認が全体の約49%と一番多い事故原因となっています（第11図）。なお、高齢車両乗用者限定で見た場合、60%が第1当事者となっています。

次に、高齢歩行者の法令違反・原因別一覧を見ると、大部分を第2当事者が占めるものの、第1当事者となる場合もあります（第12図）。

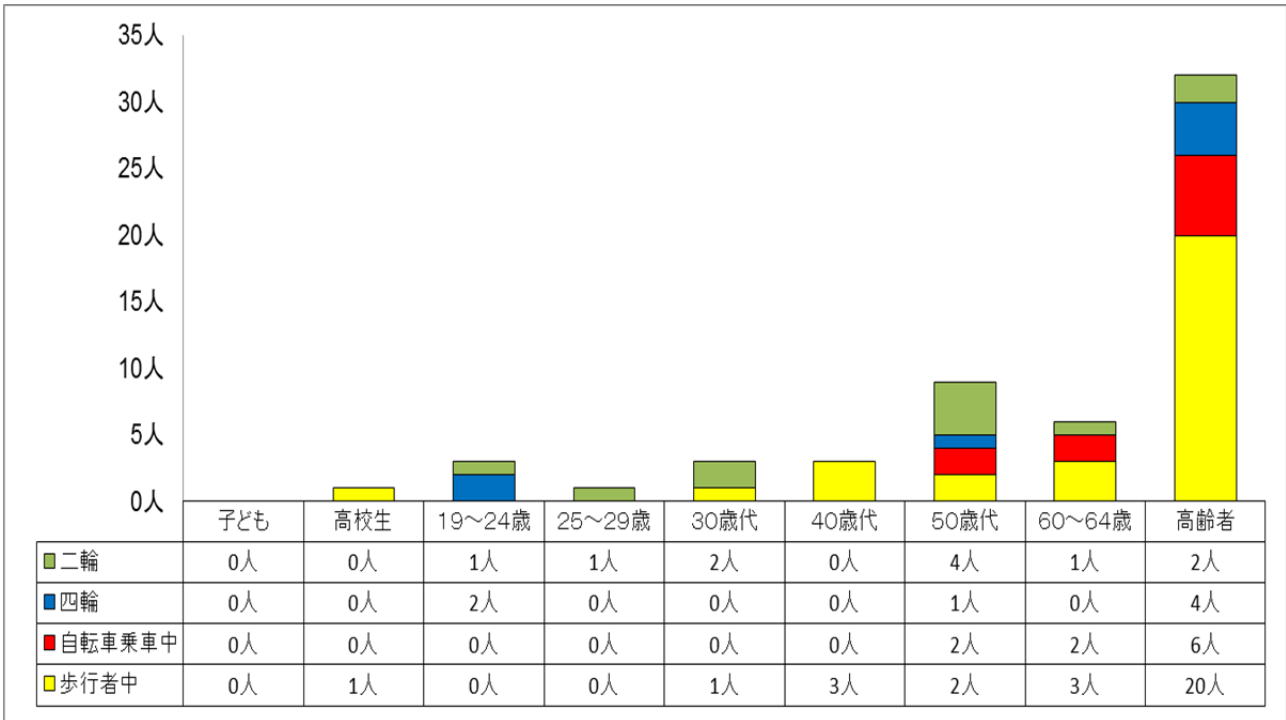
第8図 高齢者が関係する交通事故発生状況の推移



(資料提供：千葉県警察)

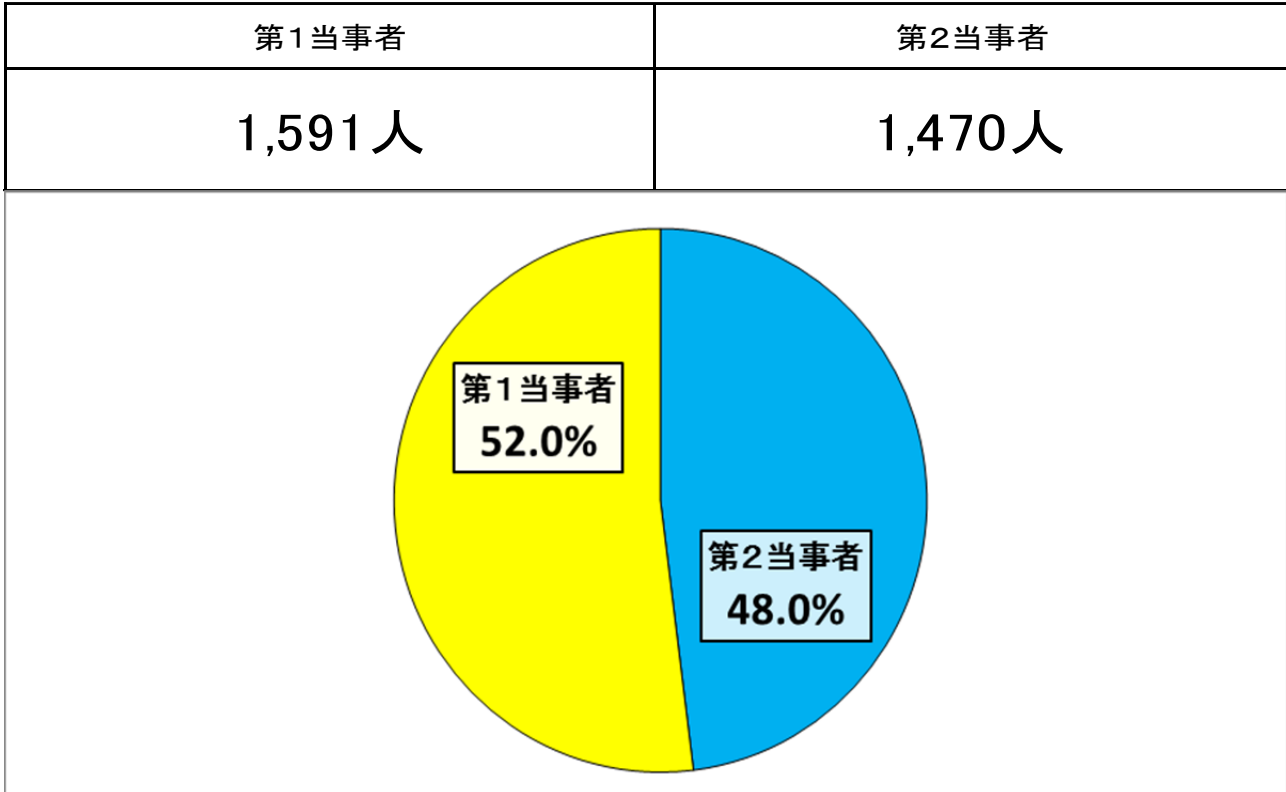
算出に用いた人口は、各前年の松戸市総務課発表「松戸市年齢階層別人口統計表（各年12月31日現在）」による。

第 9 図 平成23～27年 年齢層・状態別 交通事故死者数



(資料提供：千葉県警察)

第 10 図 平成23～27年 高齢者が関係する交通事故(第1・第2当事者)の法令違反・原因別総計



(資料提供：千葉県警察)

第 11 図 平成23～27年 高齢運転者(第1・第2当事者)の法令違反・原因別一覧

法令違反		第1当事者	割合(%)	第2当事者	割合(%)
信号無視		53	違反あり 60.0%	2	違反あり 5.3%
優先通行妨害等		17		3	
交差点安全進行義務(交差道路通行)		31		12	
指定場所一時不停止		45		0	
自転車の通行方法違反		0		1	
安全運転義務	ハンドル操作不適	23		1	
	ブレーキ操作不適	90		0	
	前方不注視	262		4	
	動静不注視	148		14	
	安全不確認	783		87	
	予測不適	20		0	
	その他	14		0	
小計		1,340		106	
その他の違反		97	17		
車両・違反なし		0	0	915	違反なし 34.7%
合計		1,583	60.0%	1,056	40.0%

(資料提供：千葉県警察)

第 12 図 平成23～27年 高齢歩行者(第1・第2当事者)の法令違反・原因別一覧

法令違反		第1当事者	割合(%)	第2当事者	割合(%)
信号無視		7	違反あり 1.9%	0	違反あり 10.4%
横断	横断歩道外横断	0		19	
	斜め横断	0		1	
	駐車車両の直前・直後横断	0		4	
	走行車両の直前・直後横断	0		5	
	小計	0		29	
めいてい・はいかい・寝そべり等		0		7	
路上作業		0		1	
飛び出し		0		7	
その他の違反		1		0	
違反なし		0	0	370	違反なし 87.7%
合計		8	1.9%	414	98.1%

(資料提供：千葉県警察)

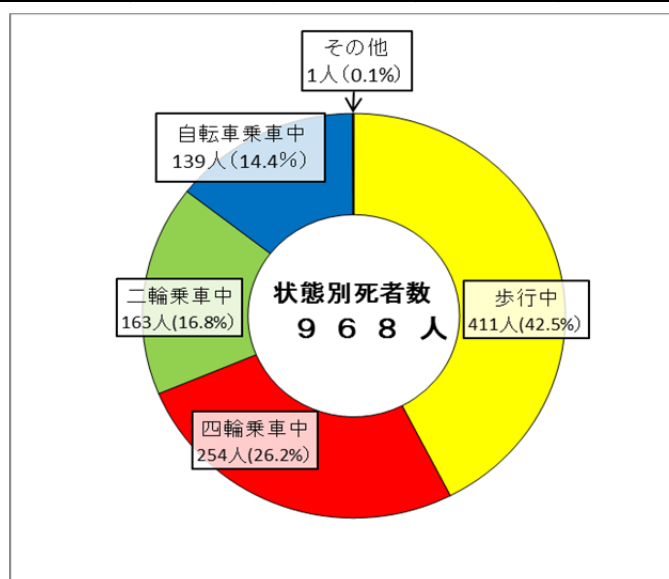
(6) 千葉県との比較

千葉県と状態別死者数を比較すると、歩行中（411人、42.5%）が最も多いのは変わらないものの、松戸市は約10%ほど割合が高くなっています。次いで、県は四輪乗車中（254人、構成率26.2%）が多くなっています（第10図）。

千葉県と年齢層別死者数を比較すると、高齢者の死者が多いのは変わらないものの、その構成率が49.6%であり、55.2%の松戸市より低いものとなっています。

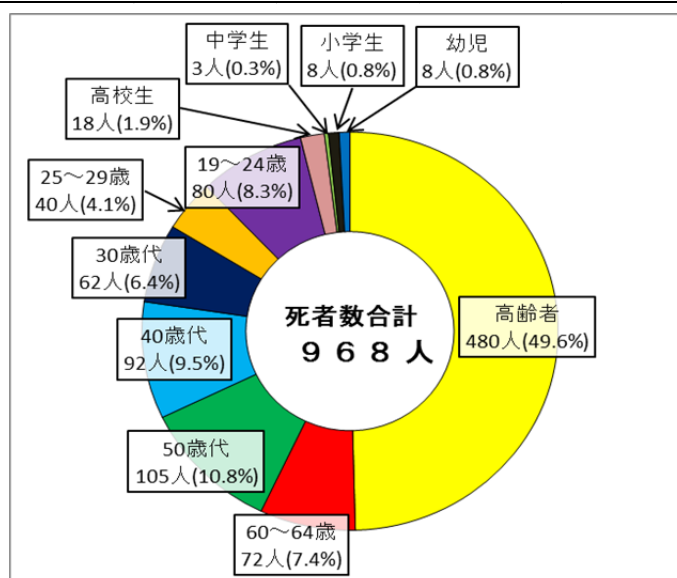
このことから、松戸市は高齢化率において、県よりも低いにも係らず、交通事故で亡くなる高齢者の割合が高いことが分かります。

第13図 平成23～27年 千葉県 状態別交通事故死者数



(資料提供：千葉県警察)

第14図 平成23～27年 千葉県 年齢層別交通事故死者数



(資料提供：千葉県警察)

第2節 交通安全計画における目標

交通安全計画の究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる松戸市の構築です。

しかし、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成32年までに、以下の数値を抑止目標として取り組んでいきます。

《松戸市の抑止目標》

発生件数 1,220件/年 死傷者数 1,430人/年

(参考)

}	人口千人当たりによる発生件数	}
	$1,220 \text{ 件} \times 1,000 \text{ 人} / 500,000 \text{ 人} = 2.4 \text{ 件/年}$	
}	人口千人当たりによる死傷者数	}
	$1,430 \text{ 人} \times 1,000 \text{ 人} / 500,000 \text{ 人} = 2.9 \text{ 人/年}$	

上記目標達成のため、警察・各交通安全関係団体等と連携・協力のうえ、この計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進します。

(参考)

国の目標	24時間死者数の目標	2,500人以下
	死傷者数の目標	500,000人以下
県の目標	24時間死者数の目標	150人以下
	死傷者数の目標	18,000人以下

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死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、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に対応し、また、発生した交通事故に関する情報収集、分析を充実して、より効果的な対策への改善を図るとともに有効性が見込まれる新規施策を推進します。

量的・質的に変化していく道路交通情勢に対処し、交通事故のない安全な交通社会の実現に向けての取り組みを強化するとともに、交通事故の実態に十分対応した総合的かつ効果的な交通安全対策を積極的に推進する必要があります。特に次の5つの視点を重視して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

今後、高齢化の更なる進展によって、高齢者の関係する交通事故が増加することが懸念されます。そのため、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるよう安全対策を図ることが重要となります。高齢者が交通事故の被害者とならないための対策とともに、加害者となることを防止する取組など、それぞれの交通手段に応じた対策の強化が喫緊の課題となります。

さらに、様々な人々が利用しやすいような道路交通環境の形成を図ることで、高齢者の交通安全を守るとともに、身近な地域における交通安全活動について支援を行うことにより高齢者の交通事故減少を図ります。

また、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。

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、高齢者、身体障害者等にとって身近な道路の安全性を高め自立した日常生活を確保するため、松戸市バリアフリー基本構想^{注2}に基づき、人に優しい道路の整備を推進します。

そのため、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、歩行空間の確保を積極的に進めるとともに、歩行者による反射材等の利用・普及の促進、3（サン）・ライト運動^{注3}の推進等による自動車運転者の交通安

全意識の醸成等、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。

自転車については、本市の自転車乗車中の交通事故件数は交通事故全体の3割前後を推移しており、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。昨今、自転車が歩行者をはねたり、自転車同士で衝突するなどの交通事故により、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させ、もしくは重度の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が、賠償責任に対応した保険に加入していない自転車運転者も多いことから、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、自転車の安全利用を徹底するための対策を強化することと合わせて、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。

また、自転車に関する大きなトピックとして、道路交通法の改正により、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、受講しない者への罰則規定も設けられました。

自転車は身近な移動手段として重要な役割を担っています。また、健康志向の高まりと地球環境に優しいクリーンな移動手段として、自転車の利用ニーズは高まっています。

そのためにも、自転車利用者の交通マナー向上のための啓発活動、そして、自転車と歩行者の分離を図り、歩行者と自転車、自動車が共存し、誰もが安全で快適に利用できる道路環境作りを推進します。

第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保

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、安全な走行の普及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及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。

また、東京外かく環状道路の整備による道路環境の変化が予想されることから、高速道路等の出入り口付近や、周辺地域の安全対策のニーズを速やかに汲み取り、交通安全対策を推進します。

第4の視点 地域でつくる交通安全の推進

多くの交通事故は、市民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域の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となります。

そして、飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

また、地域で行なわれる自主的な啓発・教育等の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や警察と連携し出前講座等の支援を行うことにより、地域が一体となった交通安全活動の促進を図ります。

第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

平成23年度～平成27年度の計画期間においては、前述の4つの視点に基づいた総合的な交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故により多くの生命が失われています。交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

このため、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するためには、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していく必要があります。交通情勢の変動に的確に対応した対策を行い、交通死亡事故の減少を図ります。

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、以下の7つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 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、自転車の安全利用については、関係機関、団体と連携し強力で推進します。

(1) 市民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

市民一人ひとりへの交通安全思想の普及徹底を図るため、交通安全関係機関、

団体と連携し、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動に積極的に取り組むとともに、毎月10日の「交通安全の日」(アクション10)、毎月15日の「自転車安全の日」を中心に、家庭、学校、職場等において、日常生活に密着した交通安全運動を展開します。

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(広報まつど)やホームページ、安全安心メール^{注4}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 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、交通安全対策に関する意見を、素早くそして広く市民から求めます。

④ 交通安全団体等への支援と連携

交通事故をなくし道路交通の安全を図るうえで、各種交通安全団体の活動は重要であり、これら団体との連携は必要不可欠です。また情報の共有化を図ることで、より効果的な活動を展開します。

ア 交通安全協会

交通安全に関する地域活動の中核団体として、交通安全意識の普及に重要な役割を果たしています。協会が行う交通安全啓発、諸行事及び交通指導員の育成、強化をより一層積極的に行えるよう支援します。

イ 安全運転管理者協議会

事業所における交通安全活動の中核団体であり、職域での自主的な交通事故防止活動の促進を図ります。

ウ 地域交通安全活動推進委員協議会

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地域住民の理解を深めるための活動のリーダーとして、法律上の資格を付与された委員による活動は重要な役割を担っています。

この委員活動を統括している地域交通安全活動推進委員協議会に対し、必要な支援を行うことにより、更に効果的な地域交通安全の推進を図ります。

エ 交通安全母の会

「交通安全は家庭から」を合言葉に、家庭における交通安全教育の推進に大きな役割を担う母親相互の連携協力体制を構築するため、母親を中心としたボランティア組織である松戸交通安全母の会を支援し、家庭及び地域における交通安全教育の推進を図ります。



松戸まつりにおける啓発活動



常盤平さくらまつりにおけるパレード

オ 老人クラブ

老人クラブを通じての啓発活動はその効果が大きいと、交通安全意識の高揚に努めてきたところですが、今後も高齢者の交通安全思想の普及・啓発を目的とした支援に努めます。

カ 安全都市協議会

本市の安全都市宣言に基づき、安全運動を推進し、市民の安全意識の普及徹底を図ることを目的として設立されました。交通安全、生活安全、産業安全の三つの部会により構成されており、交通安全部会については、交通事故防止のための様々な活動を市内全域で展開します。

(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実施し、交通事故の実態に即した市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を主として、広報啓発や指導等の施策を推進します。

ウ 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、街頭や駅前における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報を推進します。

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、安全安心メール、回覧板、各種報道機関等を通して、積極的に広報活動を推進します。

ウ 公共施設等における広報活動の推進

子どもから高齢者まで幅広い世代の交通安全に対する意識を高めるために、各支所、各市民センター、図書館及びその他公共施設等に、交通安全のポスターを掲示及びチラシの配置を行い、広報活動を推進します。

エ 外国人に対する交通ルール及び交通マナーの周知・徹底

人・物・金が世界中を行き交い、グローバル化が進む中で、様々な国籍を持つ人々が市内にお住まいです。そうした中で、各国の交通事情や交通ルール・マナーが日本と異なる場合も想定され、外国人が日本の交通ルールを遵守しないことによる交通事故の発生も危惧されます。

そのため、市内に転入してきた外国人や日本語学校に通う外国人等に対して、日本の交通ルール等を外国語で分かりやすく記載したチラシの配布等を通じ、日本における交通ルール及び交通マナーの周知・徹底を図ります。

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、毎年6月に実施される「シートベルト及びチャイルドシートの着用推進月間」を中心に、全ての座席のシートベルト着用、子どもを同乗させる場合のチャイルドシートの使用を徹底するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を活用し、正しい着用・使用の徹底を図ります。

④ 自動車利用の抑制

大気環境にやさしい運転のお願いについてホームページ等で啓発を実施します。

国が実施する大気汚染防止月間、千葉県が実施する冬季対策に合わせ、チラシの配布や広報紙、ホームページで啓発を行ないます。また、庁内及びばい煙発生施設を持つ事業所に文書を送付し、自動車利用の抑制やアイドリングストップに関しての啓発を行ない、周知・徹底を図ります。

(3) 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、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながら走行するなど、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。



馬橋・万満寺前での啓発



新松戸・スクランブル交差点前での啓発

ア 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強化月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を活用して、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^{注5}の普及促進及び自転車運転者講習制度^{注6}の周知を図るとともに、警察、交通安全協会、自転車軽自動車商協同組合等と、街頭での自転車点検、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・高校生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。

ウ 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に届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車のルールとマナーの周知・徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室やホームページ等において、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、自転車点検整備徹底を図ります。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）^{注7}の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、自転車軽自動車商協同組合等関係機関・団体、学校等と連携し、TSマークの普及促進を図ります。



第一種TSマーク
(赤色マーク)



第二種TSマーク
(青色マーク)

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等を踏まえ、自転車安全教室実施時やホームページ等に過去の裁判結果を例示するなど、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、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 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、幼児をはじめとする各世代に対し乗車用ヘルメットの着用を促進します。

⑦ 幼児二人同乗自転車の普及促進

幼児二人同乗自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。



松戸市作成 交通安全ポスター

自転車の交通事故を防止しましょう!!

自転車安全利用五則

自転車は
車両です!



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

ただし例外として、以下の場合は自転車が歩道を通行することができます

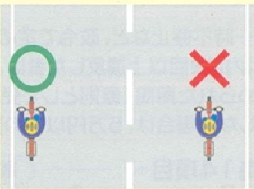
- 1 道路標識や道路標示で指定された場合
- 2 運転者が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
- 3 車道や交通の状況からみてもやむを得ない場合



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料料



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

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料料

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料料

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。



자전거 안전이용 5 계명

1. 자전거는 차도 통행이 원칙이며 보도 통행은 예외입니다.
2. 차도에서는 좌측 통행을 합니다.
3. 보도를 통행할 때는 보행자가 우선이고 차도속을 서행합니다.
4. 안전규칙을 지킵시다.
 - ◆ 음주운전 / 두명 이상 같이 타기 / 나란히 달리기 금지.
 - ◆ 밤에는 라이트를 켜다.
 - ◆ 교차로에서는 교통신호를 준수하며 일시정지하고 안전을 확인한다.
5. 어린이들은 헬멧을 착용합니다.

安全地骑自行车的五规定

1. 原则上应在车道上骑自行车，人行道属例外
2. 自行车要在车道左侧通行
3. 在人行道上骑行时，要让行人先走并靠近车道缓行
4. 要遵守安全规则
 - ◆ 禁止酒后骑车、骑车带人、并行骑车
 - ◆ 夜间要点灯
 - ◆ 在十字路口要遵守信号灯并暂停、确认安全状况
5. 儿童要戴安全帽

The Five Safety Codes for Riding Bicycles

1. "Stay on the Roadway" Bicycles are required to stay on the roadway by law. However, they are allowed to travel on sidewalks under some circumstances. Please see below for details.
2. "Keep Left" on the roadway
3. When riding on the sidewalks, "Pedestrians have Priority", "Slow Down" and "Stay on the edge close to the roadway."
4. Follow the "Safety Rules"
 - ◆ Drinking and driving / Riding Double / Paralleled Riding are prohibited
 - ◆ Turn on your light at night
 - ◆ At crossroads, follow the traffic lights, or stop and confirm the safety around you where there is no traffic light
5. Children must wear "Bicycle Helmets"

松戸市・松戸警察署・松戸東警察署

松戸市作成 自転車安全利用啓発チラシ

(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、その危険性等の周知・徹底を図るとともに、職場、家庭等での取組みを促進し、飲酒運転の根絶を図ります。さらに、運転者だけではなく飲酒運転を助長する車両提供、酒類提供、及び同乗についても提供しない、飲ませないの周知・徹底を図ります。



五香駅・飲酒運転根絶横断幕

(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育

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。

そのため、幼児に対しては、保育所、幼稚園、認定こども園等において、警察等による、交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

② 小学生に対する交通安全教育

小学生は、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。そして、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び地域や関係機関と連携・協力を図りながら、学校教育を通じて歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得できるよう警察等やユーカーリ交通公園^{注8}にて交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

また、「松戸市交通安全こども自転車大会」を開催し、交通安全について関心を持たせるとともに、自転車利用時のルールとマナーの浸透を図ります。



松戸市交通安全こども自転車大会



ユーカーリ交通公園・交通安全教室

③ 中学生に対する交通安全教育

中学生は小学生と比較してさらに自転車を利用する機会が増えることもあり、交通事故全体の中で自転車利用中の事故の割合が高くなります。また、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、交通安全に対する理解度がより向上する時期でもあります。

中学校においては、家庭及び地域や関係機関と連携・協力を図りながら、学校教育を通じて、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、高校生の交通事故のうち、自転車を中心とした、車両運転中の事故の割合が高くなっており、このような交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び警察等と連携・協力を図りながら、学校教育を通じて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。

また、自転車が加害者となる事故が増加する中で、自転車保険の加入や決め細やかな指導が求められます。そのため、自転車保険等への加入と集会時に自転車の交通事故防止等の指導、交通安全のリーフレット等の配布、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自転車交通安全教室等の開催を促進します。

事件事例を学ぶことや、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を感じさせることで、交通安全意識の向上等を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践させることで高校生の交通事故の抑止を図ります。

⑤ 成人に対する交通安全教育

成人は町会・自治会、職場、警察等との連携を図り、地域の会合の場及び職場等において各種講習会や交通安全教室を実施します。

特に、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、自転車運転者講習制度及び自転車安全利用五則をはじめとした自転車の安全利用について周知・徹底を図ります。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者の交通安全リーダー（シルバーリーダー）^{注9}を育成し、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。

そのため、老人クラブや地域におけるシルバーリーダー等の養成を図るため、各クラブや地域が自主的に交通安全活動を実施できる十分な知識と技能を習得させる、交通安全シルバーリーダー研修会等の取り組みを積極的に支援します。

また、警察や高齢者関係団体等によって構築され、市を挙げて高齢者の犯罪や交通事故、災害等に対する抵抗力を強化するための総合的な対策を講じる、まっど安全・安心シルバーネットワークを積極的に支援し、高齢者の交通安全等に対する興味・知識を深めて、安全の確保を図ります。

そして、地域福祉団体、自治会等との連携により、高齢者宅を訪問し、交通危険箇所などの交通情報の提供を行うとともに交通事故に遭わないための安全教育の充実に努めます。



高齢者交通安全推進隊委嘱式

【第2の柱】安全運転の確保

安全運転を確保するために、運転者の能力や資質の向上を図ることが、必要であることから、運転者教育の充実に努めます。

また、今後大幅に増加することが予測される、高齢運転者に対する教育等も、関係機関・団体と協力し、充実に努めます。

（1）運転者に対する教育等の充実

運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を育成するとともに、運転免許の更新時における講習等により運転者に対する再教育が行われるよう、関係機関に要請します。

（2）二輪車安全運転対策の推進

① 街頭指導の強化

二輪車利用者については、二輪車の安全利用に対する意識付けと、無謀運転の防止のための街頭指導を警察に要請します。

② ヘルメット着用の定着化

二輪車及び原動機付自転車の事故防止のため、ヘルメットの着用等の啓発活動

を関係機関等と連携し推進します。

(3) 車両運転中における携帯電話等の利用の危険性周知

携帯電話等や、カーナビゲーションの普及に伴い、運転中におけるこれら機器類の操作を原因とする事故の発生も危惧されます。

各種講習会、交通安全運動等において、車両運転中の携帯電話等の使用及びカーナビゲーション装置等画像の注視の危険性について、周知・徹底を図ります。

【第3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^{注10}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更に推進します。

(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

歩行者の安全確保と自転車通行の円滑化のため、自転車と歩行者の分離を図り、安全で快適な歩道及び自転車利用環境の整備に努めます。

交差点改良では、歩行者の安全確保をするための歩道整備及び車両の渋滞緩和を図るため右折レーンを設置するなどの道路整備を推進します。

② 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等のため、電線共同溝の整備などにより、無電柱化を推進します。

③ 通学路の安全

児童等の安全確保のため、道路交通環境の実態などに応じて通学路の点検整備や見直し等を関係機関と連携して行います。

また、学校において安全マップを作成し、児童等の交通安全に対する興味・関心を深めて、安全の確保を図ります。

(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交差点・単路について、関係機関と連携し、状況、原

因の分析を的確に行い、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を進めるとともに、注意喚起のための看板等を設置し、交通事故抑制を図ります。

② 都市計画道路^{注11}の整備

道路交通の安全と混雑緩和による交通の円滑化を確保するため、広域幹線道路から区画道路まで、それぞれの道路が適切に機能するよう、都市計画道路の整備を推進し、道路のネットワーク化を図ります。

(3) 交通安全施設等の整備推進

① 道路標識等の交通安全施設の整備

道路の新設・改良にあたっては、交通安全施設も併せて整備することとし、道路標識や防護柵、道路反射鏡、スベリ止めなどの整備充実を図ります。

また、道路標識や信号機などが街路樹等により目視の妨げにならないよう管理します。

② 信号機の整備

交差点における安全かつ円滑な交通秩序の確保及び横断歩行者の安全を確保するため、危険性の高い場所を重点にして、道路の構造及び交通の実態を勘案した信号機の設置を警察に要請します。

また、「音響信号機」等のバリアフリー対応型信号機の整備や信号灯器のLED化の整備についても要請します。

③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路の状況及び線形別に見ると、交差点・カーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点については、交差点の存在、優先関係を明確にするため、クロスマーク^{注12}・ドット線^{注13}・文字などによる路面標示を設置し、交通安全施設の整備を図ります。

また、カーブの線形を明確にするため、視線誘導標^{注14}、警戒標識^{注15}の設置及びスベリ止め舗装等の整備を図ります。



クロスマーク・ドット線

(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

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警察に要請するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を図ります。

② 幹線道路における交通規制

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、交通安全施設の整備、道路構造、交通事故の発生状況等を関係機関と協力して勘案し、適切な交通規制を警察に要請します。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

① 迷惑駐輪の追放

駅周辺の放置自転車については、円滑な交通の妨げとなるだけでなく、消防、救急活動にも大きな支障をきたすほか、点字ブロックや歩道をふさぐため、歩行者はもちろんのこと特に高齢者や身体の不自由な方にとっては、大変危険なものとなっています。広報や放置防止指導員による駅前巡回指導及び放置禁止区域内の自転車撤去を強化します。

② 放置自転車対策の推進

駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能低下を防止するため、自転車の放置禁止区域の見直しや街頭指導、広報活動及び駅前放置自転車クリーンキャンペーン等を適宜実施し、広く市民に協力を呼び掛けるとともに、「松戸市自転車の放置防止に関する条例（昭和58年松戸市条例第44号）」に基づき、鉄道事業者、地元商店会、自治会及び行政等が相互に協力して、放置自転車の撤去・整理を積極的に推進します。

③ 自転車駐車場の附置義務

商業地域及び近隣商業地域内で自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設（商業施設）を新築、増築する設置者に「松戸市自転車駐車場附置義務条例（昭和58年松戸市条例第45号）」に基づき、自転車駐車場の附置及び管理を義務づけ、自転車駐車場の整備促進を図ります。

④ 民間自転車駐車場の整備促進

本市が行っている民間自転車駐車場の建設費に対する助成制度が活用されるように努め、民間自転車駐車場の整備促進を図ります。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 狭あい道路後退用地等の整備

建築基準法（昭和25年法律第201号）では、建築に際し前面道路は4メートル以上が必要となります。市内には道路幅が4メートルに満たない狭あい道路や見通しの悪い道路角地が多くあり、こうした狭あい道路や角地について「狭あい道路後退用地等整備要綱」を定め、地震等の災害時の際に避難や緊急自動車の通行路の確保を行い、防災や市街地居住環境の改善を推進します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の促進

交通事故や交通渋滞の原因となっている違法駐車について、特に慢性的に違法駐車が多い地区について、重点的に取締りを行うよう警察に要請するとともに、定期的実施している道路パトロールによる市民への呼びかけや広報活動を展開するとともに、工業会、商店会及び自治会等の自主的な活動に対する支援を行い、違法駐車を追放に向けて取り組みを強化します。

また、市街地における危険性、迷惑性の高い悪質な違法駐車を抑制するため、必要な箇所について駐停車禁止の新規規制を警察に要請します。

② 駐車場等の整備

駐車場の整備を総合的かつ計画的に推進し、都市計画駐車場や民間駐車場の整備促進によって長期的に安定した駐車場の供給を図ります。

③ 補助金の交付

商店街等が行う駐車場整備に対して、松戸市商工業振興共同施設の設置等に係る補助金を交付します。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路使用の適正化

安全かつ快適な交通環境を創出するため、工作物の設置や工事等による道路使用について適正な許可を行い、交通の障害となっている不法占用物等に対する指導・取締りを推進するとともに、防止対策の道路パトロールを実施し、その排除を図ります。

② 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、施工者間の調整を要請し、掘り返しによる道路交通への影響を最小限にとどめるとともに、道路の構造を保全し安

全かつ円滑な道路交通の推進を図ります。

③ 地域施設の有効活用と整備

子どもを交通事故から守る取り組みの中で、子どもが安全に遊べる場所の確保は重要な取り組みです。市内に点在する各種公園、学校施設、民間を含めた各種スポーツ施設や多目的広場を有効的に活用するとともに、公共用地や民間の遊休地を利用した遊び場の確保整備を推進します。

また、これら施設の出入り口の安全対策として、視界を妨げる障害物(樹木等)の改善を行い、より安全な施設として提供します。

④ 放置自動車対策の推進

良好な生活環境を確保するため、「松戸市自動車等の違法駐車及び放置の防止に関する条例(平成8年松戸市条例第30号)」に基づき、市内パトロール及び放置自動車の撤去等により放置自動車の防止対策を積極的に推進します。

【第4の柱】 道路交通秩序の維持

悪質・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた指導・取締りについて、関係機関等と連携を取り道路交通秩序の維持を図ります。

(1) 一般道における交通取締りの強化

子ども、高齢者、歩行者、自転車利用者等のいわゆる交通弱者の保護と重大事故防止及び交通秩序の維持に重点を置いた取締りの実施(具体的には、飲酒運転・駐車違反・信号無視・著しい速度超過・無免許運転、シートベルト未着用等)を警察に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

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す。交通安全運動や広報活動等を通じて、暴走族追放気運の醸成を図ります。

【第5の柱】 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者を迅速に救出・救護するため、救助・救急体制を充実させ、救急医療体制の整備を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

常に負傷者を迅速かつ的確に救助し、適切な高度救急救命処置を提供できる体制を整

えるため、高規格救急自動車^{注16}や高度救急資器材を整備するとともに、救急救命士や救助隊員の養成を計画的に行います。

（２）救助・救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に迅速かつ的確に対応するため、専門的な最新知識・技術を取り入れるとともに、これら維持向上のため研修体制の充実を図ります。

また、救急救命士への新たな高度救急救命処置の拡大に対応するため計画的に資格取得研修を行います。

さらに、メディカルコントロール体制^{注17}の強化を図ることにより、迅速・的確な救急業務の推進を図ります。



救急搬送訓練



救急救命処置訓練

（３）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被害を最小限にとどめるためには、現場にいる人たちによる早期の応急手当が重要となることから、自動体外式除細動器（AED）取扱法を含めた応急手当の普及促進を図るとともに、AEDを使用できる環境を整備します。

（４）救急関係機関の協力関係の確保等

交通事故等による負傷者や休日・夜間等の診察時間外に発生する傷病者の適切な救急医療を確保するため、第1次（軽症）、第2次（中等症）、第3次（重症）の救急医療体制の充実を図り、国保松戸市立病院（第3次救命救急センター）を中心とした救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保し、救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を図ります。

【第6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連絡制度の充実を図るとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故相談の充実

交通事故による被害者・加害者が抱える問題は多様です。これら諸問題について、相談者が円滑に解決できるよう、相談員の専門的かつ最新の知識・情報の習得を図ります。

(2) 遺族への支援

① 災害弔慰金

災害（交通事故含む）により亡くなられた遺族に対し、災害弔慰金を支給します。

② 遺児手当

義務教育終了前児童の扶養者を対象に、生活の安定、福祉の増進及び児童の健全育成を目的に「松戸市遺児手当支給条例(昭和47年松戸市条例第19号)」に基づき、遺児手当を支給します。

③ 交通遺児支援活動団体への協力と支援

交通事故によって、親を失った小・中学生を対象に交通安全関係団体が行う支援活動への協力と支援を推進します。

(3) 自動車損害賠償責任保険・共済（自賠責）への加入促進

原動機付自転車及び軽二輪自動車については、自動車検査の対象外ですが、自動車損害賠償責任保険・共済（自賠責）への加入が法律で義務付けられています。

広報紙やホームページ、窓口でのリーフレット配布等の広報活動を通じて積極的に周知し、自賠責保険への加入促進を図ります。

【第7の柱】交通事故調査・分析の充実

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所において、関係機関と共同して現地診断を実施します。

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することで、道路の安全性を向上させて、交通事故防止を図ります。



共同現地診断の様子

第2編 鉄道交通の安全

第1章 踏切道における交通の安全

(1) 踏切事故のすう勢等

踏切事故は、一度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ことから、踏切道の改良や積極的な安全対策を推進してきたところです。

踏切における事故原因としては、直前横断によるものが半数以上を占め、衝撃物別では自動車との衝突が半数以上を占めています。事故原因の多くが警報機、遮断機を無視した無理な横断等車両側に起因するところが大半を占めていることから、踏切事故の防止に向けた取り組みは極めて重要です。

(2) 今後の踏切道における交通安全対策

立体交差化を実施することにより交通の円滑化に特に効果のある場合は、道路または鉄道の立体交差化を見据えた検討を行いません。

また、安全性確保の観点から踏切道の視界を妨げる樹木等障害物についても改善を行い、踏切道における交通の安全と円滑化を図ります。

(3) 事故防止のための啓発活動等の推進

市内の踏切道につきましても、交通安全の観点から、踏切事故の危険性に対する啓発活動の推進や違反行為に対する取り締り強化を要請し、踏切事故の防止を図ります。

施策・事業 各担当課一覧

No.	課 名	頁	施策・事業名
1	広報広聴課 広報担当室	32	第6の柱 被害者支援の推進 (1)
2	税制課	32	(3) 自動車損害賠償責任保険・共済(自賠責)への加入促進
3	商工振興課	29	(7) 総合的な駐車対策の推進 ①、②、③
4	環境保全課	19	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 ④
5	地域医療課	31	(4) 救急関係機関の協力関係の確保等
6	高齢者支援課	13	第1の視点 高齢者・子どもの安全確保
		17	(1) 市民参加でつくる交通安全の推進 ④-オ
		25	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ⑥
7	子育て支援課 児童給付担当室	21	(3) 自転車の安全利用の推進 ⑦
		32	(2) 遺族への支援 ②
8	子どもわかもの課	30	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ③
9	幼児保育課	13	第1の視点 高齢者・子どもの安全確保
		23	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ①
10	都市計画課	27	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ②
		29	(7) 総合的な駐車対策の推進 ①、②、③
11	街づくり課	33	第2編 鉄道交通の安全 (1)、(2)
12	交通政策課	28	(5) 自転車利用環境の総合的整備 ①、②、③、④
13	みどりと花の課	27	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①
14	公園緑地課	30	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ③
15	建設総務課	13	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保
		14	第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
		26	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ①、②
		26	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ①
		27	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①、③
		28	(4) 効果的な交通規制の推進 ①、②
		29	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備 ①
		29	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ①、②
16	道づくり課	26	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ①
		33	第2編 鉄道交通の安全 (1)、(2)
17	道路維持課	13	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保
		14	第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
		26	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ①
		26	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ①
		27	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①、③
		28	(4) 効果的な交通規制の推進 ①、②
		29	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備 ①
		29	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ①、②
33	第2編 鉄道交通の安全 (1)、(2)		

No.	課名	頁	施策・事業名
18	スポーツ課	30	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ③
19	保健体育課	13	第1の視点 高齢者・子どもの安全確保
		23	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ②、③
		26	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ③
20	市立高校	24	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ④
21	救急課	30	第5の柱 救助・救急活動の充実 (1)、(2)、(3)
22	市民安全課	3	第1章 第1節 道路交通事故のすう勢等
		12	第1章 第2節 交通安全計画における目標
		13	第2章 第1節 今後の道路交通安全対策の方向
		13	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保
		14	第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
		14	第4の視点 地域でつくる交通安全の推進
		15	第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
		15	第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
		15	(1) 市民参加でつくる交通安全の推進
		17	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
		19	(3) 自転車の安全利用の推進
		23	(4) 飲酒運転の根絶
		24	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進② ⑤、⑥
		25	第2の柱 安全運転の確保 (1)、(2)、(3)
		25	(1) 運転者に対する教育等の充実
		25	(2) 二輪車安全対策の推進
		26	(3) 車両運転中における携帯電話等の利用の危険性周知
		26	第3の柱 道路交通環境の整備
		27	(3) 交通安全施設等の整備推進 ②
		29	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ④
30	第4の柱 道路交通秩序の維持 (1)、(2)		
31	第6の柱 被害者支援の推進 (2) 遺族への支援 ①、③		
32	第7の柱 交通事故調査・分析の充実 (1)		
33	第2編 鉄道交通の安全 (3)		

用語集

1. 第1当事者 …………… P7

事故に関係する人を当事者といいます
が、過失（違反）がより重いか又は同程
度の場合にあっては、被害がより小さい
方の当事者を第1当事者といいます。

2. 松戸市バリアフリー基本構想 … P13

高齢者、身体障害者等の公共交通機関
を利用した移動の円滑化の促進に関する
法律に基づき一定規模の駅及び周辺道路
等を対象とし、段階的かつ継続的にバリ
アフリー化を推進するための方針を定め
たものです。

3. 3（サン）・ライト運動 …………… P13

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、3つのライトを推進し、交通事故を抑
止する運動。

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がける

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

4. 安全安心メール …………… P16

災害情報や犯罪情報などの緊急性の高
い重要情報を登録者の携帯電話のメールに
お知らせするメール配信サービスです。

（平成18年4月1日から開始）

5. 自転車安全利用五則 …………… P20

自転車に乗るときのルール

①自転車は、車道が原則、歩道は例外

②車道は、左側を通行

③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

④安全ルールを守る

飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

夜間はライトを点灯、交差点での一時
停止と安全確認、信号を守る

⑤子どもはヘルメットを着用

6. 自転車運転者講習制度 …………… P20

危険行為を繰り返すと「自転車運転者講
習」受講の対象になります。

信号無視などの危険行為を繰り返し、3
年以内に2回以上摘発された自転車運転者
は『自転車運転者講習』の受講が命じられ
ます。

7. TSマーク制度 …………… P20

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。

傷害保険及び賠償責任保険が附帯され
ています。

※TS：Traffic Safety

8. ユーカリ交通公園 …………… P23

ユーカリ交通公園は、子ども達が楽しく
遊びながら正しい交通知識・交通ルールを
学ぶことができるように作られた公園です。

園内には信号機や十字路、各種交通標識
が設置されているコースがあり、自転車や

ゴーカートに乗りながら交通ルール等が学べるようになっていきます。

他には小さなお子様専用の幼児コース、バッテリーカー用のコースがあり、蒸気機関車・消防車・救急車・ヘリコプターの展示も行っています。

平日には、市内の小学校低学年の児童、幼稚園、保育所の幼児を対象に交通安全教育指導を行っています。

9. (交通安全)シルバーリーダー … P25

高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う交通安全リーダーのこと。

10. 交通安全施設 …… P26

信号機、車両感知器、交通情報板、道路標識、道路標示等

11. 都市計画道路 …… P27

都市の骨格を形成し、安心して安全な生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

12. クロスマーク …… P27

交差点であることを明示するため、道路が交差する中央部分に標示するものです。

13. ドット線 …… P27

道路交通法に基づく路面標示であり、信号の無い交差点において、優先とされる幹線道路から出る路側線の延長上に点線（ド

ット線）を付け、見わけにくい優先路線を解りやすく指示する路面標示です。

14. 視線誘導標 …… P27

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のことです。

15. 警戒標識 …… P27

道路上で警戒すべきことや危険を知らせ、注意深い運転を促すためのものです。

16. 高規格救急自動車 …… P31

救急救命士が搭乗し、特定行為などを行うための資機材の積載及び活動スペースを確保するため、標準型救急車に比べ、室内も広がっています。

17. メディカルコントロール体制 …… P31

救急現場から医療機関に搬送されるまでの間、救急救命士等が実施する医行為について医師が指示、指導・助言及び検証することにより、これらの医行為の質を保証する体制を意味するものです。

安 全 都 市 宣 言

近年わが国産業経済の急速な発展と国民生活の目覚ましい向上は誠に喜ばしいことであるが、他面において、交通事故をはじめとして産業災害、火災等年々累増の趨勢にあり、誠に悲しむべき現状にある。

幸福をもたらすべき産業、文化の発展の蔭に起る各種の災害は市民の生命を脅かし、市民生活を危殆に陥し入れ、有形、無形の被災は、極めて憂慮すべきものがある。

われわれは、本市におけるこれら災害の絶滅を期するため、市民の総意と総力を挙げてこれに対処しなければならないことを痛感するものである。

よって、本市における安全組織の総力を結集し、市民生活の信条を安全第一として、名実ともに明るく住みよい近代都市建設にまい進するため、松戸市を「安全都市」とすることを宣言する。

昭和37年3月12日

松 戸 市 議 会

松戸市交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

発行 松戸市
編集 松戸市 市民部 市民安全課

千葉県松戸市根本387番地の5
TEL : 047-366-7341
E-mail : mcanzen@city.matsudo.chiba.jp



事故のないまちを目指して

松戸市