

【案】

松戸市交通安全計画

(令和3年度～令和7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 交通安全計画の重点事項	6
第3節 交通安全計画における目標	10
第2章 道路交通安全についての対策	11
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	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・幹線道路における安全確保	13
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	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	14
第2節 道路交通安全の施策	16
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	16
(1) 市民参加でつくる交通安全の推進	16
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(3) 自転車の安全利用の推進	19
(4) 飲酒運転の根絶	21
(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
【第2の柱】安全運転の確保	23
(1) 運転者に対する教育等の充実	23
(2) 二輪車安全運転対策の推進	23
(3) 高齢運転者対策の充実	23
(4) 車両運転中における携帯電話等の利用の危険性周知	24
(5) ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の推進	24
【第3の柱】道路交通環境の整備	24
(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	24
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	25
(3) 交通安全施設等の整備推進	25

(4) 効果的な交通規制の推進	26
(5) 自転車利用環境の総合的整備	26
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	27
(7) 総合的な駐車対策の推進	27
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
【第4の柱】 道路交通秩序の維持	28
(1) 一般道における交通取締りの強化	28
(2) 飲酒運転等に対する交通取締りの強化	28
(3) 暴走族対策の強化	28
【第5の柱】 救助・救急活動の充実	29
(1) 救助・救急体制の整備	29
(2) 救助・救急隊員の教育訓練の充実	29
(3) 市民に対する応急手当の普及啓発の推進	29
(4) 救急関係機関の協力関係の確保等	29
【第6の柱】 被害者支援の充実と推進	29
(1) 交通事故相談の充実	30
(2) 遺族への支援	30
(3) 自動車損害賠償責任保険・共済（自賠責）への加入促進	30
【第7の柱】 交通事故調査・分析の充実	30
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	30
第2編 鉄道交通の安全	31
第1章 踏切道における交通の安全	31
(1) 踏切事故のすう勢等	31
(2) 今後の踏切道における交通安全対策	31
(3) 事故防止のための啓発活動等の推進	31
施設・事業一覧及び分担表	32
用語集	35

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）第26条第1項の定めるところにより、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要素や関係性を考慮しつつ、適切かつ効果的な方策について総合的に検討し策定するものです。

第二 計画策定の趣旨

本市の交通安全計画は、千葉県が定め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28年度を初年度とする前次計画が令和2年度で計画期間を終了することから、令和3年度から令和7年度までの計画を新たに策定するものです。

前次の計画においては、計画で掲げた交通事故の発生件数と死傷者数に関する抑止目標をともに達成し、一定の成果を挙げることができました。

今次の計画においても、様々な社会情勢の変化や交通事情等の変化に弾力的に対応しながら、新たに定めた抑止目標の達成に向けた取り組みを推進します。

第三 計画の基本理念

松戸市安全都市宣言において、交通事故をはじめとする各種の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と謳われています。この安全都市宣言の主旨を踏まえ、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指します。

第四 計画期間

この計画は、計画の期間を令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

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900件以下にする。
交通事故重傷者数を年間85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・自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路・幹線道路における安全確保
- ④ 地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進



(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 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 交通事故調査・分析の充実

第1編 道路交通の安全

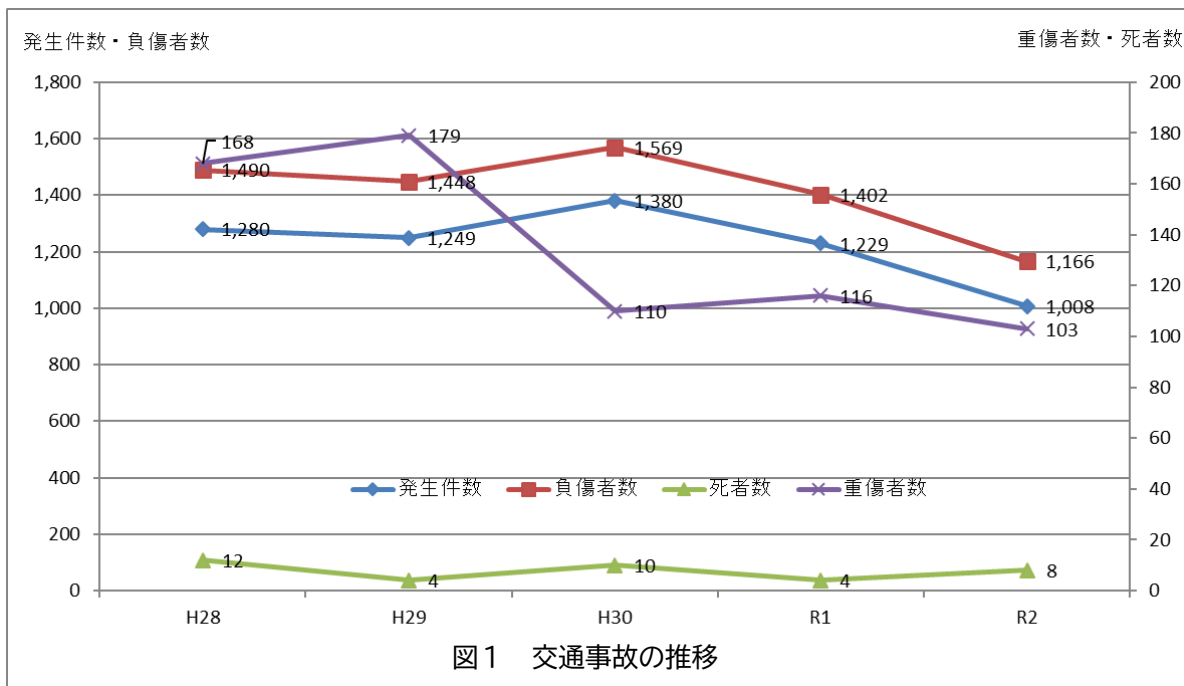
第1章 道路交通安全の目標等

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。令和2年は発生件数1,008件、死傷者数1,174人で、平成28年の発生件数1,280件、死傷者数1,502人と比較して減少しています（図1）。

また、「平成28年度～平成32年度松戸市交通安全計画」で掲げた抑止目標「平成32年までに年間死傷者数を2.9人（人口千人当たりによる目標）以下に、発生件数を2.4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（表1）。



（資料提供：千葉県警察）

表1 交通事故の発生状況

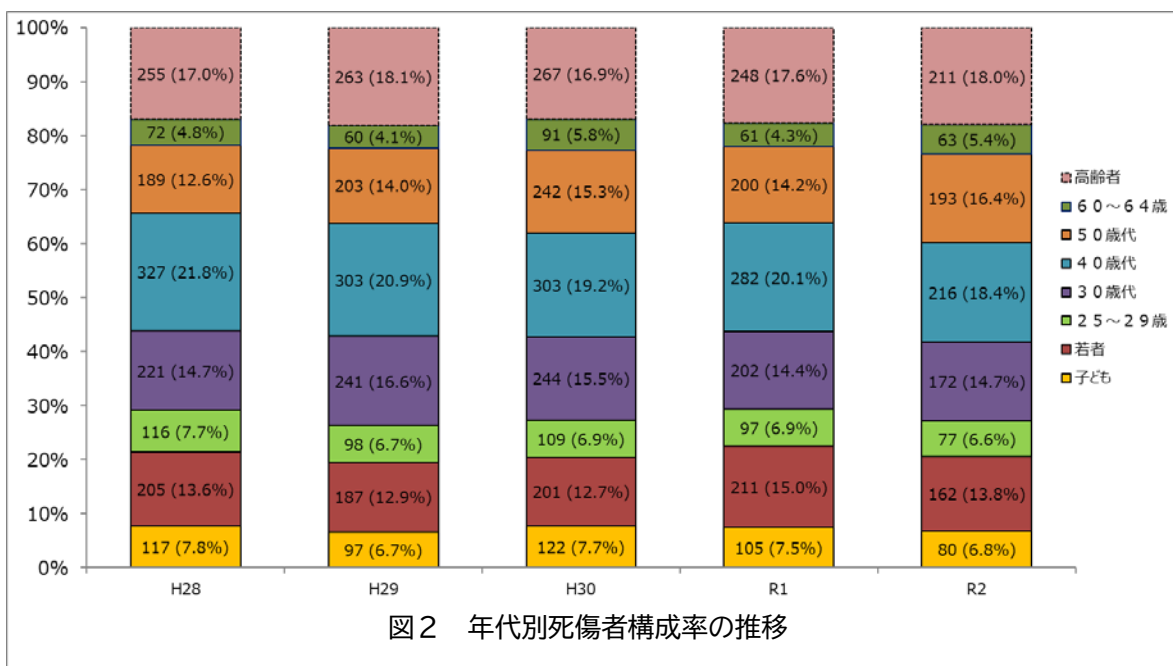
	発生件数	負傷者数	死者数	重傷者数	人口千人当たりの発生件数	人口千人当たりの死傷者数
平成28年	1,280	1,490	12	168	2.6	3.1
平成29年	1,249	1,448	4	179	2.5	2.9
平成30年	1,380	1,569	10	110	2.8	3.2
令和元年	1,229	1,402	4	116	2.5	2.8
令和2年	1,008	1,166	8	103	2	2.4

（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) 年代別死傷者構成率

過去5年間の年代別の死傷者構成率を見ると、40歳代の交通事故死傷者率が一番高くなっています(図2)。また、死者数では高齢者の割合が高くなり、過去5年間を平均すると全体の6割以上を占めています(表2)。



(資料提供：千葉県警察)

表2 平成28年~令和2年の年代別死者の内訳

	H28	H29	H30	R1	R2
子ども		1			
若者	1			1	
25~29歳					1
30歳代	1		1		
40歳代	1			1	1
50歳代	1		3		
60~64歳			1		
高齢者	8	3	5	2	6
総計	12	4	10	4	8

(資料提供：千葉県警察)

(2) 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、歩行中の死者が最も多く、自転車乗車中の死者と合わせて毎年6～7割で推移しています（図3）。

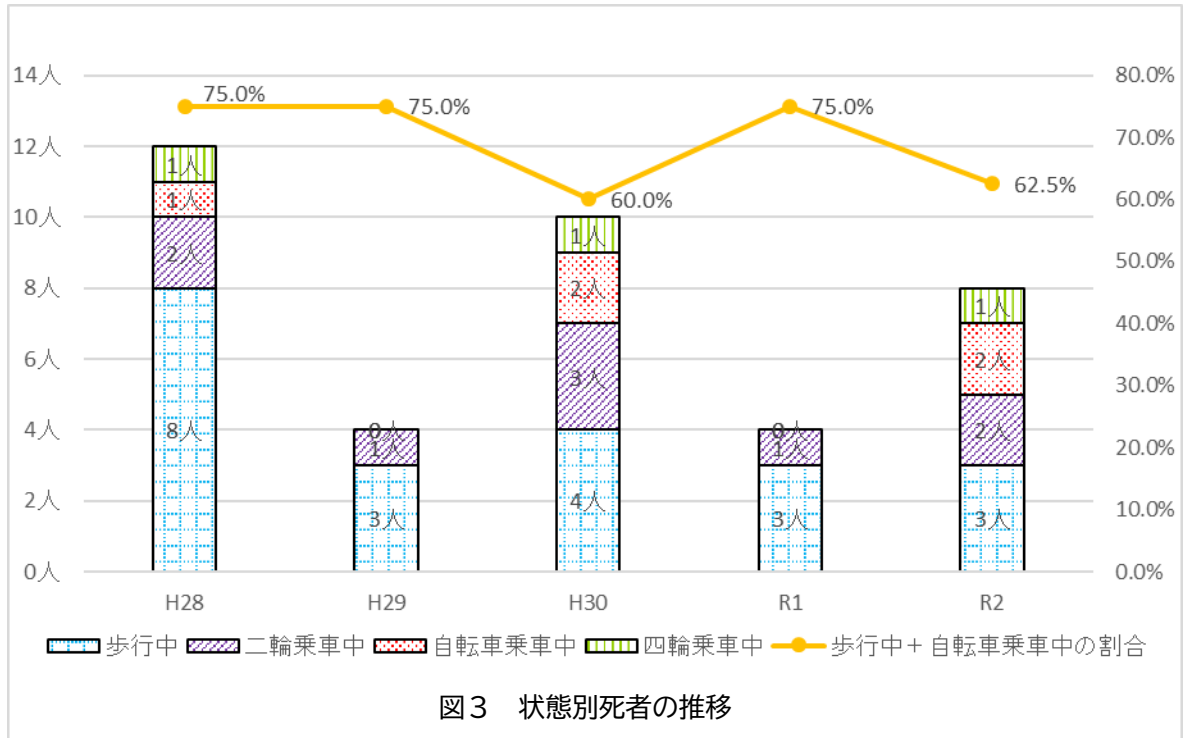


図3 状態別死者の推移

(資料：千葉県警察 交通事故統計資料集)

第2節 交通安全計画の重点事項

本計画の策定にあたっては、本市における交通事故の状況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」、「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

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、交通事故全体が減少傾向である中、全事故において高い割合を占めていることから、対策のさら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り組み

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約6割で推移しており、交通事故の防止に取り組む上で、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（図4）。

このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

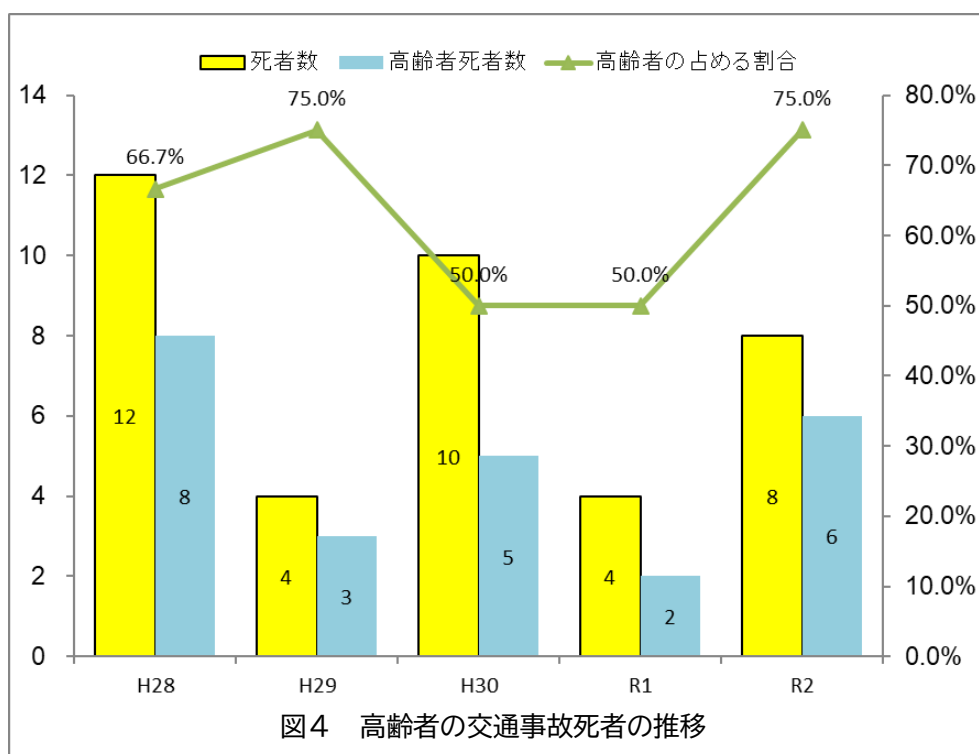


図4 高齢者の交通事故死者の推移

(資料：千葉県警察 交通事故統計資料集)

(2) 交通事故を起こさせないための取り組み

高齢化の進行に伴い、高齢者の運転に起因した交通事故の割合が年々増加傾向にあり、近年、社会問題化しています(図5)。

このため、警察や関係機関と連携し、高齢者が加害者となる交通事故の防止に向けた取り組みを強化します。

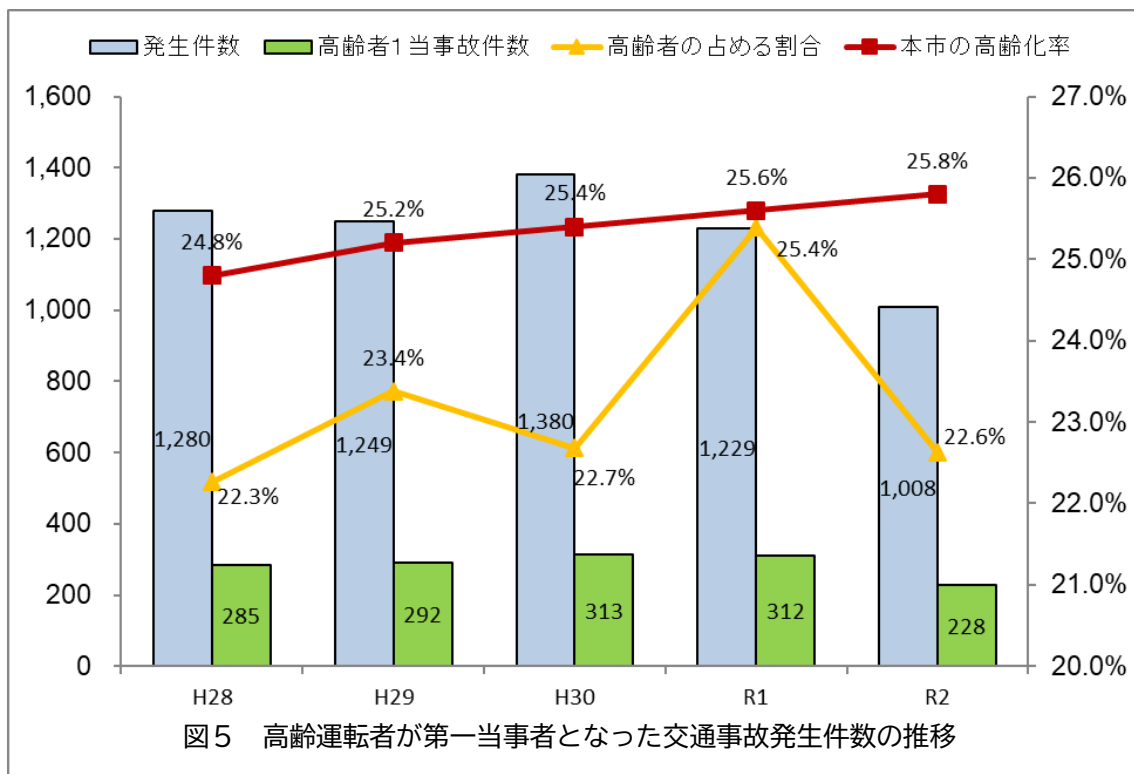


図5 高齢運転者が第一当事者となった交通事故発生件数の推移

(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。

◆重点項目2 自転車の安全利用対策の強化

平成29年に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されて以降、本市においても自転車の安全利用に関するルール遵守と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割以上を占めており、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さらに強化する必要があります(図6)。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期になると日常的な行動範囲が広がり、自転車の運転を伴う機会が増加することから、次代を担う子供たち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継続、強化する必要があります。

また、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るため、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さら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、千葉県が自転車の安全利用ルールを10項目にまとめた「ちばサイクルール」を中心に、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さらに強化します。

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。

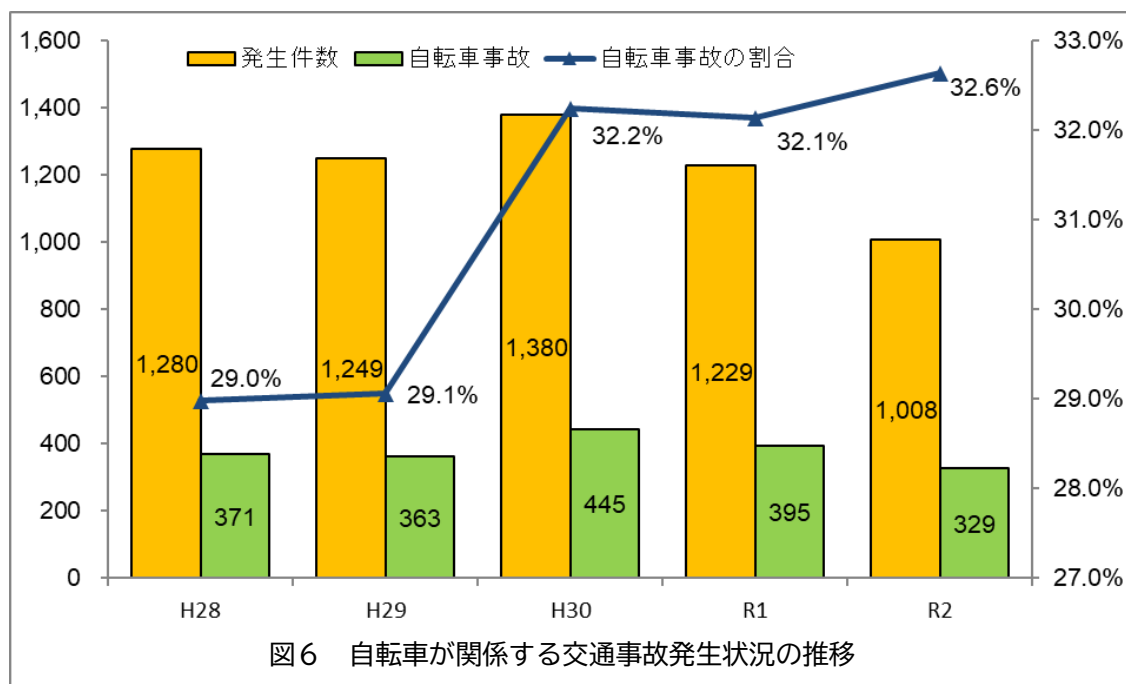


図6 自転車が関係する交通事故発生状況の推移

(資料提供：千葉県警察)

◆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」や運転中の携帯電話等使用のいわゆる「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、千葉県ではこれらの悪質・危険な運転に加え、飲酒運転による事故も後を絶たず、令和元年中の飲酒運転による交通事故死者数は全国ワーストとなっています。

そこで、本市においても妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な行為を行う運転者等への対策を強化します。

悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくりとして、「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・企業・団体等で飲酒運転の排除に取り組む等、市民総ぐるみで対策を講じ、飲酒運転根絶の環境づくり

を推進することが重要です。また、「妨害運転」に関する罰則は自転車利用者にも適用されることから、広報啓発を通じて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、一定の効果があったものと考えられます。このため、従来から実施し、これまで効果を発揮してきた交通安全対策に加え、さらに、社会状況や交通情勢の変化等に対応することが必要です。

変化する状況の中で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るとともに、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取組を重ねることにより、計画の実行性を確保していくことが求められます。

計画の策定に当たっては、県が定める第11次交通安全基本計画を踏まえて、本市の実情に即した具体的な取組を展開するため、5つの項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系を後述のとおり「7つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

なお、新型コロナウイルス感染症による市民のライフスタイル・交通行動の変化や、交通事故発生状況・事故防止対策への影響については、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に検討してまいります。

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1の視点に基づき実施する主な事業

○高齢歩行者等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（22ページ）

○高齢運転者対策の強化

- ・ 高齢運転者対策の充実（23～24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（21～22ページ）
- ・ 通学路における交通安全の確保（24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、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1}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、ゼブラ・ストップ活動^{注2}の推進等による自動車運転者の交通安全意識の醸成及び遵法意識の向上等、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（令和2年6月30日一部改正）から、政令で定められた15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2の視点に基づき実施する主な事業

○歩行者の安全確保

- ・ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の推進（24ページ）
- ・生活道路における交通安全対策の推進（24ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（24ページ）
- ・地域の特性に着目した交通安全対策（26ページ）

○自転車安全利用の推進

- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（19ページ）
- ・自転車の交通安全教室の開催（19ページ）
- ・自転車利用者への広報啓発（20ページ）
- ・自転車の点検整備の促進（20ページ）
- ・自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進（20ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入促進（20ページ）
- ・反射材等の普及（20ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（20ページ）
- ・幼児二人同乗自転車の安全利用の促進（21ページ）
- ・幼児、小学生、中学生、高校生、成人に対する交通安全教育の推進（21～22ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（26ページ）

第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導の実施、安全な走行の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。

さらに、警察署が関係機関・団体等を招集のうえ、道路交通環境面について現地診断と対策の検討を行う「共同現地診断」により整備、改善を実施することで、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

- ・生活道路における交通安全対策の推進（24ページ）

- ・通学路等における交通安全の確保（２４ページ）
- ・事故危険個所対策の推進（２５ページ）
- ・道路標識等の交通安全施設の整備（２５ページ）
- ・信号機の整備（２５ページ）
- ・交差点・カーブ対策の推進（２５ページ）
- ・地域の特性に着目した交通安全対策（２６ページ）
- ・幹線道路における交通規制（２６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

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ため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動等、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、重大な交通事故を生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。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全見守り等のボランティア活動や交通安全に関する啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、行政機関が行う交通安全施策に対する地域の協力が必要であることから、警察署と連携しながら情報の提供や働きかけ、警察署で実施する出前講座に対する啓発物資の提供等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４の視点に基づき実施する主な事業

- ・交通安全運動の推進（１８ページ）
- ・飲酒運転の根絶（２１ページ）
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進（２２～２３ページ）
- ・市民に対する応急手当の普及啓発の推進（２９ページ）

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

これまで各種の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、よりきめ細や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5の視点に基づき実施する主な事業

- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（30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、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 被害者支援の充実と推進
- 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、飲酒運転の根絶については、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3}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等

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。

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いため、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、飲酒運転の根絶等、交通事故防止を中心に広報啓発活動の推進を展開します。

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、市民に対する広報に努めます。

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。

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・使用徹底の広報活動を推進します。

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。

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、ちばサイクルール^{注4}の普及促進及び自転車運転者講習制度^{注5}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、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

駐輪場や町会・自治会掲示板など、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6}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。

④ 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車に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、自転車保険の必要性について、広報活動を行うとともに、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の一部改正により自転車保険加入への義務化が制定されたことを受け、適切な啓発活動に努めます。

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、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。幼児・児童への着用を徹底するほか、高齢者を含むすべ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 幼児二人同乗自転車の安全利用の促進

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。

(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。

なお、「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」の趣旨を踏まえ、これらの取組みを一層強化します。

(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の推進

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の推進

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^{※7}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。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

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の推進

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に対し、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車走行が社会問題化していることや新型コロナウイルス感染症の影響による自転車を使った宅配等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度及びちばサイクルール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の推進

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）^{※8}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、まつど安全・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。

【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。

なお、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、子どもや高齢者をはじめとする歩行者や、自転車に対する保護意識の向上を図ります。

(1) 運転者に対する教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、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) 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育の充実に努めます。

また、適切な運転行動をとるための広報啓発を推進し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故抑止に努めます。

(4) 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。

(5) 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^{注9}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。

【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) 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 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。

② 通学路等における交通安全の確保

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の作成や、KYT（危険予知トレーニング）を実施することで、児童等の交通安全に対する興味・関心や、安全意識を高め、安全の確保を図ります。

③ 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。

(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、歩車分離式信号や音響式の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

置及びスバリ止め舗装等の整備を図ります。

(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

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 自転車等の駐車対策の推進

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。広報や自転車駐車場誘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。

また、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。

② 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。

③ 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、地震等の災害発生時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します。

また、定期的を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、違法駐車への追放に向けて取り組みを強化します。

さらに、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 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などを、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

交通事故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指導・取締りについて、関係機関等と連携を取り交通道路の秩序の維持に努めます。

（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）飲酒運転等に対する交通取締りの強化

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、取締り体制を確保することを警察に要請します。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についても徹底した捜査の推進を要請し、根絶に向けた取り組みを図ります。

（3）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。

(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、松戸市立総合医療センター（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】被害者支援の充実と推進

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。

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約5割を占め、衝撃物別では自動車との衝突が約4割、歩行者との衝突が約5割を占めています。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ないます。

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・事業一覧及び分担表

No	課名	頁	施策・事業名
1	広報広聴課 広報担当室	30	第6の柱 被害者支援の充実と推進 (1)
2	税制課	30	(3) 自動車損害賠償責任保証・共済(自賠責)への加入促進
3	商工振興課	27	(7) 総合的な駐車対策の推進 ①、②
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	29	(4) 救急関係機関の協力関係の確保等
6	高齢者支援課	11	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
		22	(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	30	(2) 遺族への支援 ②
8	子どもわかもの課	28	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ③
9	保育課	11	第1の視点 高齢者・子どもの安全確保
		21	(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	25	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ②
		27	(7) 総合的な駐車対策の推進 ①、②
11	街づくり課	31	第2編 鉄道交通の安全(1)、(2)
12	交通政策課	26	(5) 自転車利用環境の総合的整備 ①、②、③
13	みどりと花の課	25	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①
14	公園緑地課	28	(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	12	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上
		13	第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
		24	(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
		25	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ①
		25	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①、③
		26	(4) 効果的な交通規制の推進 ①、②
		27	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備 ①
		27	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ①、②
31	第2編 鉄道交通の安全(1)、(2)		

16	道路建設課	24	(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
		25	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ②
		31	第2編 鉄道交通の安全(1)、(2)
17	道路維持課	12	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上
		13	第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
		24	(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
		25	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 ①
		25	(3) 交通安全施設等の整備推進 ①、③
		25	(4) 効果的な交通規制の推進 ①、②
		27	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備 ①
		27	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ①、②
31	第2編 鉄道交通の安全(1)、(2)		
18	スポーツ課	28	(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	11	第1の視点 高齢者・子どもの安全確保
		21	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ②、③
		24	(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 ②
20	市立高校	22	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ④
21	救急課	29	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
		6	第1章 第2節 交通安全計画の重点事項
		10	第1章 第3節 交通安全計画における目標
		11	第2章 第1節 今後の道路交通安全対策の方向
		12	第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上
		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 地域が一体となった交通安全対策の推進
		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
		16	【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
		16	(1) 市民参加でつくる交通安全の推進

	18	(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
	21	(4) 飲酒運転の根絶
	21	(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ②、⑤
	23	【第2の柱】安全運転の確保 (1) (2) (3) (4) (5)
	24	【第3の柱】道路交通環境の整備
	25	(3) 交通安全施設等の整備推進 ②
	28	(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ④
	28	【第4の柱】道路交通秩序の維持 (1)、(2)、(3)
	30	【第6の柱】被害者支援の充実と推進 (2) 遺族への支援 ①、③
	30	【第7の柱】交通事故調査・分析の充実 (1)
	31	第2編 鉄道交通の安全 (3)

用語集

1. 松戸市バリアフリー基本構想

…………… P12

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。

2. ゼブラ・ストップ活動 …… P12

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」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。

ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者等がないか十分に注意する。

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等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。

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。

ストップ：横断する歩行者等がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ。

3. 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て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）

4. ちばサイクルール ……………… P19

千葉県が、千葉県自転車条例施行を契機としてまとめた10項目の自転車安全利用ルールです。

【自転車に乗る前のルール】

- ①自転車保険に入ろう
- ②点検整備をしよう
- ③反射機材を付けよう
- ④ヘルメットをかぶろう
- ⑤飲酒運転はやめよう

【自転車に乗るときのルール】

- ①車道の左側を走ろう
- ②歩いている人を優先しよう
- ③ながら運転はやめよう
- ④交差点では安全確認しよう
- ⑤夕方からライトをつけよう

5. 自転車運転者講習制度 ……………… P19

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、定められた期間に受講しない場合は、5万円以下の罰金が科されます。

6. 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

7. ユーカリ交通公園 …………… P21

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。

8. (交通安全)シルバーリーダー … P22

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。

9. 3 (サン) ・ライト運動 ……… P24

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・上向きのお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

断者にも注意する

10. 交通安全施設 …………… P24

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 …………… P25

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 …………… P25

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 …………… P25

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 …………… P25

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 …………… P25

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 …………… P29

救急救命士が搭乗し、特定行為等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 …… P29

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證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

事故のないまちを目指して

松戸市

松戸市交通安全計画
(令和3年度～令和7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
