



第11次 香取市交通安全計画
【令和3年度～令和7年度】

香取市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全の確保に関する基本理念・施策等を定め、市民の安全で快適な生活の実現を図るため、平成18年3月、香取市交通安全条例を制定しました。

さらに平成19年12月には「交通安全都市」を宣言し、交通安全対策に取り組んできました。

近年、本市における交通事故発生件数については緩やかな減少傾向にありますが、やはり事故そのものを撲滅させることが求められています。交通事故の防止は、国、県及び市、並びに警察等の交通関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題です。

今後も人命尊重の理念の下に交通事故のない社会を目指し、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を一層推進していかなければなりません。

この香取市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により千葉県交通安全計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを効果的に実施するものとします。

令和3年3月

香取市交通安全対策会議
会 長 宇 井 成 一

交通安全都市宣言

交通事故のない、安全で住みよい地域社会を実現することは、市民すべての願いです。

交通事故をなくすためには、交通安全意識の高揚を図り、交通環境の改善に努めるとともに、市民一人ひとりが交通ルールを守り、思いやりのある交通マナーを実践することが大切です。

私たち香取市民は、交通事故のないまちの実現をめざし、ここに「交通安全都市」を宣言します。

平成 19 年 12 月 21 日

香 取 市

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通の安全	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	5
2 交通安全計画における目標	7
3 計画の重点事項	8
第2節 道路交通安全についての対策	12
1 今後の道路交通安全対策の方向	12
【第1の視点】 高齢者・子どもの安全確保	12
【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	17
【第4の視点】 地域が一体となった交通安全対策の推進	18
【第5の視点】 先端技術の活用促進	18
2 道路交通安全の施策	19
【第1の柱】 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	19
【第2の柱】 安全運転の確保	25
【第3の柱】 道路交通環境の整備	25
【第4の柱】 道路交通秩序の維持	32
【第5の柱】 救助・救急活動の充実	33
【第6の柱】 被害者支援の推進	34
【第7の柱】 交通事故調査・分析の充実	34
第2章 踏切道における交通の安全	35
第1節 踏切道における交通安全の目標等	36
1 踏切事故のすう勢等	36
2 交通安全計画における目標	36
第2節 踏切道における交通安全の対策	36
【第1の柱】 踏切道の構造の改良の促進	36
【第2の柱】 踏切保安設備の整備	36
【第3の柱】 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	36
資料1 用語集	37
資料2 道路標識	40
資料3 香取市交通安全条例	43

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第 11 次香取市交通安全計画は、交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)の定めるところにより、千葉県第 11 次千葉県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

市交通安全計画は、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 28 年度を初年度とする第 10 次計画は平成 32 年度（令和 2 年度）で計画期間が終了することから、令和 3 年度から始まる第 11 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暮らせる香取市の実現を目指します。

第四 計画期間

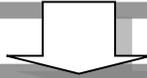
この計画は、計画期間を令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 ヶ年間とします。

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、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる香取市を目指す。

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

年間死者数を1人以下とする

(交通事故発生後24時間以内に死亡した人の数)

年間死傷者数を120人以下とする

年間重傷者数を15人以下とする

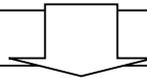
(交通事故により加療日数が30日以上を負傷者)



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) 地域が一体となった交通安全対策の推進
- (5) 先端技術の活用促進



(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

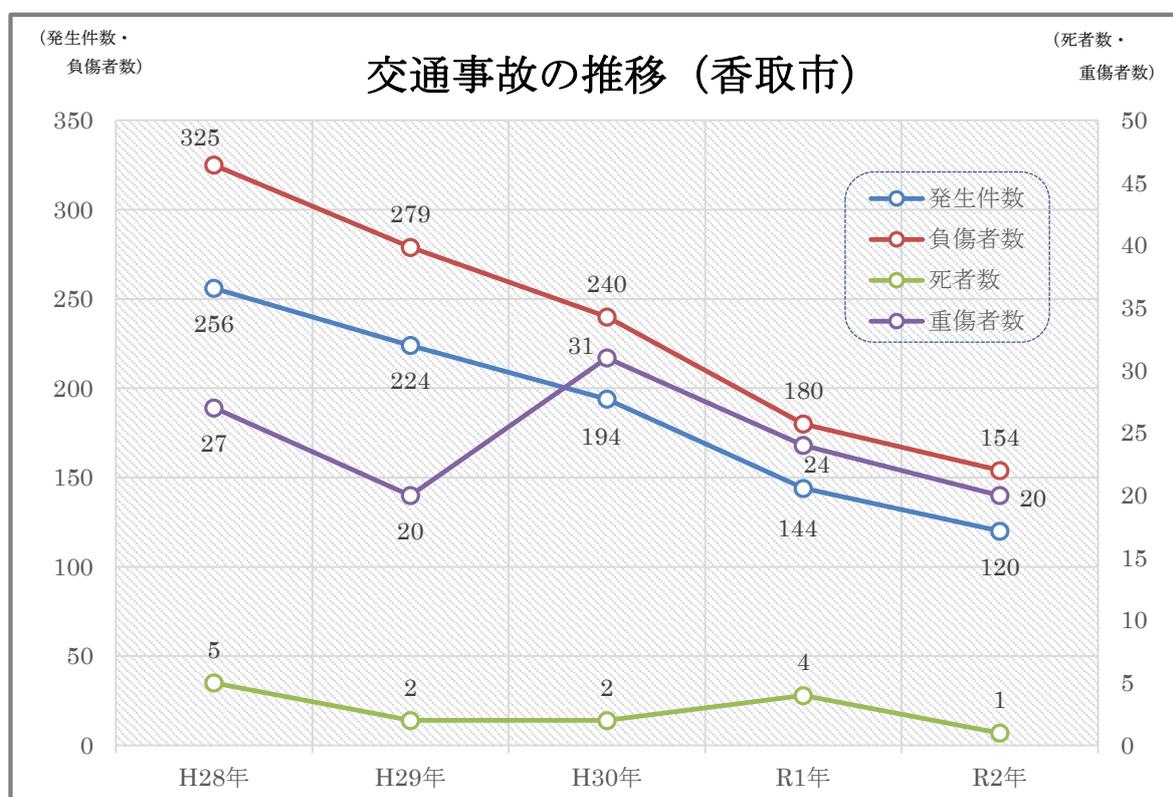
第1節 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故状況は、発生件数、死傷者数ともに年々減少しており、令和2年の発生件数は120件、死傷者数は155人で、平成28年の発生件数256件、死傷者数330人と比較すると、発生件数は53%、死傷者数についても53%の減少となっています。

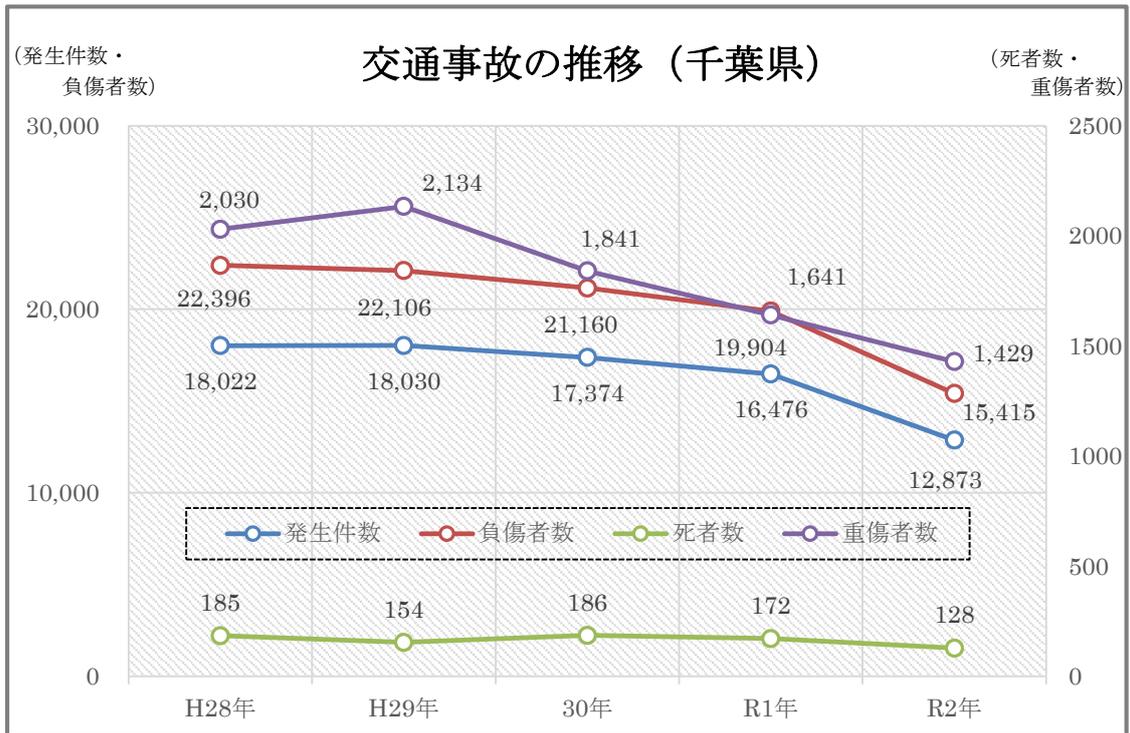
第10次計画で掲げた抑止目標（令和2年までの年間死者数2人以下、死傷者数250人以下）については、達成となりました。



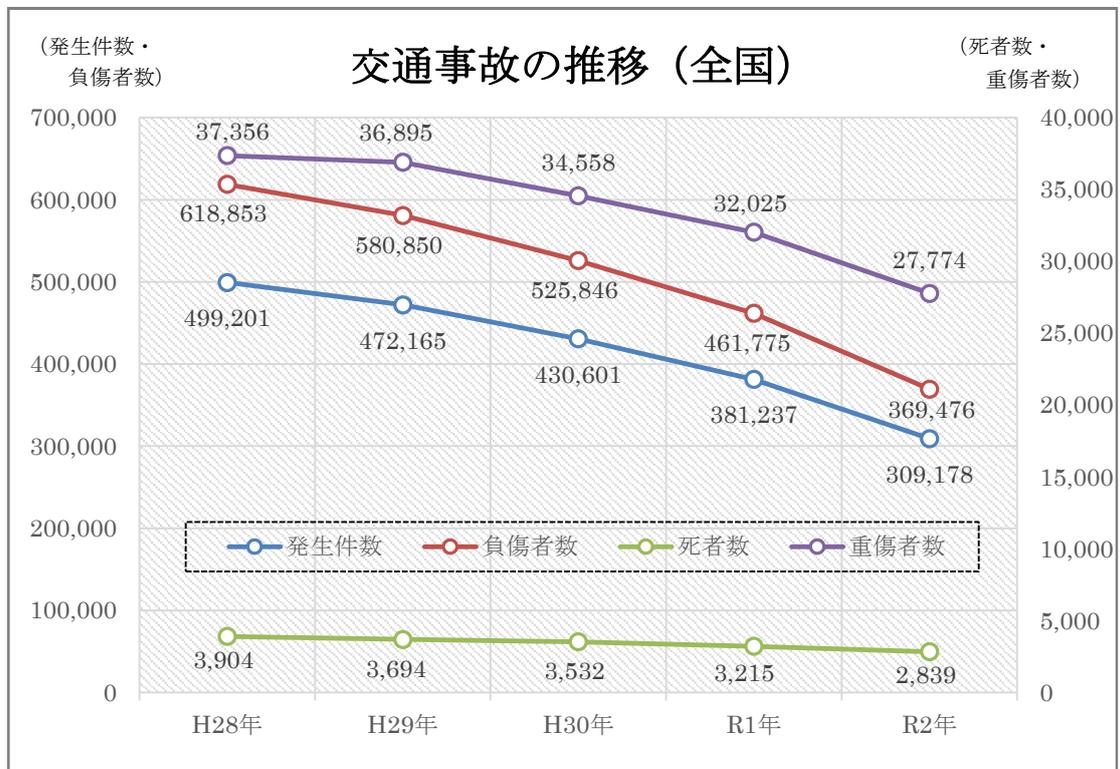
資料：千葉県警察本部

- ・ 負傷者…重傷と軽傷を合計したものをいう。
- ・ 重傷者…交通事故により加療日数が30日以上を負傷をいう。
- ・ 死亡者…交通事故発生から24時間以内に死亡した場合をいう。

【参考データ】



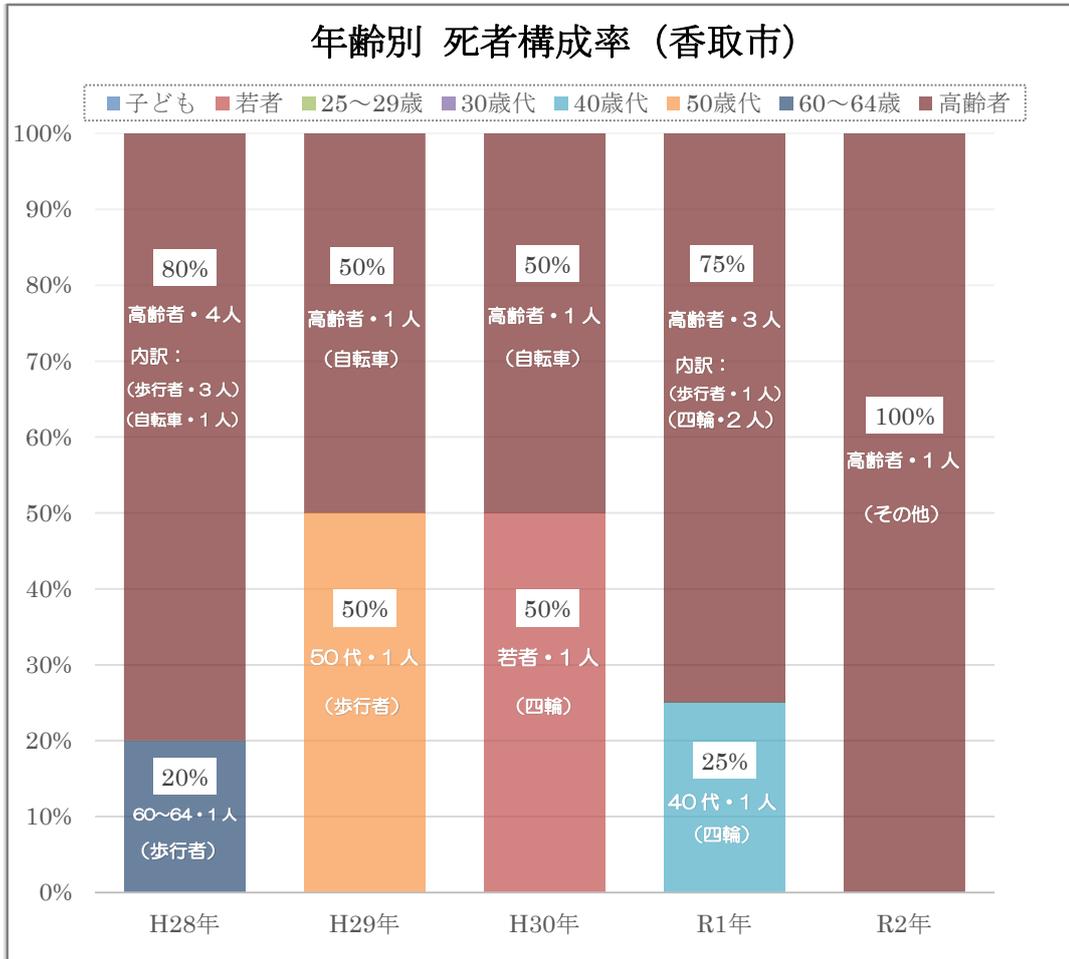
資料：千葉県警察本部



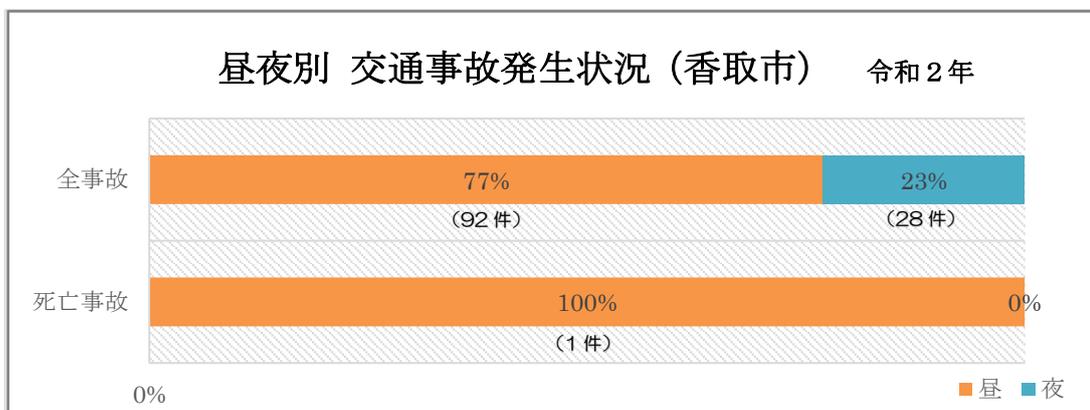
資料：千葉県警察本部

(2) 交通死亡事故の特徴（平成 28 年～令和 2 年）

市内の交通事故死者数は、平成 28 年以降、令和 2 年まで、5 人、2 人、2 人、4 人、1 人と推移し、高齢者の事故死者数は全体の 7 割を超えています。そのうち状態別では、歩行者と自転車利用者の死者数が 7 割を占めています。

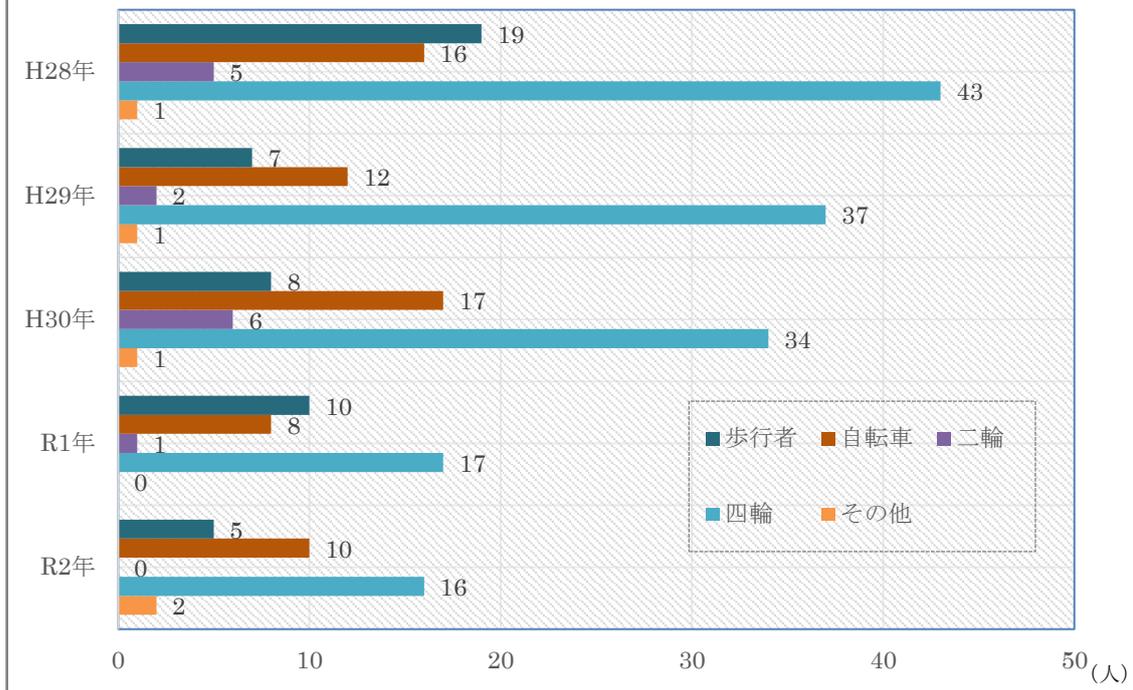


資料：千葉県警察本部



資料：千葉県警察本部

高齢死傷者 状態別人数（香取市）



資料：千葉県警察本部

子どもと高校生および高齢者の交通事故発生状況（香取市）

（年齢層別・状態別死傷者の構成率 平成28年～令和2年）

年齢層	状態別	歩行者	自転車	二輪車	四輪車	その他	計
幼児	死傷者数（人）	2	0	0	16	1	19
	構成率（%）	10.5	0	0	84.2	5.3	
小学生	死傷者数（人）	3	6	0	13	1	23
	構成率（%）	13.0	26.1	0	56.5	4.4	
中学生	死傷者数（人）	2	18	0	14	0	34
	構成率（%）	5.9	52.9	0	41.2	0	
高校生	死傷者数（人）	3	15	4	15	0	37
	構成率（%）	8.1	40.5	10.9	40.5	0	
高齢者	死傷者数（人）	49	63	14	147	5	278
	構成率（%）	17.6	22.7	5	52.9	1.8	

資料：千葉県警察本部

2 交通安全計画における目標

本市の究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指していますが、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、県の目標を参考に、本計画の計画期間である令和7年までに、以下の数値を本市の抑止目標として取り組みます。

区 分	期 間	目 標 数 値
第11次香取市 交通安全計画	令和3年度～ 令和7年度	年間死者数 1人以下
		年間死傷者数 120人以下
		年間重傷者数 15人以下

※ここでの年間死者数は、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ます。

○ 交通事故死者数の目標 1人以下

実 積 値	H28	H29	H30	R1	R2
	5	2	2	4	1
※ 直近5年間の平均死者数：2.80人					

本計画終了年度(令和7年度)時の市の目標を、1人以下に設定します。

○ 交通事故死傷者数の目標 120人以下

実 積 値	H28	H29	H30	R1	R2
	330	281	242	184	155
※ 直近5年間の平均死傷者数：238.4人					

○ 交通事故重傷者数の目標 15人以下

実 積 値	H28	H29	H30	R1	R2
	27	20	31	24	20
※ 直近5年間の平均重傷者数：24.4人					

国・県が今計画から、より命に関わり優先度が高い『重傷者』を目標値設定したことを踏まえ、市においても『重傷者数』を目標値に設定します。

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安全対策は、これまでも取り組み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おり、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7割を超えており、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反射材の普及推進などの対策の強化により、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も増加が見込まれます。高齢運転者に対しては、身体機能の低下に対応した効果的な取り組み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図ります。

「高齢者の交通安全対策の強化」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
- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及推進

(2) 交通事故を起こさないための取組

- ・ 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進
- ・ 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支援措置

◆重点項目 2：自転車の安全利用対策の強化

本市の令和2年における自転車乗車中の事故件数は、交通事故全体の15%を占めております。自転車の安全利用には交通ルールの遵守と正しい交通マナーの向上を促し自転車用ヘルメット着用を推奨し、自転車の安全利用を徹底するための対策を、さら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

学齢期の交通事故発生状況（死傷者数）をみると、自転車に関係する事故の割合は、小学生で3割近く、中学生で5割以上、高校生で4割以上が自転車の事故となっており、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ことに伴い、自転車に関係する割合が高くなっています。

また、高齢者についても事故の割合が2割以上を示しております。このため、次代を担う小・中・高生の子供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さらに強化する必要があります。

(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の交通事故により、自転車運転者が加害者となる事故が起きています。その中でも、自転車運転者が歩行者を死亡させたり、重度の障害を負わせた場合、高額賠償を命ずる判決が出されていますが、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と推察されることから、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、自転車の安全利用の徹底と合わせて、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。

(3) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

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自転車に関係する交通事故が起きており、このような交通環境を取り巻く社会情勢の変化を踏まえた道路交通法の改正により、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環境づくりを推進して、自転車の安全利用を徹底していく必要があると同時に、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

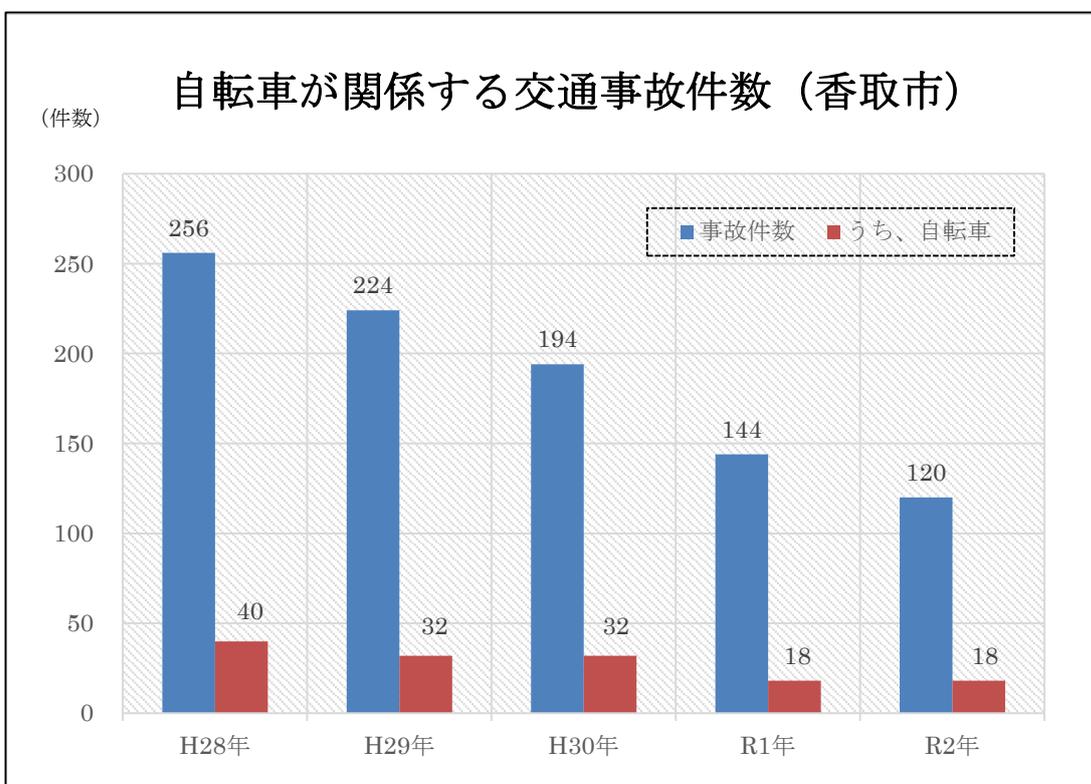
「自転車の安全利用対策の強化」により実施する主な事業

(1) 自転車に係る交通事故防止対策

- ・ 自転車安全利用キャンペーンの実施
- ・ 自転車の点検整備の促進
- ・ 視認性の高い服装及び反射材の普及推進
- ・ 幅広い世代におけるヘルメット着用の普及促進

(2) 自転車保険の普及及び加入の促進

- ・ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）の周知
- ・ 自転車保険への加入促進



資料：千葉県警察本部

◆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。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ちません。

そこで、妨害運転や飲酒運転などの悪質・危険な行為を行う運転者等への対策を強化促進します。

(1) 悪質・危険な運転をしない・させない環境づくり

『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事故に直結する危険性などを、あらゆる機会を通じ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・団体等で飲酒運転を排除する取り組みに努めるなど、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。

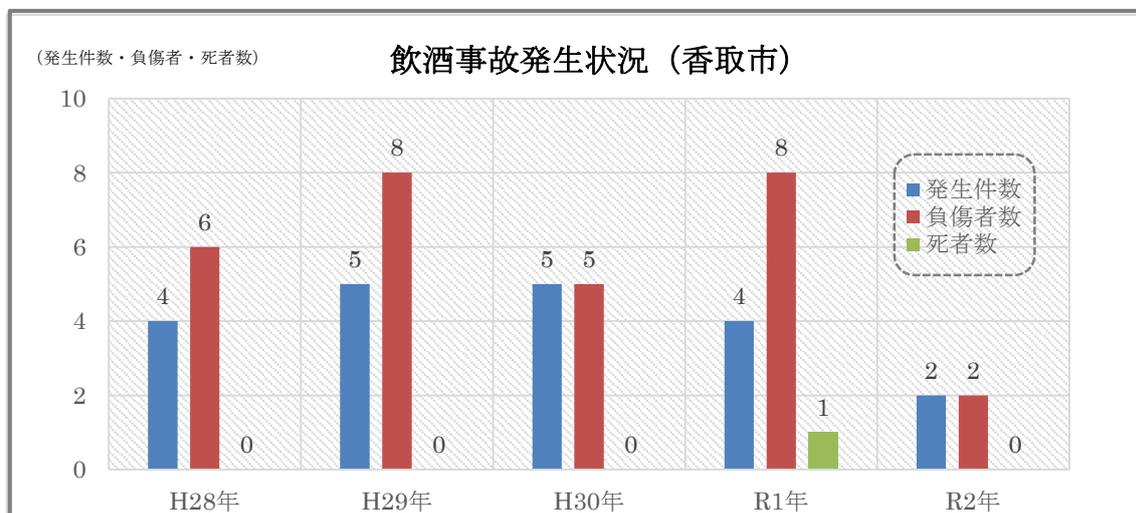
(2) 飲酒運転など悪質・危険な運転に対する取締りの強化

飲酒運転をはじめ、『あおり運転』や『ながら運転』などの迷惑行為は、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げを誘発する恐れがあることから、これらの悪質・危険行為を根絶するため、取締り強化を促進する必要があります。

「悪質・危険な運転者対策の強化」により実施する主な事業

(1) 根絶推進対策

- ・悪質・危険な運転に対する街頭キャンペーンの実施
- ・飲酒運転は絶対にしない・させない・ゆるさない環境づくり



第2節 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

市内における道路交通事故の発生件数、死傷者数は徐々に減少してきていることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があったものと考えられます。

さらに、社会情勢や交通情勢の技術の進展・普及等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取り組みを積み重ねることにより、計画の実行性を確保していくことが求められています。

第11次計画の策定にあたっては、第10次計画において示した次の4つの視点を継続し、新たに先端技術の活用促進を図ります。

- ・第1の視点：高齢者・子どもの安全確保 (P12～)
- ・第2の視点：歩行者・自転車の安全確保 (P14～)
- ・第3の視点：生活道路・幹線道路における安全確保 (P17～)
- ・第4の視点：地域が一体となった交通安全対策の推進 (P18)
- ・第5の視点：先端技術の活用促進 (P18)

【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。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合がありますが、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、高齢運転者の大幅な増加が予想されることから、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取り組みなど、高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題です。

また、高齢者をはじめ多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会への参加を可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い地域の医療機関や福祉施設等と連携して交通安全対策を実施していくことや、居住地の近くで事故が発生していることが多いことを踏まえ、身近な地域における生活に密着した交通の安全を推進します。

一方、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ための教育と環境整備等が一層求められます。

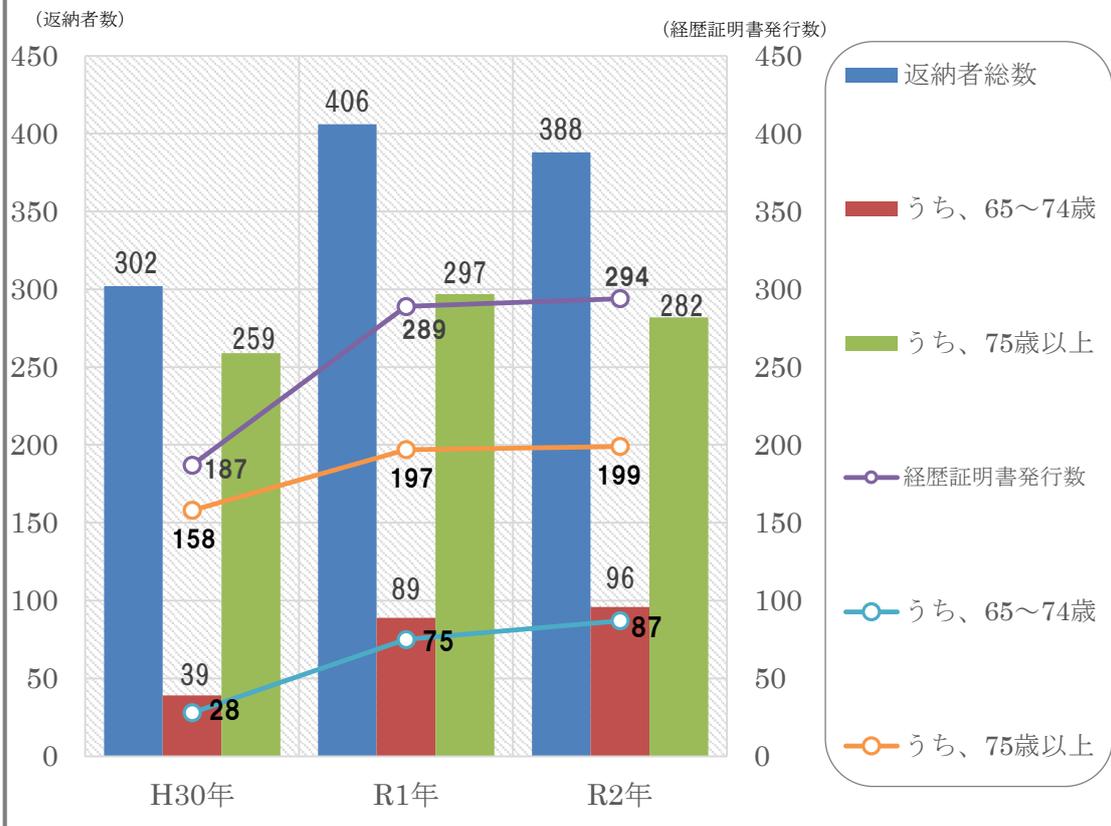
そのため、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、幼児期からの心身の発達段階に応じた、より効果的な交通安全教育の推進や、通学路等において安全・安心な歩道等の歩行空間の整備等を推進します。

【第1の視点】：高齢者・子どもの安全確保に基づき実施する主な事業

- 高齢者に対する交通安全教育
- 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及推進
- 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進
- 運転免許証返納制度の周知
- 運転免許自主返納者に対する支援措置
- 学齢期における交通安全教育の推進
- 通学路等を含めた歩行空間等の整備

【参考】 香取警察署管内における運転免許自主返納者

および経歴証明書発行数 (H30～R2)



※ 香取警察署管内構成組織 … 香取市・東庄町・神崎町・多古町

【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確保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。

このため、『人優先』の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路における歩道の整備等を行い、安全・安心な歩行空間の確保を進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動(※)等の推進を通じて、運転者に横断歩行者に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の意識向上を図ります。

また、歩行者に対しても同様に交通ルールの徹底を図るとともに、反射材等の利用普及等、各種の取り組みを総合的に推進することにより、歩行者の安全確保に努めます。

次に、自転車については、自動車と衝突した場合には被害者となる反面、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、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進します。

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、歩行者及び自転車利用者が共存できるよう、自転車の走行空間の確保を進める必要があります。また、自転車利用者が自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が歩行者等の安全な通行を脅かす重大な交通事故の発生が社会問題化していることから、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必要があります。

このため、幼児から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育や高齢者の身体状況(特性)を踏まえた安全教育、参加体験型の安全教育を積極的に取り入れ、伝聞知識ではない実体験に基づいた自転車が持つ危険性の習得を図ります。

～ 注釈 本文中(※)印が付された用語について ～

『ゼブラ・ストップ活動』

横断歩道の和製英語「ゼブラゾーン」の「ゼブラ」にかけて、下記項目をドライバーに意識させるものです。

- ①『ゼ』前方をよく見て安全運転。横断歩道を発見したら歩行者がいなく十分に注意。
- ②『ブ』横断歩道の手前では「ブレーキ」操作で安全確認。
- ③『ラ』早めのライト(前照灯)点灯、こまめな切り替えで交通事故防止。
「ライトアップ」(目立つ)反射材、LED等の活用。
「ライト」(右)からの横断者にも注意。
- ④『ストップ』横断歩行者がいたら、必ず停止「ストップ」で事故ストップ。

【第2の視点】：歩行者・自転車の安全確保に基づき実施する主な事業

- 歩行者の安全確保
 - ・通学路における交通安全の確保
 - ・歩行空間等の整備
- 安全確保のための普及活動
 - ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・推進
 - ・ゼブラ・ストップ活動及び3(サン)・ライト運動(※)の推進
- 自転車の安全利用の推進
 - ・自転車安全利用キャンペーンの実施
 - ・自転車安全整備制度(TSマーク制度)の普及促進
 - ・自転車損害賠償保険等への加入促進
 - ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進
- 幅広い世代における交通安全教育の推進

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か月以下の懲役又は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か月以下の懲役又は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か月以下の懲役又は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か月以下の懲役又は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よう。



- 15 -

～ 注釈 P15 事業枠中 (※) 印が付された用語について ～

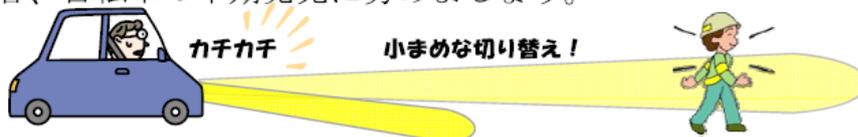
『3 (サン) ライト運動』 (下記参照)

サン 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

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた県内の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向とともに緩やかに減少しており、生活道路が全死亡件数に占める割合も減少傾向にあります。しかし、子ども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、生活道路において道路交通環境の整備を進めるほか、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策を講ずるとともに、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、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、関係機関・団体等と連携を図り、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選定し改善を実施するほか、道路交通環境面について『共同現地診断』により引き続き交通事故の防止に努めます。

【第3の視点】：生活道路・幹線道路における

安全確保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
- 歩行空間等の整備
 - ・歩道及び自転車利用環境の整備
 - ・ひとにやさしい信号機整備等の促進
- 通学路等の整備
- 交通事故危険個所対策の推進
 - ・交通事故多発箇所の共同現地診断

《共同現地診断》



【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故は身近な地域で発生していることが多く、地域のコミュニティを積極的に活用して、偶々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、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。

このため様々な活動主体に対し、情報の提供、市民活動の展開、交通安全ボランティア団体による自主的な活動の支援等、地域が一体となった交通安全対策を推進します。

【第4の視点】：地域が一体となった交通安全対策の推進に基づき実施する主な事業

- 交通安全運動の推進
- 地域総ぐるみ交通安全街頭指導の推進
- 交通安全ボランティア団体の活動の推進
- 高齢者に対する交通安全教育
- 飲酒運転の追放機運の高揚
 - ・飲酒運転は絶対にしない・させない・ゆるさない環境づくり

【第5の視点】先端技術の活用促進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、その多くは運転者に起因して発生しています。このような人的要因を抑制し、運転者を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキ(※)を搭載した安全運転サポート車(サポカー・サポカーS(※))をはじめ、運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための支援システムの周知徹底に努めます。

【第5の視点】：先端技術の活用促進に基づき実施する主な事業

- 交通運転サポート車の周知徹底
- 道路標識等の高輝度化普及促進(※ P38 用語集参照)

～ 注釈 本文中(※)印が付された用語について ～

『衝突被害軽減ブレーキ』

衝突を察知し、自動的にブレーキを操作し、減速あるいは停止させる先進的なブレーキ装置。

『サポカー・サポカーS』(安全運転サポート車の愛称)

サポカー … 衝突被害軽減ブレーキ搭載車。

サポカーS … 衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載。

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く以下の7つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ・第1の柱：市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 (P19～)
- ・第2の柱：安全運転の確保 (P25)
- ・第3の柱：道路交通環境の整備 (P25～)
- ・第4の柱：道路交通秩序の維持 (P32)
- ・第5の柱：救助・救急活動の充実 (P33～)
- ・第6の柱：被害者支援の推進 (P34)
- ・第7の柱：交通事故調査・分析の充実 (P34)

【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り、交通社会に適応する人間を育成するために、幼児期から適切な指導・教育を実施します。

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 地域総ぐるみ交通安全街頭指導の推進

市民参加による自主的な交通安全街頭指導に対し、活動に必要な情報提供や備品を貸し出し、効果的な街頭指導が行われるよう支援し、地域における交通事故防止の取り組みを推進します。

② 交通安全ボランティア団体の活動の推進

交通安全協会や安全運転管理協会及び交通安全推進隊等、交通安全意識の高揚に重要な役割を担っている団体の各種活動を支援し、交通事故防止を推進します。

《ボランティア団体による見守り街頭指導》



(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

交通安全思想を普及させるため、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・冬の交通事故防止運動を実施します。

② 交通安全に関する広報活動の推進

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、市ホームページの更新や防災無線活用のほか、主要交差点における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、広報啓発に努めます。

③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、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、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通じて、着用の徹底を推進します。

④ 安全確保のための普及活動

薄暮時、夜間及び早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故を防止するため、交通安全教室などで視認性の高い服装の着用や反射材を活用する効果を周知するとともに、着用の習慣化を目指し、これらの普及推進を図ります。また、歩行者・自転車利用者・自動車運転者に対し、3（サン）・ライト運動及びゼブラ・ストップ活動の周知を図り、交通事故抑止に努めます。

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の自主的な交通安全対策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。

そこで、地域ぐるみで交通安全を意識する機会の少ないひとり暮らしの高齢者に声をかける等の対策を推進します。

① 高齢者交通安全教室の開催

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、『出前講座・高齢者交通安全教室』を開催し、交通安全意識の高揚を図るとともに、交通事故防止対策として反射材等の利用推進に努めます。

② 高齢者が集まる場所における交通安全広報の推進

老人福祉施設等、高齢者が集まる場所において、交通事故を未然に防ぐために、反射材配布等の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

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あり、さらに、運転免許を返納した高齢者の新たな移動手段の一つでもあります。しかし最近では、自転車の歩道での暴走やあおり運転、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、自転車が加害者となる事故も発生していることから、自転車の交通事故や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活動を積極的に実施し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナー向上を図ります。

① 自転車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、千葉県警察、交通安全協会、学校（教育委員会）と連携して、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（T S マーク制度）の周知

自転車の安全利用と事故防止を図るため、同制度の普及促進に努めます。

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、交通安全教室実施時に過去の裁判結果を例示する等、各種自転車保険への加入促進を図ります。

⑤ 視認性の高い服装及び反射材の普及

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し、自発的・習慣的な活用の推進に努めるとともに、灯火等を指導し、自転車自体の視認性の向上を図ります。

⑥ 自転車運転者講習制度の周知

平成 27 年 6 月に施行された自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、危険行為を繰り返した者に対する受講命令など、同制度を交通安全教室等で周知します。

⑦ 全ての年齢層への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全ての年齢層に対し、ヘルメット着用方法とその効果について広報し、着用の普及促進を図ります。

(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、千葉県交通安全県民運動基本方針において『飲酒運転の根絶』は最重点活動に掲げられており、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職場や家庭をはじめとする全ての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、市民総ぐるみで飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。

また、飲酒運転が悪質・危険な犯罪であることを再認識させ、その影響の大きさを改めて理解することで飲酒運転根絶の環境づくりに努めます。

① 『飲酒運転は絶対にしない・させない・ゆるさない』環境づくり

家庭・職場をはじめ、飲食店、企業等と連携を図り、ハンドルキーパー運動(※)の促進及び運転代行サービスの啓発に取り組みます。

～ 注釈 本文中(※)印が付された用語について ～

『ハンドルキーパー運動』

複数人の飲み会などで飲食店等を利用した際、予めお酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が仲間を自宅まで送り届ける運動。

飲食店もこれに協力する取り組みを実施。

(6) 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もとに、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、またこれを習慣化させるために実施するものであり、関係団体等と連携を図りながら、幼児期の段階から取り組みを行います。

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、将来に渡って交通ルールを遵守し、『マナーを守り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。

そのため、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ことから、幼稚園・保育園（所）及びこども園関係者と連携・協力し、『幼児交通安全クラブ』の教育内容の充実を図ります。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生は、学校での活動や自転車の利用等を通じ、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がります。また、高学年になると、保護者から離れて単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学生に対しては、家庭及び関係機関、団体と連携・協力し、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た安全行動が習得できるよう具体的な交通安全教育の充実を図ります。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。また、道路交通についての理解も深まる時期であるなど、本格的に交通社会に参加していくための過渡期にあります。

中学生に対しては、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術を十分に習得させるとともに、自己及び他者の安全に配慮した行動できるよう、交通安全教育の充実を図ります。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、自動車等の免許を取得することが可能な年齢に達し、その多くが近い将来、免許を取得し、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、高い割合を占めている自転車事故を防止する必要があります。

そのため、生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促進し、正しい交通マナーの向上を図ります。

⑤ 障害者等に対する交通安全教育の推進

障害者等の安全な通行方法について、関係機関・団体等と連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

⑥ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、警察署と連携を図りながら、講師の派遣や情報の提供等、必要に応じて日本における交通ルールの周知及び交通安全意識の向上に努めます。

《幼児交通安全教室》



信号の見方・
意味の理解



傘を使用した歩行・横断

【第2の柱】安全運転の確保

『人優先』を基本とした安全運転を確保するために、身体機能の低下をはじめ、運転に不安を感じる高齢運転者に対する教育等の充実を図り、また、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

(1) 高齢運転者対策の充実

① 運転免許自主返納制度の周知

運転に不安のある高齢者への運転免許自主返納制度の周知徹底を図るなど、高齢者に対する交通安全意識の高揚に努めます。

② 運転免許自主返納に対する支援措置

高齢運転者が加害者となる交通事故を減少させるため、関係機関・団体と連携し、高齢者が自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを進め、返納を支援する事業に取り組むとともに、企業等に返納者に対する支援措置の協賛を働きかけます。

③ 安全運転サポート車の周知

運転に不安のある高齢者へ交通安全教室を通じ、安全運転サポート車の周知徹底に努めます。

香取警察署管内における運転免許自主返納率については、P13 記載データ参照

【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』の考えのもと、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。特に、道路交通においては、地域の実情に応じ、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) 生活道路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

生活道路における歩行者や自転車利用者等の安全な道路空間を確保するため、カラー舗装、狭さく、道路標識・標示等の交通安全施設整備の取り組みを推進します。また、交差点ハンプ(※)においては、設置にあたり安全対策を十分に考慮し、検討していきます。

～ 注釈 本文中(※)印が付された用語について ～

『交差点ハンプ』

通過する自動車のスピードを抑えるために、街路の車道部分を盛り上げて舗装した部分。「こぶ・起伏・土地の隆起」の意味。

② 安全に資する歩行空間等の整備

ア 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な通行を確保するため、事故が発生する危険性の高い区間等について、道路環境の整備を推進します。

イ 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、歩車道分離型信号機、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。

ウ 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推進します。

また、学校周辺などについては、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とともに、その他の安全対策と組み合わせた対策を実施するゾーン30を関係機関と協議しながら推進します。

なお、経路安全確保のため、今後も『香取市通学路交通安全プログラム』に基づき、関係機関が連携し、児童生徒が安全に通学できるような取り組みを継続的に推進します。

《通学路等の対策整備》



小見川東小学校前 ・スクールゾーン



佐原小学校区 通学路 ・ゾーン30

③ 無電柱化の推進

関係機関と協議のうえ、令和2年3月に策定された『千葉県無電柱化推進計画』のもと、防災、安全・円滑な交通確保の観点から、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

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の整備（設置・改良）、歩道、防護柵（※）、区画線（※）の整備、道路照明、視線誘導標（※）等の設置、道路標識の設置及び高輝度化等の対策を推進します。

② 国道・県道等における交通規制

道路の構造、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえ、交通事情に見合った信号制御、交通規制による交通環境の改善を要請し、交通の安全と円滑を確保します。

③ 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。

ア 地域間交流を支える道路の整備

渋滞対策をはじめ、日常生活に密接した道路などについて整備を推進します。

イ 都市計画道路の整備

都市計画道路の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な配分を行い、市街地における道路の混雑、交通事故の発生などの防止を図ります。

～ 注釈 本文中（※）印が付された用語について ～

『防護柵』

道路に設ける交通事故防止用の安全施設。ガードレールやガードパイプなど。

『区画線』

路面上にペイント等を用いて、交通の案内誘導等を目的とした記号や文字標示。

『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安全施設。

《区画線整備状況》



整備前



整備後

《視線誘導標整備状況》



整備前



整備後

《路面標示整備状況》



整備前



整備後

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 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、道路管理者等と連携を図り、交通安全施設の整備を推進します。

② 信号機の設置及び改良の促進

自治会等から寄せられる信号機の設置要望や交通量、交通事故発生状況等の交通環境を総合的に勘案して、必要性、緊急性の高い箇所への信号機設置を所轄の警察署を通じ、千葉県公安委員会へ要望するとともに、既存の信号機についても、交通環境の変化に応じた信号機の改良及び移転・撤去を要望します。

③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間に対して区画線、路面標示、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進し、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等による交差点存在の明確化、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

夜間における視認性を高めるため、交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識等の整備を推進します。

(4) 効果的な交通規制の促進

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促進し、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促進するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

(5) 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を促進します。

また、道路管理者等と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図るとともに、放置自転車は円滑な交通が妨げられ、交通事故を誘発する一因となるだけでなく、消防・救急活動に支障をきたすため、自転車利用者に対し、正しい駐輪方法等についての啓発に努めます。

(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

道路は、都市間相互を連絡し、生活や経済活動等あらゆる社会活動を支える重要な施設であり、災害時においても、救援救護活動、緊急物資の輸送等の重要な役割も担っていることから、緊急車両の通行の安全確保に努めます。

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、信号機電源付加装置など、災害を想定した交通安全施設等の整備を促進します。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、道路利用者の安全確保を図るとともに、災害応急対策を円滑に行うため、「香取市地域防災計画」に基づき迅速かつ的確な交通規制が実施されるよう対処します。

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、防災無線等で情報提供を行います。

また、通行可能な道路網を把握して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) 違法駐車対策の推進

違法駐車排除及び保管場所の確保のため、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図りながら、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を積極的に展開し、秩序ある駐車を推進します。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備等

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、管内警察署と協議の上、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、実態調査、指導・対応を行い、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、開発事業、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交通管理上必要な指導・提言を積極的に行います。

② 休憩施設等の利用促進

夜間運転や過労運転などによる事故防止や近年の高齢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。

③ 子どもの遊び場の確保

路上における遊びや運動による事故防止のため、子どもの遊び場を確保します。

④ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

災害等により、道路の破損・冠水又は交通が危険な状況において、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4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、交通指導取締り、交通事件捜査、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。

このため、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交通指導取締りを促進します。

さらに、暴走族等の対策を強力に推進するため、関係機関・団体・地域が一体となって、暴走行為をさせない環境づくりに努めます。

(1) 交通指導取締りの促進等

無免許運転、飲酒運転、妨害運転や著しい速度超過等、悪質性・危険性・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署に要請し、市民に安心感を与えられる環境づくりを推進します。

(2) 飲酒運転等危険運転の根絶対策

飲酒運転に対しては、重大な交通事故に直結する要因となっていることから、重点的かつ効果的な取締りを警察署に要請し、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、広報等で周知徹底を図ります。

また、『あおり運転』や『ながら運転』等の危険運転についても、あらゆる機会を通じ周知徹底を図るとともに、交通事故が発生してしまった際には、市管理防犯カメラの画像を関係機関に提供するなど、警察署と連携し根絶促進を図ります。

(3) 暴走族追放対策の推進

暴走族の追放を図るためには、社会的に容認されない行為であることを自ら理解する必要があることから、警察の取締りの強化に加え、各家庭、学校等における幼少期からの指導の充実が不可欠となります。

さらに、交通安全運動等のあらゆる機会に広報啓発し、地域における暴走族追放の気運を高めるための環境づくりに努めます。

【第5の柱】救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の充実に努めます。

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救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー(※)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

交通事故による負傷者を迅速に救助・救護するため、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・救急医療体制の充実に努めます。

② 市民に対する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ためには、現場におけるバイスタンダーによる応急手当が適切に行われることが重要となってきます。

このため、消防機関等において実施される、地域住民を対象とした応急手当等の知識や実技の普及を図る講習会の開催を推進します。

また、心肺蘇生法やAED(※)(自動体外式除細動器)の操作方法を中心に広報啓発活動を積極的に行い、救急法の普及を図ります。

③ ドクターヘリ(※)事業の推進

交通事故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。

～ 注釈 P33 本文中 (※) 印が付された用語について ～

『バイスタンダー』

心停止などの救急の現場に居合わせた人・発見した人を指し、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保等の応急手当をすることを想定。

『AED』

自動体外式除細動器。

電気ショックを与えて、正常な機能に回復させる装置。

『ドクターヘリ』

医療機器を装備したヘリコプター。医師等が同乗し救急現場から医療機関に搬送する間、救命医療を行うことができる専用ヘリコプター。

【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、精神的及び経済的に大きな打撃を受け、かけがえのない生命を絶たれる等、想像だにしない体験をされております。また、それに係る知識も少なくないことから、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対策を推進します。

(1) 交通事故被害者支援の充実強化

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、専任の相談員や顧問弁護士を配置した『交通事故相談所』を設け、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務を実施するとともに、『千葉犯罪被害者支援センター』をはじめとした各種相談機関等との横の連携を密にして、相談体制の充実強化に努めます。

(2) 交通遺児の育成及び援助

交通事故被害者を救済するため、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り、その将来を励まし、健全な育成を支援します。

【第7の柱】交通事故調査・分析の充実

交通事故が発生した状況について、道路環境面等、様々な角度からの情報収集に努め、事故原因を分析し、効果的な事故防止対策を推進します。

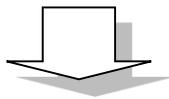
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している箇所、若しくは今後発生が懸念される箇所を選定し、関係機関等と共同して現地診断を実施し、事故原因の効果的な改善策の検討、速やかな交通事故防止対策の実施を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

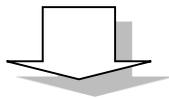
1. 踏切事故のない社会を目指して

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今もなお残されており、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します。



2. 踏切道における交通安全についての目標

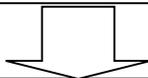
本計画期間(令和3年から7年度)中、踏切事故件数ゼロを目指します。



3. 踏切道における交通安全の対策

(視点)

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の促進



(3つの柱)

- (1) 踏切道の構造の改良の促進
- (2) 踏切保安設備の整備
- (3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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、全国的に減少傾向にあり、千葉県内における踏切事故については、近年は10件前後でほぼ横ばいに推移しています。

また、本市においての事故発生件数は、平成28年の1件でした。

2 交通安全計画における目標

本計画期間（令和3年から7年度）中、引き続き踏切事故件数ゼロを目指します。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切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の対策

1 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずる等、重大な結果をもたらします。そのため、構造の改良、踏切保安設備の整備等の対策を実施すべき踏切道が今なお残されている現状にあることから、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に推進します。

2 踏切道における交通安全の施策

【第1の柱】踏切道の構造の改良の促進

踏切道内において、歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を関係機関等と協議します。

【第2の柱】踏切保安設備の整備

踏切道の利用状況、幅員等を勘案し、踏切遮断機の整備を関係機関等と協議します。

【第3の柱】その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び、踏切支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、鉄道事業者と協力のもと、踏切事故防止キャンペーンなどの広報啓発に努めます。

資料 1 用語集

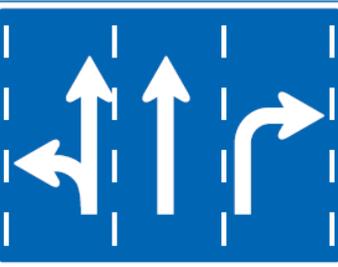
名 称	意 味
交通事故	道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車および列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡または負傷を伴った事故および物的損害を伴った事故をいう。ただし、本書においては、人身事故のみを計上。
人身事故	交通事故により人の死傷があったものをいう。 死亡者…交通事故発生から24時間以内に死亡した場合をいう。 死傷者…死亡と負傷を合計したものをいう。 重傷者…交通事故により加療日数が30日以上を負傷をいう。 軽傷者…交通事故により加療日数が30日未満を負傷をいう。 負傷者…重傷と軽傷を合計したものをいう。
当事者	交通事故に関係した者をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。ただし、ひき逃げ等のため当事者が不明な場合を除く。
第1当事者	過失（違反）がより重いかまたは過失（違反）が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いう。
第2当事者	過失（違反）がより重いかまたは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。
対象外当事者	ひき逃げ等のため当事者が不明な場合をいう。
歩行者の事故	歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいう。
子どもの事故	乳幼児・小学生・中学生をいう。
若者の事故	中学卒業後から25歳未満までの年齢層の人が関係した交通事故をいう。
高齢者の事故	年齢65歳以上の人が関係した交通事故をいう。
事故類型	事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によってさらに細かく類型化したものをいう。
運転免許自主返納	運転免許の申請取消しのことをいう。 運転免許所有者が、自ら意思で運転免許を返納することをいう。
運転免許経歴証明書	過去の運転経歴を証明するもの。有効期間内に運転免許を返納し、その日から5年以内であれば、発行の申請ができる。原則、身分証明書として用いることができる。 （令和元年12月1日からは、有効期限が失効した人も発行の申請ができる。） 運転経歴証明書には有効期限はなく、永年有効である。

交通安全対策基本法	交通安全に関し、国・地方公共団体、および車の使用者、運転者、製造者などの負うべき責任を規定した法律（1970年）。さらに交通安全計画の策定や、交通安全対策会議（中央、都道府県、市町村）を置いて必要な組織を整備し、公費による財政援助を図ると規定。
香取市通学路交通安全プログラム	香取市通学路交通安全プログラムは、関係機関と連携のうえ合同点検を実施し、通学路の安全確保に向けた取り組みを効果的に行うために策定したもの。今後も継続して取り組みを実施。
ゾーン30	歩行者や自転車の通行が優先される生活道路における安全対策の一つで、自動車の最高速度を時速30キロメートルに設定する交通規制と、路面標示等の安全対策を必要に応じ組み合わせる。
幼児交通安全クラブ	昭和49年、県内各所に設置された「ベコちゃんクラブ」が前身。原則として、3歳から就学前の幼児と保護者の双方を参加させる集合訓練が中心である。香取市では、23園ある幼稚園・保育園（所）及びこども園の年長児を中心に活動している。
香取市地域防災計画	香取市の地域に係る災害対策を実施するにあたり、防災関係機関がその全機能を発揮して、市民の生命、身体及び財産を災害から保護するための必要な事項を定めたもの。東日本大震災時の教訓、千葉県地域防災計画の修正等を踏まえ、令和3年3月に修正。
道路標示	路面に描かれた道路鉤・ペイント・石等による線・記号又は文字のこと。①特定の交通方法を禁止又は指定する（駐車を禁止する標示等）規制表示と②特定の交通方法ができることや道路交通上決められた場所などを指示する（停止位置を示す標示等）指示標識がある。
道路標識	道路の傍らに設置され、利用者に必要な情報を提供する表示板。①地名や交差点での行き先などを示す案内標識、②危険箇所等への注意喚起を行う警戒標識、③行動を禁止・制限する規制標識、④許可や命令、横断歩道など道路上の施設を示す指示標識に区分される。
高輝度道路標識	輝度とは、ある点から発せられている光源のまぶしさを示す光の強さ。高輝度道路標識とは、夜間に点滅・発光するなど視認性を向上させた標識。
高視認性区画線	走行中踏むと音がする凸凹のあるラインなど路面標示の視認性を向上させる。
高視認性ポストコーン	超高反射塗装等することにより視認性を高くしたポスト形状のコーン（円錐）。
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。デリネーターやカーブプレートなど。
ドット線	信号のない交差点で、車道外側線等を破線（ドット線）で延長し、車両の通行部分を明示する路面標示。

歩車道分離型信号機	交差点において車両と歩行者が交錯することがなくなる、または少なくなるよう制御された信号機。
バリアフリー対応型信号機	音響により信号表示の状況を知らせたり、押ボタン等の操作により歩行者用信号の青の時間を延長したりすることのできる機能を有する信号機。
救急搬送支援システム (M-MOC S)	救急車が緊急走行する際、信号機制御で（青に変わる）交差点を優先的に通過させる「現場急行支援システム」と、救急走行時の通過地点を医療機関に伝える「車両通行管理システム」を統合したシステム。
救急医療	一次救急…帰宅可能な軽症患者に対し行う救急医療。 二次救急…救急患者に手術や入院治療も含め、それらに対応する医療。「病院群輪番制」により実施している。 三次救急…一次救急、二次救急では対応できない重症・重篤患者に対して行う救急医療。
スケアード・ストリート	「恐怖を直視する」という意味。スタントマンによる事故再現を目前に、恐怖を実感することで、危険行為を未然に防ぐ教育方法。
T S 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る。※ T S : Traffic Safety
自転車運転者講習制度	対象となる14の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した自転車運転者に対する講習制度。14歳以上が対象。
道路使用	道路は、人や車が通行する目的で作られたものであり、本来の目的以外の道路使用は、交通の妨害となり、危険があるため一般的に禁止されているが、道路工事や祭礼等のように社会的な価値を有するものについて、その禁止が解除される行為。警察署長の許可が必要。
道路占用	道路上や上空、地下に一定の施設を設置し、継続して道路を使用すること。例として、電気・電話・ガス・上下水道や、道路の上空の看板などが挙げられる。道路管理者の許可が必要。
都市計画道路	都市計画法に基づいて決定された都市の骨格となる道路。住宅地と交通機関、公園をつなぐなど、市町村道から国道までが対象となる。
踏切保安設備	踏切道における事故の防止と交通の円滑化を図るために設置される踏切警報機や遮断機の整備。
オーバーハング型警報装置	踏切の上方に警報機を取り付けることにより踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できる。
千葉犯罪被害者支援センター	犯罪被害者及びその家族・遺族に対して、カウンセリング等を行い、被害者等が再び平穏な生活を営むことができるよう支援することを目的とし活動する団体。

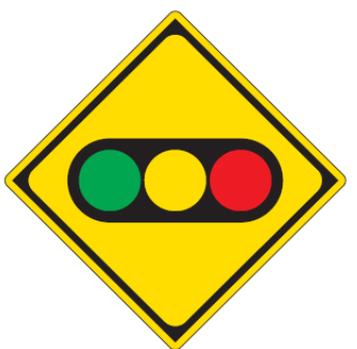
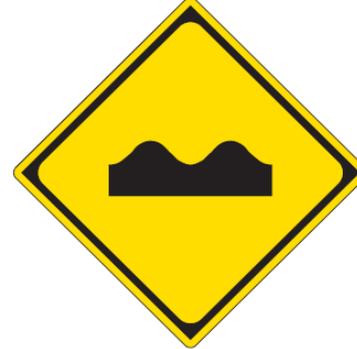
資料 2 道路標識

規制標識

<p>通行止め</p> 	<p>車両通行止め</p> 	<p>車両進入禁止</p> 
<p>駐停車禁止</p> 	<p>転回禁止</p> 	<p>追越し禁止</p> 
<p>最高速度</p> 	<p>指定方向外進行禁止</p> 	<p>一方通行</p> 
<p>進行方向別通行区分</p> 	<p>特定の種類の車両の通行区分</p> 	<p>時間制限駐車区間</p> 

<p>原動機付自転車の右折方法 (二段階)</p> 	<p>自転車及び歩行者専用</p> 	<p>歩行者専用</p> 
<p>重量制限</p> 	<p>高さ制限</p> 	<p>最大幅</p> 
<p>徐行</p> 	<p>一時停止</p> 	<p>歩行者通行止め</p> 
<p>歩行者横断禁止</p> 	<p>ゾーン30</p> 	

警戒標識

<p>交差点あり</p> 	<p>屈曲あり</p> 	<p>踏切あり</p> 
<p>学校・幼稚園・保育所等あり</p> 	<p>信号機あり</p> 	<p>滑りやすい</p> 
<p>幅員減少</p> 	<p>合流交通あり</p> 	<p>急勾配あり</p> 
<p>横風注意</p> 	<p>落石のおそれ</p> 	<p>路面凹凸あり</p> 

(目的)

第 1 条 この条例は、本市における交通安全の確保に関する基本理念、施策等を定めることにより、市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第 2 条 交通安全の確保は、市民の安全かつ快適な生活実現の基本であり、現在及び将来にわたって維持されなければならない。

(市長の責務)

第 3 条 市長は、市民の交通安全意識の高揚及び交通安全を確保するため、啓発活動及び道路交通環境整備等の総合的な交通安全施策の実施に努めるものとする。

2 前項の施策の実施に当たっては、国、他の地方公共団体その他の機関及び団体(以下「関係機関等」という。)と緊密な連携を図るものとする。

(市民の責務)

第 4 条 市民は、日常生活を通じて自主的に交通安全の確保に努めるとともに、市長及び関係機関等が実施する交通安全施策に協力しなければならない。

(良好な道路交通環境の保持)

第 5 条 市長は、交通安全を確保するため、交通安全施設の整備等により良好な道路交通環境を確保するように努めるものとする。

2 市長は、良好な道路交通環境を確保するために必要があると認めるときは、関係機関等に対し、必要な措置を講ずるように要請するものとする。

(交通安全教育の推進)

第6条 市長は、市民の交通安全意識の向上を図るため、年齢、地域等の実状に応じた交通安全教育活動を実施するものとする。

(交通指導員の設置)

第7条 市長は、幼児、児童、生徒及び高齢者等の交通安全を確保するため、交通指導員を設置するものとする。

(交通安全対策会議の設置)

第8条 市長は、交通安全施策に関する総合的な基本方針を協議し、施策を効果的に推進するため、香取市交通安全対策会議を設置するものとする。

(団体への支援)

第9条 市長は、地域において交通安全の施策等を推進する団体に対し、必要な支援を行うことができる。

(広報の実施及び情報の提供)

第10条 市長は、市民に対し、交通安全に関する広報活動を積極的に行うほか、広く交通安全に関する情報を提供する。

(委任)

第11条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成18年3月27日から施行する。

附 則 (平成21年9月29日条例第26号)

この条例は、平成21年10月1日から施行する。

参 考

香取市交通安全対策会議委員一覧

	役 職	氏 名
会 長	香 取 市 長	宇 井 成 一
委 員	香 取 市 総 務 企 画 部 長	浅 野 仙 一
委 員	香 取 市 福 祉 健 康 部 長	畔 蒜 孝
委 員	香 取 市 生 活 経 済 部 参 事	高 木 均
委 員	香 取 市 建 設 水 道 部 長	斎 藤 栄 造
委 員	香 取 市 教 育 部 長	増 田 正 記
委 員	香 取 土 木 事 務 所 長	山 口 浩
委 員	香 取 広 域 市 町 村 圏 事 務 組 合 消 防 長	本 宮 弘 資
委 員	東 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社 佐 原 駅 長	岡 崎 秀 志
委 員	千 葉 県 香 取 警 察 署 長	中 野 裕 志

参 考

香取市交通安全対策会議幹事会幹事一覧

	役 職	氏 名
幹事長	香取市環境安全課長	堀越 照正
幹事	香取市総務課長	平野 靖
幹事	香取市企画政策課長	吉田 博之
幹事	香取市社会福祉課長	木内 英子
幹事	香取市高齢者福祉課長	林 春江
幹事	香取市土木課長	窪木 彦文
幹事	香取市都市整備課長	畔蒜 豊
幹事	香取市学校教育課長	岡野 健一郎
幹事	香取市子育て支援課長	玉井 昭仁
幹事	香取土木事務所 維持課長	稲葉 隆夫
幹事	香取広域市町村圏事務組合 消防本部警防課次長兼課長	佐藤 正男
幹事	東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅助役	野口 明弘
幹事	千葉県香取警察署 交通課長	内田 隼人

