

(案)

第 1 1 次 銚子市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

銚子市交通安全対策会議

目次

計画の基本的な考え方（第1次計画の概要）	1
第1章 交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 交通死亡事故の特徴（平成28年～令和2年）	2
2 交通安全計画における目標	3
3 計画の重点事項	3
(1) 交通事故に遭わないための取組	3
(2) 交通事故を起こさせないための取組	3
第2章 交通安全についての対策	4
第1節 今後の交通安全対策の方向	4
第2節 交通安全の施策	9
1 市民一人一人の交通安全意識の高揚	9
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	9
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	11
(4) 自転車の安全利用の推進	12
(5) 飲酒運転の根絶	13
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
(7) 効果的な交通安全教育の推進	16
2 高齢者の安全運転の確保	16
(1) 参加・体験・実践型教育の推進	16
(2) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進	16
(3) 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進	17
(4) 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等	17
(5) 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知、地域への広報の強化	17
(6) 高齢者及び家族への支援	17
3 道路交通環境の整備	17
(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	17
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	18
(3) 自転車利用環境の総合的整備	19
(4) 災害に備えた道路交通環境の整備	19
(5) 総合的な駐車対策の推進	20
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	20
(7) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	21
4 救助・救急体制の充実	21
(1) 救助・救急体制の整備促進	21
(2) 大規模事故における広域応援体制の整備	21
(3) 応急手当の普及啓発活動の推進	21
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	21
(5) 救助・救急用資機材等の装備の充実	22
(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	22
(7) ドクターヘリ・ドクターカー事業の推進	22
5 被害者支援	22
6 交通事故調査・分析の充実	22
(1) 交通事故多発箇所共同現地診断	22
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	23

計画の基本的な考え方（第11次計画の概要）

第一 計画の性格

第11次銚子市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を根拠とし、国が策定する第11次交通安全基本計画及び千葉県が策定する第11次千葉県交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

この計画は、銚子市の交通安全施策の大綱となるもので、市、県、国の指定地方行政機関から構成される「銚子市交通安全対策会議」で決定されます。

第二 計画策定の趣旨

銚子市交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、国が定める交通安全基本計画に基づき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に、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない、安全で安心して、いきいきと暮らせる「交通安全都市ちょうし」の実現を目指します。

第四 計画期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

第五 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、銚子市交通安全対策推進委員会の各委員や交通政策に精通する専門家等からの様々な意見を集約し策定しています。

第 1 章 交通安全の目標等

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、負傷者数ともに年々減少しており、令和 2 年の発生件数は 1 2 8 件、負傷者数は 1 7 9 人です。

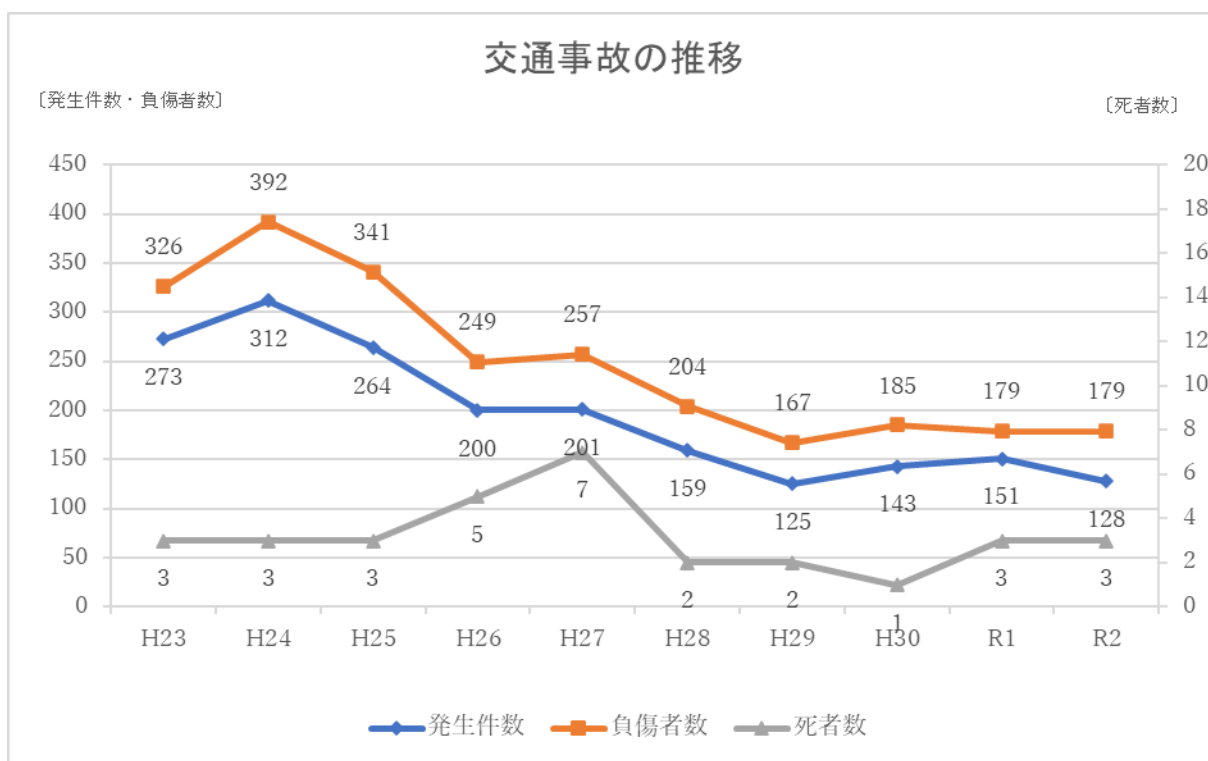
平成 2 8 年の発生件数 1 5 9 件、負傷者数 2 0 4 人と比較して、発生件数で 1 9 %、負傷者数も 1 2 % の減少となっています。

一方で、毎年、交通死亡者事故が発生している状況となっています。

(2) 交通死亡事故の特徴（平成 2 8 年～令和 2 年）

- ① 高齢者の割合は 8 割を超えており、すべてが 5 0 歳代以上となっている。
- ② 歩行中の死者数の割合が 5 割を超えている。
などが挙げられます。

交通事故の推移（平成 2 3 年～令和 2 年）



年齢別死者数（平成 2 8 年～令和 2 年）

年齢	人数（人）
50 歳代	1
60～64 歳	1
65 歳以上（高齢者）	9

状態別死者数（平成28年～令和2年）

状態	人数（人）	備考
歩行中	6	
自転車乗車中	2	
自動車乗車中	3	うち同乗者1人

2 交通安全計画における目標

銚子市の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築です。この目標を一朝一夕に達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間の令和7年までに以下の数値を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

区分	期間	数値目標
第11次銚子市交通安全計画	令和3年度～令和7年度	死亡者数 年間0人 重傷者数 年間150人以下

この目標達成に向け、市は、市民、警察署、関係機関・団体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ていきます。

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、「高齢者の交通安全対策の強化」に重点を置いた計画とします。

(1) 交通事故に遭わないための取組

本市の場合、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は8割を超えており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に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。

(2) 交通事故を起こさせないための取組

高齢者の運転に起因した交通事故の割合は年々増加傾向にあり、特に、ブレーキとアクセルの踏み違いによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者に対しては、運転免許返納のための条件づくりなど効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を一層強化します。

第2章 交通安全についての対策

第1節 今後の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負傷者数が減少してきたことは、これまで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評価されます。

しかしながら、効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加えて、さらに、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析力を高め、より効果的な対策への改善を図る必要があります。

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。

本計画の作成に当たっては、従来の交通安全対策を継承しつつ新たな視点を含め次のような点を重視し交通安全施策の推進を図ります。

【第1の視点】高齢者・子供の安全確保

本市では高齢化社会が既に到来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ような交通社会の形成に取り組んでいくことが最も重要です。

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は、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被害者とならないための対策が重要です。今後も高齢運転者が大幅に増加すること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課題です。

また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化など利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ、日常的に利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施することなど身近な地域における生活に密着した交通安全活動を行うことが必要です。

一方で、少子化の進展のなかで、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担う子供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を推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な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
 - ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（11ページ）
 - ・ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進（11～12ページ）
 - ・ 高齢者に対する交通安全教育の推進（12ページ）
 - ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（18ページ）
- 高齢運転者対策の強化
 - ・ 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進（17ページ）
 - ・ 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等（17ページ）
 - ・ 高齢者等の移動手段の確保・充実（21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（14～15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す。特に、高齢者や子供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」の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進める必要があります。

また、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、運転者に横断歩道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、運転者の遵法意識の向上を図ります。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった交通ルールの周知徹底を図る必要があります。あわせて、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、反射材等を利用することなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進することにより、歩行者の安全を図ります。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、全ての年齢層への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など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、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を進める必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の走行空間の環境整備で完結するものではありません。自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が

不十分なことを背景に、ルールやマナーに違反する行動が多く、歩行者等の安全な通行を脅かし重大な交通事故を発生させることが社会問題化しています。

このため、幼児から高校生まで自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等を図る必要があります。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）を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、自転車に関する交通安全教育を受ける機会の少ない大学生や社会人に対する啓発や教育の強化が必要です。

各世代にわたって啓発や教育をより効果的に行うため、実際の自転車事故現場を再現したり、受講者が実際に自転車に乗車しながらルールやマナーを実践し事故の危険性を体験するなどの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。

【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

- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（11 ページ）
- ・ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動の推進（11 ページ）
- ・ 通学路等における交通安全の確保（18 ページ）
- ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（18 ページ）

■ 自転車安全利用の推進

- ・ 反射材等の普及（13 ページ）
- ・ 全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（13 ページ）
- ・ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（13 ページ）
- ・ 安全で快適な自転車利用環境の整備（19 ページ）
- ・ 自転車等の駐車対策の推進（19 ページ）

■ その他、交通安全教育の推進

- ・ 幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（14～15 ページ）
- ・ 子供自転車免許の推進（14～15 ページ）
- ・ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催（15 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、道路の整備、交通安全施設の整備、違法駐車対策を推進します。

そのほか、市内で交通事故が多発している箇所や千葉県が選定した交通事故の発生が懸念される箇所などに対し、関係機関・団体と共同で、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行います。その対応策については、実施箇所の事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」により、関

関係機関・団体が整備、改善を行います。

【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（17～18 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（18 ページ）
- ・歩行者空間のバリアフリー化（18 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（21～22 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

高齢者や子供が関係する事故の多くが、歩行中や自転車乗車中であり、居住する身近な地域で多く発生しています。そのため、地域のコミュニティを積極的に活用した隅々の高齢者世帯までいきわたる交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要です。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の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。

地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全推進隊などの交通安全ボランティアやその他の地域活動を担う団体・企業等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育など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への地域の協力も不可欠です。

そのためには、関係機関と連携しながら、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や教育活動に資する資材貸与を行うことにより、地域が一体となった市民運動を展開していきます。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全推進隊の支援（9 ページ）
- ・交通安全運動の推進（10 ページ）
- ・交通安全教育指導者の育成（16 ページ）
- ・交通安全教育推進の支援（16 ページ）

【第5の視点】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、各種データ等を活用しながら、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通の流れや今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析し、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など、交通実態等に的確に対応した対策を推進することが求められます。

【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（22～23ページ）
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断（23ページ）

第2節 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5つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人一人の交通安全意識の高揚
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 救助・救急活動の充実
- ④ 被害者支援の充実と推進
- ⑤ 交通事故調査・分析の充実

また、対策の実施にあたっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果の評価を行い、必要に応じて改善していきます。

1 市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人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。交通安全推進隊など交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況などの必要な情報を積極的に提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については関係機関・団体と連携し、強力に推進します。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、交通安全教育を受ける機会の少ない外国人に対する交通安全教育にも配慮します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 銚子市交通安全都市推進協議会の活動の推進

銚子市交通安全都市推進協議会の活動を強化し、関係機関・団体がより一層連携するとともに、それぞれが主体となった各季の交通安全運動をはじめとした交通安全活動を推進します。

② 交通安全推進隊の支援

交通安全推進隊に対し、活動に必要な情報提供に努めるとともに、交通安全団体との連携を図り、地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう積極的に支援します。

③ 交通安全の日における活動の推進

ア 市民一人一人の活動の推進

交通安全は市民一人一人が自身の問題として考え行動することが重要であることから、毎月10日の「交通安全の日」に、市民が家庭、学校、職場等において交通安全について考え、それぞれができる交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

また、町内会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、地域における交通事故防止を図ります。

イ 関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

④ 交通安全に関する情報提供の推進

交通安全運動、交通死亡事故発生時、交通安全対策等を市ホームページや防災・防犯メール、自動販売機メッセージボード、広報等により、交通安全に関する情報を提供します。

(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、市民一人一人が交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより交通事故の防止を図ることを目的に、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を実施し、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

市民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高めることを目的に、毎月10日を「交通安全の日」、自転車の安全利用促進を図ることを目的に、毎月15日を「自転車安全の日」として、広報や交通環境の整備などの施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子供と高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、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、交差点での交通事故防止等を中心に展開します。

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、街頭や駅頭における啓発キャンペーンなどを積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人一人の交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を掲載した広報媒体を計画的かつ継続的に活用します。

また、ホームページやSNSを随時更新し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

ウ 交通安全団体に対する資料、情報の提供

民間交通安全団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、各種資料や情報を提供します。

③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、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・団体と一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着用効果及び正しい着用方法についての周知に努め、全ての座席のシートベルト着用、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

イ シートベルト着用に向けた普及活動の推進

シートベルトの正しい着用方法の周知徹底を図るため、警察や交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、街頭での着用啓発を推進します。

④ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ※の推進

交通安全にも役立つ環境対策として、市民に対してエコドライブの実施を呼びかける取組を実施します。

主な取組として、メディアを活用した啓発や、ポスター・ステッカー等の啓発物品の掲示・配布を行います。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（「キラリアップ☆ちば」※）

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室実施時に各種資機材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知させるとともにこれらの普及促進を図ります。

特に、反射材の着用については現時点では十分に普及しているとは言えません。今後、反射材を自ら進んで着用したくなるような環境づくりに向けた検討をさらに進め、反射材の着用を習慣化することにより、特に歩行者の交通事故を効果的に減少させることにつなげる必要があります。

ウ ゼブラ・ストップ活動及び3(サン)・ライト運動※の推進

歩行者の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)・ライト運動の内容の周知とその推進を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

関係機関や団体と連携し、交通危険箇所などの交通情報の提供、交通事故に遭わないための安全教育、夜間歩行中の交通事故を防止するための反射材を提供するなど、交通事故防止活動を実施します。

② 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

高齢者に対して交通安全指導及び反射材の配布を行い、指定期間中の無事故を目指すことを目的として実施している「高齢者交通安全いきいきキ

キャンペーン」は、交通事故の被害に遭いやすい高齢者の交通安全意識の高揚を図ることに大きな効果が得られています。

このため、より多くの高齢者に同キャンペーンへの参加を促し、高齢者の交通安全意識の更なる高揚と交通事故の防止を図ります。

③ 高齢者に対する交通安全教育の推進

ア 高齢者交通安全教室等の開催

シニアクラブや交通安全協会等の関係機関・団体と連携を図り、交通手段に応じた交通ルールを指導します。

また、夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色の服装や反射材の効果について積極的な広報を実施するなど、高齢者に対する交通安全意識の高揚を図ります。

その他、高齢者が多く集まるイベント会場や趣味の会などに直接赴き、「出前式交通安全教室」を開催し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に、事故防止に関する情報を提供する活動を行います。

イ 高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設、高齢者サークル活動の場など、高齢者が集まる場所において、交通安全講話、ポスターの掲示、交通安全教育ビデオの上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

ウ 高齢者の事故マップを活用した交通安全教育の推進

高齢者の交通事故を防止するため、千葉県警察ホームページに掲載されている県下の高齢者事故の発生場所を地図上に表示した高齢者事故マップを活用し、身近な場所で発生している交通事故の実態を把握してもらうとともに、交通事故防止を常に意識した行動をとることができる交通安全教育を推進します。

(4) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報啓発活動の推進

自転車は、子供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、配達や通勤・通学を始め様々な目的で利用されています。しかしながら、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行など、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。

「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定に基づき、自転車の安全利用を広く積極的に広報啓発する必要があることから、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、「ちばサイクルール※」の普及促進及び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 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」を重点に広報啓発活動を実施します。

「ちばサイクルール」等の普及促進及び自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、街頭啓発活動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・高校生及び高齢者を対象に、警察、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」等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。

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、自転車点検整備の促進を図ります。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク※制度）の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、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、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車保険への加入を促進します。

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。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転車用ヘルメットの正しい着用方法と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、保護者等を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

(5) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす大きな要因になっていること

から、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図るとともに職場、家庭、飲食店等での取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の追放を図ります。

② 防犯団体と合同でパトロールを実施

夏季と年末に交通団体と防犯団体が合同でパトロールを実施し、広く市民に対し、飲酒運転追放の呼びかけ、飲酒運転根絶活動を展開します。

③ 銚子警察署管内飲酒運転根絶協議会の設立を受け、飲食店等に対する訪問活動や広報啓発キャンペーンを実施し、官民一体となって地域における飲酒運転根絶の機運を醸成します。

(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するため自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及することです。具体的には、交通事故を自らのものとして考え、それに対する態度を身に付け、習慣化させるために行うもので、幼児から高齢者まで心身の発達段階に応じて段階的かつ体系的に行います。

実施に当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、IT化の進歩に合わせた安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報提供を行います。

① 幼児に対する交通安全推進

ア 幼児に対する交通安全教育の充実

幼児に対する交通安全教育は、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、正しい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。

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、実践を踏まえた交通安全教育を推進します。

イ 家庭に対する広報啓発活動等の推進

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。

そのため関係機関・団体のほか、幼稚園等幼児関連施設と連携・協力し、積極的な資料提供や広報活動等を行います。

② 小学生に対する交通安全教育

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、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、保護者から離れて道路において単独または複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を修得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて具体的な安全行動が習得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。

具体的には、新入学時の歩行訓練や中学年の自転車の安全な乗り方の指

導、千葉県主催の「子ども自転車免許証制度」への参加を促します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は自転車を利用する機会が多く、自転車乗車中に交通事故に遭遇することが多くなってきます。また、自動車等に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まるなど、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ます。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・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能を十分に習得させるとともに、自己及び他の人々にも配慮した安全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

ア 高等学校におけ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、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促し、自転車を利用する高校生の正しい交通マナー向上を図ります。

さらに、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践により、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できるような交通安全教育を推進します。

また、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する今日的な課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料及び活用指導事例を作成・配付するなど普及啓発活動の充実を図ります。

イ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室

最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加していることを踏まえ、中学生や高校生を対象として、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を開催します。危険な自転車の乗り方などから発生する交通事故の恐怖や痛みを直視することにより、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目指すとともに、自転車保険加入促進を図ります。

また、衝突事故再現の際には、自転車用ヘルメットの正しい着用の仕方やヘルメットが頭部の衝撃を和らげる効果などについて説明し、ヘルメットの重要性を実感させ、ヘルメットの着用促進を図ります。

⑤ 外国人に対する交通安全教育

外国人を雇用する事業所を対象に交通安全教室を開催し、日本の交通ルールやマナー等の知識の普及を図ります。

(7) 効果的な交通安全教育の推進

① 交通安全教育指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、県、市、警察、学校、関係民間団体等が連携を図り、交通安全教育指導者の育成を図ります。

また、指導者育成を図るために日本交通安全教育普及協会主催の交通安全教育指導者研修会の受講や、千葉県が開催する交通安全教育モデル事業、幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会に参加します。

② 交通安全教育推進の支援

ア 交通安全ライブラリーの活用促進

交通安全教育を行う市民及び教育機関、企業等に県が所有する交通安全教育用DVDの活用を促進することで、映像と音声による分かりやすい交通安全教育を支援します。

この制度を周知するためホームページや広報紙等に掲載し、利用率の向上を図ります。

イ 参加・体験・実践型の交通安全教育

交通安全教育を効果的に実施するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報提供等を行います。

2 高齢者の安全運転の確保

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を充実します。

(1) 参加・体験・実践型教育の推進

高齢運転者の関係する交通事故が増加していることから、自動車教習所及び関係機関・団体と連携して、シルバードライビングスクールなど、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

(2) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進

70歳以上の運転者は、高齢運転者標識を表示する努力義務があることから、各種講習・免許証交付時等において、積極的に広報を実施し、高齢運転者標識の表示の定着化を図ります。他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車に配慮する運転者教育に努めます。

また、高齢運転者標識に関する広報物を配布する際は、高齢運転者標識の意義や目的を記載し、普及の促進を図ります。

(3) 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進

高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「運転は、近所のスーパーや病院までにする。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運転行動をとる「はればれ運転」を積極的に広報し、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) 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等

高齢運転者による交通事故を減少させるため、「運転に自信がなくなった」等の理由により、自動車の運転に不安がある高齢者が、自主的に運転免許を返納しやすい環境を整備し、返納後の支援を行うため、企業や自治体等に、返納者への支援措置の協賛を積極的に働き掛けます。

(5) 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知、地域への広報の強化

運転に不安がある高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、運転免許自主返納制度や運転免許自主返納者への支援措置を分かりやすく説明した資料を配布することにより、高齢者を取り巻く地域社会への周知、広報を強化し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

(6) 高齢者及び家族への支援

自動車等の運転に不安がある高齢者及びその家族等のための相談窓口として千葉運転免許センター及び流山運転免許センターに「安全運転相談窓口」を開設しているため、「安全運転相談ダイヤル（#8080）」での電話相談を積極的に広報します。

3 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るためには、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の道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を進めます。

特に、道路交通においては、歩道、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の道路整備、交通安全施設の整備など、人優先の交通安全対策を推進します。

(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

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、道路標識・標示等の交通安全施設の整備、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を警察、道路管理者と連携して推進します。

また、自動車の速度抑制を図るための道路環境整備を進めるほか、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策を図ります。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進します。特に、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、幼稚園等及びその所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を進めます。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、道路整備に併せて通学路等の歩道や交通安全施設の整備を推進します。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進します。生活道路対策として、時速30キロメートルでの速度規制と速度抑制、通過交通抑制を図るための物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30」について、警察、道路管理者等が共同して整備・拡充に取り組みます。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、道路整備に併せて歩道の整備に努めるとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

④ 無電柱化の促進

防災、安全・円滑な交通確保及び景観形成・観光振興の観点から、無電柱化を促進します。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

交通規制標識や標示に関しては、退色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう適正な維持管理を行います。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、市民等から寄せられる各種要望や交通環境等をもとに道路管理者や警察等が連携して取り組みます。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で

移動する経路は、安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等を通じて歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な交通規制を実施するとともに、ドット線※、視線誘導標※、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置などによる交差点存在の明確化や、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

エ 夜間事故防止対策の推進

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、標示など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

③ 幹線道路対策及び交通円滑化対策の推進

死傷事故が多発している交差点や単路を事故危険箇所として指定し、集中的に交通安全施設等を整備するなどの死傷事故抑止対策を講じます。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車の安全利用を促進するため、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、道路管理者と警察等が連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

② 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等により交通が阻害されている現状を踏まえ、良好な交通環境を確保するため、迷惑性の高い違法駐輪に関する広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

(4) 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

大規模地震等の災害が発生した場合に、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路などの橋梁の耐震補強や無電柱化、道路法面の防災対策を促進します。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、車両の流入規制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

その他道路においては必要に応じ、交通規制を実施するほか、道路管理者や警察と共同して道路啓開に努めます。

(5) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の推進

交通需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、季節、曜日、時間による交通量の変化などの時間的視点と、道路区間ごとの交通環境や道路構造特性等の場所的視点の両面から、個々の時間及び場所に応じたきめ細やかな駐車規制を推進します。

② 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の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・迷惑性の高い駐車に関する広報啓発活動を積極的に展開し、違法駐車を排除しようとする気運の醸成を図ります。

(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行などの確認により、交通の安全と円滑を確保します。

イ 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、強力な指導・対応を行い、特に、市街地について重点的にその是正を実施します。

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

ウ 道路の掘り返しの規制等

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。

② 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、次の場合には道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

- ・道路が破損、決壊した場合
- ・異常気象時などにより交通が危険であると認められる場合
- ・道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合

また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

(7) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者や障害者、子供など、自動車の運転が困難な住民が安全に移動するためには、公共交通の確保と充実が求められます。市が中心となり、交通事業者や地域住民などと連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を図ります。

地域公共交通計画の策定を進める中で、高齢者等の安全な移動手段の確保に向け、新たな公共交通サービスの導入、路線バスや銚子電鉄の運行本数の見直し、タクシーの活用など、様々な可能性について検討します。

4 救助・救急体制の充実

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、救急医療機関、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、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・救急体制の整備促進

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を促進します。

(2) 大規模事故における広域応援体制の整備

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

(3) 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命を行い、また、被害を最小限にとどめるためには、現場におけるバイスタンダーによる応急手当が適切に行われる必要があります。

このため、消防機関において、地域住民を対象に交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や実技の普及を図ります。

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア※の充実強化を図るため、消防機関において「J P T E C（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊

員に対する教育を推進します。

また、救急救命士を計画的に配置できるよう早期養成を図るとともに、適切な手技で特定行為等の救急救命処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

さらに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(5) 救助・救急用資機材等の装備の充実

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救助・救急資機材及び高規格救急自動車※などの整備を図ります。

(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な応急処置が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術を習得させるため、千葉県消防学校において実施している教育の中で、高度化する救助・救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。

(7) ドクターヘリ・ドクターカー事業の推進

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

5 被害者支援

交通事故被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

犯罪被害者等基本法や「千葉県犯罪被害者等支援条例」(令和3年4月施行)等の下、県、支援活動を行う民間支援団体等と連携し、交通事故相談の実施や交通事故被害者等に対する情報提供制度の充実を図るとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

6 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するため、事故が発生した状況について、運転者等の行動に加え、道路環境面など様々な角度から情報収集に努めるとともに、関係機関・団体等による事故原因の分析、効果の高い対策を実施していきます。

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

過去に発生した交通事故発生実態から特定の区間又は地点(交差点及びカ

ーブ等)で集中して発生している道路に対し、関係機関、団体等と共同で道路診断を実施します。道路交通環境面から見た事故多発原因を分析し、効果的な事故防止対策を図ります。

(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、道路管理者等と連携した緊急現地診断を行います。ドライバーの人的要因(特性・心理・思い違い等)や道路環境の外的要因(昼・夜・交差点・カーブ等)を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して、同種事故の再発防止を図ります。

用語集

NO	名称	意味	頁
1	ゼブラ・ストップ活動	<p>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ゾーンの「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。</p> <p>①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</p> <p>②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</p> <p>③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</p> <p>④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</p>	5
2	エコドライブ	<p>「発進時には緩やかにアクセルを踏む」「不要な荷物をおろす」などの誰でも簡単に取り組むことができる、環境に優しく、安全運転にもつながる運転方法です。</p>	11
3	キラリアップ☆ちば	<p>反射材でキラリとライトアップすることと、夜空にキラリと光る星のように千葉県反射材着用率アップをかけて、県民に反射材への関心や親しみを持ってもらうことを目的としたキャッチフレーズです。</p> <p>①キ「危険を回避」：反射材を着用することで、車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避しましょう。</p> <p>②ラ「ライトアップ」：自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身につけたり明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止しましょう。</p> <p>③リ「リフレクターやLEDライト」：リフレクター（反射材）やLEDライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用しましょう。</p> <p>④アップ☆ちば：千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップサブタイトルは「反射材 つけて輝く その笑顔」です。</p>	11
4	3（サン）・ライト運動	<p>夕暮れ時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です。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意</p>	11
5	ちばサイクルール	<p>内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ本県独自の自転車安全利用ルールです。</p> <p>【自転車に乗る前のルール】</p> <p>①自転車保険に入ろう</p> <p>②点検整備をしよう</p> <p>③反射器材をつけよう</p> <p>④ヘルメットをかぶろう</p> <p>⑤飲酒運転はやめよう</p> <p>【自転車に乗る時のルール】</p> <p>①車道の左側を走ろう</p> <p>②歩いている人を優先しよう</p> <p>③ながら運転はやめよう</p> <p>④交差点では安全確認しよう</p> <p>⑤夕方からライトをつけよう</p>	12
6	TSマーク	<p>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付帯されています。</p> <p>※TS：Traffic Safety</p>	13

NO	名称	意味	頁
7	ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線（ドット線）で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面標示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。	19
8	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のことです。	19
9	バイスタンダー	ここでは、交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指し、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します。	21
10	プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当のこと、主として、救急車内で行うものをいいます。（病院前救護）	21
11	高規格救急自動車	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。	22

第11次銚子市交通安全計画

令和3年7月発行

銚子市 総務課危機管理室

〒288-8601 千葉県銚子市若宮町1番地の1
電話 0479-24-8181 (代)