

# 第 11 次浦安市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

浦 安 市

## ま え が き

浦安市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年以降、10次にわたる交通安全計画を作成し、千葉県、関係団体、市民と協力して交通安全施策を推進してきました。

その結果、人身事故は減少しましたが、交通事故の割合をみると、依然として自転車に関係した人身事故が高い割合を占めています。

交通事故の防止は行政と市民が一体となって全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも考慮して、総合的な交通安全対策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進してまいります。

この交通安全計画は、第11次千葉県交通安全計画に準拠し、本市において令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき総合的な交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

施策の推進に当たっては、市民生活に大きくかかわってくるため、市民の十分な理解と協力を得て、その効果を高めるよう努めることが必要であり、関係機関及び団体等との緊密な連携を保ち、交通安全対策を的確に推進し、交通事故の防止を図り、豊かな環境の中で安全に暮らせる街づくりに努めます。

# 目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	3
3 計画の重点事項	4
◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化	4
（1）交通事故に遭わないための取組	4
（2）交通事故を起こさせないための取組	4
◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化	4
（1）幅広い世代を対象とした対策強化の必要性	5
（2）自転車を安全に利用できる環境づくりの推進	5
◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化	5
第2章 道路交通安全についての対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	6
第1の視点 高齢者・子どもの安全確保	6
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	7
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	7
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
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	8
第2節 道路交通安全の施策	8
第1の柱 市民一人ひとり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	12
（4）自転車の安全利用の推進	12
（5）飲酒運転の根絶	14
（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
第2の柱 道路交通環境の整備	17
（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備	17
（2）幹線道路における交通安全対策の推進	18

(3) 交通安全施設等の整備推進	18
(4) 自転車利用環境の総合的整備	19
(5) 交通需要マネジメントの推進	20
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	20
(7) 総合的な駐車対策の推進	21
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
第3の柱 救助・救急活動の充実	23
(1) 救助・救急体制の整備	23
(2) 救急医療体制の整備	24
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	24
第4の柱 被害者支援の推進	25
(1) 交通事故相談体制の確保	25
第5の柱 交通事故調査・分析の充実	25
(1) 交通事故多発箇所共同現地診断	25

## 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次浦安市交通安全計画は、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、千葉県交通安全計画に準拠し、本市における交通安全施策の大綱を定めるものです。

### 第二 計画策定の趣旨

交通安全計画は、5年ごとに改定し、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継続的な交通安全施策を実施し、交通事故のない、安全都市を目指します。

### 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か年間とします。

## 第1章 道路交通安全の目標等

### 1. 道路交通事故のすう勢等

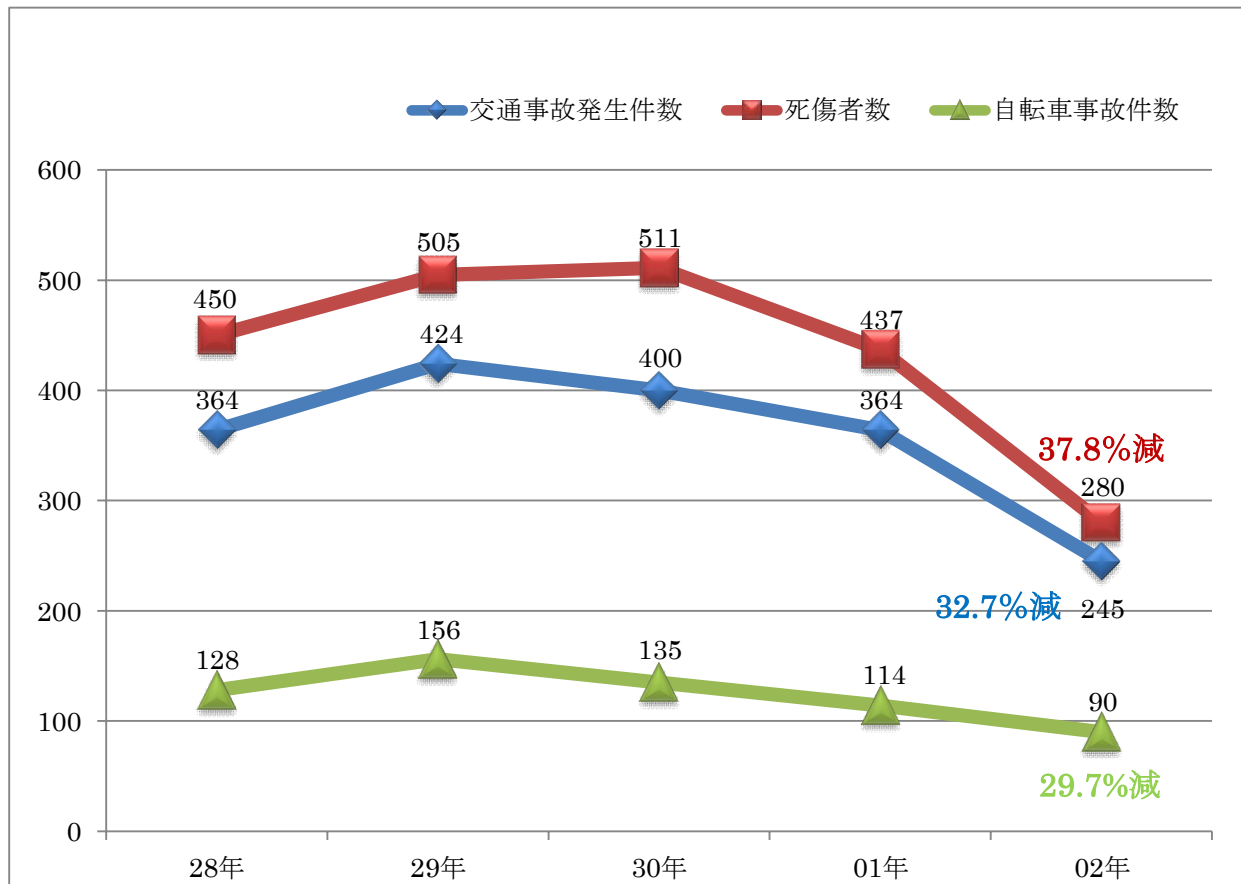
浦安市における交通事故（人身事故）はここ数年減少傾向にあり、令和2年の発生件数245件、死傷者数280人となっており、平成28年の発生件数364件、死傷者数450人と比較して発生件数で32.7%の減少となっており、第10次浦安市交通安全計画で掲げた令和2年末までに死傷者を370人以下にする抑止目標を達成しています。

市内の交通事故死者では、平成28年から令和2年までの交通事故死者数18人に対し、3人が65歳以上の高齢者であり、16.7%となっています。

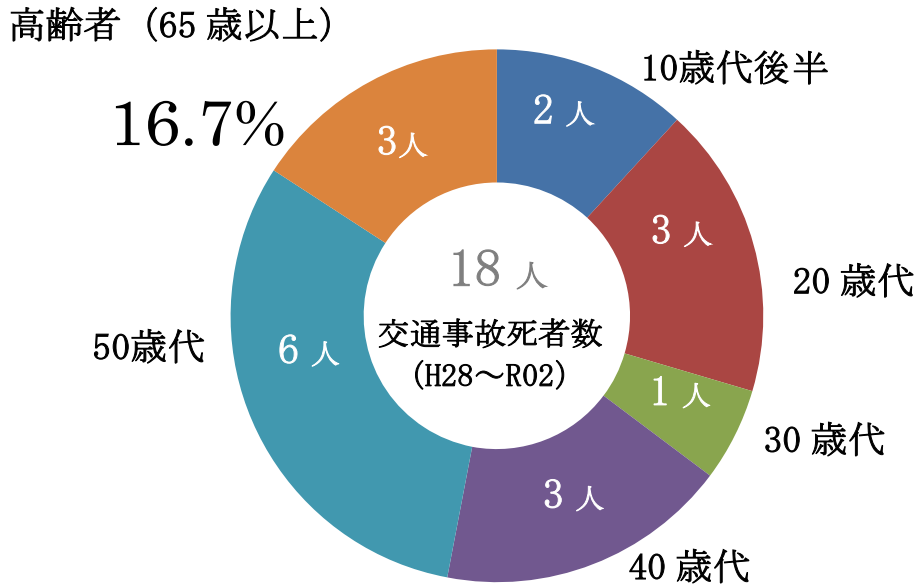
また、令和2年の発生件数245件のうち、自転車の関係する交通事故が90件であり、その占める割合は36.7%となり、令和2年の千葉県の25.1%と比較しても、浦安市では、自転車の関係する事故が占める割合が高いことがわかります。

### 交通事故発生件数及び死傷者数

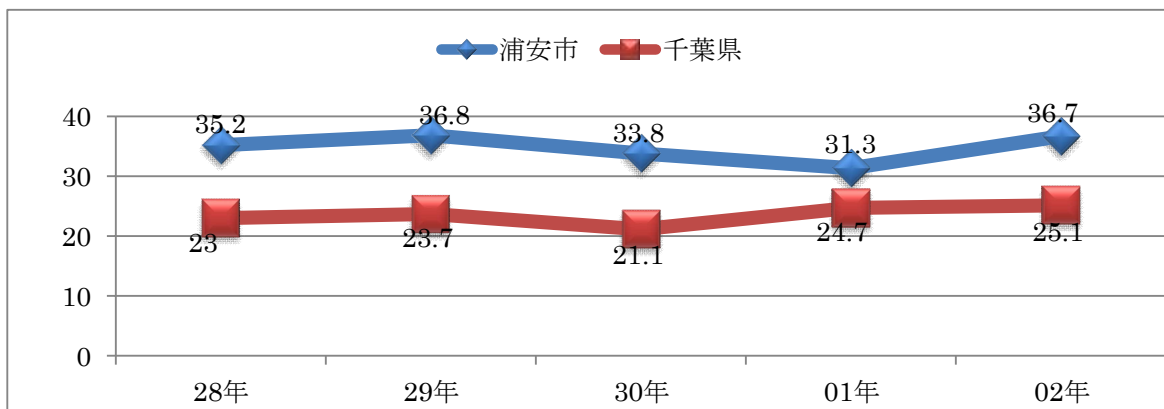
（単位…件・人）



浦安市内の交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合



浦安市内の人身事故全体に占める自転車関係する事故の割合



2. 交通安全計画における目標

浦安市の目指す目標は、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が、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、上位計画である国や県の計画に掲げる抑止目標や第10次浦安市交通安全計画期間中に最も少なかった令和2年の交通事故死傷者数（280人）を踏まえ、本計画期間である令和7年末までに、死傷者数250人以下を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

・交通事故死傷者数の抑止目標

	第11次計画に掲げる抑止目標	第10次計画に掲げた抑止目標
国	50万人以下	50万人以下
千葉県	2万5千人以下	2万5千人以下
浦安市	250人以下	370人以下

### 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、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

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところです。本市での平成28年から令和2年までの交通事故死者数18人に対し、3人が65歳以上の高齢者でありましたが、今後も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組

本市においては、平成28年から令和2年までの交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は16.7%でしたが、交通事故の防止に取り組む上で、また、高齢化社会を迎えるにあたり、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対策の充実・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間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身体機能の低下に伴う安全運転相談や安全運転サポート車の普及促進、本市で今年度より実施している高齢者自動車運転免許証自主返納促進事業などの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。

#### ◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

本市の自転車に関係する交通事故件数は、年々減少しているものの依然として交通事故全体の4割近くを占めており、また、近年、自転車利用ニーズが高まっていることから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。



### (1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

#### 【自転車に関する交通事故】

自転車が関係する交通事故件数（人身事故）は年々減少していますが、交通事故の割合をみると依然として高い割合を占めています。

このため、次代を担う小・中・高校生の子ども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、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車用ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を更に強化します。

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。

## ◆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。そこで、関係機関と連携を取りながら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への対策を強化します。

### (1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

いわゆる「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警察と連携し、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・団体等で飲酒運転を排除する取組や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、交通指導取締りと併せて広報啓発を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

### (2) 飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などの迷惑運転は、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おそれがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、取締りの強化の必要があります。

## 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

第1次計画の策定以来、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大きく減少してきたことは、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は、一定の効果があったものと評価されます。

交通事故死者数についても、減少していることから、従来から実施、これまで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、社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等に適格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5つの項目に視点を置いた計画づくりを行い、交通安全対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・交通活動の変化や、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いきます。

#### 【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

市内では、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をできるような交通社会の形成に取り組んでいく必要があります。

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組など、それぞれの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、バリアフリー化される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、高齢者が日常的に利用する機会の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や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身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

一方で、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の整備が一層求められま

す。

このため、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ども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、特に、高齢者や子ども、障がい者にとって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。

このようなことから、人優先の考え方の下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路を中心に、歩道の整備など歩行空間の確保を積極的に進め、歩行者の安全確保を図る対策を推進するとともに、自動車や歩行者と自転車利用者の共存のため、自転車の走行空間の確保を積極的に進めます。さらに、駅前や繁華街の放置自転車の問題に対しては、引き続き、自転車駐輪場の整備等、放置自転車対策を進めます。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の通行空間の確保等の環境整備だけで完結するものではありません。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、小学生から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育に加え、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等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、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法を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、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、過去に交通事故が多発している箇所などについて警察署をはじめとした関係機関・団体等とともに「共同現地診断」を行い、引き続き交通事故の防止に努めます。

### 【第4の視点】 地域が一体となった交通安全対策の推進

県下の交通事故の実態は、交通事故死者の約半数を占める高齢者のうち、その多く

が歩行中や自転車乗車中での事故であり、また、そのうちの約半数が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、子どもの交通事故については、その死傷者の約6割が歩行中や自転車乗車中の事故であり、約5割が自宅から500m以内で事に遭っています。

このように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、隅々の高齢者世帯まで行き渡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となります。

### **【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、ビッグ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、交通流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、交通実態的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 市民一人ひとり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 被害者支援の推進
- ⑤ 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、交通事故防止を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ることから、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等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警察及び関係機関・団体等と連携し、強力で推進します。

## (1) 市民総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

#### ア 市民一人ひとりの活動の推進

市民が家庭、学校、職場等において交通安全について語り、毎月10日の「交通安全の日」に、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、自治会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全運動を促進し、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・団体等は、それぞれが交通安全の日における交通安全活動のテーマを設定し、職場等においてそれぞれの特性を生かした各種施策を展開して、交通事故防止の取り組みを促進します。

### ② 交通安全活動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、広報やホームページ等を利用し、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

交通安全対策に関する意見等を広く求めるため、ホームページや浦安市インターネット市政モニター制度を利用し、多角的な意見募集に努めます。

### ④ 高齢者運転免許証自主返納サポート事業の推進

高齢者の運転免許証自主返納を促進するため、市内在住の65歳以上の方が運転免許経歴証明書を提示した際に、協賛店舗独自の特典やサービスを受けられる制度を令和3年4月1日から開始しています。

## ⑤ 交通安全団体等への支援等

### ア 浦安交通安全協会

一般ドライバーを会員とした交通安全協会は、地域における交通安全の中核として、交通安全運動をはじめ、交通安全教育・広報等の様々な活動を展開するなど、重要な使命と役割を担っており、交通安全協会に対する必要な支援を行うとともに、各種の交通安全活動が、より一層自主的かつ積極的に活動できるように協力します。

### イ 浦安地域交通安全活動推進委員協議会

地域交通安全活動推進委員協議会は、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市民の理解を深めるための諸活動のリーダーとして重要な使命と役割を担っています。

このため、地域交通安全活動推進委員協議会に対する必要な支援を行うとともに、より効果的な活動が行なわれるように推進します。

### ウ 浦安地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、道路交通法により、一定台数以上の自動車を使用している事業者が選任することを義務付けられた安全運転管理者によって組織された交通安全団体で、職域における交通安全を確保するため重要な使命と役割を担っており、安全運転管理者協議会に対する必要な支援を行ない、職域における交通安全意識の高揚を図ります。

### エ 各種団体等への支援

各種団体等が交通安全教育を行う機会に、希望がある団体にはより実践的な交通安全教育を実施できるよう模擬信号機、模擬道路マット、模擬横断歩道等を貸し出します。

また、幼児・児童の道路横断中の事故を防止するため、横断旗を提供し、地域における交通安全活動を支援します。

## (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

「春・秋の全国交通安全運動」・「夏・冬の交通安全運動」を中心に、警察及び関係機関・団体等と協力・連携して市内の交通事故の実態に即した運動を展開します。

## イ 日を定めて行う運動

千葉県が定める交通安全意識を高める日としての「交通安全の日(毎月10日)、自転車の安全利用を図る日としての「自転車安全の日(毎月15日)」、違法駐車をなくす日としての「クリーンロードの日(毎月20日)」において、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を目的に、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

高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、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、子どもの交通事故防止、夜間における交通事故防止等を中心に幅広い運動を行ないます。

## 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、交通安全意識の普及を図るため、警察及び関係機関・団体等と密接な連携のもとに、駅前において啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努めます。

### イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりが交通安全に関する関心と意識を高め、交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣づけるため、関係機関・団体及び自治会等の組織への広報啓発を積極的に実施します。

## ③ シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト及びチャイルドシートの非着用率が高いことを踏まえ、着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、運転席及び助手席の着用率100パーセントを目標に、あわせて後部座席におけるシートベルト着用、子どもを同乗させる場合におけるチャイルドシートの着用を推進するため、関係機関・団体等が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会に広報媒体を活用し、着用の徹底を図ります。



写真 シートベルトキャンペーン



### (3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

#### ① 高齢者宅訪問活動の推進

民生委員等が、地域住民や老人クラブ・自治会等関連機関及び団体と連携して、高齢者宅を訪問し、自宅周辺の交通危険箇所などについて情報提供し、身の回り品などに反射材を貼るなど交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

#### ② 高齢者福祉施設における交通安全教室等の推進

Uセンター等において、交通事故の状況等について知らせるとともに、事故を未然に防ぐための行動について 呼びかける活動を推進します。



写真 Uセンターでの交通安全教室

### (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、近年、歩道における危険運転や携帯電話等を使用しながらの運転が原因で発生する、自転車が加害者となる事故が問題となっており、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、自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、交通安全運動や街頭啓発キャンペーン、交通安全教室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定着・実践を図ります。

ア 自転車安全利用キャンペーンの実施  
毎月15日の「自転車安全の日」や市で定めている6月10日の「無灯火自転車ゼロの日」における、警察及び関係機関・団体等と連携した啓発活動を実施するとともに、自転車軽自動車商協同組合等と連携し、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。



写真 自転車安全利用キャンペーン



## イ 自転車の交通安全教室の開催

子どもから高齢者まで幅広い層を対象に、学校や保護者、警察等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。



写真 交通公園での自転車交通安全教室

## ② 自転車の点検整備・保険加入の促進

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、日本工業規格の規格・基準に適合した自転車を利用するとともに、自転車整備店において定期的に点検整備を受けるよう呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

また、自転車事故に備えた保険(傷害保険・賠償責任保険)の加入を促進します。

## 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、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マークの普及促進の各種広報活動を、積極的に実施します。



※TSマーク・・・自転車安全整備店の自転車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る。

## ④ 反射材の普及

夕暮れ時や夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい服装の着用や反射材(後部、側面等)の効果について普及を図ります。

## ⑤ 自転車安全利用指導員による指導の実施

市内主要箇所での自転車の安全利用に関する街頭指導や安全利用パトロールを実施します。

## ⑥ 自転車乗車用ヘルメットの着用推進

転倒時に自ら防御姿勢を取ることが困難な幼児・児童等が転倒事故の際に頭部を負傷するリスクが高いことから、万一の事故の際に頭部への衝撃を緩和する自転車乗車用ヘルメットの着用等について広報するとともに、保育園、幼稚園、小学校等と連携して自転車乗車用ヘルメットの着用推進を図ります。

## ⑦ 幼児二人同乗自転車の適正利用の推進

幼児二人同乗自転車による幼児二人同乗が法改正により認められたことから、同自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

## (5) 飲酒運転の根絶

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要因と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、家庭での取り組みを推進し、飲酒運転の追放を図ります。

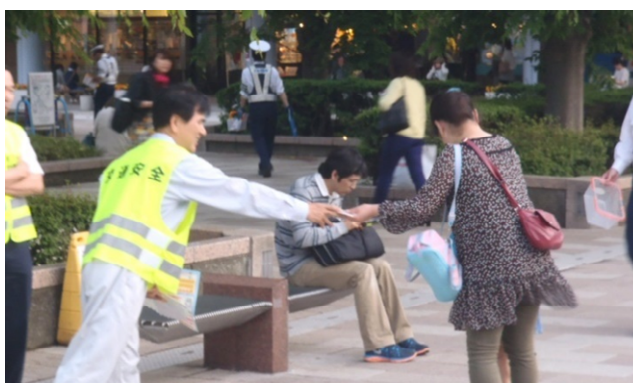


写真 飲酒運転根絶キャンペーン

## (6) 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

#### ア 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だけでなく、将来、様々な形で道路を通行するときに必要な、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。

そこで、幼稚園・認定こども園・保育園等と連携し、参加・体験・実践型の歩行安全教育を推進します。

#### イ 家庭に対する広報活動等の推進

幼児のいる家庭での交通安全に対する意識が高まり、家庭での交通安全の話し合いや会話がもたれるように、関係機関・団体等と連携・協力し、積極的な資料提供、広報活動などの働きかけを実施します。

## ② 小学生における交通安全教育の推進

児童は、幼児期に比べ行動範囲が広がり、保護者から離れて行動する機会が増えます。また、自転車を利用する機会も増え、それに伴う事故も多くなっています。

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、学校教育活動を通じて歩行者、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



写真 小学校での自転車交通安全教室

得できるよう参加・体験・実践型の交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

また、自転車交通安全教室を開催し受講者には自転車運転免許証を発行することで、交通安全意識の高揚等を図ります。

## ③ 中学生におけ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、自転車利用中に交通事故にあうことが多くなっています。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時期であるなど、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、学校教育活動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実施します。

また、自転車乗車中の交通ルール無視やマナーの低下による社会的批判が高まっていることを受け、中学生を対象として、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（スケアードストレイト）やVRを用いた交通事故の疑似体験等を通じて、交通事故の恐怖や痛みを感じることにより、交通安全意識の高揚等を図るとともに、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中学生の交通事故の抑止を目指します。



写真 スケアード・ストレイト



#### ④ 高校生における交通安全教育の推進

高等学校と連携・協力を図りながら、歩行中・自転車乗車中に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、交通安全に寄与する活動への協力を促し、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推進します。



写真 市内高校での自転車早朝指導

#### ⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

##### ア 交通安全啓発活動等の実施

浦安警察署や浦安交通安全協会などの関係機関・関係団体と連携した地域における交通安全啓発活動を実施することにより、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト等の正しい着用の徹底、信号無視、速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結する危険運転を防止するための自主的な安全行動と交通安全に対する意識付けを図ります。

##### イ 自転車交通安全教育の推進

自転車の安全利用や正しい交通ルール、点検方法等について普及啓発するため、自転車安全利用講習会の開催に努めます。



写真 市役所職員を対象とした自転車安全利用講習会

#### ⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

##### 高齢者交通安全教室等の開催

警察・老人クラブ連合会・交通安全協会等との連携を図り、交通安全教育用資機材を有効に活用した交通安全教室の開催を推進します。特に、夜間の事故防止のため、視認性の高い服装、反射材等を積極的に活用するよう高齢者に指導を行ないます。



写真 高齢者を対象とした自転車安全利用講習会

### 【第2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はかるには、人優先の考えの下、人間自身の移動

空間と自動車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、交通安全施設の整備を進めます。

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

生活道路において歩行者と車が共存できる安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進します。

##### ② すべての人々が安心して利用できる歩行空間等の整備

多くの人々が通行する駅周辺を中心に、高齢者や障がい者を含むすべての人々が安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間等の整備を推進します。

#### ア 歩行空間の整備

歩道の幅員と平坦性の確保、視覚障がい者誘導用ブロック、街路灯、サイン類の設置など、移動の安全性と連続性に配慮した歩行空間の整備を推進します。

#### イ 通学路等の整備

浦安市通学路交通安全プログラムに基づき、登下校時等における児童等の交通環境を確保するため、毎年、教育委員会及び市関係各課による通学路検討会を開催し、各校（園）より報告される安全対策を要する箇所をもとに、通学路の安全対策について協議するとともに、現地診断を実施します。

さらに、この結果をもとに関係機関等との連携を密にして、歩道整備を推進し、交通安全施設の設置に関係機関に対して要望します。



写真 市内小学校通学路合同安全点検

#### ウ 人にやさしい道づくり

高齢者・障がい者・子ども等の交通弱者にやさしい道づくりを推進し、歩行者

の安全を確保するとともに、都市景観の向上をはかりつつ、道路施設の改良や路面の整備を進め地域における歩行者及び自転車利用者の安全かつ快適な交通環境を確保します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

### ① 事故抑止対策の推進

死傷事故が多発している交差点などについて、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明・視線誘導標、道路標識設置及び高輝度化や自転車利用環境の整備など、交通事故抑止対策を推進します。

### ② 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、日常生活に密着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、交通の効果的な配分を行い、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図ります。

### ③ 道路改良による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進します。

## (3) 交通安全施設等の整備推進

### ① 効果的な交通安全施設等の整備

道路における交通事故の発生状況、交通流その他の事情を考慮して、道路標識又は道路標示の高輝度化の整備等に努めるとともに信号機及び横断歩道等の設置については、道路の構造及び交通の実態を考慮して、交通事故が発生するおそれのある危険性の高い箇所等から重点的に要望します。

また、市民要望は関係機関と調査検討を行い、浦安警察署を通じ県公安委員会へ要望します。

### ② 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者に係る死傷事故の抑止を図るため、カラー舗装等の安全対

策に努めます。

### ③ 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対してドット線、視線誘導標<sup>\*</sup>、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すべり止め舗装による、すべり止め効果とカラー化による視認性の向上に、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

※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。

### 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の設置、道路標識、道路標示の高輝度化に努めます。

## (4) 自転車利用環境の総合的整備

### ① 自転車利用環境の整備

平成25年度に策定した「自転車の通行空間における整備の考え方」に基づき幹線道路の歩道部では、通行区分の視覚的分離や走行位置の明確化を図る一方、歩道幅員の狭い道路についても、通学路を中心として車道部に自転車走行指導帯を設置するなど、自転車利用者が安全で快適に通行できる自転車通行環境の整備に取り組みます。



写真 走行位置の明確化整備例



写真 自転車走行指導帯整備例

### ② 自転車等駐車場の整備促進

自転車等需要が多い地域の放置自転車等の解消を目指し、鉄道事業者や大量駐車需要を生じさせる施設設置者と協力して、総合的かつ計画的に自転車等駐車場の



整備を促進します。

### ③ 放置自転車対策の推進

#### ア 放置防止指導及び撤去

自転車の放置を防ぎ、安全な歩行空間を確保するため、放置防止指導員を各駅周辺に配置し、放置防止の指導や駐車場への誘導等の活動をするとともに、放置自転車の撤去活動を継続的に行います。

#### イ 駐輪秩序の確立

自転車利用者に対し、自転車の放置がもたらす様々な弊害についての認識強化と、法令を遵守した適正・安全な自転車利用への啓発を図ります。

#### ウ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

関係機関と連携し、放置自転車の問題を広く市民に訴え、その解消を図るための放置自転車クリーンキャンペーンを計画的に実施します。



写真 放置自転車撤去作業



写真 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

### (5) 交通需要マネジメントの推進

#### 公共交通機関利用の促進

交通渋滞をはじめとする交通問題を解決するため、自家用車から路線バスやコミュニティバスなどの公共交通機関利用への転換を促進します。

### (6) 災害に備えた道路交通環境の整備

#### ① 災害発生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対応できる、道路ネットワークと機能の充実を図ります。また、災害が発生した場合においても、通行止め等の交通規制や

災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として信号機電源付加装置の整備を関係機関に要請していきます。



## ② 災害時の緊急輸送道路の確保

地震等の災害発生時は、消火や救出活動、避難活動、避難活動など、重要物流道路、代替保管路及び緊急輸送道路の確保が大きな課題となることから、重要物流道路、代替保管路及び緊急輸送路のうち、市が管理する幹線道路では、緊急車両の通行を確保するため、緊急輸送道路については、液状化対策に取り組み、安全な交通の確保を図ります。

また、千葉県が管理する道路では、必要な性能を満たす液状化対策を要望します。

## (7) 総合的な駐車対策の推進

### ① 宅地開発事業等に関する自動車駐車場等の整備

「浦安市宅地開発事業等に関する条例」に定める自動車駐車場の整備基準により、宅地開発事業等における自動車及び自転車駐車場の適切な整備を推進します。

### ② 広報啓発活動の推進

違法駐車排除について、自治会等が行う啓発活動への支援や警察と連携を図り、移動交番車による広報活動を推進します。また、ホームページや広報紙等により違法駐車排除の交通安全に及ぼす影響等について浸透を図ります。

### ③ 駐車違反の取締りの強化

道路交通法の改正により違法駐車取締りについて、民間の駐車監視員が行えるようになり、違法駐車についての意識は、定着しつつあるものの悪質・危険性・迷惑性の高い違反車両については、取締りの強化を要請していきます。

## (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ① 道路占用の適正化等

#### ア 道路占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路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、占有物件等の維持管理について指導します。

#### イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることによりその排除、撤去を行うとともに、不法占有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ないます。

#### ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り起こしを伴う占有工事については、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、大規模小売り店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上、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を行います。

## オ 街路樹の適切な維持管理

パトロール等を通じ、街路樹の適切な維持管理を行います。

## ② 子どもの遊び場等の確保

### ア 都市公園等の整備

路上における遊びや運動による交通事故防止のため、街区公園を始めとする都市公園の整備を推進します。

## イ 交通公園

幼児・児童に適切な遊び場を提供するとともに、模擬道路での自転車・足踏みカート等の乗り物利用や若潮公園体験学習施設での自転車型・自動車型シミュレーター及び交通安全ビデオの上映により、交通安全教育の一助となる運営を行っていきます。



写真 自転車型・自動車型シミュレーター

## ③ 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、道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行ないます。

### 【第3の柱】救助・救急体制の整備

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、高速道路を含めた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、事故現場からの救急通報体制の整備やバイスタンダー<sup>\*</sup>による応急手当の普及等を推進します。

※バイスタンダー・・・事故や災害の現場に居合わせた第三者のこと

#### (1) 救助・救急体制の整備

##### ① 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、本市の消防力だけでは対応困難な状況があるため、近隣消防機関及び緊急消防援助隊等の広域応援体制を有効に活用した救助・救急体制を構築します。

##### ② 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り、自動体外式除細動器（AED）<sup>\*</sup>の使用を含めた応急手当が一般に行なわれるようにする必要があります。

このため、年間を通じ地域住民、学生、事業所を中心に応急手当の知識・技術の普及を図ります。

また、「救急の日」及び「救急医療週間」を中心に、広報啓発活動を積極的に推進し、応急処置の普及を図ります。

※自動体外式除細動器（AED）・・・心臓に電気ショックを与えて正常な状態に戻す医療機器



##### ③ 救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア<sup>\*</sup>の充実強化を図るため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるように養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与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。また、プレホスピタルケアにおける救急救命士を含めた救急隊員の行う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。

※プレホスピタルケア・・・急病人などを病院に収容する前に行う応急手当。  
病院前救護。

#### ④ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救助・救急資機材の整備・促進を図ります。

#### ⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員、救急隊員が交通事故現場で迅速、確実な活動を遂行するためには、より高度な知識・技術を習得する必要があることから、関係機関等が行う研修会やシンポジウム等に積極的に参加させ、隊員のレベルアップを図ります。



写真 救助訓練

### (2) 救急医療体制の整備

#### 救急医療機関等の整備

救急医療体制の整備については、地元医師会等の協力を得て初期救急医療機関である浦安市急病診療所及び休日急病等歯科診療所の運営を継続します。

また、初期救急医療機関で対応できない入院や手術を必要とする患者については、後方医療機関である二次救急医療機関の輪番制により対応し、頭部損傷等の重篤救急患者については、三次救急医療機関である船橋市立医療センター、順天堂大学医学部附属浦安病院等の救命救急センターへの要請を行います。これに加え、市川・浦安地域の4病院が輪番制で三次救急医療に準じた救急医療を行っており、救急医療体制の充実を図るとともに、救急医療に対する知識の普及・啓発を図ります。

### (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

#### ① 指示体制やメディカルコントロール体制の充実

救急業務の高度化が図られるよう救急救命士に対する指示体制(ホットライン等)、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(医師からの指示・指導助言、救急救命処置の事後検証、教育体制)の充実を図ります。



## ② ドクターヘリ・ラピッドカー事業の推進

交通事故等で負傷した患者については、重症である可能性が高いことから、医師等が同乗することにより、速やかな救命医療を開始することができ、また、高度な医療機関への迅速な収容により、重篤患者の救命率の向上及び後遺症の軽減が図れるドクターヘリ※・ラピッドカー※の積極的な活用を推進します。



※ドクターヘリ・・・医療機器を装備したヘリ

リコプターを病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送することができる専門のヘリコプター。

※ラピッドカー・・・医療機器を装備した緊急車両を病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行う専門の緊急車両。



### 【第4の柱】被害者支援の推進

#### (1) 交通事故相談体制の確保

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、又は掛け替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ることから、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体制を確保します。

### 【第5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、警察及び関係機関・団体等と共同して現地診断を実施し道路交通環境面から見た事故多発原因を分析し、効果的な事故防止対策を推進します。