



第11次柏市交通安全計画

柏市

The 11th plan of traffic safety

In Kashiwa city

令和3年度～令和7年度



目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項	3
1 道路交通事故の現状	3
2 交通安全計画における目標	3
3 計画の重点事項	4
第2章 道路交通安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	7
第1の視点 高齢者・子供の安全確保	7
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	9
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
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	10
第2節 道路交通安全の施策	11
第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚	11
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	11
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	15
(4) 自転車の安全利用の推進	17
(5) 飲酒運転の根絶	19
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(7) 効果的な交通安全教育の推進	23
第2の柱 安全運転の確保	24
(1) 高齢運転者対策の充実	24
(2) 安全運転管理の推進	25
第3の柱 道路交通環境の整備	26
(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	26
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	26
(3) 交通安全施設等の整備の推進	27
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	27
(5) 地域の特性に着目した交通安全対策の推進	28

(6) 自転車利用環境の総合的整備	28
(7) 公共交通機関利用の促進	28
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	28
(9) 総合的な駐車対策の推進	29
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
第4の柱 救助・救急活動の充実	30
(1) 救助・救急体制の整備	30
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	32
第5の柱 被害者支援等の推進	32
(1) 交通事故被害者等への支援	32
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	32
第6の柱 交通事故調査・分析の充実	33
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	33
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	33
第2編 踏切道における交通安全	34
第1章 今後の踏切道における交通安全対策の方向等	34
1 踏切事故の状況等	34
2 今後の踏切道における交通安全対策の方向	34
第2章 踏切道における交通安全の施策	34
第1の柱 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	34
(1) 踏切保安設備の整備	34
(2) 交通規制の実施	34
第2の柱 その他踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置	35
【参考資料】	
用語集	36

本文中、※印が付された用語については、巻末の「用語集」に解説を掲載しています。

計画の基本的な考え方（第11次柏市交通安全計画の概要）

第一 計画の性格

第11次柏市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を根拠とし、第11次千葉県交通安全計画に基づいて策定する計画で、本市の区域における陸上交通の安全に関する施策について定めるものです。

第二 計画策定の趣旨

柏市交通安全計画は、千葉県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次計画は令和2年度で計画期間が終了したことから、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

人命尊重の理念の下に、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暮らせる柏市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、柏警察署を始めとする関係機関からの意見を集約し策定しています。

第1編 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柏市を目指します。

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ります。



2 道路交通の安全についての目標

交通事故発生件数を年間1,100件以下とします。



3 道路交通の安全についての対策

(5つの視点)

- ①高齢者・子供の安全確保
- 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



(6つの柱)

- | | |
|-------------------|---------------|
| ①市民一人一人の交通安全意識の高揚 | ④救助・救急活動の充実 |
| ②安全運転の確保 | ⑤被害者支援等の推進 |
| ③道路交通環境の整備 | ⑥交通事故調査・分析の充実 |

第1編 道路交通の安全

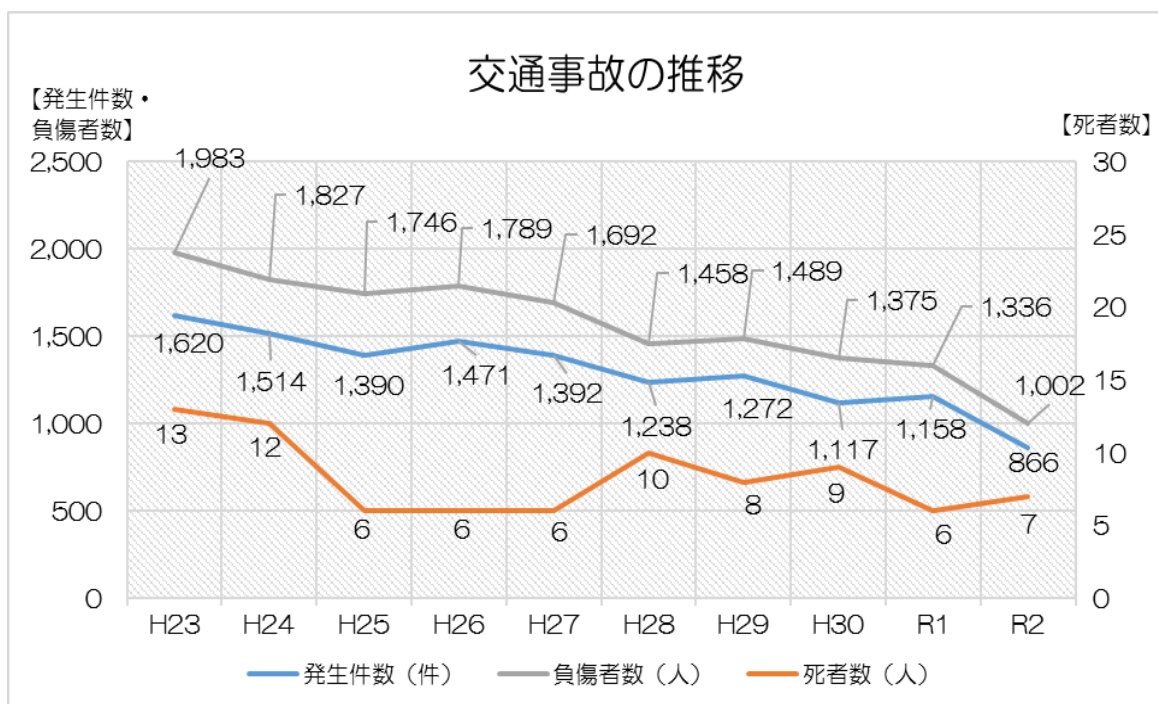
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項

1 道路交通事故の現状

市内の交通事故状況は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向にあり、令和2年の発生件数は866件、死傷者数は1,009人で、平成28年の発生件数1,238件、死傷者数1,468人と比較して、発生件数で30%、死傷者数も31%の減少となっています。

一方で、死者数は平成28年以降、令和2年まで10人、8人、9人、6人、7人とほぼ横ばいで推移しています。

第10次柏市交通安全計画で掲げた抑止目標（令和2年までに交通事故発生件数を年間1,300件以下に抑止する）については、平成28年に達成しましたが、交通事故発生件数等、本市は、依然として県内市町村でワースト上位に位置しています。



2 交通安全計画における目標

柏市の究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちの実現ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、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んでいきます。

区分	期間	目標数値
第11次柏市交通安全計画	令和3年度～ 令和7年度	交通事故発生件数 年間 1,100件以下

3 計画の重点事項

本計画は、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組み

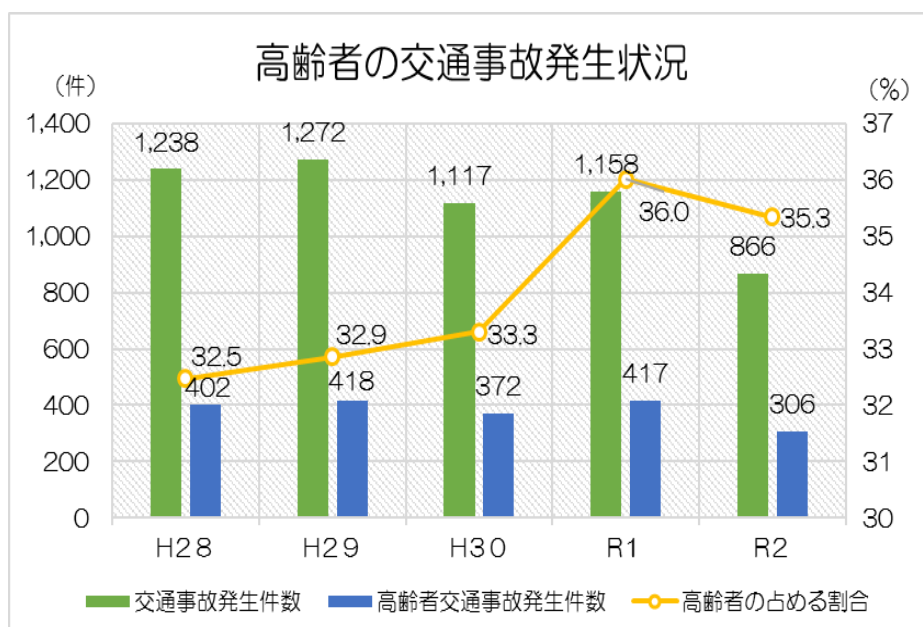
本市においては、高齢者が関係する交通事故が交通事故全体の約3割を占めており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通事故の防止が喫緊の課題となっています。

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み

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。

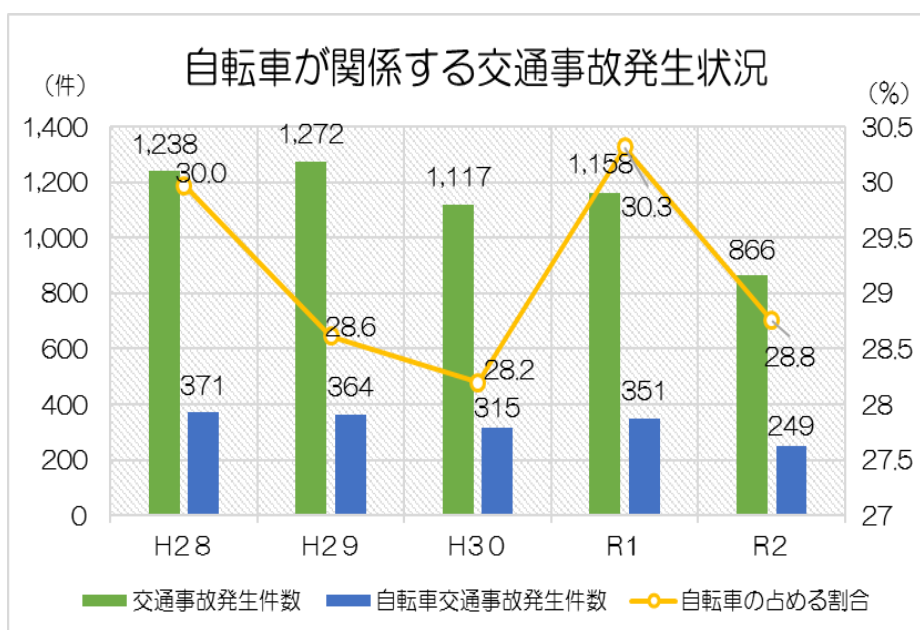
高齢運転者に対しては、安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ※及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車）の普及促進や運転免許返納のための条件づくりなど効果的な取組みを実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を一層強化します。



◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関しては、これまで交通ルール遵守と正しい交通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発生件数は交通事故全体の約3割を占めており、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。

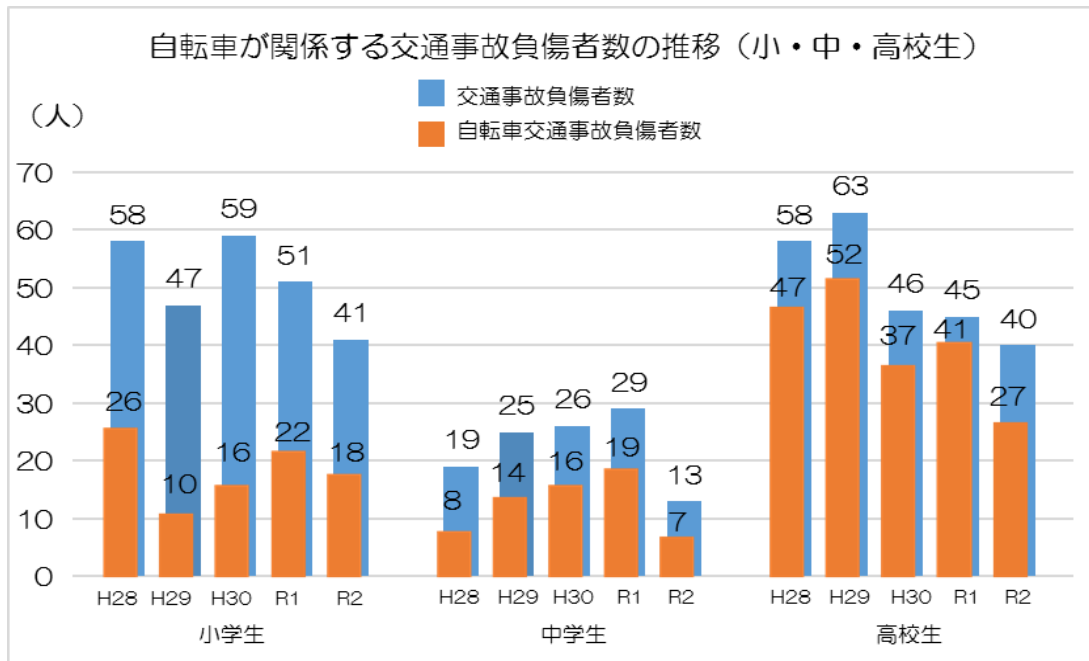


(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

子供の交通事故発生状況(負傷者数)を見ると、自転車が関係する事故の割合は、中学生が約5割、高校生が約7割となっており、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、自転車が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、事故の割合が約3割となっているほか、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ます。

このため、次代を担う小・中・高校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

自転車の安全利用対策については、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図るほか、自身を守るための自転車ヘルメット着用の推奨、自転車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。

◆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「妨害運転」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（昭和35年法律第105号）の一部改正により、自動車や自転車での「妨害運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。また、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たないため、悪質・危険な行為を行う運転者等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

「妨害運転」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、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

飲酒運転を始め、「妨害運転」や「ながら運転」などの迷惑運転は、重大交通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、取締りを強化する必要があります。

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

道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による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等に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと評価されます。

しかしながら、従来から実施し、これまで効果を発揮してきたさまざまな交通安全対策に加えて、さらに社会状況や交通情勢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。

本計画の策定に当たっては、第11次千葉県交通安全計画を踏まえて5つの項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として後述（第2節）のとおり「6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交通行動等の変化や、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します。

第1の視点 高齢者・子供の安全確保

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ような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、高齢運転者が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みなど、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、高齢者を始めとして多様な人々が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化す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、少子化の進展の中で、安心して子供を産み育てることができる社会を実現するためには、子供を交通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、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、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、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始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、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。

また、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を図るとともに、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等、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など、各種の取組み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。

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、自転車損害賠償責任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、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、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り、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通手段間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

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、幼児から高校生まで、心身の発達に応じた段階的な交通安全教育や、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、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交通安全教育を積極的に取り入れ、伝聞による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。

さらに、駅周辺の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車について、対策を図ります。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追い越し、自転車通行帯への駐停車などの問題もあることから、自動車運転者への啓発も必要です。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車椅子等、多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保

市内の交通事故発生件数は、減少傾向にありますが、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあります。市民が日常使う生活道路においては、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていか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、交通指導取締りの実施、安全な走行方法を普及させるための啓発等の対策を講ずるとともに、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していく必要があります。

また、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所を選定し、各関係機関・団体等が、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、その対応策について整備、改善を実施し、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」等により、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

本市の交通事故の実態は、歩行中の交通事故負傷者の約3割が高齢者で、高齢歩行者の交通事故は自宅付近でも多く発生しています。

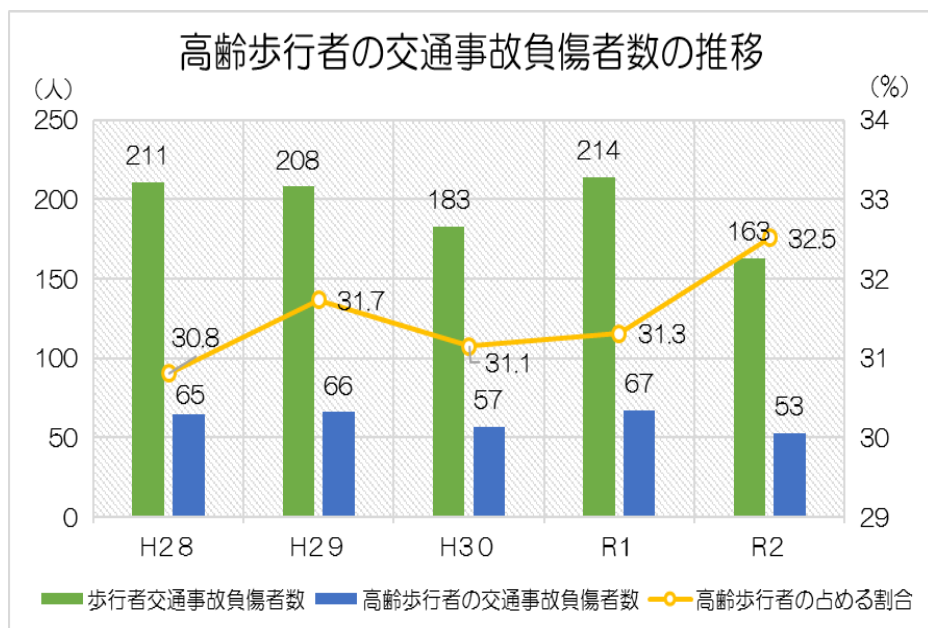
また、小学生以下の子供の交通事故のおよそ半数が自宅から500メートル以内で発生しています。

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、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、交通安全推進隊などの交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、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への地域の協力も不可欠です。そのためには、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働き掛け、地域のネットワークづくり、講師派遣等の支援を行うことにより、地域が一体となった交通安全活動を推進していきます。



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、交通事故発生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生命が失われています。交通死亡事故の発生原因はさまざまであるため、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。

交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等の情報等を分析し、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、第1次千葉県交通安全計画に定められた施策に基づく以下の6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 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援等の推進
- ⑥ 交通事故調査・分析の充実

第1の柱 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、関係機関・団体と連携し、強力に推進します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 交通安全推進隊への支援

千葉県交通安全条例（平成13年千葉県条例第53号）に基づき、通学路における見守り活動等、交通安全に関するボランティア活動を行う「交通安全推進隊」に対し、活動に必要な情報及び物資の提供を行うとともに、その活動が推進され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。



【交通安全推進隊員による通学路における誘導活動】

② 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

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業を推進し、家庭、学校、職場等において交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

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。

③ 交通安全に関する施策等の情報提供の推進

交通安全への理解を深め、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、市の広報紙やホームページ等を活用し、交通安全に関する施策等の情報を提供します。

④ 交通安全団体への支援

ア 柏交通安全協会

柏交通安全協会は、自動車運転免許証保有者・運転者などを会員とする地域の交通安全活動の中核的存在であり、「交通安全こども自転車大会」出場校に対する支援や交通安全運動などにおける啓発活動等、積極的に市民の交通事故防止に取り組むなど、本市の交通安全に関し重要な役割を果たしています。

市民の交通安全意識の向上には、民間の自主的な活動が不可欠であることから、同協会が行う諸行事、広報活動及び交通指導員の育成強化等、同協会の自主的かつ積極的な活動を支援していきます。

イ 柏地区安全運転管理者協議会

柏地区安全運転管理者協議会は、道路交通法に基づき、5台以上の車両を使用する事業所において選任される安全運転管理者を中心に、職場内における安全運転技能・知識の向上を図り、交通事故防止等に資することを目的としています。

また、交通安全活動として、セーフティドライバーズちば（123日間無事故・無違反運動）、ゼブラ・ストップ活動※、3（サン）・ライト運動※、新入学児童の交通安全を願いランドセルカバーの寄贈、自転車安全利用ルール「ちばサイクルルール」※による自転車のルールとマナーの普及啓発活動などを行っており、今後も、同協議会が立案・実施する交通事故防止を目指した自主的な活動を支援していきます。



【寄贈されたランドセルカバー】

(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等

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。

また、柏警察署、教育委員会と連携して、小・中学生の登下校時の見守りパトロールを定期的の実施します【柏市子ども安全対策連絡会議】。

イ 日を定めて行う運動

県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、広報や指導等（中・高校生の自転車マナーアップ活動等）の施策を実施します。

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、悪質な違反・危険運転の防止及び違法駐車等の追放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、街頭や駅頭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

ト等の情報を市の広報紙やホームページ等に随時掲載し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。



【柏駅東口にある広報媒体の活用】

ウ 交通安全団体、報道機関に対する資料、情報等の提供
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、交通安全に関する資料、情報等を提供します。

また、報道機関にも積極的に情報を提供し、広範な広報啓発を展開します。

エ 青色回転灯装着車両による広報啓発

青色回転灯装着車両を活用し、四季の交通安全運動期間等に市民に対して交通事故防止等と呼び掛けていきます。



【青色回転灯装着車両】

③ シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

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、その着用効果等についての周知に努め、全ての座席のシートベルトの着用、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

④ その他の普及活動の推進

ア 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

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していくと

もに、これらの普及促進を図ります。

イ 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。



【反射材をあしらったエコバッグ】



【柏市役所1階ロビー モニター 協力：柏警察署 交通課】

(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、高齢者の交通安全リーダーを育成し、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、地域で見守っていくことが重要であることから、地域ぐるみで高齢者を交通事故から守る活動を促進します。

① 高齢者への情報提供の推進

民生委員による高齢者宅訪問活動において、交通安全情報を提供するほか、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、チラシの配布等を行うなど、高齢者への情報提供の推進を図ります。



【交通安全啓発チラシ等】

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

ア シルバーリーダー※の育成

高齢者が安全かつ安心して生活できる交通社会を形成するためには、地域における交通安全教育の循環や自律的な交通安全教育サイクルの構築が重要です。

地域における高齢者の交通安全意識を高めるシルバーリーダーを育成するため、引き続き交通安全講習会を実施するとともに、交通安全に関する情報の提供等を行っていきます。



【高齢者交通安全講習会】

イ 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さら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

柏警察署、シニアクラブと連携を図り、交通安全教室を実施するほか、薄暮時及び夜間・早朝における交通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。

また、柏警察署、柏交通安全協会、柏市ゲートボール協会と連携し、交通安全ルール、安全確認動作を取り入れた「交通安全ゲートボール大会」を引き続き実施します。



【高齢者交通安全教室】



【交通安全ゲートボール大会】

イ 高齢者が集まる場所における交通安全教育の推進

高齢者福祉施設、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、交通安全ビデオの上映、反射材の配布を行うなど、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、通勤・通学や配達を始め、さまざまな目的で利用されていますが、最近、自転車の歩道での暴走、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。引き続き広く積極的に自転車の安全利用を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、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。



【「自転車安全利用五則」等広報チラシ】

ア 自転車の交通安全教室の開催

小・中・高校生、社会人及び高齢者など各年齢層を対象に、柏警察署、学校等と連携して、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。

また、「交通安全こども自転車千葉県大会」・「交通安全高齢者自転車大会」

への参加を促進し、児童や高齢者の交通安全意識の高揚及び自転車利用時の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

イ 自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店などの自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するほか、チラシを配布するなど、より多くの自転車利用者へ届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。



【「道の駅しょうなん」における広報啓発】

② 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。

③ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及び高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、チラシや市のホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車損害賠償責任保険等の必要性を積極的に広報・啓発し、同保険等への加入を促進します。

④ 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することで、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、自転車の被視認性の向上を図ります。

⑤ 自転車運転者講習制度の適正な運用

平成27年6月から開始された自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、危険な自転車運転者に対する交通指導取締りの実施及び危険行為を繰り返した者に対する受講命令など、同制度を適正に運用します。



【「自転車運転者講習制度」広報チラシ】

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

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児の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

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飲酒運転が重大交通事故に直結する危険性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(「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり)に努めます。

また、柏警察署が設置する「飲酒運転根絶協議会」を中心に、酒類提供飲食店関係団体等と緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動や広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、ハンドルキーパー運動※による飲酒運転防止活動

等の推進、運転代行サービスの普及促進に取り組みます。

さらに、酒酔い状態の疑似体験ができる「飲酒疑似体験ゴーグル」の活用等により、飲酒運転は悪質・危険な犯罪であることを認識させ、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気運を高めます。



【「飲酒運転根絶」啓発品】

(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に、交通社会に参加する者に対して、交通安全に関する思想及び知識を普及し、態度を身に付けさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

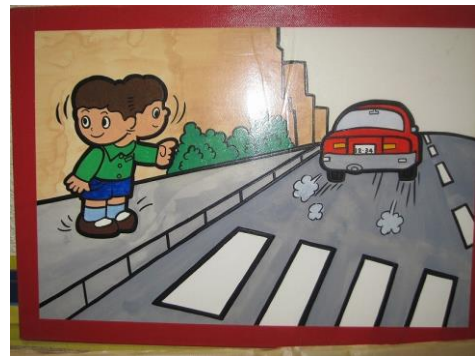
① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な知識と技能等を習得させるだけでなく、将来にわたって交通ルールを遵守し、正しい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、幼稚園、保育所、認定こども園と連携し、幼児、保護者等に対する交通安全教育を推進します。



【保育士による交通安全教室】



【幼児対象交通安全教育貸出教材】

② 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 交通安全教室の推進等

児童は、小学校入学を機とした交友関係の広がり、自転車の利用等から、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。

また、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。学校、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、心身の発達段階に応じて、歩行者、自転車の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。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こり得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児童を育成するため、学校に対し交通安全啓発資料及び活用指導案例等を配付するなど、普及啓発活動の充実を図るとともに、交通安全教室を推進します。



【小学生交通安全教室】

イ 子供自転車免許証制度の推進

道路交通の状況に応じて、安全に自転車を利用するための危険の予測や回避など、必要な技能及び交通ルール等の知識を習得させるため、参加・実践型の交通安全教室及び学科テストを実施し、受講した児童に対して自転車免許証を交付して、交通安全意識の醸成を図ります。



【子供自転車免許証制度に係る自転車交通安全教室】

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、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。また、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、中学生の交通事故のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。学校等と連携・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、交通事故発生時の対応要領等の指導を実施し、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、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。学校等と連携・協力を図りながら、自転車の利用者として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、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、交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような交通安全教育を推進します。

⑤ 障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な知識及び技能の習得のため、特別支援学校において、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

(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年齢に応じた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継続して実施するため、柏警察署及び学校等と連携を図り、交通安全教育指導者の育成を図ります。

② 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

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（生産年齢層）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、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させることにより、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中学生（生産年齢層）の交通事故の抑止を目指すとともに、自転車損害賠償責任保険等への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。

なお、実施に当たっては、参加者を会場となる学校の生徒や教職員に限定するのではなく、生徒の保護者や周辺校の教員、周辺住民が参加することにより、教室を通じた交通安全意識の向上等の効果が、各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組みます。



【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】

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、運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努めていきます。

また、運転者に対して、広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始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) 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。

① 高齢者に対する教育の充実

高齢運転者に対し、きめ細やかな講習を実施するとともに、その充実に努めます。運転シミュレーター等を活用し、実践・体験により運転者自身に結果を効果的に自覚させる交通安全教育を推進します。

② 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、高齢者交通安全講習会など参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、地域における高齢者の交通安全リーダーを育成し、自主的な交通安全活動、指導を促進することを目的に、自動車教習所を会場に、自動車運転や車両の内輪差や死角を実際に体験するなど、交通事故が発生する危険な状況を研修します。



【高齢者交通安全講習会】

③ 安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車について、自動車教習所、関係機関・団体や自動車メーカー等と連携した体験乗車会等を通じて、さらなる普及促進を図ります。

併せて、安全運転サポート車の普及啓発に当たり、条件によっては装置が適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任を持って安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

④ 運転免許自主返納に関する高齢者への周知、地域への広報の強化等

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の整備を図るとともに、運転免許自主返納制度等を分かりやすく説明したチラシ等を近隣センター等で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。

⑤ 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることから、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用に努めます。

（2）安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実などにより、これらの者の資質の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

第3の柱 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、自動車、歩行者等の異種交通を分離するなど、道路交通環境の整備が必要です。

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さらに推進します。

(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

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、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、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道路管理者と警察が連携して実施します。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路における児童等の安全を確保するため、「柏市通学路交通安全対策プログラム」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り組みを推進するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します【柏市通学路交通安全対策推進会議】。

学校に通う児童・生徒等の通行の安全を確保するため、通学路等における歩行空間・自転車通行空間の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備等の対策を推進します。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩行者空間の整備

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歩道の整備を実施するとともに、安全・安心な歩行空間の整備を図ります。

イ 人に優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の整備、道路標識・標示の高輝度化等を推進します。

(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

事故危険箇所として指定された区間等（特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等）について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所においては、交差点改良、信号機の整備（設置・改良）、歩道、防護柵、区画線等の整備、道路照明施設、視線誘導標※、道路標識の設置や自転

車利用環境の整備等の対策を推進します。

② 幹線道路（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, 信号制御方法の見直し, 交通規制の実施・見直し等による交通環境の改善を推進し, 交通の安全と円滑を確保します。

③ 都市計画道路※の整備

通過交通の排除と交通の効果的な分散により, 円滑で安全な道路交通環境を確保するため, 都市計画道路の整備を推進します。

④ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し, 安全かつ円滑・快適な交通を確保するため, 道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備の推進

① 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基に道路管理者と警察等が検討・共同して取り組みます。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

通学路等における安全・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による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また, 生活道路対策として, 最高速度30キロメートル毎時の速度規制と併せ, 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に取り組みます。

③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故が発生するおそれのある交差点・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※, 道路照明施設等の整備を推進します。

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, また, 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

交差点や道路の屈曲部等に道路照明施設や視認性に優れた道路標識・標示を設置するなど, 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。

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

「柏市地域公共交通網形成計画」に基づき, 民間企業と連携して, 高齢者等の移動手手段を確保していくほか, 公共交通空白不便地域においては, コミュニティ交通の利用状況等を分析し, そのさらなる利便性の向上を図っていきます。

(5) 地域の特性に着目した交通安全対策の推進

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実施し、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実施するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

(6) 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、自転車と歩行者等の分離を図るための交通規制の実施・見直しを行います。

また、「柏市自転車総合計画」に基づき、自転車通行空間の整備を推進するなど、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、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対して正しい駐輪方法等に関する一層の浸透を図ります。

(7) 公共交通機関利用の促進

「第二次柏市総合交通計画」及び「柏市地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通に関する情報の発信等を行い、公共交通機関利用の促進を図ります。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 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、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備など、災害を想定した交通安全施設等の整備を推進します。

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。

また、緊急通行車両事前届出制度の適正な運用を図り、災害応急対策に関わる車両の速やかな移動を確保します。

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、道路管理者と警察が共同して道路啓開に努めます。

③ 災害発生時における情報提供の充実

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、道路利用者等へ情報提供を行います。

(9) 総合的な駐車対策の推進

① きめ細かな駐車規制の推進

道路環境・交通量・駐車需要等，地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

② 違法駐車対策の推進

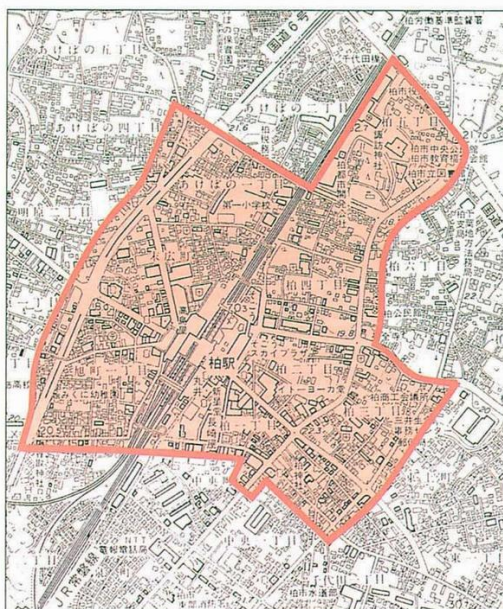
交通の障害となる違法駐車については，その常態化している地域，時間帯等を重点とした指導取締りを行うなどの具体的な対策が必要です。

違法駐車の実態等を踏まえ，駐車監視員活動ガイドラインに沿った取締りを推進します。

③ 「柏市都市計画駐車場整備地区」における駐車場の整備

「柏市駐車場整備計画」に基づき，駐車場の整備を図り，駐車場整備地区において，円滑な道路交通を確保します。

駐車場整備地区



(10) 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，関係機関連携の下，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，道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により，交通の安全と円滑を確保します。

イ 不法占用物件の排除

道路交通に支障を与える不法占用物件については，指導等によりその排除を

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。

ウ 道路の掘り返しの規制

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 大規模開発事業等への先行対策の推進

都市計画に基づく開発事業の施行や大規模小売店舗の立地等に際し、周辺交通に与える影響の軽減等を図るため、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、交差点や駐車場の容量確保等、交通管理上必要な指導・提言を積極的に行います。

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、道路の破損、欠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（昭和27年法律第180号）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。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、関係機関と連携の下、必要な体制の充実を図ります。

第4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、高速自動車国道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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急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、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、バイスタンダー（現場に居合わせた人）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 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を確保していきます。

② 大規模事故発生時における救助・救急体制の充実

大規模事故の際には、本市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市等との広域応援体制を推進するとともに、医療機関等との連携体制の充実を図ります。

③ 応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、市民等を対象に応急手当の知識や実技の普及を図るとともに、応急手当指導者の養成を図ります。

応急手当を行うことのできるバイスタンダーの育成状況（普通・上級救命講習等受講者数の推移） 【単位：人】

	平成 28年	平成 29年	平成 30年	令和 元年	令和 2年	合計
普通・上級救命講習等 受講者	16,525	15,754	16,477	14,987	1,344	65,087

④ 救急救命士の養成促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実強化を図るため、救急救命士を計画的に養成するとともに、気管挿管・薬剤投与・拡大2行為（「心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液」・「血糖測定並びに低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与」）認定救急救命士についても養成していきます。

救急救命士救急救命処置認定状況

【単位：人】

	平成 28年	平成 29年	平成 30年	令和 元年	令和 2年
運用救急救命士	74	74	78	66	65
薬剤投与認定救急救命士	70	70	74	66	65
気管挿管認定救急救命士	52	59	66	63	61
拡大2行為認定救急救命士	27	41	59	59	65

（備考）一人の救急救命士が複数の認定を受けていることもあるため、運用救急救命士数と認定救急救命士数の合計は一致しません。

⑤ 救助・救急資機材等の充実

交通救助活動に必要な救助資機材等の充実を図るとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高度救命処置用資機材等の整備を推進するほか、消防通信業務の充実を図ります。

⑥ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の推進

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進します。

⑦ 高速自動車国道における救助・救急業務実施体制の整備

常磐自動車道における救助・救急業務の実施に当たっては、「茨城県高速自動車道等における消防相互応援協定」に基づき、適切かつ効果的に行います。

また、「茨城県高速自動車道等消防協議会」の場を通じて、東日本高速道路株式会社等と緊密な連携を取り、常磐自動車道における救助・救急業務の円滑な実施を図ります。

(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、救急医療機関内の受入れ、連絡体制の明確化を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話等により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

第5の柱 被害者支援等の推進

交通事故被害者等は、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あることから、交通事故被害者等のための施策を推進します。

(1) 交通事故被害者等への支援

① 相談業務等

本市の「法律相談」において、交通事故に係る法律上の問題について、弁護士が相談に応じます。

また、交通事故被害者等に対し、「交通事故被害者の手引き」を活用して保険請求や損害賠償請求制度の概要説明、各種相談窓口などを教示します。

② 援助措置

交通遺児等を扶養している方に対し、柏市遺児等養育手当等支給条例（昭和46年柏市条例第15号）に基づき、養育手当等を支給します。

(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）等の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

第6の柱 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、道路環境面等さまざまな角度から情報収集に努めるとともに、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

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を選定し、道路管理者、交通管理者、柏警察署等の関係機関・団体と共同して現地診断を実施し、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し、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

(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うとともに、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。

第2編 踏切道における交通の安全

第1章 今後の踏切道における交通安全対策の方向等

1 踏切事故の状況等

全国的に見ると、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

近年の踏切事故の特徴としては、①衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、②原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、③踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めていることなどが挙げられます。

2 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、一たび発生すると、重大な結果をもたらすものであります。対策が必要な踏切道については、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を推進します。

第2章 踏切道における交通安全の施策

第1の柱 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

（1）踏切保安設備の整備

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況等を勘案して必要に応じ、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置の整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

（2）交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を総合的に勘案して、必要に応じた交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の視認性の向上を図ります。

第2の柱 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」※を作成し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を推進します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切一時不停止、遮断踏切立入り等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを積極的に実施します。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、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、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設等への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。