

第 1 1 次印西市交通安全計画

～交通事故をなくし、安全で安心して暮らせる印西市をめざして～

(令和 3 年度～令和 7 年度)

【素案】



印西市マスコットキャラクター
インザ君

印西市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定に伴い、昭和46年度を初年度とした5年間ごとの交通安全計画を継続的に策定し、県及び関係機関等と協力して交通安全対策を推進し、交通事故防止を図ってきました。

本市は、平成30年に人口10万人を突破し、現在も緩やかに人口は増加しており、高層マンションや戸建住宅の建築、東京都心や新東京国際空港へのアクセスなどの地理的優位性から、大型商業施設や物流の拠点施設、データセンターなどの企業立地が進み、さらには、高齢化の進展とともに、子育て世代の転入による年少人口割合の増加も見られます。

このような状況下、道路交通を取り巻く環境も変化しており、交通事故防止は官民一体となって取り組むべき緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に引き続き交通安全対策全般にわたり総合的かつ長期的な視野に立った施策の展開が必要です。

この交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間における交通安全に関する施策を関係機関との連携の下に定めたものです。

目 次

計画の基本的な考え方	1
道路交通の安全	2
第1章 道路交通の安全	3
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
2 交通安全計画による目標	4
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	9
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	9
第1の視点 高齢者・子供 <small>（子供）</small> の安全確保	9
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	12
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
第2節 道路交通安全の施策	14
第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚	14
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(1) 交通安全運動の推進	14
(2) 交通安全に関する広報の推進	15
(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	15
(4) 交通安全に関する団体との連携	15
(5) その他の普及活動の推進	15
2 自転車の安全利用の推進	15
(1) 自転車の安全利用に係る広報活動の推進	15
(2) 自転車の点検整備の促進	16
(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進	16
(4) 反射材等の普及啓発	16
(5) ヘルメット着用の普及推進	16
(6) 道路における自転車通行空間の整備	17
3 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(1) 幼児・児童・生徒に対する交通安全教育	17
(2) 成人に対する交通安全教育	17
(3) 効果的な交通安全教育の推進	17
第2の柱 安全運転の確保	17
1 参加・体験・実践型教育の推進	18
(1) 高齢者に対する交通安全教室	18
2 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知	18

3	安全運転サポート車及び後付けの安全運転支援装置の設置促進	18
第3の柱	道路交通環境の整備	18
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	18
(1)	生活道路等における交通安全対策の推進	18
2	幹線道路における交通安全対策の推進	20
(1)	適切に機能分担された道路網の整備	20
(2)	道路改築等による交通事故対策の推進	20
3	交通安全施設等の整備促進	20
(1)	歩行者等の安全交通の確保	20
4	効果的な交通規制の推進	21
(1)	地域の特性に着目した交通安全対策	21
5	自転車利用環境の総合的整備	21
(1)	安全で快適な自転車利用環境の整備	21
(2)	自転車等の駐車対策の推進	21
6	災害に備えた道路交通環境の整備	22
(1)	災害に備えた安全の確保	22
(2)	災害に強い交通安全施設等の整備	22
(3)	災害発生時における交通規制	22
7	総合的な駐車対策の推進	22
(1)	きめ細かな駐車規制の推進	22
(2)	駐車場等の整備促進	22
8	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	22
(2)	子供の遊び場等の確保	23
(3)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	23
第4の柱	道路交通秩序の維持	23
1	交通の指導取締りの強化等	23
(1)	一般道路における効果的な指導取締りの強化等	23
(2)	飲酒運転対策の強化の推進	24
(3)	暴走族対策の強化	24
第5の柱	救助・救急活動の充実	24
1	救助・救急体制の整備	25
(1)	応急手当の普及啓発活動の推進	25
(2)	救急救命士の養成・配置等の推進	25
(3)	救助・救急施設の整備の推進	25
(4)	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	25
2	救急関係機関の協力関係の確保等	26
(1)	救急医療体制の整備推進	26

(2) メディカルコントロール体制の構築	26
(3) 教育訓練協力体制の充実	26
第6の柱 被害者支援の充実と推進	26
1 損害賠償の請求についての援助等	27
(1) 交通事故相談活動の推進	27
第7の柱 交通事故調査・分析の充実	27
1 交通事故多発箇所の共同現地診断	27
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	27
2 交通安全施設の点検・維持の充実	27
第3章 踏切道における交通の安全	28
第1節 踏切道における交通安全の施策	28
資料編	29
1 交通死亡事故の特徴（平成28年～令和2年）	29
2 交通事故の特徴（平成28年～令和2年）	31
3 印西市人口の推移	35
4 印西市交通安全対策会議	36

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第11次印西市交通安全計画は、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、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計画です。県及び関係機関との連携の下に、交通安全対策の諸施策を推進し、交通事故防止を図るため策定するものです。

第二 計画策定の趣旨

印西市交通安全計画は、国の交通安全基本計画、県の交通安全計画に準拠し5年ごとに計画を策定しています。平成28年度を初年度とする第10次交通安全計画は令和2年度で計画期間が終了することから、新たに令和3年度から始まる第11次交通安全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、安全で安心なまちづくりの実現を目指します。

第四 計画期間

この計画は、計画の期間を令和3年度から令和7年度までの5か年とします。

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、警察署をはじめとする関係機関、団体及び市民の皆様からの意見を集約し策定しています。

道路の交通安全

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印西市を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

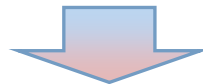
交通事故による死者数ゼロを目指す。また、負傷者数については、前年と比較し、着実に減らすことを目指します。



3. 道路交通の安全についての対策

(4つの視点)

- ① 高齢者・子供^①の安全確保
- ② 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識^②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^③の推進



(7つの柱)

- 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 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 交通事故調査・分析の充実

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通安全の目標及び重点事項

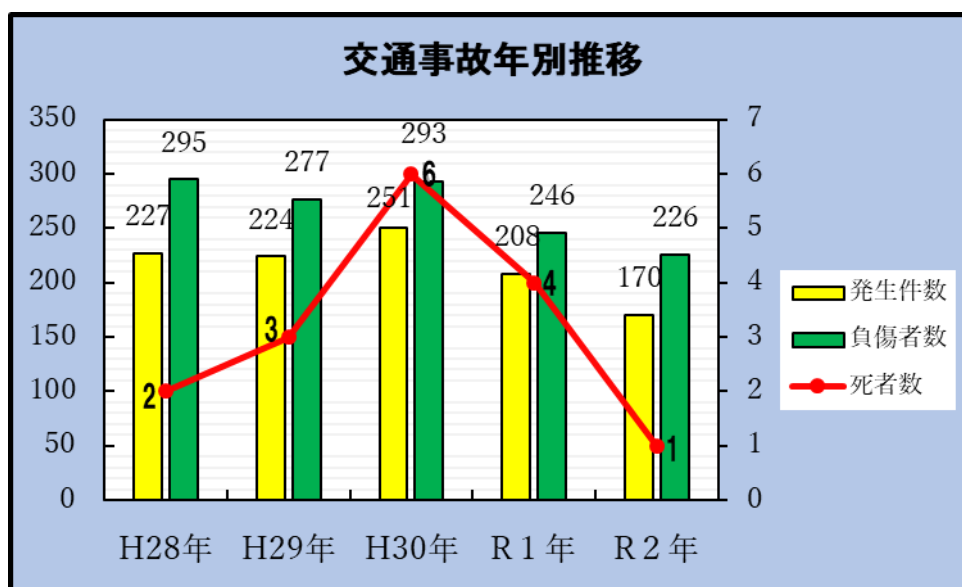
1 道路交通事故のすう勢等

(1) 交通事故の現状（平成28年～令和2年）

印西市内における交通事故※1発生件数及び負傷者数は、平成30年の251件、293人をピークに、翌年以降から減少しており、令和2年の交通事故発生件数は170件、負傷者数は226件で、平成28年の交通事故発生件数227件、負傷者数295件と比較して、発生件数では約25%減、負傷者数では約23%減となっています。

また、死者数は、平成30年が6人と最も多い状況となっています。

年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	227	224	251	208	170
負傷者数	295	277	293	246	226
死者数	2	3	6	4	1



【特徴】 平成30年が最も多く、翌年以降減少してきている。

(資料編 P 28以降に記載)

※1：交通事故

道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）をいう。

2 交通安全計画による目標

交通事故による死者数ゼロを目指すとともに、負傷者数も前年より着実に減らし、安全で安心して暮らせる印西市とすることが目標です。

警察署をはじめ交通安全関係団体等と連携・協力して、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

本市の過去5年における交通事故死者数は16名で、そのうち65歳以上の高齢者が12名で最も多く、高齢者人口の増加とともに高齢者の運転に起因した交通事故の発生の増加が見込まれます。(表1)

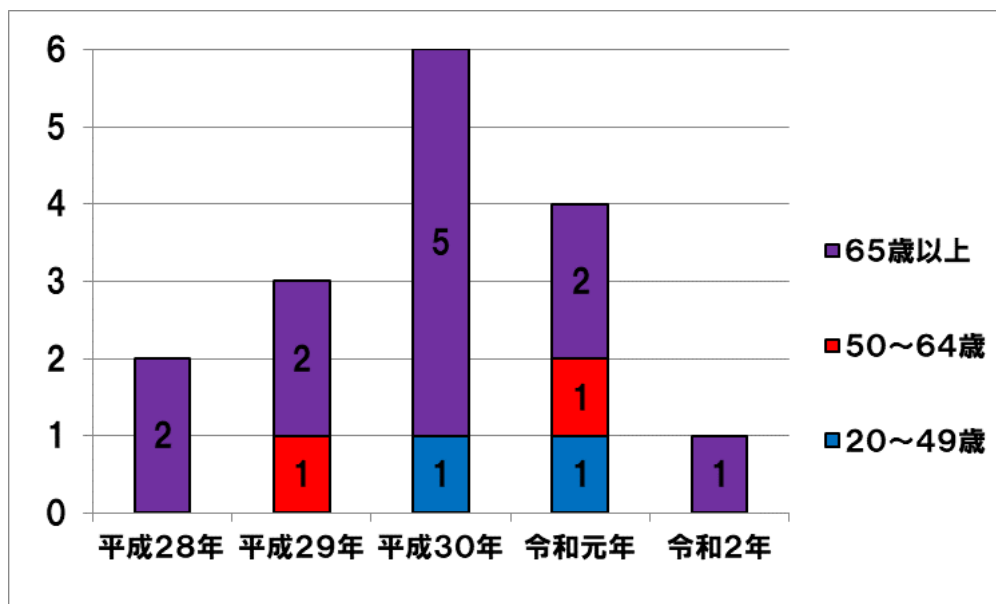
また、過去5年における本市の自転車乗車中の交通事故は、交通事故全体の約2割を占めており、ほとんどが、車対自転車によるものです。(表2)

また、自転車運転者が歩行者等と衝突し加害者となる交通事故も発生しています。

なお、過去5年における本市の交通事故件数では、65歳以上が最も多い件数となりました。(資料編 P30 2交通事故の特徴 ①年齢別発生状況)

計画の策定にあたっては、これら本市の状況や社会情勢等を踏まえ、「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」、「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。

表1【年代別発生状況（死亡事故）】



◆重点項目 1：高齢者の交通安全対策の強化

交通事故全体が減少傾向であるなか、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、全事故において高い割合を占めていることから、対策の更なる強化が必要となっています。(資料編 P 30 2交通事故の特徴 ①年齢別発生状況)

(1) 交通事故に遭わないための取組

本市においては、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通事故防止が喫緊の課題となっているため、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。

また、高齢者向けの交通安全教室を開催するなどし、高齢者自らが交通事故を回避するための意識の向上を図ります。

(2) 交通事故を起こさせないための取組

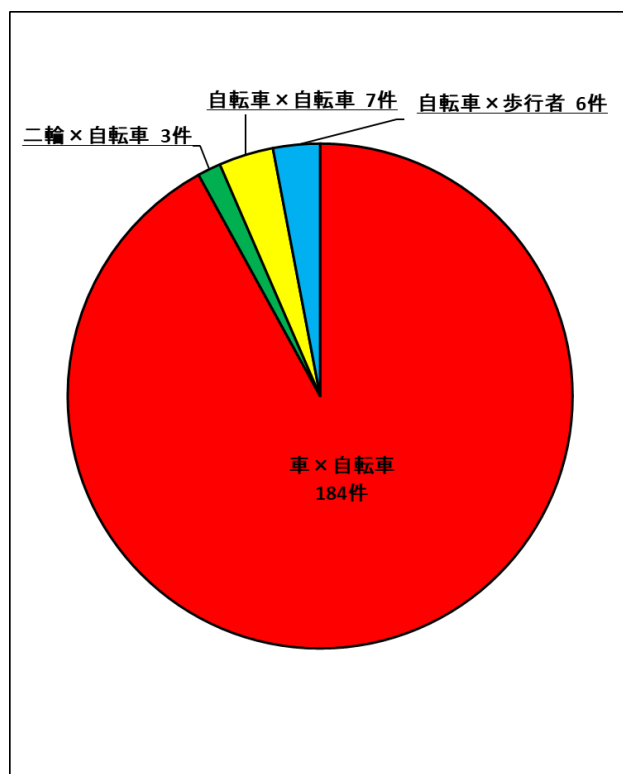
高齢者人口の増加とともに高齢者の運転に起因した交通事故の発生の増加が見込まれます。特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故が社会問題化しています。高齢運転者に対しては身体機能の低下に伴う安全運転対策として、安全運転サポート車や後付けの安全運転支援装置の普及促進、運転免許自主返納のための条件づくりなど効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を強化します。

◆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、平成 24 年に「印西市自転車の安全・安心利用に関する条例」を制定し、平成 28 年には、成人に対するヘルメット着用の努力義務を加える改正を行い、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、過去 5 年における自転車乗車中の交通事故件数は 200 件で、依然として交通事故全体の約 2 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更に強化する必要があります。(表 2、表 3)

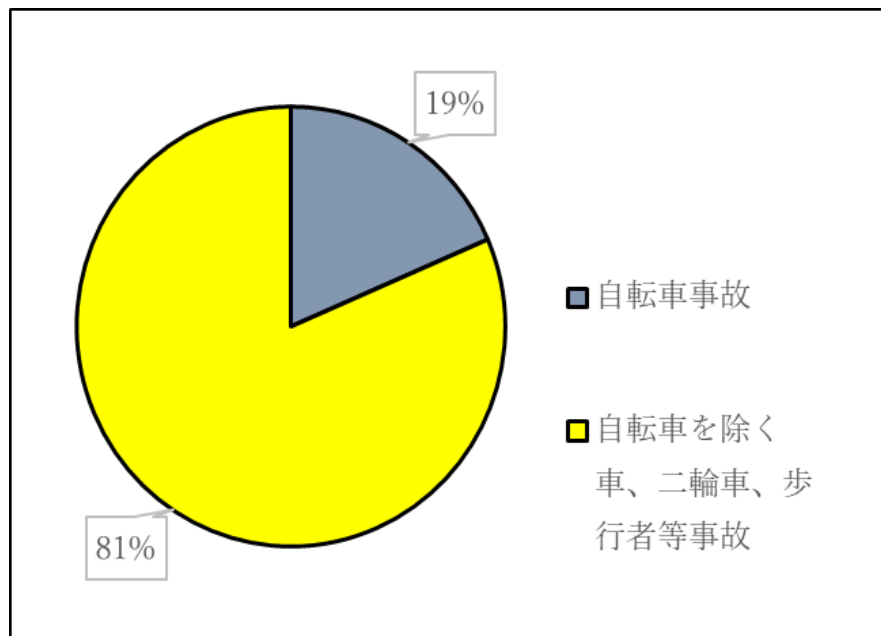
表2【本市の自転車乗車中の交通事故件数（過去5年）】



※交通事故件数（過去5年） 1, 0 8 0 件

※自転車乗車中の交通事故件数（過去5年） 2 0 0 件

表3【本市の自転車乗車中の交通事故件数割合（過去5年）】

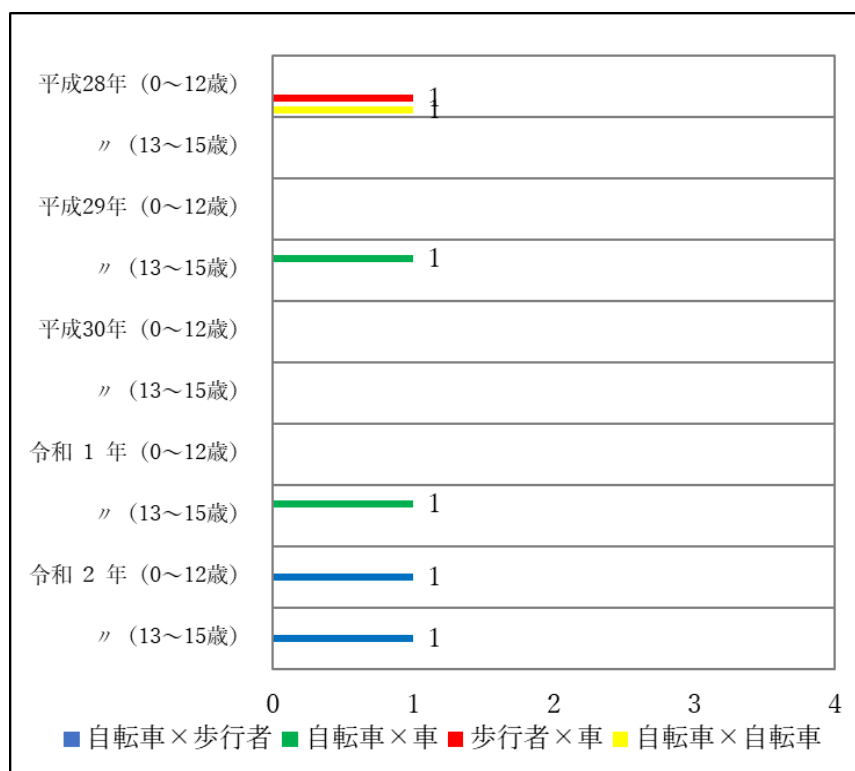


(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期における交通事故発生状況をみると、児童及び生徒の自転車に係る事故が年数件発生しており、自転車の運転を行う機会が増加することに伴う交通事故の危険性が懸念されます。(表4)

このため、次代を担う小・中・高校生の子供たちの安全な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更に強化する必要があります。

表4【学齢期における交通事故件数】



(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など、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。

また、重大な事故を引き起こす飲酒運転は、未だに社会問題となっており、県内における令和元年中の飲酒運転による交通事故死者数は、全国ワーストとなっており、市内においても依然として飲酒運転による交通事故が発生しております。

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強く訴える必要があるほか、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訴えていく必要があります。

特に、飲酒運転の根絶には、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を進めていく必要があります。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、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ほか、危険性を有し、ひき逃げを誘発するおそれが高いことから、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

近年の交通事故の発生件数及び死傷者数は平成30年に一時的に増加したものの、減少傾向になってきていることから、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、一定の効果があつたものと評価されます。今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、さらに有効性が見込める新たな対策を柔軟に取り入れながら、国及び千葉県が定める計画を踏まえ、本市においては、特に、次の4つの視点を重視して対策の推進を図ります。

【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。

高齢者の特性に応じた対策をさらに強化するためには、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とともに、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交通安全活動を連携して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、安心して子供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、幼児から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の安全確保のためのキッズ・ゾーン※2や通学路等における安全・安心な歩行空間の整備等、スクール・ゾーン※3の設定等を推進します。

※2：キッズ・ゾーン

児童の散歩等の園外活動等の安全を確保することを目的として、保育所等の周囲半径500メートルを原則とした区域（ゾーン）を定めて路面塗装による注意喚起やキッズガードの配置などの対策を行う区域をいう。

※3：スクール・ゾーン

児童の通園・通学時の安全を確保することを目的として、幼稚園等及び小学校等の周囲半径500メートルを範囲とし、車両の通行禁止、速度規制等の交通規制やその規制を路面塗装や標識等により対策を行う区域をいう。

【第1の視点】に基づき実施する主な事業

- ・シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底（15 ページ）
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及啓発（15 ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及推進（16 ページ）
- ・幼児・児童・生徒に対する交通安全教育（17 ページ）
- ・成人に対する交通安全教育（17 ページ）
- ・参加・体験・実践型交通安全教育の推進（18 ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（18 ページ）
- ・運転免許自主返納等に関する高齢者への周知（18 ページ）
- ・安全運転サポート車や後付けの安全運転支援装置の設置促進（18 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（19 ページ）
- ・飲酒運転対策の強化の推進（24 ページ）

【第2の視点】 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、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歩道の整備等を行い、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※4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。

自転車の安全利用を促進するためには、車道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走行空間の確保を積極的に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ため、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。

また、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ことが多い反面、歩行者等と衝突した場合には、加害者となりうることから、全ての年齢層へのヘルメットの着用、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等の加入の促進等の対策を推進します。

このため、各世代にわたって啓発や教育をより効果的に行うため、スケアード・

ストレイト※5等により実際の自転車事故を再現したり、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
教育を積極的に取り入れ、実体験に基づいた自転車を持つ危険性の習得を図りま
す。

※4：ゼブラ・ストップ活動

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活動。

- 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
歩行者等がいないか十分に注意する。
- 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。
- ③ ラ「ライト」：3（サン）ライト運動※6で道路横断中の交通事故防止。
- 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。

※5：スケアード・ストレイト

怖い思い、ヒヤッとする体験を通じて啓発効果を高める教育技法。具体的には、
スタントマンによるリアルな交通事故を再現するもの。

※6：3（サン）・ライト運動

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。

- 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。
- ② ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等
の活用や明るい色の服装によって自分を目立
たせる。
- ③ ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意。

【第2の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の推進（15 ページ）
- ・自転車の安全利用に係る広報活動の推進（15 ページ）
- ・自転車の点検整備の促進（16 ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入促進（16 ページ）
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及啓発（16 ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及推進（16 ページ）
- ・幼児・児童・生徒に対する交通安全教育（17 ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（18 ページ）

【第3の視点】 生活道路・幹線道路における安全確保

市内の交通事故発生件数は減少傾向にありますが、日常使う生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）を積極的かつ効果的に運用するなど、交通取締りの実施、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の幹線道路における交通安全対策及び交通流※7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ゾーン30※8など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・団体等と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。

※7：交通流

車両の行動を個々の運動としてではなく、これらの集積である流れとして捉えたもの。

※8：ゾーン30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、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、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を行う区域をいう。

【第3の視点】に基づき実施する主な事業

- ・生活道路等における交通安全対策の推進（18ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（19ページ）
- ・高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（20ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（20ページ）
- ・一般道路における効果的な指導取締りの強化等（23ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（27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

千葉県の第11次交通安全計画によれば、県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の半数を超えています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、子供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4割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

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、地域コミュニティが中心となり、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。

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。

このような地域活動を担う団体・企業等が啓発・教育等、地域に根差した活動を自律的に行われることが重要であり、また、市と連携することも重要です。そのためには、地域が一体となった交通安全活動の促進を図ります。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・成人に対する交通安全教育（17 ページ）
- ・飲酒運転対策の強化の推進（24 ページ）
- ・救助・救急体制の整備（25 ページ）

第2節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、以下の7つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- 【第1の柱】 市民一人一人の交通安全意識の高揚
- 【第2の柱】 安全運転の確保
- 【第3の柱】 道路交通環境の整備
- 【第4の柱】 道路交通秩序の維持
- 【第5の柱】 救助・救急活動の充実
- 【第6の柱】 被害者支援の充実と推進
- 【第7の柱】 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、自転車の安全利用やマナー向上、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 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

① 期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した運動を実施します。

② 日を定めて行う運動

千葉県が、交通安全意識を高める日として定めている毎月10日の「交通安全の日～アクション10～」、自転車の安全利用促進を図る日として定めている毎月15日の「自転車安全の日」を推進し、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づけるため、広報・啓発活動を実施します。

③ 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、暴走族の追放、外国人に対する広報啓発活動の推進及び違法駐車等の追放等を中心に幅広い運動を展開します。

（２）交通安全に関する広報の推進

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、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、広報に努めるとともに、交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるため、印西市ホームページや広報いんざい、ツイッター等を活用して広く市民へ浸透する広報を行います。

（３）シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

① 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、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、全ての座席で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。

② 普及啓発活動の推進

シートベルトの正しい着用方法の周知徹底を図るため、「シートベルト及びチャイルドシート着用推進強化月間」を設け、関係機関・団体等と連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。

（４）交通安全に関する団体との連携

① 印西交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全の中核として各種の交通安全運動をはじめ、交通安全教育や広報・啓発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います。

このため、印西交通安全協会と連携・協力し、各種の交通安全活動が、より一層自主的かつ積極的に行われるように促進します。

② 印西地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、事業所における交通安全を確保するため、重要な役割を担っています。そこで、この制度の適正かつ効果的な運用を図り、職域における安全運転管理を徹底します。

（５）その他の普及活動の推進

① ゼブラ・ストップ活動及び３（サン）・ライト運動の推進

歩行者の道路横断中や横断歩道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。

２ 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・通学や配達をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれているところです。

しかしながら、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、自転車加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

そこで、自転車乗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。

また、自転車駐車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など、より多くの自転車利用者に届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車のルールとマナーの徹底を図ります。

（２）自転車の点検整備の促進

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、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に点検・整備を呼び掛け、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

（３）自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車事故は、重大な事故となる危険性があり、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、学校や、市と包括連携協定を結ぶ保険会社等と連携し、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車損害賠償保険等の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

（４）反射材等の普及啓発

薄暮時及び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器材（後部、側面等）の効果と必要性について周知させ、自発的な普及活用の促進に努めるとともに、灯火の取り付け及び点灯を指導し、自転車の視認性の向上を図ります。

（５）全ての年齢層へのヘルメット着用の普及推進

自転車乗車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有効です。

市では、市内の小・中学校へ自転車通学をする児童・生徒にヘルメットを配布しております。

また、「印西市自転車の安全・安心利用に関する条例」において、ヘルメットの着用について、自転車を運転する全ての者を努力義務とし、幼児及び児童の保護者には、幼児及び児童にヘルメットを着用させる義務としていることから、街頭啓発や交通安全教室等でヘルメットの正しい着用と効果について広報し、

推進を図ります。

(6) 道路における自転車通行空間の整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に合わせた整備を推進します。

3 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児・児童・生徒に対する交通安全教育

将来に渡って、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、幼児期から適切で効果的な指導・教育を行うことが必要です。幼稚園・保育園・小学校及び中学校において、年次計画により参加・体験・実践型の交通安全教室を開催します。

また、交通安全意識を醸成するためには、家庭教育が重要であることから、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、関係機関・団体のほか、幼稚園等の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) 成人に対する交通安全教育

地域・職場において、安全運転を具体的に学べる参加・実践型の交通安全教室等を積極的に開催し、運転者の交通安全知識と安全意識の高揚を図るとともに関係機関・団体・企業と連携して歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート・ヘルメットの着用の徹底、著しい速度超過・飲酒運転等事故に直結する悪質な運転や違法駐車防止等に努めます。

また、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、交通安全教室等で自転車の安全利用について周知徹底を図ります。

(3) 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等

子供に対する教育は、子供の特性を理解し、無理なく進められる指導者の存在なしには効果的に実施できないことから、このような指導者を多数育成するため、市交通指導員及び担当職員の各種指導者育成講習会等への積極的な参加を促進し、指導技術の向上を図ります。

② 研修会・講習会の開催

交通安全指導者の養成と指導力向上を目的に、関係機関・団体の協力を得て、市交通指導員及び教職員を対象に研修会や講習会を開催し、積極的に事故防止に努めます。

【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、今後大幅な増加が予想される高齢

運転者に対する教育等の充実を図っていきます。

1 参加・体験・実践型教育の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教室

① 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

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、高齢者クラブ及び関係機関、市内の自動車教習所等と連携して、シニアナイトスクール※9など参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

※9：シニアナイトスクール

薄暮時から夜間にかけて、高齢者が関係する交通事故が多発する現状を受け、ドライバーから見た視認性の確認と反射材の効果的な利用による視認性の向上、蒸発現象などについて、高齢者の方と確認することで、交通事故防止に向けた意識づけを実施するものをいう。

② 高齢者交通安全教室等の開催

高齢者クラブ、関係機関・団体・企業と連携を図り、出前方式により、VTR等の各資機材を有効に活用した交通安全教室を開催して交通安全に対する交通安全意識の高揚を図ります。

2 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に自信がなくなったなどの理由により運転免許の必要がなくなった高齢者に対する代替交通手段の確保等を検討し、運転免許の自主返納制度について周知を図り、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

3 安全運転サポート車及び後付けの安全運転支援装置の設置促進

日常の交通手段として、また、生活を維持するために、自動車を運転する必要がある高齢者に対し、安全運転サポート車や後付けの安全運転支援装置の設置を促進すること。

【第3の柱】 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため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。

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) 生活道路等における交通安全対策の推進

① 生活道路等における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者及び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、交差点ハンプ※10、狭さく※11、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防止施策を図ります。

また、自動車の速度規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等を推進します。

※10：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、道路の車道部分を盛り上げて舗装した部分のことです。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。

交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また走行速度を低減させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」という。

※11：狭さく

自動車の通行部分の幅を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設。

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供が日常的に集団で移動する経路における児童等の安全を確保するため、「印西市通学路交通安全プログラム※12」に基づく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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車通行空間（自転車道・自転車専用通行帯・車道混在（矢羽根））の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

※12：印西市通学路交通安全プログラム

印西市教育委員会が主体となり関係機関が連携をして通学路の安全確保に取り組んでいるプログラム。

関係機関：教育委員会教育部指導課、都市建設部建設課、都市建設部土木管理課、市民部市民活動推進課、千葉県印旛土木事務所、印西警察署交通課

③ 高齢者、障がい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歩道の整備を検討するとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します

④ 人に優しい信号機等の整備

高齢者、障がいのある人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、歩車分離式信号機、道路標識の高輝度化等の整備を推進します。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 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、幹線道路から生活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推進するとともに、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。

① 都市軸の整備

木下・大森地域と千葉ニュータウン中央地域を結ぶ主要地方道千葉竜ヶ崎線バイパス（仮称）コスモス通り（都市計画道路3・4・41号）の整備を促進するとともに、小林駅周辺と印西牧の原駅周辺を結ぶ幹線道路の整備を推進します。

② 生活道路の整備

安全で快適な生活道路を確保するため、人優先の交通安全対策を推進し、市道における歩道の整備及び改良事業を計画的に推進します。

(2) 道路改築等による交通事故対策の推進

市道の新設・改良にあたっては、道路交通環境に応じた交通安全施設についても整備を推進します。

また、国道及び県道の新設・改良にあたっては、道路管理者に対し、道路交通環境に応じた交通安全施設の整備を促進します。

3 交通安全施設等の整備推進

(1) 歩行者等の安全通行の確保

① 信号機の設置及び改良の推進

市民等から信号機の設置及び改良の要望が寄せられている箇所や事故の多い箇所、事故のおそれのある危険な交差点を重点に、交通の円滑化も十分配慮して信号機の設置及び改良を関係機関に要望します。

② 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、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、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するほか、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あわせ、速度抑制・通過交通抑制を図るためのハンプ・狭さく等の物理的デバイスを効果的に組み合わせるゾーン30や生活道路対策エリアについて、警察、道路管理者等が共同して整備・拡充に取り組めます。

③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路の状況及び線形別に見ると、交差点・カーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点について、交差点の存在、優先関係を明確にするため、ドット線・交差点クロスマーク等の道路標示の整備・改善を行います。

また、カーブの線形を明確に示すため、視線誘導標識、警戒標識等の設置を推進します。

④ 夜間事故防止対策の推進

幹線道路の交差点、横断歩道及び危険箇所に対して、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。

⑤ 大規模開発事業等への先行対策の推進

大規模開発事業の施行や大規模小売店舗の立地等に際し、交通事故防止のため計画・設計の段階から計画交通量に応じた信号機・道路照明・歩車分離の緑地帯等の交通安全施設整備の指導・協議を推進します。

4 効果的な交通規制の推進

(1) 地域の特性に着目した交通安全対策

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、指定方向外進行禁止等の円滑化に重点を置いた交通規制を関係機関に要望します。

さらに、歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための施設整備を推進します。

5 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、自転車と歩行者の分離を図るための道路環境の整備を推進します。

(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る状況を防止し、良好な交通環境を維持するため、自転車駐車場の利用及び放置禁止区域の広報啓発活動に努めるとともに、「印西市自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の附置義務に関する条例」により、放置自転車等の撤去を行い交通環境の維持に努めます。

6 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた安全の確保

災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保するよう努めます。

また、冬季の凍結による事故発生に備えた凍結防止剤やスリップ止用砂等の資機材の整備充実を図ります。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても道路における混乱を最小限に抑えられるよう、関係機関と協力し、災害に対応できる交通施設等の整備を推進します。

(3) 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、交通の混乱を最小限に抑えるため、被害地への車両の流入の抑制をするとともに、道路交通法（昭和35年法律第105号）及び災害対策基本法（昭和36年法律第223号）等による交通規制を実施します。さらに、道路や橋梁の損傷等で交通が遮断された場合は、関係機関との協力のもと、広報等で交通規制等に関する情報の提供を行います。

7 総合的な駐車対策の推進

(1) きめ細かな駐車規制の推進

生活道路等における無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通と都市機能を確保するため、必要な駐車禁止規制及び違法駐車の注意喚起を促すための取締りを行うよう警察に要請します。

また、違法駐車の排除及び自動車保管場所の確保等に関し、関係機関・団体・地域住民等と密接な連携を図りながら、まちぐるみで違法駐車追放気運の醸成を図り、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) 駐車場等の整備促進

印西市開発事業指導要綱の手続きにおいて、駐車場等の整備を当該要綱の基準に基づき申請者に指導します。

8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

① 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。

② 不法占用物件等の排除等

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、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います。

③ 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。

④ 大規模事業等への先行対策の推進

大規模開発事業の施行や大規模小売店舗の立地等に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、駐車場の確保等、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) 子供の遊び場等の確指

路上における遊びや運動による事故防止のため、路上遊びの危険について理解させ、公園など安全な場所で遊ぶよう周知を図ります。

(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た場合には、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。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法・重量等の最高制限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、関係機関と連携のもと、必要な体制の拡充・強化を図ります。

【第4の柱】 道路交通秩序の維持

交通ルールの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、飲酒運転や著しい速度超過、信号無視等、悪質・危険・迷惑性の高い違反及び大型車の通行等に重点を置いた交通指導取締りを関係機関と協力して推進し、飲酒運転をさせない、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

1 交通の指導取締りの強化等

(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた交通指導取締りを効果的に推進します。

このため、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、信号無視、シートベルト未装着等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反及び通行許可を受けていない大型車等に重点を置いた取締りの強化を推進します。

また、通学路における交通安全対策として、通学時間帯の通行車両に対する交通指導取締りを推進します。

さらに、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反者に対しての指導警告、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する取締りを推進します。

（２）飲酒運転対策の強化の推進

① 取締り強化の推進

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、取締りの強化を推進します。

② 飲酒運転追放気運の高揚

飲酒運転の追放を図るためには、飲酒運転をさせない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等の市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、飲酒運転追放気運の醸成を図ります。

（３）暴走族対策の強化

① 暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実

千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例に基づき、関係機関・団体が連携の下、広報活動等を通じて、暴走族追放気運の醸成を図ります。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走行為を阻止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を実施して、暴走行為ができない交通環境の整備を推進します。

【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、救急医療機関、消防機関等が相互の緊密な連携・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、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※13による応急手当の普及等を推進します。

※13：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。

1 救助・救急体制の整備

(1) 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り、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた応急手当が適切に行われるようにする必要があります。

このため、各消防署において、地域住民を対象に応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、応急手当指導員の養成を計画的にかつ効果的に行われるよう指導します。

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、救急法の普及を図ります。

(2) 救急救命士の養成・配置等の推進

① 高度な救急救命処置等を行う救急隊の運用

救急隊の運用は、救急救命士が乗車し、高度な救急救命処置資機材を装備した高規格救急車により運用します。

② 救急救命士の養成

心肺停止状態等の傷病者に対する高度な救急救命処置を実施するには、国家資格である救急救命士が必要であることから、救急隊員を計画的に救急救命士養成所等へ派遣するとともに、救急救命士有資格者の任用を推進します。

(3) 救助・救急施設の整備の推進

① 救急資機材等の整備

応急処置範囲の拡大や救急救命士の運用に伴い、救急事故現場や救急車内で有効に機能する軽量化及び堅牢性を考慮した救急資機材の整備を図ります。

② 救急訓練資機材の整備

各署において日常的に教育訓練ができるよう、シミュレーター等の高度救命用資機材をはじめ、図書、映像ソフトなど、救急訓練用資機材の充実に努めます。

③ 救助工作車の整備

救助活動のさまざまな事案に対応できる資機材を装備した救助工作車を配備しているが、今後も情勢の変化に合わせ、更新・整備時には性能及び機能の向上に努めます。

④ 救助資機材の充実

救助資機材は、隊員、要救助者とともに相当の危険を伴う災害事故現場において、迅速かつ的確に救助活動を行うためのものであることから、常に機能的な救助資機材の整備に努めるとともに、多様化する救出活動に必要な高度救助用資機材の充実に努めます。

(4) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

① 救急教育訓練体制の充実

救急業務の高度化を推進するため、救急隊員はより高度な応急処置技術、知識を身につける**必要があります**。特に、救急救命士においては、日進月歩の医学において、最新の知識を身に付け救急救命士としての資質を維持し、技術の向上に努めます。

このため、教育訓練体制を充実し、救急医学会や研究会等への参画を積極的に推進します。

② 救助業務高度化の推進

近年、救助活動の対象は、火災、交通事故、水難事故、自然災害からテロ災害など特殊な災害にまで及んでいます。

このため、救助活動に関する高度な専門教育を受けた隊員の養成を図り、救助業務の高度化を推進します。

2 救急関係機関の協力関係の確保等

(1) 救急医療体制の整備推進

市内には、負傷者を搬送する救命救急センターとして、三次救急医療施設の日本医科大学千葉北総病院がありますが、高齢化社会の進行や疾病構造の変化等に伴い、病病連携や病診連携の更なる充実が求められております。

そのためにも市民のニーズに対応した二次救急医療施設など医療供給体制の整備推進に努めます。

(2) メディカルコントロール体制の構築

救急現場から医療機関へ搬送するまでの間において、必要に応じ救急救命士が医師の指示・指導・助言を得て医行為（特定行為）を実施するなど、近年、病院前救護としての救急業務は飛躍的に高度化が図られています。

今後は、負傷者の救命率の向上とあわせ合併症発生率の低下等、予後の向上及び救急救命士を含めた救急隊員の質を確保することを目的として、継続した医師による教育体制や救急救命処置等の事後検証を含めたメディカルコントロール体制を構築します。

(3) 教育訓練協力体制の充実

救急救命士をはじめ救急隊員の高度な教育訓練を推進するためには、医師の適切な指導、助言が必要です。

このため、メディカルコントロール体制の構築とあわせ、救急隊員の病院実習の受け入れや救急隊員研修における医師の派遣など、医療機関との協力体制の充実に努めます。

【第6の柱】 被害者支援の**充実と推進**

交通事故被害者等は、交通事故により**多大な**肉体的、精神的、経済的打撃を受

け、又は**かけがえのない**生命を絶たれるなど、**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ため、交通事故相談、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。

1 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談活動の推進

交通事故による被害者救済対策として、損害賠償問題等に関する相談に応じるため、県が実施する巡回相談を推進するとともに、相談事業の利用を促進するため、広報媒体の積極的な活用により、相談所開設の情報を広く市民に周知します。

【第7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、道路環境面等様々な角度から情報収集に努めるとともに、関係機関・団体等による分析、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

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

市内で交通事故が多発している箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、道路管理者、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の分析及び対策を検討し、各管理者**等**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 交通安全施設の点検・維持の充実

市内の交通安全施設が適正に維持・機能しているか定期的に道路管理者・警察署・関係機関・団体**等**と**連携**して、機能点検などを実施し、そして維持・管理・改善されることにより、交通事故防止を図ります。

第3章 踏切道における交通の安全

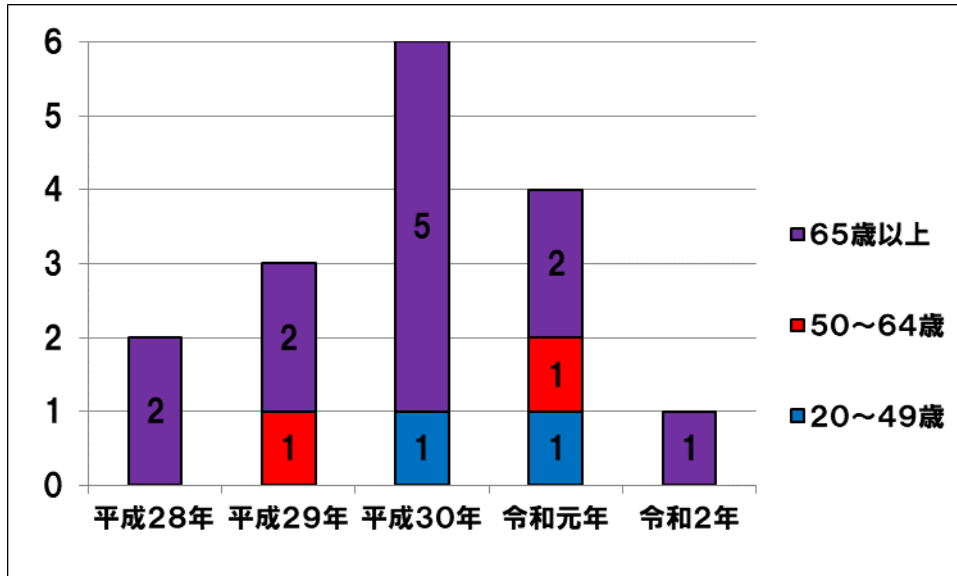
第1節 踏切道における交通安全の施策

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ鉄道事業者や関係機関と協議し、安全対策を実施します。

資料編

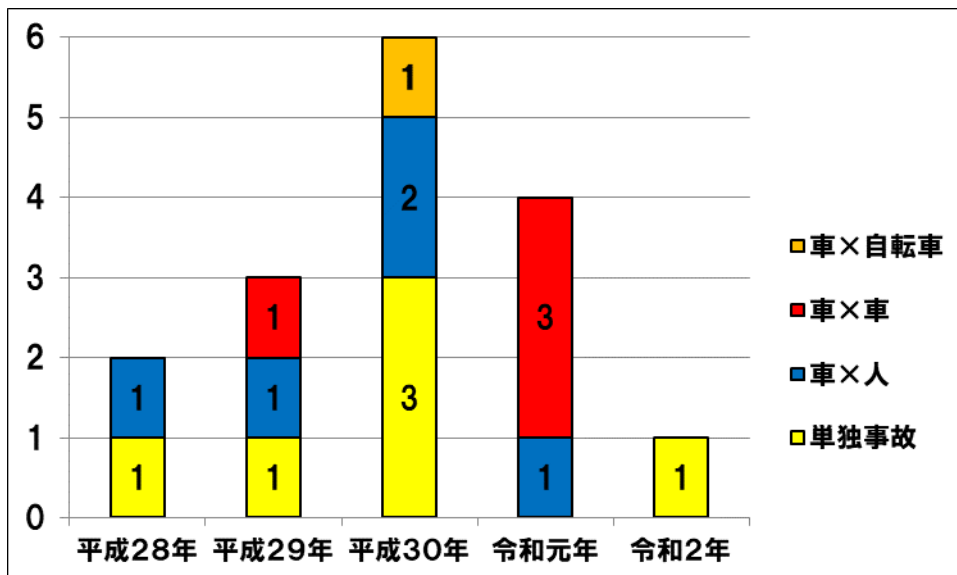
1 交通事故死亡事故の特徴（平成28年～令和2年）

【年代別発生状況（死亡事故）】



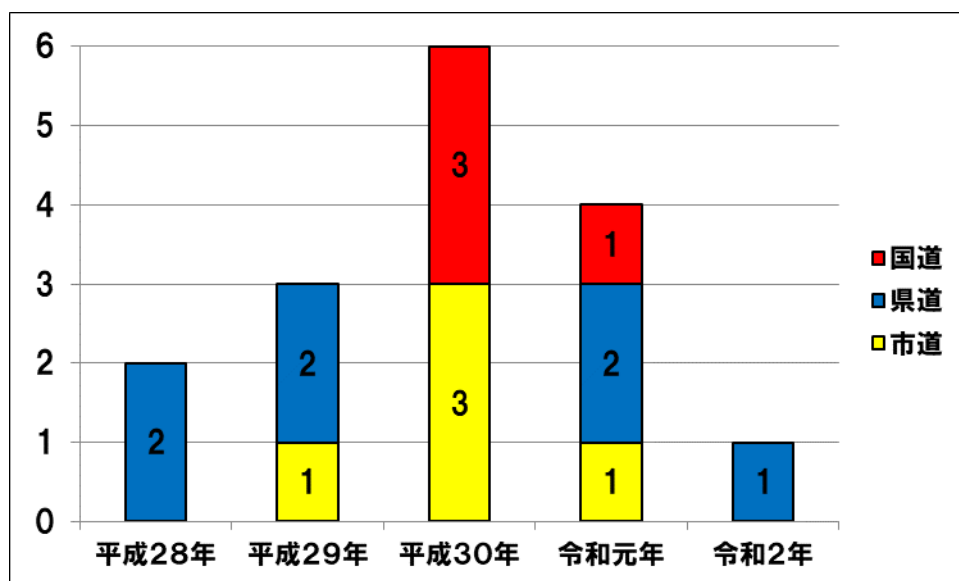
【特徴】・過去5年の交通事故死者数は16人で、そのうち「65歳以上」の高齢者が12人と最も多い。

【類型別発生状況（死亡事故）】



【特徴】・過去5年の合計では、「単独事故」の死亡事故が6件と最も多い。
※四輪単独5件、二輪単独1件

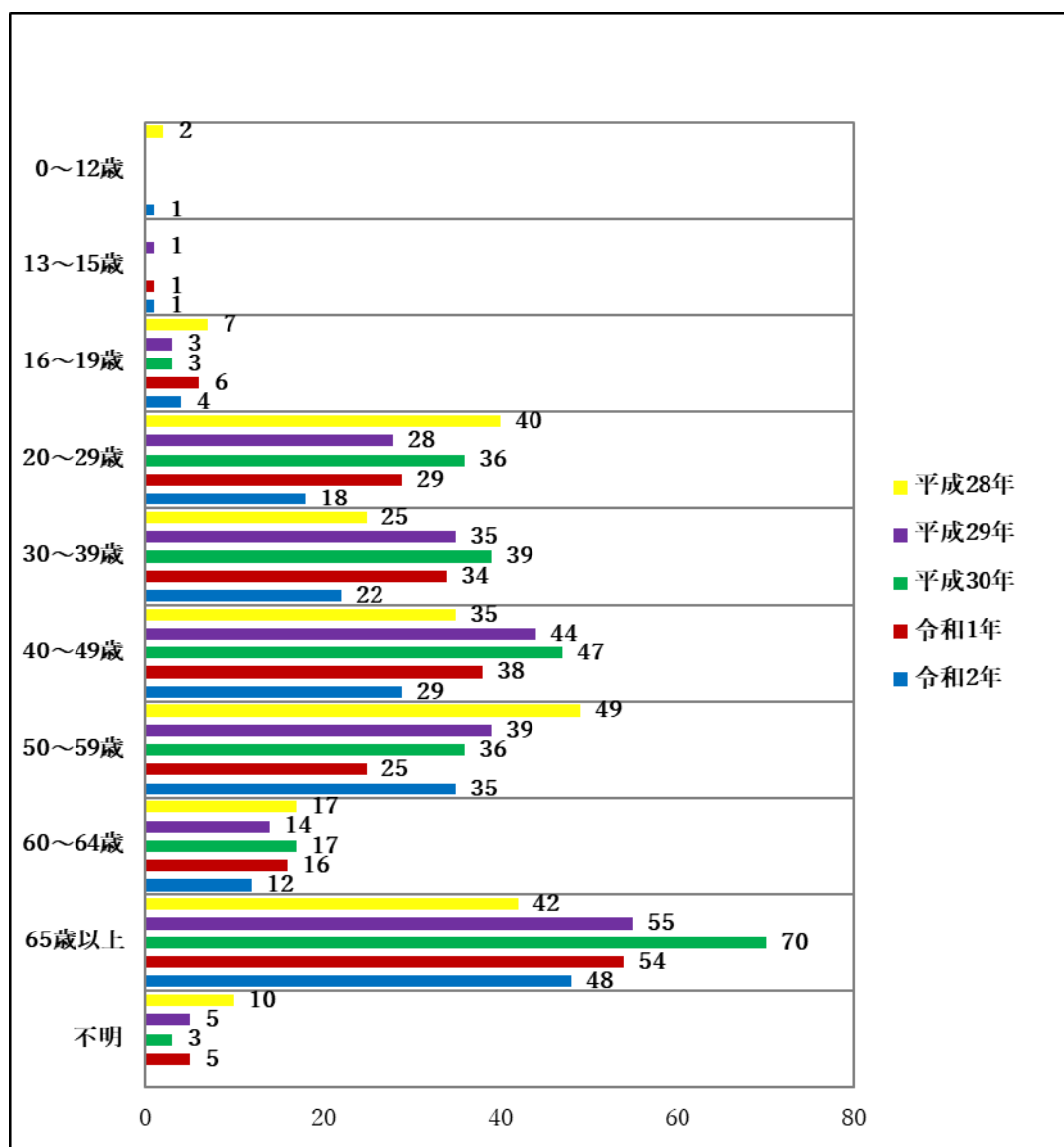
【路線別発生状況（死亡事故）】



【特徴】・過去5年での死亡事故は「**県道**」で7件、「**市道**」で5件、「**国道**」で4件の順となっている。

2 交通事故の特徴（平成28年～令和2年）

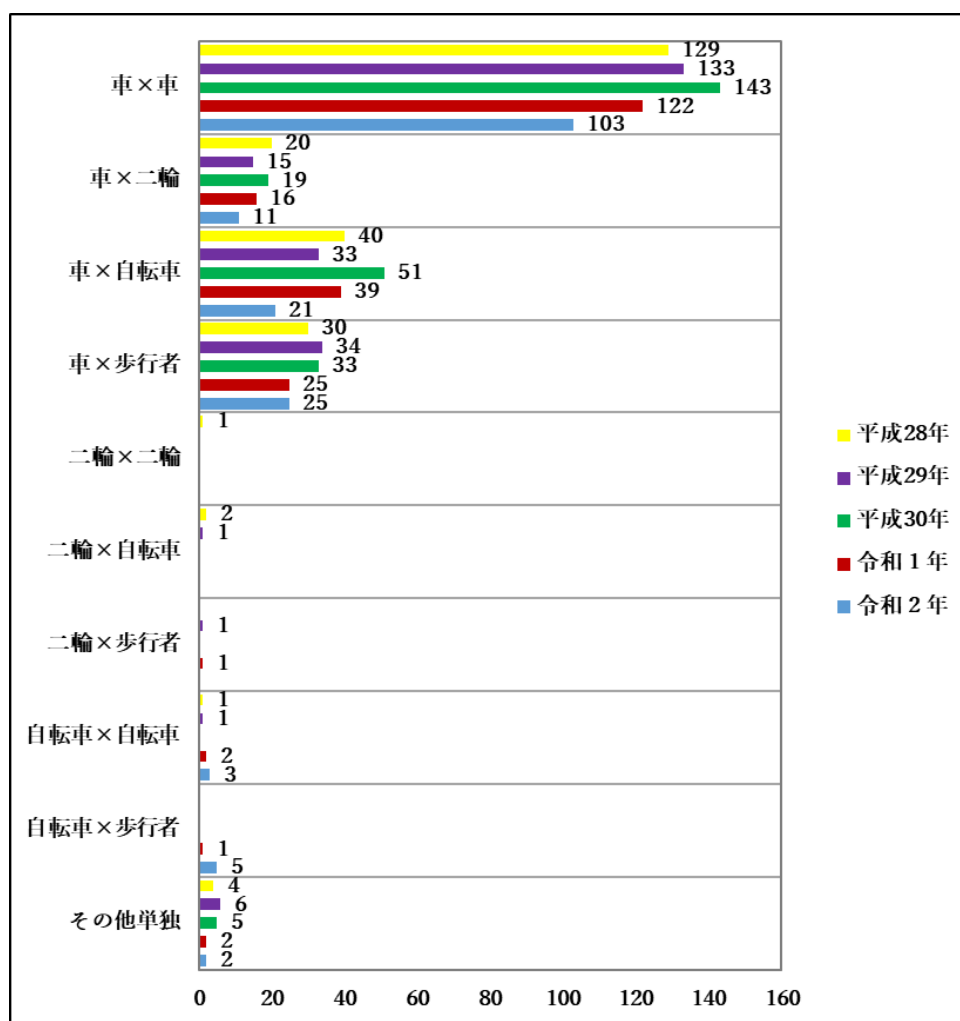
① 年齢別発生状況



【特徴】・過去5年の合計では、「65歳以上」が269件で最も多く、次に「40～49歳」が193件、次に「50～59歳」が184件の順となっている。

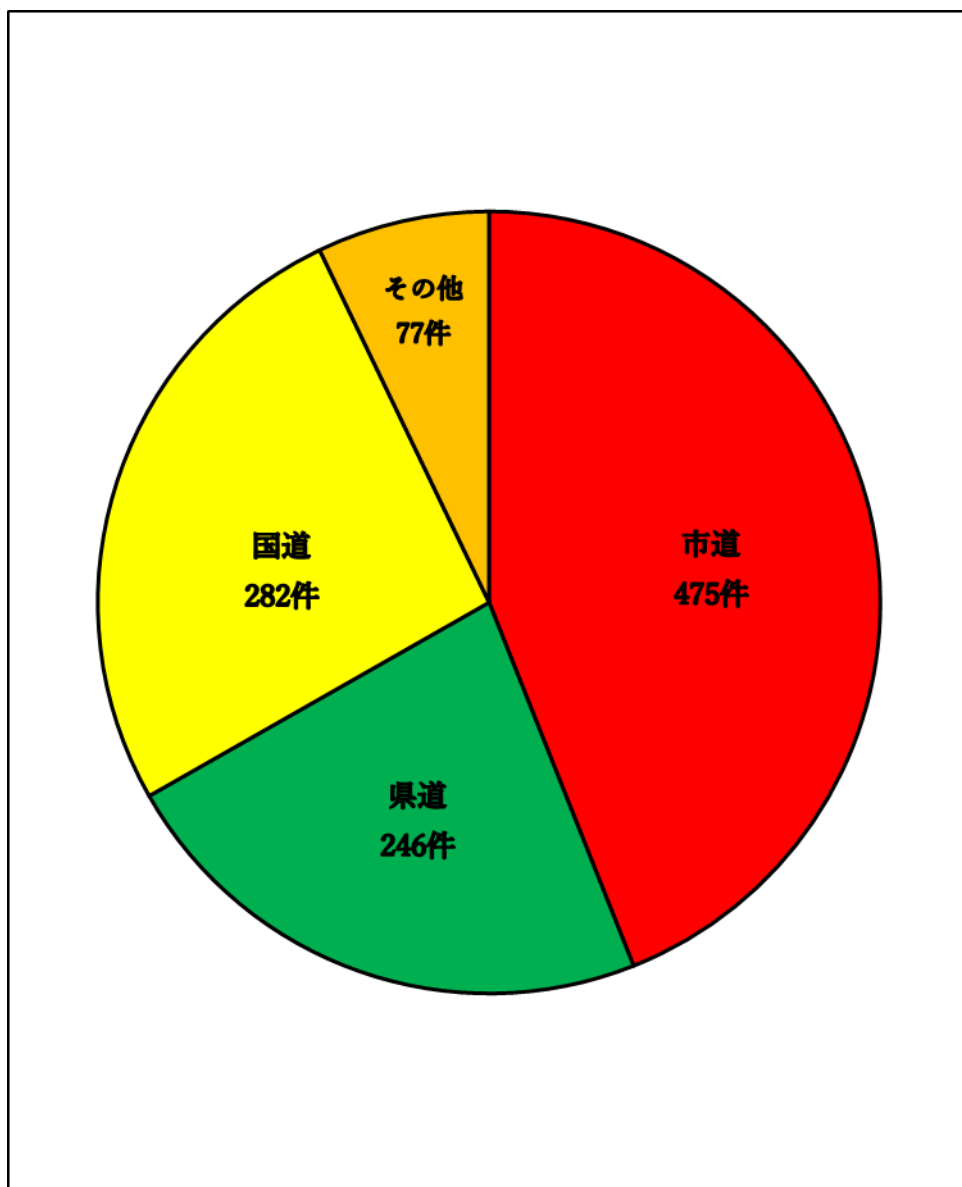
- ・「65歳以上」の割合が高い。
- ・「60～64歳」については、大きな変化は見られない。
- ・「50～59歳」のみ、令和2年に増加となった。

②類型別発生状況



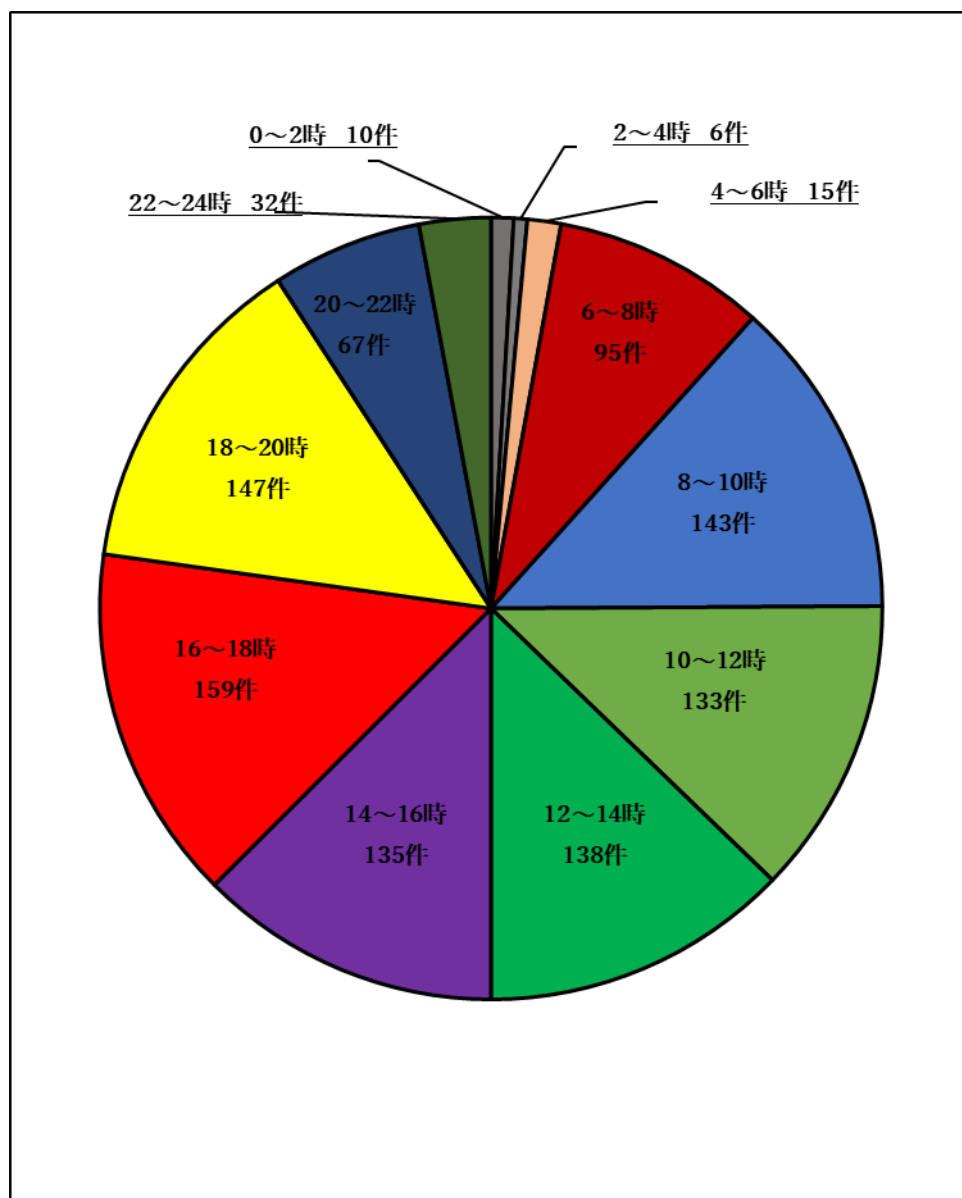
- 【特徴】・過去5年の合計では、「車対車」が630件と最も多く、次に「車対自転車」が184件、次に「車対歩行者」が147件、次に「車対二輪」が81件の順となっている。
- ・「車対車」の割合が高い。
 - ・「車対歩行者」及び「車対二輪」については、大きな変化は見られない。

③路線別発生状況



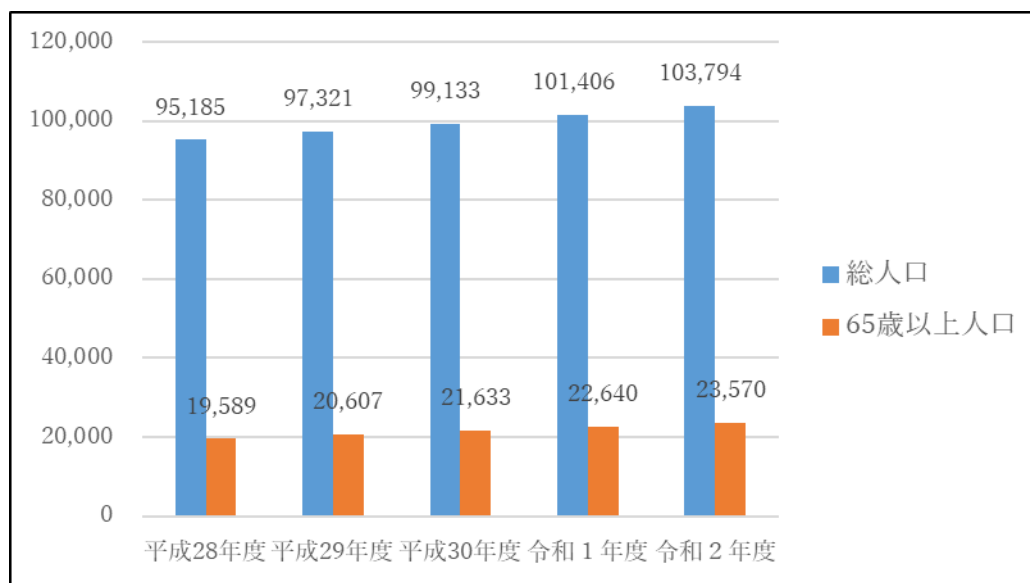
【特徴】・過去5年の合計では、「市道」が475件で最も多く、全体の約4割となっている。

④時間別発生状況



【特徴】・過去5年の合計では、「16～18時」が159件で最も多く、次に「18～20時」が147件、次に「8～10時」が143件の順となっている。

【3 印西市人口の推移】



※各年度は前年度3月末現在。

【特徴】・総人口及び65歳以上の人口は毎年増加しており、総人口に対する65歳以上の人口が占める割合も平成28年度は約20.6%であったが、令和2年度は約22.7%となっており、年々割合も増加傾向である。

【4 印西市交通安全対策会議】

会長：印西市長

	区分	所属	役職
1	1号委員	市民の代表者	
2	1号委員	市民の代表者	
3	2号委員	印西警察署	署長
4	2号委員	印西警察署	交通課長
5	2号委員	千葉県印旛地域振興事務所	所長
6	2号委員	千葉県印旛土木事務所	所長
7	3号委員	印西市教育委員会	教育長
8	4号委員	印西地区消防組合	消防長
9	5号委員	印西交通安全協会	会長
10	5号委員	印西市交通指導員	総括責任者
11	5号委員	印西市	総務部長
12	5号委員	印西市	企画財政部長
13	5号委員	印西市	福祉部長
14	5号委員	印西市	健康子ども部長
15	5号委員	印西市	都市建設部長