

案

・デザイン等、軽微な変更の可能性がございます。

第12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8年度～令和12年度)



印西市マスコットキャラクター
いんザイ君

印西市交通安全対策会議

ま え が き

交通事故を防ぎ、安全で快適な暮らしを守ることは重要な課題です。このため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、本市では「印西市交通安全計画」を策定し、市民、県、関係機関や民間団体と協力しながら交通安全対策を進めてきました。

しかし、市内の交通事故件数は減少には至らず、直近3年間では増加の傾向が見られます。具体的には、「令和5年は234件(死者1名)」、「令和6年は240件(死者2名)」、「令和7年は292件(死者3名)」と推移しており、交通事故を完全に無くすにはいまだ多くの課題が残されています。また、交通事故による死者数についても、「ゼロ」の年がなく、毎年数名の尊い命が失われています。

「交通事故ゼロ」の社会を実現させるためには、これまで以上に効果的な交通安全対策を講じるとともに、市民一人一人が交通安全への意識を高め、主体的に取り組んでいくことが求められます。本市としても、市民、県、関係機関や民間団体と力を合わせ、この目標に向けた取り組みをさらに強化してまいります。

本計画「第12次印西市交通安全計画」は、そのような背景のもと、交通安全対策基本法に基づき、令和8年度から令和12年度までの5年間で市が取り組むべき施策を定めたものです。この計画を基に、交通事故のない社会を目指して、力強く交通安全施策を推進してまいります。

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
重点項目1：悪質・危険な運転者対策の強化	5
重点項目2：高齢者の交通安全対策の強化	6
重点項目3：自転車の安全利用対策の強化	6
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 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を 起こさないための総合的な対策	9
第2の視点 こどもの安全確保のための環境整備	10
第3の視点 歩行者の安全確保のための意識変容	10
第4の視点 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	11
第5の視点 特定小型原動機付自転車を始めとする 小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	13
第6の視点 生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保	13
第7の視点 外国人の交通安全対策の推進	14
第8の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	14
第2節 道路交通安全の施策	16
第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚	16
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(1) 交通安全運動の推進	16
(2) 交通安全に関する広報の推進	17
(3) シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底	17
(4) 交通安全に関する団体との連携	18
(5) 小型モビリティの安全対策	18
(6) その他の普及活動の推進	19
2 自転車の安全利用の推進	19
(1) 自転車の安全利用に係る広報活動の推進	19
(2) 自転車の点検整備の促進	19
(3) 自転車損害賠償保険等への加入義務化の促進	20

(4)	反射材等の普及	20
(5)	自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした自転車用指導 警告書（イエローカード）等による自転車利用者の指導、 取締りの実施	20
(6)	全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進	20
(7)	自転車の交通安全教育の推進	21
3	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
(1)	幼児・児童・生徒に対する交通安全教育	21
(2)	成人に対する交通安全教育の推進	21
(3)	障がいのある人に対する交通安全教育の推進	21
(4)	外国人に対する交通安全教育の推進	21
(5)	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	21
(6)	効果的な交通安全教育の推進	22
第2の柱 飲酒運転の根絶		22
1	教育・知識の普及、啓発・意識の高揚	22
(1)	市民に対する啓発・意識の高揚	22
2	公職にある者の飲酒運転の根絶	22
(1)	飲酒運転防止措置の実施	22
第3の柱 安全運転の確保		22
1	運転者教育等の充実	22
(1)	高齢運転者対策の充実	22
第4の柱 道路交通環境の整備		23
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	23
(1)	生活道路等における交通安全対策の推進	23
(2)	通学路等における交通安全の確保	24
(3)	高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備	24
2	幹線道路における交通安全対策の推進	25
(1)	適切に機能分担された道路網の整備	25
(2)	道路改築等による交通事故対策の推進	25
(3)	交通安全施設等の高度化	26
3	交通安全施設等の整備事業の推進	25
(1)	交通安全施設等の戦略的維持管理	25
(2)	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	26
4	効果的な交通規制の推進	26
(1)	地域の特性に着目した交通安全対策	26
5	自転車利用環境の総合的整備	27

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	27
(2) 自転車等の駐車対策の推進	27
6 災害に備えた道路交通環境の整備	27
(1) 災害に備えた安全の確保	27
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	27
(3) 災害発生時における交通規制	27
7 総合的な駐車対策の推進	27
(1) きめ細かな駐車規制の推進	27
(2) 駐車場等の整備	28
8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	28
(1) 道路の使用及び占用の適正化等	28
(2) こどもの遊び場等の周知	28
(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	28
第5の柱 道路交通秩序の維持	29
1 交通の指導取締りの強化等	29
(1) 道路における効果的な交通指導取締りの推進等	29
(2) 暴走族等対策の推進	29
第6の柱 救助・救急活動の充実	29
1 救助・救急体制の整備	30
(1) 応急手当の普及啓発活動の推進	30
2 救急医療体制の整備	30
(1) 救急医療機関等の整備	30
第7の柱 被害者支援の充実と推進	30
1 損害賠償の請求についての援助等	30
(1) 交通事故相談活動の推進	30
第8の柱 交通事故調査・分析の充実	30
1 交通事故多発箇所の共同現地診断	30
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	30
2 交通安全施設の点検・維持の充実	31
第3章 踏切道における交通の安全	32
第1節 踏切道における交通安全の施策	32
【印西市交通安全対策会議】	33

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第12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12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。令和3年度を初年度とする第11次交通安全計画は令和7年度で計画期間が終了することから、新たに令和8年度から始まる第12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8年度から令和12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印西市を目指します。



2. 道路交通の安全についての目標

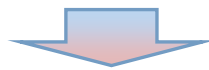
交通事故による死者数ゼロを目指します。また、負傷者数については、前年と比較し、着実に減らすことを目指します。



3. 道路交通の安全についての対策

(8つの視点)

- ①高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ②こどもの安全確保のための環境整備
- ③歩行者の安全確保のための意識変容
- ④特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑤自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑥生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保
- ⑦地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑧外国人の交通安全対策の推進



(8つの柱)

- ①市民一人一人の交通安全意識の高揚
- ②飲酒運転の根絶
- ③安全運転の確保
- ④道路交通環境の整備
- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の充実と推進
- ⑧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

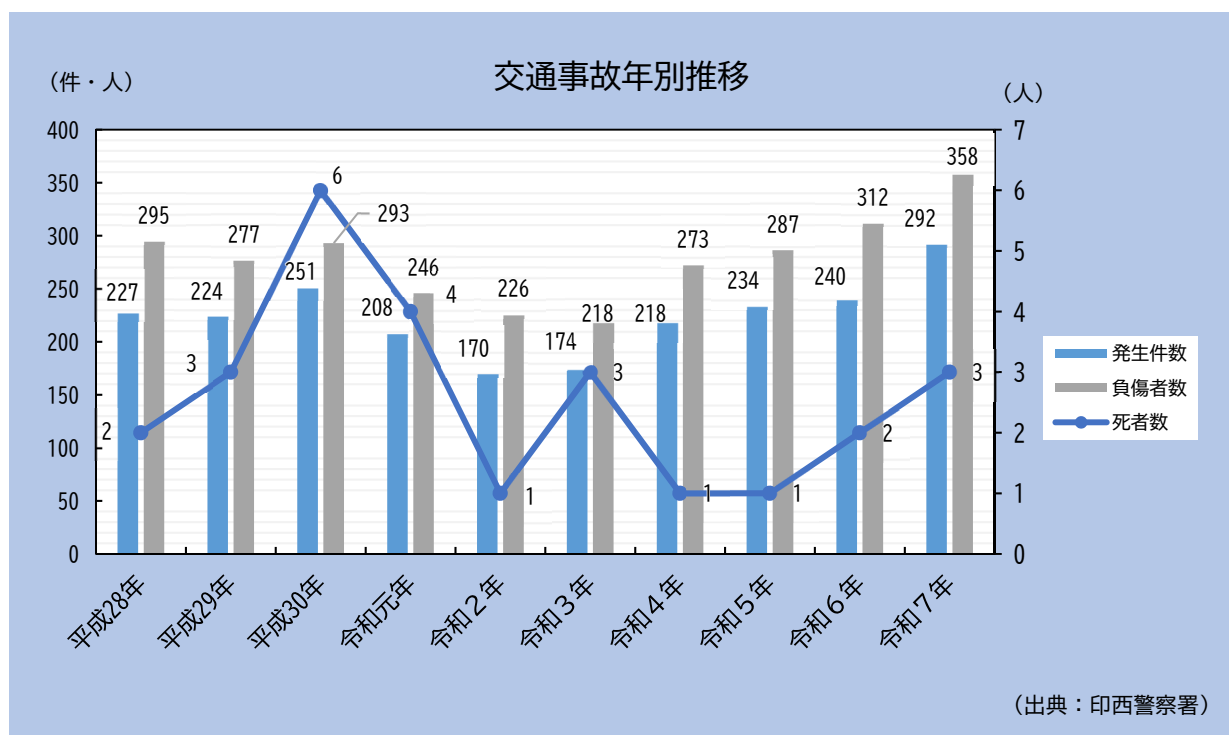
(1) 交通事故の現状（平成28年～令和7年）及び市の人口推移について

印西市内における交通事故※1発生件数及び負傷者数は、コロナ禍であった、令和2年の170件、226人から増加しており、令和7年の交通事故発生件数は292件、負傷者数は358人で、令和2年の交通事故発生件数と比較して、発生件数では約71%増、負傷者数では約58%増となっています。

また、死者数は、平成30年が6名と多く、その後、コロナ禍で減少したものの、近年は増加している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	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数	227	224	251	208	170	174	218	234	240	292
負傷者数	295	277	293	246	226	218	273	287	312	358
死者数	2	3	6	4	1	3	1	1	2	3

表1【交通事故年別推移】



【特徴】 居住人口等の増加やコロナ禍収束後の社会活動などにより増加傾向となっている。

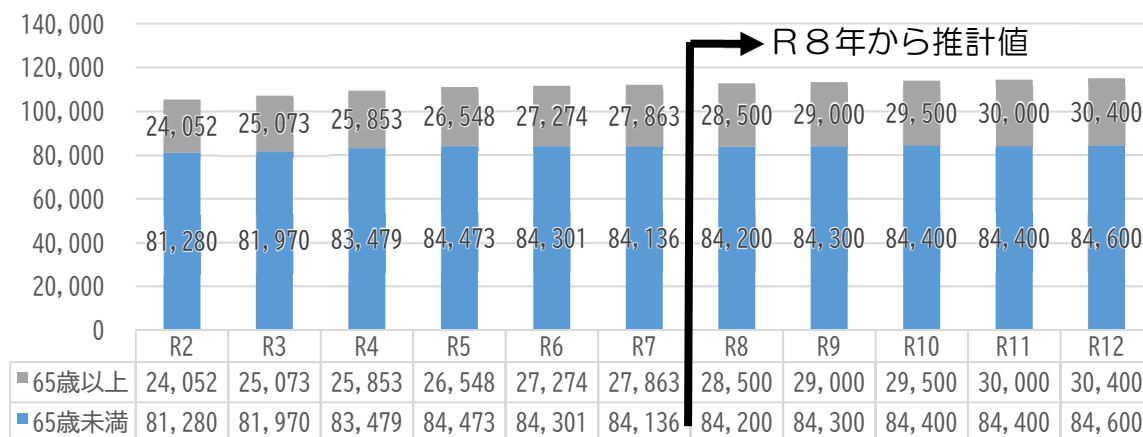
※交通事故の数値等は警察本部の集計により変更される場合があります。

※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。

表2【人口推移】

市内総人口・65歳以上人口



出典：住民基本台帳・各年9月末時点 ※令和8年からは企画政策課推計値

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、負傷者数を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10年における交通事故死者数は26名で、そのうち65歳以上の高齢者が16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3）

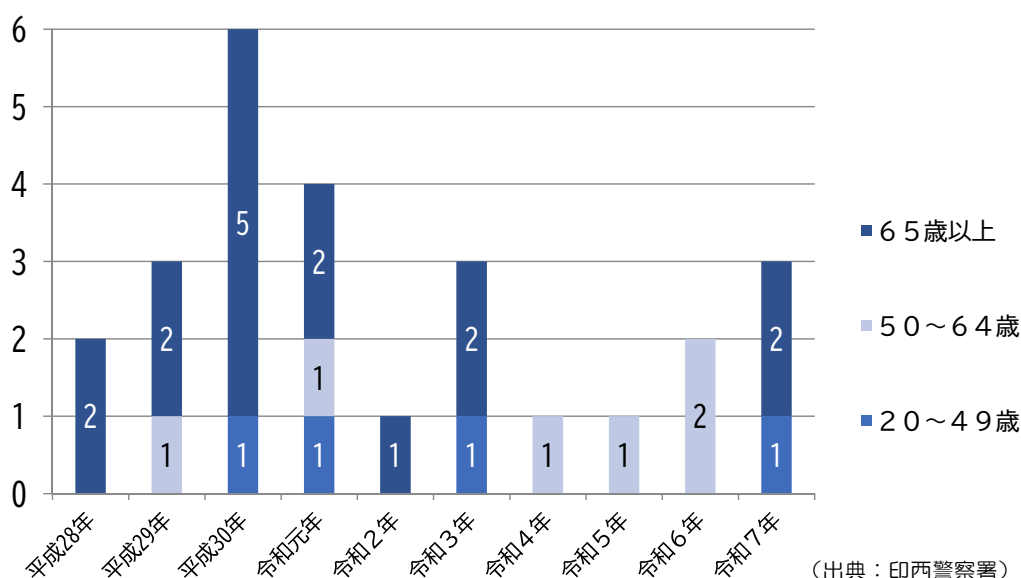
また、過去5年における本市の自転車乗用中の交通事故は、交通事故全体の約2割を占めており、ほとんどが、車対自転車によるものです。（表4）

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、全国的には、妨害運転や飲酒運転などの悪質・危険な運転による事故発生が問題視され、道路交通法の一部改正がされています。

計画の策定に当たっては、市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」の3項目に重点を置いた計画としています。

表3【年代別発生状況（死亡事故）】



◆重点項目1：悪質・危険な運転者対策の強化

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、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。

また、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。

(1) 悪質・危険な運転等を絶対しない、させない、許さない環境づくり

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、「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事故に直結する危険性などを、あらゆる機会を通じ広報活動を推進し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) 悪質・危険な運転に対する取締りの推進

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、ひき逃げなど更なる重大事案につなが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、取締りを推進する必要があります。

◆重点項目 2：高齢者の交通安全対策の強化

全国的には、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。

(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、天候や自身の体調を考慮し、適切な運転行動について啓発し、高齢運転者の意識改善を促すことや「はればれ運転※2」、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らないための交通事故の防止を強化します。

※2：はればれ運転

「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。」

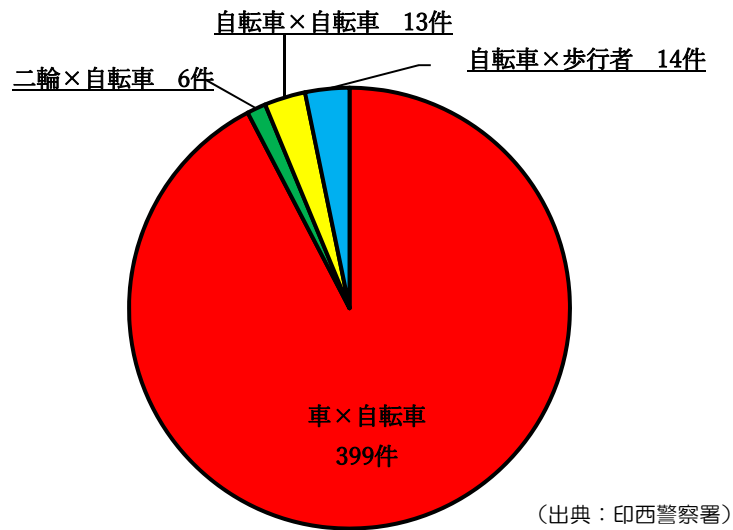
「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮した運転行動。はればれ運転は、千葉県独自の名称です。

◆重点項目 3：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29年に「印西市自転車の安全・安心利用に関する条例（平成24年条例第25号）」を制定し、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用中の交通事故件数は232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、交通ルールに関する理解が不十分であることから自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

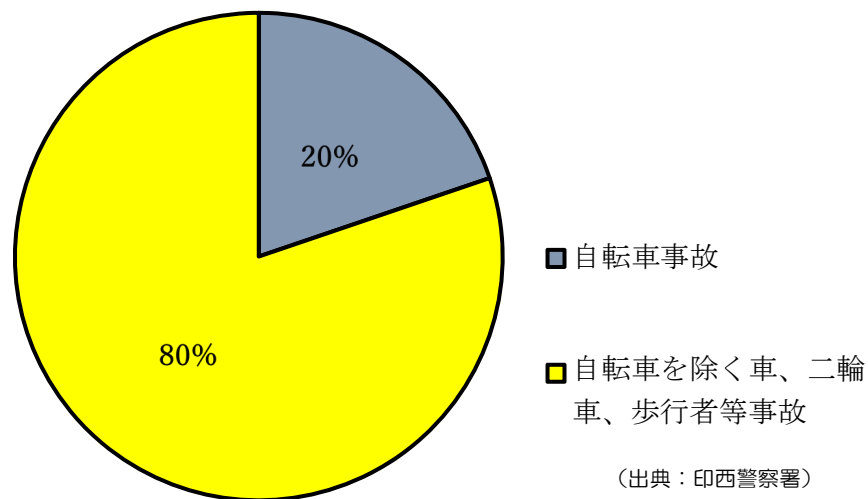
表4【本市の自転車乗用中の交通事故件数（過去10年）】



※交通事故件数（過去10年）2,238件

※自転車乗用中の交通事故件数（過去10年）432件

表5【本市の自転車乗用中の交通事故件数割合（過去10年）】



(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

市内における自転車に関係する過去5年の事故割合は、約2割近くあり、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、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う交通事故の危険性が懸念されます。

このため、次代を担う小・中・高校生のこどもたちの安全な環境を確保する

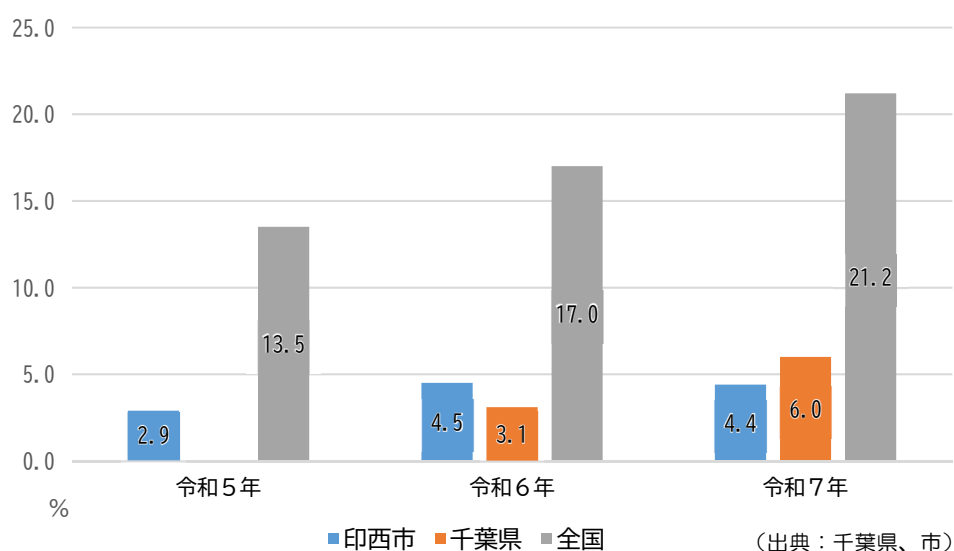
ほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(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乗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。(表6)

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。

表6【自転車乗車用ヘルメット着用率】



※調査基準などは、実施機関で異なります。

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、交通事故死者数については、これまで続けてきた減少傾向が後退していることから、従来から実施し、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。今後は、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、県が定める計画を踏まえ、本市においては、次の8つの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のとおり「8つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

【第1の視点】高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

高齢化が急速に進展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。

高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等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取組など、高齢者の特性に応じた対策を推進します。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる政策にとどまりませんが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った安全で安心な移動手段の確保等も重要になります。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。

【第1の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（19 ページ）
- ・ 全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進（20 ページ）
- ・ 「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり（22 ページ）
- ・ 参加・体験・実践型交通安全教育の推進（22 ページ）
- ・ 高齢者交通安全教室等の開催（23 ページ）
- ・ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知（23 ページ）

【第2の視点】こどもの安全確保のための環境整備

安心してこ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、こ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、こ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、未就学児を中心にこども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※3の設定や通学路等における安全・安心な歩行空間の整備、スクール・ゾーン※4の設定等を推進します。

※3：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。

※4：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2の視点】に基づき実施する主な事業

- ・シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底（16 ページ）
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（19 ページ）
- ・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進（20 ページ）
- ・幼児・児童・生徒に対する交通安全教育（21 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（24 ページ）
- ・地域の特性に着目した交通安全対策（27 ページ）

【第3の視点】歩行者の安全確保のための意識変容

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、高齢者やこどもにとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中でも多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていません。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心にこども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・ストップ活動※5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、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基本的な交通ルールの周知を図ることに加え、信号機のない場所で横断するとき

は手を上げるなど、横断する意思を明確に伝え、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、歩きスマホをしないこと、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し、歩行者の安全確保を図ります。

※5：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。

※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です。

- 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。
- ① ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意。

【第3の視点】に基づき実施する主な事業

- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（19 ページ）
- ・幼児・児童・生徒に対する交通安全教育（21 ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（23 ページ）

【第4の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、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。

さらに、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、全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの着用、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。

令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。

これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

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※7等により実際の自転車事故の再現や、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。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、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ます。

あわせて、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対策として、自転車駐車場の整備等を推進します。

※7：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。

【第4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（19ページ）
- ・自転車の安全利用に係る広報活動の推進（19ページ）
- ・自転車の点検整備の促進（19ページ）
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（19ページ）
- ・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進（20ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入義務化の促進（20ページ）
- ・幼児・児童・生徒に対する交通安全教育（21ページ）
- ・自転車の交通安全教育の推進（21ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり（22ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（23ページ）

【第5の視点】 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの 法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、悪質・危険な違反に対する交通取締りを推進します。ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底します。

また、無免許運転、通行区分違反等に対する交通取締りを推進します。このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進（18 ページ）
- ・ ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進（18 ページ）
- ・ 「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり（22 ページ）

【第6の視点】 生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障がいのある人、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため、生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせることで推進します。

また、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引下げられることから、広報啓発等を実施します。

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、対策の検討及びその対応策についての整備・改善を行い、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。

このほか、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）を効果的に運用するなど、交通指導取締りの実施、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対策を推進する必要があります。

【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・障がいのある人に対する交通安全教育の推進（21 ページ）
- ・生活道路等における交通安全対策の推進（23 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（24 ページ）
- ・歩行者空間のバリアフリー化（24 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（25 ページ）
- ・地域の特性に着目した交通安全対策（27 ページ）
- ・道路における効果的な交通指導取締りの推進等（30 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（32 ページ）

【第7の視点】外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が本県において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進します。

【第7の視点】に基づき実施する主な事業

- ・特定小型原動機付自転車の安全利用の推進（18 ページ）
- ・ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進（18 ページ）
- ・外国人に対する交通安全教育の推進（21 ページ）

【第8の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

県の第12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、こ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
用中の事故であり、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、各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、市と連携し、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す。

そのため、地域が一体となった交通安全活動の促進を図ります。

【第8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の推進 (21 ページ)
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり (22 ページ)
- ・地域の特性に着目した交通安全対策 (27 ページ)
- ・救助・救急資機材等の装備の充実 (31 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8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】 飲酒運転の根絶
- 【第3の柱】 安全運転の確保
- 【第4の柱】 道路交通環境の整備
- 【第5の柱】 道路交通秩序の維持
- 【第6の柱】 救助・救急活動の充実
- 【第7の柱】 被害者支援の充実と推進
- 【第8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、強力で推進します。

普段、交通安全教育を受ける機会の少ない電動車椅子利用者や障がいのある人、外国人等に対する交通安全教育にも配慮します。

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

県が、交通安全意識を高める日として定めている毎月10日を「交通安全の日」に、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」に、違法駐車追放の気運を醸成することを目的に毎月20日を「クリーンロードの日」に、近年の交通事故死者数の減少傾向を確実にすることを目的に、春秋の全国交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、広報啓発や交通指導取締りを推進します。

③ 年間を通じて行う運動

本計画における重点事項の「悪質・危険な運転者対策の強化」、「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」の3項目を中心としつつ、幅広く運動を展開します。

(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、SNSを活用して、分かりやすい情報発信に努めます。

(3) シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

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、6月の「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」を始めとした交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着（使）用効果及び正しい着（使）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 普及活動の推進

児童を含むチャイルドシート使用に向けた普及活動の推進チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

③ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

a 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの証明に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

b 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、いわゆる「ながらスマホ」が、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、運転者だけでなく、関係事業者や安全運転管理者等に対する指導教育を徹底します。

また、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故

実態等の調査・分析その結果についての周知を図ります。

- c. 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

(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、安全運転管理者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) 小型モビリティの安全対策

① 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

② ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、自動車損害賠償保険に加入しなければならないとともに、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底しま

す。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

(6) その他の普及活動の推進

① 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」※10）

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、交通安全教室や交通安全イベント等において、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ライトの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。

※10：「キラリアップ☆ちば」

キ：危険を回避。ラ：ライトアップ。リ：リフレクターやLEDライト。アップ☆ちば：夜空にキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ！！

② 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、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、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。しかし最近、自転車の歩道での暴走やあおり運転、携帯電話等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、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。

「印西市自転車の安全・安心利用に関する条例」に基づき、引き続き、自転車の安全利用について広報啓発を推進します。

また、令和8年4月施行の自転車運転者に対する交通反則通告制度（青切符）について広報活動を実施します。

(2) 自転車の点検整備の促進

交通安全教室実施時に自転車の自己点検における合言葉「ぶたはしゃべる（「ブ」レーキ・「タ」イヤ・反射材（「は」んしゃざい）・車体（「しゃ」たい）・「ベル」）」を活用し、日常の乗車前点検の実施及び自転車安全整備店における定期的な点検・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義務化の促進

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や、また令和4年7月に千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により自転車損害賠償保険等への加入が義務化となっていることを踏まえ、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

薄暮時や夜間における交通事故を防止するため、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させる「3・ライト運動」①ライト（前照灯）：早めのライト点灯、こまめな切り替え②ライト・アップ（目立つ）：反射材、LEDライト等の活用③ライト（右）：右からの横断者にも注意「キラリアップ☆ちば」を推進し、反射材の活用と早めのライト点灯及び明るい色の服装の着用を呼び掛けます。

(5) 自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした自転車用指導警告書（イエローカード）等による自転車利用者の指導、取締りの実施

市では、自転車指導啓発重点地区として「千葉ニュータウン中央駅前地区」が指定されています。

悪質・危険な違反者に対する取締りの推進交通ルールの浸透を図るため、違反者に対して積極的に指導警告を行うとともに、警告を無視し違反行為を継続する違反者や、悪質性・危険性の高い飲酒運転、妨害運転、ながらスマホ等の悪質性・危険性の高い違反者に対する取締りを推進します。

(6) 全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進

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り、頭部への衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や交通安全イベント等において、幼児から高齢者まで全ての世代に対し、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、着用の促進を図ります。

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の努力義務とし、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。

(7) 自転車の交通安全教育の推進

「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、自転車の交通安全教育を推進します。

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の推進

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等の防止等に努めます。

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) 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、福祉作業所等からの要望内容に応じて、交通安全教育を実施します。

(4) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人向けチラシの配布等による交通安全教育を実施するよう努めます。

(5) 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

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ます。また、衝突事故再現の際には、自転車乗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るとともに、ヘルメット着用の努力義務化についても周知し、着用の促進を図ります。

(6) 効果的な交通安全教育の推進

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がいのある人等に対する適切な交通安全教育については、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。

【第2の柱】 飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は絶対しない、させない、許さない環境づくりが重要です。飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

1 教育・知識の普及、啓発・意識の高揚

(1) 市民に対する啓発・意識の高揚

「飲酒運転の根絶」に向け、関係機関と連携を図り、交通指導取締り、広報啓発、交通安全教育など、あらゆる機会を通じ「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境の醸成を図ります。

2 公職にある者の飲酒運転の根絶

(1) 飲酒運転防止措置の実施

公用車等を運転する職員の飲酒運転を防止するため、運行の前後でアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を徹底し、公私を問わず、飲酒運転の根絶その他安全運転に対する職員の意識の向上を図ります。

【第3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に努めていきます。

また、運転者に対して啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がいのある人、こどもをはじ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 運転者教育等の充実

(1) 高齢運転者対策の充実

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※11な

ど参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

※11：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 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進（はればれ運転）

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、適切な運転行動について啓発し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故防止に努めます。

③ 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、動画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。

④ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

（※令和9年度までの実証実験 交通政策課）

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防止に努めます。

【第4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。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 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

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※12、狭さく※13、道路標識・標示等の高輝度化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。

※12：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。

※13：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こども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※14」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、未就学児を中心にこども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、キッズ・ゾーンを設定するなど、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。また、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・狭さく等の整備、路肩のカラー舗装、防護柵の整備、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、横断歩道等の計画的な拡充等の対策を推進します。また、児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

※14：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、都市建設部道路建設課、都市建設部道路維持課、市民部市民活動推進課、千葉県印旛土木事務所、印西警察署生活安全課・交通課、通学路安全対策アドバイザー

(3) 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

① 歩行者空間のバリアフリー化

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。

② 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 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 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) 道路の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要望します。

① 道路改築等に併せた歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全を図るため、道路の改築等に伴い、歩道等の新設・拡幅について、整備を推進します。

② 交通安全施設の整備

道路の改築等にあたっては、道路標識・標示、中央帯、道路照明、防護柵、信号機整備等、交通環境に応じた交通安全施設を整備します。

(3) 交通安全施設等の高度化

交通流の変動、交通事故発生状況等を踏まえ、信号機の高度化や道路標識・標示の高輝度化を推進し、交通の安全と円滑を確保します。

3 交通安全施設等の整備事業の推進

(1) 交通安全施設等の維持管理

信号機をはじめとする交通安全施設に関しては、適切な維持管理・更新等を継続していきます。また、千葉県警ではメールによる意見や要望ができるよう、信号機BOXコーナーや標識BOXコーナーが設けられております。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

① 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を推進します。

② 信号機の設置及び改良の推進

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。

③ 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ども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・拡充に取り組みます。

さらに、令和8年9月1日に施行される道路交通法の一部を改正する政令により、中央線が設置されていない一般道路については法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることから、適正な交通環境の整備を推進します。

④ 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、警戒標識等の整備に努めます。

⑤ 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。

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交通安全対策を推進します。

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（平成6年12月条例第27号）」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。

また、開発事業者等に対し、計画の段階から駐車場の確保等、交通管理上必要な協議を行います。

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、関係機関との協力し道路啓開に努めます。

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、必要に応じ、警察に取締りを要請し、駐車禁止規制及び違法駐車の注意喚起を促します。

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

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開発事業者等に指導します。

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、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、申請者に対し、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路の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、私有地から道路に越境した草木などの不法占用物件等については、実態調査、指導・対応を行い、特に、市街地について重点的にその是正に努めます。

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ては、先行対策として、開発事業者等に対し、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、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や駐車場の確保等、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・協議を積極的に行います。

(2) こどもの遊び場等の周知

路上における遊びや運動による事故防止のため、路上遊びの危険性について理解させ、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、また交通の危険を防止するため、道路の損傷又は異常気

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、車両寸法・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、関係機関と連携を図ります。

【第5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) 道路における効果的な交通指導取締りの推進等

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、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、通学路における交通安全対策として、地域住民の交通取締り要望を反映させた住民に安心感を与える交通指導取締りを推進します。

(2) 暴走族等対策の推進

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、暴走族追放気運の高揚を図ります。

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6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※16による応急手当の普及等を推進します。

※16：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。

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進めます。

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 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

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の推進に努めます。

【第7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、精神的及び経済的打撃を受け、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8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 交通事故多発箇所共同現地診断

(1) 交通事故多発箇所共同現地診断

市内で交通事故が多発している、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。

【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