

# 横芝光町交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



横芝光町マスコットキャラクター  
よこぴー

横芝光町交通安全対策会議



## 目 次

計画の基本的な考え方	1
計画の概要	3
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通安全の目標等	4
1 道路交通事故のすう勢等	4
2 交通死亡事故の特徴	5
第2節 交通安全計画における目標	7
第2章 道路交通安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	8
1 高齢者・子供・障害者の安全確保	8
2 歩行者・自動車の安全確保と遵法意識の向上	10
3 生活道路等における安全確保	11
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
第2節 道路交通安全の施策	12
1 町民一人一人の交通安全意識の高揚	12
2 道路交通環境の整備	17
3 道路交通秩序の維持	19
4 救助・救急活動の充実	19
5 被害者支援の推進	20
6 交通事故調査・分析の充実	20
○用語説明について	21

## 計画の基本的な考え方

交通事故のない、安全で安心して暮らせる横芝光町にすることは町民すべての願いであり、一人一人が交通ルールを守り、かつ、他人に迷惑をかけない思いやりを持った行動をすることが重要です。

そのためには、町民自ら「自分の身は自分で守る」「自分たちの地域は自分たちで守る」という意識をもって自分たちでできることに取り組むという姿勢が求められています。

交通安全対策にあたっては、人命尊重の理念に基づき、交通環境の整備などいわゆるハード面での整備を中心とした施策だけでなく、「人のちから」や「地域のちから」を最大に活かす、ハード面とソフト面を融合した総合的な施策が必要となります。

このようなことから、第1次千葉県交通安全計画を踏まえながら、「人優先」を基本として、第1に交通社会を構成する「人と地域」、第2に道路等の「交通環境」の相互の関連を考慮し、適切かつ効果的な施策を総合的かつ継続的に推進するために本計画を作成するものであります。

### 第1 交通安全意識の高揚

交通安全意識の高揚を図るため、未来を担う子供や高齢者、障害のある人もない人も、すべての人がそれぞれに協力し合い、交通事故のない横芝光町を目指します。

このため、交通安全に関する教育や普及啓発活動を充実させるとともに、町内自治会・学校・職場など、より身近な地域で交通安全活動の具体的な行動ができる環境づくりを支援し、町民総参加で交通安全活動を推進します。

また、歩行者や自転車利用者の安全の確保を図るため、歩行者等の交通安全意識を高めるとともに、自転車の安全利用の促進を図るため、自転車利用者に対する指導を強化し、安全な交通マナーの向上に努めます。

さらには、安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上と交通安全意識の普及、交通ルールの遵守を図ります。

## 第2 交通環境の整備

高齢者や子供、障害者などの交通弱者に配慮した歩道や自転車歩行者道等、「クルマ」中心の対策から「人」の視点に立った交通安全対策に転換し、誰もが安全で快適な交通環境の整備を目指します。

これらの施策を総合的に推進し、交通事故を防止するため、警察をはじめ、国及び県の機関や交通安全推進関係機関・団体と町民、町民活動団体、企業、学校などと連携・協働して進めていくことが必要となります。

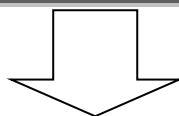
多様な主体が持つ「強み」や「特性」を組み合わせることで、適切かつ効果的な施策を総合的に推進します。

## 計画の概要

### 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横芝光町を目指す。

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る。



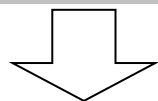
### 2. 道路交通の安全についての目標

令和7年度までに

○年間死者数0人とする。

(交通事故発生後24時間以内に死亡した人の数。)

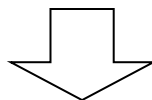
○年間負傷者数を50人以下とする。



### 3. 道路交通の安全についての対策

(4つの項目)

- (1) 高齢者・子供・障害者の安全確保
- (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) 地域でつくる交通安全の推進



(6つの柱)

- (1) 町民一人一人の交通安全意識の高揚
- (2) 道路交通環境の整備
- (3) 道路交通秩序の維持
- (4) 救助・救急活動の充実
- (5) 被害者支援の充実と推進
- (6) 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等

### 1 道路交通事故のすう勢等

#### 道路交通事故の現状

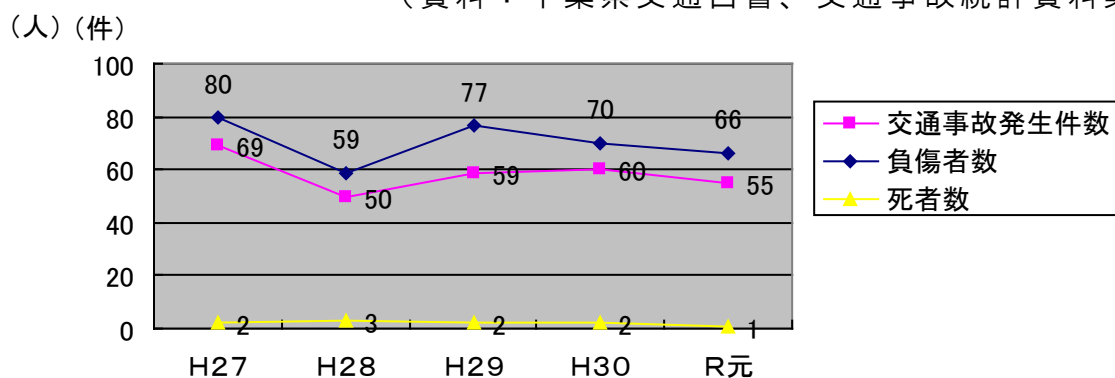
横芝光町の近年（平成27年～令和元年）の交通事故状況は発生件数293件、負傷者数は352人、死者数は10人となっています。

これら5カ年を平均すると年間約60件の事故が発生し、約70人が負傷している状況にあります。また、平成27年と令和元年を比較すると事故件数で14件、負傷者で14人減少しています。

これらの状況を踏まえ、本計画では各般の交通安全対策を総合的、かつ、強力に推進し、交通事故死傷者の減少に努めます。

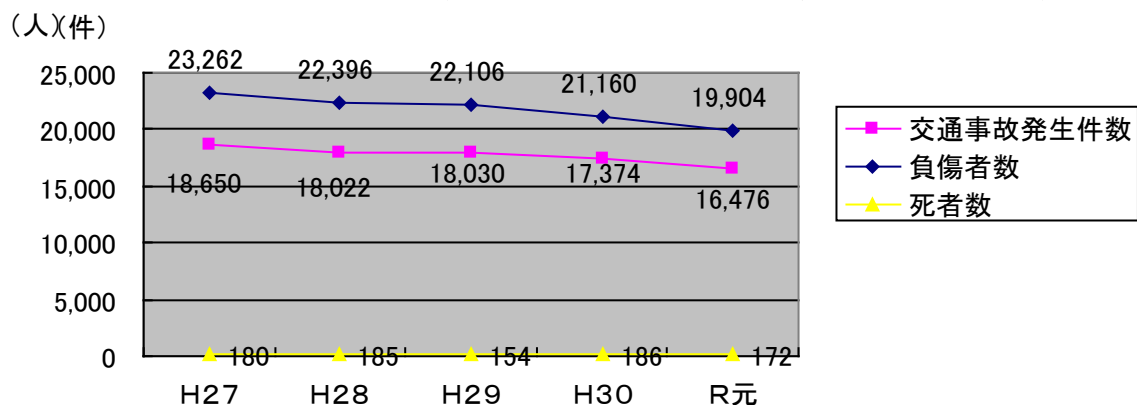
#### 横芝光町内の交通事故の推移

（資料：千葉県交通白書、交通事故統計資料集）



#### 千葉県の交通事故の推移

（資料：千葉県交通白書、交通事故統計資料集）



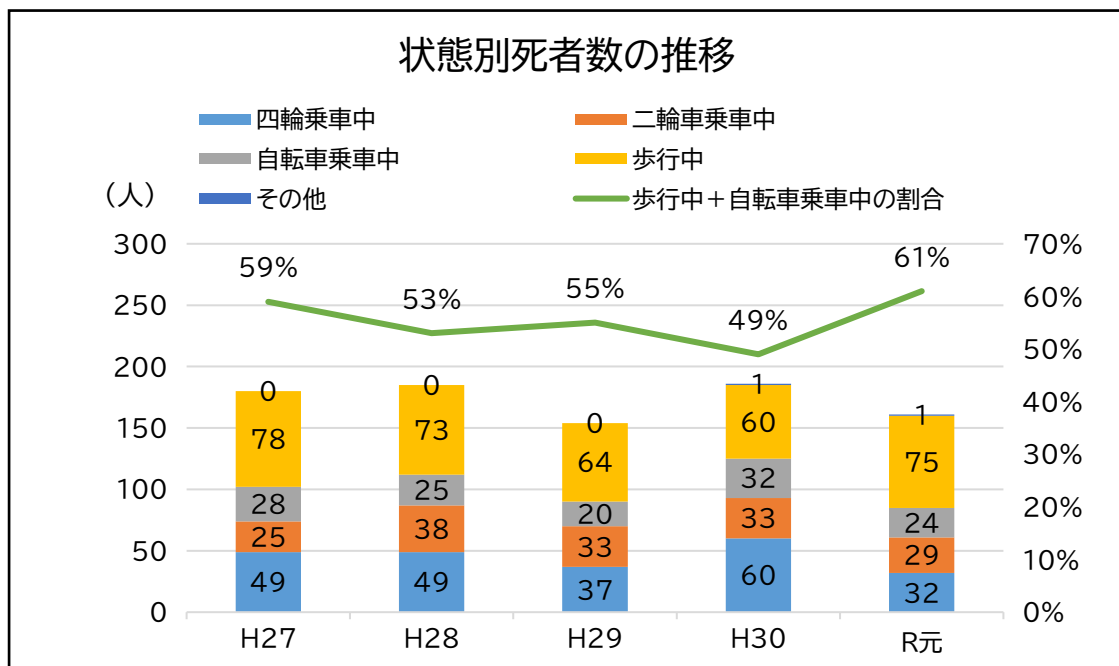
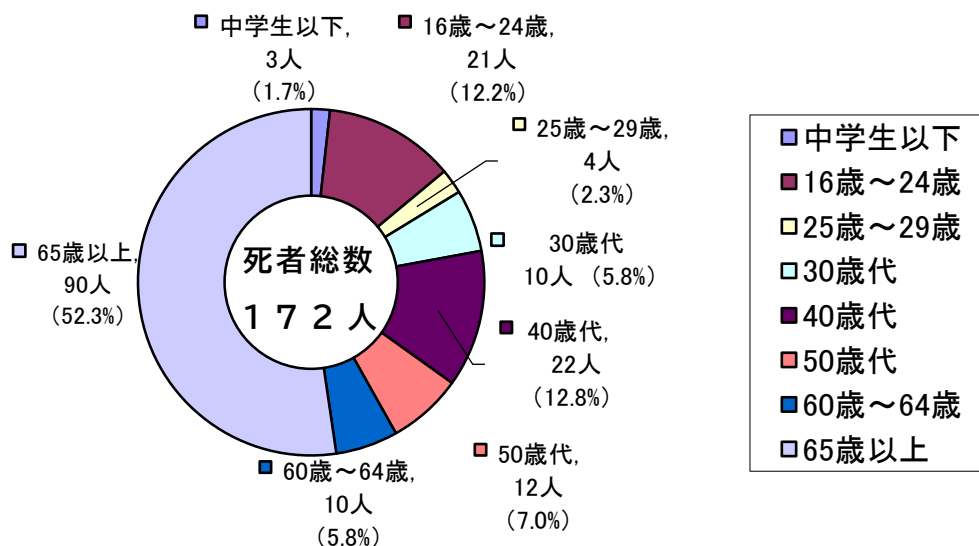
## 2 交通死亡事故の特徴

千葉県内全体の特徴として、単路や交差点及びその付近での発生が大半を占めており、時間帯は夜間事故が約60%を占めています。

令和元年の千葉県交通事故総死者数は172人、うち65歳以上の高齢者は90人で全体に占める割合は50%を超え、また、歩行者と自転車利用の死者数の割合も60%を超えています。

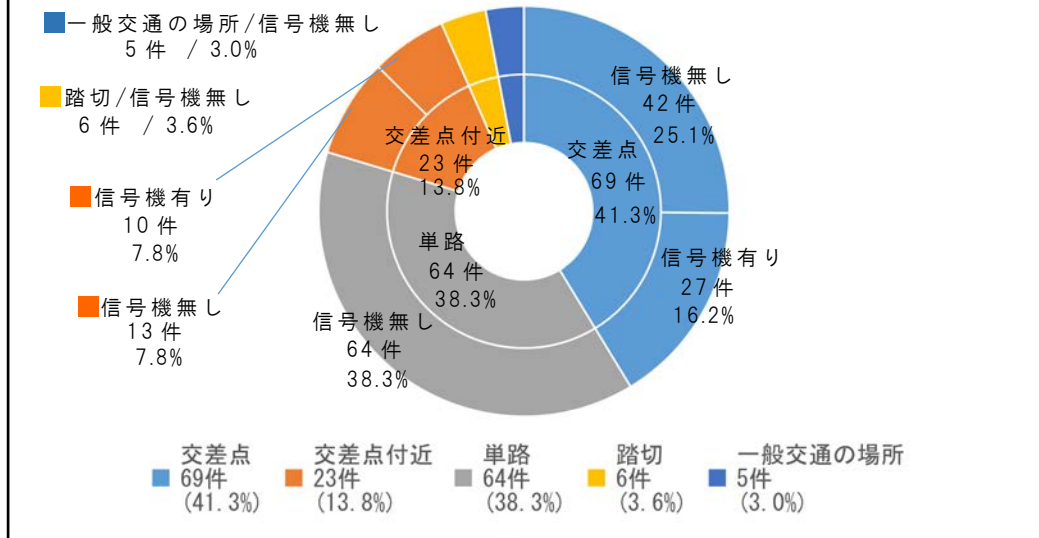
また、当町の近年（平成27年～令和元年の5ヶ年間）の交通事故死者数における高齢者の割合も高く、高齢者の交通事故対策が急務となっています。

千葉県の年齢層別交通事故死者数(資料:R元 交通事故統計資料集)

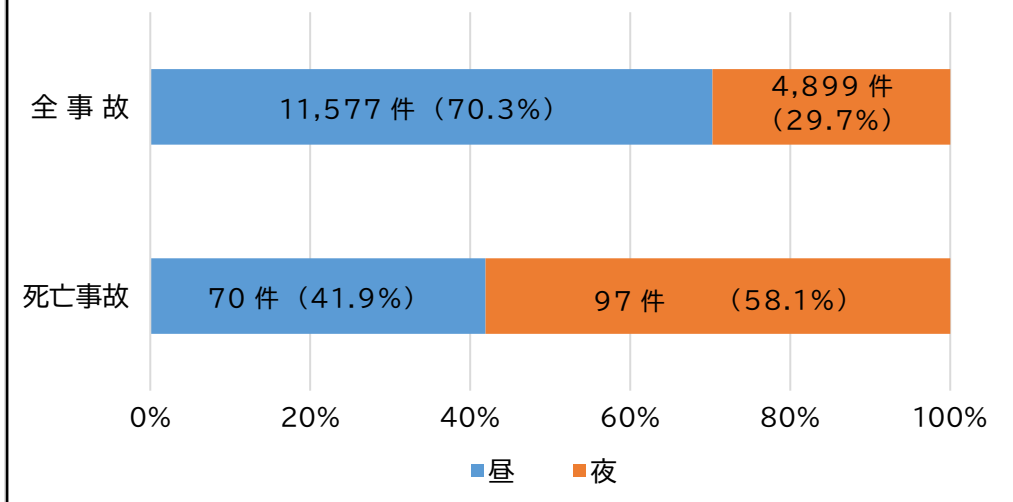




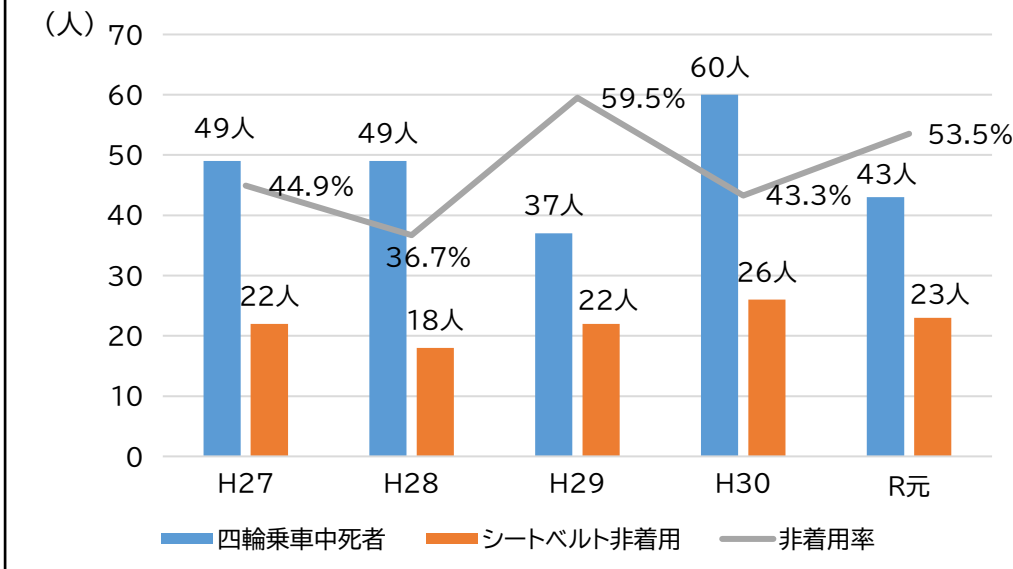
## 令和元年 道路形状別交通死亡事故発生状況



## 令和元年 昼夜別交通事故発生状況



## 四輪乗車中死者数とシートベルト非着用率



## 第2節 交通安全計画における目標

千葉県第11次交通安全計画での目標は、最優先目標である交通事故死者数の減少を図るため、究極的には、交通事故のない社会を目指して、令和7年度までに交通事故死者数を110人以下、重傷者数を1,300人以下にしています。

本町は、交通事故死者数が一定数で推移しており、交通事故発生件数及び負傷者数は増減を繰り返しています。このような状況を打開すべく、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横芝光町を目指して、千葉県の目標を参考に、本計画の計画期間である令和7年度までに、年間死者数ゼロ、交通事故負傷者数50人以下を横芝光町の目標数値として取り組んでいきます。ただし、長期的には死傷者数ゼロを目指します。

### ○横芝光町目標値

	目標数値	備考（R元年との比較）
死者数の目標	0人	令和元年死者数（1人）の▲100.0%
負傷者数の目標	50人以下	令和元年負傷者数（66人）の▲24.3%

### ※参考

区分	期間	目標数値		※国の目標
		24時間死者数	110人以下	
第11次 千葉県 交通安全計画	令和3年度	重傷者数	1,300人以下	2,000人以下
	～ 令和7年度			
				2万2,000人以下

## 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、全国的に道路交通事故の発生件数及び死傷者数が減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来の交通安全施策を基本としつつも、社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、かつ、発生した交通事故に関する情報収集、分析を行い、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施策を積極的に推進します。

対策の実施に当たっては、次の4項目を重視して推進を図ります。

#### 1 高齢者・子供・障害者の安全確保

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、令和元年の千葉県交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者が半数以上を占め、平成27年から令和元年までの5年間における高齢者の死傷者数はほぼ横ばいとなっています。

今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出し、移動できるような交通社会の形成が必要です。

それには、多様な高齢者の行動心理を踏まえた、きめ細やかで総合的な交通安全対策を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とがありますが、それぞれの特性を理解した対策を構築することが重要です。

特に、自動車運転については、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。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、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。

具体的には、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすい道路交通環境の形成を図るとともに、運転者の運転機能を補助・支援する衝突被害軽減ブレーキを搭載した安全運転サポート車の普及促進に向けた啓発活動が重要です。さらに、加齢による身体機能の低下

に伴い自動車の運転に不安を感じている高齢運転者等に対し、運転免許証自主返納制度や、免許返納者への公共交通機関等における支援措置について周知を図り、高齢運転者が加害者となる交通事故の防止を一層強化します。

また、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必要性が一層求められます。

このため、子供の安全を確保する観点から、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路等において歩道等の歩行空間の整備等を推進します。

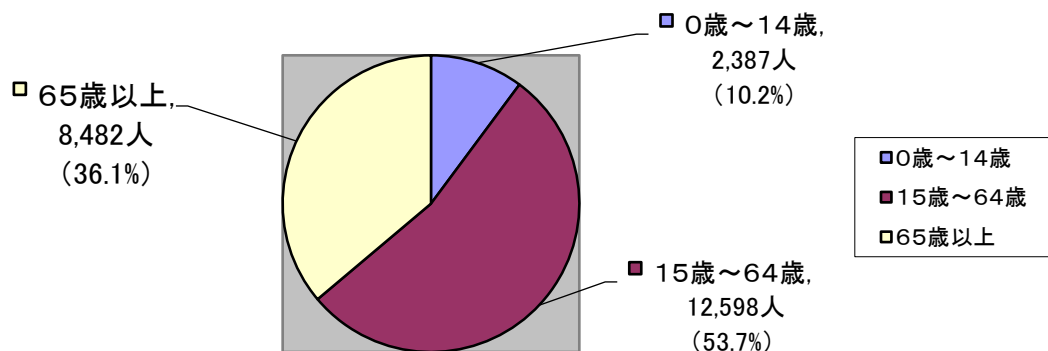
高齢者や子供、障害者をはじめとする多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会への参加を可能にするため、道路交通環境のバリアフリー化を推進し、障害のある人もない人も、すべての人が利用しやすい道路交通環境の整備を推進します。

高齢者・子供・障害者の安全確保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
- ・高齢者対象行事での啓発活動
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の普及促進活動
- ・安全運転サポート車の普及促進広報
- ・保育園(所)・幼稚園・小学校・中学校における交通安全教育の推進

横芝光町の年齢別人口比率 令和2年4月1日現在 23,467人

住民基本台帳人口+外国人登録人口



## 2 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、高齢者や子供、障害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。このような情勢を踏まえ、「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いて、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保対策を推進します。

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反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に推進します。

また、自転車利用者については、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多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このため、心身の発達に応じた段階的な安全教育に加え、参加体験型の安全教育を取り入れ、必要に応じた交通安全教育を推進します。

### 歩行者・自転車の安全確保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
- ・ゼブラ・ストップ活動及び3(サン)・ライト運動の推進

※P21「用語説明について」参照

- ・小学生・中学生を対象とした自転車交通安全教育の推進
- ・幼児二人同乗用自転車の普及促進
- ・「ちばサイクルール」の周知及び普及促進

※P21「用語説明について」参照

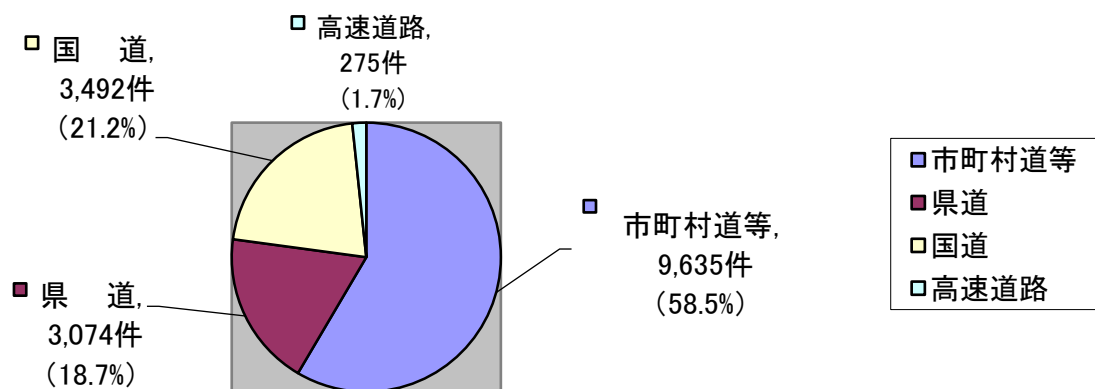
### 3 生活道路等における安全確保

千葉県の生活道路を含めた市町村道等の道路における交通事故発生件数については、緩やかな減少傾向にあるものの全交通事故発生件数の半数以上を占めています。

また、国道・県道等の幹線道路における交通死亡事故発生件数は、全交通死亡事故発生件数の50%を超えています。

このような状況を踏まえ、今後は生活道路において道路交通環境の整備や安全な走行の普及等の対策を講じ、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ます。

### 千葉県の交通事故発生場所別件数(資料:R元 交通事故統計資料集)



生活道路における安全確保に基づき実施する主な事業

- ・生活道路における交通安全対策の推進

### 4 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、交通事故死者数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の事故です。

また、子供の交通事故についても、その死傷者の多くが歩行中や自転車乗車中の事故です。

また、交通事故は町民の居住する身近な地域で発生していることが多く、地域のコミュニティを活用して、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要です。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の協力が不可欠であり、地域で協力して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

地域でつくる交通安全の推進に基づき実施する主な事業

- ・交通安全ボランティア団体への支援と協力
- ・地域総ぐるみ交通安全街頭指導の推進

## 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6つの柱により交通安全対策を実施します。

- (1) 町民一人一人の交通安全意識の高揚
- (2) 道路交通環境の整備
- (3) 道路交通秩序の維持
- (4) 救助・救急活動の充実
- (5) 被害者支援の推進
- (6) 交通事故調査・分析の充実

### 1 町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、町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、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を積極的に提供するとともに、交通安全推進隊などの交通安全に関する活動を支援します。

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・団体と連携し推進します。

#### ① 町民総参加でつくる交通安全の推進

##### ア 交通安全の日における活動の推進

交通安全は一人一人が意識を持ち続けることが重要であることから、町民が家庭、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促進します。

## イ 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。

## ウ 交通安全団体への支援等

地域において重要な役割を担っている交通安全協会などの交通安全団体等に対し、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支援します。



## ② 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

千葉県の高齢者交通事故死者数の状態別発生状況では歩行中が半数以上を占めています。高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の自主的な交通安全意識を高めるとともに、家族に限らず隣近所等で見守っていくことが重要です。特に発生件数の多い早朝や夕方・夜間などは、交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしや認知症の傾向がある高齢者に地域ぐるみで声をかけて保護するなど、高齢者をケアする活動を促進します。

## ③ 悪質・危険な運転者対策の強化

近年、車間距離不保持や不要な急ブレーキ、強引な進路変更を行い他の車両等に対する妨害行為などのいわゆる「あおり運転」や、運転中にスマホ等を利用するいわゆる「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、千葉県では依然として飲酒運転による事故が後を絶たず、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います。



いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」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を有しているほか、ひき逃げを誘発する恐れがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、運転者などへ周知啓発を行う必要があります。

#### ④ 自転車の安全利用の推進

##### ア 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すが、近年、自転車の歩道での暴走や乗用中にスマホ等を利用するなどのいわゆる「ながら運転」により、自転車が加害者となる事故の発生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、交通安全運動等あらゆる機会に広報媒体を積極的に活用し、「ちばサイクルール」等の普及促進及び自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を推進します。

##### イ 自転車の交通安全教室の開催

小・中学校を対象に学校、警察、交通安全指導員等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を実施し、自転車の正しい乗り方や点検方法、「ちばサイクルール」等の周知徹底を図ります。

##### ウ 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、町交通安全協会が主体となって実施している中学校の自転車点検を通じて、定期的に点検整備を受けるように呼び掛け、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

##### エ 反射材等の普及

薄暮時及び早朝・夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい衣服の着用や反射材等（後部・側面等）の効果について周知し、自発的な活用を促進します。

##### オ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

道路交通法の法改正により幼児二人の同乗が認められたことから、幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

## ⑤ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ア 交通安全運動の推進

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、交通安全協会と連携し、交通事故の発生状況に応じ実態に即した交通安全運動を実施します。

### イ 広報活動の推進

交通安全意識の周知を図るため、主要交差点等における啓発キャンペーンを積極的に実施し、広報啓発に努めます。

### ウ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の事故における致死率は、シートベルト着用時に比べ非着用時が高い状況にあります。令和元年中の千葉県における自動車乗車中の交通事故死者のうち、シートベルト非着用率は50%を超えています。このことを踏まえ、運転席及び助手席の着用率100%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について、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、全ての座席のシートベルト着用、チャイルドシート等の使用の徹底を図ります。

### エ 過労運転の防止

過労運転による交通事故を防止するため、職場では、働き方改革を推進するとともに「交通労働災害防止のためのガイドライン」による管理を徹底します。

## ⑥ 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、幼児期に道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来、様々な形で道路を通行する時に必要な、「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。



そのため、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、保育園・幼稚園及び保護者と連携・協力し、「幼児交通安全クラブ（通称 ベコちゃんクラブ）」の教育内容の充実を図ります。

#### イ 児童に対する交通安全教育

児童は、小学校での活動、自転車の利用等を通じ、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がります。また、高学年になると、保護者から離れて単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関、団体と連携・協力し、歩行者、自転車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安全行動が習得できるよう具体的な交通安全教育を計画的、かつ、継続的に実施します。



#### ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生は、通学等の手段として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可能性が高くなっています。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・協力して、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に交通安全教育を計画的、かつ、継続的に実施します。



## エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とし、警察、いきいきクラブ（旧 老人クラブ）、関係機関・団体等と連携を図り、高齢者に対する社会教育活動や福祉活動、各種催し物等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

## 2 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、「人優先」の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関とを分離する道路交通環境の整備を進めます。

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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路、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

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、創出するための取り組みを推進します。

また、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため必要があるときは、横断歩道や信号機の整備を関係機関等と協議しながら促進します。

### ② 交通安全対策等の推進

交通事故が発生する危険性の高い区間については、交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して、道路標識、道路照明、防護柵及び道路標示の高輝度化等の交通安全対策を推進します。

## ア 効果的な交通安全施設等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で円滑な通行を確保するため、道路の新設・改良にあたっては、歩道及び自転車歩行者道の整備を推進するとともに、バリアフリー化やユニバーサルデザインを活用し、すべての人が利用しやすい道路交通環境の整備を推進します。

また、既存道路の交通規制標識や路面標示については、退色、摩耗等

によりその効用が損なわれないよう、関係機関等と協力し適正な維持管理に努めます。

#### イ 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・カーブ区間に対して区画線、路面標示、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においては区画線、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、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

#### ウ 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、道路標識や道路標示の高輝度化に努めます。

### ③ 自転車利用環境の整備

歩行者・自転車等の交通主体が安全に通行でき、かつ、適切に共存できるよう自転車の通行環境の整備を推進します。

### ④ 災害に備えた道路交通環境の整備

#### ア 災害に備えた体制づくり

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路の安全性を確認し、関係機関とともに迅速な対応に努めます。

#### イ 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、災害応急対策を円滑に行うとともに、混乱を最小限に抑えるため、「横芝光町地域防災計画」に基づき迅速、かつ、的確な交通規制が実施されるよう対処します。

#### ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や通行可能な道路網の道路交通状況を迅速、かつ、的確に収集・分析し、情報提供を行います。

また、通行可能な道路網を把握して災害対策路線の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

### 3 道路交通秩序の維持

#### ① 交通取締りの強化

交通事故実態等を的確に分析し、飲酒運転や著しい速度超過等、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警察に要請し、飲酒運転や暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

#### ② 飲酒運転の追放

飲酒運転に対しては、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、重点的かつ効果的な取締りを警察に要請するとともに、広報紙等で飲酒運転の危険性の周知徹底を図ります。

### 4 救助・救急活動の充実

#### ① 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者を迅速に救助・救護するため、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。

#### 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や、被害の最小化を図るためには、事故現場に居合わせた人による応急手当が重要となってきます。

このため、消防機関等において実施される地域住民や事業所等を対象とした応急手当等の知識や実技の普及を図る講習会の開催を推進します。

#### ③ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

交通事故現場で正確かつ迅速な応急措置が求められる救助隊員及び救急隊員に高度化する救助・救急業務に対応した、より質の高い専門的知識、技術を習得させるため、関係機関が行う研修会への参加等、教育訓練の充実を促進します。

## 5 被害者支援の充実と推進

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、県が運営する専任の相談員による「交通事故相談所」等を周知し、交通事故に関する相談が受けられる機会の充実と利用を促進します。そのほか、県や関係団体等と連携し、交通事故被害者等のための支援の充実と推進を図ります。

## 6 交通事故調査・分析の充実

交通事故が集中して発生している特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）を選び、関係機関と共同して道路診断を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析し、効果的な事故防止策を推進します。

## ○用語説明について

### 1. ゼブラ・ストップ活動

運転者に対し、横断歩道等における歩行者等の保護の強化を目的とした啓発活動

ゼ	前方	前をよく見て安全運転、横断歩道の周辺に歩行者がいないか注意
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、横断者がいる場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む
ラ	ライト	3(サン)ライト運動で道路横断中の交通事故防止
ストップ		横断者がいる場合は必ず一時停止(ストップ)し、歩行者を優先

### 2. 3(サン)・ライト運動

薄暮時間から夜間にか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て「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・自転車利用者は、反射材・LEDライト等の活用や、明るい色の服装で自分を目立たせる
③ライト(右側)	運転者は、右側からの横断者にも注意

### 3. ちばサイクルール

内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に千葉県自転車条例の内容を盛り込み作成した県独自の自転車安全利用ルール(10項目)

<b>【自転車に乗る前のルール】</b> ①自転車保険に入ろう      ②点検整備をしよう ③反射器材(リフレクター)を付けよう      ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう
<b>【自転車に乗るときのルール】</b> ①車道の左側を走ろう      ②歩いている人を優先しよう ③ながら運転はやめよう      ④交差点では安全確認しよう ⑤夕方からライトをつけよう



