

(案)

第1次流山市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



流山市

Nagareyama City

目 次

第 1 章 総論

第 1 節 計画の基本的な考え方	1
1 計画の位置づけ	1
2 計画の期間	1
3 計画の基本理念	1
4 計画の重点項目	1

第 2 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故の動向	2
1 人口と道路総延長	2
2 道路交通事故の現状	3
3 高齢者と子どもの交通事故	4
4 時間別の交通事故	6
5 歩行者と自転車の交通事故	7
6 交通事故の傾向	7

第 2 節 道路交通安全計画の目標	9
-------------------	---

第 3 節 道路交通の安全対策	10
-----------------	----

1 今後の道路交通安全対策の方向性	
（第 1 の視点）高齢者の安全確保	10
（第 2 の視点）子どもの安全確保	11
（第 3 の視点）障害者の安全確保	12
（第 4 の視点）自転車の安全確保	12
（第 5 の視点）歩行者の安全確保	13
（第 6 の視点）幹線道路における安全確保	13
（第 7 の視点）生活道路における安全確保	13
（第 8 の視点）地域でつくる交通安全	14

2 道路交通安全の施策

【第 1 の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（1）市民参加でつくる交通安全	15
（2）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	16
（3）飲酒運転の根絶	17
（4）自転車安全利用の推進	18
（5）交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22

【第 2 の柱】道路交通環境の整備

（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備	25
----------------------	----

（２）道路における交通安全対策の推進	26
（３）自転車利用環境の総合的整備	27
（４）公共交通機関の利用促進	28
（５）災害に備えた道路交通環境の整備	28
（６）交通安全に寄与する交通環境の整備	29
（７）道路交通秩序の維持	29
【第３の柱】救助・救急活動の充実	
（１）救助・救急体制の整備	31
（２）救急医療体制の整備	32
（３）救急関係機関の協力の確保等	32
【第４の柱】被害者支援の推進	
（１）交通事故被害者支援の充実強化	33
（２）自動車損害賠償保障制度への加入促進	33
（３）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	33
【第５の柱】交通事故の調査・分析	
（１）交通事故多発箇所の共同現地診断	34
（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	34
（３）交通事故データ解析等統計分析の高度化	34

第３章 鉄道交通の安全

第１節 鉄道交通安全対策の方向性	35
第２節 鉄道交通安全の施策	35
1 鉄道交通環境の整備	35
（１）鉄道施設等の安全性の向上	35
（２）踏切道の改良	35
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	36
3 救助・救急活動の充実	36

参考

※(数字)は 37～39 ページの用語集を参考にしてください。

第1章 総論

第1節 計画の基本的な考え方

1 計画の位置づけ

第1次流山市交通安全計画は、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、国の第1次交通安全基本計画及び千葉県の第1次交通安全計画に基づき、交通事故のない、安全で安心して暮らせる流山市を築くため、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたものです。

2 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間と定めます。

3 計画の基本理念

交通事故防止のためには、交通管理者である警察と道路管理者である市の連携だけでなく、各関係機関や団体の協力活動のほか、市民一人ひとりの交通安全に対する意識と行動が大切です。

本計画は、つくばエクスプレス沿線開発による人口増や、新たな道路網が整備されている本市の特性に合わせた、交通安全施策を推進し、交通死亡事故を無くすことを目指します。

4 計画の重点項目

本市では、この5年間市内全体の事故件数は減少傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症による外出制限等の影響がみられる令和2年を除くと、微減に留まっています。年齢層別では、子ども（中学生以下）が関わる事故件数は減少している一方、高齢者（65歳以上）の関わる事故件数は横ばいとなっています。年齢層別に人口1万人あたりに占める事故発生件数をみても、高齢者の事故が最も多くなっており、高齢者の事故件数及び事故による負傷者数の減少に向けた対策の必要性が問われています。

更に、平成27年6月の道路交通法の改正で、自転車の乗り方が大きく変わりましたが、未だ浸透しているとは言えない状況であり、引き続き自転車利用者への交通安全教育の充実が求められています。

また、飲酒運転やあおり運転などの悪質・危険な運転が社会問題となっています。

このことから、本計画の重点項目として、前計画に引き続き、「高齢者と子どもの安全対策の強化」と「自転車の安全利用対策の強化」を挙げると共に、新たに「悪質・危険な運転者対策の強化」を追加します。

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の動向

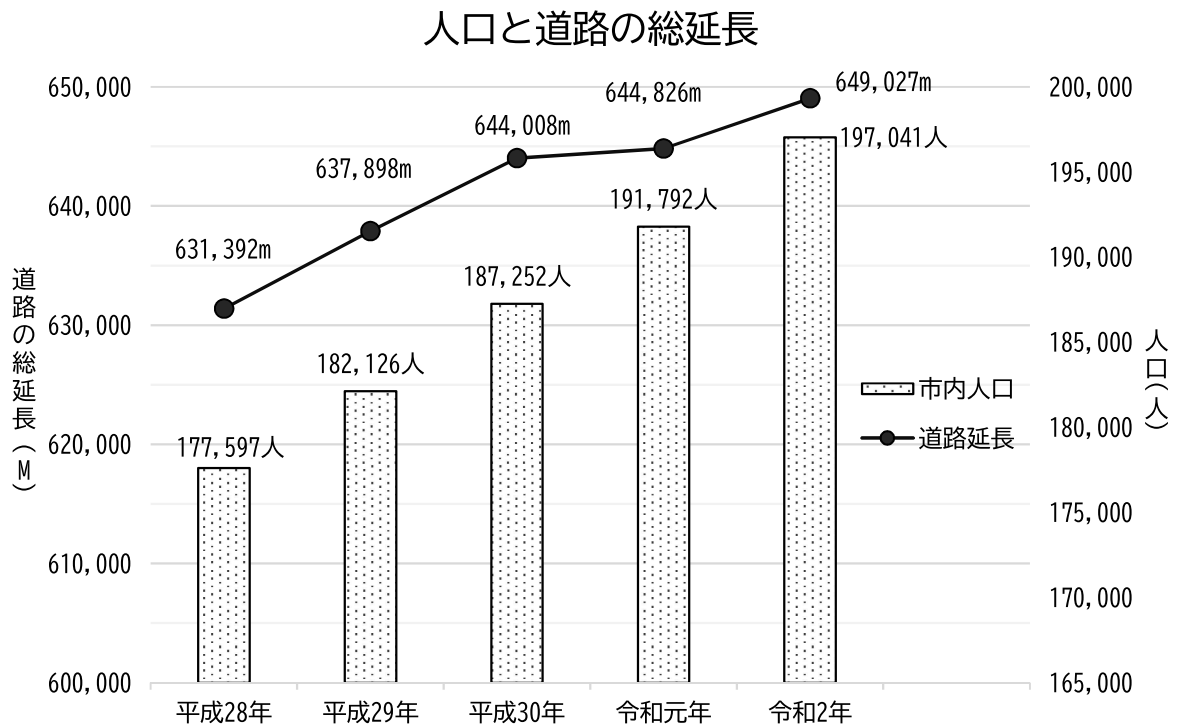
1 人口と道路総延長

道路交通事故の大きな要因となる、本市の人口と道路総延長の推移は、つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業の進捗に伴い、年々増加しています。

平成28年4月1日時点の住民基本台帳記載の人口177,597人から、令和3年4月1日時点では201,284人と大幅に増加し、流山市は20万人を超える都市となりました。

また、道路の総延長は同期間で、平成28年度当初の631,392mから、令和2年度末時点で649,027mと、17,635m増加しました。

第10次流山市交通安全計画の5年間に引き続き、本計画期間中も人口及び道路延長は共に増加することが見込まれますが、流山おおたかの森駅を中心とする新市街地地区や西平井鱒ヶ崎地区及び鱒ヶ崎思井地区の区画整理事業が換地処分を迎え、新たな道路整備を行う地区が木地区及び運動公園周辺地区のみとなったことから、今後の道路延長の増加はこれまでよりも鈍化することが考えられます。



2 道路交通事故の現状

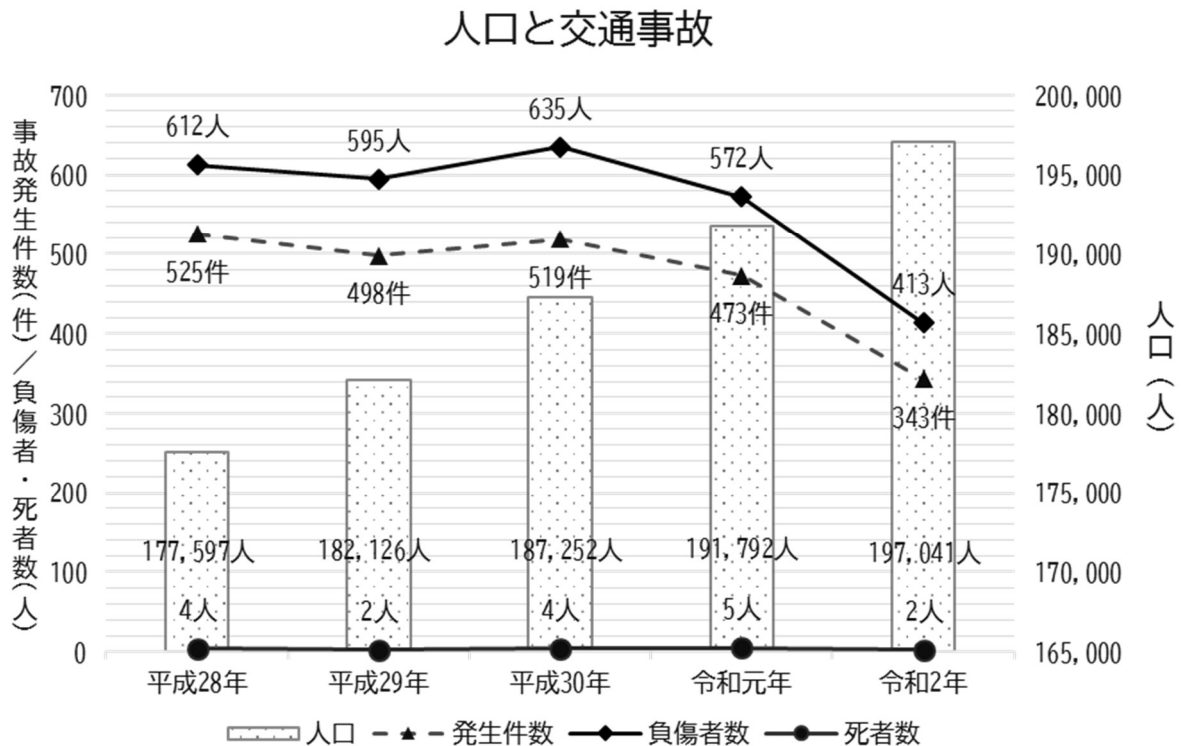
本市の交通事故発生件数は、第10次流山市交通安全計画の5年間で、平成28年では498件、令和2年では343件と、件数で155件、割合で約31パーセント減少しています。

しかし、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う緊急事態宣言の発令などの影響により、全国的に人流が減少し、全国的に交通事故の発生も減少しています。

このような社会的情勢を考慮し、新型コロナウイルス感染症の影響がない、令和元年の473件と比較すると、件数で25件、割合では約5%の減少となっています。

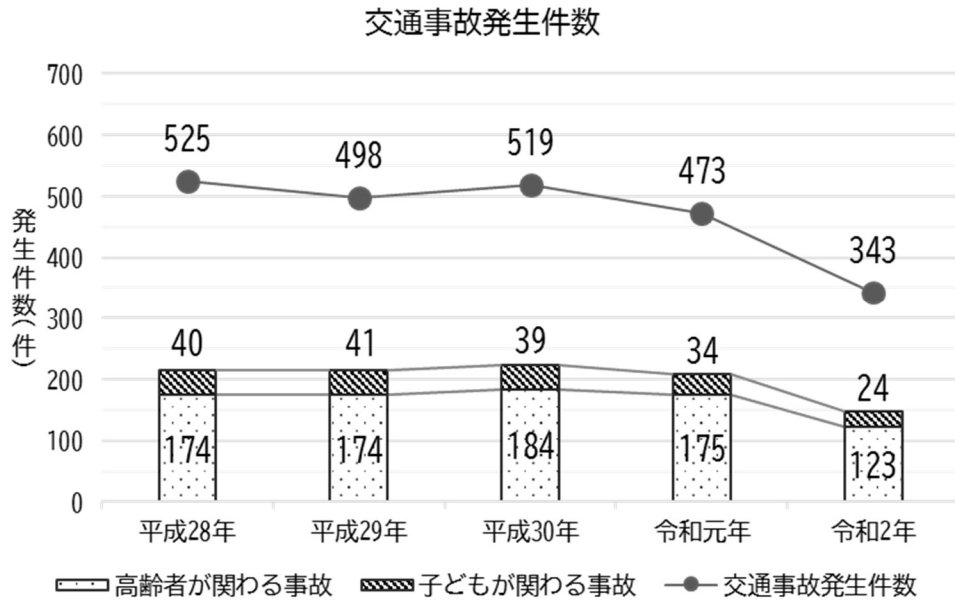
これまで本市では、第10次流山市交通安全計画のもと、交通安全教室の開催や街頭キャンペーンなどの交通安全普及啓発活動を実施し、年に1回の警察、学校関係者及び道路管理者の協同による通学路合同点検^{*1}等による安全施設の整備や、死亡事故が発生した際に行う共同現地診断により、各種安全対策を推進してきました。

人口と道路総延長が増加を続ける中で、交通事故の発生件数が減少傾向にあることは、第10次流山市交通安全計画やそれによる各施策の推進、警察や各地域の方々をはじめとした関係者の努力の成果と考えられます。



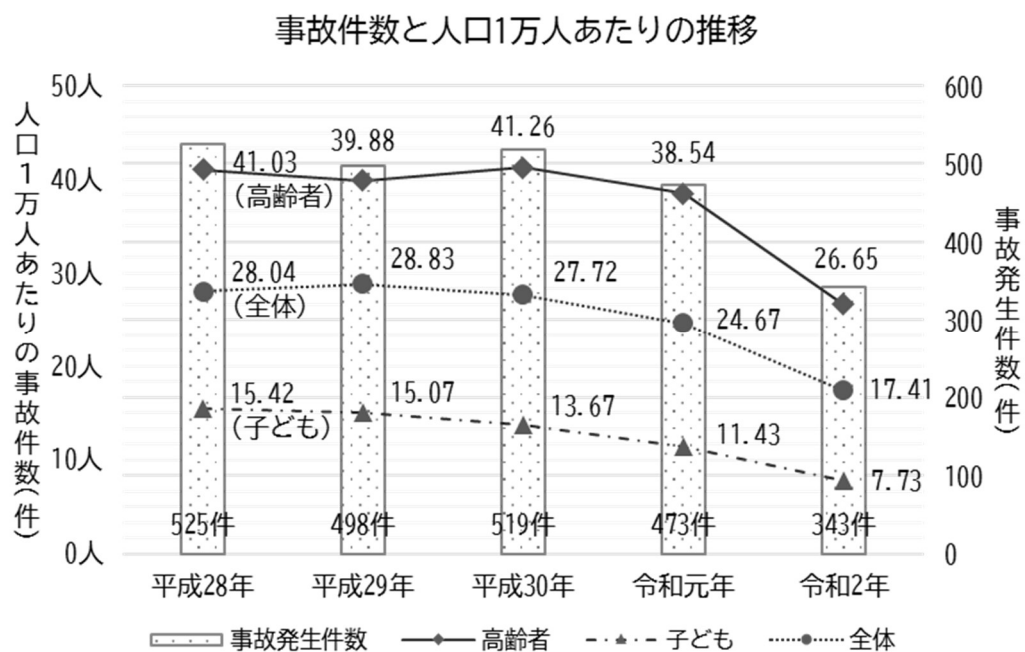
3 高齢者と子どもの交通事故

交通事故の発生件数は減少傾向にあり、子ども（中学生以下）が関わる事故件数も同様に減少しています。一方で、高齢者（65歳以上）が関わる事故件数は令和2年を除くと、ほぼ横ばいに推移しています。



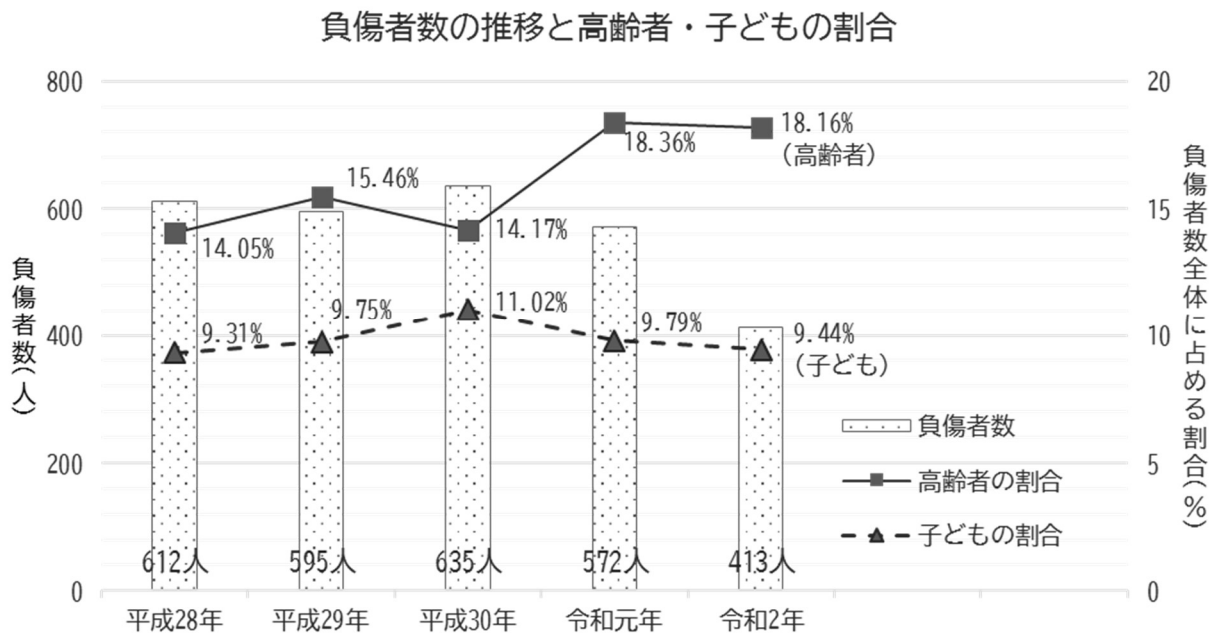
事故件数と人口1万人あたりに占める高齢者と子どもの事故件数の推移をみると、それぞれ事故件数と同様に減少傾向にあるものの、人口1万人あたりの件数を比較すると、どの年においても高齢者が関わる事故件数が最も多いことが分かります。

子どもの人口1万人あたりに占める事故件数は、平成28年から減少しており、どの年においても、市内全体の人口1万人あたりの事故件数を下回っています。



交通事故による負傷者数の推移と、それに占める高齢者と子どもの割合をみると、子どもの負傷者数割合は平成28年から令和2年まで大きな変化は見られません。

一方で高齢者の割合をみると、平成28年で14.05%だったが負傷者数の割合が令和元年で18.36%と増加し、新型コロナウイルス感染症の影響で交通事故件数及び負傷者数が減少傾向にあった令和2年においても18.16%とその割合に大きな変化はありませんでした。

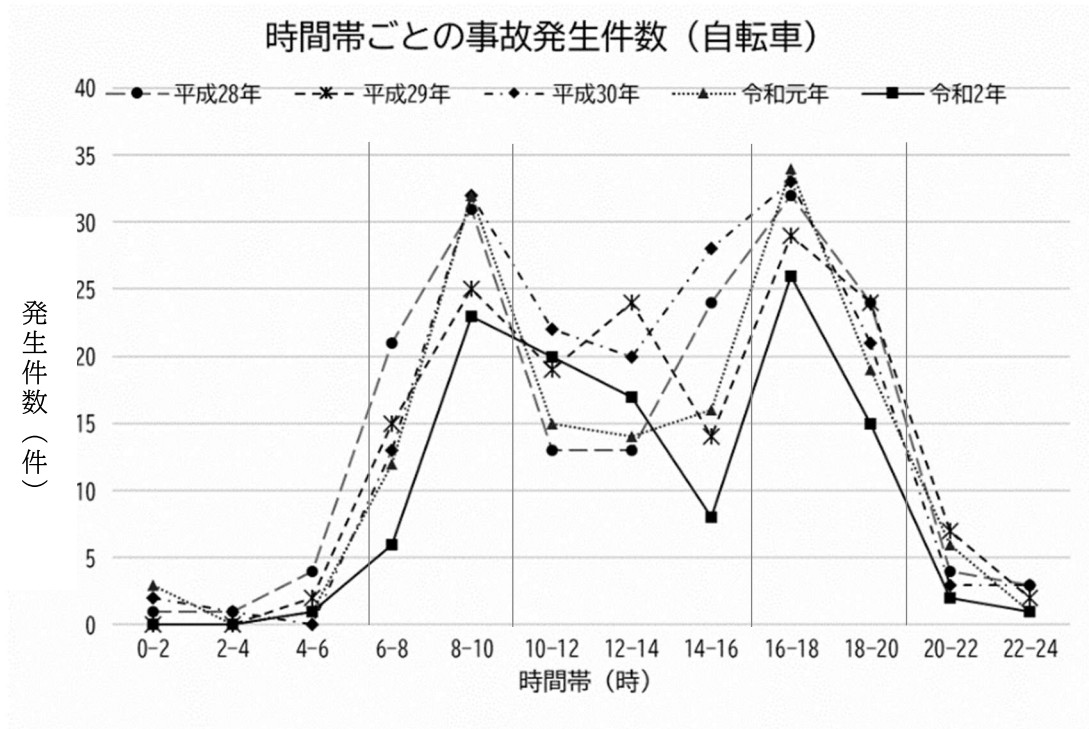
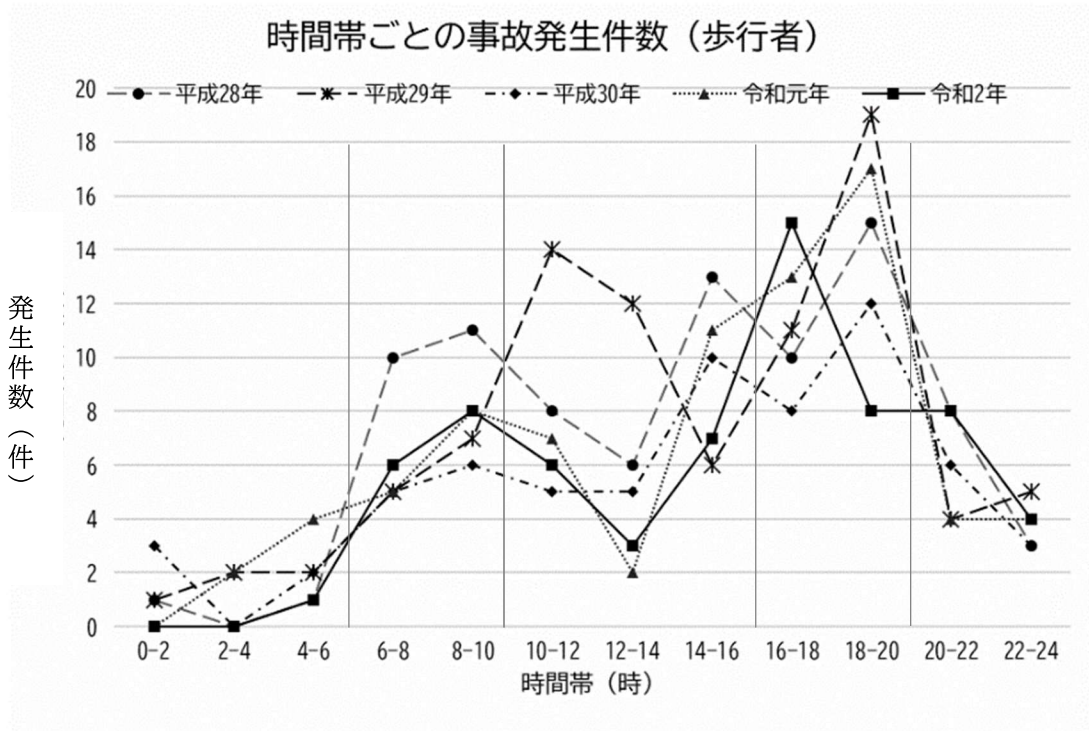


4 時間別の交通事故

平成28年から5年間における、歩行者や自転車に関わる交通事故の発生件数の推移を時間別にみると、共に16時から20時までが最も多いことがわかります。

また、朝の事故件数も多く、6時から徐々に増加し10時までの間も、歩行者、自転車ともに多い傾向にあります。

このことから、朝と薄暮の通勤・通学時の取り組みが重要と考えられます。



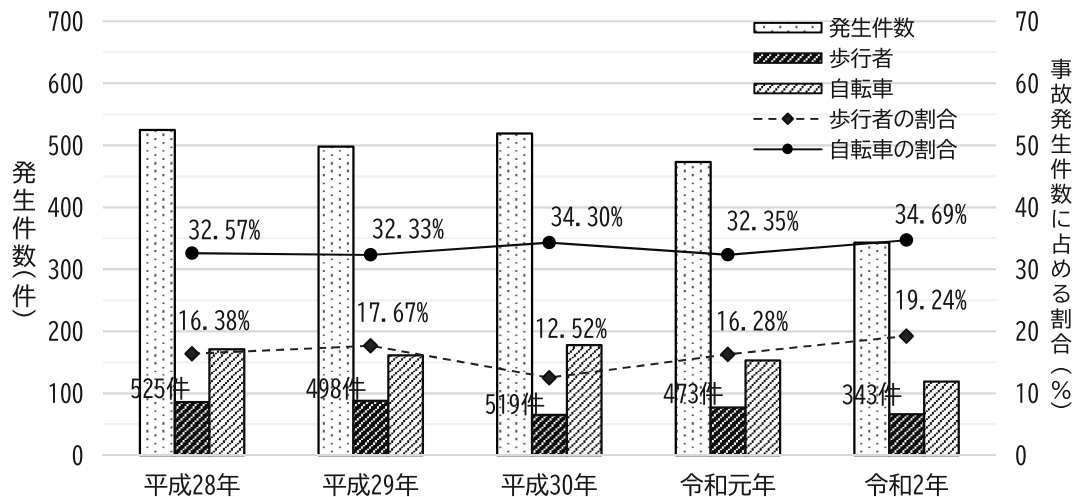
5 歩行者と自転車の交通事故

全体の事故発生件数に対する歩行者、自転車の事故割合を見てみると、各年において発生件数に増減はあっても、歩行者の割合は17%、自転車の割合は34%前後を推移しています。

このことから、この5年間、歩行者、自転車に関わる事故は、常に全体の半分を占めています。特に自転車は毎年、高い割合となっています。

このことから、歩行者、自転車の交通安全意識の更なる啓蒙は、引き続き重要と考えられます。

事故発生件数と歩行者・自転車の割合



6 交通事故の傾向

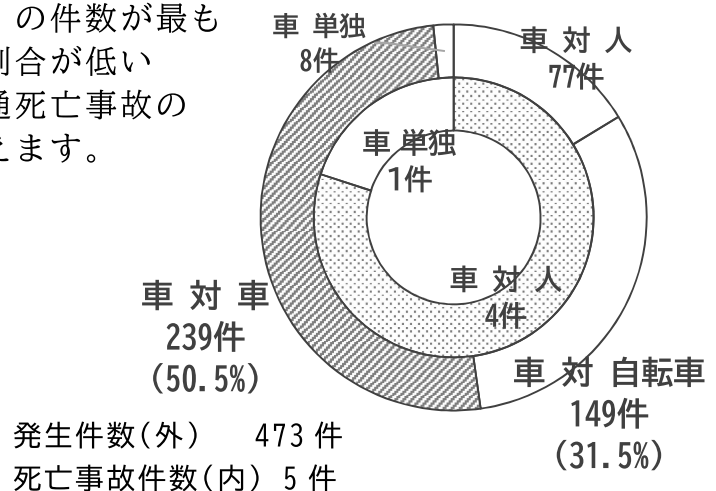
令和元年の流山市内における交通事故・交通死亡事故の傾向を、事故類型別、道路形状別、原因別にみてみます。(令和2年は新型コロナウイルス感染症による外出制限により、例年との傾向に差異があったため、この考察では、令和元年のデータを使用しました。)

事故類型別で傾向をみると、交通事故では『車対車』が239件と最も多く、次に『車対自転車』が149件と続きます。

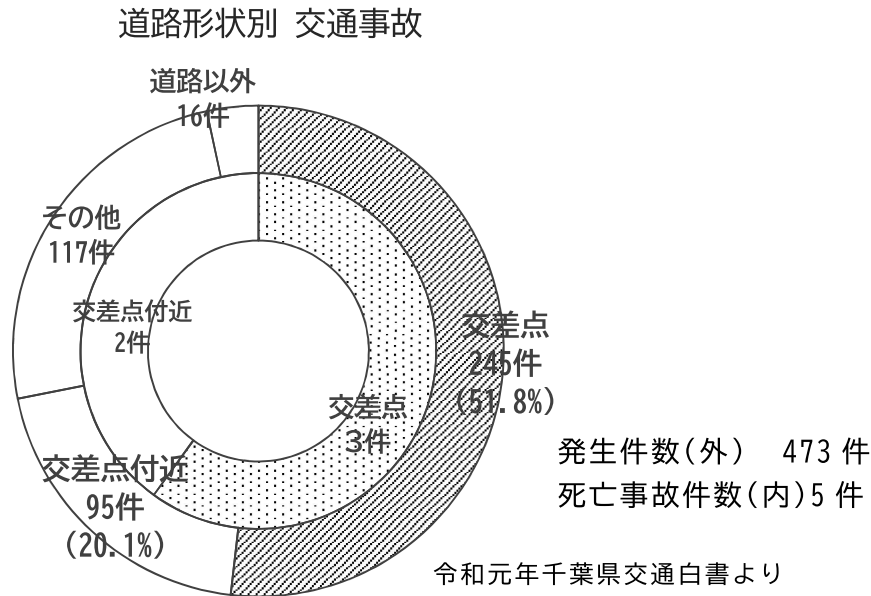
交通死亡事故では『車対人』の件数が最も多く、事故全体の件数では割合が低い

『車対人』の事故防止が交通死亡事故の減少に重要となることが伺えます。

事故類型別 交通事故



道路形状別では、交通事故及び交通死亡事故の双方とも、交差点内における事故が最も多く、その次に交差点付近と続きます。令和元年千葉県交通白書より
 このことから、特に交差点又はその付近における安全対策が、交通事故や交通死亡事故の減少に有効であることが分かります。

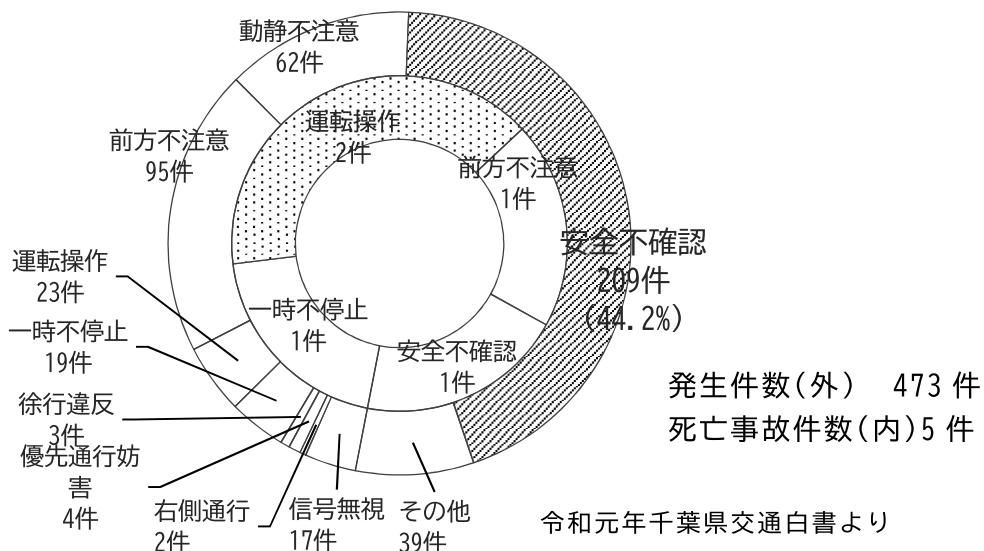


第1当事者^{※2}における交通事故の原因別では、安全不確認が最も多く、その次に前方不注意となり、この安全確認の2項目だけで、半数以上を占めています。

交通死亡事故では、前方不注意、安全不確認、一時停止無視、運転操作がほぼ横並びとなっています。

このことから、交通事故の多くは安全確認などの徹底により防ぐことができた可能性が考えられます。

原因別 交通事故(第1当事者)



第2節 道路交通安全計画の目標

第1次流山市交通安全計画は、計画期間を令和3年度から令和7年度までの5年間と定め、計画の基本理念に基づき、交通事故死者数をゼロとするほか、過去5年間の減少率を考慮し、発生件数と重傷者数を下記の数値目標とします。

	令和元年(参考)	令和2年実績	令和7年目標
死者数(*1)	5人	2人	0人
重傷者数(*2)	53人	32人	30人以下
発生件数	473件	343件	300件以下

*1 事故発生から24時間以内に死亡した者

*2 交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する者

第10次計画までは死者数及び死傷者数を目標値に定めていましたが、上位計画である国や県の計画において従来の死傷者数に代わり、より命に関わり優先度が高い重傷者数を目標値に設定しました。これを踏まえ、市においても重傷者数を目標値に設定します。

(参考)

		令和元年(参考)	令和2年実績	令和7年目標
国の目標	死者数	3,215人	2,839人	2,000人以下
	重傷者数	32,025人	27,774人	22,000人以下
県の目標	死者数	172人	128人	110人以下
	重傷者数	1,641人	1,429人	1,300人以下

過去5年間の推移

