

(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 高齢者と子供の交通事故	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）子供の安全確保	11
（第3の視点）自転車の安全確保	12
（第4の視点）歩行者の安全確保	13
（第5の視点）幹線道路における安全確保	13
（第6の視点）生活道路における安全確保	13
（第7の視点）地域でつくる交通安全	13

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	14
（2）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	15
（3）飲酒運転の根絶	16
（4）自転車安全利用の推進	17
（5）交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21

【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	24
（2）道路における交通安全対策の推進	25

（３）自転車利用環境の総合的整備	26
（４）公共交通機関の利用促進	27
（５）災害に備えた道路交通環境の整備	27
（６）交通安全に寄与する交通環境の整備	28
（７）道路交通秩序の維持	28
【第３の柱】救助・救急活動の充実	
（１）救助・救急体制の整備	30
（２）救急医療体制の整備	31
（３）救急関係機関の協力の確保等	31
【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	32
（２）自動車損害賠償保障制度への加入促進	32
（３）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	32
【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	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
（３）交通事故データ解析等統計分析の高度化	33

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	34
第２節 鉄道交通安全の施策	34
1 鉄道交通環境の整備	34
（１）鉄道施設等の安全性の向上	34
（２）踏切道の改良	34
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	35
3 救助・救急活動の充実	35

参考

※(数字)は 36～38 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、「高齢者と子供の安全対策の強化」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

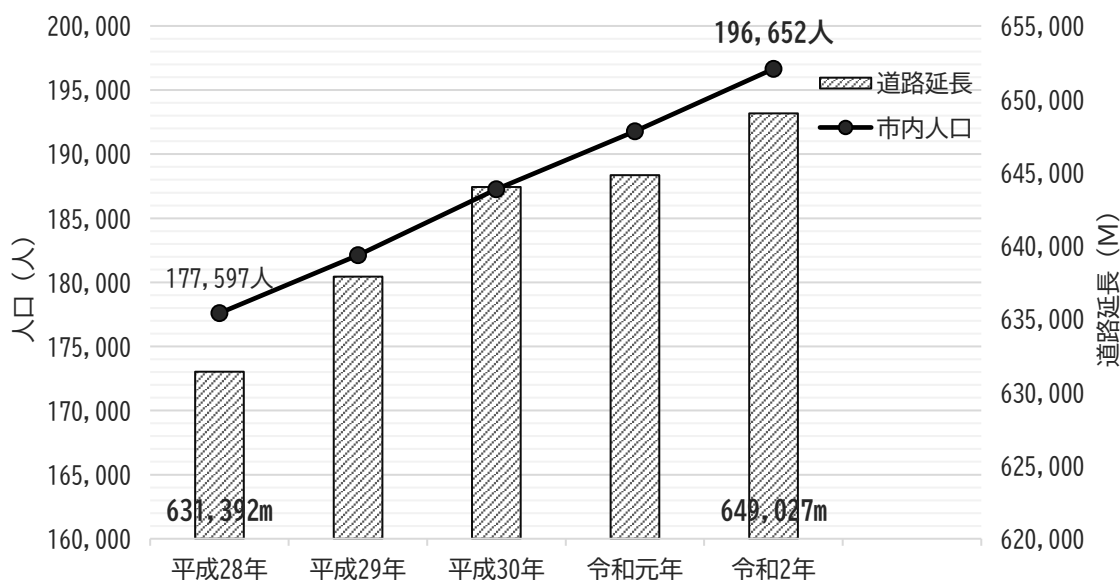
1 人口と道路総延長

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、第10次流山市交通安全計画の5年間で、平成28年度当初の人口177,597人が令和2年度末時点で200,298人となり、22,701人増加し、流山市は20万人を超える都市となりました。

一方、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となり、17,635m増加しています。

本計画期間中も引き続き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鈍化することが考えられます。

人口と道路の総延長



2 道路交通事故の現状

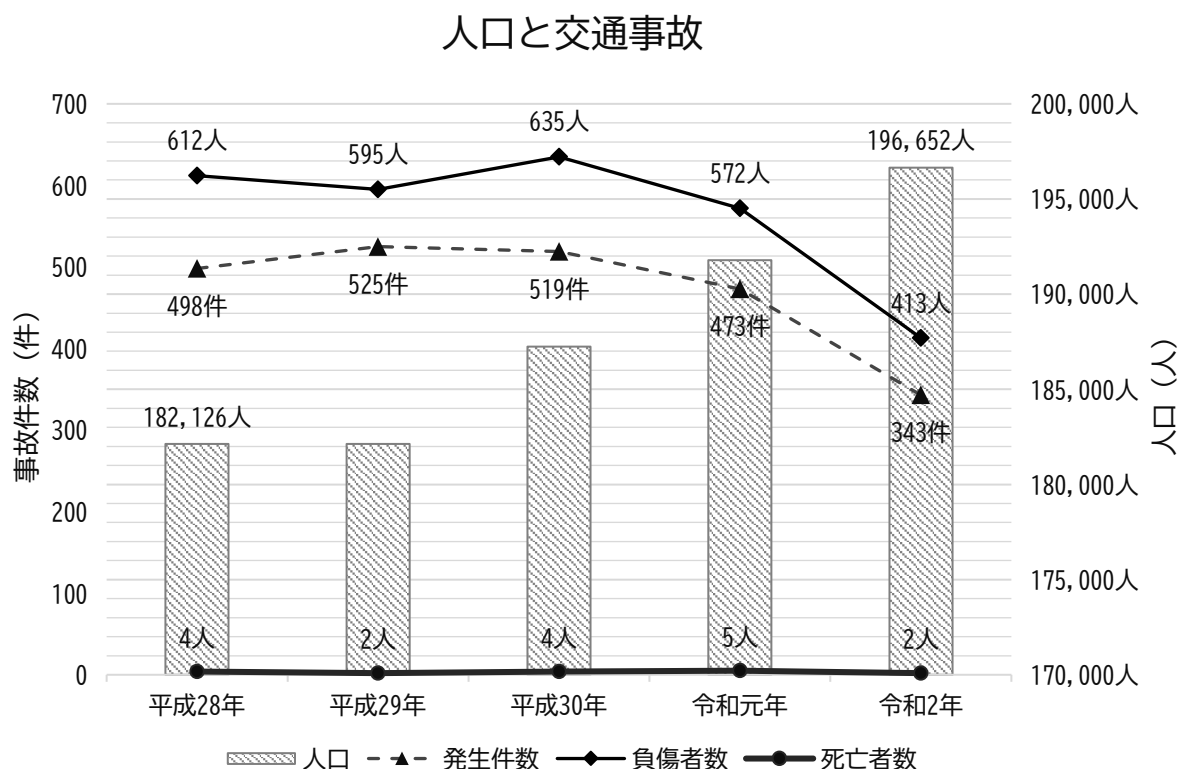
本市の交通事故発生件数は、第10次流山市交通安全計画の5年間で、平成28年では498件、令和2年では343件と、件数で155件、割合で約31パーセント減少しています。

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。

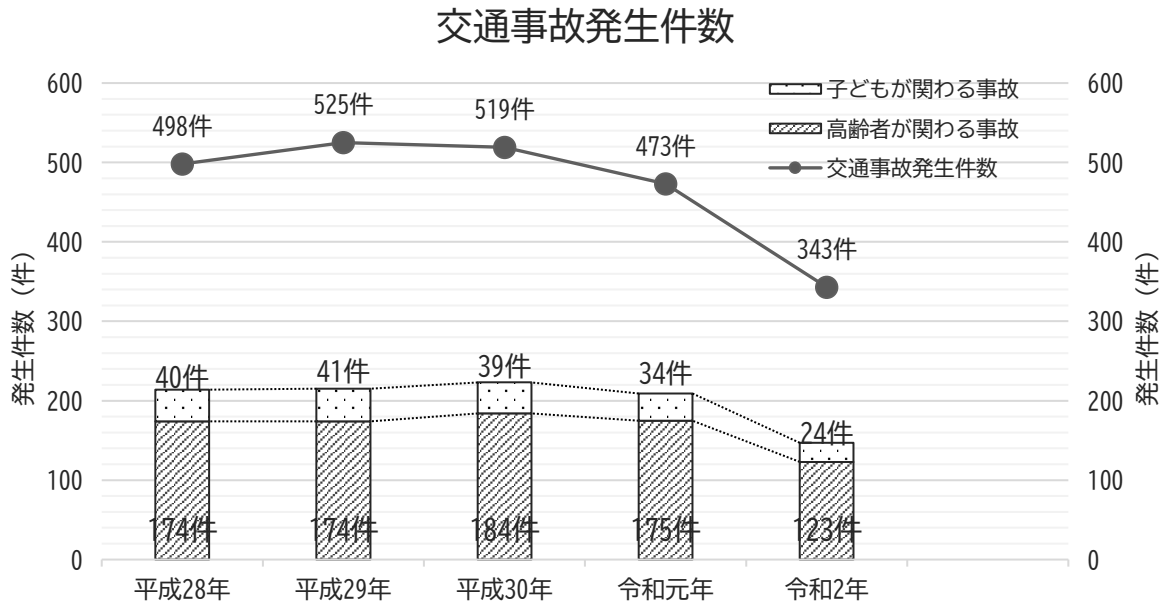
これまで本市では、第10次流山市交通安全計画のもと、交通安全教室の開催や街頭キャンペーンなどの交通安全普及啓発活動を実施し、年に1回の警察、学校関係者及び道路管理者の協同による通学路合同点検^{※1}等による安全施設の整備や、死亡事故が発生した際に行う共同現地診断により、各種安全対策を推進してきました。

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。



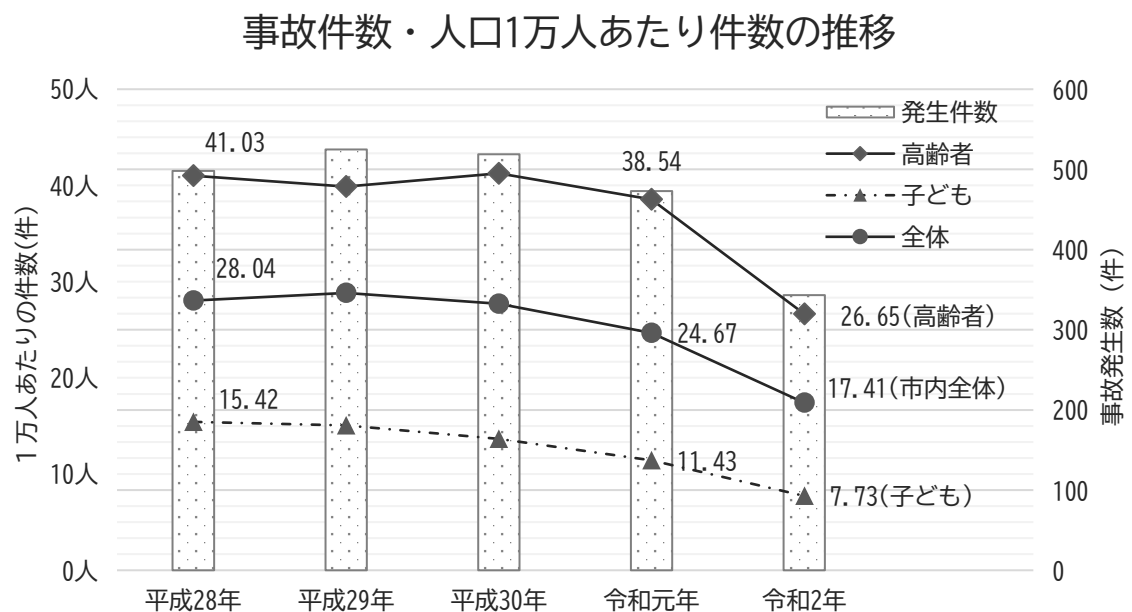
3 高齢者と子供の交通事故

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。

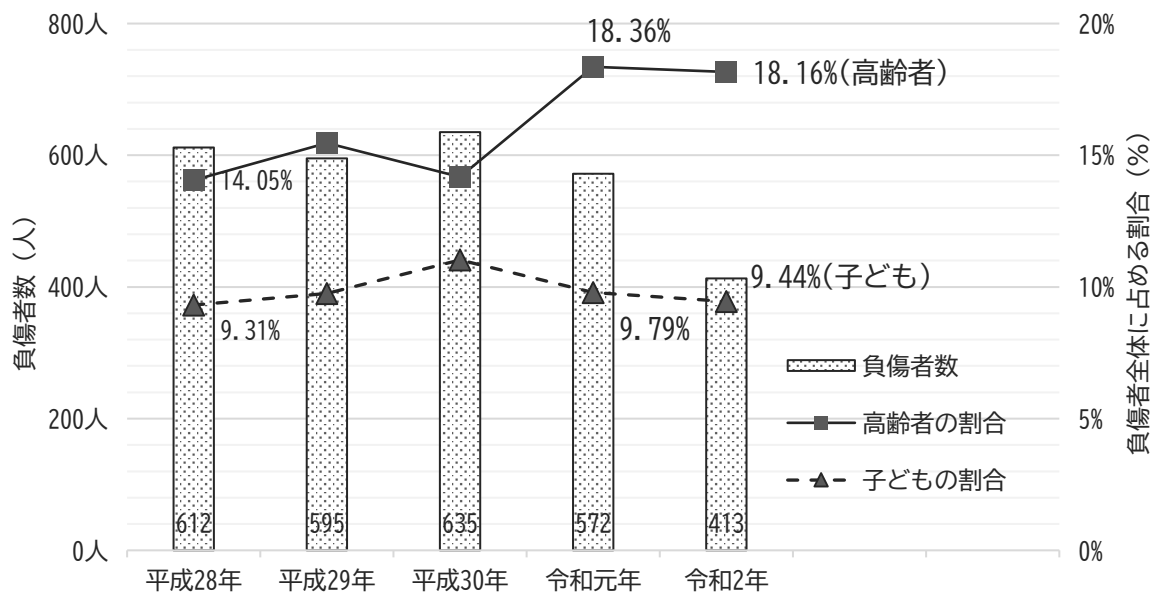
子どもの人口1万人あたりに占める事故件数は、平成28年から減少しており、どの年においても、市内全体の人口1万人あたりの事故件数を下回っています。



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。

負傷者数の推移と高齢者・子どもの割合

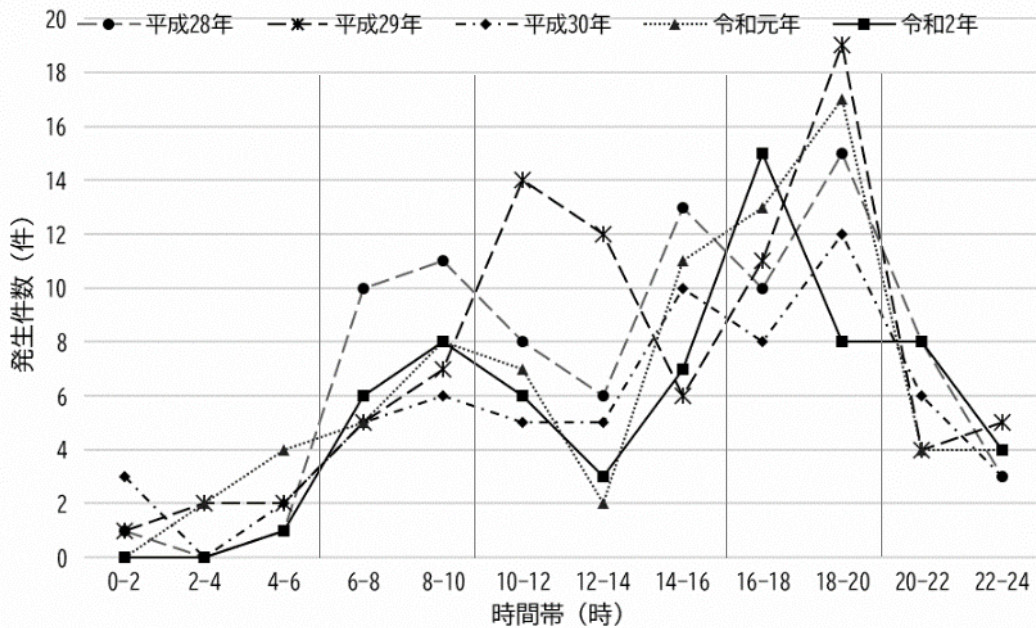


4 時間別の交通事故

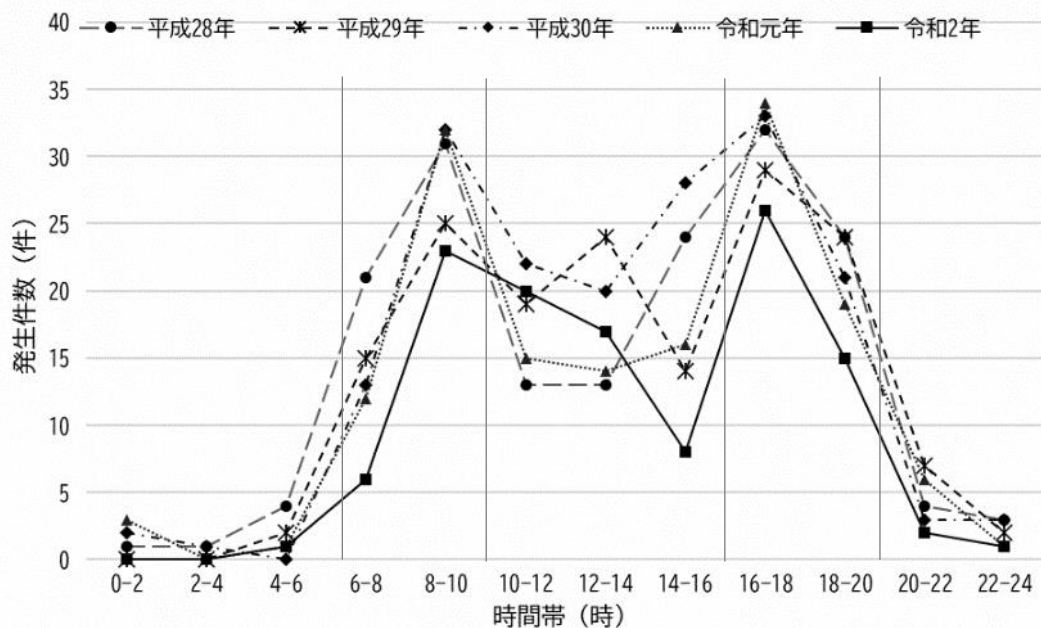
平成28年から5年間における、歩行者や自転車に関わる交通事故の発生件数の推移を時間別にみると、共に16時から20時までが最も多いことがわかります。また、朝の事故件数も多く、6時から徐々に増加し10時までの間も、歩行者、自転車ともに多い傾向にあります。

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。

時間帯ごとの事故発生件数（歩行者）



時間帯ごとの事故発生件数（自転車）



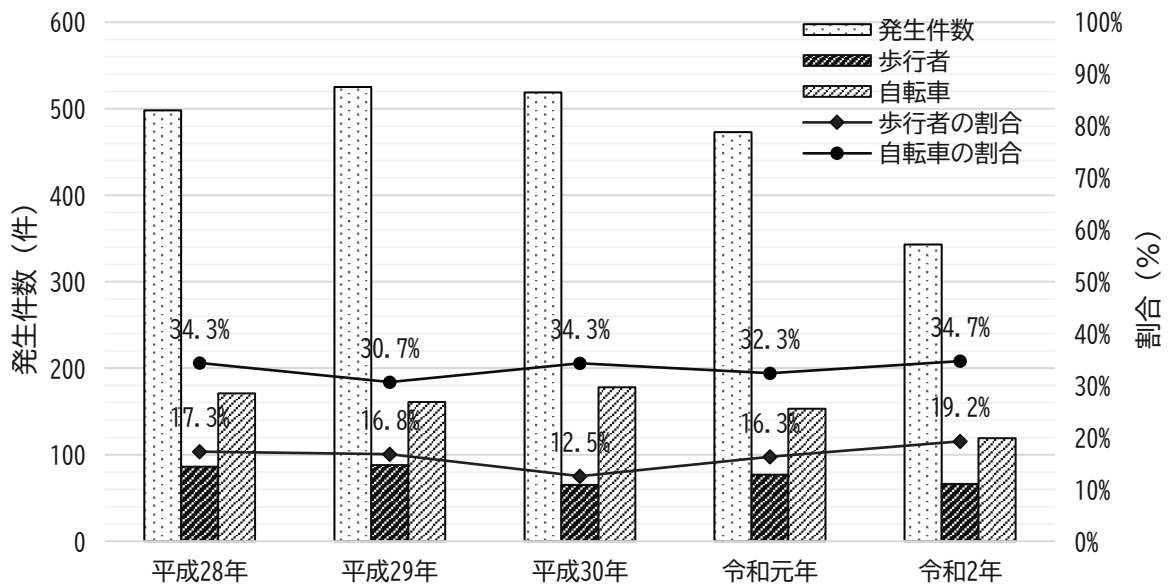
5 歩行者と自転車の交通事故

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。

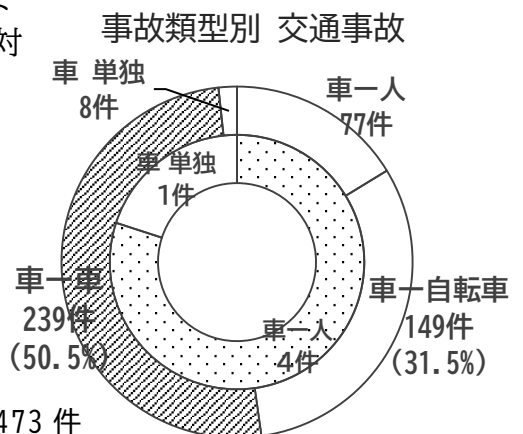
事故発生件数と歩行者・自転車の割合



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、例年との傾向に際があったため、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。

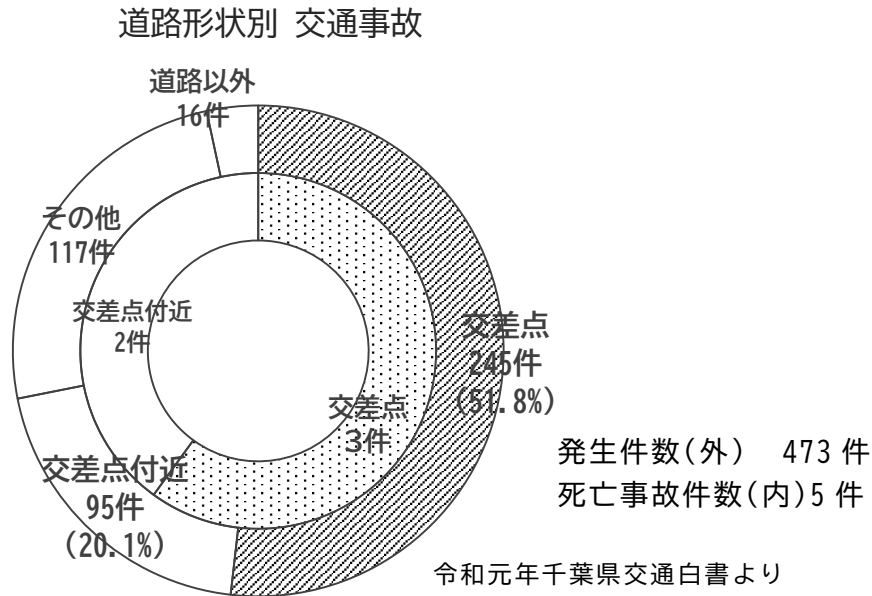


発生件数(外) 473 件
死亡事故件数(内) 5 件

令和元年千葉県交通白書より

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。

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。

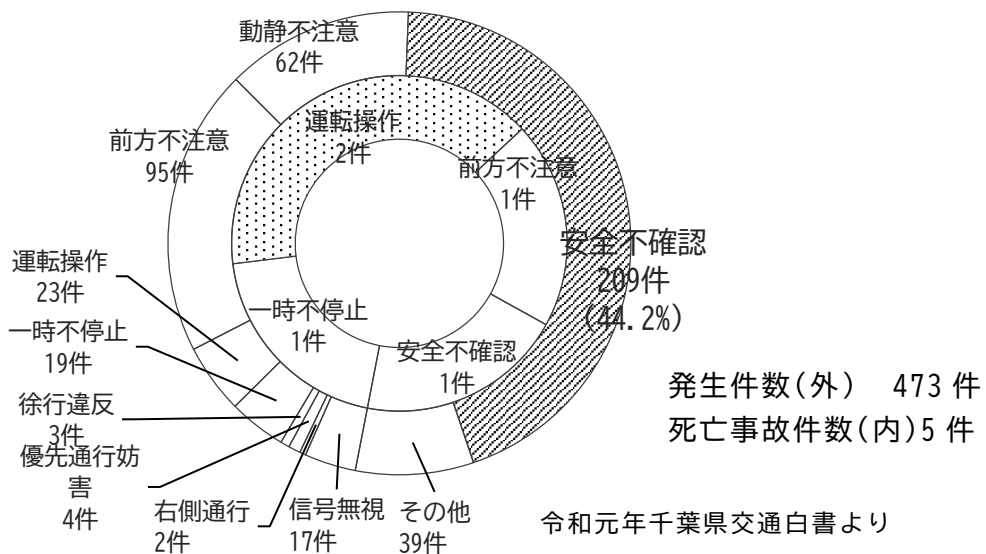


第1当事者^{※2}における交通事故の原因別では、安全不確認が最も多く、その次に前方不注意となり、この安全確認の2項目だけで、半数以上を占めています。

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11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、交通事故死亡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

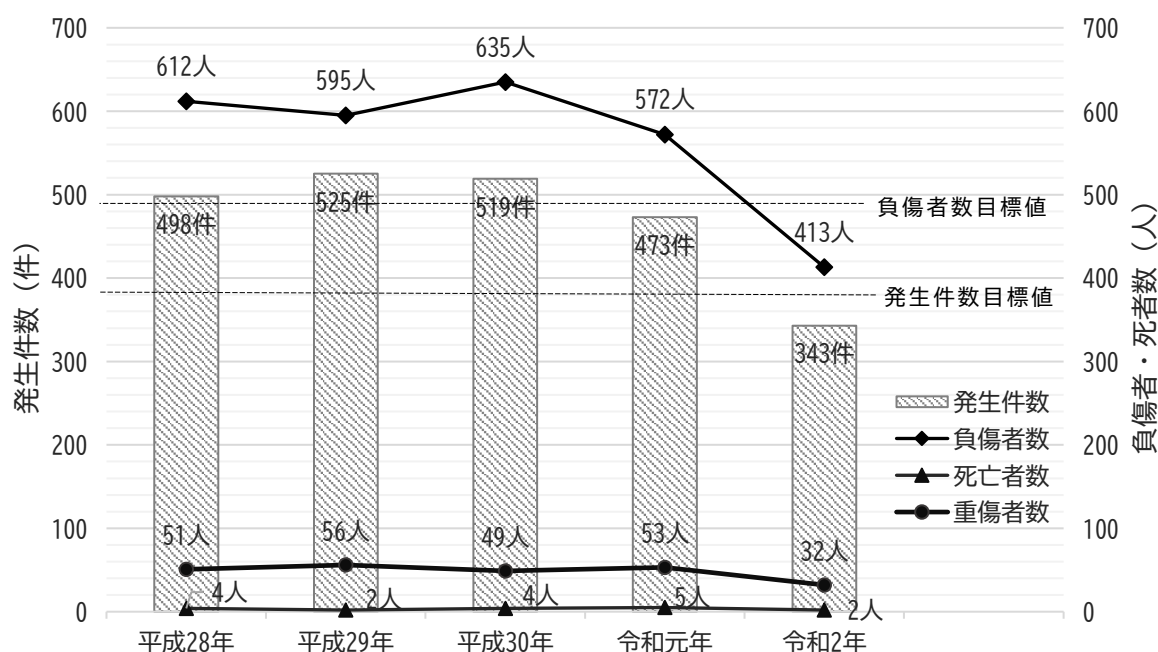
*2 交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する者

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	死亡者数	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



第3節 道路交通の安全対策

1 今後の交通安全の方向性

近年、交通事故発生件数、事故による負傷者が減少していることは、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一定の効果があったと考えられますが、今後の交通安全計画期間の5年間においても、木地区、運動公園周辺地区の土地地区画整理事業の進捗により、新たな道路網が整備され、交通動線も変化することが見込まれます。

また、引き続き人口の増加が予想され、(仮称)市野谷小学校の整備や、南流山中学校の東洋学園大学旧校舎への移転など、通学路に関する安全への関心も高まっています。

このような中で、交通事故発生件数を引き続き減少させ、市民一人ひとりが、交通安全に対する意識を高め、子どもから高齢者までが安心して道路を利用できるように、従来の交通安全対策を踏襲し、次の7つの視点を重視して、引き続き交通安全対策の推進を図ります

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ることから、より効果的な対策への改善を図ります。

【7つの視点】

- 1 高齢者の安全確保
- 2 子どもの安全確保
- 3 自転車の安全確保
- 4 歩行者の安全確保
- 5 幹線道路における安全確保
- 6 生活道路における安全確保
- 7 地域でつくる交通安全

(第1の視点) 高齢者の安全確保

本市における全体的な交通事故発生件数が減少傾向にある中で、令和元年の高齢者1万人あたりにおける事故発生件数は38.54件と最も多く、市全体では24.67件、子どもは11.43件と続いています。

また、交通事故による負傷者数では、令和元年及び令和2年共に、高齢者の割合は子どもに比べ2倍近くを占めるなど、事故により負傷する高齢者が多くいることが伺えます。

このような現状を踏まえ、高齢者が安全に外出できるような交通社会の形成が必要です。

そのために、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継続することが重要です。

高齢者の主な交通手段として、歩行や自転車などを利用する場合と、自動車を運転する場合がありますが、徒歩や自転車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引き続き必要です。

また、高齢ドライバーも増加していることから、近年全国的に課題となっている高齢ドライバーが事故を起こし、加害者となることを防止する取り組みなど、高齢者の特性に応じた対策を実施します。

高齢者の事故の多くが、居住地の近くで発生することが多いことから、身近な地域における生活に密着した交通安全運動を推進します。

（第2の視点）子どもの安全確保

幼い子どもは大人よりも視野が狭く、一つのものに注意が向くと周囲が目に入らなくなってしまう傾向があります。

このため、安全確認を忘れて道路に飛び出すことにより、事故に遭う特徴があります。

事故の発生時間や場所の傾向を見ると、下校時や放課後といった時間帯や、自宅近くの道路での交通事故が多く、安心感や開放感による気の緩みなどにより、一層注意が散漫になってしまうことが一因と考えられます。

このため、日頃から安全確認を行う習慣を身に着けるため、心身の発達段階に応じた交通安全教育を実施します。

また、通学路における自動車事故などによる子どもの被害を未然に防ぐため、警察や教育機関と地元住民とで連携し、ソフト面、ハード面の両面から交通安全対策を実施します。



小山小学校の登校風景

（第3の視点）自転車の安全確保

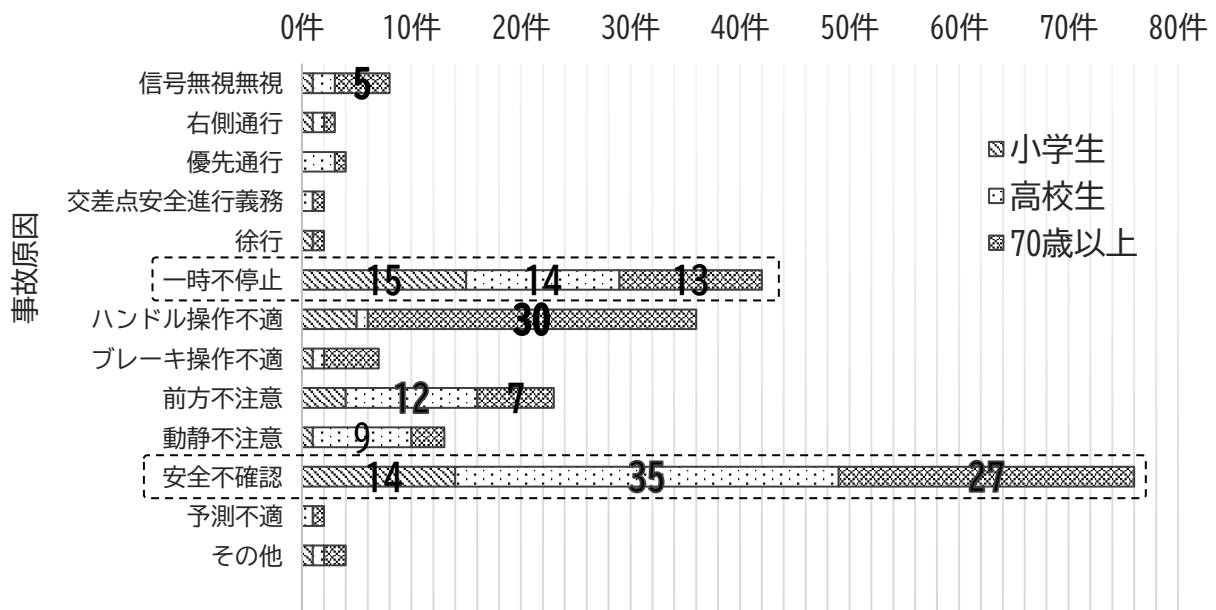
自転車は自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者にもなるため、それぞれの立場に応じた対策を講じる必要があります。

また、自転車利用者はドライバーと比較して、交通ルールに関する理解が不十分なことが多く、交通ルール違反をしてしまうことが多いため、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このため、本市では子どもから高齢者まで、心身の発達や状態に応じた段階的な安全教育に加え、スケアード・ストレイト^{※3}など、実際の自転車事故を再現する参加体験型の交通安全教育を取り入れ、自転車がもつ危険性に触れることを通して、交通ルールの習得を図る事業を推進します。

また、自転車が安全に走行できる空間を確保するため、流山市自転車ネットワーク計画^{※4}に基づいた整備を推進するとともに、放置自転車対策を行うことで、走行空間を確保し、良好な道路交通環境づくりに努めていきます。

令和元年 千葉県内における自転車の事故
年齢層別・原因（第1当事者）



*千葉県全体における、令和元年の自転車が第1当事者となった事故の年齢層と事故原因を比較すると、どの年齢層においても「一時不停止」及び「安全不確認」の2つが大きな割合を占めています。

*高校生は「安全不確認」が多い他、他の年齢層に比べて「前方不注意」などの確認不足による事故が目立ちます。

*高齢者では上記2つの原因の他、「ハンドル操作不適」などの自転車操作に起因する事故も目立ちます。

（第4の視点）歩行者の安全確保

安心して出歩ける交通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す。特に、高齢者や子ども、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ます。

こうした必要性を踏まえ「人優先」の考え方のもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩行空間の確保を積極的に進め、歩行者の安全確保を図ります。

（第5の視点）幹線道路における安全確保

幹線道路の事故は交通量が多いことなどから、2次的な事故を誘発するおそれがあり、事故多発箇所での集中的な対策を実施する必要があります。

そのため、事故多発箇所の現地を診断し、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善をする共同現地診断により、交通事故の防止に努めます

（第6の視点）生活道路における安全確保

生活道路では、地域住民の生活環境として歩行や自転車利用の際に安心して安全に利用できる道路交通環境が必要です。現状では、交通混雑を避ける抜け道として通過車両が入り込むことにより、住民の安全性や環境が脅かされる状況が見受けられます。

このため、住宅地や人が集中する地区の生活道路においては、「人優先」の考え方のもと、自動車交通の規制を図りながら、歩行者の安全性に十分配慮した道路として、安全な道路交通環境の整備を図ることが必要です。

生活道路における交通事故の危険性を極力低下させるため、道路交通環境の整備について、関係機関との連携により、地域に応じた対策を推進します。

（第7の視点）地域でつくる交通安全

交通事故は、市民の居住する身近な地域で発生しており、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となります。

また、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、地域で協力できる体制づくりを推進します。

2 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、従来の交通安全対策を踏襲し、以下の5つの柱による交通安全対策を実施します。

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

【第2の柱】道路交通環境の整備

【第3の柱】救助・救急活動の充実

【第4の柱】被害者支援の推進

【第5の柱】交通事故の調査・分析

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとり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す。

市民の自発的な交通安全教室等への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。

加えて、警察をはじめ関係機関・団体と連携し、安全運転啓発の街頭啓発やイベントを実施していきます。

また、引き続きの課題であ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も、継続して取り組みます。

(1) 市民参加でつくる交通安全

ア 交通安全の日における活動の推進

① 市民一人ひとりの活動の推進

交通安全は市民一人ひとりが自身の問題として考え、行動することが重要です。

市民が交通安全について関心を持ち、身近な問題として交通安全活動を積極的に実践するよう、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継続して推進します。

② 関係機関・団体等における活動の推進

警察などの関係機関・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。

イ 交通安全活動に関する情報提供の推進

広報やホームページを通じ交通安全に関する施策や、事故防止に関する情報提供を行い、市民一人ひとりの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参加を支援します。

ウ 交通安全団体への支援

① 流山市交通安全協会

一般ドライバーを会員とした交通安全協会は、四季の交通安全運動をはじめ、交通安全教育や広報活動などを広く展開しています。

このように、地域における交通安全の中核として重要な役割を担っていることから、引き続き協会における各種交通安全活動の支援を行います。

② 地域安全運転管理者協議会

地域安全運転管理者協議会は、道路交通法により、一定台数以上の自動車を使用する企業又は団体から選任された、安全運転管理者によって組織されており、職域における交通安全を確保するため、重要な使命と役割を担っています。

この活動を適正且つ効果的に運用するため、地域安全運転管理者協議会の活動を継続して支援します。

③ 地域交通安全活動推進委員協議会^{※5}

地域交通安全活動推進委員協議会は、地域における道路交通に関するモラルを向上させ、交通安全の確保について住民の理解を深めるための諸活動のリーダーとして、重要な使命と役割を担う団体です。このため、地域交通安全活動推進委員協議会の活動に対し、継続して支援します。

④ その他の団体

交通安全活動を目的とするNPO等民間団体に対して、交通安全活動が効果的に行われるよう支援します。

エ 市民参加型交通安全対策の推進

通学路交通安全対策プログラム^{※6}に基づき、通学路安全対策推進会議による通学路合同点検を実施します。各小学校PTAの参加により、市民目線による通学路の危険箇所を選定し、児童の安全を確保するため、警察など関係機関協力のもと必要な対策をソフト面、ハード面の両面から継続して実施します。

(2) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

ア 高齢運転者の運転対策の充実・免許自主返納

高齢者が安全に運転を継続できるように、安全運転の能力維持・向上を図るため、高齢者講習を推進します。

また、高齢運転者に対する、他の年齢層の運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図

ります。

さらに、高齢運転者による交通事故を減少させるため、運転に自信がなくなった高齢者の自主的な免許返納の啓発を推進します。

道路交通法第71条の5第4項等で、高齢運転者標識を付けた普通自動車に、幅寄せや割り込みをした自動車の運転者は処罰される（やむを得ない場合を除く）とされています。

標識を装着することは、周囲の一般運転者への配慮を促し、高齢運転者自身を守ることにも繋がります。



高齢運転者標識

イ 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

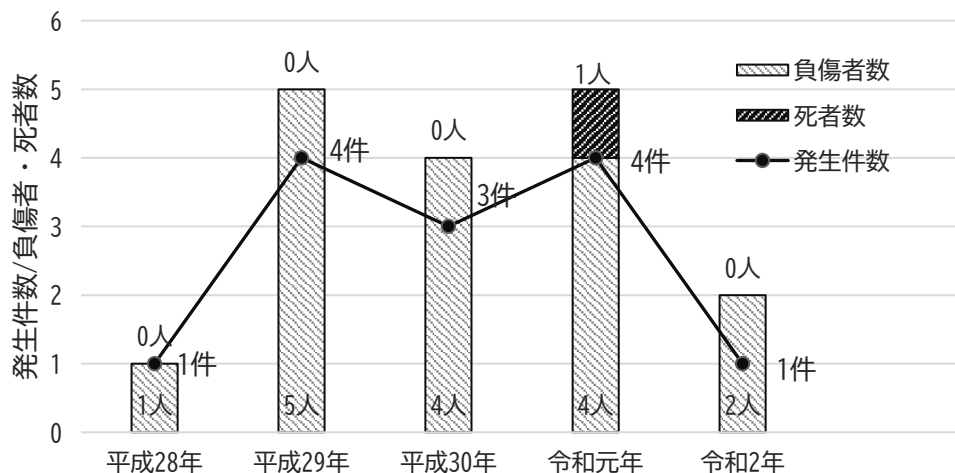
高齢者が安全かつ安心して生活できる交通社会を形成するために、交通安全教育を受けた人が、次代にそれを伝えていくといった、地域コミュニティにおける交通安全教育の循環や自律的な交通安全教育サイクルの構築を推進します。

(3) 飲酒運転の根絶

ア 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

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、飲酒運転を追放するため、飲酒が運転に及ぼす影響や飲酒運転が重大事故に直結する危険性と職場や家庭をはじめ、市民すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図る運動を継続して実施します。

飲酒運転に関する事故



* 飲酒が要因となった交通事故件数をみると、過去5年間、本市においても件数は多くないものの事故が発生しており、死亡事故も発生しています。

イ 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

交通事故の更なる減少のためには、悪質で危険な犯罪である飲酒運転の根絶対策が必要不可欠です。運転手はもとより、酒類提供・販売組合、飲食店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要があります。

そのため、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動期間などにおける広報啓発活動を進めるとともに、企業や団体が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加促進など、「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。

ウ 職域における運転前飲酒検査等の推進

職場で実施する交通安全教育や飲酒運転追放運動、また、車両を安全に運行させるため実施する運転前飲酒検査を推進します。



警察署・市・運送事業者等が合同で実施した飲酒運転ゼロ宣言

(4) 自転車安全利用の推進

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する、いわゆる「ながら運転」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。

このような社会情勢を踏まえ、四季の交通安全運動などのあらゆる機会に、広報媒体を積極的に活用し、「自転車安全利用五則^{※7}」や「ちばサイクルール^{※8}」の普及促進及び自転車の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

① 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進強化月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を重点に広報啓発活動を実施し、「ちばサイクルール」等の普及促進及び自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、街頭啓発活動を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。



「自転車安全の日」に実施する啓発活動風景(流山おおたかの森駅前)

② 自転車交通安全教室の開催

小中学校の児童・生徒や高齢者などを対象に、警察や学校、自治会など関係団体と連携して、参加・体験型の交通安全教育を継続して推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

イ 自転車の点検整備の促進

交通安全に係る広報活動を通じて、日本工業規格の基準に適合した自転車を利用し、日常点検実施の習慣化、自転車安全整備店における定期的な点検整備を呼びかけ、自転車点検整備意識の向上に努めます。

ウ 自転車損害賠償保険等への加入促進

令和4年に、千葉県条例にて自転車損害賠償保険等への加入が義務化される予定であることから、積極的な周知を図ります。

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ

高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、交通安全教室や街頭啓発活動において、自転車損害賠償保険等の必要性を積極的に広報・啓発し、TSマーク^{※9}を含めた自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

エ 反射材の普及活動

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、灯火の取り付け並びに点灯を指導し、自転車の視認性向上を図ります。

オ 全ての年齢層へのヘルメットの着用推進

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着用の効果を伝えるとともに、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について広報し、着用の促進を図ります。

(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

① 期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させ、市民一人ひとり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運動した警察及び交通安全団体等と連携し、推進します。

② 日を定めて行う運動

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として千葉県が定めた、毎月10日の「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した毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナーの向上につながる運動を継続して推進します。

③ 年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の促進、シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶などを目的に、関係機関と連携して幅広い啓発を行います。

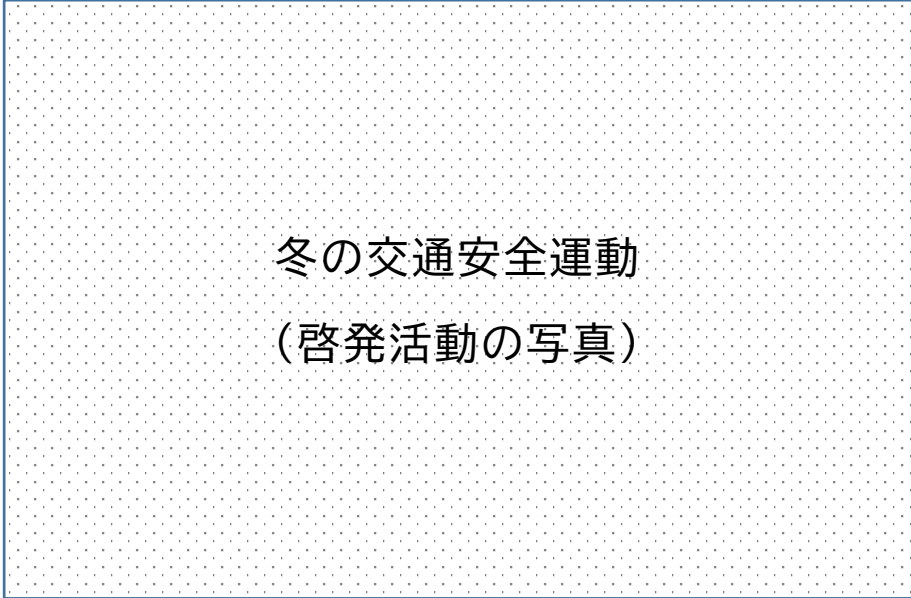
イ 交通安全に関する広報の促進

① 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、警察や交通安全団体と連携し、市民が多く集まる駅前などにおいて啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

② 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとり交通安全に関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、市広報紙、ホームページ、流山市安心メール、SNS、また、自治会の回覧板等も活用し、情報発信に努めます。

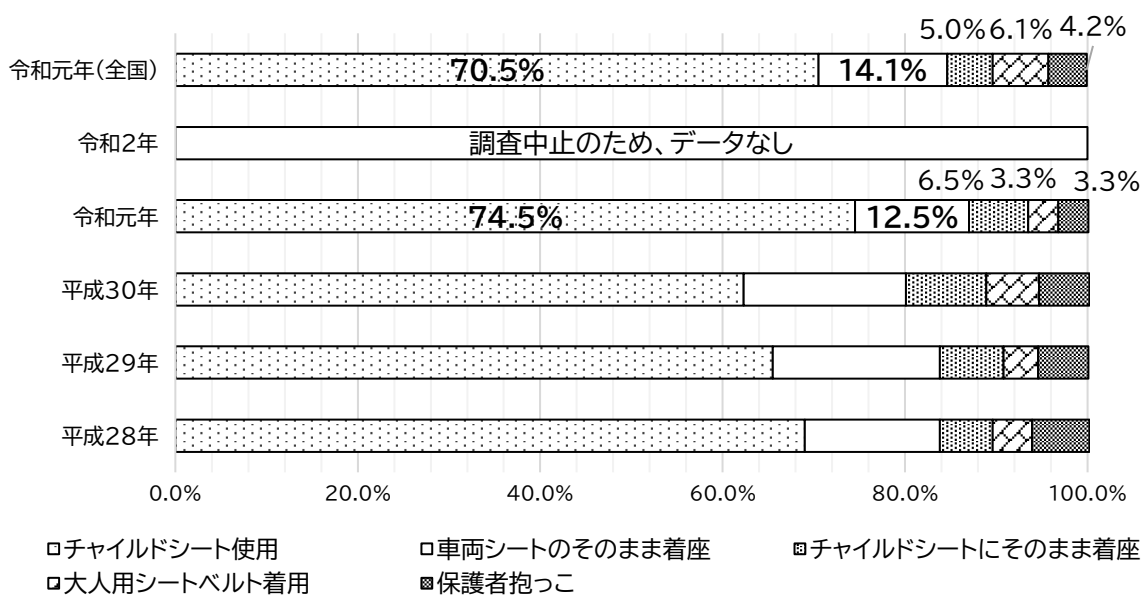


冬の交通安全運動
(啓発活動の写真)

ウ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の交通事故において、未だ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、警察をはじめとする交通関係団体と一体となり、交通安全運動などの機会を通じて、全座席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。

チャイルドシート使用状況(千葉県)



*チャイルドシートの着用状況について推移をみると、年々着用率が増加しており、令和元年で74.5%となっています。全国的に見ても1歳未満の幼児の着用率が88%以上であるのに対し、年齢が上がるごとに着用率が減少し5歳児では48%と大きく減少しています。(出典：チャイルドシート使用状況全国調査(2019) 警視庁/日本自動車連盟(JAF))

(6) 段階的かつ体系的な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、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりでなく、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ことが必要であることから、保育施設や幼稚園と連携し、座学のほか模擬信号などを活用した参加、体験型の安全教育を推進します。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、感染拡大防止のため対面での安全教育が困難な場合は、子ども向け交通安全教育用DVDの貸出を行い、各施設においても継続して交通安全教育が行えるようサポートします。

イ 児童に対する交通安全教育

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、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。

小学校においては、歩行者、自転車利用者としての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て具体的な安全行動が習得できるよう、発達段階に即して、学校と連携して交通安全教育を計画的かつ継続的に推進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生は、幼少の時期から本格的な青年期に移行する過渡期にあるとともに、成長の途上にあります。また、通学などの手段として自転車を利用する機会が増加することから、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。

このことから、警察及び関係団体と連携、協力を図りながら、中学校においては、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及び交通マナーを十分に習得させるとともに、自己及び他者に配慮した行動ができるよう交通安全教育を継続して推進します。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生は、自動車やバイクなどの運転免許を取得することが出来る年齢に達し、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、高い割合を占める自転車の交通事故を防止する必要があります。特に自転車運転中にスマートフォンの操作や耳を塞ぐ形で音楽を聴きながら運転する、ながら運転の危険性を知ってもらう必要があります。

このため、高等学校においては、交通ルールの遵守及び正しい交通マナーを実施し、危険性を疑似体験できるスケアード・ストレイトなどの手法を取り入れるなど、自己及び他者に配慮した行動ができるよう、警察及び関係団体と連携し、交通安全教育を継続して推進します。

オ 成人に対する交通安全教育

地域、職場における各種講習会への参加を促し、悪質性・危険性の高い運転を防止するための自主的な安全行動と交通安全に対する意識付けを図ります。

また、飲酒運転は重大な事故へとつながる可能性が高いことから、職場における「飲酒運転撲滅宣言」への参加など、警察など関係機関と連携しながら根絶を図ります。

自転車については、危険な運転が社会問題化していることや、宅配サービス等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度のほか、ヘルメットの着用推奨、自転車の点検・整備、自転車賠償責任保険等への加入促進等の自転車の安全利用を促進します。

カ 高齢者に対する交通安全教育

交通事故による負傷者が減少する中で、高齢者が負傷する割合は横ばい傾向にあることから、65歳以上の高齢者を対象とした、参加、体験型の交通安全教室を継続して開催します。

また、交通安全教育を受けた高齢者が次代にそれを伝えていくといった、地域コミュニティ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を推進します。

キ その他の対象者への交通安全教育

外国人など、特段の配慮が必要な配慮が必要な場合は、多言語を用いたリーフレットなどの活用など、個別の事案に応じた対応を行い、交通安全意識の醸成を図ります。

【第2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、人優先の考え方の下、歩行者と自転車や自動車などの車両が分離された道路交通環境の整備が必要です。

このため、道路の特性に合わせた交通安全施設の整備などを進めるほか、円滑な交通が確保されるよう、総合的な対策を進めます。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、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

ア 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、狭さくの設定やカラー舗装、イメージハンプなどの交通安全施設の整備や、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策を、警察と連携し推進します。

イ 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、通学路交通安全対策プログラム等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組を推進します。

また、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育施設、幼稚園等及びその所管機関と道路管理者が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



通学路合同点検の様子

ウ 歩行空間のバリアフリー※10化

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、多くの市民が利用する駅周辺を中心に、高齢者や障害者を含めた全ての人が安心して利用できる歩行空間の整備を推進します。

なお、既存道路における補修等を実施する際は、段差の解消に配慮し、円滑な通行を確保します。

また、大きな交差点等における横断歩道橋による横断は、高齢者や障害者が利用できず、安全な横断を確保することが困難になっていることから、各歩道橋について、今後の在り方を整理し、安全な歩行空間の確保に努めます。

エ 歩行空間の環境維持

歩行者が安心安全に通行できるよう、道路舗装や安全施設の維持補修に努め、街路樹等の管理を適切に実施するとともに、道路に隣接する土地に対しても、草木等により安全な通行を阻害することのないよう、土地所有者にも要請していきます。

(2) 道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策の推進

交通事故が多発している箇所又は市民や警察などの関係団体から提供される危険箇所に対しては、集中的事故防止対策として、区画線やドット線、減速マークなどの路面標示の設置や、ガードレール等の安全施設の設置など、道路形状に適した対策を推進します。

また、より一層の対策として規制等が必要な場合は、警察と共同で信号機の設置や速度規制など、危険箇所の性質に合わせ適切な整備を推進します。

イ 土地区画整理事業による道路網の整備

千葉県が施行している運動公園周辺地区及び木地区の土地区画整理事業区域内においては、千葉県警との協議を踏まえた幹線道路及び生活道路である区画道路が計画的に整備されます。

整備は段階的に行われて、通行形態が日々変化していくことから、整備途中段階においても一般の通行に影響が生じないように、関係団体と調整を図ります。

また、既成市街地と土地区画整理事業区域の境界となる、新設道路と既設道路の接続部においては、道路構造の変化点となりやすいことを考慮し、状況に応じた安全対策を図ります。

ウ 生活道路における安全対策の推進

生活道路においては、速度抑制・通過交通抑制を図るための狭さく

やハンプ等の物理的対策のほか、ゾーン30プラス^{※11}などの生活道路への規制を組み合わせ、警察と共同して、整備・拡充を図ります。

エ 通学路等における安全対策の推進

小学校の通学路や、保育園児のお散歩コースなど、未就学児が日常的に集団で移動する経路においては、警察と連携を図りながら、交通規制を含め、カラー舗装などによる歩行空間の確保や、道路標示等による注意喚起を行い、安全・安心な通行空間の確保に努めます。

オ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生の危険性がある交差点やカーブ区間については、ドット線や視線誘導標等を整備するとともに、必要に応じて警察と共に適切な交通規制を実施します。

また、交差点の歩道部においては、信号待ちを行う歩行者だまりなどへの車両侵入を防止するため、特に交通量が多い箇所において、車止めやガードレールの設置を実施します。

カ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路のカーブ等に、高輝度道路標示や道路鋏などの視認性に優れた交通安全施設を設置することで、夜間の事故防止に努めます。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車駐車場の整備及び利用の促進

放置自転車解消を目指し、特に需要が高い駅周辺において、鉄道事業者と協力し、計画的に施設の整備し、利用促進に努めます。

イ 街頭指導員の配置

自転車の放置を防ぎ、安全な歩行空間を確保するため、街頭指導員を各駅周辺の自転車放置禁止区域に配置し、自転車を放置しようとする者に対し、適切な指導を行います。

ウ 放置自転車の撤去

安全な歩行・走行空間を確保するため、自転車放置禁止区域又は公道上に放置された自転車の撤去を継続して実施します。

エ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

放置自転車等の問題を関係機関と連携・協力して広く市民に訴え、その解消を図るため、関係機関と協力し、駅前放置自転車クリーンキ

キャンペーンを継続して実施します。

オ 商業施設等における自転車駐車場の確保

流山市開発事業の許可基準等に関する条例に基づき、集合住宅や商業施設等の建築の際、敷地内での自転車駐車場の確保について協議し、放置自転車の発生を未然に防ぐよう努めます。

カ 自転車ネットワークの整備

流山市自転車ネットワーク計画に基づき、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備します。

(4) 公共交通機関の利用促進

流山市公共交通計画に基づき、バスをはじめとする市内公共交通の利用を促進し、交通事故の減少や温暖化の原因であるCO₂排出量の削減を図ります。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害発生に備えた安全の確保

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、安全・信頼性の高い道路交通を確保するため、道路の安全性に関する点検を強化し、関係機関とともに迅速な対応ができるよう維持管理体制の確保に努めます。

イ 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動など、緊急輸送道路等の確保が大きな課題となることから、流山市地域防災計画に基づき、道路等の被災状況の情報収集に努め、災害対策基本法に基づく交通規制が速やかに実施されるよう対処します。

また、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、道路、橋梁等の損壊、放置車両、建築物の倒壊等により道路が遮断された場合、または二次災害の発生を防止するための通行禁止や、迂回措置をとるための交通規制について、関係機関協力のもと適切に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を、迅速に交通利用者へ提供します。

(6) 交通安全に寄与する交通環境の整備

ア 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

工作物の設置や工事の実施等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、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適切に指導します。

② 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることにより、その排除又は撤去を行います。

③ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り起こしを伴う占用工事については、関係機関と年2回の調整会議を実施し、施工時期や方法を調整することにより、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するよう努めます。

④ 大規模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、計画段階から駐車場の容量確保や車両の出入庫時における安全対策など、交通管理上必要な指導及び提言を積極的に行います。

イ 道路法に基づく通行の禁止または制限

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、決壊また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おいては、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量制限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、必要な体制の強化を図ります。

(7) 道路交通秩序の維持

ア 交通指導取締りの強化等

交通ルール無視による事故を防止するため、飲酒運転や著しい速度超過等の特に悪質・危険・迷惑性の高い違反について、警察に対し、交通指導取締りの強化を継続して要請します。

① 事故多発箇所における取締りの強化

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おき、無免許運転、著しい速度超過、シートベルト未着用や妨害運転など悪質性、危険性、迷惑性が高い違反について、警察に対し、交通指導取締りの強化を継続して要請します。

② 飲酒運転等に対する交通指導取締りの強化

飲酒運転等による違反は、重大な事故を引き起こす危険が高ことから、警察に対し、指導取締りの強化と共に、飲酒運転を助長する酒類提供罪等のいわゆる周辺者三罪に関する捜査の強化を要請します。

③ 危険運転、迷惑運転に対する取締りの強化

近年、悪質な運転で相手を威嚇したり、故意に走行妨害を行うといった、いわゆる「あおり運転」が社会問題となっています。

あおり運転は、重大な事故に繋がる可能性が高ことから、警察に対し、指導取締りの強化を要請します。

イ 路上駐車対策の推進

路上駐車による交通阻害や事故発生の危険性を防ぐため、警察と協力した路上駐車対策を実施し、安全で快適な交通環境の確保を推進します。

【第3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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関等相互の緊密な連携・協力を確保します。

また、負傷者の救命率の一層の向上を図るため、救急現場及び搬送途上において、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の整備を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

「消防力の整備指針」に基づき、適切な救助・救急体制を整備するため、特別救助隊の配置及び救助資機材の更新整備を図るとともに、各署に救急救命士を配置して、高度な救命処置の実施及び救助・救急資機材の整備・促進を図ります。

イ 大規模事故発生時における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、本市の消防力だけでは対応困難な状況も想定されるため、近隣市及び関係機関との広域応援体制の充実強化を図るとともに、ちば北西部消防指令センターと連携し、効率的・迅速かつ円滑な対応を図ります。

ウ 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図り、また、被害を最小限にとどめることが一般市民もできるように、普通救命講習会を定期的に開催し、AED^{※12}の使用を含めた応急手当の知識や実技の普及を図ります。

また、市ホームページや各種イベント等での広報活動を行い、応急手当等の普及啓発活動の推進を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救命率の向上をより一層図るため、救急救命士を各消防署に計画的に配置するとともに、高度救急医療に対応できるよう研修等への派遣に努めます。

オ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務を円滑かつ適切に遂行するため、救助訓練施設の維持管理、高度救命処置用資機材等を搭載した高規格救急自動車及び高機能消防指令センターである、ちば北西部消防指令センターの運用維持を図ります。

カ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な応急措置が求められている救助隊員及び救急隊員に、専門的な知識と技術を習得させるため、東葛飾北部地域救急業務メディカルコントロール協議会が主催する各種研修会をはじめ、千葉県消防学校、他市消防本部等の他機関で開催される訓練及び研修会へ職員を派遣し、高度化する救助・救急業務に対応した教育訓練の充実を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療従事者の養成等

救急医療従事者の専門的な知識と技能の向上を図るため、救急医療担当医師、看護師及び救急救命士に対し、東葛飾北部地域救急業務メディカルコントロール協議会主催のJPTEC^{※13}及びICLS^{※14}の各研修会への参加を呼びかけ、救急医療従事者の養成に努めます。

イ 初期救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制の整備のため、医師会等と連携を図ります。

(3) 救急関係機関の協力の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、東葛飾北部地域救急業務メディカルコントロール協議会を構成している救急医療機関と消防機関が、緊密な連携と協力体制の推進を図ります。

【第4の柱】被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的、経済的に多大な打撃を受け、または掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われています。交通事故被害者及び遺族を支援するため、交通事故相談等、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故被害者支援の充実と推進

ア 交通遺児育成及び助成

交通事故により、父または母が死亡となった交通事故被害者を救済するため、「流山市遺児等手当支給条例」に基づき、その交通遺児を養育する方に手当を支給し、交通遺児の健全な育成と福祉の増進を図ります。

イ 交通災害共済への加入促進

交通事故による災害を受けた者を救済するため、市民に千葉県市町村交通災害共済の加入を継続して促進します。

また、本市では、幼稚園・保育園児に対する加入金の一部助成及び小学校・中学校の全児童・生徒に対する加入金の全額助成を実施しており、今後も継続して行います。

(2) 自動車損害賠償保障制度への加入促進

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠償保険（自賠償共済）の期限切れや掛け忘れに注意が必要であることについて、広報活動等を通じて広く市民に周知することにより、無保険（無共済）車両の運行の防止を図ります。

イ 任意自動車保険

事業用自動車については、損害賠償責任能力の確保を義務付けており、全車両が任意保険等に加入していますが、自家用自動車についても、任意保険の加入を促進します。

(3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故による損害賠償などの相談内容の多様化、複雑化に対処し、被害者の抱える問題に適切に対応するため、千葉県主催による交通事故巡回相談や千葉県交通事故相談所の活用など、広報紙に掲載するなどし、広く相談の機会の提供を図ります。

【第5の柱】交通事故の調査・分析

効果的な交通安全対策を実施するために、事故の発生状況や運転者の行動、道路環境面等、様々な角度から情報収集を実施し、安全対策に活用することで、事故発生の未然防止に努めます。

(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、もしくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、警察や道路管理者などの関係機関・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、各管理者が道路標識や標示等の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

死亡事故、踏切事故、バス転落事故等で多数の死傷者数を出した事故、又は社会的影響の大きい事故については、多角的に分析し、事故の直接的、間接的原因を明らかにして、同種の事故の再発防止を図るため、緊急的な現地診断を実施します。

また、診断結果をもとに、速やかに安全対策を実施します。

(3) 交通事故データ解析等統計分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため関係機関の協力を得て交通事故データの解析・分析を促進します。

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

鉄道事故や踏切事故は、ひとたび発生すれば重大な事故に繋がり、多数の死傷者が生じる恐れがあるため、鉄道事業者と連携の上、鉄道交通における交通事故防止を、継続して推進します。

第2節 鉄道交通安全の施策

鉄道事故をなくし、市民の安全を確保するため、以下の交通安全対策を実施します。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、鉄道の運行に支障をきたす台風や大雨等の気象情報を事前に把握し、危険が予想される箇所への安全対策や適正な運行管理を行うことで、脱線や踏切事故等の未然防止に努めるよう鉄道事業者へ求めます。

また、駅施設等について、高齢者や障害者等の安全に配慮し、段差解消等のバリアフリー化を推進するとともに、プラットホームにおける転落事故の防止対策として、ホームドアや内方線付き点状ブロック等の施設整備を鉄道会社へ求めます。

(2) 踏切道の改良

土地区画整理事業により施工された都市計画道路と鉄道交差部については、立体化による踏切除去が進み安全性が向上する一方、既存道路では多数の踏切が現存しています。

踏切事故や踏切遮断による交通渋滞等の解消を図るため、歩車分離等の構造改良、踏切保安施設の整備及び交通規制等を関係機関と協議のうえ、より効果的な対策を総合的に推進します。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道上での交通事故の防止には、鉄道業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。

そのため、関係機関と協力のうえ、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンを実施する他、踏切事故等の発生個所や危険性の高い踏切道において、警戒標識や路面標示等により、道路利用者に注意を促すよう対応を図ります。

また、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かり易い表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るよう鉄道会社へ求めます。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、各種災害対応訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、地元医療機関、その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

用語集

	名称	意味
1	通学路 合同点検	通学路交通安全対策プログラムにより、各小学校関係者、道路管理者（国、県又は市）、交通管理者である警察及び教育委員会等の関係機関が集まり、年1回通学路の危険個所を洗い出し、対策を講じる。
2	第1当事者	最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
3	スケアード・ストリート	恐怖の直視による教育技法とも言い、怖い思いや体験を通じて啓発効果を高める教育技法のこと。 具体的には、スタントマンによるリアルな交通事故再現を再現することにより、交通事故の衝撃や怖さを実感し、交通ルールの必要性について受講者自身に考える機会を与えるもの。
4	自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示したもの。 流山市は令和3年6月に策定。
5	地域交通安全活動推進委員協議会	地域交通安全活動推進委員（以下、「推進委員」という）によって、警察署管轄区域ごとに組織された協議会。 推進委員は、道路における交通の安全と円滑を確保するため、地域において行われる各種交通安全活動リーダーとして活躍するボランティアの中から、千葉県公安委員会より委嘱を受けたもの。 （地方公務員法に規定する非常勤の特別職公務員）
6	通学路 交通安全対策 プログラム	千葉県東葛土木事務所、流山警察署（交通課・生活安全課）、流山市小中学校校長会、流山市PTA連絡協議会、流山市（土木部道路管理課・市民生活部コミュニティ課）流山市教育委員会（教育総務部教育総務課・学校教育課）を構成員とする「通学路安全対策推進会議」で策定されたもので、通学路の安全対策を図ることを目的とする。 市内、各小学校の通学路で年に1回、各小学校関係者、道路管理者、警察、教育委員会を中心に点検を実施、対策を講じるもの。

	名称	意味
7	自転車 安全利用五則	平成19年7月に内閣府で策定された、自転車の通行ルールの啓発に当たって定められたもの。 ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ・飲酒運転、二人乗り、並進の禁止 ・夜間はライトを点灯 ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 ⑤子どもはヘルメットを着用
8	ちば サイクルール	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んだ、千葉県独自の自転車安全利用ルール。 【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう 【自転車に乗る時のルール】 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
9	T S マーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。 傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。
10	バリアフリー	身体障害者や高齢者が生活を営むうえで支障がないように、商品を作ったり建物を設計したりすること。 また、そのように作られたもの。
11	ゾーン30 プラス	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掛けるとともに、ゾーン内において物理的対策を実施することで、速度抑制や抜け道車両の抑制を図る生活道路対策。
12	A E D	日本語訳は自動体外式除細動器と言う。 小型の器械で、体外（裸の胸の上）に貼った電極のついたパッドから自動的に心臓の状態を判断する。 もし心室細動という不整脈（心臓が細かくブルブルふるえていて、血液を全身に送ることができない状態）を起こしていれば、強い電流を一瞬流して心臓にショックを与えること（電気ショック）で、心臓の震えを停止させる。

	名称	意味
13	J P T E C	交通事故や転落事故等により重傷外傷による傷病者を、現場や搬送途上での適切な処置を行えるための病院前外傷教育プログラムであり、消防吏員、救急救命士、医師、看護師等を対象にした講習会。 Japan Prehospital Trauma Evaluation and Care の略
14	I C L S	突然の心停止に出会った時にどのように対処すべきか、というコースの学習目標に医療従事者（医師、看護師、救急救命士等）を対象とした日本救急医学会認定の蘇生トレーニングの講習会。 Immediate Cardiac Life Support の略

第 11 次流山市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 4 年 月

流山市役所 土木部 道路管理課