

第 10 次流山市交通安全計画 (平成 28 年度 ~ 平成 32 年度)



流山市

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 計画の重点事項	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	2
3 高齢者と子供の交通事故	4
4 時間別の交通事故	5
5 歩行者と自転車の交通事故	6
第 2 節 道路交通安全計画の目標	7
第 3 節 道路交通の安全対策	8
1 今後の道路交通安全対策の方向性	8
(第 1 の視点) 高齢者の安全確保	8
(第 2 の視点) 子供の安全確保	9
(第 3 の視点) 自転車の安全確保	9
(第 4 の視点) 歩行者の安全確保	10
(第 5 の視点) 幹線道路における安全確保	10
(第 6 の視点) 生活道路における安全確保	10
(第 7 の視点) 地域でつくる交通安全	11
2 道路交通安全の施策	11
【第 1 の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	11
(1) 市民参加でつくる交通安全	12
(2) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	14
(3) 飲酒運転の根絶	15
(4) 自転車安全利用の推進	16
(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	23
（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	24
（3）自転車利用環境の総合的整備	25
（4）公共交通機関の利用促進	26
（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	27
（7）道路交通秩序の維持	29
【第3の柱】救助・救急体制の整備	30
（1）救助・救急体制の整備	30
（2）救急医療体制の整備	33
（3）救急関係機関の協力の確保等	34
【第4の柱】被害者支援の推進	34
（1）交通事故被害者支援の充実強化	34
（2）自動車損害賠償保障制度への加入促進	34
（3）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	35
【第5の柱】交通事故の調査・分析	35
（1）交通事故多発箇所の共同現地診断	35
（2）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	35
（3）交通事故データ解析等統計分析の高度化	36

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	37
第2節 鉄道交通安全の施策	37
【第1の柱】鉄道交通環境の整備	37
（1）鉄道施設等の安全性の向上	37
（2）踏切道の改良	38
【第2の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及	38
【第3の柱】救助・救急活動の充実	39

参考 (数字)は40・41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 10 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 10 次交通安全基本計画及び千葉県の第 10 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

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間で定める。

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 計画の重点事項

本市では、この 5 年間市内全体の事故件数は減少しているものの、高齢者の事故件数は増加傾向であり、また子供の事故件数は横ばい傾向であることから、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、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。

このことから、本計画の重点項目を「高齢者と子供の安全対策」と「自転車の安全利用対策」にします。

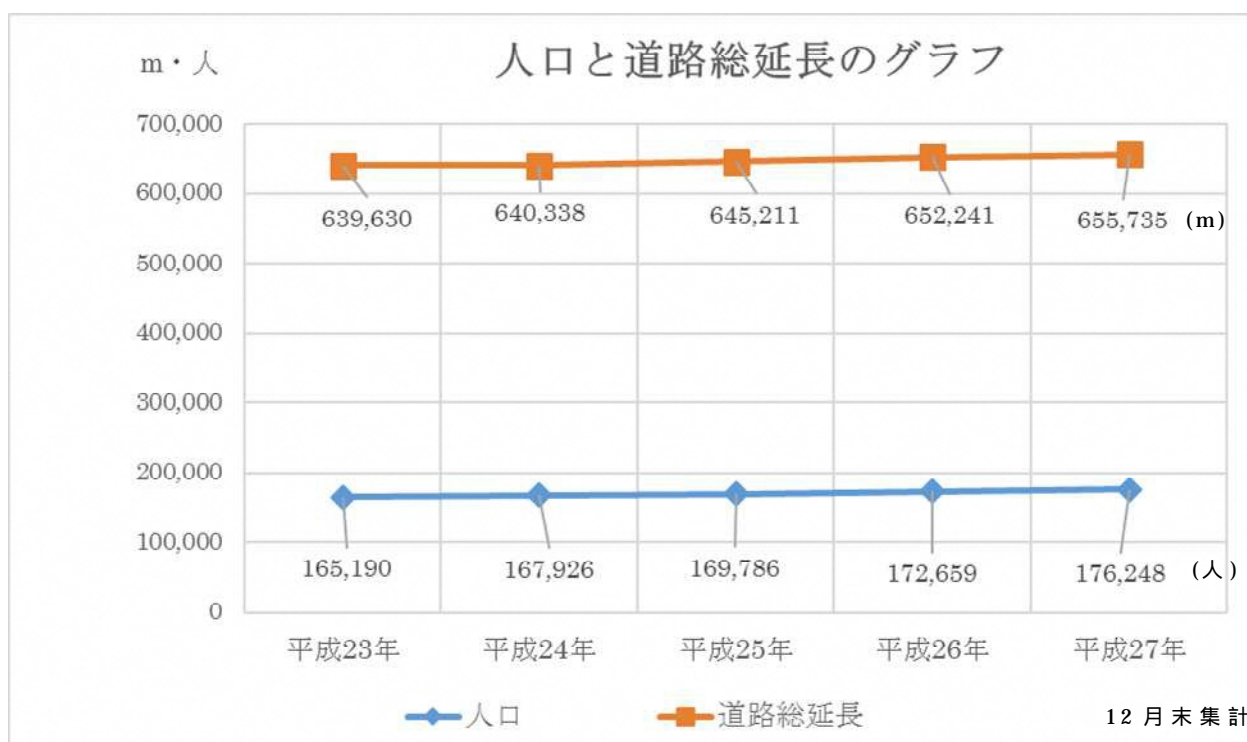
第2章 道路交通の安全

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9次流山市交通安全計画の5年間で、平成23年人口165,190人、平成27年人口176,248人となり、11,058人増加しました。

また、道路総延長は同期間で、平成23年639,630メートルが、平成27年655,735メートルとなり、16,105メートル増加しています。



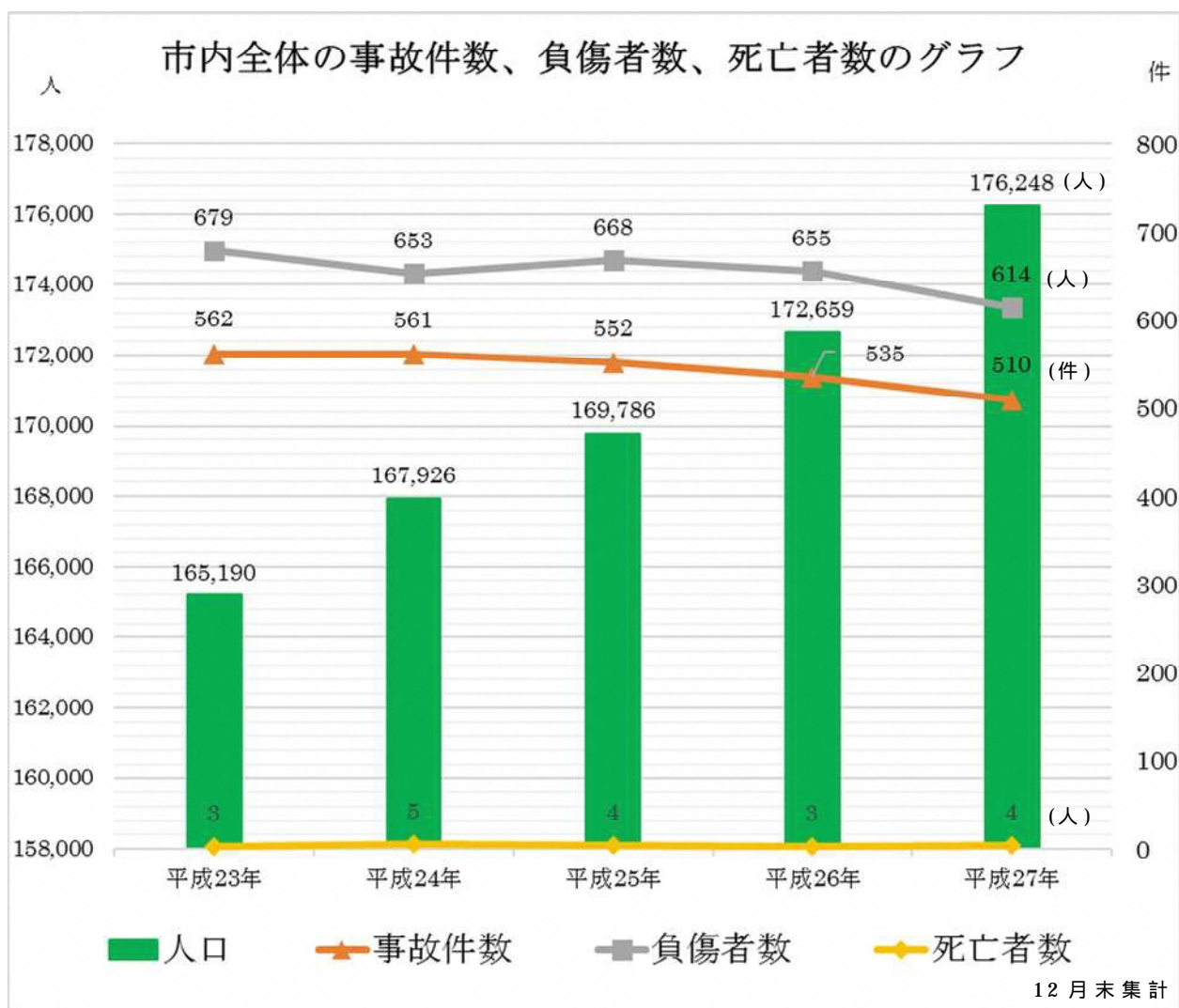
2 道路交通事故の現状

本市の交通事故発生件数は、第9次流山市交通安全計画の5年間で、平成23年562件が、平成27年510件となり、件数で52件、割合で約9パーセント減少しています。

これまで本市では、第9次流山市交通安全計画のもと、交通安全普及啓発活動として、交通安全教室の開催や街頭キャンペーンを実施してきました。また、通学路合同点検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、安全対策を推進してきました。

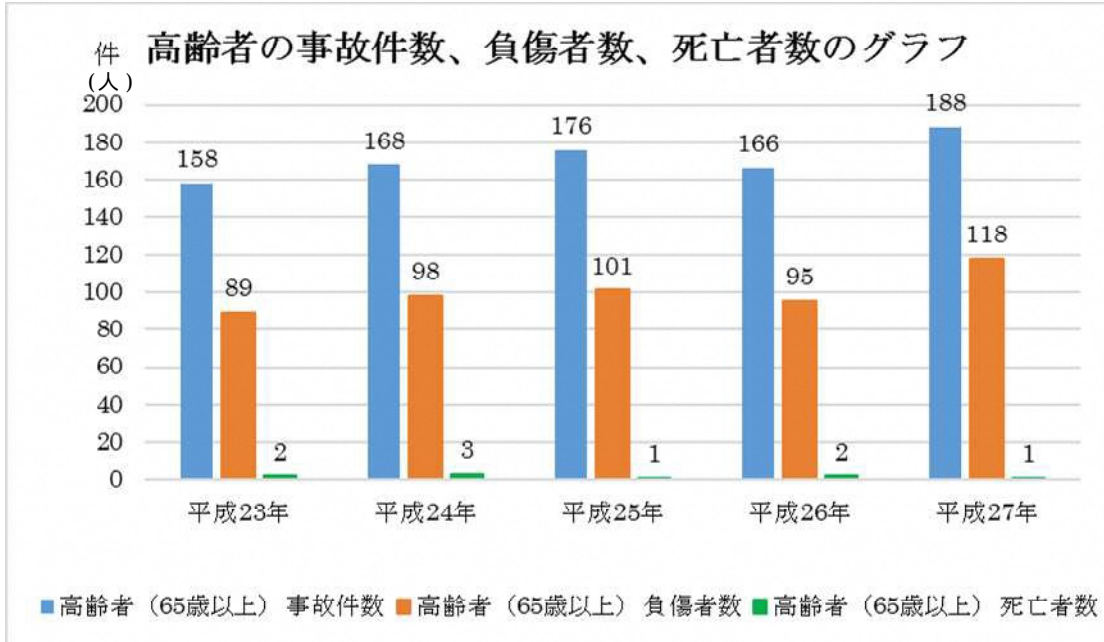
人口と道路総延長が増加している中において、交通事故発生件数が減少していることは、第9次流山市交通安全計画のこれら各施策の推進や関係者の努力の成果と考えられます。

しかし、交通事故発生件数の減少と同様に負傷者数も減少傾向にあるものの、死亡者数は毎年3名から5名の方が亡くなっていることから、さらなる対策の推進が必要です。

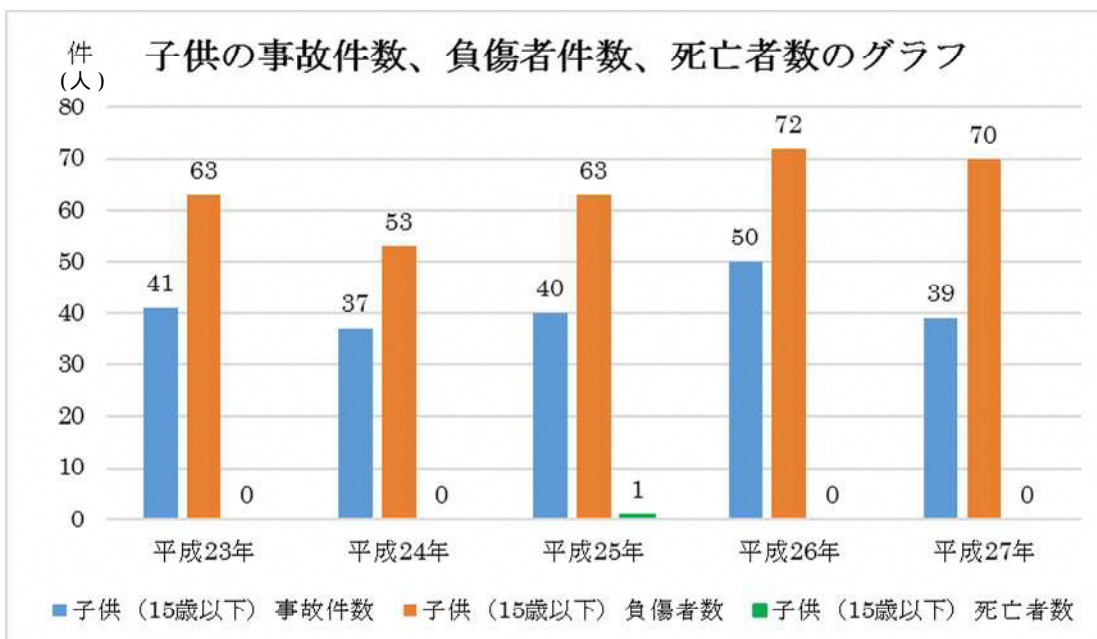


3 高齢者と子供の交通事故

全国的に高齢者の交通事故増加が問題となっていますが、本市においても、全体的な交通事故発生件数が減少している中で、高齢者の事故は増加しています。

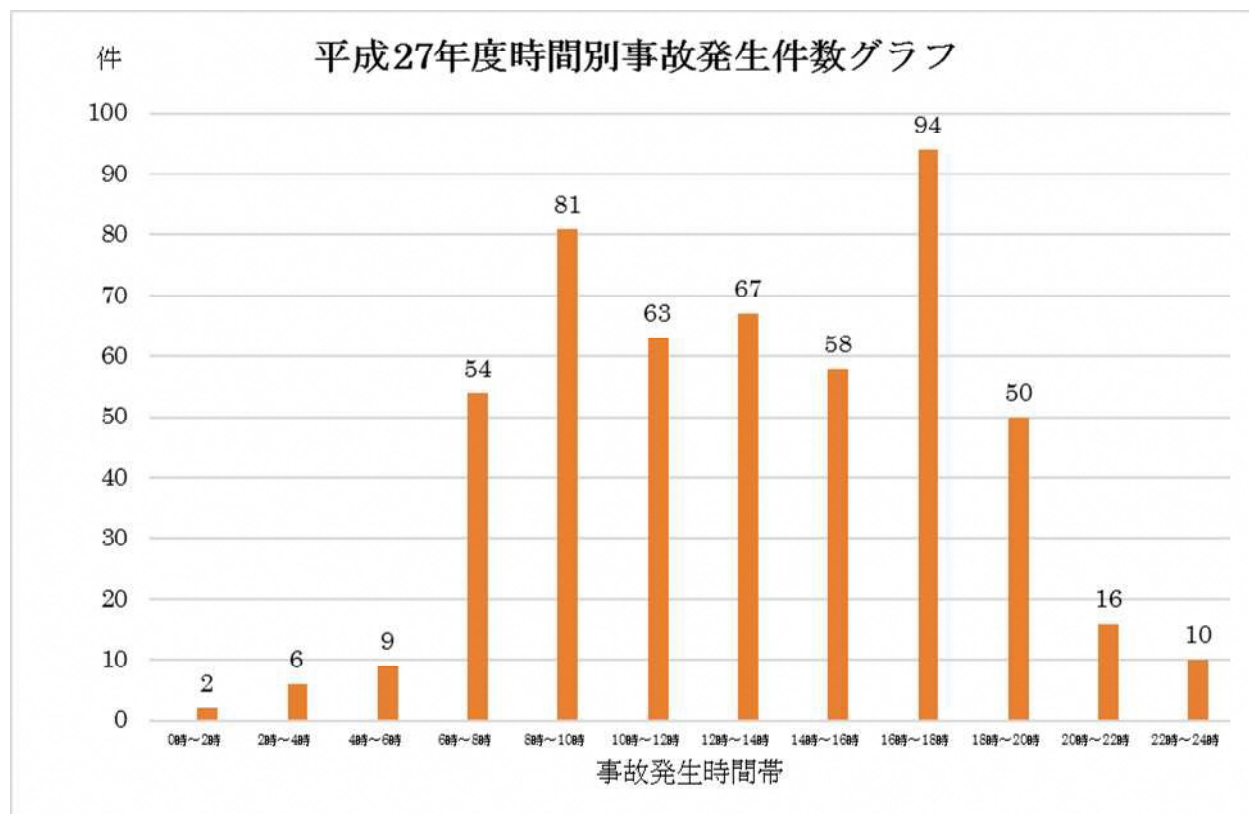


子供の交通事故発生件数は、第8次交通安全計画の最終年度の平成22年に39件と前年比28件減少しましたが、その後は40件前後を推移している状況です。



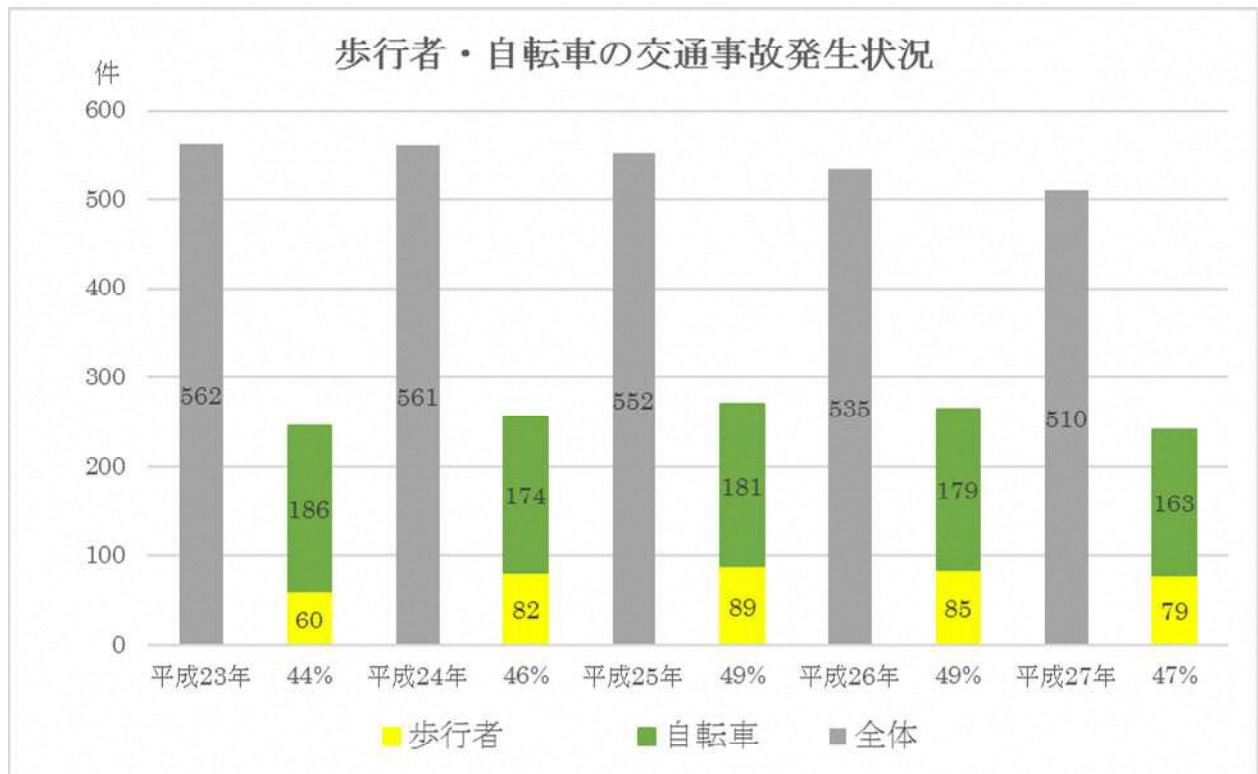
4 時間別の交通事故

時間別の交通事故発生件数は、16時から18時までが最も多く、次いで8時から10時までとなっています。これは、薄暮時や通勤・通学時の取り組みの重要性を示しています。



5 歩行者と自転車の交通事故

全体の交通事故発生件数に対する、歩行者や自転車利用者の事故割合を平成27年で見てみると、全体510件に対して歩行者79件、自転車163件、合計242件で全体の47%を占めており、この5年間、5割近い発生状況となっています。



第 2 節 道路交通安全計画の目標

第 1 0 次流山市交通安全計画は、計画期間を平成 2 8 年度から平成 3 2 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、発生件数と負傷者数を下記の数値目標とします。

	平成 2 7 年実績	平成 3 2 年目標
交通事故死亡者数	4 人 / 年	0 人 / 年
交通事故発生件数	5 1 0 件 / 年	4 3 0 件以下 / 年
交通事故負傷者数	6 1 4 人 / 年	5 3 0 人以下 / 年

(参考)

		平成 2 7 年実績	平成 3 2 年目標
国の目標	2 4 時間死亡者数	4,117 人	2,500 人以下 / 年
	死傷者数	670,140 人	500,000 人以下 / 年
県の目標	2 4 時間死亡者数	180 人	150 人以下 / 年
	死傷者数	23,442 人	18,000 人以下 / 年

第3節 道路交通の安全対策

本市では、今後の交通安全計画期間の5年間においても、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ています。また、子育て世代を積極的に誘致しており、今後も人口が増加するものと考えられます。

このような中、交通事故発生件数の減少傾向を今後も継続し、市民一人ひとりが、交通安全に対する意識を高め、子供から高齢者までが安心して道路を利用できるように、交通安全対策を推進するため、次の7つの視点を重視して対策の推進を図ります。

- (第1の視点) 高齢者の安全確保
- (第2の視点) 子供の安全確保
- (第3の視点) 自転車の安全確保
- (第4の視点) 歩行者の安全確保
- (第5の視点) 幹線道路における安全確保
- (第6の視点) 生活道路における安全確保
- (第7の視点) 地域でつくる交通安全

1 今後の道路交通安全対策の方向性

近年、道路交通事故の発生件数が減少していることは、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、一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や道路交通環境の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実して、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規施策を推進します。

(第1の視点) 高齢者の安全確保

本市では全体的な交通事故件数が減少している中、高齢者が関係する交通事故の割合が増加傾向にあります。今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に外出できるような交通社会

の形成が必要です。それには、多様な高齢者の実像を踏まえた、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。

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関わりなく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（ 1 ）化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い傾向であることから、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する必要があります。

（第2の視点）子供の安全確保

幼い子供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。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。

また、下校時や放課後といった時間帯や、自宅近くの道路で交通事故が多いというのは、安心感や開放感による気の緩みで注意不足になってしまうことが原因と考えられます。

このため、日頃から安全確認の習慣をつけさせるため、心身の発達段階に応じた交通安全教育を実施するとともに、自動車等による子供の被害を未然に防止する観点から、通学路等における歩行空間の整備等を推進します。

（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。自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の分離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進める必要があります。

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、ルールやマナーを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、本市では子供から高齢者まで、心身の発達に応じた段

階的な安全教育に加え、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の習得を図る事業を推進します。

さらに、駅前や商店街の放置自転車等の問題に対しては、自転車駐車場の整備や利用促進、放置防止策を行うことで、走行空間の確保や防災活動の円滑化を図られるよう、良好な道路交通環境づくりに努めます。

（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るなど、歩行者の安全確保を図ります。

一方、近年では歩きスマホやヘッドホン等による歩行者のマナーの悪さが問題視されており、歩行者に対してのマナー向上促進に努めます。

（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。

事故多発箇所については、流山警察署ホームページ「速度取締り指針」参照

（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。

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。

そのため、今後も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、地域で協力していくことが重要です。

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、以下の5つの柱により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。

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) 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

(ア) 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。

(イ) 関係機関・団体における活動の推進

関係機関・団体は、それぞれが交通安全の日における交通安全活動のテーマを設定し、職場等においてそれぞれの特性を生かした各種施策を展開することにより、交通事故防止の推進を図ります。

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

(ア) 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、地域における交通安全の中核として、交通安全運動をはじめ、交通安全教育・広報等の様々な活動を展開するなど、重要な役割を担っています。このため、交通安全協会による各種の交通安全

活動を継続して支援します。

(イ) 地区安全運転管理者協議会

地区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している企業・団体から選任された、安全運転管理者によって組織された交通安全団体です。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。

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

(ウ) 交通安全母の会

交通安全母の会は、交通安全の意識の高揚と普及を行うため、子供の保護者で構成される市民団体です。

交通安全思想の一層の普及を図るには、家庭における保護者の果たす役割が非常に大きいものです。その保護者が互いに連携を図り、「交通安全は家庭から」を実践することが必要です。このため、保護者を中心としたボランティア組織である交通安全母の会の活動を継続して支援します。



【流山市交通安全母の会による啓発活動】

(エ) 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。

(オ) 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は、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に基づき、通学路安全対策推進会議(2)による通学路合同点検を実施します。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に必要な対策を、関係機関の協力のもと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 高齢者宅訪問活動の推進

警察や交通安全団体、自治会などと連携して高齢者宅を訪問し、自宅周辺の交通危険箇所などについて知らせるとともに、反射材を配布するなど、交通事故防止を呼びかける活動を継続して推進します。



【「突撃!! 我が家の交通安全」】

イ 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。



【高齢運転者標識】

運転免許証自主返納者への特典制度

市では、運転免許証を自主返納された65歳以上の方に市内の加盟店で利用できる、買い物ポイントが付いた「流山ながぼんW A O Nカード」を贈呈します。

（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です。飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図るとともに、職場、家庭、飲食店等での取り組みを推進し、飲酒運転の追放を図ります。

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、飲食店など地域で創意工夫による、飲酒運転をさせない対策を実施するため、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を通じて、飲酒運転の根絶に対する意識が一過性のものとならないよう、意識の徹底を図ることにより、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりを推進します。



【飲食店における取り組み】



【アルコール検査機】

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。

(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、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利で手軽な乗り物ですが、近年、スポーツ自転車の普及や携帯機器を使用しながらの運転などの影響により、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。

そのため、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、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの周知を推進する必要があります。また、危険なルール違反を繰り返した違反運転者を対象とした、「自転車運転者講習制度」の周知を図ることで、自転車乗車中の交通違反による事故の発生を防止します。

(ア) 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「自転車安全利用月間」及び毎月15日の「自転車安全の日」における、関係機関・団体と連携した啓発活動を実施するとともに、交通安全協会と連携し、街頭での自転車点検、安全指導を実施するなど自転車安全利用対策を継続して推進し、自転車安全利用五則の徹底を図ります。

自転車の交通事故を防止しましょう!!

自転車は車両です

自転車安全利用五則

① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
 道路交通法上、自転車は車両として位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。
 罰則 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金
 【ただし例外として、以下の場合は自転車が歩道を通行することができます】
 ① 道路標識や道路標示で指定された場合
 ② 歩道幅が1.5メートル未満の子供、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人の場合
 ③ 車道や交通の状況からみてやむを得ない場合

② 車道は、左側を通行
 自転車は道路の左側に寄って通行しなければなりません。
 罰則 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
 歩道を走行する場合は、すぐに停止できる状態で、歩行者の通行を妨げるとは一時停止しなければなりません。
 罰則 2万円以下の罰金又は科料

④ 安全ルールを守る

- ◆ 飲酒運転は禁止
 自転車も60km/h以上は禁止。
 罰則 5年以下の懲役又は1年以上2年以下の罰金
- ◆ 二人乗りは禁止
 0歳未満の子供を乗せるなどの場合を除き、二人乗り禁止。
 罰則 2万円以下の罰金又は科料
- ◆ 並進は禁止
 「並進可」標識のある場所以外では、並進禁止。
 罰則 2万円以下の罰金又は科料
- ◆ 夜間はライトを点灯
 夜間は、前照灯及び尾灯(又は反射器)をつける。
 罰則 5万円以下の罰金
- ◆ 信号を守る
 信号を必ず守る。信号機のある場合は、その信号に従う。
 罰則 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金
- ◆ 交差点での一時停止と安全確認
 一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。安全確認を怠らせない。
 罰則 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金
- ⑤ 子供はヘルメットを着用
 児童・幼児(13歳未満)の保護者は、児童・幼児に自転車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

毎月15日は「自転車安全の日」
 千葉県・千葉県警察・千葉県交通安全対策推進委員会

(イ) 自転車交通安全教室の開催

小中学校の児童生徒及び高齢者等を対象に、警察、団体、学校、自治会と連携して、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。



【高齢者を対象にしたシニア自転車安全教室】

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 自転車保険への加入促進

自転車が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、交通安全教室や講習等において、自転車保険の必要性を説明し、TSマーク（ 3 ）などの各種自転車保険への加入促進を図ります。

TSマークについて

「TSマーク」のついた自転車安全整備店の看板のあるお店で取り扱っています。自転車安全整備士による点検・整備（有料）を受け、賠償責任保険・傷害保険のついている「TSマーク（1年間有効）」を貼りましょう。



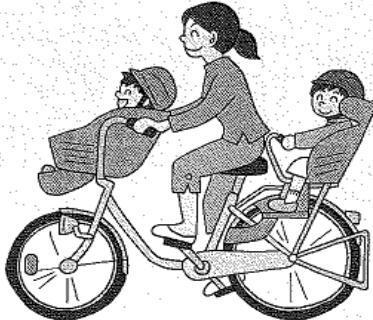
エ 反射材の普及活動

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、明るい服装の着用や反射材の使用について周知し、普及を図ります。

オ 自転車乗車用ヘルメットの着用推進

転倒時に自ら防御姿勢を取ることが困難な幼児・児童が転倒事故の際に頭部を負傷するリスクが高いことから、事故の際に頭部への衝撃を緩和するSGマーク（**S**）がついた自転車乗車用ヘルメット着用の推進を図ります。

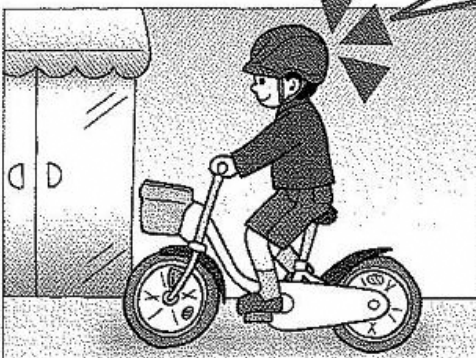
幼児（6歳未満）2人を乗せる場合は、安全基準を満たした自転車を利用しましょう。



- ※1. 幼児2人同乗用自転車は、JIS、BAA、SGなど、自転車の車体の安全性を示すマークが付いたものを使用しましょう。
- ※2. 幼児を同乗させる事が出来る者は、16歳以上の者です。



児童・幼児（13歳未満）の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



SGマークのついたヘルメットを選びましょう。



※SG（エスジー）はSafety goods（安全な製品）の略号です。

SGマーク制度 (Safety Goods)

SGマークは、安全な製品として製品安全協会の基準に合格した製品のすべてに付けられています。SGマーク付き製品の欠陥による万が一の人身事故に対して「対人賠償責任保険」が付いています。

SGマークヘルメットはこの2種類のマークが付けられています。



(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

(ア) 期間を定めて行う運動

四季の交通安全運動を中心に、警察や交通安全団体と連携し、市内の交通事故防止に向けた運動を継続して推進します。

(イ) 日を定めて行う運動

千葉県が定める毎月10日の「交通安全の日」、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、交通マナー向上に繋がる運動を継続して推進します。

(ウ) 年間を通じて行う運動

子供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、NPO団体と連携して、幅広い運動を継続して行います。

イ 交通安全に関する広報の推進

(ア) 街頭キャンペーンの実施

交通安全意識の普及を図るため、警察や交通安全団体と密接な連携の下、駅前や商業施設などにおいて啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努めます。

(イ) 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりが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マナーの実践を習慣づけるため、広報紙や関係団体を通じ、広報啓発活動を実施します。

ウ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果並びに正しい着用方法について理解を求め、全ての座席におけるシートベルト着用、チャイルドシートの正しい着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、あらゆる機会を着用の徹底を図ります。チャイルドシートについては無料貸出しを継続的に実施し、幼児の交通事故の被害の軽減に努めます。



【幼児用チャイルドシート】

(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

幼児が道路を通行する際に必要な安全知識を提供するだけでなく、将来にわたって道路を通行するときに必要な交通安全意識と実践する力を養うためにも、幼少期からの教育は必要不可欠です。

そこで、幼稚園・保育所等と連携し、幼児と保護者を対象に参加・体験型の安全教育を継続して推進します。



【保育所での交通安全教室】



【NPOによる交通安全教室】

イ 児童に対する交通安全教育

小学生は、登下校や自転車の利用等により幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、保護者から離れて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必要な知識と技能を修得させるとともに、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、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

自転車交通安全教室や自転車安全利用講習会の開催など、警察や学校等と連携・協力を図りながら、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、自己及び他の人々にも配慮した安全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

バイクや自動車の運転免許を取得することが可能な年齢に達し、交通社会に参加するようになります。このことから、交通ルールの遵守及び交通マナーを実践し自己及び他の人々の生命を尊重するなど責任を持った行動ができるよう、警察及び関係団体と連携を図り交通安全教育を推進します。

オ 成人に対する交通安全教育

地域や職場における各種講習会への参加を促し、安全意識の高揚を図ります。自動車運転時での歩行者・自転車利用者の保護、死亡事故に直結する悪質で危険性の高い信号無視や速度超過などの運転、飲酒運転等は警察及び関係機関と連携を図り、取締りを含めた事故防止対策を推進します。

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢運転者事故の増加に対応するため、自治会、高齢者クラブ等を対象とした参加・体験型の交通安全教室の開催を継続して推進します。

特に、夜間事故防止のため、高齢者に対し、視認性の高い服装や反射材等の積極的な活用を推進します。

キ その他の対象者への交通安全教育

障害者や外国人など、特段の配慮が必要な対象については、きめ細かい内容の講習や指導方法による交通安全教育を推進します。

【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」の考え方のもと、歩行者と自転車や自動車との分離がされた道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備や交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を進めます。

本市では、つくばエクスプレス沿線地域の土地区画整理事業に

より、宅地及び公園のほか、生活道路や幹線道路が年々整備され住環境が大きく変化しています。道路交通において、歩道の整備を積極的に実施するなど、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

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対策を、警察と連携して実施します。

イ バリアフリー化の推進

多くの人が行き交う駅周辺を中心に、高齢者や障害者を含むすべての人々が安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間の整備を推進します。

なお、既存道路における歩道部補修の際は、段差解消を考慮した補修を図り、円滑な通行を確保します。

ウ 通学路の整備

登下校時における児童の交通環境を改善するため、交通管理者である警察やPTA、教育委員会、各道路管理者等関係機関と通学路合同点検を実施し、児童目線による道路環境の整備と交通規制を活用することで、安全な通学路の実現を推進します。

(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交差点などに対して、集中的な事故防止対策のため、当該箇所においては、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線、道路照明灯、視線誘導標の設置、道路標識の整備等の対策を推進します。

イ 土地区画整理事業による道路網の整備

土地区画整理事業区域では、計画的に配置された幹線道路と生活道路（区画道路）が整備されます。

整備にあっては、地域ごと段階的に行われることから、通行形態が日増しに変化していきます。通行に影響が生じないよう整備を行っていきます。

また、土地区画整理区域の境になる既存道路との接続箇所については、道路構造の変更点となりやすいことから、それぞれの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について

通学路や車両の交通量の多い生活道路においては、学校や警察と連携を図りながら、歩行者と自転車利用者に係る死傷事故の抑止を図るため、自動車に対する交通規制、自動車の速度を低下させるイメージハンプ（ 5 ）やカラー舗装の整備、ゾーン30（ 6 ）の指定等に努めます。

エ 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ドット線、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ドット線、交差点クロスマークの設置、カラー舗装などによる交差点存在の明確化、線形の明確化に努めます。

オ 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、交差点やカーブに道路照明灯、道路標識の設置、道路標示の高輝度化に努めます。

（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

駐輪需要が高い地域の放置自転車の解消を目指し、鉄道事業者や地域と協力して、計画的に自転車駐車場を整備し、そ

の利用を促進します。

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に配置し、自転車を放置しようとする者を駐輪場に誘導するとともに、放置された自転車の整理を継続して行います。

ウ 放置自転車の撤去

放置抑止策として、放置禁止区域内または公道にある放置自転車の撤去を継続して行います。

エ 駐輪秩序の確立

路上駐輪を防止し、駅周辺の駐輪需要を適正に把握し、駐輪場の効率的な利用促進に努めます。

オ 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の放置自転車クリーンキャンペーンを継続して実施します。

(4) 公共交通機関の利用促進

流山ぐりんバスの運行や路線バスの利便性の向上を図り、公共交通機関への利用を促進し、交通事故の減少や温暖化の原因である二酸化炭素排出量の削減を図ります。



【流山ぐりんバス】



【流山市内を走るつくばエクスプレス】

(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、安全性、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、本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。

さらに、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、建築物の倒壊により道路が遮断された場合、また、二次災害の発生を防止するために通行禁止及び迂回措置をとるための交通規制を、関係機関協力のもと、適切に実施します。この場合、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

(ア) 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、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。

(イ) 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、撤去を行います。

(ウ) 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、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、関係機関と年2回の調整会議を実施し、施工時期や施工方法を調整します。

(エ) 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画、開発事業、大規模小売店舗等の建設に際し、地域の交通情勢を勘案した上、計画の段階から安全の確保、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を行います。

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、また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また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。

ウ 子供の遊び場等の確保

(ア) 都市公園の整備

路上における遊びや、運動による交通事故防止のため、街区公園を始めとする都市公園や緑地等を計画的に整備し、維持管理に努めます。

(イ) 学童クラブの活用の促進

市街化、核家族化、女性の就労等の増加により、児童を取り巻く環境が大きく変化する中で、健全育成の拠点となる学童クラブを活用することで、遊び場の不足による交通

事故発生の懸念を解消し、地域における安全の確保を図ります。

(7) 道路交通秩序の維持

ア 交通の指導取締りの強化

事故多発箇所等における重大事故の防止に重点を置いた無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、シートベルト未装着、過積載等の悪質・危険・迷惑性の高い道路交通法違反車両に対して、指導取締りを行うよう警察に要請します。

また、自転車利用者に対しても、平成27年6月の道路交通法改正に基づき、携帯電話の使用走行、飲酒運転、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、指導取締りを行うよう警察に要請します。

イ 駐車対策の推進

路上駐車による交通阻害や事故の危険性を防止するため、警察と協力した駐車対策を実施することで、安全で快適な交通環境の確保を推進します。

駐車場の整備については、駐車需要が生じる一定規模以上の建築物の開発に対して、「流山市開発事業の許可基準等に関する条例」等の運用により、適切な規模の駐車場の整備を図り、自動車の路上放置を防止します。

ウ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等が集まらないようにするための施設の管理、改善等の環境づくりを推進するとともに、関係機関等と連携し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりに努めます。

また、暴走行為に対する指導取締りの強化を警察に要請します。

【第3の柱】救助・救急体制の整備

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、救助・救急体制を図ります。

また、負傷者の救命率の一層の向上を図るため、救急救命士の配置や高規格救急自動車の整備等、救助・救急体制を充実し救急医療体制の整備を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・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。



【流山おおたかの森駅前での警察消防合同訓練】

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があるため、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、平成25年4月から運用開始している千葉北西部消防指令センターにより、効率的な出動指令を行い、迅速かつ円滑な対応を図ります。

ウ 心肺蘇生法の応急手当の普及活動の推進

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ために、市民を対象とした普通救命講習会を定期的に行い、多くの市民にAED（ ）の使用を含めた応急手当の知識や実技の普及を図るとともに、応急手当指導員及び応急手当普及員を養成します。

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。



【 A E D 本 体 】



【 A E D を 使 用 し た 訓 練 】

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

消防機関では、救急救命士を計画的に配置できるように早期養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び病

院実習を推進します。



【救急救命士救命処置訓練（気管挿管）】

オ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救助訓練施設の維持管理、救急医療機器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（千葉北西部消防指令センター）の運用維持を図ります。



【救急医療機器等を搭載した高規格救急自動車】

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JPTEC（ 8 ）及びICLS（ 9 ）の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。



【救急隊訓練】

（ 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及びICLSの各研修会への参加を呼びかけ、救急医療業務に関する資質の向上を図ります。

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、医師会等に理解、協力を求めます。

(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強化

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、市民に千葉縣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

自賠責保険（自賠責共済）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とともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、

無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

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参加しているが、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は、事故の発生状況や運転者の行動、さらには、道路環境面等、様々な角度から情報収集を実施し、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。

(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。



【 県主催共同現地診断 】

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

本市における鉄道事故及び踏切事故は、過去5年発生していないことから、引き続き事故発生ゼロを目指します。

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、下記の3つの柱に基づき、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、更に推進します。



【市内を走る東武アーバンパークライン】

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3つの柱を中心に、交通安全対策を実施します。

【第1の柱】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、プラットフォ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

近年施工された都市計画道路の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。



【歩車分離の踏切道】

【第2の柱】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。



【踏切での交通安全指導】

【第3の柱】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。



【つくばエクスプレス線での事故を想定した救助訓練】

用語集

名称	意味
1(9ページ) 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。
2(14ページ) 通学路安全対策 推進会議	通学路の安全確保のため、教育委員会が招集する対策会議。東葛飾土木事務所、流山警察、道路管理課、教育委員会、学校校長会、PTA、区画整理事業者で組織される。
3(18ページ) TS 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。 TS Traffic Safety
4(19ページ) SG マーク	SG マーク(エスジーマーク)は、一定の日用品の 安全性 を保証するための日本の制度。対象となる日用品は、乳幼児用製品、福祉用具、家具、家庭用品、厨房用品、スポーツ用品、レジャー用品など126品目(2016年現在)。対象製品ごとに基準が定められており、基準適合品に対してはSGマークが表示されている。 SG Safe Goods
5(25ページ) イメージハンプ	舗装の色や材料を一部分だけ変え、凹凸があるように見せかけたもの。ドライバーに注意を促し、自動車の速度を落とさせるために設ける。
6(25ページ) 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掛けること。必要に応じその他の安全対策を組合せ、ゾーン内の速度抑制や抜道車両の抑制を図る生活道路対策。

<p>7(30ページ)</p> <p>AED</p>	<p>AEDは、Automated External Defibrillatorの頭文字をとったもので、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。</p>
<p>8(33ページ)</p> <p>JPTEC (ジェイピーテック)</p>	<p>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。</p> <p>Japan Prehospital Trauma Evaluation and Careの略称</p>
<p>9(33ページ)</p> <p>ICLS</p>	<p>ICLSとはImmediate Cardiac Life Supportの略称</p> <p>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。</p>