資料③

※第2回会議からの修正点は赤字となっております。

第１２次流山市交通安全計画（案）

（令和８年度～令和１２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

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　時間別の交通人身事故 ……5

４　歩行者及び自転車の交通人身事故 ……6

５　交通人身・死亡事故の傾向 ……8

第２節　道路交通安全計画の目標……11

第３節　道路交通の安全対策　……12

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 ……13

（第２の視点）こどもの安全確保 ……13

（第３の視点）歩行者の安全確保 ……13

（第４の視点）自転車の安全確保 ……13

（第５の視点）外国人の交通安全教育の推進 ……14

（第６の視点）小型モビリティの安全利用 ……14

（第７の視点）幹線道路・生活道路における安全確保 ……14

（第８の視点）地域でつくる交通安全対策の推進 ……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 ……17

（３）飲酒運転の根絶 ……18

（４）自転車等安全利用の推進 ……20

（５）外国人に対する交通安全教育の推進 ……22

（６）交通安全に関する普及啓発活動の推進 ……22

（７）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ……23

【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 ……23

（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 ……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周辺環境の整備 ……27

（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 ……29

（２）救急医療体制の整備 ……30

【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と推進 ……31

（２）自動車損害賠償保障制度への加入促進 ……31

（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 ……32

（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 …32

なお、本文中の※(数字)は 33～35 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１２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、国が第１２次交通安全基本計画を策定し、これを受けて千葉県が第１２次交通安全計画を策定したことを踏まえて定めたものです。

本市の計画では、千葉県の計画を前提として、第１２次期間中、流山市において重点的に取り組むべき内容を抽出して、定めたものです。

２　計画の期間

令和８年度から令和１２年度までの５年間とします。

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はなく、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。

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

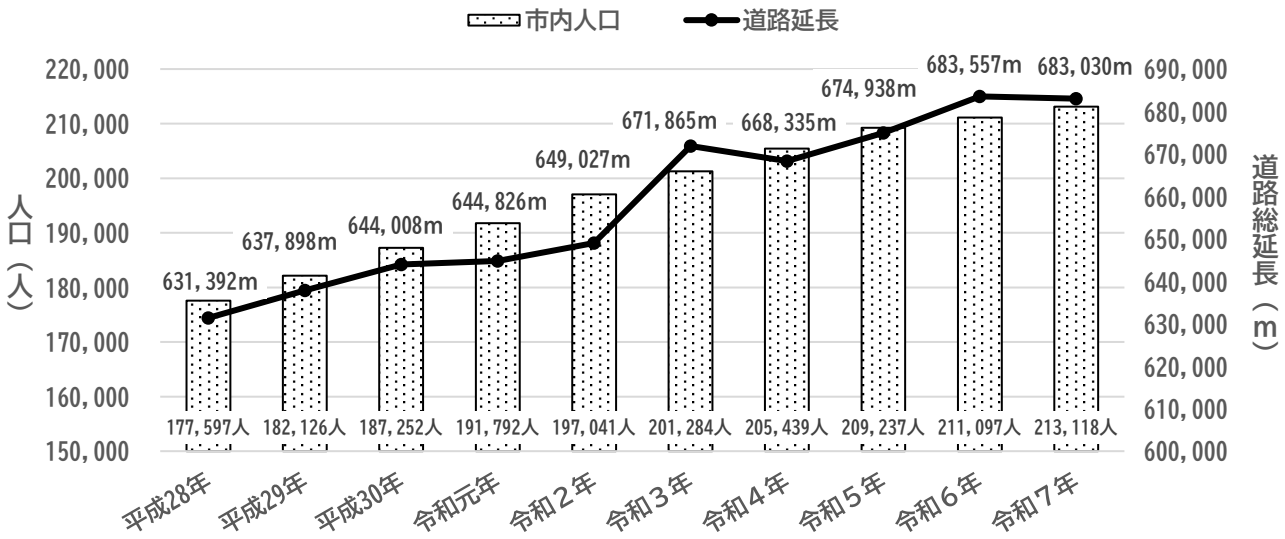


図１　人口と道路総延長

本市の人口と道路総延長の推移は図１のとおり、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、年々増加してきました。

２　道路交通事故の現状

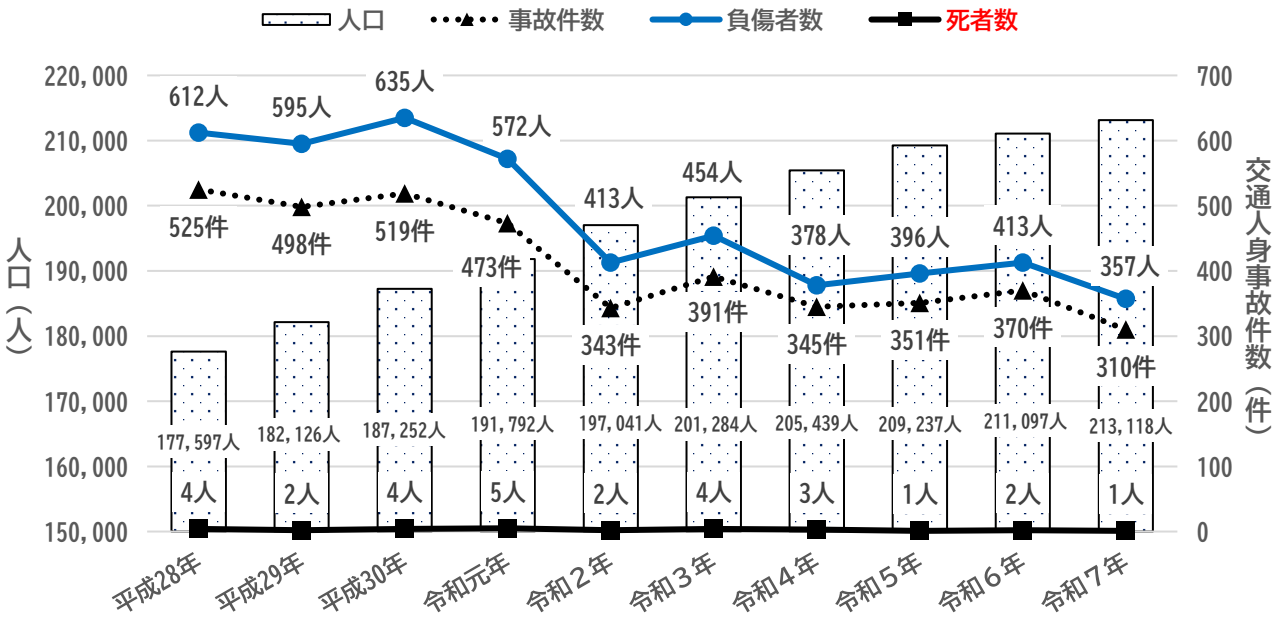


図２　人口と交通人身事故件数

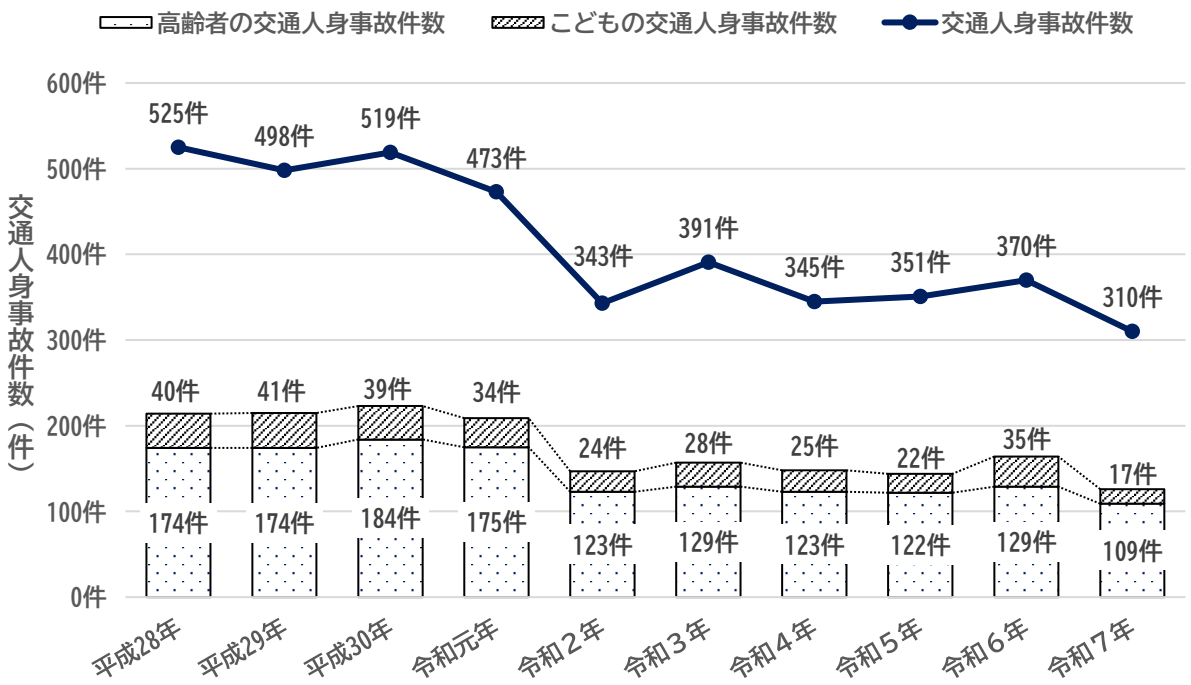


図３　世代別の交通人身事故件数　※高齢者は65歳以上、こどもは15歳未満

前ページ図２は人口と交通人身事故件数の推移を表しています。

折線グラフ点線のとおり、交通人身事故件数は平成２８年から令和６年までは、概ね３５０件から５００件程度でしたが、令和７年は３１０件まで減少しました。

一方、棒グラフのとおり、人口は平成２８年の１７７，５９７人から令和７年には２１３，１１８人に増加しています。

また、図３は世代別の交通人身事故件数の推移を表しています。

棒グラフ斜線のとおり、こどもの交通人身事故件数について、平成２８年から令和元年までは概ね３０件から４０件程度でしたが、令和２年から令和６年までは３０件前後で横ばいとなり、令和７年は１７件まで減少しました。

棒グラフ点格子のとおり、高齢者の交通人身事故件数は、平成２８年から令和元年までは１８０件前後でしたが、令和２年から令和６年にかけて概ね１２０件から１３０件程度まで減少し、令和７年には１０９件まで減少しました。

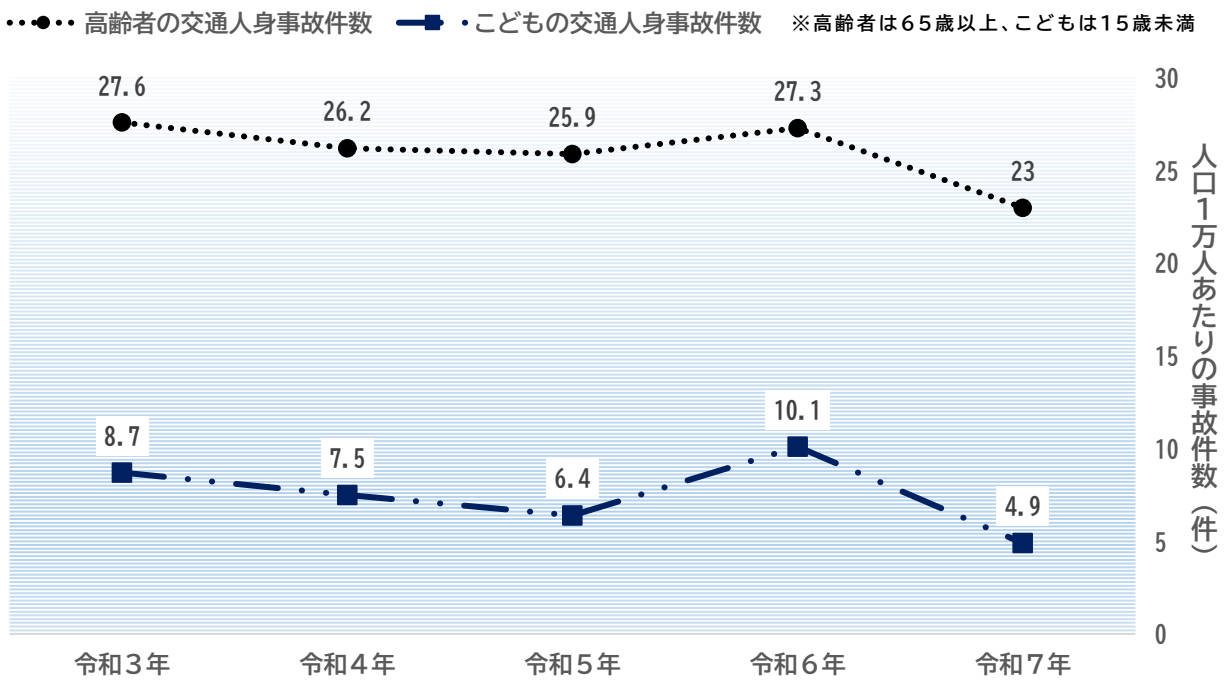


図４　人口１万人あたりの交通人身事故件数

図４は人口１万人あたりの交通人身事故件数の推移を表しています。

一般的には、人口が多い世代の交通人身事故件数が多くなるため、交通人身事故の引き起こしやすさを表しています。

高齢者の交通人身事故件数は令和３年の１万人あたり２７．６件から令和７年には１万人あたり２３件と減少しており、こどもの交通人身事故件数も令和３年の１万人あたり８．７件から令和７年には１万人あたり４．９件と減少しています。

３　時間別の交通人身事故

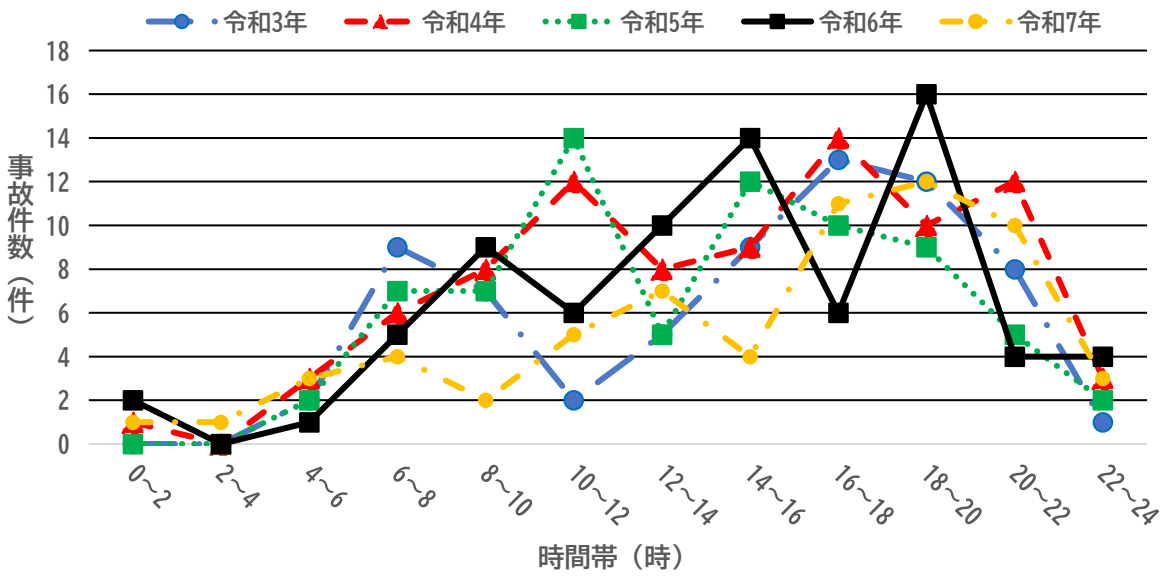


図５　時間帯ごとの交通人身事故件数（歩行者）

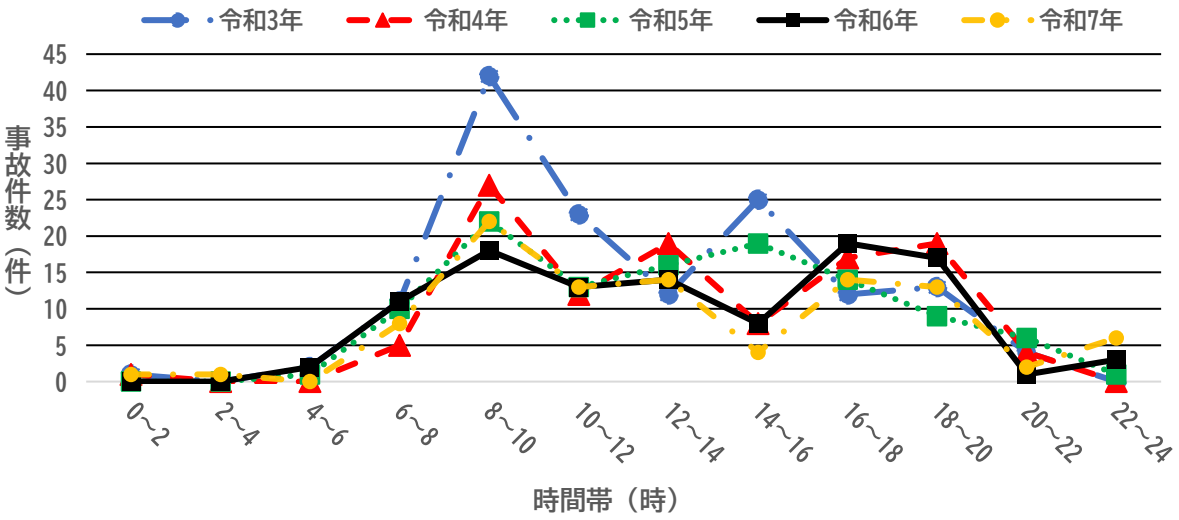


図６　時間帯ごとの交通人身事故件数（自転車）

図５と図６は、令和３年からの令和７年までの歩行者及び自転車の交通人身事故件数の時間別推移です。

図５のとおり、歩行者は１６時から２０時にかけて多く、自転車は８時から１０時が多いことがわかります。

４　歩行者及び自転車の交通人身事故

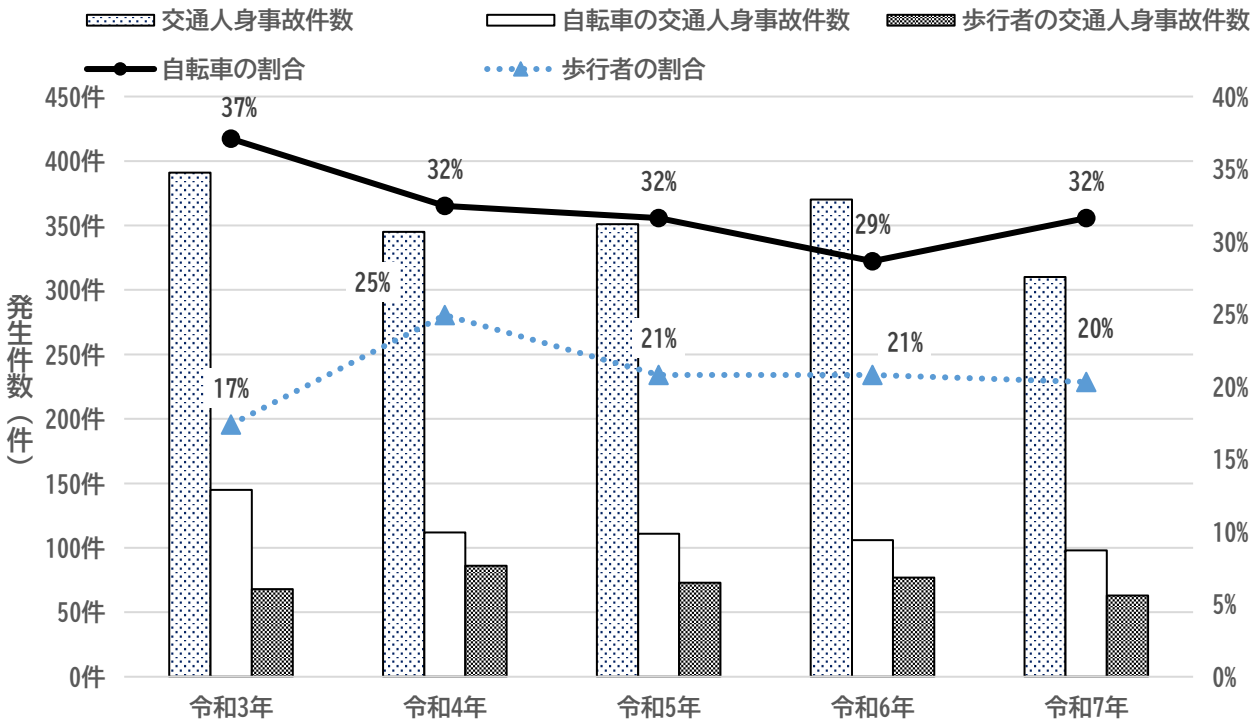


図７　交通人身事故件数と歩行者及び自転車の割合

図７は、全体の交通人身事故件数に対する歩行者及び自転車の事故割合です。

各年において、交通人身事故件数に増減はあっても、歩行者の割合は２０％前後、自転車の割合は３０％前後を推移しています。

この５年間、歩行者と自転車を合わせた事故件数は、常に全体の５０％以上となっています。

※高齢者は６５歳以上

出典：交通事故統計資料集（令和７年、千葉県警察）

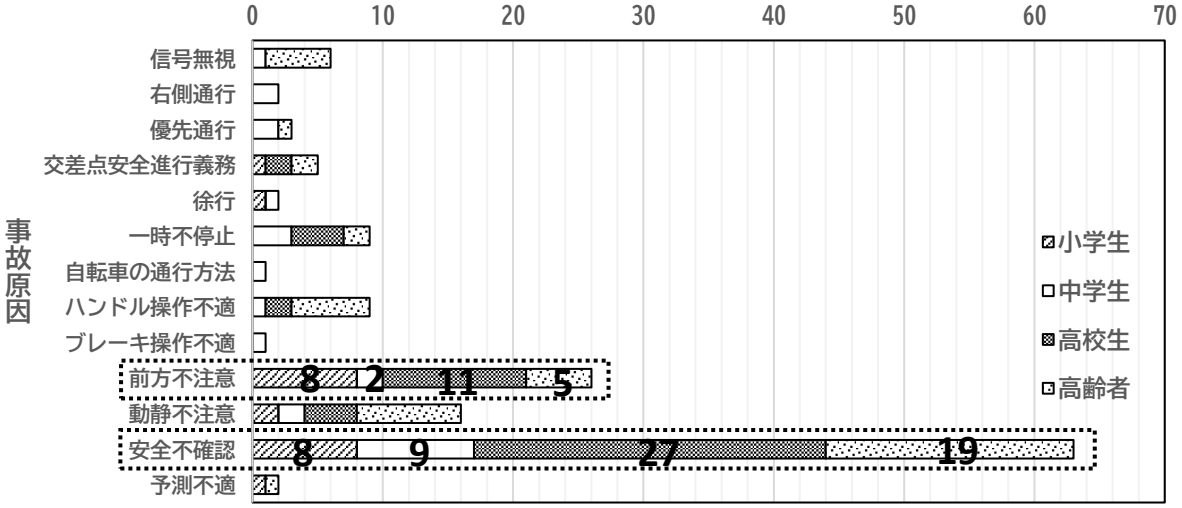


図８　令和７年　千葉県内における自転車の交通人身事故 年齢層別・原因（第１当事者※1）

図８は令和７年千葉県内における、自転車の交通人身事故（第１当事者※1）の年齢層と事故原因を比較したものです。どの年齢層においても「安全不確認」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交通人身事故が目立ちます。

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交通人身事故も目立ちます。



警察官による自転車安全運転指導の様子

５　交通人身・死亡事故の傾向

発生件数（外）　３１０件
死亡事故件数（内）　１件

出典：交通事故統計資料集（令和７年、千葉県警察）

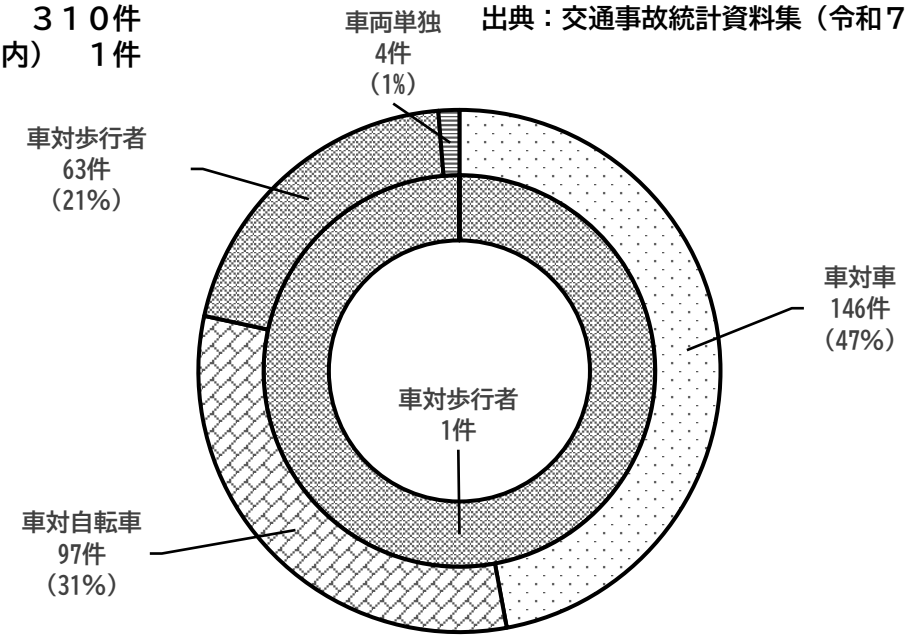


図９　事故類型別　交通人身事故及び交通死亡事故

図９は、令和７年の流山市内における交通人身事故及び交通死亡事故について、事故類型別に表したものです。

外側の円グラフが表す交通人身事故では、『車対車』が１４６件と最も多く、次に『車対自転車』が９７件と続きます。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、『車対歩行者』が１件です。

発生件数（外）　３１０件
死亡事故件数（内）　１件

出典：交通事故統計資料集（令和７年、千葉県警察）

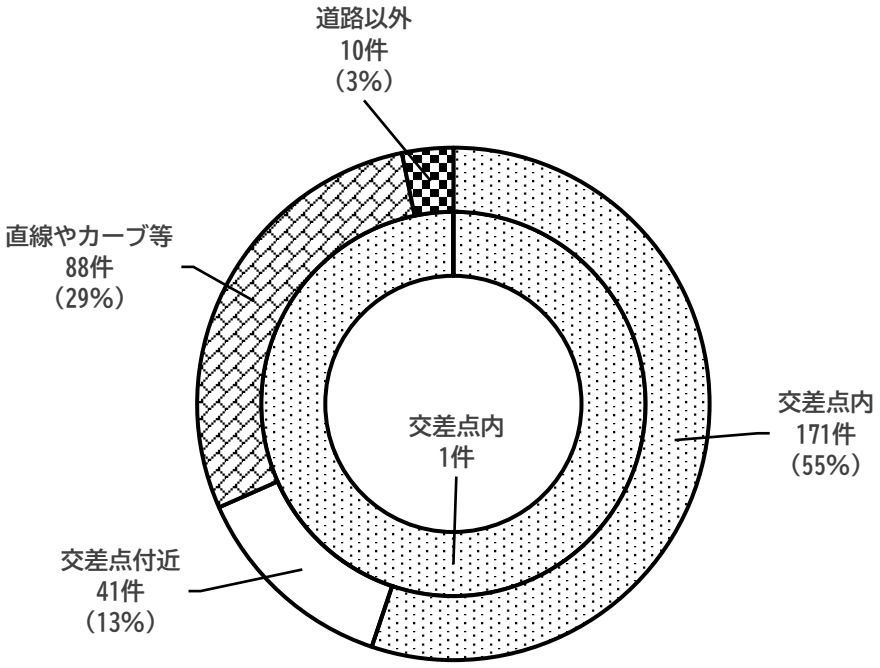


図10　道路形状別　交通人身事故及び交通死亡事故

図１０は、令和７年の流山市内における交通人身事故及び交通死亡事故について、道路形状別に表したものです。

外側の円グラフが表す交通人身事故では、交差点内における事故が１７１件と最も多く、その次に交差点付近が４１件と続きます。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、交差点内が１件です。

出典：交通事故統計資料集（令和７年、千葉県警察）　　発生件数（外）　３１０件
死亡事故件数（内）　１件

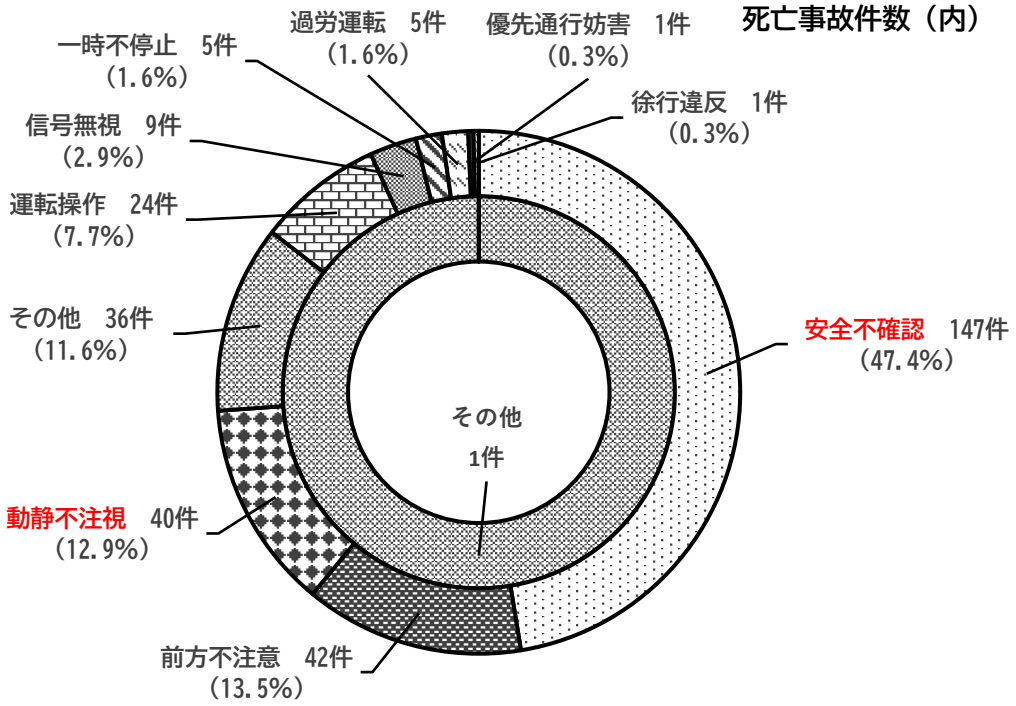


図11　原因別　交通人身事故及び交通死亡事故（第１当事者※1）

図１１は、令和７年の流山市内における交通人身事故及び交通死亡事故について、原因別に表したものです。

外側の円グラフが表す交通人身事故では、発生件数３１０件のうち、安全不確認が１４７件と最も多く、続いて前方不注意が４２件と動静不注視が４０件であわせて約４分の１を占めています。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、その他が１件となっています。

第２節　道路交通安全計画の目標

第１２次流山市交通安全計画は、計画期間を令和８年度から令和１２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、事故件数と重傷者数を表１の数値目標とします。

表1　目標数

	令和 6 年(参考)	令和 7 年実績	令和 12 年目標
死者数（*1）	2 人	1 人	0 人
重傷者数（*2）	47 人	31 人	25 人以下
事故件数	370 件	310 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

【参考】表２　国と県の目標数

		令和 6 年(参考)	令和 7 年実績	令和 12 年目標
国の目標	死者数	2,663 人	2,547 人	1,900 人以下
	重傷者数	27,285 人	27,563 人	20,000 人以下
県の目標	死者数	131 人	122 人	110 人以下
	重傷者数	1,472 人	1,335 人	1,300 人以下

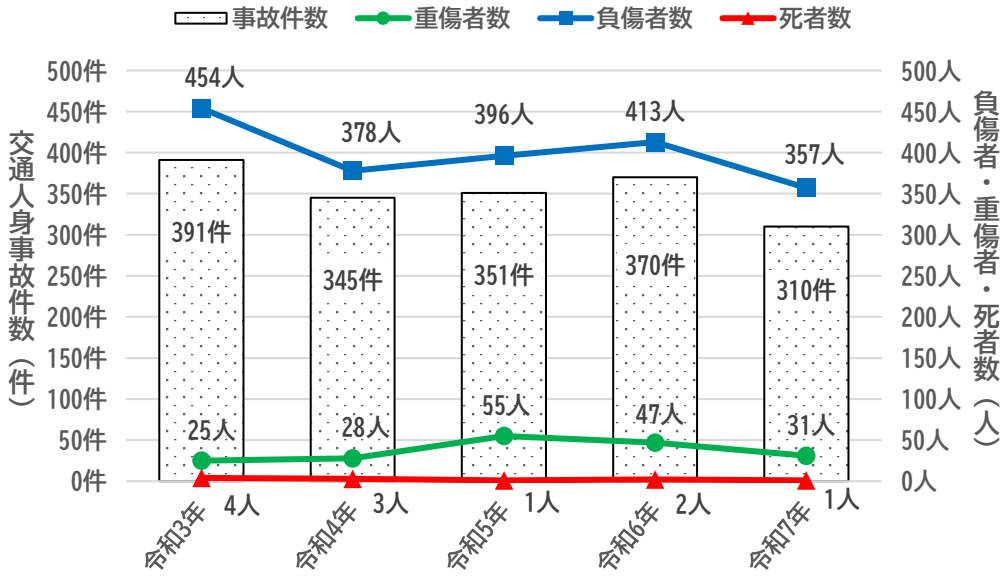


図12　過去５年間の推移

第３節　道路交通の安全対策

１　今後の道路交通安全対策の方向性

近年、交通人身事故件数、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、千葉県が施行している運動公園周辺地区一体型特定土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。

このような中で、交通人身事故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、こ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するとともに、第１２次流山市交通安全計画においては、次の８つの視点で、交通安全対策の推進を図ります。

【８つの視点】

1. 高齢者の安全確保
2. こどもの安全確保
3. 歩行者の安全確保
4. 自転車の安全確保
5. 外国人の交通安全教育の推進
6. 小型モビリティの安全利用
7. 幹線道路・生活道路における安全確保
8. 地域でつくる交通安全対策の推進

（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人身事故件数が、３ページ図３のとおり減少傾向にあり、高齢者の交通人身事故件数も同様に減少しました。

しかし、全世代のなかでも高齢者の交通人身事故の引き起こしやすさは、４ページ図４のとおり高く、１万人あたり２５件前後で推移しています。

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、高齢者の安全確保を第１の視点とします。

（第２の視点）こどもの安全確保

本市における全体的な交通人身事故件数が、３ページ図３のとおり減少傾向ではありますが、こどもの交通人身事故件数は令和７年を除き、３０件前後で横ばいです。

この現状を踏まえ、こどもが安全に外出できるよう、こどもの安全確保を第２の視点とします。

（第３の視点）歩行者の安全確保

本市における歩行者の交通人身事故は、６ページ図７のとおり２０％前後と高いため、障害のある方も含めた歩行者の安全確保を第３の視点とします。

（第４の視点）自転車の安全確保

本市における自転車の交通人身事故は、６ページ図７のとおり３０％前後と高い状況です。

令和５年４月から、自転車用ヘルメットの着用に努めることが法律に義務づけられました。

更に、令和６年１１月には道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）が改正されたことで自転車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。）と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（青切符制度）が適用されることとなりました。

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ることから、自転車の安全確保を第４の視点とします。

（第５の視点）外国人の交通安全教育の推進

本市における外国人は、令和２年の約３，０００人から令和７年には約４，５００人と、１．５倍に急増しています。

このため、外国人の交通安全教育の推進を第５の視点とします。

（第６の視点）小型モビリティ※2の安全利用

電動キックボード等の特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の新しいモビリティについて、基本的な交通ルールを理解していない状況が見受けられるため、小型モビリティ※2の安全利用を第６の視点とします。

（第７の視点）幹線道路・生活道路における安全確保

生活道路は、令和８年９月から法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられました。

引き続き、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。

よって、幹線道路・生活道路における安全確保を第７の視点とします。

（第８の視点）地域でつくる交通安全対策の推進

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す。

これらを踏まえて、地域でつくる交通安全対策の推進を第８の視点とします。

２　道路交通安全の施策

８つの視点で、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、改正された法令を熟知し、正しい交通マナーで行動することが重要です。

このため、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、安全運転に関する街頭啓発やイベントを実施していきます。

（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、市民一人ひとり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 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、地区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※3

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

流山市通学路安全対策プログラム※4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。

各小中学校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、児童及び生徒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

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。

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　高齢運転者の免許自主返納

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。

ウ　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、千葉県や警察が実施するシルバーリーダー研修等の受講者が、地域において交通安全教育や啓発活動を行えるよう支援するとともに、地域における交通安全教育の担い手の育成・活動促進を図ります。

（３）飲酒運転の根絶

「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」に基づき、飲酒運転のない地域社会の実現を目指します。

ア　「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

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。

イ　職場・家庭等における飲酒運転根絶運動の展開

飲酒運転根絶協議会等を通じ、警察・関係機関・事業者と連携した飲酒運転根絶運動を展開し、地域全体での取り組み強化を図ります。

また、飲酒運転根絶に向け、家庭・職場・地域において「飲酒運転をしない、させない、許さない」意識の定着を図るため、広報啓発活動及び情報発信を継続的に実施します。

出典：交通事故統計資料集（令和３年～令和７年、千葉県警察）

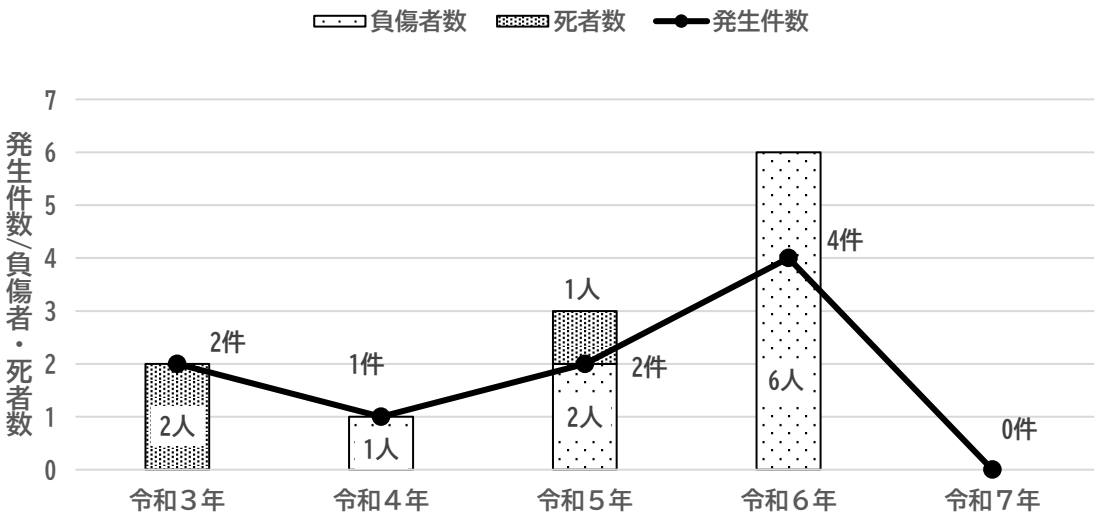


図13　流山市における飲酒運転に関する事故



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

ウ　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いことから、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※5に関する捜査の強化を要請

します。

エ　職域における運転前飲酒検査等の推進

各事業所において実施される飲酒運転防止教育やアルコールチェック等について、関係機関と連携し、その普及啓発及び取組の定着を支援します。

また、市職員における飲酒運転防止の徹底についても周知・啓発を図ります。

（４）自転車等安全利用の推進

ア　自転車等安全利用に係る広報活動の推進

法令改正等も踏まえ、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※6」や「ちばサイクルール※7」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。併せて、近年普及している特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティ※2の法令遵守等、安全利用を推進していきます。

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※7」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。

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、危険性を疑似体験できるスケアード・ストレイト※8などの手法を取り入れるなど、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、日本産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。



「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）

ウ　自転車損害賠償保険等への加入促進

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

付け及び点灯を指導し、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）外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対する交通安全教育については、外国人居住者及び在勤者の増加を踏まえ、関係機関と連携し、地域における交通安全教育の推進を図ります。

具体的には、国際交流協会、教育機関、事業所等と連携し、多様な機会を通じた交通ルールの周知・啓発を行います。

（６）交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全意識の向上を図るため、四季の交通安全運動等の機会を活用し、交通ルールの遵守及び交通安全思想の普及啓発を推進します。

特に、チャイルドシート使用、シートベルト着用等について重点的に啓発を行います。

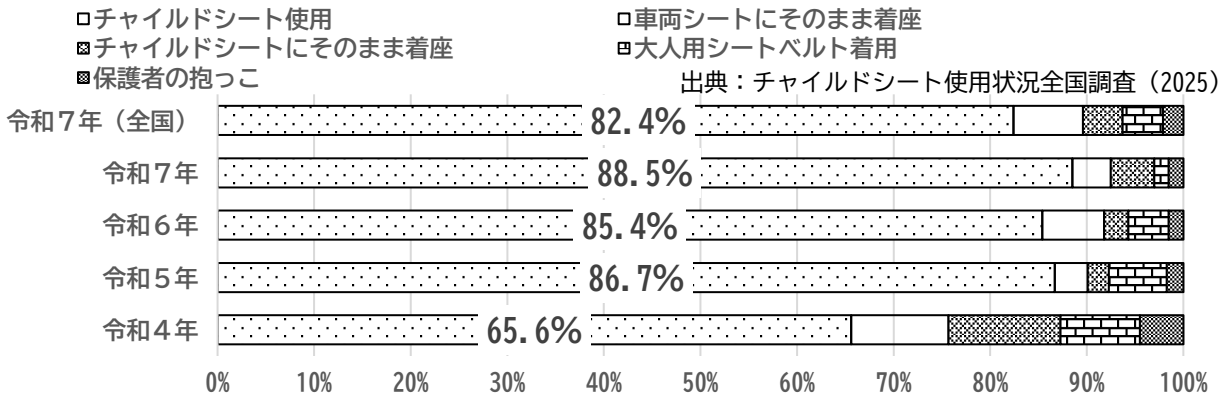


図14　チャイルドシート使用状況（千葉県）

（７）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

こどもの交通安全対策として、幼児から中高生までの発達段階に応じた体系的な交通安全教育を推進します。

具体的には、保育園・幼稚園における交通安全指導、小中学校における自転車安全教育、家庭・地域と連携した交通安全啓発、チャイルドシートの適正使用の普及啓発を総合的に推進します。

【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、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、狭さく※10の整備など交通実態を踏まえた効果的な交通事故抑止施策を道路管理者と警察が連携して実施します。

また、自動車の速度抑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。

イ　通学路等における交通安全の確保

通学路における児童等の安全を確保するため、「通学路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するとともに、幼児・児童・生徒の通行

に係る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します。

あわせて、狭さく※10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））の整備を推進します。

信号機については、地域課題も踏まえつつ、必要であれば右折信号や経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器等の高機能な信号機も視野に入れながら、警察に要望していきます。

ウ　高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

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主要駅周辺を中心に、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。

また、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。

なお、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しにくく、また健常者も含めて利用頻度が低い場合もあるため、撤去も視野に各歩道橋についてそのあり方を整理します。

エ　歩行空間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一体型特定土地区画整理事業区域内においては、警察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、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、令和８年９月から法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられたことを踏まえつつ、速度抑制・通過交通抑制を図るための狭さく※10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、警察と連携して、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

小中学校の通学路や、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鋲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、計画的に施設を整備し、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広く市民に訴え、その解消を図るため、関係機関と連携・協力し、駅前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。

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[※12]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、主に幹線道路や橋りょうにおいて、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、橋りょう等の損壊、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周辺環境の整備

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、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、シートベルト非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 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いことから、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

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、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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。

イ 大規模事故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、普通救命講習会を定期的に開催し、ＡＥＤ※13の使用を含めた応急手当の知識や技術の普及を図ります。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、生命の危機的状況に即座に対応できるよう病院実習及び各研修等への派遣に努めます。

オ　救助・救急資機材等の装備の充実

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

正確かつ迅速な人命救助が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術を習得させるため、消防大学校及び千葉県消防学校等において実施している教育の中で、高度化する救助・救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。

（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※14及びＩＣＬＳ※15の各研修会に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。

【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。

用語集

	名称	意　味
1	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。
2	小型モビリティ	小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１人～２人乗り程度の車両。(例：電動カートや小型電気自動車、電動キックボードなど)
3	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）
4	流山市通学路安全対策プログラム	千葉県東葛飾土木事務所、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・学校教育部学校教育課）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、各小中学校の通学路で年に１回、各小中学校関係者、道路管理者、警察、教育委員会を中心に合同点検を実施、対策を講じるもの。
5	周辺者三罪	飲酒運転を助長する人として罪に問われること。 ①車両提供者、②酒類提供者、③同乗者の罰則がある。 ①車両提供者…飲酒していることを知りながら車両等を貸した場合 ②酒類提供者…運転することを知りながら酒類を提供又は飲酒をすすめた場合 ③同乗者……飲酒していることを知りながら同乗を依頼又は要求した場合

6	自転車 安全利用五則	平成１９年７月に内閣府で策定（令和４年１１月１日改正)､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車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用
7	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 【自転車に乗るときのルール】 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
8	スケアード・ ストレイト	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。
9	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。
10	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。
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	流山市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。

13	ＡＥＤ	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。
14	ＪＰＴＥＣ	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
15	ＩＣＬＳ	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チーム蘇生の講習会。 Immediate Cardiac Life Support の略

第１２次流山市交通安全計画（案）

（令和８年度～令和１２年度）
令和８年１０月

流山市役所　土木部　道路管理課