

第1 1次鎌ヶ谷市交通安全計画 (令和3年度～令和7年度)



鎌ヶ谷市

交通安全都市宣言

鎌ヶ谷市の車両交通の輻輳は、極めて深刻であり市内で頻発する事故による惨事はまことに憂慮に堪えないものがある。交通事故を防止するために必要な、交通施設環境の改善をはじめ、交通道德の高揚と交通教育の徹底を図り、市民一丸となって交通安全に徹することはまことに急務である。

人命の尊重が何よりも優先されるべきであるという基本的理念を再確認しここに鎌ヶ谷市の立市にあたり「交通安全都市」を宣言し、その安全を期して邁進することを誓う。

昭和46年10月12日

鎌ヶ谷市

目次

第1章 総論	1
第1節 計画の基本的な考え方	1
1 交通安全意識の高揚	2
2 道路交通環境の充実	2
3 交通安全対策の取り組みの視点	2
第2節 計画の目的	3
第3節 計画の期間	3
第4節 道路交通における交通安全計画の目標	3
第5節 第10次鎌ヶ谷市交通安全計画の成果	3
第2章 道路交通の安全	4
第1節 交通事故の現状	4
1 交通事故の発生と年別推移	4
2 類型別交通事故発生状況(令和2年)	8
3 路線別交通事故発生状況(令和2年)	9
4 原因別交通事故発生状況	9
5 交通事故発生状況からの課題	10
第2節 道路交通安全対策の今後の方向	10
第3節 道路交通安全の施策	11
1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	11
2 道路交通環境の整備	16
3 道路交通秩序の維持	20
4 救助・救急活動の充実	21
5 被害者支援の推進	22
6 交通事故調査・分析の充実	22
第3章 踏切道における交通の安全	24
第1節 踏切道における交通事故の現状	24
第2節 踏切道における交通安全対策の今後の方向	24
第3節 踏切道における交通安全計画の目標	24
第4節 踏切道における交通安全の施策	24
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	24
2 踏切の統廃合の促進	24

第1章 総論

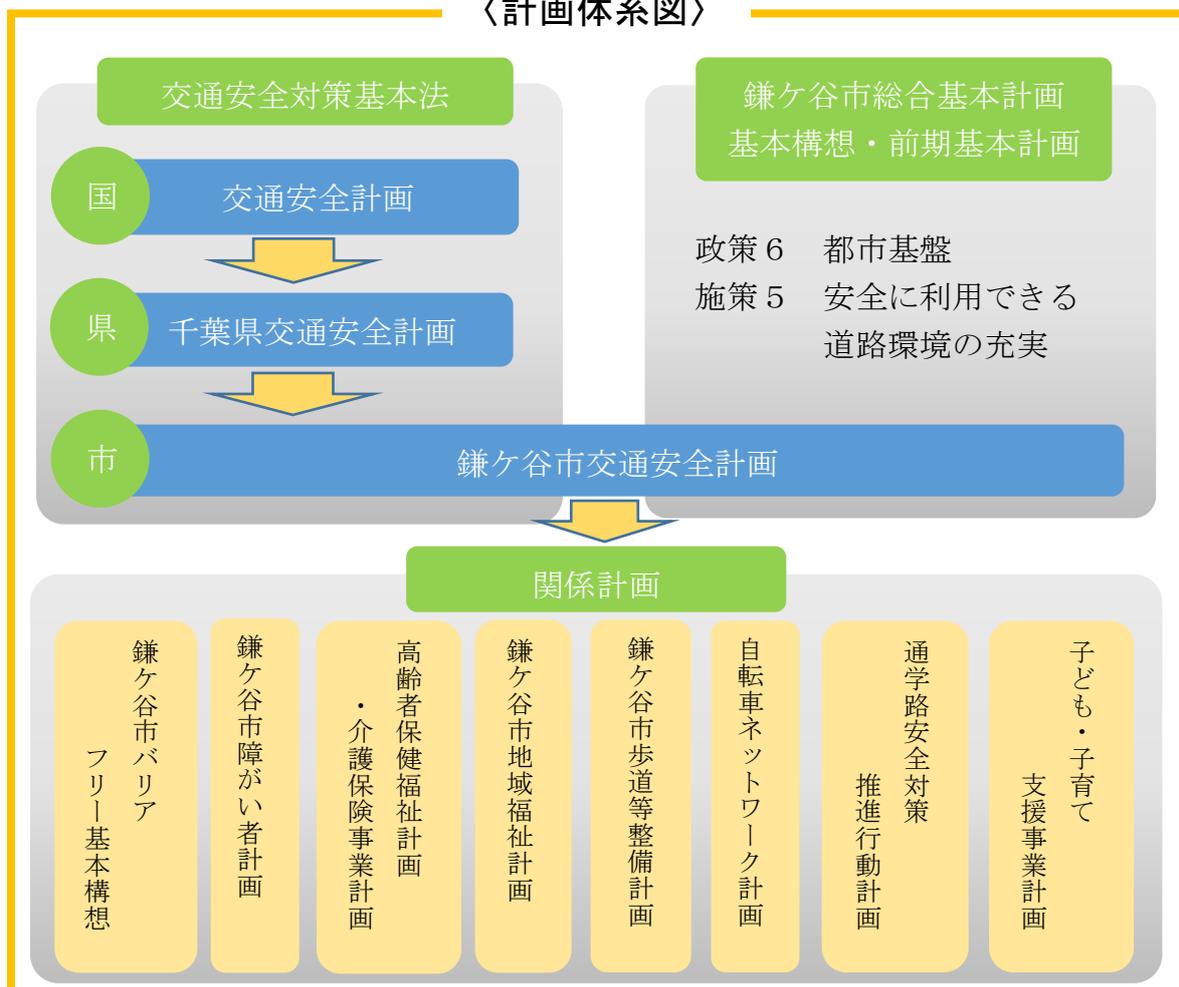
第1節 計画の基本的な考え方

第11次鎌ヶ谷市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年6月1日制定）を根拠とし、千葉県が策定する第11次交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

鎌ヶ谷市の交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、5年ごとに計画を改定しています。平成27年度を初年度とする第10次計画は令和2年度で計画期間が終了したことから、令和7年度までを計画期間とする第11次計画を新たに策定するものです。

この計画は、市町村の交通安全施策（陸上交通）の大綱となるもので、鎌ヶ谷市総合基本計画（基本構想・前期基本計画）及び鎌ヶ谷市交通安全基本条例（平成12年鎌ヶ谷市条例第24号）を踏まえ、交通社会を構成する「人と地域」、道路等の「交通環境」の相互の関連を考慮しつつ、適切かつ効果的な施策について、総合的かつ継続的に推進することを目的とし、警察、公共交通機関、市で構成される「鎌ヶ谷市交通安全対策会議」で決定されます。

〈計画体系図〉



1 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守り、交通マナーを実践するとともに、交通事故のない社会形成を自身の問題ととらえ、行動することが不可欠です。

そのため、交通安全に関する教育や普及啓発活動を充実させ、子どもや高齢者等の交通安全対策や、あおり運転(※1)やながら運転(※2)、また、飲酒運転といった悪質・危険な運転等の根絶、そして自転車の安全利用について重点的に推進していきます。

※1 あおり運転とは、正式には妨害運転と呼ばれ、他の車両の走行を故意に妨害したり威圧したりすることが目的の危険な運転のこと。

※2 ながら運転とは、車の運転中にスマートフォン（携帯電話）やカーナビを注視・操作といった別の行動をしながら運転する危険な運転のこと。

2 道路交通環境の充実

子どもや高齢者等をはじめ、すべての人が安心して快適に通行できる交通環境の整備を図る必要があります。

そのために、「人優先」の交通網や交通安全施設等の整備、地域に即した効果的な対策や交通規制の推進に努めていきます。

3 交通安全対策の取り組みの視点

交通安全対策の取り組みの視点として次の5つを掲げ計画を策定していきます。

- ①子ども・高齢者等の安全確保
- ②歩行者・自転車の安全確保
- 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
- ⑤交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

第2節 計画の目的

交通安全に関する教育や普及活動の充実をはじめ、交通安全施設の整備を行い、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせるまちを目指します。

第3節 計画の期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第4節 道路交通における交通安全計画の目標

本計画の目標として計画の基本理念に基づき、「交通事故死亡者数」を0人とするほか、第10次計画目標の「人口千人当たりの死傷者数」を命に関わりが高い「重傷者数」へ変更するとともに、第10次計画期間（平成28年～令和2年）の減少数を考慮し、本計画の計画期間である令和7年までに「発生件数」と「重傷者数」について、以下のとおり数値目標を掲げ交通安全対策に取り組みます。

交通事故発生件数（年間）	210件以下
交通事故死亡者数（年間）	0人
交通事故重傷者数（年間）	19人以下

第5節 第10次鎌ヶ谷市交通安全計画の成果

交通安全教室の開催や交通安全運動、市ホームページ等による交通安全に対する普及促進、カーブミラーや看板等の交通安全施設の整備等の結果、第10次鎌ヶ谷市交通安全計画（平成28年～令和2年）で掲げた目標値（令和2年度までに交通事故発生件数を349件、死亡者数0人、人口千人当たりの死傷者数3.8人以下）については、下記のとおり概ね達成しています。

近年、交通事故が減少していることはこれまで実施し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、社会情勢や交通環境の変化等に対応し、より効果的な対策を図ります。

目標数値（年間）	実績値				
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数：349件	299	255	248	205	249
交通事故死亡者数：0人	1	0	1	1	0
人口千人当たり死傷者数：3.8人以下	3.2	2.6	2.7	2.2	2.6

第2章 道路交通の安全

第1節 交通事故の現状

1 交通事故の発生と年別推移

(1) 交通事故発生件数

鎌ヶ谷市における令和2年の交通事故(※3)発生件数は249件で、前年の205件より増加となりましたが、平成23年以降は年々減少しており、平成23年の交通事故発生件数544件と比較すると約54%の減少となっております。

(表-1、図-1参照)

また、死者数は平成23年で4人、平成24年で3人となっていますが、平成25年以降には0から2人の推移となっています。(表-1参照)

※3本計画において「交通事故」とは、道路交通法第2条に定める道路において、車両等及び列車の通行によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故とする。

表-1 交通事故の年別推移

年	H23	H24	H25	H26	H27
発生件数(件)	544	535	487	440	415
死者数(人)	4	3	0	2	1
負傷者数(人)	632	643	576	500	501
うち重傷者数(人)	(56)	(42)	(46)	(43)	(52)
死者負傷者合計(人)	636	646	576	502	502

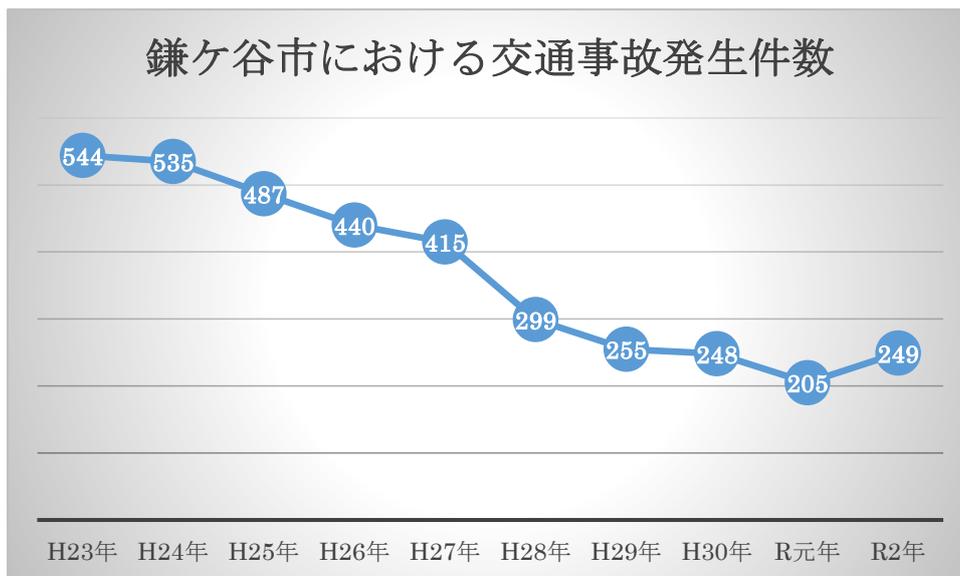
年	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(件)	299	255	248	205	249
死者数(人)	1	0	1	1	0
負傷者数(人)	344	286	299	243	291
うち重傷者数(人)	(37)	(40)	(45)	(32)	(26)
死者負傷者合計(人)	345	286	300	244	291

(出典：鎌ヶ谷警察署)

※警察提供資料：1月1日～12月31日の年単位を統計期間としています。

図－1

単位：件



(出典：千葉県交通白書)

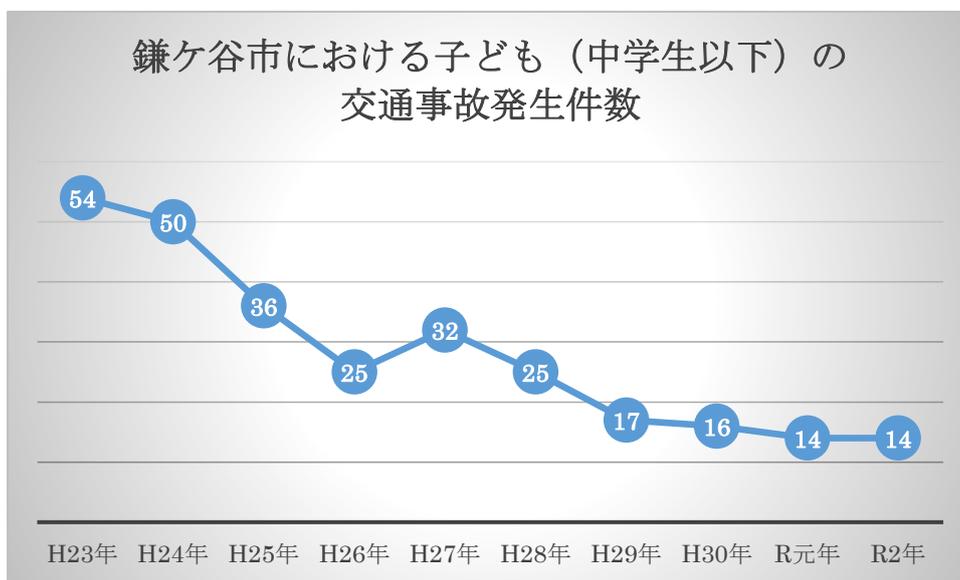
(2) 子ども（中学生以下）の交通事故発生件数

子ども（中学生以下）の交通事故発生件数は、平成23年以降減少していましたが、平成27年でいったん上昇に転じ、その後減少傾向となっています。

(図－2 参照)

図－2

単位：件



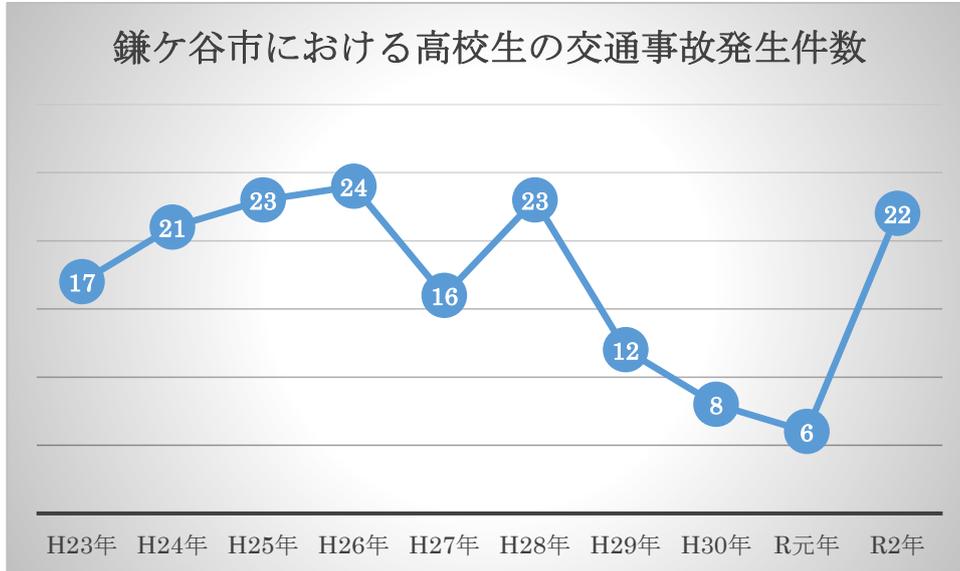
(出典：千葉県交通白書)

(3) 高校生の交通事故発生件数

高校生の交通事故発生件数は、平成28年以降減少傾向となっておりますが、令和2年は上昇に転じております。(図-3参照)

図-3

単位：件



(出典：千葉県交通白書)

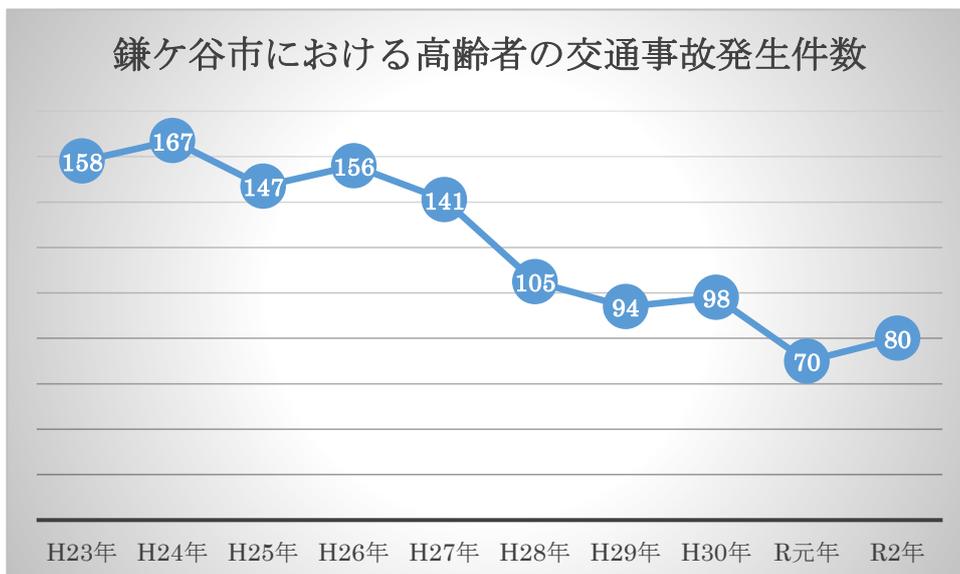
(4) 高齢者の交通事故発生件数

高齢者(65歳以上)の交通事故発生件数は平成24年以降、減少傾向となっております。

しかし、全体の事故発生件数における高齢者の占める割合は、約30%から40%を占めています。(図-4-①、図-4-②参照)

図-4-①

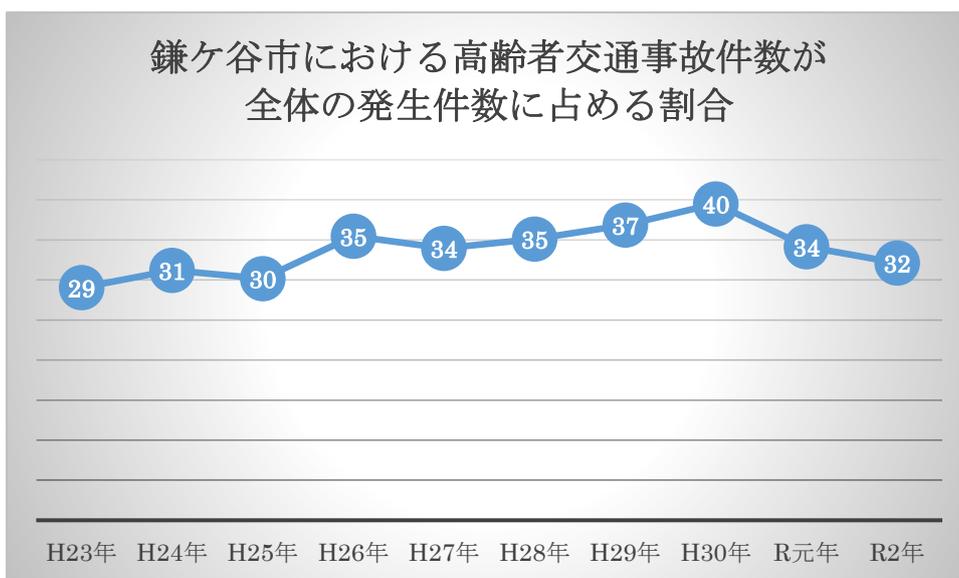
単位：件



(出典：千葉県交通白書)

図－４－②

単位：％



(出典：千葉県交通白書)

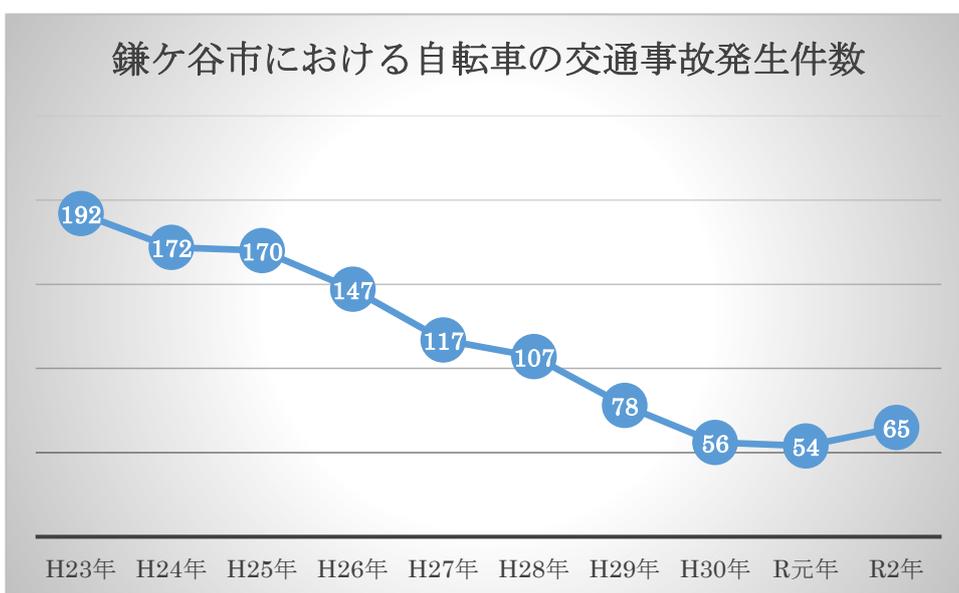
(5) 自転車の交通事故発生件数

自転車の交通事故発生件数は、平成23年以降、減少傾向となっています。

(図－５参照)

図－５

単位：件



(出典：千葉県交通白書)

2 類型別交通事故発生状況（令和2年）

令和2年に発生した交通事故を類型別にあらわすと、車対車の件数が88件（35.3%）と最も多くなっています。

一方、歩行者や自転車に関する事故も、98件（種別※印の合計39.4%）と多くの割合を占めています。（表-2参照）

表-2 類型別交通事故発生状況（令和2年）

種別	件数	構成比（%）	順位
車対車	88	35.3	1
車対自転車※	47	18.9	2
車対二輪	45	18.1	3
車対歩行者※	43	17.3	4
二輪対自転車※	4	1.6	5
四輪単独	3	1.2	6
二輪対二輪	2	0.8	7
自転車対歩行者※	2	0.8	7
二輪対歩行者※	1	0.4	9
自転車対自転車※	1	0.4	9
二輪単独	0	0.0	—
自転車単独※	0	0.0	—
踏切	0	0.0	—
不明	13	5.2	—
合計	249	100.0	—

（出典：鎌ヶ谷警察署）

3 路線別交通事故発生状況（令和2年）

令和2年に発生した交通事故を路線別で見ると、全事故件数中40件（16.1%）が国道、68件（27.3%）が県道でそれぞれ発生しています。

また、市道等での事故は141件であり、全事故の56.6%を占めています。（表－3参照）

表－3 路線別交通事故発生状況（令和2年）

路線名		件数	構成比（%）	順位
市道・その他		141	56.6	1
国道464号		40	16.1	2
県道	船橋我孫子線	35	14.1	3
	市川印西線	19	7.6	4
	千葉鎌ヶ谷松戸線	14	5.6	5
合計		249	100.0	

（出典：鎌ヶ谷警察署）

4 原因別交通事故発生状況（令和2年）

令和2年に発生した事故を原因別に集計すると、安全不確認によるものが約半数を占めています。（表－4参照）

表－4 原因別交通事故発生状況（令和2年）

原因	件数	構成比（%）	順位
安全不確認	129	51.8	1
前方不注意	35	14.1	2
動静不注意	35	14.1	2
その他	19	7.6	4
運転操作	16	6.4	5
信号無視	8	3.2	6
一時不停止	4	1.6	7
歩行者妨害	3	1.2	8
速度超過	0	0.0	—
酒酔い	0	0.0	—
右側通行	0	0.0	—
交差点安全進行	0	0.0	—
車間不保持	0	0.0	—
合計	249	100.0	

（出典：鎌ヶ谷警察署）

5 交通事故発生状況からの課題

市内における交通事故件数全体は減少傾向となっておりますが、少子高齢化の進展に伴い高齢者の交通事故の割合が約30%から40%と高い数値を推移していることや、生活道路で多くの交通事故が発生しています。

そのため、従来の交通安全対策を基本としつつ事故の発生原因に応じたさらなるきめ細やかな対策の推進が必要となります。

第2節 道路交通安全対策の今後の方向

交通事故発生状況からの課題に対応し、交通事故の発生件数を着実に減らしていくためには、従来からの交通安全対策のうえに、進展する少子高齢化に対応した、子どもや高齢者を事故から守る対策が一層求められております。

また、飲酒運転をはじめ、近年問題となっているあおり運転やながら運転といった悪質・危険な運転に対しても対策が必要となります。

さらに、自転車利用者は通勤や配達等により増加しており自転車の安全利用に対する施策についても社会情勢や交通情勢の変化に対応していく必要があります。

これらに対応するため、以下の6つの項目を柱に施策を実施します。

- 1 市民一人ひとり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

第3節 道路交通安全の施策

1 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、一人ひとりが交通ルールを守ることが不可欠です。

そのため、子どもから高齢者にいたるまで交通安全教育を実施し、参加・体験・実践型の交通安全教育の一層の普及を図るとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況など必要な情報について積極的に発信します。

また、高齢者の交通安全対策、あおり運転やながら運転、飲酒運転の根絶、自転車等の安全利用について、関係機関、団体と連携して推進していきます。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

①交通安全運動出動式・交通安全鎌ヶ谷市民大会の開催

交通安全運動出動式（春）・交通安全鎌ヶ谷市民大会（秋）を開催し、交通安全に高く貢献した団体・個人を表彰するとともに、交通安全の重要性を市民に発信し、市民参加による交通安全活動を実施します。



②交通安全に関する情報提供の推進

市民が交通事故の発生状況を認識し、事故防止に関する意識の啓発を図ることができるよう、市ホームページ等を通じて、交通事故情報を提供します。

③交通安全団体への支援等

ア 交通安全協会

交通安全協会は、広報啓発や交通安全指導を推進する等、地域における交通安全運動の中核として、重要な役割を担っています。

そのため、交通安全協会による各種交通安全活動が、より一層自主的かつ積極的に行なわれるよう支援します。

イ 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、各事業所の安全運転管理者等に対する講習を行う等、職域における安全運転管理を通じて事故防止に貢献しています。

そのため、安全運転管理者協議会の活動等が、適正かつ効果的に行われるよう、必要な協力等を行います。

ウ 交通安全推進隊の活動

交通安全推進隊は、千葉県安全条例第9条に基づき、地域に密着した交通安全を行うボランティア組織として活動しており、主に通学路における見守り活動などを実施しています。市では、隊員登録に向けた加入を啓発、促進を行います。

(2) 高齢者の交通安全対策の推進

少子高齢化の進展に伴い高齢者の事故が増加傾向にあることから、高齢者が安全に、安心して外出できるような交通社会の形成を推進する必要があります。

そのため、高齢者を対象とした交通安全教室を警察と連携し開催することや、自治会、老人クラブと連携し地域ぐるみで交通安全の意識向上を図り、交通安全対策の推進を図ります。

さらに、高齢者とその家族の支援を行っている福祉関係機関と連携を図り交通安全対策や、県公安委員会の所管する運転免許証返納について取り組みを進めます。



① シルバーリーダーの指導・育成

地域における交通安全の指導者を育成するため、市老人クラブ連合会からの推薦に基づき、市がシルバーリーダーを任命します。

シルバーリーダーに対して参加・体験・実践型の研修会を実施し、交通安全に関する知識や情報を深め、地域内で自主的な交通安全活動を推進します。

(3) 子どもから高齢者まで段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

子どもから高齢者まで、心身の発達段階に応じた交通安全教育を、段階的かつ体系的に行います。

特に、子ども、高齢者に重点を置き、参加・体験・実践型の交通安全教室を行います。



①スケアード・ストレイト教育技法による交通安全教室

中学生を対象として、教育委員会と連携し、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や痛みを直視させることにより、交通安全意識の向上を図ります。



(4) あおり運転やながら運転をしない・させない環境づくり

あおり運転や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、あおり運転の厳罰創設(※4)にながら運転の厳罰強化(※5)と、車の危険な運転に対する厳罰化が進みました。あおり運転やながら運転は、重大事故に直結する悪質・危険な運転であるため、市ホームページ等を活用し周知啓発を行い、悪質・危険な運転の根絶を図ります。

※4 令和2年6月10日に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、妨害運転（あおり運転）に対する罰則が創設されました。

【参 考】

	妨害運転（交通の危険のおそれ） （あおり運転をした場合）	妨害運転（著しい交通の危険） （あおり運転のせいで危険が生じた場合）
罰 則	3年以下の懲役または 50万円以下の罰金	5年以下の懲役または 100万円以下の罰金
違反点数	25点	35点
欠格期間	2年	3年

※5 令和元年12月の改正道路交通法施行で、「携帯電話使用等（保持）違反」に関する罰則が強化されました。

	改正前	改正後
携帯電話の使用等（保持）	罰 則：5万円以下の罰金 反則金：6千円（普通車） 点 数：1点	罰 則：6か月以下の懲役または 10万円以下の罰金 反則金：18千円（普通車） 点 数：3点
携帯電話の使用等（交通の危険）	罰 則：3か月以下の懲役または 5万円以下の罰金 反則金：9千円（普通車） 点 数：2点	罰 則：1年以下の懲役または 30万円以下の罰金 反則金：適用なし 点 数：6点

(5) 飲酒運転の根絶

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、飲酒運転が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、飲食店等での飲酒運転の根絶の取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の根絶を図ります。

(6) 自転車の安全利用の促進

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・通学等をはじめ、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても利用されています。しかし、近年、自転車の歩道での暴走やあおり運転、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。

そのため、今後も自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの啓発、実践を図る対策を進めていきます。

① 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎月15日を「自転車安全の日」と定め、関係機関・団体とともに啓発活動等を進めていきます。

そのなかで、自転車点検や指導を行ない、自転車の安全利用の呼びかけを行います。

② 自転車の交通安全教室の開催

小・中学校生を主な対象に、教育委員会や警察など関係機関と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。



③ 反射材の普及

薄暮時や夜間における自転車の交通事故防止を図るため、灯火の点灯指導やリフレクター等反射材の活用を呼びかけを行います。

④自転車損害賠償保険等加入の促進

近年、自転車利用者が加害者となって多額の損害賠償請求が生じた事案が全国各地で発生したことなどから、これまで以上に安全な自転車利用が求められており、自転車利用者が事故を起こした場合に備え、保険加入の啓発、促進を行います。

⑤自転車安全利用条例施行への取り組み

千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成29年4月1日施行）を受け、本市における条例施行の必要性を含め方策の検討を行います。

(7) 交通安全に関する普及・啓発活動の推進

交通安全思想の普及を図るため、以下の啓発活動を関係機関と連携し推進します。

①交通安全運動の推進

年4回の交通安全運動を中心に、関係機関・団体と共に街頭啓発やキャンペーンなどの活動を実施し、日常生活に密着した運動を展開します。



②シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用率が高いことを踏まえ、着用の効果及び正しい着用方法について理解を求め着用の徹底を図ります。

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に、歩道や道路の整備や交通安全施設の整備等を進めます。

(1) 人優先の安全・安心な歩行者空間の整備

①生活道路及び通学路における交通安全対策の推進

歩道等が整備されていない生活道路を中心に、第4次歩道等総合整備計画(令和3年度～8年度)に基づき必要に応じてグリーンベルトの設置、ハンプ、狭さく、交差点カラー舗装等を実施し、自動車の速度の抑制、交差点があることの運転者への注意喚起及び歩行者と車の通行区分の明示等を実施し、安全な歩行者空間を確保します。

また、通学路においては、児童・生徒の安全を確保するため、「第4次通学路安全対策推進行動計画」と連携を図りながら、効果的な対策を講じます。

なお、推進にあたっては、全国平均に比べ事故発生率が高く、幹線道路に囲まれた地区において、歩行者等の安全な通行を確保する「ゾーン30」の取り組みを促進します。

②バリアフリー化など歩行空間等の整備

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、特に通学路での危険性の高い区間等について、歩行空間及び自転車通行空間の整備を実施します。

また、生活関連経路のバリアフリー化を推進するため、「歩車分離式信号」、「押しボタン式信号機」、「バリアフリー対応型信号機」等の整備について、関係機関に要請します。

③無電柱化の推進

安全で快適な通行区間の確保等のため、無電柱化の促進を千葉県や電力事業者等に要請します。

(2) 道路ネットワークの整備

①適切に機能分担された道路網の整備

交通の円滑化及び交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって、適正に機能が分担される道路の体系的な整備を図ります。

そのため、通過交通の排除と効果的な交通の分散により、中心市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、都市の骨格をなす都市計画道路等の整備を推進します。

また、幹線道路等に囲まれた住宅地や商業地域内においては、歩行者が安全

かつ快適に通行できる交通環境の形成を図るため、人が安全に歩ける道づくりを推進します。

②道路改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するため、道路の改築事業を推進し、歩行者及び自転車利用者の保護を最重点とし、歩道の新設、交差点の改良を行ない、交通安全施設についても併せて整備を図ります。

(3) 交通安全施設等の整備推進

①交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性が高い交差点及びカーブ区間に対してドット線や視線誘導標の設置を行うことや、夜間の事故防止の対策として、道路照明灯の設置や路面標示などの整備を行います。

②幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故が発生した場合、重大事故につながるおそれのある、幹線道路や交差点では、効果的な交通安全施設の整備を実施し、事故防止対策を行います。

(4) 効果的な交通規制の要請

①地域の特性に応じた交通規制

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため対策が必要な地区については、「ゾーン30」の取り組みなどを推進し、地域の特性に着目した交通安全対策に努めます。

また、主として通過交通の用に供される生活道路については、自動車の速度抑制を図るため道路環境整備を進めるほか、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。

②幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案し、速度等の規制の見直しについて、関係機関に要請します。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

①道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通の安全は、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であり、地域住民や道路利用者の主体的な参加により、交通安全点検を実施し、誰でも安心して利用出来る道路環境づくりを行います。

②「ゾーン30」の促進

外周を幹線道路に囲まれている、まとまりのある住宅地において、面的に歩行者や自転車の交通安全の確保を図るため、地区内の車両の走行速度を時速30キロメートルに制限し、生活道路への車両の流入を抑制する「ゾーン30」の取り組みを促進します。



(6) 自転車利用環境の総合的整備

①自転車等駐車場の整備

自転車等の需要が多い地域について、鉄道事業者や商業施設管理者と協力して、総合的かつ計画的に自転車等駐車場の整備を促進します。

②自転車利用者に対する啓発

良好な交通環境を確保するため、関係機関や団体とともに広報啓発に努め、正しい駐輪方法等の啓発などにより自転車利用者のマナーの向上を図ります。

③駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

各駅周辺に自転車等が無秩序に放置されるなどの、交通環境に好ましくない事態を防止するために、放置自転車クリーンキャンペーンを実施し、関係機関及び団体と連携・協力して放置自転車等の問題を広く市民に訴えます。



④放置防止指導員の配置

歩行者空間の確保のため、主要駅に自転車等の放置防止指導員を配置し、自転車等駐車場への誘導と指導を行います。

⑤放置自転車等の撤去

放置防止対策の一環として、放置禁止区域内に放置された自転車等の撤去を実施します。



⑥自転車ネットワーク計画の推進

自転車の通行空間については、平成24年11月に国土交通省・警視庁より、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示され、各自治体で自転車ネットワーク計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境を創出することが推奨されていることから、本市においても第10次交通安全計画で自転車ネットワーク計画の策定の在り方について検討すると位置付け、平成31年3月に、鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画を策定しました。今後は本計画に基づき道路整備の際に、安全で快適な自転車利用環境の確保を効率的に行います。

(7) 災害時における道路交通環境の確保

地震、豪雨等による災害に備え、安全性、信頼の高い道路交通を確保し、災害発生時の災害応急対策を的確かつ円滑に行なうとともに、災害発生時における混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法及び道路交通法に基づき、的確な交通規制を行ないます。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①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、適正な運用を行なうとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理について指導を徹底します。

イ 不法占有物件等の指導

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態調査や撤去指導を行います。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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、施工時期や施工方法を事業者・占有者と調整を図ります。

②子どもの遊び場の確保

路上での子どもの交通事故の発生を防止するため、子どもの活動の場として、公園等の整備を行います。

③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、通行の禁止または制限を行います。

また、道路との関係で必要とされる車両寸法、重量等の最高制限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、関係機関と連携し、必要な体制の拡充・強化を図ります。

④樹木等の管理

樹木の枝葉の繁茂等による交通支障が生じないように、適切な管理を図ります。

3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するため、交通指導取締りや暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

そのため、無免許運転、あおり運転、ながら運転、飲酒運転、著しい速度超過等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの徹底を関係機関等に要請し、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの強化

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置いた交通取締りの推進のため、無免許運転、あおり運転、ながら運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を関係機関に要請します。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩行者に危険を及ぼす悪質な行為に対して指導を行ない、悪質な行為には取締りの強化を関係機関に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

①暴走族追放機運の高揚

暴走族の追放については、関係機関及び団体等と連携し、地域における暴走族追放の気運の高揚を図るとともに、広報活動を行ないます。

②暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等の集合場所とならないための、施設の管理・改善等の環境づくりを

推進するとともに、地域の関係機関・団体等が連携し、交通規制等必要な対策を図り、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

③指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事案に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令の適用により、検挙及び補導を徹底し、あわせて解散指導を積極的に行なうなど指導取締りの強化を関係機関に要請します。

4 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、交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防本部等の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、交通事故現場に居合わせた関係者等による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

①救助・救急体制の整備・拡充

「消防力の整備指針(平成12年1月20日・消防庁告示第1号)」に基づき、適切な救助・救急体制の整備・拡充を図ります。

また、迅速かつ適切な救助・救急業務の遂行を図るため、救助工作車、高規格救急自動車の整備及び救助資機材、高度救命処置用資器材の整備・拡充を図ります。

②集団救助・救急体制

集団救助・救急事故の際には、消防機関の傷病者の搬送能力、収容能力を超える恐れがあるため、近隣消防機関との消防相互応援協定に基づき応援体制を整え対応します。

③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を図り、また、被害を最小限にとどめるには、交通事故現場に居合わせた関係者等による自動体外式除細動器(AED)の使用を含めた応急手当が、誰でも一般的に行なわれるようにする必要があるため、市民等を対象に応急手当等の知識や技術の普及を推進します。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

5 被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により、肉体的、精神的、経済的に大きな被害を受けます。

そのため、交通事故被害者を支援するため、交通事故相談等の対策に努めます。

(1) 交通事故被害者支援の充実・強化

①交通事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故により負傷された方の救済手段のひとつとして、交通災害共済の加入を促進し、普及を図ります。

また、交通遺児に対しては、見舞金及び遺児手当を支給します。

② 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、関係機関・団体等と連携を図り、専任相談員や弁護士の適切な配置も含めた相談業務の充実に努めます。

(2) 損害賠償の請求の援助等

交通事故による損害賠償など、被害者の抱える問題に適切な解決を図るため、千葉県交通事故相談所の巡回相談について、広く市民に周知し、相談機会の充実を図ります。

また、警察等においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な援助の一助として、救済制度の教示や交通事故相談活動を実施しており、その周知について推進します。

6 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するため、事故の発生状況や運転者等の行動、道路環境面等様々な角度から情報の収集分析を実施し、以後の事故発生の未然防止対策に努めていきます。

(1) 交通事故調査・分析の充実

①交通事故多発箇所の共同現地診断

過去に発生した交通事故発生実態から、特定の区間または地点で交通事故が集中して発生している道路について、関係機関・団体等と共同で道路診断を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析して、効果的な事故防止対策を図ります。

③ 交通死亡事故等重大事故発生に伴う現地診断

死亡事故また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、当該地点における同種の事故の再発防

止を図るため、緊急的な現地診断を関係機関等と連携して実施します。

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、効果的な交通安全対策の検討、立案等に役立てるため、交通事故データ、ヒヤリハット情報及び地図情報を活用した交通安全支援システムを関係機関の協力を得て整備を行い、また、国の保有するETC2.0などのビッグデータの資料提供を要請するなど、科学的アプローチによる総合的対策を推進します。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通事故の現状

市内での、平成28年から令和2年までの5年間の踏切道における事故発生件数は1件でありました。

全国的に見て踏切道の事故は減少傾向にはありますが、令和元年において全国の鉄道運転事故^(※6)全体の約34パーセントを占めている状況にあります。

※6 鉄道運転事故とは、鉄道の運転によって発生した事故のことで①列車衝突事故②列車脱線事故③列車火災事故④踏切傷害事故⑤道路障害事故⑥鉄道人身事故⑦鉄道物損事故の7種類に分類されています。

第2節 踏切道における交通安全対策の今後の方向

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じるなど、重大な結果をもたらすことから、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施し、同時にこれらの対策が、道路交通の渋滞の軽減や交通の円滑化、環境保全に寄与するよう、関係機関と協議し、より効果的な対策を総合的に推進します。

第3節 踏切道における交通安全計画の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を関係機関と連携し、期間中の踏切事故件数「ゼロ」を目指します。

第4節 踏切道における交通安全の施策

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

市内には、東武野田線と新京成線に踏切が設置されていますが、東武野田線については、平成17年度に連続立体交差事業により9箇所^(※)の踏切除却が完了しています。

さらに、令和元年度には、新京成線の連続立体交差化により、事業着手時にあった12箇所^(※)の踏切除却が行われ、踏切の事故や交通渋滞が解消されました。

また、立体交差化に至らない踏切等については、事故防止及び歩行者の安全対策を関係機関と進めます。

2 踏切の統廃合の促進

踏切道の立体交差化等とあわせて、近接している踏切道のうち、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、踏切の統廃合を関係機関と協議し進めます。



第11次鎌ヶ谷市交通安全計画

発行日 令和4年2月

編集 鎌ヶ谷市都市建設部道路河川管理課

〒273-0195

鎌ヶ谷市新鎌ヶ谷二丁目6番1号

TEL 047(445)1141

FAX 047(445)1400
