

第 1 1 次船橋市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 3 年 9 月

船 橋 市

はじめに

「船橋市交通安全計画」は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項に基づき、陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定めたもので、昭和46年から10次にわたる計画を作成し、これまで様々な交通安全対策を実施してまいりました。

第10次船橋市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の下で、各種交通安全対策を実施し、この5年間で交通事故死者数が減少するなど、一定の成果を挙げることができました。

今後、「交通事故のない、安全で安心して暮らせる船橋市」を目指して、警察等の交通関係機関をはじめ市民や民間団体等とともに取り組んでいくためにも、このたび令和3年度を初年度とする第11次船橋市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）を策定いたしました。

令和7年度までの今後5年間の計画では、令和7年度までに「交通事故による死者を年間5人以下に抑える」、また、「負傷者数を年間1,300人以下に抑える」という目標にすることとしました。

これらの目標達成に向けて、「高齢者・子供の安全確保」、「歩行者・自転車の安全確保と運転者の遵法意識の向上」、「生活道路・幹線道路における安全確保」、「地域が一体となった交通安全対策の推進」、「交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進」、「先端技術の活用推進」の対策の6つの視点と「市民一人ひとりの交通安全意識の醸成」、「道路交通環境の整備」、「道路交通秩序の維持」、「救急・救助体制の整備」、「被害者支援の充実と推進」の施策の5つを柱として道路交通の安全対策を関係機関・団体と連携しながら総合的に対策を進め、交通事故を減少させるとともに、鉄道交通の安全や踏切道における交通の安全にも取り組んでまいります。

交通事故の防止は、市や交通関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組んでいかなければなりません。

市民の皆様方におかれましては、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

船橋市交通安全対策会議会長
船橋市長 松戸 徹

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通の安全	3
第1章 道路交通安全の目標等	3
第1部 交通事故の動向	3
第2部 交通安全計画における目標	4
第2章 交通安全対策について	5
第1部 今後の交通安全対策の方向	5
第1の視点 高齢者・子供の安全確保	5
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と運転者の遵法意識の向上	5
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	7
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
第5の視点 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進	7
第6の視点 先端技術の活用推進	7
第2部 道路交通安全の施策	9
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の醸成	9
(1) 市民参加でつくる交通安全の推進	9
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3) 自転車の安全利用の推進	12
(4) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(5) 交通安全教育推進の支援	15
【第2の柱】道路交通環境の整備	16
(1) 人優先のみちづくりによる交通安全対策の推進	16
(2) 道路ネットワーク等の整備	17
(3) 交通安全施設の整備等	18
(4) 効果的な交通規制の促進	18
(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	19
(6) 効果的で重点的な事故対策の推進	19
(7) 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備	19

(8)	公共交通の利用環境整備による過度な自動車利用の抑制	2 1
(9)	総合的な駐車対策の推進	2 1
(10)	交通安全に寄与する環境の整備	2 2
(11)	高齢者等の移動手段の確保・充実	2 3
【第3の柱】	道路交通秩序の維持	2 3
(1)	暴走族等対策の推進	2 3
(2)	飲酒運転等危険な運転の根絶	2 3
【第4の柱】	救急・救助体制の整備	2 4
(1)	救急・救助体制の整備・充実	2 4
(2)	救急医療体制の整備	2 5
【第5の柱】	被害者支援の充実と推進	2 5
(1)	交通事故相談の充実	2 5
第2編	鉄道交通の安全	2 6
1	救急・救助体制の整備	2 6
第3編	踏切道における交通の安全	2 6
1	踏切道の構造改良の促進	2 6
参考資料		2 7
用語集		4 1

※本文中の「※印」が付された用語については、用語集で意味を解説しています。

第11次船橋市交通安全計画の体系

【計画の基本的な考え方】

交通安全先進都市「ふなばし」の実現と「交通事故のない、安全で安心して暮らせる船橋市」を目指す

- 1 歩行者等の交通安全意識の向上、自転車利用者へのルールとマナーの徹底及び市民一人ひとりへの交通安全教育・普及啓発活動の充実
- 2 「人」優先の安全で快適な交通環境の整備及び交通事故被害者救済の充実

I 道路交通の安全

【計画における目標】令和7（2025）年度までに
交通事故死者数 年間5人以下
交通事故負傷者数 年間1,300人以下

【6つの視点】

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1 高齢者・子供の安全確保 | 4 地域が一体となった交通安全対策の推進 |
| 2 歩行者・自転車の安全確保と運転者の遵法意識の向上 | 5 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進 |
| 3 生活道路・幹線道路における安全確保 | 6 先端技術の活用推進 |

【5つの柱】

- | | |
|--|--|
| 1 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成
(1) 市民参加でつくる交通安全の推進
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
(3) 自転車の安全利用の推進
(4) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
(5) 交通安全教育推進の支援 | 3 道路交通秩序の維持
(1) 暴走族等対策の推進
(2) 飲酒運転等危険な運転の根絶 |
| 2 道路交通環境の整備
(1) 人優先のみちづくりによる交通安全対策の推進
(2) 道路ネットワーク等の整備
(3) 交通安全施設の整備等
(4) 効果的な交通規制の促進
(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備
(6) 効果的で重点的な事故対策の推進
(7) 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備
(8) 公共交通の利用環境整備による過度な自動車利用の抑制
(9) 総合的な駐車対策の推進
(10) 交通安全に寄与する環境の整備
(11) 高齢者等の移動手段の確保・充実 | 4 救急・救助体制の整備
(1) 救急・救助体制の整備・充実
(2) 救急医療体制の整備 |
| | 5 被害者支援の充実と推進
(1) 交通事故相談の充実 |

II 鉄道交通の安全

- 1 救急・救助体制の整備

III 踏切道における交通の安全

- 1 踏切道の構造改良の促進

計画の基本的な考え方（第11次船橋市交通安全計画の概要）

1 計画の位置づけ

第11次船橋市交通安全計画は、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11次交通安全基本計画及び千葉県の第11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船橋市を目指すため、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（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間とします。

3 計画の基本理念

交通安全の確保は、市民の安全かつ快適な生活を実現するための基本であり、現在及び将来にわたって維持されなければなりません。

交通事故を防止するためには、市や警察等の連携だけでなく、各関係機関や団体の協力のほか、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。

本計画における交通安全施策の実施にあたっては、社会情勢の変化や交通事故の状況に弾力的に対応するとともに、効果的に施策を推進することで、交通事故を無くすことを目指します。

4 計画の進捗・検証

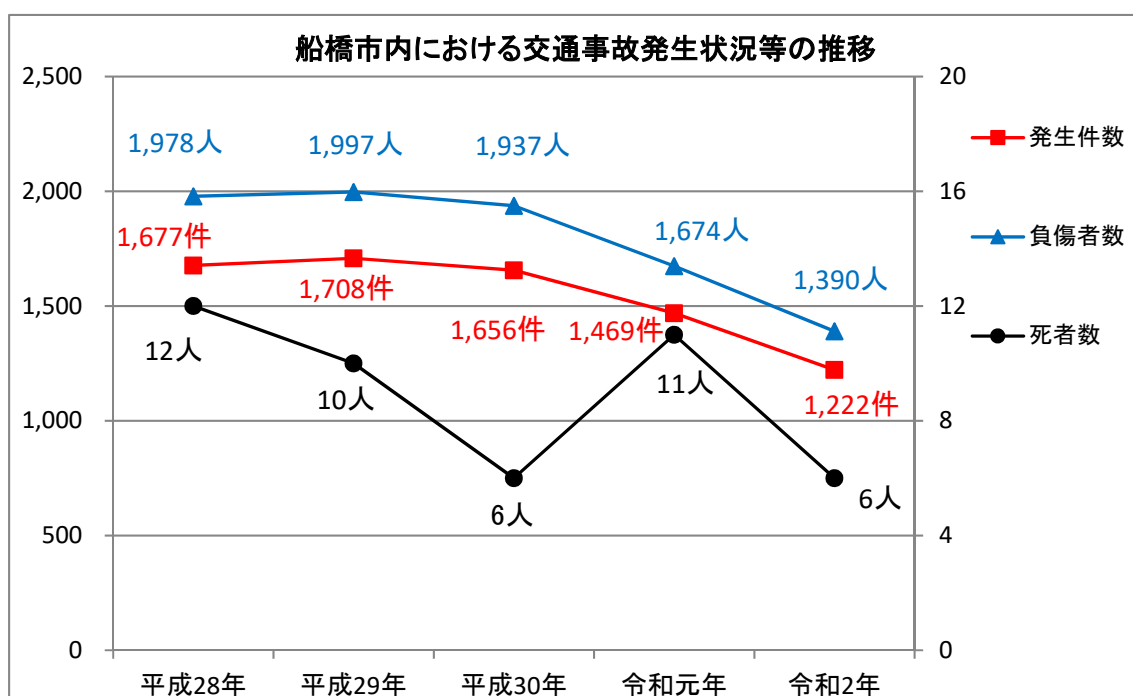
船橋市交通安全対策会議において、毎年度各施策の実施状況を把握し、進捗状況の確認を行います。

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

第1部 交通事故^{※1}の動向

市内における交通事故発生件数は、平成15（2003）年の3,233件を境に減少傾向にあり、令和2（2020）年の発生件数は1,222件、死傷者数（死者^{※2}と負傷者^{※3}の合計数）は1,396人で、平成28（2016）年の発生件数1,677件、死傷者数1,990人と比較して、発生件数で約27%減、死傷者数で約30%減となっています。



参考（平成15年） 発生件数：3,233件 死者数：20人 負傷者数：3,887人

千葉県内における交通事故発生状況等の推移

	発生件数	死者数	負傷者数
平成28年	18,022	185	22,396
平成29年	18,030	154	22,106
平成30年	17,374	186	21,160
令和元年	16,476	172	19,904
令和2年	12,873	128	15,415

参考：交通事故統計資料集（千葉県警察本部交通総務課）より

第2部 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、『安全で安心して暮らせる船橋市』を達成することが目標です。

一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、船橋市では本計画の計画期間である令和7（2025）年度までに、過去の推移から設定した以下の数値を抑止目標として取り組んでいきます。

《船橋市の抑止目標》

死者数 年間5人以下

負傷者数 年間1,300人以下

目標達成に向け、警察をはじめ交通安全関係団体等と連携・協力の上、この計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進していきます。

【参考】これまでの船橋市交通安全計画の目標数値と実数値

区分	期間	目標数値	実数値
第6次船橋市交通安全計画	平成8年度～平成12年度	交通事故を限りなくゼロに近づける	平成12年 発生件数2,881件
第7次船橋市交通安全計画	平成13年度～平成17年度	死者数をゼロにする	平成17年 死者数 15人
第8次船橋市交通安全計画	平成18年度～平成22年度	死傷者数を確実に減少させる	平成22年 死者数 6人 負傷者数2,543人
第9次船橋市交通安全計画	平成23年度～平成27年度	死者数5人以下 負傷者数2,000人以下	平成27年 死者数 8人 負傷者数1,920人
第10次船橋市交通安全計画	平成28年度～令和2年度	死者数5人以下 負傷者数1,600人以下	令和2年 死者数 6人 負傷者数1,390人

第2章 交通安全対策について

第1部 今後の交通安全対策の方向

近年、本市の交通事故発生件数が減少してきたことは、これまで船橋市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ったものと考えられます。今後も、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化、技術の進展・普及等の変化に対応し、より効果的な対策を進めることで交通事故のさらなる減少に努めてまいります。

交通安全対策の実施に当たっては、以下の「6つの視点」を重視し、施策の推進を図ってまいります。

なお、新型コロナウイルス感染症の収束は、未だ先行きが不透明な状況ですが、ポストコロナ時代に向けた新しい生活様式による市民のライフスタイル・交通行動の変化や交通事故の発生状況・交通安全対策への影響については、本計画を通じて注視するとともに、必要に応じた対策を検討してまいります。

【第1の視点】 高齢者・子供の安全確保

今後、高齢化の進行により高齢者の関係する交通事故が増加することが懸念されることから、高齢者が安全かつ安心して外出や移動することができるよう安全対策を図ることが重要となります。高齢者が交通事故の被害者とならないための対策とともに、加害者となることを防止する取組など、それぞれの交通手段に応じた対策の強化が課題となります。

高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施することや、高齢者をはじめ多様な人々が利用しやすい道路交通環境の形成を図ることなど、身近な地域における交通安全活動について支援を行うことにより高齢者の交通事故の減少を図ります。

一方で、安心して子供を生み育てる社会を実現するためには、子供を事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担う子供の安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心とした子供が日常的に集団で移動する経路や歩道等の安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

【第2の視点】 歩行者・自転車の安全確保と運転者の遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、子供や高齢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ています。

このため、「人優先」の考えの下、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者の遵法意識の向上を図ります。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のある所ではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してからの横断をはじめ、横断中も周りに気を付けること、また反射材等を利用することなど、歩行者が自らの安全を守るための行動をするよう促すための交通安全教育を推進するなど、様々な取組を総合的に推進することで、歩行者の安全確保を図ります。

自転車利用者に対しては、自動車等に衝突された場合には被害者となる一方、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備の推奨、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車の安全利用を促進するために、生活道路や市街地の幹線道路において、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進めます。

自転車利用者のルールに関する理解が不十分なことが背景となり、歩行者等の安全な通行を脅かす重大な交通事故を発生させることが社会問題化しています。

幼児期からの発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、成人・高齢者など各世代にわたっての広報啓発や交通安全教育をより効果的に行うために、実際の自転車事故現場の再現や受講者が自転車に乗車しながら正しい自転車マナーを習得したりすることができる参加体験型の安全教育を積極的に取り入れるなど、自転車が持つ危険性について周知を図ります。

駅前や繁華街の歩道上の放置自転車等が問題となっていることから、引き続き放置自転車対策や自転車等駐車場（以下、駐輪場）の整備等に取り組みます。

飲酒運転による事故も後を絶たない中、近年、車間距離不保持等のいわゆる「あおり運転」や運転中のスマートフォン等使用のいわゆる「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ています。道路交通法の一部改正により、「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されましたので、これらの悪質・危険な妨害運転や飲酒運転等の行為を行う運転者等への対策に努めます。

新型コロナウイルス感染症の影響により通勤や配達目的の自転車利用者が

増加していることから、交通事故防止のための指導啓発等の対策を行います。

また、駆動補助付自転車や電動車椅子等多様なモビリティ（移動手段）の普及に伴う事故の防止についての周知啓発等を推進します。

【第3の視点】 生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路における交通安全を確保するため、幹線道路を走行すべき自動車が生生活道路へ流入することがないように幹線道路における交通流の円滑化など、総合的な対策を推進します。

また、交通事故が多発している箇所について、関係機関・団体等とともに現地診断を行い、必要に応じて交通安全施設の整備等を行うなど、効果的な交通事故対策を推進します。

【第4の視点】 地域が一体となった交通安全対策の推進

市内の交通事故死傷者数のうち、約5割が歩行中や自転車乗車中での事故であり、また、その5割以上が自宅から1km以内で起こっています。

交通事故は市民の居住する身近な地域で多く発生していることから、地域のコミュニティを活用し、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。

地域で行われる自主的な啓発・教育等の交通安全活動の支援や交通安全に関する情報提供、警察と連携し講師派遣等の支援を行うなど、地域が一体となった交通安全活動を促進します。

【第5の視点】 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで様々な交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところです。しかしながら、交通死亡事故が依然発生していることから、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、交通死亡事故の発生場所・時間帯・形態・交通流等の分析による、きめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を行い、交通死亡事故の減少を図ります。

【第6の視点】 先端技術の活用推進

交通事故は、運転者の不注意や身体機能の低下など、その多くは運転者に起因して発生しています。このような人的要因を抑制し、運転者の運転機能を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキを搭載したサポカー・サポカーS^{※4}の普及をはじめ、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未

然に防止するための安全運転を支援するシステム等の周知を図ります。

また、速度や経路、急ブレーキ箇所等の交通ビッグデータ^{※5}を活用することにより、市内の交通状況を見える化し、学識経験者、国、県、警察等と連携、協議を行い、効果的な渋滞対策や生活道路等の交通安全対策を推進します。

第2部 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ていきます。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救急・救助体制の整備
- ⑤ 被害者支援の充実と推進

【第1の柱】 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成

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、交通事故防止を自身の問題として考え、行動することが重要です。

交通安全意識の向上を図る普及啓発活動や交通安全教育を継続して実施するとともに、交通安全に関する自発的な活動を支援します。

(1) 市民参加でつくる交通安全の推進

① 交通安全に関する情報提供の推進

交通安全への理解を深め、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、広報紙やホームページ、SNS等を活用し、交通安全に関する施策等の情報を提供します。

② 市民の意見を反映した交通安全の推進

広く市民の交通安全対策に関する意見等を求めるとともに、いただいた市民の意見を反映するため、広報紙やホームページ等を活用します。

③ 関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、毎月10日の「交通安全の日」における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。

④ 交通安全団体との協力

ア 交通安全協会

交通安全に関する地域活動の中核団体として、交通安全意識の普及に重要な役割を担っています。

市が警察と共催する春・秋の全国交通安全運動に伴うイベントや各種啓発活動への参加を求め、協力して交通安全活動を行うことで、交通安全の推進を図ります。

イ 安全運転管理者協議会

事業所等における交通安全を確保するため、道路交通法に基づき、安全運転管理者等に対する講習を行うなど、重要な使命と役割を担っています。

市が警察と共催する春・秋の全国交通安全運動に伴うイベントや各種啓発活動に参加を求め、協力して交通安全活動を行うことで、交通安全の推進を図ります。

ウ 地域交通安全活動推進委員協議会

地域における交通安全の確保について市民の理解を深めるなど、交通安全活動のリーダーとして重要な使命と役割を担っています。

市が警察と共催する春・秋の全国交通安全運動に伴うイベントや各種啓発活動に参加を求め、協力して交通安全活動を行うことで、交通安全の推進を図ります。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

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市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を中心に、広報啓発や指導等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子供と高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、危険運転の根絶など、年間を通じた幅広い運動を展開します。

② 交通安全に関する広報啓発の推進

ア 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、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、船橋駅前や北習志野駅前等における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、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

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、広報紙やホームページ、メール配信・SNS等を活用し、積極的な広報活動を実施します。

ウ 家庭教育への支援

かけがえのない子供の命を守るためには、家庭における幼児期からの交通安全教育を行うことが重要です。

子供の交通安全に関する意識を高めることは、将来の交通事故防止を図ることにつながります。家庭教育への支援を充実させるために、幼稚園・保育所等での交通安全教室実施時に資料提供を行うなど、積極的な情報提供や広報活動等を実施します。

エ 教育施設及び公共施設等における広報活動の推進

子供から高齢者まで幅広い世代の交通安全に対する意識を高めるため、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校等の教育施設、並びに公民館、図書館、出張所及び老人福祉センター等の公共施設に、交通安全のポスター掲示及びチラシ配置を行う等の広報活動を実施します。

オ 外国人に対する交通ルール及び交通マナーの周知徹底

市内に転入してきた外国人や日本語学校に通う外国人に対して翻訳した交通安全のチラシを配布するなど、自国における交通ルールとの違いがわかるよう、日本における交通ルール及び交通マナーの周知を図ります。

③ ゼブラ・ストップ活動^{*6}及び3（サン）・ライト運動^{*7}の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通死亡事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動の内容の周知とその推進を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

(3) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報啓発活動の推進

自転車は、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる手軽で便利な乗り物であり、配達や通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されていますが、自転車の歩道での暴走やスマートフォン等を使用しながらの走行など、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。

引き続き、自転車の安全利用を広報啓発する必要があることから、交通安全運動等あらゆる機会に広報媒体を活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図るとともに、「ちばサイクルール」^{※8}の普及促進及び自転車運転者講習制度の周知を行います。

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「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を重点に、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、船橋駅北口十字路や東海神駅前交差点等での啓発活動、指導等を実施します。

イ 自転車交通安全教室の実施

子供から高齢者まで幅広い年齢層を対象に、警察、交通安全協会等と連携して交通安全教室を実施し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

ウ 自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店等の自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーを周知徹底できるよう広報活動を実施します。

② 自転車の点検整備の促進・保険加入の広報啓発

日常点検実施の習慣化及び自転車安全整備店における定期的な精密点検・整備を呼び掛けます。

また、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、自転車保険の必要性について積極的に広報・啓発を図ります。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク^{※9}制度）の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、自転車軽自動車商協同組合等と連携し、TSマークの普及促進を図ります。

④ 反射材等の普及

夕暮れ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及び反射材の活用を促進します。

また、自転車利用者の視認性向上を図るため、自転車の灯火の取付及び点灯の徹底を推進します。

⑤ 幼児をはじめ各世代におけるヘルメットの着用促進

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、幼児をはじめとする各世代に対し乗車用ヘルメット着用を促進します。

⑥ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の推進

幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動等を積極的に推進します。

(4) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、将来にわたって、交通ルールを遵守し、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。

そのため、幼児に対しては、幼稚園、保育所、認定こども園等において船橋市交通安全指導員による交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生は、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べ行動範囲が広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び地域と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得できるよう船橋市交通安全指導員及び警察等による交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、交通社会に参加していくための準備段階にあります。また、移動手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、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。

中学校においては、家庭及び地域と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて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を十分に習得させるとともに、交通事故発生時の対応について指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう交通安全教育を推進します。

特に、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、スクエアド・ストレイト自転車交通安全教室^{*10}を実施し、交通事故の恐怖を直視させることにより交通安全意識の高揚等を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践させることで中学生の交通事故の抑止を目指します。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、その多くが近い将来、自動車等の免許を取得し、運転者として交通社会に参加するようになります。

また、高校生の交通事故のうち、自転車を中心とした車両運転中の事故の割合が高くなっており、このような交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び警察等と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて自転車や二輪車の運転者として安全に道路を通行するための知識と技能を十分に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促し、自転車を利用する高校生のマナー向上を図ります。

さらに、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践により、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できるよう交通安全教育を推進します。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

成人は、交通安全教室を受ける機会が少ないため、警察等との連携を図り、職場等において各種講習会や交通安全教室を実施します。

特に、自転車の危険な運転が社会問題化していることや新型コロナウイルス感染症の影響による自転車による宅配等の需要増加を踏まえ、自

転車運転者講習制度のほか、「ちばサイクルール」等を周知することにより、自転車の安全利用を促進します。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

令和2年中の船橋市内での交通事故による死者数は6人で、そのうち3人が高齢者となり死者数全体の5割を占める状況となっています。

高齢者の交通事故を防止するため、各老人クラブでは高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進する交通安全指導員（シルバーリーダー）を配置しています。シルバーリーダーの地域での交通安全活動を支援するため、交通安全活動に必要な知識と技能の習得を目的とした研修会を実施するとともに、交通安全に関する情報の提供や交通安全指導に関する相談・指導を行います。

また、警察等との連携を図った交通安全教室の実施や高齢者の夜間における歩行及び自転車乗車中の交通事故防止のため、視認性の高い明るい色の服装、反射材等の活用を促進します。

(5) 交通安全教育推進の支援

① 交通安全指導員の派遣

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、老人クラブ等で交通安全教室を実施する際、船橋市交通安全指導員を派遣します。

② 交通安全教育用教材の貸出

各種団体、町会・自治会等に交通安全教育用DVD等を貸出し、交通安全教育を支援します。

【第2の柱】 道路交通環境の整備

交通事故を防止するためには、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設など、道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備等を推進します。

また、歩行者の視点からの道路整備や身近な生活道路等において、「人優先」の視点からの交通安全対策を推進します。

(1) 人優先のみちづくりによる交通安全対策の推進

① 歩行者空間の整備

ア ユニバーサルデザイン^{*11}による歩行者空間の整備

駅、病院、福祉施設等公共公益施設の周辺及びそれらを連絡する道路において、幅の広い歩道の設置、既存道路の段差・傾斜・勾配の改善、スロープ付き・昇降機付き立体横断施設等の整備を推進するとともに、歩道の整備と一体的に行う障害物（電柱等）の除去や誰もが見やすい標識等の設置を行い、全ての人が安全で快適に移動できる歩行者空間の確保とバリアフリー化を推進します。

イ 歩道及び自転車通行空間の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間について、歩道及び自転車通行空間の整備を推進します。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者の安全確保と生活環境保全を図るため、コミュニティ道路^{*12}等の整備を推進します。

ウ 通学路等の整備

通学路における児童生徒の安全を確保するため、「船橋市通学路交通安全プログラム」^{*13}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、未就学児を中心とした子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

児童生徒並びに幼児の通行の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するとともに、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

② 生活道路における交通安全対策の推進

市民の日常生活の利便性向上を図るため、住宅地周辺の舗装整備・修繕、道路排水整備、歩道の整備・修繕等を推進し、市民・利用者が安全で快適に利用できる生活道路の機能の整備・充実を図ります。

特に、生活道路における走行速度の高い区域や通過交通（抜け道としての通行）の多い区域のうち、交通規制等の総合的な交通事故抑止施策である「ゾーン30」^{*14}の導入が求められる区域においては、道路管理者である船橋市と交通管理者が連携して地域住民と合意形成を図り、「ゾーン30」を導入していきます。

(2) 道路ネットワーク等の整備

① 適切に機能分担された道路網の整備

道路交通の安全性や円滑性などを確保するため、主要な幹線道路をはじめ各種道路のそれぞれの機能が適切に分担されるよう体系的な道路整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 道路の新設

市街地における交通の円滑化及び幹線道路等とのネットワーク化を目的とした、道路の整備を進めるとともに、中心市街地の交通混雑の緩和、都市活動の活性化を図るため、都市計画道路の整備を推進します。

イ コミュニティ道路の整備

人々が安全に歩き、安心して活動できる歩行空間を確保するため、車の速度を抑制する道路構造とするなど、人と車が共存できるように、生活に身近な道路の整備を推進します。

また、整備計画を策定するに当たっては、市民と行政の協働による地区のみちづくりを推進します。

② 道路改良等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、道路の改良等の整備を推進します。

ア 改良等に併せた歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等の新設・拡幅、道路線形の改良、バスベイの設置等の整備を推進します。

イ 交通安全施設の整備

道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識や道路照明、防護柵、カーブミラー等の整備を図ります。

③ 災害発生等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避難路や輸送路などとして対応できる、道路ネットワークと機能の充実を図ります。

(3) 交通安全施設の整備等

① 歩行者等の安全な通行空間の確保

ア 信号機等の設置及び改良の促進

交通事故多発地点や交通事故のおそれのある危険な交差点等について、道路の構造及び交通の実態を勘案した信号機や横断歩道の設置や改良を、交通管理者と協議を行い促進します。

イ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路形状や線形別に見ると、交差点及びカーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点について、交差点の存在や優先関係を明確にするため、適切な一時停止規制の促進及びドット線やクロスマークの設置等の道路標示、カーブミラー等の交通安全施設の整備を推進します。

また、カーブの線形を明確に示すため、視線誘導標、警戒標識の設置及び滑り止め舗装等の整備を推進します。

ウ 夜間事故防止対策の推進

夜間における交通死亡事故の発生率が高いことから、道路交通環境の改善を図るため、道路照明、防護柵、区画線、滑り止め、自発光鋸（じはっこうびょう）等の整備を推進します。

(4) 効果的な交通規制の促進

① 地域の特性に応じた交通規制の促進

主に通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止等の交通の円滑化に重点を置いた交通規制を促進します。

また、生活道路では、一方通行、通行禁止等を組み合わせた交通規制やゾーン30を促進します。

さらに、歩行及び自転車通行の用に供される道路については、車両通行止めなど、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を促進します。

② 幹線道路における交通規制の促進

幹線道路については、安全で円滑な交通環境を確保するため、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を考慮し、交通管理者と協議を行い適切な交通規制を促進します。

(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

道路交通の安全を向上するためには、道路を利用する人の視点を取り入れることが重要な要素の一つであり、地域住民や道路利用者の主体的な参加により交通安全総点検を実施し、誰でも安心して利用できる道路交通環境づくりを行います。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について公表します。

② 地域住民等と連携した対策の展開

「ゾーン30」や交通安全総点検など、誰もが安心して利用できる道路交通環境を確保するため、交通管理者等と連携して、地域住民等の意見を反映させていきます。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

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状況から特定の区間や地点で集中して発生している箇所について、関係機関・団体等と共同して現地診断を実施します。

事故防止対策については、道路の構造、交通事故の実態等を総合的に勘案し、信号機設置・改良の促進及び道路標識設置、交差点改良、防護柵、区画線、道路照明・視線誘導標等の設置や歩道等の整備を推進します。

(7) 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

① 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

ア 信号機の高度化

既設信号機について、交通量の変化に的確に対応した信号制御を行う

ため、集中制御化、多現示化、閑散時押しボタン化等の高度化を交通管理者と協議を行い促進します。

イ わかりやすい道路標識等の整備

必要な情報を的確に道路利用者に伝えるため、視認性・耐久性に優れた大型標識の整備及び利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内標識の整備を推進します。

特に、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識・道路標示の高輝度化など、見やすい道路標識・道路標示の整備に努めます。

② 道路占用の適正化等

ア 道路占用の適正化

安全かつ快適な交通環境を創出するため、工作物の設置や工事等による道路占有について、適正な許可を行うとともに、交通の障害となっている不法占有物等に対する指導を行い、その排除を推進します。

イ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、事故・渋滞を防止するため、各種工事が計画的に行われるよう施工者間の調整を図ります。

ウ 大規模事業等の対策の推進

都市計画、開発事業、大規模小売店舗等の建設等に際し、地域全体の交通情勢を考慮の上、必要な指導・提言を行います。

③ 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車通行空間の整備等

自転車が自動車に代わる都市交通としての役割を発揮し、市民がサイクリング等を通じて気軽にまちを散策し、楽しめるよう自転車通行空間の整備を推進します。

イ 駐輪場の整備

放置自転車等を解消するため、利用状況に則した駐輪場の整備等を推進します。

また、民間駐輪場の整備及び利用促進を図ります。

ウ 自転車等放置禁止区域の指定

放置自転車等を解消するため、自転車等の利用が多い駅周辺においては、自転車等放置禁止区域の指定を適正に行います。

エ 街頭指導員の配置

放置自転車等を解消するため、放置自転車等の多い駅周辺地域に街頭指導員を配置し、自転車等利用者に放置防止のための啓発を行います。

オ 放置自転車等の移送

放置自転車等を解消するため、計画的に放置自転車等の移送を実施し、良好な交通環境を確保します。

カ 自転車等放置防止の啓発

一部の利用者の自転車等が無秩序に放置され問題となっていることから、関係機関・団体と連携・協力し駅前放置自転車クリーンキャンペーンや広報紙、ポスター等を活用し、自転車等放置防止の啓発を行います。

また、大規模小売店舗の出店計画における駐輪場の設置位置や必要台数等については、法令等に基づき必要台数が確保されているか確認をするとともに、必要に応じた意見等を行います。

(8) 公共交通の利用環境整備による過度な自動車利用の抑制

鉄道駅のバリアフリー化やノンステップバスの導入、バス待ち環境の改善など、誰もが利用しやすい公共交通機関となるよう事業者とともに利用環境整備に取り組みます。

また、公共交通機関の利用促進を通じ、過度な自動車利用を抑制し、自動車交通の負荷低減を目指します。

(9) 総合的な駐車対策の推進

① 違法駐車防止の気運醸成

交通事故や交通渋滞の原因につながる違法駐車、特に危険性、迷惑性の高い悪質な違法駐車を防止するため、関係機関と調整を図ります。

また、警察等関係機関・団体と連携・協力し、駐車モラル向上の広報啓発活動を推進して違法駐車防止の気運醸成を図ります。

② 駐車場等の整備

自動車交通が集中し、また駐車場の需要が多い地域において円滑な道路交通を確保するため、市内に設定した駐車場整備地区における駐車需要を発生する建築物の建築に際し、建築主に駐車場の附置義務を課すことにより、適切な駐車施設の設置を推進します。

(10) 交通安全に寄与する環境の整備

① 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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、決壊又は異常気象時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又は制限を行います。

② 子供の遊び場等の確保

ア 街区公園等の整備

公園は、スポーツ・レクリエーションの場としてのみではなく、環境保全や防災等多様な機能を持っています。

都市における自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、子供の遊び場としての街区公園をはじめとする都市公園の整備を推進します。

イ 学校開放・まちかどスポーツ広場の整備と充実

市立小・中学校等の体育施設を学校教育に支障のない範囲内でスポーツ活動の場として開放し、健康増進及び生涯スポーツの普及振興に資することを目的とし、学校開放を促進します。

また、いつでも、誰でも身近に軽スポーツができる施設として、まちかどスポーツ広場の整備・充実を促進します。

③ 電線類の地中化の促進

都市景観の整備、安全で円滑な道路交通や歩道空間の確保及び高度情報化社会に対応した道路整備を図るため、共同溝による電線類の地中化を促進します。

(11) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

船橋市地域公共交通総合連携計画は、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指すものです。計画に基づき、新たな公共交通サービスの導入、バス路線の見直しなど公共交通の活性化に向けた様々な取組を進めることで、高齢者をはじめとする地域住民の移動手手段の確保に向けた取組を推進します。

【第3の柱】 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には、道路交通秩序の維持を図る必要があります。暴走行為をさせないための道路交通環境づくりや飲酒運転等の悪質・危険な運転行為の根絶に努めます。

(1) 暴走族等対策の推進

① 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及び暴走行為者等をなくすためには、警察の徹底した取り締まりと相まって、暴走行為を許さない世論の形成が必要不可欠です。

交通安全運動など市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進するとともに、暴走行為等ができない道路交通環境の整備を図ります。

② 家庭・学校等における青少年の指導の充実

広報活動や相談活動等を通じて、青少年非行の未然防止のため、家庭・学校等における青少年への指導の充実を促します。

また、各学校に対しては、暴走族等への加入や暴走行為等が自他の心身に悪影響を及ぼすこと、社会的に容認されない行為であることを児童生徒に具体的に理解させ、絶対に参加することがないように指導するよう、各長期休業前に通知します。

(2) 飲酒運転等危険な運転の根絶

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、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図るため、駅前等で啓発キャンペーンを実施するなど、市民総ぐるみで「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

また、「あおり運転」や運転中のスマートフォン等の利用による「ながら運転」についても重大事故に直結する危険性を有していることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、あらゆる機会を通じ運転者

などに対し周知啓発に努めます。

【第4の柱】 救急・救助体制の整備

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、救急・救助体制を整備することが重要です。

負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急救命士の配置や救急・救助体制を充実させるとともに、救急医療体制との連携を推進します。

(1) 救急・救助体制の整備・充実

① 救急・救助体制の整備・充実

交通事故による負傷者の迅速な搬送及び適切な応急処置等ができるよう、車両、高度救命処置用資器材等を整備し、各救助隊及び各救急隊等がドクターカーとの連携を図り、救命効果の向上のため救急・救助体制の充実強化に努めます。

② 市民に対する応急手当の普及啓発の推進

市民の自主救護能力の向上を図るため、自動体外式除細動器（AED）を含めた普通救命講習等の各種講習会を開催し、応急手当に関する知識と技術の普及を図るとともに、応急手当に関するリーフレットを作成し、町会・自治会の消防訓練時に配布し、広報活動を推進します。

③ 救急・救助資器材等の整備

負傷者に対し救命のため高度な応急処置が行えるよう、ドクターカーには医師による応急処置等に必要な資器材を、また特別救助隊、高度救助隊には各種救助資器材を整備し、さらなる救命・救助効果の向上を目指します。

④ 救急救命士の養成・配置等の推進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実強化を図るため、救急救命士を計画的に養成し配置します。

また、適切な手技で特定行為等の救急救命処置を円滑に実施するための病院研修及び実習の実施を推進します。

⑤ 救急・救助隊員の教育訓練の充実

教育研修計画に基づく研修のほか、多種多様化する救急業務に対応するため、船橋市医師会及び船橋市立医療センターの医師と救急隊員等に

よる連絡協議会を開催し、救急隊員の資質の向上を図ります。

また、過去における交通事故事例の検証及び想定訓練等を行い、救助隊員の救助技術・知識の習熟を図ります。

⑥ 高速自動車国道等における救急・救助体制の整備・充実

東関東自動車道、京葉道路、国道16号、国道357号及び国道464号等の特に交通量が多い道路の救急・救助出動にあつては、警察をはじめ各関係機関との緊密な連絡体制により負傷者の救護はもとより、二次災害の防止を考慮し円滑な救急・救助体制を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療体制の充実

市民が24時間年中無休で、安心して医療サービスを受けられるよう、救急医療体制を整えています。この救急医療体制は、夜間休日急病診療所及び休日当番医（一次救急）、救急医療機関ネットワーク当番病院（二次救急）、船橋市立医療センター（三次救急）の3つの機能に分かれており、各医療機関が救急の役割を分担することにより、船橋市の救急医療体制が保たれています。

今後も、関係機関と連携し、救急医療協力医療機関を確保することにより、救急医療体制の維持に努めます。

② 船橋市立医療センターの機能の充実

併設する救命救急センターの高度医療機器の整備を計画的に進め心筋梗塞、脳卒中、頭部損傷等の重篤救急患者の三次救急医療を担う、救命救急センターとしての機能の充実を図ります。

また、消防局、船橋市医師会との協力の下で、24時間体制のドクターカーの運用を推進します。

【第5の柱】 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は交通事故にかかる知識・情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故相談の充実

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者の精神的・経済的な負担を軽減するため、専門の相談員等による交通事故相談を行います。

第2編 鉄道交通の安全

1 救急・救助体制の整備

鉄道の事故が発生した際に、迅速かつ的確な救急・救助活動を行うため、教育研修計画に基づく、救急・救助体制の高度化を図るとともに、鉄道事業者、医療機関、行政等関係機関との連絡協調体制の強化を図ります。

第3編 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造改良の促進

踏切道の幅員が、接続する道路の幅員よりも狭いなどにより、著しく歩行者等の通行の妨げとなっている箇所については、拡幅等の構造改良を推進します。

参 考 资 料

船橋市交通安全対策会議

【会長】 船橋市長

【委員】

	区分	機関名	職
1	関係行政機関の職員	船橋警察署	署長
2		船橋東警察署	署長
3		千葉県葛南土木事務所	所長
4	民間団体の代表者	一般社団法人船橋交通安全協会	会長
5		船橋東交通安全協会	会長
6		船橋地区安全運転管理者協議会	会長
7		船橋東地区安全運転管理者協議会	会長
8		船橋地域交通安全活動推進委員協議会	会長
9		船橋東地域交通安全活動推進委員協議会	会長
10		交通に関する事業を 営む者	京成バス株式会社
11	船橋新京成バス株式会社鎌ヶ谷営業所		所長
12	千葉県タクシー協会京葉地区タクシー運 営協議会		会長
13	千葉県トラック協会船橋支部		支部長
14	市の住民	船橋市自治会連合協議会	副会長
15		船橋市老人クラブ連合会	会長
16		船橋市少年少女団体連絡協議会	監査
17	市の職員	船橋市	市民生活部長
18			都市整備部長
19			道路部長
20			学校教育部長

○交通安全対策基本法

(昭和四十五年六月一日)

(法律第百十号)

第六十三回特別国会

第三次佐藤内閣

改正 昭和四十六年六月二日法律第九八号

同五〇年七月一〇日同第五八号

同五八年一二月二日同第八〇号

平成一一年七月一六日同第一〇二号

同一一年一二月二二日同第一六〇号

同一八年五月一七日同第三八号

同二三年八月三〇日同第一〇五号

同二五年六月一四日同第四四号

同二七年九月一一日同第六六号

交通安全対策基本法をここに公布する。

交通安全対策基本法

目次

第一章 総則（第一条—第十三条）

第二章 交通安全対策会議等（第十四条—第二十一条）

第三章 交通安全計画（第二十二条—第二十八条）

第四章 交通の安全に関する基本的施策

第一節 国の施策（第二十九条—第三十七条）

第二節 地方公共団体の施策（第三十八条）

第五章 雑則（第三十九条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 道路 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第一号に規定する道路をいう。

二 車両 道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。

三 船舶 水上又は水中の航行の用に供する船舟類をいう。

四 航空機 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第一項に規定する航空機をいう。

五 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。

六 海上交通 船舶による交通をいう。

七 航空交通 航空機による交通をいう。

八 船員 船舶に乗り組んでその運航に従事する者をいい、水先法（昭和二十四年法律第二百一十一号）第二条第二項に規定する水先人を含むものとする。

九 航空機乗組員 航空法第六十九条に規定する航空機乗組員をいう。

十 指定行政機関 次に掲げる機関で内閣総理大臣が指定するものをいう。

イ 内閣府並びに内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十九条第一項及び第二項に規定する機関並びに国家行政組織法（昭和二十三年法律第二百十号）第三条第二項に規定する機関

ロ 内閣府設置法第三十七条及び第五十四条並びに国家行政組織法第八条に規定する機関

ハ 内閣府設置法第三十九条及び第五十五条並びに国家行政組織法第八条の二に規定する機関

ニ 内閣府設置法第四十条及び第五十六条並びに国家行政組織法第八条の三に規定する機関

十一 指定地方行政機関 指定行政機関の地方支分部局（内閣府設置法第四十三条及び第五十七条並びに国家行政組織法第九条に規定する地方支分部局をいう。）その他の国の地方行政機関で、内閣総理大臣が指定するものをいう。

（昭四六法九八・昭五〇法五八・昭五八法八〇・平一一法一六〇・平一八法三八・一部改正）

（国の責務）

第三条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第五条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両等の製造事業者の責務）

第六条 車両、船舶又は航空機（以下「車両等」という。）の製造の事業を営む者は、その製造する車両等の構造、設備及び装置の安全性の向上に努めなければならない。

（車両等の使用者の責務）

第七条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両の運転者等の責務）

第八条 車両を運転する者（以下「車両の運転者」という。）は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なうとともに、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

2 船員は、法令の定めるところにより発航前の検査、異常な気象、海象等の通報、航路標識の事故の通報、遭難船舶の救助等を行なうとともに、船舶の安全な運航に努めなければならない。

3 航空機乗組員は、法令の定めるところにより出発前の確認、航空保安施設の機能の障害の報告等を行なうとともに、航空機の安全な運航に努めなければならない。

(歩行者の責務)

第九条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

(住民の責務)

第十条 住民は、国及び地方公共団体が実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

(施策における交通安全のための配慮)

第十一条 国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならない。

(財政措置等)

第十二条 政府は、交通の安全に関する施策の実施に必要な財政上又は金融上の措置その他の措置を講じなければならない。

(国会に対する報告)

第十三条 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。

第二章 交通安全対策会議等

(中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第十四条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(昭五八法八〇・平一一法一〇二・一部改正)

(中央交通安全対策会議の組織等)

第十五条 中央交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

- 一 内閣官房長官
- 二 国家公安委員会委員長
- 三 国土交通大臣
- 四 前二号に掲げる者のほか、指定行政機関の長及び内閣府設置法第九条第一項に規定する特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者

4 中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

5 中央交通安全対策会議の庶務は、内閣府本府において警察庁及び国土交通省の協力を得て総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府本府と国土交通省において共同して処理する。

6 前各項に定めるもののほか、中央交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

(昭五八法八〇・平一一法一〇二・平一一法一六〇・平二七法六六・一部改正)

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員

二 都道府県教育委員会の教育長

三 警視總監又は道府県警察本部長

四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員

六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(平二五法四四・一部改正)

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第十九条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第二十条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂

行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

- 2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。
- 3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

(都道府県交通安全連絡協議会)

第二十一条 都道府県は、その区域における海上交通又は航空交通の安全に関し、関係地方行政機関との連絡及び協議を行なうため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、都道府県交通安全連絡協議会を置くことができる。

- 2 都道府県交通安全連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

第三章 交通安全計画

(交通安全基本計画の作成及び公表等)

第二十二条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。
- 4 中央交通安全対策会議は、第一項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長（指定行政機関が委員会である場合にあつては、指定行政機関。以下同じ。）及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。

(平二七法六六・一部改正)

(内閣総理大臣の勧告等)

第二十三条 内閣総理大臣は、必要があると認めるときは、指定行政機関の長に対し、交通安全基本計画の実施に関して必要な勧告をし、又はその勧告の結果とられた措置について報告を求めることができる。

- 2 内閣総理大臣は、前項の規定により勧告をする場合においては、あらかじめ、中央交通安全対策会議の意見をきかなければならない。

(交通安全業務計画)

第二十四条 指定行政機関の長は、交通安全基本計画に基づき、その所掌事務に関し、毎年度、交通安全業務計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全業務計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 交通の安全に関し、当該年度において指定行政機関が講ずべき施策
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項

3 指定行政機関の長は、第一項の規定により交通安全業務計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣に報告するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の規定は、交通安全業務計画の変更について準用する。
(都道府県交通安全計画等)

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。
(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村

交通安全実施計画の変更について準用する。

(平二三法一〇五・一部改正)

(地方公共団体の長の要請等)

第二十七条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第二十八条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

第四章 交通の安全に関する基本的施策

第一節 国の施策

(交通環境の整備)

第二十九条 国は、交通環境の整備を図るため、交通安全施設及び航空交通管制施設の整備、交通の規制及び管制の合理化、道路及び公共用水域の使用の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、陸上交通の安全に関し、住宅地、商店街等について前項に規定する措置を講ずるに当たっては、特に歩行者の保護が図られるように配慮するものとする。

(交通の安全に関する知識の普及等)

第三十条 国は、交通の安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図るため、交通の安全に関する教育の振興、交通の安全に関する広報活動の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通の安全に関する民間の健全かつ自主的な組織活動が促進されるよう必要な措置を講ずるものとする。

(車両等の安全な運転又は運航の確保)

第三十一条 国は、車両等の安全な運転又は運航の確保を図るため、車両の運転者、船員及び航空機乗組員（以下この項においてこれらの者を「運転者等」という。）の教育の充実、運転者等の資格に関する制度の合理化、車両等の運転又は運航の管理の改善、運転者等の労働条件の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通の安全に関し、気象情報その他の情報の迅速な収集及び周知を図るため、気象観測網の充実、通信施設の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(車両等の安全性の確保)

第三十二条 国は、車両等の安全性の確保を図るため、車両等の構造、設備、装置等に関する保安上の技術的基準の改善、車両等の検査の充実等必要な措置を講ずるものとする。

(交通秩序の維持)

第三十三条 国は、交通秩序の維持を図るため、交通の取締り等必要な措置を講ずるものとする。

(緊急時における救助体制の整備等)

第三十四条 国は、交通事故による負傷者に対する応急手当及び医療の充実を図るため、救急業務に関する体制の整備、救急医療施設の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、海難救助の充実を図るため、海難発生情報の収集体制及び海難救助体制の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(損害賠償の適正化)

第三十五条 国は、交通事故による被害者（その遺族を含む。以下この条において同じ。）に対する損害賠償の適正化を図るため、自動車損害賠償保障制度の充実、交通事故による被害者の行なう損害賠償の請求についての援助等必要な措置を講ずるものとする。

(科学技術の振興等)

第三十六条 国は、交通の安全に関する科学技術の振興を図るため、試験研究に関する体制の整備、研究開発の推進及びその成果の普及等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通事故の原因の科学的究明を図るため、総合的な研究調査の実施等必要な措置を講ずるものとする。

(交通の安全に関する施策の実施についての配慮)

第三十七条 国は、前八条に規定する措置を講ずるに当たっては、国民の生活を不当に侵害することとならないように配慮するものとする。

第二節 地方公共団体の施策

(地方公共団体の施策)

第三十八条 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、前節に規定する国の施策に準ずる施策を講ずるものとする。

第五章 雑則

(特別区についてのこの法律の適用)

第三十九条 この法律の適用については、特別区は、市とみなす。

附 則 抄

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和四六年六月二日法律第九八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

(昭和四六年政令第三四七号で昭和四六年一二月一日から施行)

附 則 (昭和五〇年七月一〇日法律第五八号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

附 則 (昭和五八年一二月二日法律第八〇号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、総務庁設置法（昭和五十八年法律第七十九号）の施行の日から施行する。

(施行の日＝昭和五九年七月一日)

(経過措置)

6 この法律に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定めることができる。

附 則 (平成十一年七月一六日法律第一〇二号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、内閣法の一部を改正する法律（平成十一年法律第八十八号）の施行の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行す

る。

(施行の日 = 平成一三年一月六日)

一 略

二 附則第十条第一項及び第五項、第十四条第三項、第二十三条、第二十八条並びに第三十条の規定 公布の日

(別に定める経過措置)

第三十条 第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置は、別に法律で定める。

○中央省庁等改革関係法施行法（平成一一法律一六〇）抄

(処分、申請等に関する経過措置)

第千三百一条 中央省庁等改革関係法及びこの法律（以下「改革関係法等」と総称する。）の施行前に法令の規定により従前の国の機関がした免許、許可、認可、承認、指定その他の処分又は通知その他の行為は、法令に別段の定めがあるもののほか、改革関係法等の施行後は、改革関係法等の施行後の法令の相当規定に基づいて、相当の国の機関がした免許、許可、認可、承認、指定その他の処分又は通知その他の行為とみなす。

2 改革関係法等の施行の際現に法令の規定により従前の国の機関に対してされている申請、届出その他の行為は、法令に別段の定めがあるもののほか、改革関係法等の施行後は、改革関係法等の施行後の法令の相当規定に基づいて、相当の国の機関に対してされた申請、届出その他の行為とみなす。

3 改革関係法等の施行前に法令の規定により従前の国の機関に対し報告、届出、提出その他の手続をしなければならないとされている事項で、改革関係法等の施行の日前にその手続がされていないものについては、法令に別段の定めがあるもののほか、改革関係法等の施行後は、これを、改革関係法等の施行後の法令の相当規定により相当の国の機関に対して報告、届出、提出その他の手続をしなければならないとされた事項についてその手続がされていないものとみなして、改革関係法等の施行後の法令の規定を適用する。

(政令への委任)

第千三百四十四条 第七十一条から第七十六条まで及び第千三百一条から前条まで並びに中央省庁等改革関係法に定めるもののほか、改革関係法等の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 （平成一一年一二月二二日法律第一六〇号） 抄

(施行期日)

第一条 この法律（第二条及び第三条を除く。）は、平成十三年一月六日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第九百九十五条（核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律附則の改正規定に係る部分に限る。）、第千三百五条、第千三百六条、第千三百二十四条第二項、第千三百二十六条第二項及び第千三百四十四条の規定 公布の日

附 則 （平成一八年五月一七日法律第三八号） 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十八年十月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 略

二 第一条中港湾法第五十六条の二の二の改正規定、同条の次に十八条を加える改正規定並びに同法第五十六条の三第二項及び第四項並びに第六十一条から第六十三条までの改正規定並びに第三条の規定並びに附則第六条、第八条、第九条、第十条第一項、第十一条、第十二条、第十七条、第十九条及び第二十条の規定 平成十九年四月一日

附 則 (平成二三年八月三〇日法律第一〇五号) 抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第八十二条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 (平成二五年六月一四日法律第四四号) 抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第十一条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 (平成二七年九月一一日法律第六六号) 抄
(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十八年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 附則第七条の規定 公布の日

(政令への委任)

第七条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

○船橋市交通安全基本条例

平成13年3月30日
条例第16号

船橋市交通安全基本条例

(目的)

第1条 この条例は、交通安全の確保に関する基本理念及び施策の基本を定めることにより、市民の安全かつ快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第2条 交通安全の確保は、市民の安全かつ快適な生活を実現するための基本であり、現在及び将来にわたって維持されなければならない。

(市の責務)

第3条 市は、市民の交通安全意識の高揚及び交通安全の確保に必要な啓発活動、道路交通環境の整備等の総合的な交通安全対策の実施に努めるものとする。

2 市は、前項の施策の実施に当たっては、関係行政機関及び交通安全に関する活動を行う民間の団体（以下「民間団体」という。）と緊密な連携を図るものとする。

(市民の責務)

第4条 市民は、日常生活を通じて自主的に交通安全の確保に努めるとともに、市及び関係行政機関が実施する交通安全の確保に関する施策に協力しなければならない。

(交通安全指導員)

第5条 市長は、児童、生徒、高齢者等に対する交通安全教育を推進するため、船橋市交通安全指導員を置く。

(交通安全対策会議)

第6条 交通安全計画を作成し、及びその実施を推進するため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定により、船橋市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を置く。

2 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

3 会長は、市長をもって充てる。

4 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 関係行政機関の職員
- (2) 民間団体の代表者
- (3) 交通に関する事業を営む者
- (4) 市の住民
- (5) 市の職員
- (6) その他市長が必要があると認める者

5 委員の任期は2年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

6 前各項に定めるもののほか、対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

この条例は、平成13年4月1日から施行する。

○船橋市交通安全対策会議規則

平成13年3月30日
規則第16号

改正 平成14年3月29日規則第3号
平成24年3月28日規則第16号
令和2年3月2日規則第9号

船橋市交通安全対策会議規則

(趣旨)

第1条 この規則は、船橋市交通安全基本条例（平成13年船橋市条例第16号）第6条第6項の規定に基づき、船橋市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 対策会議の委員は、20人以内で組織する。

(会長)

第3条 会長は、会務を総理し、対策会議を代表する。

2 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(令2規則9・全改)

(会議及び議事)

第4条 対策会議の会議は、会長が招集し、会長が議長となり、議事を整理する。

2 対策会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 対策会議の議事は、出席した委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第5条 対策会議の庶務は、市民生活部市民安全推進課において処理する。

(平14規則3・平24規則16・一部改正)

(委任)

第6条 この規則に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議に諮って定める。

附 則

この規則は、平成13年4月1日から施行する。

附 則（平成14年3月29日規則第3号）抄

(施行規則)

1 この規則は、平成14年4月1日から施行する。

附 則（平成24年3月28日規則第16号）

この規則は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（令和2年3月2日規則第9号）

この規則は、公布の日から施行する。

○用語集（本文中の「※」印が付された用語についての解説です）

No.	名 称	意 味	初出頁
1	交通事故	道路交通法第 2 条に定める道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷のあった事故のことです。	3
2	死者	交通事故によって、発生から 24 時間以内に死亡した人のことです。	3
3	負傷者	「重傷者」と「軽傷者」の合計のことです。 <ul style="list-style-type: none"> ・「重傷者」：交通事故によって負傷し、30 日以上の治療を要する人のことです。 ・「軽傷者」：交通事故によって負傷し、30 日未満の治療を要する人のことです。 	3
4	サポカー・サポカー S	政府が交通事故防止対策の一環として普及啓発に取り組んでいる「安全運転サポート車」の愛称のことです。「セーフティ・サポートカー（略称サポカー）」は衝突被害軽減ブレーキが搭載された車で、全ての運転者を対象としています。「セーフティ・サポートカー S（略称サポカー S）」は、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車のことで、特に高齢運転者に推奨しています。	7
5	ビッグデータ	スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのことです。	7
6	ゼブラ・ストップ活動	運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。	11

		<p>①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者がいないか十分に注意する</p> <p>②ブ「ブレーキ」：横断歩道の手前では、ブレーキ操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む</p> <p>③ラ「ライト」：3（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止</p> <p>④ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ</p>	
7	3（サン）ライト運動	<p>薄暮時間帯から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑制を重点とし、3つのライトを推進し、交通事故を抑制する運動です。</p> <p>①ライト（前照灯）：薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きのこまめな切り替えを心がける</p> <p>②ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる</p> <p>③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意</p>	11
8	ちばサイクルール	<p>内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に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です。</p> <p>【自転車に乗る前のルール】</p> <p>①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材を付けよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう</p> <p>【自転車に乗るときのルール】</p> <p>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</p>	12

		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のことです。なお、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。	13
10	スケアード・ストリート自転車交通安全教室	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自転車交通安全教室のことです。	14
11	ユニバーサルデザイン	弱者に優しいバリア（障壁）フリーを一步進め、あらゆる人にとって、使いやすさや安全性などを考慮して、街づくりをする考え方のことです。	16
12	コミュニティ道路	一方通行化などをして、歩行者の安全性を重視して、車はゆっくりと通行する工夫を、歩行者はゆったりと歩ける工夫を行う道路のことです。	16
13	船橋市通学路交通安全プログラム	児童生徒が安全に通学できるようにするための、通学路の安全確保に関する取組方針のことです。定期的に通学路の点検をし、安全対策を講じます。	16
14	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実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策のことです。	17