資料３

第１２次船橋市交通安全計画（案）

（令和８年度～令和１２年度）

令和８年　月

船　橋　市

目　　次

計画の基本的な考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第１編　道路交通の安全 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
　第１章　道路交通安全の目標等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
　　１　交通事故のすう勢等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
　　２　交通安全計画における目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
　　３　計画の重点事項 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

　第２章　道路交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
　　第１節　今後の道路交通安全対策の方向 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
　　第１の視点
　　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための
　　総合的な対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
　　第２の視点
　　こどもの安全確保のための環境整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
　　第３の視点
　　歩行者の安全確保のための意識変容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
　　第４の視点
　　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 ・・・・・・ 9
　　第５の視点
　　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守
　　の徹底と安全対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
　　第６の視点
　　生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保 ・・・・・・・・・・ １０
　　第７の視点
　　外国人の交通安全対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０
　　第８の視点
　　地域が一体となった交通安全対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０
　　第９の視点
　　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・ １１
　　第１０の視点
　　先進技術の活用推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１

第２節　道路交通安全の施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１３
【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚　・・・・・・・・・・・・・・　１３
（１）市民総参加でつくる交通安全の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１３
（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・　１４
（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・　１７
（４）自転車の安全利用の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１８
（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・・　２１
（６）効果的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２３
【第２の柱】飲酒運転の根絶　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２３
（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚　・・・・・・・・・・・・・・・・　２３
（２）市民に対する支援　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２４
（３）事業者・市民による取組　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２４
（４）公職にある者の飲酒運転の根絶　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５

【第３の柱】安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
（１）運転者教育等の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５

【第４の柱】道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備　２７
（２）幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
（３）交通安全施設等の整備事業の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
（４）効果的な交通規制の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９
（５）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備　・・・・・・・・・　２９
（６）効果的で重点的な事故対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９
（７）安全で円滑・快適な道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・　２９
（８）自転車利用環境の総合的整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
（９）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・・　３０
（１０）総合的な駐車対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
（１１）交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・　３１

【第５の柱】車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
（１）車両の安全性に関する基準等の改善の推進・・・・・・・・・・・・・・　３２
（２）自動運転車の安全対策・活用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２

【第６の柱】道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
（１）暴走族等対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２

【第７の柱】救助・救急活動の充実 ････････････････････････････ ３２
（１）救助・救急体制の整備・充実 ･･････････････････････････ ３３
（２）救急医療体制の整備 ･･････････････････････････････････ ３４

【第８の柱】被害者支援の充実と推進 ･･････････････････････････ ３５
（１）交通事故被害者等支援の充実 ･･････････････････････････ ３５

【第９の柱】交通事故調査・分析の充実 ････････････････････････ 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････････ ３６

第２編　鉄道交通の安全 ･････････････････････････････････････ ３７
１　救急・救助体制の整備 ･････････････････････････････････ ３７

第３編　踏切道における交通の安全 ･･･････････････････････････ ３７
１　踏切道の構造改良の促進 ･･･････････････････････････････ ３７
２　踏切道のバリアフリー化 ･･･････････････････････････････ ３７

参考資料 ･･ ３８

用語集 ･･ ５３

※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。

計画の基本的な考え方（第１２次船橋市交通安全計画の概要）

第一　計画の性格

第１２次船橋市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法（昭和 45　年法律第 110 号）を根拠とし、千葉県が策定する第１２次交通安全基本計画に基づいて策定する計画です。

第二　計画策定の趣旨

本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、県が定める交通安全基本計画に基づき５年ごとに計画を改定しています。令和３年度を初年度とする第１１次計画は令和７年度で計画期間が終了することから、令和８年度から始まる第１２次計画を新たに策定するものです。

第三　計画の基本理念

人命尊重の理念のもとに、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない「人もまちも輝く笑顔あふれる船橋」を目指します。

第四　計画期間

計画の期間は、令和８年度から令和１２年度までの５か年間とします。

第五　計画策定のプロセス等

本計画は、船橋市総合計画をはじめ、船橋市自転車活用推進計画などとの整合性を図るとともに、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、船橋市交通安全対策会議の各委員等からの様々な意見を集約し策定しています。

なお、同会議において、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

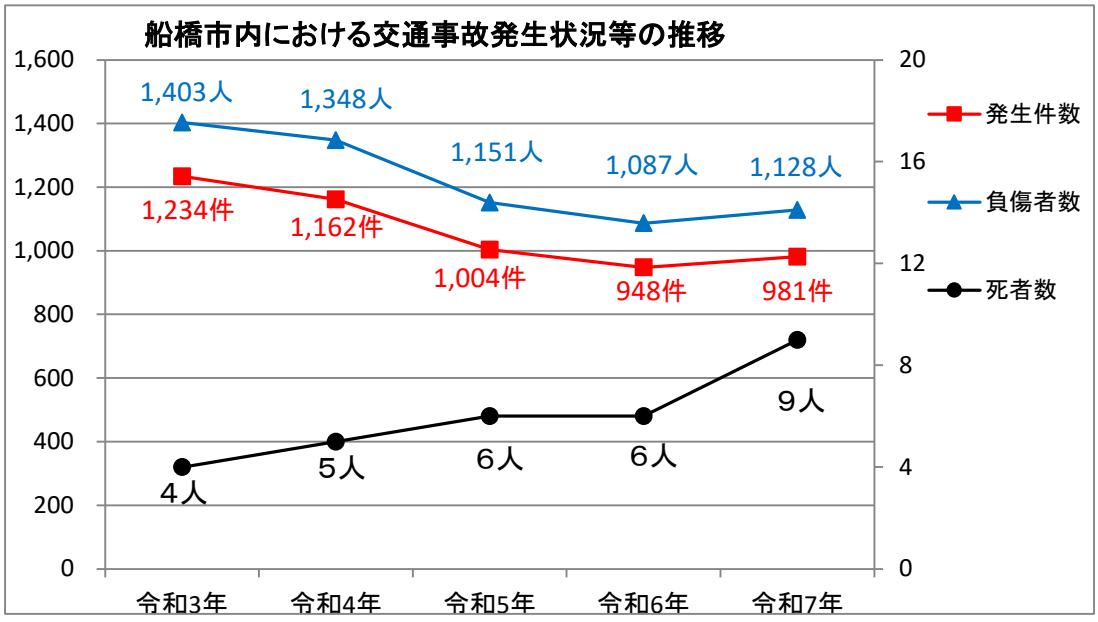
第１章　道路交通安全の目標等

１　交通事故※１のすう勢等

市内の交通事故の状況は、発生件数、負傷者数ともに令和６年から７年にかけてほぼ横ばいであったものの減少傾向であり、令和７（２０２５）年の発生件数は９８１件、負傷者数は１，１２８人で、令和３年（２０２１）年の発生件数１，２３４件、負傷者数１，４０３人と比較して、発生件数が約２１％減、負傷者※２数が約２０％減となっています。

一方で、死者※３数は令和３年から令和７年まで、４人、５人、６人、６人、９人と、増加傾向です。

第１１次船橋市交通安全計画で掲げた目標数値（令和７年までに年間の死者数５人以下、負傷者数１，３００人以下）については、死者数が目標数値を上回り、負傷者数は下回る結果となりました。



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
令和３年	13,534	121	16,107
令和４年	13,223	124	15,839
令和５年	13,564	127	16,259
令和６年	12,587	131	14,963
令和７年	12,618	122	15,149

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

２　交通安全計画における目標

本市の目標は、交通事故のない「人もまちも輝く笑顔あふれる船橋」ですが、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、本計画の計画期間である令和１２年度までに、以下の数値を抑止目標として取り組んでいきます。

死 者 数　年間●人以下
負傷者数　年間●●●●人以下

この目標達成に向け、市民、関係機関・団体と協働して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 11 次船橋市 交通安全計画	令和３年度～ 令和７年度	死者数５人以下 負傷者数１，３００人以下	令和７年 死者数　　９人 負傷者数１，１２８人

３　計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」の３項目に重点を置いた計画としています。

◆重点項目１：悪質・危険な運転者対策の強化

各警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携して、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しています。しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶たない状況です。

また、車間距離不保持などのいわゆる「あおり運転」や運転中の携帯電話等使用のいわゆる「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、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「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。

そこで、飲酒運転や妨害運転などの悪質・危険な行為を行う運転者等への対策を強化します。

（１）悪質・危険な運転等を絶対しない、させない、許さない環境づくり

飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現のために、市民の飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域・企業・団体等で飲酒運転を排除する取組など、市民総ぐるみで対策を講じ、飲酒運転根絶の環境づくりを推進することが重要です。

また、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を十分広報する必要があるほか、「妨害運転」に関する罰則は、自転車利用者にも適用されることから、広報啓発を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

（２）悪質・危険な運転に対する周知の徹底

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などは、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げなど更なる重大事案につながるおそれがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、周知徹底を図る必要があります。

◆重点項目２：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、交通事故全体が減少傾向であるなか全事故において高い割合を占めていることからも、対策の更なる強化が必要となっています。

（１）交通事故に遭わないための取組

本市においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超えており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

（２）交通事故を起こさせないための取組

高齢者の運転に起因した交通事故の割合は年々増加傾向にあり、特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者に対しては身体機能の低下に伴う安全運転相談や安全運転サポート車の普及促進、「はればれ運転※4」の推進、運転免許返納のための条件づくりなど効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者とならないための交通事故防止対策を一層強化します。

◆重点項目３：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関しては、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に取り組んできました。

しかしながら、依然として本市の自転車乗用中の交通事故件数は交通事故全体の２割以上を占めており、また、近年、交通ルールに関する理解が不十分であることから自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（１）幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

県内の学齢期における交通事故発生状況（死傷者数）をみると、自転車が関係する事故の割合は、中学生が６割以上、高校生が７割以上となっており、日常的な行動範囲が広がり自転車の運転を行う機会が増加することに伴い、自転車が関係する割合が非常に高くなっています。

また、高齢者についても、死亡事故の割合が約３割と高い割合を示しているほか、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。

このため、本市においても次代を担う小・中・高校生の子供たちの安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（２）自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車乗車用ヘルメット着用の推奨、自転車の

点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を更に強化します。

また、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があるほか、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

第２章　道路交通安全についての対策

第１節　今後の道路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評価されます。

しかしながら、交通事故死者数については、増加傾向にあることから、従来から実施し、これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加えて、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化に的確に対応することが必要です。

今後も、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。

本計画策定に当たっては、以下の「１０の視点」を重視し、施策の推進を図ってまいります。

【第１の視点】　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市では、高齢化が進行していることを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成に取り組んでいくことが重要です。

そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等が交通事故の被害者とならないための対策とともに、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取組など、高齢者の特性に応じた対策を推進します。推進にあたっては交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要です。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる政策にとどまりませんが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になります。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かかわりなく交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化するなど利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の

活用・普及を一層積極的に進める必要があります。一方、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

【第２の視点】　こどもの安全確保のための環境整備

本市における少子化の進展の中で、安心してこどもを生み育てることができる社会を実現するためには、こども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、次代を担うこども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、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

このほか、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進します。

また、６歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

【第３の視点】　歩行者の安全確保のための意識変容

安全で安心な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あり、特に、高齢者やこどもにとって交通事故の発生が多い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。

「人優先」の考えの下、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層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、ゼブラ・ストップ活動※５等の推進を通じて、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった基本的な交通ルールの周知を図ることに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホをしないこと、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進し、歩行者の安全確保を図ります。

【第４の視点】　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故では自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる場合もあります。

令和６年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年１１月から自転車の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。）に対する罰則が強化され、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が適用されることとなりました。

これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ります。

また、ちばサイクルール※6による自転車の乗車用ヘルメット着用、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進するほか、自転車利用者による交通事故の防止についての啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、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る必要があります。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

【第５の視点】　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底します。また、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

【第６の視点】　生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害のある人、こどもを含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため、生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、ハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進します。

また、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和８年９月から引下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

このほか、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策を講ずるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

【第７の視点】　外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が本市において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育等、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

【第８の視点】　地域が一体となった交通安全対策の推進

県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の約半数を占めています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約６割が自

宅から５００m以内で事故に遭っています。

また、こどもの交通事故については、その死傷者の約６割が歩行中や自転車乗車中の事故であり、約５割が自宅から５００m以内で事故に遭っています

このように交通事故は市民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、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、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体・企業等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、行政機関が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのためには、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や講師派遣等の支援を行うことにより、地域が一体となった市民運動を展開していきます。

【第９の視点】　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで各種の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が、依然として交通事故により多くの生命が失われています。交通死亡事故の発生原因は様々であるため、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。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、ビッグデータ※7等を活用しながら、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流や今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析し、よりきめ細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推進することが求められます。

【第１０の視点】　先進技術の活用推進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、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※8を搭載した安全運転サポート車（サポカー・サポカーＳ※9）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の更なる発展や普及、車車間通信、レベル３以上の自動運転※10の実用化や自動運転車※10へのインフラからの支援など、先進技術の活用が期待され

ています。

一方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

第２節　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９つの柱により交通安全対策を実施していきます。

①　市民一人一人の交通安全意識の高揚
②　飲酒運転の根絶
③　安全運転の確保
④　道路交通環境の整備
⑤　車両の安全性の確保
⑥　道路交通秩序の維持
⑦　救助・救急活動の充実
⑧　被害者支援の充実と推進
⑨　交通事故調査・分析の充実

【第１の柱】　市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人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あることから、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、強力に推進します。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない電動車椅子利用者や障害のある人、外国人等に対する交通安全教育にも配慮します。

（１）市民総参加でつくる交通安全の推進

①　交通安全の日における活動の推進

ア　市民一人一人の活動の推進

毎月１０日の「交通安全の日」において、家庭、学校、職場等で交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

また、自治会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、地域における交通事故防止を図ります。

イ　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、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

② 交通安全に関する情報提供の推進

ア 交通安全に関する施策等の情報提供

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。

イ 交通事故情報の提供

市民が交通事故の発生状況を認識し、交通安全意識の高揚が図られるよう、人身事故発生件数などを速報する「交通事故発生状況」などをホームページやＳＮＳ等を通じて提供します。

③ 市民の意見を反映した交通安全の推進

市民への意識調査や市のホームページ等を活用し、広く市民からの意見・要望を交通安全の施策に役立てます。

④ 交通安全団体との協力

ア 交通安全協会

各警察署単位に結成されている地区交通安全協会は、共に連携しながら地域の交通安全活動を行っています。

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 安全運転管理協会

各警察署単位に設けられた地区安全運転管理者協議会は、職域における安全運転管理者の能力向上と運転管理の適性を図り交通事故防止等に資することを目的としています。

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

地域で各種交通安全活動をされるボランティアのリーダーとして、千葉県公安委員会が地域交通安全活動推進委員を委嘱しています。

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

交通安全思想を普及させ、市民一人一人が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ことにより交通事故の防止を図ることを目的に、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動等を実施し、交通事故の実態に即した広報啓発を行います。

イ　日を定めて行う運動

交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高めることを目的に毎月１０日の「交通安全の日」に、自転車の安全利用促進を図ることを目的に毎月１５日の「自転車安全の日」に、広報啓発を推進します。

②　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、街頭や駅頭における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ　広報媒体の積極的活用

市民一人一人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、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を掲載した広報媒体を計画的かつ継続的に活用します。また、ホームページやＳＮＳを随時更新し、親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

③　シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

ア　広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、未だにシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、関係機関・団体と一体となり、6月の「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」を始めとした交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着（使）用効果及び正しい着（使）用方法についての周知に努め、全ての座席のシートベルト着用及び、チャイルドシートの使用徹底を推進するため、関係機関・団体と、交通安全運動等あらゆる機会を活用した広報啓発を推進します。

イ　普及活動の推進

ａ　後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の

徹底を図るための広報啓発を推進します。

b　児童を含むチャイルドシート使用に向けた普及活動の推進

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

④　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア　妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの証明に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

イ　「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、いわゆる「ながらスマホ」が、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進します。

ウ　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解の増進に努めます。

⑤　小型モビリティの安全対策

ア　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能

であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図ります。

イ　ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、自動車損害賠償保険に加入しなければならないとともに、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底します。

⑥　その他の普及活動の推進

ア　視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室や交通安全イベント等において、各種資機材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や反射材・ＬＥＤライトの効果について周知させるとともにこれらの普及促進を図ります。

イ　ゼブラ・ストップ活動及び３（サン）・ライト運動※１１の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通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）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者の交通安全リーダーを育成し、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、家族に限らず隣近所で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで、交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしや認知症の傾向がある高齢者に声をかけて保護をするなど、高齢者をケアする活動を促進します。

①　高齢者の自主的な交通安全活動の促進（シルバーリーダー※１２の指導・育成）

高齢者が安全かつ安心して生活できる交通社会を形成するためには、

シルバーリーダーから教育を受けた人が次代のシルバーリーダーを担う後継者として育っていく、地域における交通安全教育の循環や自律的な交通安全教育サイクルの構築が重要です。

地域における高齢者の交通安全意識を高める交通安全リーダーを育成するため、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を行うなど、シルバーリーダーの地域での交通安全活動を支援します。

② 高齢者に対する交通安全教育の推進

ア 高齢者交通安全教室等の開催

老人クラブ、交通安全協会等の関係機関･団体と連携して交通安全教育を実施し、身体機能の低下が及ぼす影響について理解を促すほか、交通手段に応じた交通ルールを指導します。また、高齢者が多く集まるイベント会場や趣味の会等に直接赴き、交通安全教室を開催して交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、事故防止に関する情報を提供します。

併せて、夜間における歩行者・自転車利用者の事故防止のため、視認性の高い明るい色の服装や反射材の効果について積極的な広報に努めるなど高齢者に対する交通安全意識の高揚を図ります。

イ 高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設、高齢者サークル活動の場など、高齢者が集まる場所において、交通安全講話、ポスターの掲示、交通安全教育映像の上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

（４）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活動の推進

自転車は、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学や配達をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれているところです。しかし最近、自転車の歩道での暴走やあおり運転、携帯電話等を使用しながらの走行など、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、自転車が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。

広く積極的に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積極的に活用し、「ちばサイクルール」の普及促進及び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ります。また、令和８年４月施行の自転車運転者に対する交通反

則通告制度（青切符）について広報活動を実施します。

ア　自転車安全利用キャンペーン等の実施

毎年５月に実施する「自転車月間」や毎月１５日の「自転車安全の日」に関係機関・団体と連携して、「ちばサイクルール」等を活用し、自転車安全利用を推進する広報啓発活動を実施します。

イ　児童及び高齢者等への交通ルールの周知

児童及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、交通安全協会等と連携して参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに、自転車の正しい乗り方や交通ルールの周知徹底を図ります。

特に、自転車を利用する高齢者に対しては、自転車保険の加入促進や自転車の安全利用を促進するため、高齢者向けの出前講座を実施します。

ウ　社会人等への広報

自転車の安全利用に関する交通安全教室を受ける機会の少ない社会人等に対し、交通安全キャンペーンを行ったり、様々な広報媒体を通じて、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車の運転が歩行者等との重大な事故を発生させていることや自転車の交通ルールと正しい交通マナーの認知を高め、「ちばサイクルール」及び自転車運転者講習制度の周知徹底を図るほか、自転車による宅配等の需要増加を踏まえた広報を実施する必要があります。

このため、様々な広報媒体を通じて啓発を強化するとともに、関係機関・団体との連携と事業所等の協力を得て講習会等を実施し、自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

エ　自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店など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届くよう広報を実施し、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の周知徹底を図ります。

②　自転車の点検整備の促進

交通安全教室実施時に自転車の自己点検における合言葉「ぶたはしゃべる（「ブ」レーキ・「タ」イヤ・反射材（「は」んしゃざい）・車体（「しゃ」たい）・「ベル」）」を活用し、日常の乗車前点検の実施及び自転車整備店における定期的な精密点検の実施を呼び掛けます。

③　自転車安全整備制度（ＴＳマーク※13制度）の普及促進

自転車の安全利用の促進のため、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、ＴＳマーク制度の普及促進を図ります。

④　自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知

学校や、市と包括連携協定を結ぶ保険会社等と連携し、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車損害賠償保険等の加入義務について積極的に広報・啓発します。また令和４年７月に千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により自転車損害賠償保険等への加入が義務化となっていることや自転車の関係する交通事故の民事裁判において、高額の損害賠償を命じられている事例等を示し提示する等、自転車損害賠償保険等への加入の必要性について、関係機関・団体と連携して広報啓発を行い、保険加入を促進します。

⑤　反射材等の普及

薄暮時や夜間における交通事故を防止するため、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させる「３・ライト運動」（①ライト（前照灯）：早めのライト点灯、こまめな切り替え②ライト・アップ（目立つ）：反射材、LED ライト等の活用③ライト（右）：右からの横断者にも注意）を推進し、反射材の活用と早めのライト点灯及び明るい色の服装の着用を呼び掛けます。

⑥　全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進

自転車乗用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り、頭部への衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や交通安全イベント等において、幼児から高齢者まで全ての世代に対し、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦　幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、保護者等を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

⑧　自転車の交通安全教育の推進

国にて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、自転車の交通安全教育を推進します。

（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、市民が、交通事故を自らのものとして考えることや、交通安全に対する態度を身に付け、安全に配慮して行動することを目指して、関係団体等と連携を図りながら、幼児から社会人まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を推進します。

①　幼児に対する交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

将来に渡って交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する交通安全意識を養うため、地域、関係機関・団体等と連携した組織的かつ継続的な交通安全教育を推進します。

また、幼児だけでなく保護者等に対しても、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ　家庭における広報活動等の推進

関係機関・団体のほか幼稚園等の幼児関連施設と連携・協力して、将来の交通事故防止を図るためには、幼児期から交通安全に関する意識を高め、継続した家庭教育が重要であることを認識させるとともに、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的に資料提供や広報活動を行います。

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、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「ちばサイクルール」をはじめとした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、スケアード・ストレイト自転車交通安全教室※14を実施します。

スケアード・ストレイト自転車交通安全教室では、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を開催し、危険な自転車の乗り方などから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等を図り、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。

また、衝突事故再現の際には、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用の仕方やヘルメットが頭部の衝撃を和らげる効果などについて説明し、ヘルメットの重要性を実感させるとともに、ヘルメット着用の努力義務化についても周知し、着用の促進を図ります。

④　高校生に対する交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力して、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技能と知識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が積極的に参加するよう促し、自転車を利用する高校生の正しい交通マナー向上を図ります。

また、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な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

ア　社会人への講習会等の開催

地域、職場における各種講習会や交通安全教室を実施し、悪質性・危険性の高い運転を防止するための自主的な安全行動と交通安全に対する意識付けを図ります。

また、自転車の危険な運転が社会問題化していることや、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、自転車ヘルメット着用の促進、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の自転車の安全利用を促進します。

イ　公民館等の社会教育施設における活動の推進

社会教育施設で交通安全に関するチラシやリーフレットの掲示や配架を通じて交通安全に対する意識を高めます。

⑥　障害のある人に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、特別支援学校及び福祉作業所等において、交通安全教育を推進します。

⑦　外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対して、関係機関や団体と連携して外国人コミュニティや日本語学校等での外国人向けの交通安全教育を推進するとともに、事業者や関係機関等に対して外国人向けの交通安全教育を行うよう働き掛けします。

訪日外国人に対しては、レンタカー事業者等関係機関に対し、訪日外国人による交通事故の特徴や自国の交通ルールとの相違点を中心とした日本の交通ルールの周知を徹底します。

（６）効果的な交通安全教育の推進

①　交通安全教育推進の支援教育用教材の貸出

交通安全教育用ＤＶＤ等を貸出し、映像と音声による分かりやすい交通安全教育を支援します。

②　交通安全指導員の派遣

学校、事業所等における交通安全教育をはじめ、地域における交通安全広報活動等に交通安全指導員を派遣し、交通安全教育用信号機、横断マット等の交通安全教育補助機材を活用した効果的な交通安全教育を実施します。

【第２の柱】　飲酒運転の根絶

本市では、船橋警察署、船橋東警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携して、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しています。しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶ちません。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。飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚

①　市民に対する啓発・意識の高揚

ア　「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

警察署、関係団体等で構成される飲酒運転根絶協議会を中心に地域社会と緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動や広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、企業・団体等が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、地域の実情に応じた飲酒運転根絶対策を推進します。

また、広報啓発、交通安全教育など、あらゆる機会を通じ「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境の醸成を図ります。

イ　インターネットを活用した広報啓発活動

SNS 利用者を対象に、幅広い層の市民に対し飲酒運転の防止を働きかけます。

ウ　市民に対する情報の提供

飲酒運転に関する理解を深めてもらうため、広報紙やホームページ、ＳＮＳ、講習や安全教育等のあらゆる機会を通じて、市民に対して情報を提供します。

②　飲酒運転根絶に係る教育の実施

社会人・大学生・中高生等への各種安全講習の機会を活用し、飲酒運転根絶に係る教育を実施します。

また、交通安全指導員を交通安全に係る研修会、講演会に派遣し、児童生徒、地域住民等の交通安全思想と意識の高揚を図ります。

（２）市民に対する支援

①　犯罪被害者等支援

交通事故等の被害者やその家族は、事件・事故による直接的な被害だけではなく、精神面や経済面において二次的被害を受けることが多い状況にあることから、再び平穏な生活を営むことができるよう、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援に努めます。

また、飲酒運転による事故等の犯罪被害者等に対し、相談対応等を行う支援機関を紹介するとともに、危険運転致死傷罪により亡くなられた方の御遺族や重傷病を負われた方に支援金を支給するほか、広報啓発等の事業を実施します。

（３）事業者・市民による取組

①　県、警察、市が実施する取組への協力

県、警察、市が実施する取組への協力を事業者や市民に対して促します。

②　通報意識の向上

飲酒運転を敢行しているなどの緊急性がある場合は１１０番をするよ

う働きかけを行うとともに、広報誌等を通じて周知を図ります。

③　市民主体の交通教育の実施

市民が、飲酒運転を含む交通安全に係る教育を主体的に実施できるよう、交通安全教育用ＤＶＤ等の貸出等を行います。

（４）公職にある者の飲酒運転の根絶

①　飲酒運転根絶に係る教育の実施

職員研修において、飲酒運転根絶に係る研修を実施し、率先垂範に係る意識の向上を図ります。

②　飲酒運転防止措置の実施

公用自動車等を運転する職員の飲酒運転を防止するため、運行の前後でアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を徹底するとともに、職場内研修を実施し、公私を問わず、飲酒運転の根絶その他安全運転に対する職員の意識の向上を図ります。

③　飲酒運転根絶に係る広報啓発の実施

職員に対する飲酒運転根絶に係る広報啓発を実施し、公職から飲酒運転を根絶するための意識の向上を図ります。

【第３の柱】安全運転の確保

「人優先」を基本とした安全運転を確保するために、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図っていきます。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害のある人、こどもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

（１）運転者教育等の充実

①　高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実します。

また、運転免許証を自主返納した高齢者の支援に努めます。

ア　参加・体験・実践型教育の推進

高齢運転者の関係する交通事故を防止するため、関係機関･団体と連携して、参加・体験･実践型の交通安全教育を実施します。

また、地域における高齢者の交通安全リーダーを育成し、自主的な交通安全活動、指導を促進することを目的に、交通事故が発生する危険な状況を研修します。

イ　適切な運転行動を促すための広報啓発の推進

高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「運転は、近所のスーパーや病院までにする。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運転行動をとる「はればれ運転」を積極的に広報し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故防止に努めます。

ウ　安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車をいう。）について、関係機関・団体や自動車メーカー等と連携した体験乗車会等を通じて更なる普及促進を図ります。

併せて、安全運転サポート車の普及啓発に当たり、条件によっては装置が適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任をもって安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

エ　運転免許自主返納に対する支援措置の拡充

高齢運転者による交通事故を防止するため、「運転に自信がなくなった」等の理由により、自動車の運転に不安がある高齢者が、自主的に運転免許を返納しやすい環境を整備し、返納後の支援を行うため、企業等に、返納者への支援措置の協賛を積極的に働き掛けます。

オ　運転免許自主返納等に関する高齢者への周知、地域への広報の強化

運転免許自主返納制度や運転免許自主返納者への支援措置を分かりやすく説明した資料等を活用し、高齢者を取り巻く地域社会への周知、広報を強化し、高齢運転者による交通事故防止に努めます。

【第４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、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため道路交通環境の整

備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備を進めます。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

①　歩行者空間の整備

ア　ユニバーサルデザイン※15による歩行空間の整備

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。

②　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、「船橋市通学路交通安全プログラム※16」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、通学路等の歩道の整備や、路肩のカラー舗装等の路面表示の整備、防護柵の整備等の交通安全施設の整備等の対策を推進します。

③　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プラス」※17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プラス」を導入していきます。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

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。

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）交通安全施設等の整備事業の推進

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア　効果的な交通安全施設等の整備

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の安全対策、及び市民からの交通安全施設の整備要望を受け、道路の構造、交通の状況等に応じて、看板設置や路面表示の整備等、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を推進します。

イ　交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な交通規制を実施するとともに、ドット線※18、視線誘導標※19、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などによる交差点存在の明確化や、カーブ地点においては線形

の明確化に努めます。

ウ　夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識、標示など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

（４）効果的な交通規制の推進

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プラスを推進します。

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。

（５）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

①　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、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　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用について、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用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用工事については、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。

（８）自転車利用環境の総合的整備

①　自転車走行環境の整備等

自転車の利用を促進するとともに、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、自転車利用環境を整備します。

②　駐輪場の確保

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確保に努めます。

また、民間駐輪場の整備及び利用促進を検討します。

③　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。

④　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。

⑤　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。

⑥　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。

（９）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。

(10) 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促進します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① こどもの遊び場等の確保

路上における遊び・運動による事故防止のため、都市におけるこどもの遊び場等となるまちかどスポーツ広場や都市公園の整備を推進します。

② 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、欠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。また、道路との関係において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又は制限に対する違反を防止するため、関係機関と連携のもと、必要な体制の拡充・強化を図ります。

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、共同溝等様々な整備手法による無電柱化を促進します。

【第５の柱】車両の安全性の確保

近年の自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開

発・実用化が急速に進んでいますが、その技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持し、自動車の安全な走行を確保するためには、これまで以上に適切な保守管理を推進する必要があります。そこで、自動車ユーザーの保守管理意識を高揚するとともに、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切な対応が求められます。

（１）車両の安全性に関する基準等の改善の推進

車両の安全性に関する基準等の改善の推進に資するものとして、自動車の事故及び車両に起因する事故に係わる情報の収集を行います。

（２）自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及を促進するため、あらゆる機会を通じ自動車ユーザー等へ情報提供を行います。また、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技術に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関する自動車ユーザー等への理解促進に努めます。

【第６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環境づくりや悪質・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の推進を図ります。

【第７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、

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、救急医療機関との連携、バイスタンダーによる応急手当の普及等を推進します。

（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を実現するため、車両及び高度救命処置用資器材等の整備を推進するとともに、救急隊及び救助隊がドクターカーと連携して救命効果の向上を図り、救急・救助体制の充実・強化に努めます。

②　大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故が発生した際には、当市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、近隣市等との広域応援体制を確立するとともに、防災関係機関との連携体制の強化を図ります。

③　市民に対する応急手当の普及啓発活動の推進

市民の自主的な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ります。また、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。

④　救急救命士の養成・配置等の促進

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・救助資機材等の整備

経年劣化を確認した各種救助資機材の計画的更新、修繕又は交換等により使用資機材を整備することで救助体制の充実につながります。これにより、交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめ、適切な資機材選定のもと、迅速な救助活動が可能となります。

また、負傷者の救命を目的に、より高度な応急処置が実施できるよう、ドクターカーには医師が使用する医療資器材を、特別救助隊及び高度救助隊には各種救助資機材を充実させることで、救命・救助効果のさらなる向上を目指します。

⑥　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

安全・確実・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、教育研修計画に基づく訓練及び千葉県消防学校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。

さらに、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。

⑦　高速道路における救助・救急業務実施体制の整備

高速道路（東関東自動車道）における救助・救急業務の実施にあたっては、通過市町村（一部事務組合を含む。）間で締結している「東関東自動車道及び新空港自動車道消防相互応援協定」に基づき、適切かつ効果的に行います。

また、東日本高速道路株式会社、県、関係市町村等で結成している「千葉県高速自動車国道等消防協議会」の場を通じて緊密な連携をとり、高速自動車国道等における火災や多重衝突事故等を想定した合同訓練を実施するなど、救助・救急業務の円滑な実施を図ります。

さらに、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・救助出動にあっては、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　救急医療機関等の整備

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８の柱】被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法や「船橋市犯罪被害者等支援条例」（令和７年４月施行）等の下、千葉県、支援活動を行う民間支援団体等と連携しながら交通事故被害者等のための施策を推進します。

（１）交通事故被害者等支援の充実

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。

②　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等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、交通事故被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策を実施するとともに、「千葉犯罪被害者支援センター」をはじめとした各種相談機関等との連携を密にして、相談体制の充実に努めます。

【第９の柱】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、事故が発生した状況について、運転者等の行動に加え、道路環境面等様々な角度から情報収集に努めるとともに、専門家や関係機関・団体等による事故原因の分析、効果の高い対策を実施していきます。

（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、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、道路管理者、交通管理者、警察署等の関係機関・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

交通死亡事故や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、道路管理者等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因（特性、心理、思い違い等）や道路環境の外的要因（昼、夜、交差点、カーブ等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して同種事故の再発防止を図ります。

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、医療機関及び行政等関係機関との連絡協調体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

さらに、鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、県主催の連携訓練にて関係機関との協力体制を強化します。

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。

２　踏切道のバリアフリー化

平成２７年１０月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６年１月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を推進します。

参　考　資　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	京成バス株式会社	取締役業務部長
11	営む者	京成バス千葉ウエスト株式会社	取締役
12		一般社団法人千葉県タクシー協会京葉支部	支部長代理
13		一般社団法人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	副会長
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

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、もつ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百二十一号）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、デジタル庁並びに国家行政組織法（昭和二十三年法律第百二十号）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・令三法三六・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つては、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、内閣府設置法第九条第一項に規定する特命担当大臣及びデジタル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・令三法三六・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　警視総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ことができる。
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。）を作成することができる。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・令五法五八・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つては、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つては、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　（平成一一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。
附　則（令和三年五月一九日法律第三六号）　抄
(施行期日)
第一条　この法律は、令和三年九月一日から施行する。ただし、附則第六十条の規定は、公布の日から施行する。
(処分等に関する経過措置)
第五十七条　この法律の施行前にこの法律による改正前のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。以下この条及び次条において「旧法令」という。)の規定により従前の国の機関がした認定等の処分その他の行為は、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、この法律による改正後のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。以下この条及び次条において「新法令」という。)の相当規定により相当の国の機関がした認定等の処分その他の行為とみなす。
2　この法律の施行の際現に旧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、この法律の施行後は、新法令の相当規定により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　この法律の施行前に旧法令の規定により従前の国の機関に対して申請、届出その他の手続をしなければならない事項で、この法律の施行の日前に従前の国の機関に対して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、この法律の施行後は、これを、新法令の相当規定により相当の国の機関に対してその手続がされていないものとみなして、新法令の規定を適用する。

(命令の効力に関する経過措置)

第五十八条　旧法令の規定により発せられた内閣府設置法第七条第三項の内閣府令又は国家行政組織法第十二条第一項の省令は、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、新法令の相当規定に基づいて発せられた相当の第七条第三項のデジタル庁令又は国家行政組織法第十二条第一項の省令としての効力を有するものとする。

(政令への委任)

第六十条　附則第十五条、第十六条、第五十一条及び前三条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(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

附　則　(令和五年六月一六日法律第五八号)　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)

第五条　前三条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。	２
２	負傷者	「重傷者」と「軽傷者」の合計のことです。 ・「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。	２
３	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。	２
４	はればれ運転	「危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を採ること」をいいます。 ※はればれ運転は、千葉県独自の名称となります。 警察庁では、「補償運転」として推進しています。 【具体例】 ・視界が悪い雨の日の運転は控える。 ・体調が悪い時は運転を控えてタクシーなどを利用する。 ・長距離運転はやめて、近所の運転に努める。 ・夜など暗い時間は、運転を控える。	
５	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	８

		るものです。 ①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者等がいないか十分に注意する 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等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 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 ④ストップ：横断する歩行者等がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ	
６	ちばサイクルール	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 り込んだ本県独自の自転車安全利用ルールです。 【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう　②点検整備をしよう　③反射器材をつけよう　④ヘルメットをかぶろう　⑤飲酒運転はやめよう 【自転車に乗る時のルール】 ①車道の左側を走ろう　②歩いている人を優先しよう　③ながら運転はやめよう　④交差点では安全確認しよう　⑤夕方からライトをつけよう	９
７	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。	１１
８	衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）	AEBS(Advanced Emergency Braking System 衝突被害軽減ブレーキ)とは、国土交通省によって定められた一定の性能規格をもつ自動ブレーキであ	１１

		り、歩行者の飛び出しなどでドライバーがブレーキが遅れた場合でも、衝突を察知し車が自動的にブレーキを操作し、衝突前に停止、あるいは減速させる先進的なブレーキ装置です。	
９	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。	１１
１０	自動運転・自動運転車	自動運転とは、運転者ではなくシステムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせることを言い、自動運転システムを搭載して自動運転が可能な車両のことを自動運転車と言います。 自動運転については、国際的に利用される指標により、レベル０（運転自動化なし）～レベル５までの６段階に分類されていますが、レベル３以上の車両が「自動運転車」に当たります。 本文中の「レベル３」は、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、システムが運転操作の全てを代替する状態を指します。（ただし、当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要） 【参考】各レベルに対応する車両の名称 レベル１・２：運転支援車、レベル３：条件付自動運	１１

		転車（限定領域）、レベル４：自動運転車（限定領域）、レベル５：完全自動運転車	
１１	３（サン）ライト運動	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。 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 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 ③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意	１７
１２	シルバー・リーダー	高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う 交通安全リーダーのこと。県では、シルバーリーダーに対し研修を行 うとともに、交通安全に係る情報を提供しています。	１７
１３	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ます。 ※ＴＳ：Traffic Safety	２０
１４	スケアード・ストレイ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。	２２
１５	ユニバーサルデザイン	弱者に優しいバリア（障壁）フリーを一歩進め、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。	２７
１６	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	２７

		的に通学路の点検をし、安全対策を講じます。	
１７	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、最高速度 30 キロメートルの速度規制を定めた「ゾーン 30」と、車両の通行部分の幅員を狭める「狭さく」や、路面に凸部を設ける「ハンプ」等の物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策です。	２７
１８	ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線（ドット線）で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面表示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。	２８
１９	視線誘導標	車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。	２８