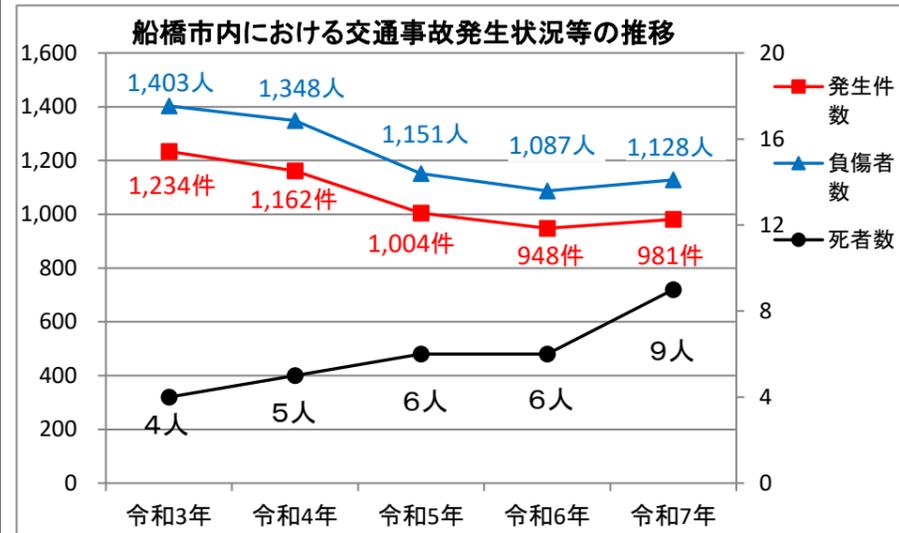


第12次船橋市交通安全計画（令和8年度～令和12年度）（案）・千葉県計画（案）比較表

第12次船橋市交通安全計画（案）	第12次千葉県交通安全計画（案）
<p>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）</p> <p>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次交通安全計画に基づいて策定する計画です。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>第六 計画の推進 計画施策を着実に推進するとともに、関係機関や、交通関係団体等で組織する船橋市交通安全対策会議を中心として、総合的、一体的な交通安全対策を推進します。</p>	<p>計画の基本的な考え方（第12次計画の概要）</p> <p>第一 計画の性格 第12次千葉県交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を根拠とし、国が策定する第12次交通安全基本計画に基づいて策定する法定計画です。 この計画は、都道府県の交通安全施策（陸上交通）の大綱となるもので、県、国の指定地方行政機関、市町村等から構成される「千葉県交通安全対策会議」で決定されます。</p> <p>第二 計画策定の趣旨 県交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、国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。</p> <p>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、安全で安心して、いきいきと暮らせる「交通安全県ちば」の確立を目指します。</p> <p>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。</p> <p>第五 計画策定のプロセス この計画は、千葉県総合計画をはじめ、千葉県飲酒運転根絶計画や千葉県自転車活用推進計画などとの整合性を図るとともに、広く県民に浸透し、実効性のある計画とするため、千葉県交通安全対策推進委員会の各委員や交通政策に精通する専門家等からの様々な意見を集約し策定しています。</p> <p>第六 計画の推進 計画施策を着実に推進するとともに、県の関係機関や、国の地方行政機関、市町村、交通関係団体等で組織する千葉県交通安全推進委員会を中心として、総合的、一体的な交通安全対策を推進します。</p>
<p>第1編 道路交通の安全 第1章 道路交通安全の目標等 1 道路交通事故のすう勢等</p> <p>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年から令和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年の発生件数は981件、負傷者※数は1,128人で、令和3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、負傷者数が約20%減となっています。 一方で、死者※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。</p>	<p>第1編 道路交通の安全 第1章 道路交通安全の目標及び重点事項 1 道路交通事故のすう勢等 (1) 道路交通事故の現状 県内の交通事故状況は、発生件数、重傷者数ともに年々減少していましたが、令和3年以降、令和7年まで発生件数は、13,534件、13,223件、13,564件、12,587件、12,617件、重傷者数は、1,512人、1,488人、1,576人、1,472人、1,335人と、増加と減少を繰り返しながらほぼ横ばいで推移しています。 一方で、死者数は令和3年以降、令和7年まで、121人、124人、127人、</p>

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

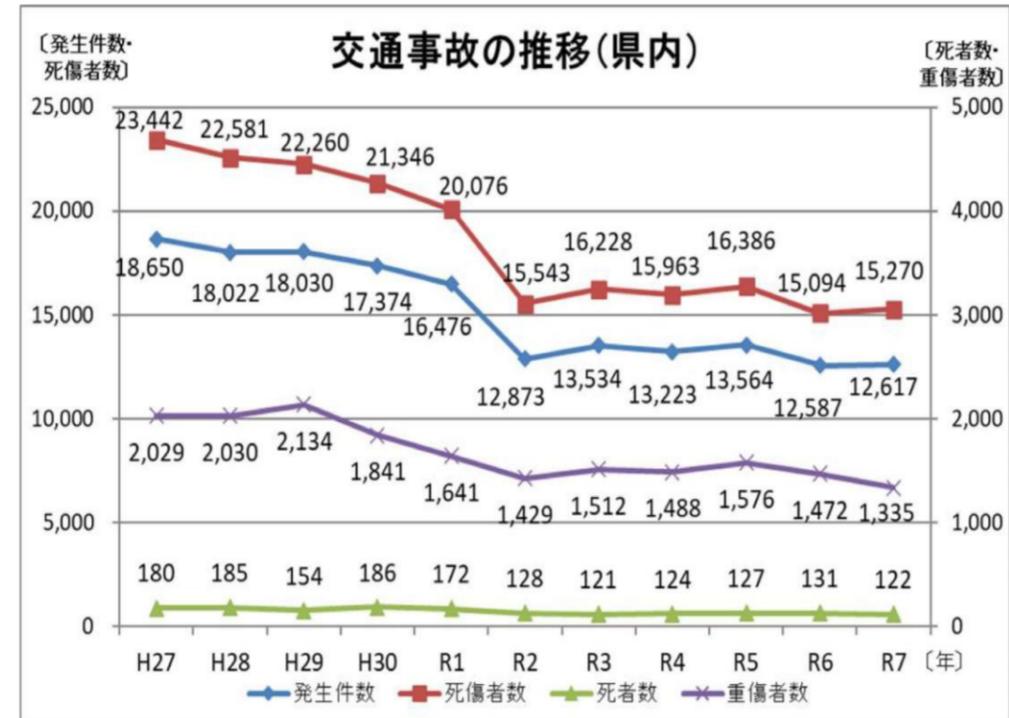
	発生件数	死者数	負傷者数
令和3年	13,534	121	16,107
令和4年	13,223	124	15,839
令和5年	13,564	127	16,259
令和6年	12,587	131	14,963
令和7年	12,618	122	15,149

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

131人、122人と、ほぼ横ばいで推移しています。

第11次千葉県交通安全計画で掲げた抑止目標(令和7年までに年間死者数を110人以下に、重傷者数を1,300人以下に抑止する)については、死者数・重傷者数とも令和7年は未達成でした。

また、全国的に見ると依然としてワースト上位に位置しています。

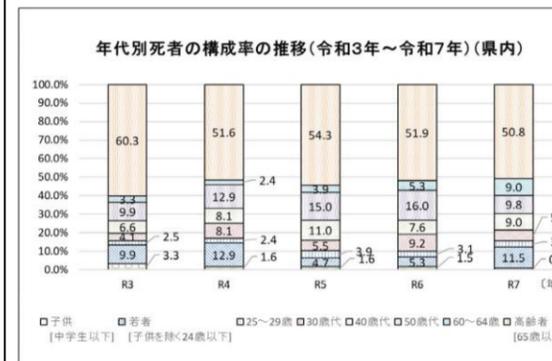


(出典：千葉県警察)

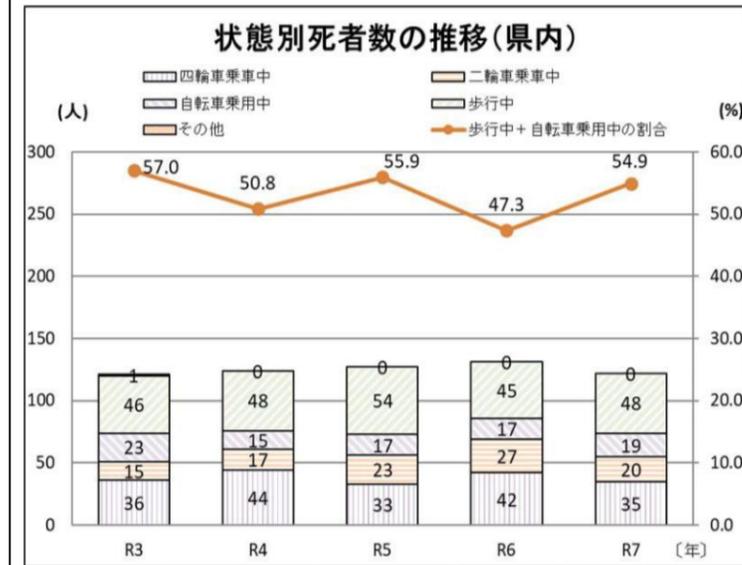
(2) 交通死亡事故の特徴(令和3年～令和7年)

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は年により増減するものの半数以上となっており、令和7年は約5割を占めている。
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は4～5割近くで推移している。
- ③ 昼夜別では、交通事故全体では昼間事故が7割近くを占める一方、死亡事故においては夜間事故が4～5割近くを占めている。
などが挙げられます。

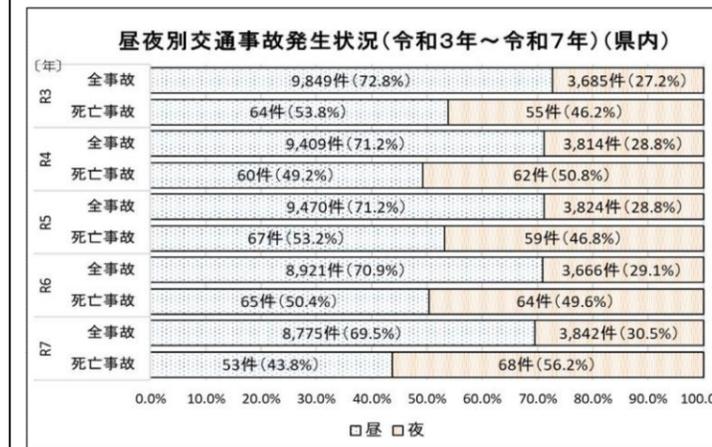
また、後部座席のシートベルト着用率は、近年若干上昇しているものの4割前後に留まっており、シートベルト非着用の場合、重大な交通事故となるおそれがあります。



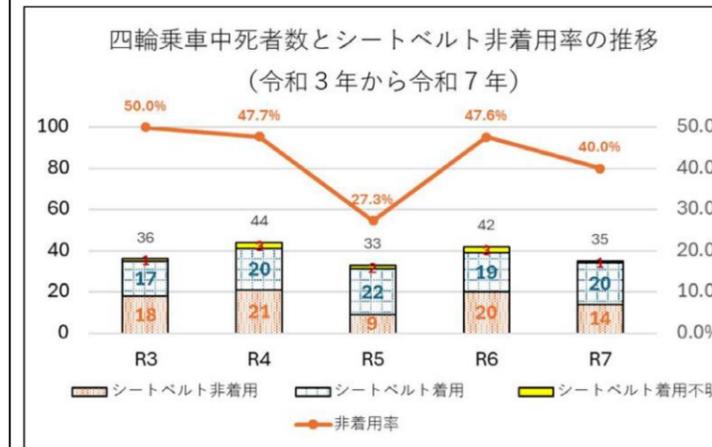
(出典：千葉県警察)



(出典：千葉県警察)



(出典：千葉県警察)



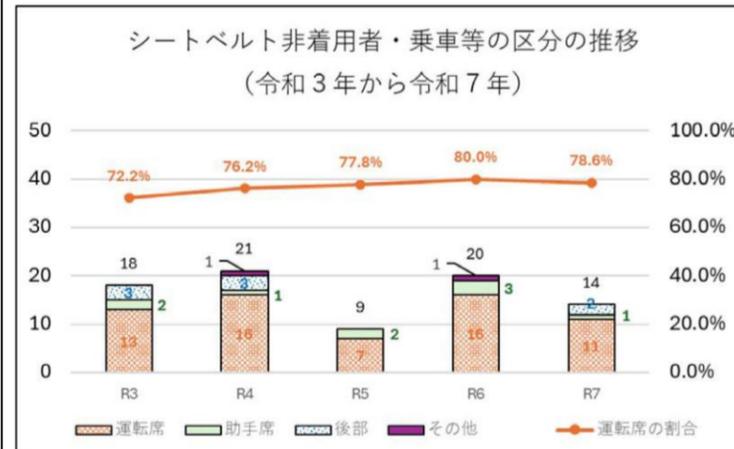
(出典：千葉県警察)

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 5人以下
重傷者数 年間100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。



(出典：千葉県警察)

2 交通安全計画における目標

千葉県の究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築ですが、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年までに、以下の数値を本県の抑止目標として取り組んでいきます。

区分	期間	目標数値
第12次千葉県交通安全計画	令和8年度～令和12年度	24時間死者数 年間110人以下 重傷者数 年間1,300人以下

(出典：千葉県警察)

また、24時間死者数のみならず、交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を減少させていきます。

この目標達成に向け、県、県警察、地方行政機関及び市町村は、県民、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。

※ 県内の30日以内の交通事故死者数

	24時間以内死者(a)	30日以内死者(b)	(a)と(b)の比率
令和3年	121人	155人	1.28倍
令和4年	124人	160人	1.29倍
令和5年	127人	156人	1.23倍
令和6年	131人	165人	1.26倍
令和7年	122人	143人	1.17倍

(出典：千葉県警察)

○ 24時間死者数の目標：年間110人以下について
近年の本県における交通事故死者数の状況を踏まえて、年間110人以下を本計画終了年度(令和12年度)時の県の目標に設定します。

(参考) 国の目標 死者数 年間1,900人以下

(第11次交通安全基本計画における目標 年間2,000人以下)

○ 交通事故重傷者数の目標：年間1,300人以下について
近年の本県における重傷者(交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する者)数の状況を踏まえ、年間1,300人以下を本計画終了年度(令和

【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

12年度)時の県の目標に設定します。
(参考)国の目標 重傷者数 年間20,000人以下
(第11次交通安全基本計画における目標 年間22,000人以下)

【参考】これまでの千葉県交通安全計画の目標値と実数値

区分	期間	目標数値	実数値
第1次千葉県交通安全計画	昭和46年度～ 昭和50年度	歩行者推計死者数 約400人の半減	昭和50年 169人
第2次千葉県交通安全計画	昭和51年度～ 昭和55年度	死者数702人 (昭和45年)の半減	昭和55年 432人
第3次千葉県交通安全計画	昭和56年度～ 昭和60年度	死者数の着実な減少	昭和60年 438人
第4次千葉県交通安全計画	昭和61年度～ 平成2年度	死者数の着実な減少	平成2年 508人
第5次千葉県交通安全計画	平成3年度～ 平成7年度	死者数の着実な減少	平成7年 457人
第6次千葉県交通安全計画	平成8年度～ 平成12年度	死者数400人以下	平成12年 416人
第7次千葉県交通安全計画	平成13年度～ 平成17年度	死者数375人以下	平成17年 315人
第8次千葉県交通安全計画	平成18年度～ 平成22年度	死者数 245人以下 死傷者数 4万人以下	平成22年 210人 32,409人
第9次千葉県交通安全計画	平成23年度～ 平成27年度	死者数 150人以下 死傷者数2万5千人以下	平成27年 180人 23,442人
第10次千葉県交通安全計画	平成28年度～ 令和2年度	死者数 150人以下 死傷者数1万8千人以下	令和2年 128人 15,543人
第11次千葉県交通安全計画	令和3年度～ 令和7年度	死者数 110人以下 重傷者数1,300人以下	令和7年 122人 1,335人

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本県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、自転車利用者に対して、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ます。

令和3年6月28日、本県八街市内において、飲酒運転のトラックにより児童5名が死傷する大変痛ましい交通事故が発生したことを受け、県、県民、事業者等が一体となって、飲酒運転の根絶に取り組むため、令和3年12月28日「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」が制定され、千葉県飲酒運転根絶連絡協議会が設置されました。

令和6年3月13日には令和6年度から令和10年度を計画期間とする「千葉県飲酒運転根絶計画」が策定されたところであり、当該計画の下で千葉県飲酒運転根絶連絡協議会・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。

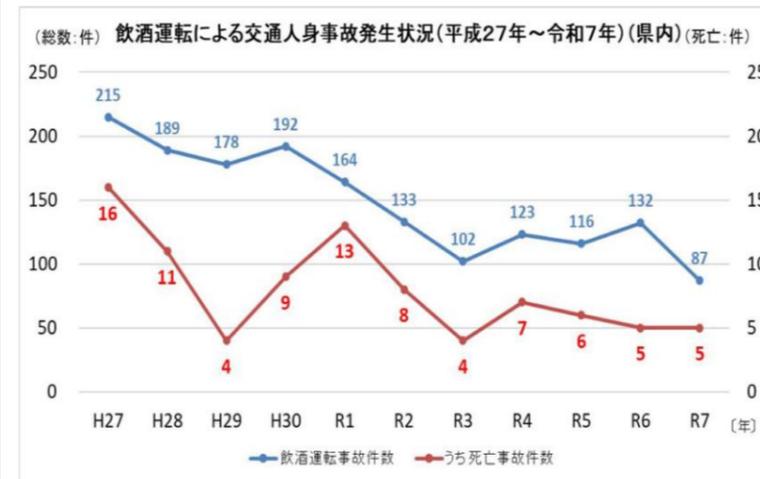
(1) 悪質・危険な運転等を絶対しない、させない、許さない環境づくり

「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」に基づき、飲酒運転のない、県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、県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や、運転者教育の観点では、取消処分者講習の確実な実施、飲酒学級の充実に努めるなど、県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、自転車利用者に対して、交通指導取締りと併せて広報啓発を推進し、県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取締りの推進

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、取締りを推進する必要があります。



(出典：千葉県警察)
注 「飲酒(死亡)事故」とは、四輪車及び二輪車の運転者が第1当事者で、「酒酔い」「飲酒あり・基準以上」「飲酒あり・基準以下」のアルコールを保有する状態にあったもの及び「飲酒あり検知不能」を含む。

◆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ます。

このため、高齢者が交通事故の被害者だけでなく、加害者にならないための対策の更なる強化が必要となります。

(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以上となっており、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交通安全教育、反射材の普及着用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※」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、高齢者が加害者にならないための交通事故防止対策を一層強化します。

このため、高齢者が交通事故の被害者だけでなく、加害者にならないための対策の更なる強化が必要となります。

(1) 交通事故に遭わないための取組

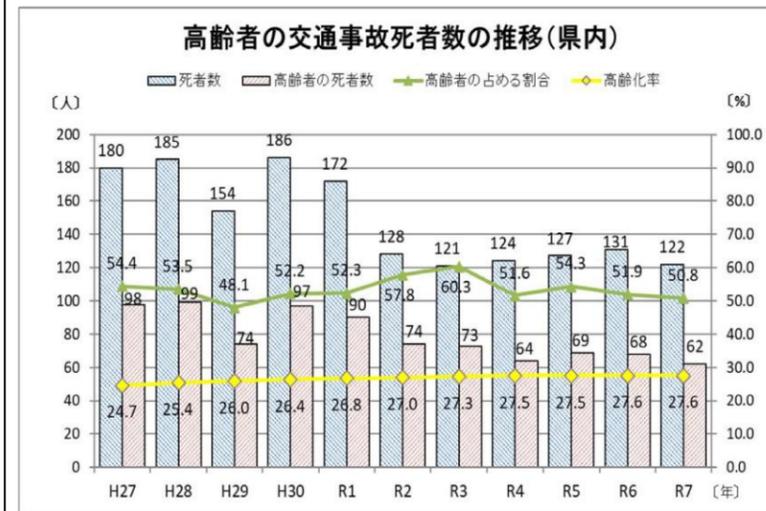
本県においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数以上となっており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している交通安全教育、反射材の普及着用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(※)」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、高齢者が加害者にならないための交通事故防止対策を一層強化します。



(出典：千葉県警察)



(出典：千葉県警察)

◆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、「ちばサイクルール※」を活用するなど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

◆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、平成29年に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されて以降、「ちばサイクルール」(※)を活用するなど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。

2割以上を占めており、また、交通ルールがいまだ浸透していない状況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

千葉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、自転車に関係する事故の割合は、中学生が5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、自転車に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、事故の割合が約2割の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・高校生の子ども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。

しかしながら、依然として本県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、交通ルールがいまだ浸透していない状況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

学齢期における交通事故発生状況(死傷者数)をみると、自転車に関係する事故の割合は、中学生が5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、自転車に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、事故の割合が約2割の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、次代を担う小・中・高校生の子ども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。

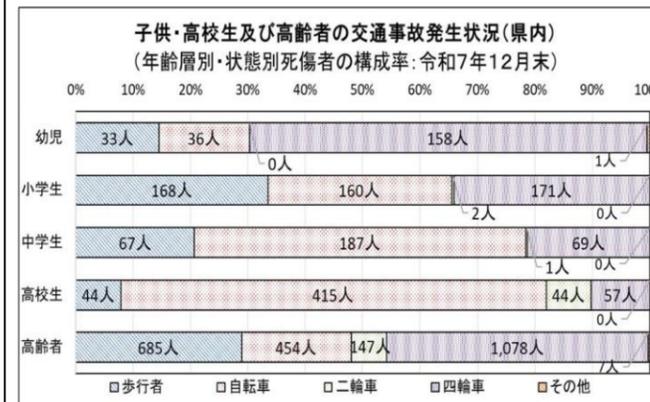
(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

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。



(出典：千葉県警察)



(出典：千葉県警察)

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

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

第1次計画の策定以来、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数

画に基づいて実施されてきた施策に一定の効果があつたものと評価されます。

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。

本計画の策定に当たっては、県が定める第12次交通安全計画を踏まえて10の項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として後述のとおり「9つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

【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。

このため、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らず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、運転支援機能をはじ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。

及び死傷者数が大きく減少してきたことは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと評価されます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、これまで続いてきた減少傾向が後退していることから、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、さらに、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取組を積み重ねることにより、計画の実効性を確保していくことが求められています。

第12次計画の策定に当たっては、国が定める第12次交通安全基本計画を踏まえて10の項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として後述のとおり「9つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

【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

本県では、高齢化が急速に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。

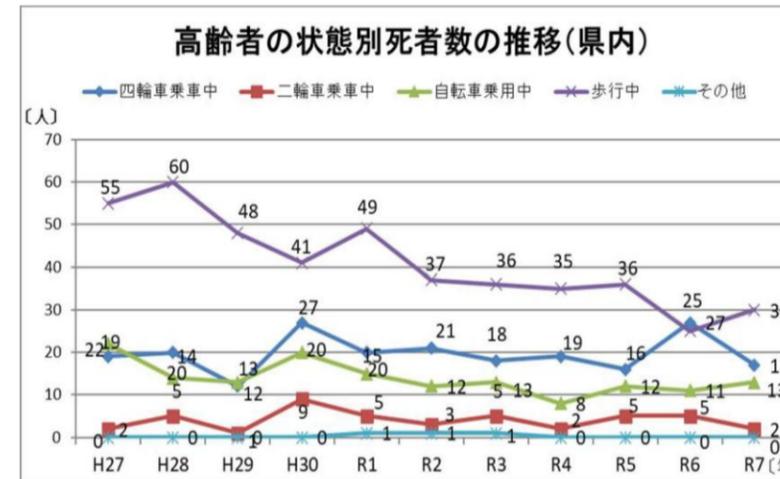
高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等が交通事故の被害者とならないための対策とともに、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取組など、高齢者の特性に応じた対策を推進します。

このため、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らず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、運転支援機能をはじ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。



(出典：千葉県警察)

【第1の視点】に基づき実施する主な事業

◎高齢歩行者の交通事故防止の推進

- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（「キラリアップ ☆ちば」）（34 ページ）
- ・シルバーリーダーの指導・育成（35 ページ）
- ・高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進（35 ページ）
- ・高齢者に対する交通安全教育（35 ページ）
- ・高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備（56～57 ページ）

◎高齢運転者対策の強化

- ・認知機能検査の適正かつ円滑な運用（49 ページ）
- ・参加・体験・実践型教育の推進（49～50 ページ）
- ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進（50 ページ）
- ・安全運転サポート車の普及促進（50 ページ）
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充（50 ページ）
- ・地域住民の移動手手段の確保・充実（61 ページ）

【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、安心して子どもを生き育てることができる社会を実現するためには、子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、次代を担う子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、未就学児を中心に子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2の視点】 こどもの安全確保のための環境整備

本県における少子化の進展の中で、安心して子どもを生き育てることができる社会を実現するためには、子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、次代を担う子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、未就学児を中心に子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。

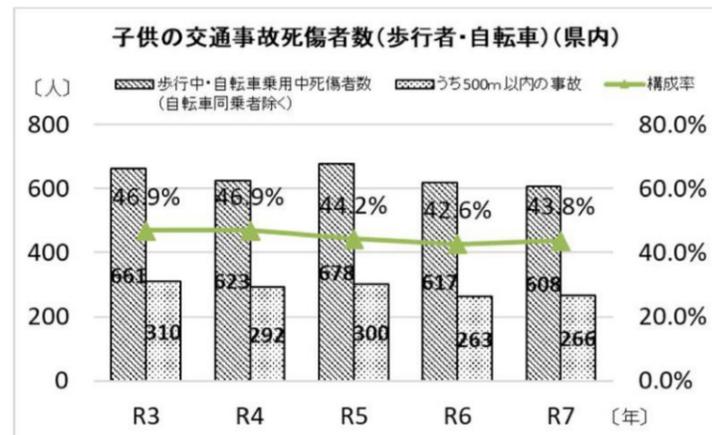
また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化します。

【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、高齢者や子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、未就学児を中心に子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はじめ、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※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ること、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、反射材等を着用すること等、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。



(出典：千葉県警察)

【第2の視点】に基づき実施する主な事業

- ・シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底 (32 ページ)
- ・児童及び高齢者等への交通ルールの周知 (36 ページ)
- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進 (39～42 ページ)
- ・通学路等における交通安全の確保 (56 ページ)

【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、高齢者や子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。

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中では最も多く、横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、歩行者優先の意識はいまだ浸透していません。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子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※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ること、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、反射材等を着用すること等、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3の視点】に基づき実施する主な事業

- ◎歩行者の安全確保
 - ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進 (「キラリアップ ☆ちば」) (34 ページ)
 - ・ゼブラ・ストップ活動及び3 (サン) ライト運動の推進 (34 ページ)
 - ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備 (56～57 ページ)
- ◎その他、交通安全教育の推進
 - ・高齢者交通安全教室等の開催 (35～36 ページ)
 - ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進 (39～42 ページ)

【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

自転車は、被害者にも加害者にもなりえるものでありますが、自転車の交通ルールがまだ浸透していない状況であります。

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（※）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）の普及が進んでいることから、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】 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、

【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

自転車は、被害者にも加害者にもなりえるものでありますが、自転車の交通ルールがまだ浸透していない状況であります。

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るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

また、ちばサイクルール（※）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、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導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）の普及が進んでいることから、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。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を推進します。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（36ページ）
- ・児童及び高齢者等への交通ルールの周知（36～37ページ）
- ・社会人等への広報・講習会等の開催（37、42ページ）
- ・自転車利用者への広報啓発（37ページ）
- ・自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進（37ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知（37～38ページ）
- ・自転車運転者講習制度の適正な運用（38ページ）
- ・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの普及促進（38ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（38ページ）
- ・子供自転車免許制度の推進（40ページ）
- ・スクエアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催（41～42ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（62ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（62ページ）

【第5の視点】 外国人の交通安全対策の推進

本県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。

外国人が本県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。

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や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）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。

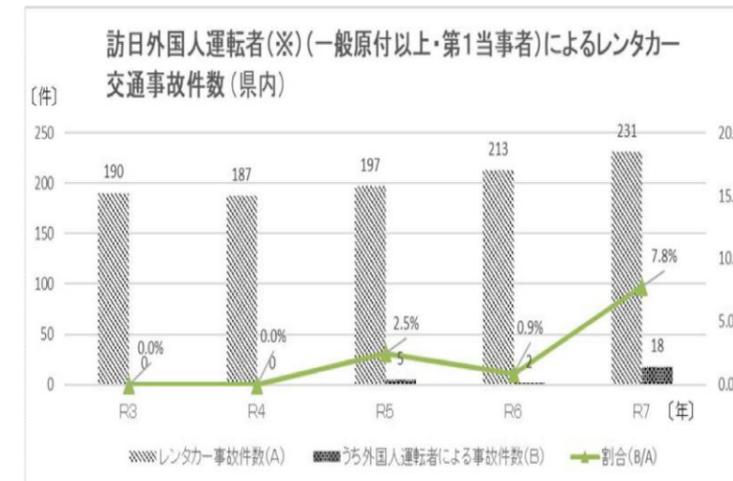
また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を行います。



※日本国籍を有しない者（無国籍の者、国籍不明の者を含む。）。

(出典：千葉県警察)



※日本国籍を有しない者（無国籍の者、国籍不明の者を含む。）で、国際免許又は外国免許所持者。

(出典：千葉県警察)

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・外国人に対する交通安全教育の推進（42～43 ページ）
- ・外国人運転者対策の強化（51 ページ）
- ・分かりやすい道路交通環境の確保（65 ページ）

【第6の視点】 特定小型原動機付自転車をはじ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7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ることで推進します。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道（※）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を一層強力に推進します。

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6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するとともに、悪質・危険な違反に対する交通取締りを推進します。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、無免許運転、通行区分違反等に対する交通取締りを強化するとともに、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。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進します。

【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・特定小型原動機付自転車の安全利用の推進（33ページ）
- ・ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進（33～34ページ）
- ・遠隔操作型小型車の安全な運行の支援（52ページ）

【第7の視点】 生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

県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、歩道の整備やハンプ（※）の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせることで推進します。

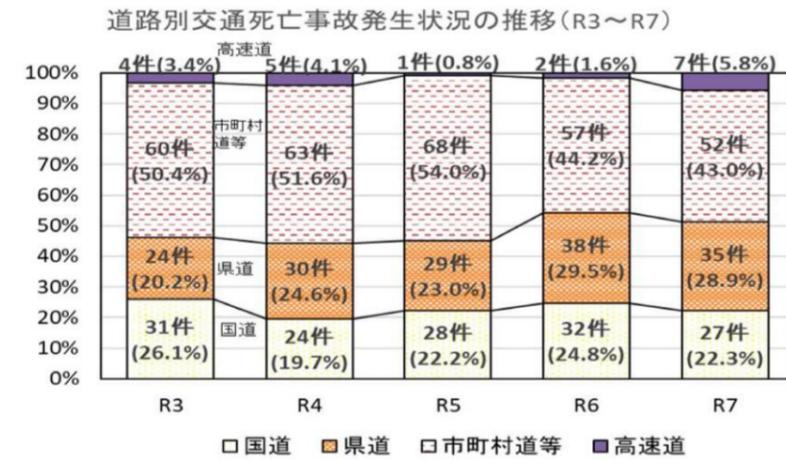
特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道（※）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を一層強力に推進します。

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、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）を積極的かつ効果的に運用するなど、交通指導取締りの実施、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。

一方、交通事故死者数の約5割を占める国道・県道等の幹線道路における対策については、①事故データ等により事故発生の危険性が高い区間の特定、②蓄積したデータを活用した事故原因に即した効果の高い対策の立案、③対策完了後の評価結果を新たな対策の検討に反映する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」など、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

さらに、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所を県内各所から選定し警察署単位に関係機関・団体等を招集のうえ、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、実施箇所の事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」等により、引き続き交通事故の防止に努めます。



(出典：千葉県警察)

【第7の視点】に基づき実施する主な事業

- ・生活道路における交通安全対策の推進 (56 ページ)
- ・通学路等における交通安全の確保 (56 ページ)
- ・高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備 (56～57 ページ)
- ・事故ゼロプラン (事故危険区間重点解消作戦) の推進 (57 ページ)
- ・事故危険箇所対策の推進 (57 ページ)
- ・幹線道路における交通規制 (57 ページ)
- ・適切に機能分担された道路網の整備 (57～58 ページ)
- ・道路の改築等による交通事故対策の推進 (59 ページ)
- ・道路における効果的な交通指導取締りの推進 (70 ページ)
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断 (79 ページ)

【第8の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

千葉県内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中の事故であり、約4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

【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中の事故であり、約4割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

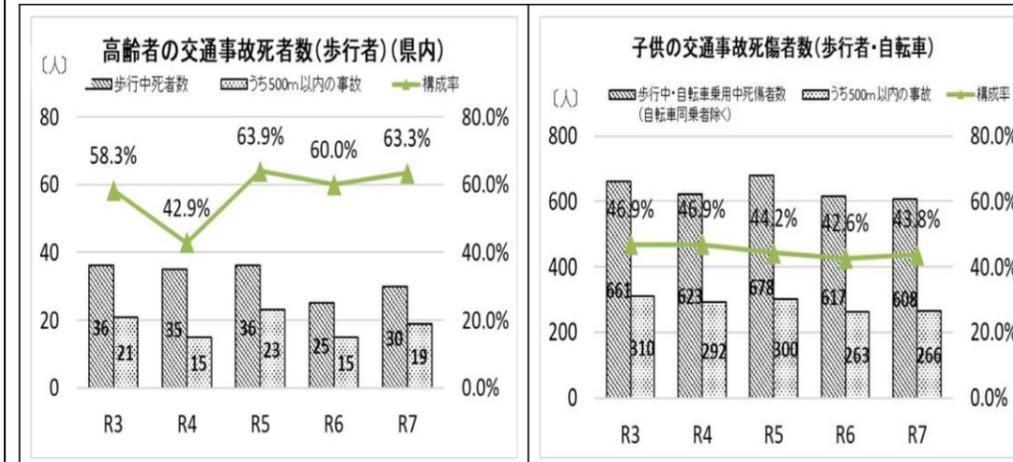
このように交通事故は県民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要となります。

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、交通安全推進隊など

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。

の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、市町村と連携しながら、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、啓発や教育活動に資する資材貸与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県民運動を展開していきます。



(出典：千葉県警察)

【第8の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全推進隊の整備・支援 (28～29 ページ)
- ・交通安全運動の推進 (31 ページ)
- ・シルバーリーダーの指導・育成 (35 ページ)
- ・交通安全教育指導者の育成 (43 ページ)
- ・交通安全教育推進の支援 (43 ページ)
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり (44 ページ)
- ・飲酒運転根絶宣言事業所(店)制度 (45 ページ)
- ・事業者及び飲食店事業者に対する条例に基づく通知等 (45 ページ)
- ・事業者等における条例に基づく取組の実施 (47 ページ)
- ・暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実 (71 ページ)
- ・応急手当の普及啓発活動の推進 (73 ページ)

【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9の視点】に基づき実施する主な事業

- ・業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策 (53 ページ)
- ・事業用自動車事故調査委員会の提案を踏まえた対策 (53 ページ)
- ・地域の特性に着目した交通安全対策 (61 ページ)
- ・交通事故多発地域における重点的交通規制 (61 ページ)
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断 (79 ページ)
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 (79 ページ)
- ・交通事故データ解析等統計分析の高度化 (79 ページ)
- ・交通事故調査委員会の効果的運用 (79～80 ページ)

【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(※)を搭載した安全運転サポート車(サポカー・サポカーS(※))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(※)の実用化や自動運転車(※)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(※)を搭載した安全運転サポート車(サポカー・サポカーS(※))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(※)の実用化や自動運転車(※)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。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故発生時の救助・救急体制を支える各種システムの整備・拡充など、技術発展を取り入れたシステムの導入を推進していく必要があります。

また、先進技術を有効に活用した道路交通情報収集・提供システム等により、交通の安全と円滑を図ります。

【第10の視点】に基づき実施する主な事業

- ・安全運転サポート車の普及促進 (50 ページ)
- ・自動運転等の安全の確保と支援 (51～52 ページ)
- ・人に優しい信号機等の整備 (56～57 ページ)
- ・ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 (60～61 ページ)
- ・ITSの活用 (62～63 ページ)
- ・道路交通情報の充実 (65 ページ)
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進 (67 ページ)
- ・自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 (67～68 ページ)
- ・救助・救急体制の整備 (73～74 ページ)
- ・救急医療体制の整備 (74～75 ページ)

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、9つの柱により交通安全対策を実施していきます。

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、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく以下の9つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 県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

また、対策の実施にあたっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していきます。

【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

- 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

また、対策の実施にあたっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していきます。

【第1の柱】 県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、県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、交通安全推進隊など交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するとともに、交通安全に関する施策や交通事故発生状況等必要な情報を積極的に提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については関係機関・団体と連携し、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) 県民総参加でつくる交通安全の推進

① 千葉県交通安全対策推進委員会の活動の推進

ア 千葉県交通安全対策推進委員会の活動の強化

千葉県交通安全対策推進委員会の活動を強化し、各機関・団体がより一層連携するとともに、それぞれが主体となり、各季の交通安全運動をはじめとした交通安全活動を推進します。

イ 交通安全県民大会の開催

千葉県交通安全県民大会を開催し、交通安全に関し功労のあった団体・個人を表彰するとともに、交通安全の重要性を県民に発信し、県民総参加による交通安全活動を図ります。

② 交通安全推進隊の整備・支援

千葉県交通安全条例に基づき、通学路における見守り活動等、交通安全に関するボランティア活動を行う「交通安全推進隊」を整備します。

また、交通安全推進隊に対し、活動に必要な情報及び物資の提供を行うとともに、研修会を開催するなど、その活動が推進され地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう、市町村、警察及び学校等と連携し積極的に支援します。

③ 交通安全の日における活動の推進

ア 県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、県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、県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。

④ 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。

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

県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、交通情報管理システム※により集約した交通情報をもとに交通事故分析を行い、身近な地域で発生している交通事故の状況を地図化した「交通事故発生マップ」、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。

⑤ 県民の意見を反映した交通安全の推進

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

⑥ 交通安全団体への支援等

ア 交通安全団体の育成支援

a 交通安全協会

(公財)千葉県交通安全協会と各警察署(一部幹部交番)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。同協会が開催する「交通安全こども自転車千葉県大会」、「交通安全高齢者自転車大会」等の競技会を始め、交通安全教育や広報・啓発活動、交通誘導等に際し、必要な指導・支援を行い、交通指導員の指導育成に努めます。

b 安全運転管理協会

(一社)千葉県安全運転管理協会と各警察署(一部幹部交番)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。このため、法定講習や各地区の事業所等に対する各種交通情報等の発信のほか、「無事故・無違反運動(セーフティドライバーズちば)」等の施策について、適切な指導や支援を行います。

c 交通安全母の会

交通安全母の会は、「交通安全は家庭から」の基本認識のもと、家庭、地域における交通安全を実践するために結成されたボランティア団体であり、地域の母親がお互いに連携を強めながら交通安全活動を展開しています。

このため、各自治体交通安全母の会における世代間連携による交通安全教育など各種活動を支援し、家庭、地域における交通事故防止を推進します。

d 高速道路交通安全協議会

高速道路交通安全協議会は、高速道路利用事業所等により組織され、高速道路における交通事故を防止するため、重要な役割を担っています。

高速道路における交通安全意識の普及高揚と交通事故防止を目的として、交通安全キャンペーンを積極的に実施します。

e 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。

地域交通安全活動推進委員に対する必要な指導・支援・研修を行うとともに、当該活動が適正かつ効果的に行われ事故防止が図られるよう指導育成に努めます。

f その他の民間団体

千葉県交通安全対策推進委員会を構成する各団体をはじめとする民間団

(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。

ウ 年間を通じて行う運動

本計画における重点事項の「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」、「自転車の安全利用対策の強化」の3項目を中心としつつ、幅広く展開します。

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。

体に対しては、交通安全指導者の育成等の事業及び諸行事に対する協力並びに交通安全活動に必要な情報提供などの支援活動を強化します。

イ 自動車製造・販売団体、ユーザー団体等の活動の奨励

シートベルトコンビンサー※の派遣による交通安全啓発を奨励するなど、それぞれの立場に応じた交通安全のための諸活動が、地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう働きかけを行います。

また、千葉県交通安全対策推進委員会による協力体制を強化し、これらの団体と一体となった交通安全に関する活動を展開します。

(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、県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や交通指導取締りを展開します。

イ 日を定めて行う運動

県民が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日を「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日を「自転車安全の日」に、違法駐車追放の気運を醸成することを目的に毎月20日を「クリーンロードの日」に、近年の交通事故死者数の減少傾向を確実にすることを目的に、春秋の全国交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、広報啓発や交通指導取締りを推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

本計画における重点事項の「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」、「自転車の安全利用対策の強化」の3項目を中心としつつ、幅広く展開します。

エ 市町村における活動及び推進体制の強化

交通安全運動の趣旨を県民一人一人に浸透させるため、市町村との連携を密に市町村交通安全推進協議会等交通安全推進体制の強化を図り、地域と一体となった県民運動を展開します。

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、県民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

県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。

ウ 交通安全団体、報道機関に対する資料、情報等の提供

民間交通安全団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、「地域別交通事故発生マップ」等の交通事故の分析に関する各種資料、情報等を提供します。

また、報道機関にも積極的に情報を提供し、広範な広報啓発を展開します。

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、いま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」をはじ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、ホームページ、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。

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、いま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」をはじ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、ホームページ、SNS、広報紙等の各種媒体、交通情報板、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するほか、運転者だけでなく、関係事業者や安全運転管理者等に対する指導教育を徹底します。

また、「ながらスマホ」の危険性を実感できる交通安全教育や関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを推進します。

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。

オ 先進技術に関する正しい理解の促進

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ならないほか、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※の推進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS※）や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

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るとともに、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

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ならないほか、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。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

⑥ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ※の推進

交通安全にも役立つ環境対策として、県民に対してエコドライブの実施を呼びかける取組を推進します。

主な取組として、メディアを活用した広報啓発や、リーフレット・ステッカー等の啓発物品の配布を行います。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（「キラリアップ☆ちば」※）

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。

ウ ゼブラ・ストップ活動※及び3(サン)・ライト運動※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※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。

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 高齢者を事故から守る地域づくりの推進（高齢者宅訪問活動等の高齢者の孤立化防止活動及び高齢者への情報発信の推進）

高齢者の孤立化防止活動として、県と事業者等が協定を締結し、日常業務のなかで高齢者の見守り、安否確認、生活支援など高齢者福祉に特化した地域貢献（例えばSSKプロジェクト（※））を実施します。また、関係機関や団体と連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者宅を訪問し、交通危険箇所などの交通情報の提供、交通事故に遭わないための安全教育、夜間歩行中の交通事故を防止するための反射材を提供し着用を促すなど、交通事故防止活動を実施します。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

ア シルバーリーダー※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、参加・体験・実践型の研修会を実施するとともに、研修会修了者によるネットワークをつくり、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。

イ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

高齢者に対して安全な交通行動に関するリーフレットに基づいた交通安全指導及び反射材の配布を行い、指定期間中の無事故を目指すことを目的として実施している「高齢者交通安全いきいきキャンペーン」により、交通事故の被害に遭いやすい高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

このため、より多くの高齢者に同キャンペーンへの参加を促し、高齢者の交通安全意識の更なる高揚と交通事故の防止を図ります。

③ 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

市町村、老人クラブ、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して歩行シミュレータや、俊敏性測定装置（クイックアーム）（※）等を活用した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おおりに運転、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

幼児から高齢者まで各年齢層を対象に、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。

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。

ウ 高齢者の事故マップを活用した交通安全教育の推進
高齢者の交通事故を防止するため、千葉県警察ホームページに、県下の高齢者事故の発生場所を地図上に表示した高齢者事故マップを掲載するなどし、身近な場所で発生している交通事故の実態を把握してもらうとともに、交通事故防止を常に意識した行動をとることができる交通安全教育を推進します。

(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おおりに運転、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。

「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、引き続き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」や自転車ヘルメット着用促進キャッチフレーズ「命のお守りヘルメット」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

幼児から高齢者まで各年齢層を対象に、市町村、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。

また、（公財）千葉県交通安全協会主催の「交通安全こども自転車千葉県大会」、「交通安全高齢者自転車大会」を開催・支援します。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、（公財）千葉県交通安全協会と連携して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、高額な損害賠償を命じられている事例等を示す等、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を図る「3・ライト運動」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。

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、市町村や関係機関・団体との連携と事業所等の協力を得て講習会等の実施を拡充し、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。

オ 他県等と連携した啓発

九都県市と連携した「九都県市一斉自転車マナーアップ強化月間」の期間にキャンペーンを実施するなど、他県等とも連絡調整を図りながら広報啓発等を行うことで、より効果的に自転車安全利用対策を推進します。

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、県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、高額な損害賠償を命じられている事例等を示す等、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を図る「3（サン）・ライト運動」（※）及び「キラリアップ☆ちば」（※）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 自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした自転車用指導警告書（イエローカード）等による自転車利用者の指導、取締りの実施

ア 自転車用指導警告書（イエローカード）の活用

一部自転車利用者の交通違反やマナーの悪さに対する批判の声があとを絶たないことから、違反者に対しては自転車用指導警告書（イエローカード）を交付し、自転車利用者の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの向上を図ります。

イ 悪質・危険な違反者に対する取締りの推進

交通ルールの浸透を図るため、違反者に対して積極的に指導警告を行うとともに、警告を無視し違反行為を継続する違反者や、飲酒運転、妨害運転、ながらスマホ等の悪質性・危険性の高い違反者に対する取締りを推進します。

ウ 自転車運転者講習制度の適正な運用

積極的な広報啓発活動により自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、悪質危険な自転車運転者に対する交通指導取締りの実施や、危険行為を繰り返した

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
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
自転車の安全利用を促進するためには、未就学児から高齢者までのライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた自転車の交通安全教育を通じ、技能、知識、行動・態度を身に付けることが重要です。

そのため、自転車販売事業者やレンタルサイクル・シェアサイクル事業者、保護者・家族、学校等、雇用事業者、関係団体と連携し、国の「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和7年12月）で示された教育目標や教育内容、教育方法の事例を活用しながら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

将来にわた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

家庭及び市町村、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自

者に対する受講命令など、同制度を適正に運用します。

⑦ 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、「命のお守りヘルメット」を合言葉に、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。

⑧ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

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。

⑨ 自転車の交通安全教育の推進

自転車の安全利用を促進するためには、未就学児から高齢者までのライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた自転車の交通安全教育を通じ、技能、知識、行動・態度を身に付けることが重要です。

そのため、自転車販売事業者やレンタルサイクル・シェアサイクル事業者、保護者・家族、学校等、雇用事業者、市町村、関係団体と連携し、国の「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和7年12月）で示された教育目標や教育内容、教育方法の事例（別添参照）を活用しながら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、県民が、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、市町村や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

将来にわた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、市町村、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

市町村、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。

ウ 幼児交通安全教育セミナーの開催

県、警察、教育委員会が連携して、幼児教育に携わる者を対象とした幼児交通安全教育セミナーを開催し、幼児交通安全教育に携わる指導者を育成することで、幼児の交通安全に対する意識の高揚を図ります。

エ 交通安全モデル園事業の実施

県と警察が連携して、幼稚園等の幼児関連施設において、翌年小学校に入学予定の年長児に対して、参加・体験・実践型の交通安全教育を繰り返し実施するとともに、教員・保育士等に対する指導要領の教育を実施し、幼児の交通安全行動の定着を図ります。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 小学校における交通安全教育の推進

転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる児童を育成するため、交通安全啓発資料や交通安全学習資料を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 中学校における交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「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要領等の指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故は自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料と活用指導案例を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

イ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催

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

ア 高等学校におけ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

家庭及び市町村、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる児童を育成するため、交通安全啓発資料及び活用指導案例や交通安全学習資料を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

イ モデル地域及び拠点校による取組

安全教育・安全管理の充実を図るため、小中学校からモデル地域及び拠点校を指定し、学校安全の実践的研究を推進します。

モデル地域及び拠点校は交通安全等について研究課題に基づき研究を推進し、授業公開や研究報告書により研究の成果や課題等を広めます。

ウ 子供自転車免許制度の推進

道路交通の状況に応じて、安全に自転車を利用するための危険の予測や回避など、必要な技能及び交通ルール等の知識を習得させるため、参加・実践型の交通安全教室及び学科テストを実施し、受講した児童に対して自転車免許証を交付して、交通安全意識の醸成を図ります。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 中学校における交通安全教育の推進

家庭及び市町村、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「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要領等の指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

さらに、日常生活で発生している交通事故は自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料と活用指導案例を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

イ モデル地域及び拠点校による取組

安全教育・安全管理の充実を図るため、小中学校からモデル地域及び拠点校を指定し、学校安全の実践的研究を推進します。

モデル地域及び拠点校は交通安全等について、研究課題に基づき研究を推進し、授業公開や研究報告書により研究の成果や課題等を広めます。

ウ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催

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

ア 高等学校におけ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。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料及び活用指導案を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

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。

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。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料及び活用指導案を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

イ 調査研究の推進

県内全公立高等学校及び特別支援学校高等部を対象に生徒の通学・運転免許取得・交通安全教育の状況等を調査・集計し、「交通安全教育に関する調査報告書」を作成します。

ウ モデル地域及び拠点校による取組

安全教育・安全管理の充実を図るため、モデル地域及び拠点校を指定し、学校安全の実践的研究を推進します。

モデル地域及び拠点校は交通安全等について研究課題に基づき研究を推進し、授業公開や研究報告書により研究の成果や課題等を広めます。

エ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催

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ます。

また、衝突事故再現の際には、自転車用ヘルメットの正しい着用方法や頭部の衝撃を和らげる効果などについて説明し、自転車乗車用ヘルメット着用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。

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「動画KYT（危険予測トレーニング）」等の資機材を活用した参加・体験・実践型の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

生涯学習センターや青少年教育施設等の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

ア 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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

イ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

各種交通安全教室や交通安全イベント等を通じ、関係機関・団体と連携して、電動車椅子利用者に対する交通安全教育を実施するほか、事故実態や正しい利用方法について広報します。

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、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。

ウ 福祉車両運転者等に対する交通安全教育

福祉車両等を保有する企業等に対して、交通安全講話等の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、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ます。また、運転免許証の更新時、運転免許証の交付までの待ち時間等を活用して外国人向けの啓発動画の放映、リーフレットの配布等による交通安全教育を実施するよう努めます。

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 交通安全教育指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育及び障害のある人等に対する適切な交通安全教育を継続して実施するため、県、市町村、警察、学校、関係民間団体等が連携を図り、交通安全モデル園事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会を開催し、交通安全教育指導者の育成を図ります。

② 交通安全教育推進の支援

ア 交通安全ライブラリー

交通安全教育用DVD等を備え置き、県民及び教育機関、企業、市町村等に貸出し、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。

この制度を周知するためホームページや広報紙等に掲載し、利用率の向上を図ります。

イ 交通安全教育推進員の派遣

事業所、学校、こども会、町内会、老人クラブ、ドライバー講習会等で自主的な取組として交通安全教育を開く際、対象者に合わせて経験豊富な千葉県交通安全教育推進員を派遣します。

ウ 交通安全教育担当者の派遣

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教育担当者を派遣し、交通安全教育用信号機、横断マット、自転車シミュレーター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。

エ 参加・体験・実践型の交通安全教育への支援

各種イベントやキャンペーン等において、動画KYT（危険予測トレーニング）、ドライビングシミュレータ、自転車シミュレータ等の交通安全教育資機材を活用し、能動的な交通安全教育が行われるよう支援します。

【第2の柱】飲酒運転の根絶

本県では、県、県民、事業者等が一体となって、飲酒運転の根絶に取り組むため、令和3年12月28日「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」（以下、「千葉県飲酒運転根絶条例」という。）が制定され、千葉県飲酒運転根絶連絡協議会が設置されました。また、令和6年3月13日には令和6年度から令和10年度を計画期間とする「千葉県飲酒運転根絶計画」が策定されたところであり、当該計画の下で千葉県飲酒運転根絶連絡協議会・各警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携

(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ハンドルキーパー運動※等の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。

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。「千葉県飲酒運転根絶条例」に基づき、飲酒運転のない、県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 県民に対する啓発・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

県及び千葉県交通安全対策推進委員会では千葉県交通安全県民運動基本方針において「飲酒運転の根絶」を最重点活動に掲げ、各地域に設置された警察署、市町村、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ハンドルキーパー運動(※)等の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、県は各飲酒運転根絶協議会の活動を支援するとともに、県や市町村、関係団体の代表者等で構成する飲酒運転根絶連絡協議会を開催し、各地域の協議会の取組等の情報共有を進め、飲酒運転を根絶するための施策の実施に必要な協議及び調整を行います。

・さらに、交通指導取締り、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、千葉県公式PRチャンネルに掲載している飲酒運転根絶動画等をCM掲出することで、幅広い層の県民に対し飲酒運転の防止を働きかけます。

ウ 県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、県民に対して情報を提供します。

② 事業者に対する取組

ア 飲酒運転根絶宣言事業所(店)制度

事業者及び飲食店営業者に対し、県の施策「飲酒運転根絶宣言事業所(店)」制度への登録を働きかけるとともに、事業者における取組を促進するため継続的に必要な措置を講じます。

また、飲酒運転根絶協議会、警察署窓口における許認可申請手続き時、事業所等に対する交通安全講話、巡回連絡等あらゆる機会を通じて登録拡大に向けた取組を推進します。

イ 事業者及び飲食店事業者に対する条例に基づく通知等

県は、県警からの情報があった際は、速やかに勤務先や飲食店事業者に対し違反した事実を通知し、必要に応じて飲食店営業者に対し立ち入り調査等を実施します。警察においても、「千葉県飲酒運転根絶条例」の規定に基づき、確実な審査を行い、必要な情報を知事に提供します。

ウ 自動車運転代行業の利用促進に向けた取組

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保するための指導・監督を実施するとともに、運転代行の利用促進に向けた広報の具体的方法等について検討します。

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

また、県内の認定自動車運転代行業者一覧表及び運転代行業営業所マップを作成し、ホームページで公表します。

③ 飲酒運転根絶に係る教育の実施

ア メッセージコンクールを通じた中高生に対する飲酒運転根絶教育

中学生・高校生を対象に飲酒運転根絶に関するメッセージコンクールを開催し、中学生や高校生のメッセージを親世代をはじめとした県民に広く発信し、飲酒運転根絶に向けた気運の高揚を図ります。

また、飲酒運転根絶協議会と連携し、学校に対し、当該コンクールの周知及び中学生・高校生の積極的な参加を促します。

イ 社会人・大学生・中高生等への講習会の開催

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、交通安全教育推進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。

ウ 飲酒運転受刑者の手記を活用した啓発事業

「飲酒運転受刑者の手記」のリーフレットや動画をSNSでの広報啓発や、運転免許センター及び警察署での運転免許の更新時講習等で活用します。

(2) 運転者に対する取締り・指導等の実施

① 飲酒運転に対する取締りの実施

飲酒運転による交通人身事故の発生状況、県民から寄せられた飲酒運転に関する情報等を踏まえ、飲酒運転の検挙に向けた効果的な取締りや、飲酒運転を助長する罪（同乗罪、車両等提供罪、酒類提供罪）の検挙を行います。

② 運転者教育

更新時講習等の運転者教育において、飲酒運転根絶に係る内容の啓発を行います。また、道路交通法に基づく更新時講習等の運転者教育を実施します。

③ 飲酒運転をした者に対する指導等

飲酒運転により運転免許の取消処分を受けた者等に対し、道路交通法第108条の2第1項2号の規定による飲酒取消処分者講習を実施します。

④ 事業者によるアルコールチェック等の取組

更新時講習等の運転者教育における飲酒運転根絶に係る内容の啓発と合わせて、アルコールチェックの必要性について周知を行います。

また、法改正の経緯や具体的な実施要領等の周知を図るとともに、啓発用チラシ、ホームページなどを活用した広報啓発を推進します。

(3) 県民に対する支援

① アルコール健康障害対策

依存症に関する相談拠点機関を設置し、依存症に対して相談体制の充実を図るとともに、県内の保険医療機関の中から「依存症治療拠点機関」や「専門医療機関」を選定し、依存症医療の均てん化や関係機関とのネットワーク化を図り、地域における依存症の医療連携体制の整備を行います。また、道路交通法第108条の2第1項2号の規定による飲酒取消処分者講習を実施し、アルコール健康障害に対する理解を深めるための啓発を行います。

② 飲酒運転等に係る被害者等支援

ア 交通事故相談

交通事故相談所を設置し、専門の相談員による交通事故相談を実施するとともに、心の相談員を配置し、被害者等の心のケアに対応します。

遠隔地の相談者に対しては、市町村と連携して、交通事故の巡回相談も併せ

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 市民主体の交通安全教育の実施

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、公私を問わず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します。

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に努めていきます。

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

て実施します。

イ 交通遺児激励事業

関係機関と連携しながら、交通事故により保護者等を失った児童・生徒に対する激励事業を実施します。

ウ 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、法的支援を必要とする方には被害者支援に精通した弁護士による無料法律相談を実施するほか、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見舞金を支給するほか、広報啓発等の事業を実施します。

(4) 事業者・県民による取組

① 事業者等における条例に基づく取組の実施

事業者等における「千葉県飲酒運転根絶条例」に基づく取組の実施を促します。

② 県、県警、市町村等が実施する取組への協力

県、県警、市町村等が実施する取組への協力を事業者や県民に対して促します。

③ 通報意識の向上

日常的に飲酒運転を行っている運転手や意図的に酒類を提供している飲食店などの情報を求めるメールBOXを設置するとともに、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。

④ 県民主体の交通安全教育の実施

県民が、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、交通安全ライブラリー（交通安全教育映像）や飲酒ゴーグルの貸出等を行います。

(5) 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、公私を問わず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

庁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します。

③ 飲酒運転根絶に係る広報啓発の実施

県が発行する広報誌やポスター等を、国、市町村その他の地方公共団体等へ配布し、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に努めていきます。

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、子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

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、子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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進や自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

① 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

初心運転者に適正な運転知識と技能を修得させる体制を充実させるため、指定自動車教習所に対する指導や卒業生に対する運転技能の検査等を行います。

イ 取得時講習の充実

運転免許を取得して間もない初心運転者の事故率を減少させるため、創意工夫を加えながら、免許の種別ごとに安全運転に関する知識や技能等を習得させ、体系的な交通安全教育の向上を図ります。

ウ 運転免許証交付時教養の推進

新規に免許を取得した者に対し、運転免許証交付時に初心運転者期間制度等についての教養を実施し、初心・若年運転者の安全運転意識の向上を図ります。

② 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習、高齢者講習、違反者講習、停止処分者講習及び取消処分者講習等により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の知識・技能の向上、講習機材及び講習内容の充実に努めます。

特に、飲酒運転違反により運転免許を取り消された場合等を実施する飲酒取消講習受講者に対して、平素の飲酒状況等の聞き取りを行うほか、カウンセリング等を行うなど、飲酒が運転に与える影響や危険性について適切かつ効果的な指導を行うとともに、必要に応じて専門的な医療機関等を案内し、飲酒運転の根絶とアルコール健康障害対策に向けた取組を推進していきます。

③ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

④ 二輪車安全運転対策の推進

ア 各種安全運転講習の推進

二輪車の事故を防止するため、原付講習を推進するとともに、(公財)千葉県交通安全協会(二輪車安全運転推進委員会)が行う自動二輪車安全運転講習に対して必要な協力を行い、二輪運転者の安全意識及び技能の向上を図ります。

イ 自動車教習所における二輪教習体制の整備

① 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続するための知識や技術を向上させるため、必要な教育を充実するとともに、個々の運転適性に応じて適切な助言や安全指導を行います。

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、「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

運転シミュレーターの整備により教習技術の向上が図れるように指導や働きかけを行います。

⑤ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続

するための知識や技術を向上させるため、必要な教育を充実するとともに、個々の運転適性に応じて適切な助言や安全指導を行います。

ア 高齢者講習の適正かつ円滑な運用

70歳以上の運転者が運転免許を更新する際に受講する高齢者講習の適正かつ円滑な運用を図ります。

イ 安全運転相談の充実

自動車等の運転に不安がある高齢者及びその家族等のための相談窓口として「安全運転相談窓口」を開設しています。高齢運転者やその家族のため、個々の相談に親身に対応して支援するとともに、相談受理体制の充実・強化を図ります。

ウ 認知機能検査の適正かつ円滑な運用

75歳以上の運転者が運転免許を更新する際に受検する認知機能検査の適正かつ円滑な運用を図ります。

エ 運転技能検査制度の適正かつ円滑な運用

一定の違反歴がある75歳以上の運転者が運転免許を更新する際に受検する、運転技能検査の適正かつ円滑な運用を図ります。

オ 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、自動車教習所及び関係機関・団体と連携して、シルバードライビングスクールなど、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、シミュレータを活用した体験型学習などで、交通事故が発生する危険な状況を研修します。

カ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

70歳以上の運転者は、高齢運転者標識を表示する努力義務があることについて高齢者講習等により周知し、表示の定着を図ります。

キ 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。

ク 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（AEBS）（※）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、自動車教習所、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。

ケ 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。

しやすい環境を整備し、返納後の支援を行うため、企業や自治体等に、返納者への支援措置の協賛を積極的に働き掛けます。

コ 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。

サ 高齢者及び家族への支援、相談体制の強化

自動車等の運転に不安がある高齢者及びその家族等のための相談窓口として千葉運転免許センター及び流山運転免許センターに「安全運転相談窓口」を開設しているほか、「安全運転相談ダイヤル（#8080）」での電話相談を行い、相談受理体制の充実・強化を図ります。

⑥ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育の充実を図ります。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用します。

さらに、レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなどの取組を強化します。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者の増加に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図ります。

⑦ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターが運転者の交通安全意識の高揚を図るため行う通知・証明及び調査研究業務等に必要な支援を行います。

⑧ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

運行管理者の講習等を通じ、事業者が運転者に対して実施する指導監督の指針に基づく安全教育の徹底を図るとともに、違反・事故惹起運転者、初任運転者及び高齢運転者に対する適性診断の受診を義務づけ、特別な安全教育を確実に実施するよう指導していくとともに、監査において指針に基づく教育が確実に実施されていなかった場合は、法令違反として指摘し改善を求めていきます。

また、特別な安全教育の対象とならない運転者に対しての適性診断についても、事業者監査、各種講習会及び事業者団体を通じて、積極的に受診するよう促進していきます。

⑨ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ効果的な運用を行い、危険な運転者の早期排除を図ります。

(2) 運転免許業務のサービスの向上

県民の利便性の向上等を図るため、手続の合理化・簡素化を推進するとともに、更新申請者等施設利用者の負担軽減のための環境整備に努めます。

また、障害のある人等の免許取得等に係る受入態勢の整備・充実に努め、教習環境の醸成に努めるとともに障害のある人等に対する安全運転相談活動の充実に努めます。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

① 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。また、安全で円滑な公道実証実験のため、自動走行システムに関する行動実証実験のためのガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

② 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

(4) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実などにより、安全運転管理者等の資質の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう指導するとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業における安全運転管理体制を充実強化し、運転前後における酒気帯びの有無の確認等の安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者責任を追及し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

なお、事業所における交通安全教育においては、従業員に対する一般的な教養だけでなく、地域の交通安全ボランティア活動等の参加・体験型の交通安全教育を推奨し、従業員自身の交通安全への理解及び安全を守ろうとする意識を高めると共に、事業所の社会貢献活動の一環として交通安全活動が実施される環境づくりに努めます。

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

① 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業用自動車の輸送の安全を推進するため、自動車運送事業者の中で公共性の高い、又は安全性の水準が低いと認められる者に対し「運輸安全マネジメント評価」を実施し、事業者自らが取り組む安全管理の向上を図る。

② 運転管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

飲酒運転根絶活動を推進するため、飲酒運転根絶協議会と緊密な連携を図り、運送事業者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、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」社会環境づくりに努めます。

また、各種講習会等を通じて、点呼時のアルコール検知器の使用の徹底を指導し、また、飲酒が運転に与える危険性について事故事例に基づき説明を行い、事業者や運行管理者等の意識向上を図ります。

③ ICT、先進安全自動車、自動運転(※)等新技術の普及推進

効率的で確実な運行管理を促進するため、各種講習会等を通じてICT化した運行管理の高度化に資する機器の導入や活用を促すほか、事業者による事故防止の取組を推進するため、ASV(※)装置搭載車両の導入を促すとともに、適切な使用を指導します。

④ 少子超高齢社会における交通事故防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策及び乗合バスにおける車内事故の実態を踏ま

えた取組を推進します。

- ⑤ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策
トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を推進するため、各講習等を通じて事業者等に対し、国土交通省が業態毎に策定した指導・監督マニュアルの活用を促すほか、年度ごとに開催される関東地域事業用自動車安全対策会議において策定された関東地域事業用自動車安全施策について周知徹底及び関係事業者団体等と連携した積極的な推進を図ります。
- ⑥ 事業用自動車事故調査委員会の提案を踏まえた対策
「事業用自動車事故調査委員会」による事業用自動車の重大事故のより高度で複合的な調査・分析から得た、客観性・実効性のある再発防止策等の周知・徹底を図ります。
- ⑦ 運転者の健康起因事故防止対策の推進
運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、各種講習会等を通じ、運行管理者等に対し「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の他、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患及び視野障害対策マニュアル等の周知・徹底を図ります。
- ⑧ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底
自動車運送事業者に対して、法令を遵守した運行管理の徹底を図るため、監査等による指導監督を強化するとともに、関係団体等を通じて指導を行います。
また、運行管理者試験制度による運行管理者資質の向上、貨物自動車運送適正化事業実施機関等を通じての過労運転、過積載の防止、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。
さらに、自動車運送事業者による飲酒運転等の悪質違反、重大事故及過労運転等に起因する事故などの通知制度の的確な運用に努めます。
- ⑨ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等
トラック運送事業者の交通安全対策に関する取組として、(公社)全日本トラック協会が実施している貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度※)及び貸切バス事業者安全性評価認定実施機関が実施している貸切バス事業者の安全制評価認定制度について広く啓蒙し、利用者が安全性の高い事業者を選択できるようにするとともに、自動車運送事業者の安全意識向上を促進します。
- ⑩ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化
貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

(6) 交通労働災害の防止等

- ① 交通労働災害の防止
「交通労働災害防止のためのガイドライン(指針)」の周知徹底を行うことにより、
 - ア 交通労働災害防止のための管理体制の確立
 - イ 交通安全意識高揚及び教育の実施(災害事例・危険マップ・ポスター等の活用・掲示)
 - ウ 危険予知活動等による日常的な安全活動の実施
 - エ 点呼等による健康管理の実施
 - オ 運転者の疲労に配慮した走行計画の策定及び走行時間の管理を重点とした各々の職場における交通事故防止への取組を促進します。

【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

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携し、交通労働災害防止担当管理者教育についての指導援助及び事業場個別指導等を実施します。

昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた対策を検討し、環境変化による影響を踏まえた新たな安全対策を講ずるよう指導及び援助を実施します。

② 自動車運転者の労働条件の確保改善

自動車運転者を使用する事業場に対し、令和6年4月1日から適用された労働基準法（昭和22年法律第49号）による時間外労働の上限規制および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の改正内容を周知するとともに、労働時間管理適正化指導員による個別指導等を実施します。

また、地方運輸機関との相互通報制度を適切に運用し、必要に応じ合同監査・監督を実施します。

さらに、発着荷主等に対して、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう要請を行うとともに、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉県協議会」を開催し、取引環境の整備等を図ります。

(7) 道路交通に関する情報の充実

① 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実を図るため、イエローカード（危険物を輸送する際の万一の事故に備えて、運転者等が取るべき処置を書いた緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、運転者教育の実施等について、運行管理者の講習等を通じ、危険物運送事業者に指導します。

② 気象情報等の充実

銚子地方気象台は、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。発表した情報は関係機関等に迅速かつ確実に伝達します。

また、住民に対し、気象庁ホームページや国土交通省防災情報提供センターを通じて気象情報等をリアルタイムで分かり易く提供します。さらに運輸事業者や防災機関の担当者に対し、特別警報・警報・予報等の伝達等に関する説明会やワークショップ、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布等により、気象、地象、水象に関する知識の普及を行います。

(8) その他の安全運転の確保

交通安全に資する環境対策として、自動車を30台以上使用する事業者に対して、県環境保全条例に基づき自動車環境管理計画書及び実績報告書の作成・提出を求め、車両の適切な維持管理、エコドライブ等の適正な運転の実施を促進します。

【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、総合的な駐車対策を進めます。

特に、道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施するなど、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策を更に推進します。

(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 生活道路における交通安全対策の推進

ア ユニバーサルデザイン※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」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」※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

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、交差点ハンプ（※）、狭さく（※）、道路標識・標示等の高輝度化等の交通安全施設の整備、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を道路管理者と警察が連携して実施します。

また、自動車の速度抑制を図るための道路環境整備を進めるほか、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進します。

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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、幼児・児童・生徒の通行に係る安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の整備、路肩のカラー舗装、防護柵の整備、自転車通行空間（自転車道・自転車専用通行帯・車道混在（矢羽根））の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の計画的な拡充等の対策を推進します。

また、児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を推進します。なお、令和3年度に実施した通学路一斉点検に基づく対策必要箇所については、今後も継続的に対策を推進します。

③ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩行者空間のバリアフリー化

歩行者の安全で円滑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等について歩道の整備を実施するとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

イ 人に優しい信号機等の整備

高齢者、障害のある人等の通行の安全を確保するため、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機の整備、道路標識・標示の高輝度化等を推進します。

バリアフリー対応型信号機の整備に際しては、歩車分離式信号、音響式の信号機等の整備拡充も検討します。

④ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等のため、無電柱化推進計画に基づき、電線共同溝の整備などにより、無電柱化を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路事業については、限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」をETC2.0（※）対応車載器から得られる情報等を活用しながら推進します。

② 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している交差点・単路を指定した事故危険箇所について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。事故危険箇所対

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。

策においては、交差点改良、信号機の整備（設置・改良）、視距の改良、歩道、付加車線、防護柵、区画線の整備、道路照明、視線誘導標（※）、道路標識の設置や自転車利用環境の整備等の対策を推進します。

また、道路の改良に際しては、二段階横断歩道（※）等の技術的選択肢も検討します。

③ 幹線道路における交通規制

道路の構造、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえ、信号制御方法の見直し、交通規制の実施・見直し等による交通環境の改善を推進し、交通の安全と円滑を確保します。

信号制御の見直しに際しては、直進・左折車と右折車を分けて青信号（矢印信号）とする右直分離方式（一部歩車分離式）への変更等、歩行者等への二次被害を防止する制御も検討します。

また、気象状況や路面状況、工事等の道路条件などの交通実態に応じた速度規制、通行規制等の交通規制を迅速に実施し、安全で円滑な交通の確保と交通事故の防止を図ります。

④ 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、高速道路等から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう体系的な道路整備を進めるとともに、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 高速道路等の整備

自動車、自転車、歩行者を適正に分化し、安全で快適な道路空間を確保するため、首都圏中央連絡自動車道や北千葉道路等の整備を行い、交通流の純化を促進します。また、高速道路等から居住地域内の道路に至るネットワーク整備を体系的に進めます。

イ 地域間交流を支える道路の整備

高速道路の整備効果を県内各地に波及させるため、高規格道路や国道・県道の整備を進め、県内外の連携と交流を強化します。

また、渋滞対策をはじめ、主要な観光地までのアクセスルート、日常生活に密接した道路などについて整備を推進します。

ウ 都市計画道路の整備

都市計画道路の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な配分を行い、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図ります。

⑤ 高速道路等における事故防止対策の推進

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

交通事故の多発区間、交通渋滞が恒常化している区間及び料金所周辺における事故防止対策について道路管理者と警察が連携し、渋滞緩和の対策及び各種交通安全施設整備等を実施します。具体的には、ドライバー向けに運転時注意すべき地点と内容をまとめた「高速道路ヒヤリマップ」や渋滞の発生状況と原因等を記載した「渋滞ポイントマップ」をドライブ旅行関係の情報サイトに掲載します。

また、道路構造上、上りと下りが分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、分離帯に区画柵を設置することで分離対策の強化を図ります。

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、バスバ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

逆走による事故を防止するため、ラバーポールや標識、路面表示等の設置により逆走を抑制する取組を実施します。さらに、軽車両、歩行者の誤進入防止対策として、路面への立入禁止表示や注意喚起表示板の設置などの対策を行っていきます。道路管理者と警察が連携して安全施設と道路交通環境の整備を図るほか、交通事故に直結する悪質危険な交通違反の指導取締りを推進します。

イ 安全で快適な交通環境づくり

高速道路を利用されるすべてのお客さまに、知ってほしいルールや気づいてほしいマナーをお伝えし、お客さまとともに高速道路をもっと安全・快適な場所にしていく「HEARTFUL HIGHWAYプロジェクト」を実施するとともに、マナー向上に向けた交通安全キャンペーン・交通安全講習会等の啓発活動に取り組みます。

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

高速道路等の利用者に的確な道路交通情報を提供するため、インターネットでの各種情報提供（渋滞予測や工事等規制情報）の拡充を図ります。

⑥ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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、道路の改築等による交通事故対策を推進します。

ア 道路改築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改善を図るため、道路の改築等に併せて、歩道等の新設・拡幅について、整備を推進します。

イ 交差点のコンパクト化等の推進

交差点及びその付近における交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれるラウンドアバウト※について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、道路標識・標示、中央帯、道路照明、防護柵、信号機整備等、交通環境に応じた交通安全施設を整備します。

⑦ 交通安全施設等の高度化

交通流の変動、交通事故発生状況等を踏まえ、信号機の集中制御化、多現示化、系統化等の信号機の高度化や道路標識・標示の高輝度化を推進し、交通の安全と円滑を確保します。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

信号機をはじめとする交通安全施設に関しては、既存施設を更新するだけでなく、整備継続の必要性を慎重に検討し、ラウンドアバウト（※）や二段階横断歩道（※）などへの転換、必要性の高い場所へ移設するなど持続可能性に配慮しながら、交通の安全と円滑を確保します。

また、交通規制標識や標示に関しては、適切な維持管理・更新等を今後も継続してまいります。

② 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（※）、視線誘導標（※）、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置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。

ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、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 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進するほか、生活道路対策として、最高速度30キロメートル毎時の速度規制とあわせ、速度抑制・通過交通抑制を図るためのハンプ（※）・狭さく（※）等の物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30プラス」や生活道路対策エリアについて、警察、道路管理者等が共同して整備・拡充に取り組みます。

さらに、令和8年9月1日に施行される道路交通法の一部を改正する政令により、中央線が設置されていない一般道路については法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることから、道路管理者等と連携し、道路環境の把握に努め、交通実態等を踏まえた最高速度規制を実施するなど、適正な交通環境の整備を推進します。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な交通規制を実施するとともに、ドット線（※）、視線誘導標（※）、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置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。

エ 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。

③ 幹線道路対策及び交通円滑化対策の推進

死傷事故が多発している交差点や単路を事故危険箇所として指定し、集中的に交通安全施設等を整備するなどの死傷事故抑止対策を講じます。

また、交通の変動実態等を的確に把握し、適切な交通規制を実施するとともに、予想される交通流に対応した信号制御を行うための交通管制システムの充実・高度化等を推進します。

④ ITS（※）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

ア 交通管制システムの充実・高度化

安全で快適な道路交通環境を実現するため、最先端技術を導入しながら、交通管制システムの充実・高度化を図り、新交通管理システム（UTMS：Universal Traffic Management Systems）（※）の整備を推進します。

イ 信号機の高度化

交通環境の変化に的確に対応するため、信号機の集中制御化、多現示化等による高度化を推進します。

⑤ 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、誰でも安心して利用できる道路交通環

境づくりを行うとともに、「道の相談室」や「信号機BOX」「標識BOX」等の道路に関する相談窓口に寄せられた住民の意見等を道路交通環境の整備に反映させることにより、住民との連携による交通安全対策を推進します。

(4) 地域住民の移動手段の確保・充実

地域公共交通計画は、自治体を中心となり、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あり、計画を策定した自治体では、新たな公共交通サービスの導入や、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が進められます。

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、各市町村における計画策定が進むよう、先進事例の紹介や広域的な観点から必要な助言等を行うなど、交通計画策定を促進します。

また、地域の実情に応じた交通サービスの再編やモード転換、デジタル技術の活用など市町村や交通事業者等の取組への支援を通じて、より利便性・持続可能性の高い公共交通への再構築を推進します。

(5) 効果的な交通規制の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

主に通過交通の多い幹線道路においては、円滑化に重点を置いた交通規制を実施し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路等においては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を実施するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

② 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、都市部における総合的な交通規制を推進することにより、交通の安全と円滑化を図ります。

③ 交通事故多発地域における重点的交通安全規制

交通事故が多発している地域、路線等においては、詳細な事故分析結果等に基づき、事故抑止に資する重点的、効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

(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プラス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。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、自転車と歩行者等の分離を図るための交通規制の実施・見直しを行います。

また、市町村における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を促進し、自転車通行空間の整備を推進するなど、道路管理者と警察等が連携し、自転車ネットワーク計画に基づき、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

② 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等により交通が阻害されている現状を踏まえ、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対して正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

特に、自転車等の利用者の増大に伴い、県内の各駅周辺に自転車等が無秩序に放置され、交通環境上大きな社会問題となっている実情に鑑み、放置自転車等の問題を広く県民に訴え、その一掃を図るため、関係機関と連携・協力して放置自転車クリーンキャンペーンを実施します。

また、大規模小売店舗の出店計画に対して、自転車駐車場の設置位置や必要台数等について、国の指針や市町村の条例に基づき必要台数が確保されているか確認を行い、必要に応じて適切な意見等を行います。

(7) ITS(※)の活用

① 道路交通情報通信システム(VICS(※))の整備

道路における渋滞状況、目的地までの所要時間、工事や交通事故等に伴う交通規制の状況等、ドライバーのニーズに沿った道路交通情報を道路交通情報通信システム(VICS)により迅速かつ的確に提供します。

今後、VICS情報はETC2.0(※)の導入により、安全運転支援等のサービスに加え、ITSスポットを通して集約される経路情報を活用した新たなサービスを提供します。

② 新交通管理システム(UTMS(※))の推進

交通管制センターにおいて、高度な信号制御、交通情報提供等により総合的な交通管理に努めます。

③ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム(TSPS)をはじめとする新交通管理システム(UTMS)の整備を行うことによりITSを推進します。

(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めます。

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。

④ ETC2.0(※)等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故の低減に資する対策の検討及び「賢い料金」など、道路を賢く使う取組を推進します。

また、信頼性向上及び高速道路利用者への情報提供充実のため、ETC2.0プローブデータを活用した情報提供手法を検討します。

(8) 交通需要マネジメントの推進

① 公共交通機関利用の促進

市町村におけるまちづくりや観光振興等につながることを期待される地域公共交通計画の策定を積極的に支援し、公共交通の活性化に向けた様々な取組が進められることを通じて、公共交通機関利用の促進を図ります。

また、より利便性・持続可能性の高い公共交通への再構築を推進するため、地域の実情に応じた交通サービスの再編やモード転換、デジタル技術の活用など市町村や交通事業者等の取組を支援します。

② 貨物自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため、共同配送システムの構築等を検討している事業者等に対し指導及び案内を行い、物流の効率化等の促進を図ります。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路などの橋梁の耐震補強や無電柱化、道路法面の防災対策を推進します。

また、安全で信頼性の高い道路網を確保するため、高規格道路等の整備を進めます。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した際の道路における混乱を最小限に抑えるため、停電対策用としての信号機電源付加装置など、災害を想定した交通安全施設等の整備を推進します。

また、道路管理者と連携し、停電や強風の影響を受けないラウンドアバウト(※)の整備を促進します。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、車両の流入規制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、緊急通行車両確認申出制度の適正な運用を図り、災害応急対策に関わる車両の速やかな移動を確保します。

その他道路においては必要に応じ、交通規制を実施するほか、道路管理者と警察が共同して道路啓開に努めます。

(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。

④ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、道路利用者等へ情報提供を行います。また、通行可能な道路網の把握と災害対策路線の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路交通情報の一括集約を図り、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

大規模地震発生時における情報収集にあたっては、千葉県震度情報ネットワークシステム(※)により得られた県内各地の震度情報や気象庁発表情報を活用して、被害状況等の収集活動に当たるとともに、被害規模を推定するための概括的な情報の収集伝達に配慮します。

⑤ 道路情報モニターの活用

集中豪雨等により、落石、土砂崩壊等の発生するおそれの高い箇所について、道路情報モニターから当該付近の道路情報を受信し、道路利用者への情報提供を行います。

(10) 総合的な駐車対策の推進

① きめ細かな駐車規制の推進

道路環境・交通量・駐車需要等、地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。駐車規制の実施に際しては、貨物集配等の駐車需要も考慮します。

② 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の障害となる違法駐車・長時間駐車等については、その常態化している地域、時間帯等を重点とした指導取締りを行うなどの具体的な対策が必要です。

特に違法駐車に関しては、地域住民の意見や要望、駐車実態等を踏まえて作成した駐車監視員活動ガイドラインや違法駐車取締り活動方針に沿った取締りのほか、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行空間における違法駐車取締りを推進します。

駐車監視員による放置車両の確認等に関する事務の適切かつ効果的な運用、放置違反金制度による使用者責任の追及等を徹底するなどして地域の駐車対策を推進し、安全で円滑な交通環境の構築を図ります。

③ 駐車場等の整備

自動車交通が集中し混雑する地区において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するために、市町村における駐車場整備地区の指定とともに、路上駐車場及び路外駐車場の整備に関して駐車場整備計画の策定を促進します。

④ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている道路においては、駐車場、路上駐車施設、荷さばき停車帯、駐車場案内システム、駐車誘導システムの整備、きめ細やかな駐車規制の実施、違法駐車取締り、関係機関・団体、地域住民と連携した広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(11) 道路交通情報の充実

① 高度道路交通システム (ITS) の推進

情報通信技術 (ICT) を活用し、路車協調技術として「車と車」、「車と路側インフラ」など、「車と様々なモノ」をつなぐ通信 (V2X通信※) を導入することにより、安全運転支援システムを構築し、安全性・輸送効率快適性の向上を図ります。さらに、VICSやETC2.0の整備・拡充により、渋滞の軽減など交通の円滑

(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

化を促進し、交通事故の減少や交通渋滞の緩和に寄与する高度道路交通システム（ITS）を推進します。

② 適正な道路交通情報提供事業の促進

災害等による通行止め情報や交通管制システム等で収集・分析した道路交通情報を関係機関、民間事業者等へ迅速かつ正確に提供して、交通情報提供の促進を図ります。

③ 分かりやすい道路交通環境の確保

主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進します。

また、優先度の高い地区から外国人にも理解しやすいよう、英語等を併記した道路標識の整備や表記の改善等を進めていきます。

(12) 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当たっては、関係機関連携のもと、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路の交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により、安全で円滑な道路の交通を確保します。

繁華街等における道路不正使用に対しては、警察と道路管理者が連携して計画的に道路不正使用の実態把握活動を行い、指導警告を行うとともに、指導警告に従わない等悪質な者に対する取締りを推進します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査、強力な指導・対応を行います。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行います。

ウ 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、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調整します。

エ 大規模開発事業等への先行対策の推進

都市計画に基づく開発事業の施行や、大規模小売店舗の立地等に際し、周辺交通に与える影響の軽減等を図るため、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、交差点や駐車場の容量確保等、交通管理上必要な指導・提言を積極的に行います。

② 休憩施設等の整備の推進及び利用促進

夜間運転や過労運転などによる事故防止のため、「圏央道（※）」における休憩施設の整備を推進するとともに、「道の駅」などの休憩施設等について適切な維持管理に努めます。

③ 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、市町村と連携し、都市におけるこどもの遊び場等となる都市公園の整備を推進します。

④ 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（A S V※）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术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。

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。

【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、安全性を確保するための基準の策定に加え、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（A S V※）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术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。

(3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進します。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、A S V技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図ります。自動車アセスメントにおいては、令和2年度より自動車ユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていきます。これらにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進するとともに、自動車製作者の研究開発を促進します。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自転車A E B S※）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点A E B S）などの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行います。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

① 自動車の検査の充実

自動車の保有台数の増加に伴う検査需要に対し、指定整備工場の一層の活用を図り、監査の定期的実施により、その質の維持向上を図ります。

また、自動車の検査を適切かつ円滑に実施するため、独立行政法人自動車技術総合機構が検査コースの改修・高度化を行うとともに、検査制度の維持を図るため、検査用機器の管理を適切に行います。

② 自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図るとともに、点検整備の励行を維持するため、「自動車点検整備推進運動」を関係機関・団体等の協力の下に展開します。特に、同運動期間中に開催する「自動車点検フェスティバル」を通じて、自動車ユーザーに対して点検整備の必要性についての啓蒙・啓発を積極的に推進します。また、継続検査等において、自動車検査証に定期点検整備の実施状況を記載することにより、自動車ユーザーに対し定期点検整備実施状況の情報提供を行い、実施されていない自動車に対して確実な実施を求めるほか、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援・団体等の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導を行うほか、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

ウ 自動車特定整備事業の適正化

自動車特定整備事業においては、整備技術の高度化、自動車ユーザーの多様化への対応、人材の確保等構造的な問題を抱えていることから、自動車関連団体で構成する「自動車整備人材確保・育成推進協議会」と協力し自動車整備士の人材確保に取り組むほか、事業実態の把握をするため定期的な監査を実施するとともに、不正が確認された場合には行政処分を行い、事業運営を改善させるなど、適正に事業を運営するよう指導監督を強化します。

また、認証を取得しないで特定整備等を行う未認証事業者に対して、通報等の情報を活用し、認証取得への指導を強化します。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

高度化する自動車構造装置に対応できる自動車整備士の育成については、自動車関係団体と協力しつつ、自動車整備士技能検定試験等を実施しているほか、整備技術の質的な変化に対応できるよう整備主任者研修を実施し、また、新技術への対応向上を図るため「技術資料の充実」及び「技術相談窓口の活用」

【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。

等について、自動車関係団体を指導し、新技術に対応した点検整備体制の充実強化に努めます。

また、近年の自動車技術の電子化、高度化に伴い、衝突被害軽減ブレーキ※に代表される先進安全技術への点検整備を充実させるため、整備技術の高度化を推進します。

オ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

いわゆるペーパー車検のような車検制度そのものを否定するような極めて悪質な行為が後を絶たないところであり、その不正も組織的で巧妙に隠蔽されていることから、監査手法等の検証・研究を行い、厳正な監査を実施します。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、不具合情報の収集やリコール関連情報の周知を推進するとともに、自動車関連事業者等の講習会等においてリコール制度の説明を行い、積極的な情報提供や迅速な回収・修理を促します。

【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、交通指導取締り、交通事件捜査、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。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、飲酒運転や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を推進します。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適切かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

さらに、暴走族等の対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制の充実強化を図ります。

(1) 交通指導取締りの強化等

① 道路における効果的な交通指導取締りの推進等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおき、県民から理解を得られる交通指導取締りを効果的に推進します。

このため、交通事故実態等を分析した上で、その分析結果に基づいた交通事故抑止に資する交通指導取締りを行うとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過及び交差点に関連する違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを推進します。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底し、必要に応じて自動車の使用制限命令等を関係機関等と連携して行います。

通学路における交通安全対策として、通学時間帯の街頭監視による歩行者の安全確保のほか、地域住民の交通取締り要望を反映させた住民に安心感を与える交通指導取締りを実施します。

交通事故分析等に基づき、交通指導取締りを実施し、その効果について検証を重ねていくとともに、速度違反自動取締装置、電子重量計等の取締り用装備資機材を活用して、科学的かつ機能的な取締りを推進します。

② 科学的な交通指導取締りの推進

交通事故分析等に基づき、指導取締りを実施し、その効果について検証を重ね

ていくとともに、速度違反自動取締装置、電子重量計等取締用装備資機材を活用して、科学的かつ機能的な取締りを推進します。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

交通事故事件捜査及び交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、次により捜査体制、装備等の充実強化を図ります。

① 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件捜査を迅速・的確に推進するため、悪質性・危険性の高い事故に対する緻密かつ適正な初動捜査、専門知識の効果的な活用及び組織的捜査を積極的に推進します。

重大交通事故事件に対しては、発生当初から交通鑑識業務に精通した交通事故鑑識官を現場に派遣し、交通事故の痕跡の客観証拠を収集して緻密な交通事故解析を行い、適切な初動捜査を推進します。

また、専門知識が必要な自動車保険金詐欺事件等の特殊事件捜査については、都道府県を跨いで広範囲に捜査が及ぶことも多いことから、関係する都道府県警察と連携を密にした捜査を推進します。

さらに、危険運転致死傷やひき逃げなどの危険性・悪質性の高い事故に対する徹底した組織的捜査を推進するために、各種法令を適用できるよう各捜査員の能力向上に努め、組織的捜査力の強化を図ります。

② 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

電子制御装置等をはじめとする自動車の高度化に対応できるように、捜査員の知識や技能の向上に努め、科学的な交通事故解析を推進します。

また、交通事故の状況が撮影されたドライブレコーダーや防犯カメラの映像については、適正手続により証拠化した上で鮮明化した映像データをもとに関係車両の速度、走行位置の推定などを行い事故原因を解明します。

重大交通事故事件において運転者の特定が困難な場合には、DNA資料を採取して鑑定するなど、科学的捜査を積極的に推進します。

さらに、交通事故現場等において肉眼で識別できない痕跡は、赤外線カメラや紫外線ライトを用いて可視化することにより証拠化し、3Dレーザースキャナをはじめとする各種機器を活用し、緻密で科学的な交通事故捜査を推進していきます。

(3) 暴走族等対策の推進

① 暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実

千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例（以下「暴走族追放促進条例」という。）に基づき、市町村、交通関係団体、自治会等関係機関・団体が連携の下、あらゆる機会を捉えた広報に努めます。また、暴走族追放気運の高揚を図り、家庭・学校等における青少年への指導の充実を促します。

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、絶対に参加してはならない旨指導するよう、各長期休業前に通知します。

② 暴走行為阻止のための環境整備

(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。

暴走行為を阻止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を実施して、暴走行為ができない交通環境の整備を推進します。

③ 暴走族等に対する指導取締りの強化

ア 暴走族取締り体制の強化及び突き上げ捜査の推進

暴走行為は複数の都道府県や警察署の管内に及んで敢行されることが多いことから、各都道府県警察や県内警察署との連携を密にし、取締り体制を強化します。

また、車両の押収のみならず、没収（没取）を見据えた捜査を推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しては背後責任を追及するなどの突き上げ捜査を徹底します。

イ 不正改造車の取締り

不正改造車、不正改造業等に関する情報について関係機関との共有を図るとともに、街頭取締りによる、整備通告を実施するなど、道路運送車両法に基づく整備命令制度が効果的に運用できるよう関係機関との連携を図ります。

④ 暴走族関係事犯者の再犯防止

ア 再犯防止

暴走族グループの解体や同グループから構成員等を離脱させるとともに、各種警察活動を通じ情報収集を徹底して実態の把握に努めます。暴走族グループへの加入が背景となっている個々の行状、性格、環境等の諸事情を明らかにし、それぞれの特性を把握して適切な処遇方法を講ずることとします。

また、暴走族追放促進条例に基づいて設置された暴走族相談員による暴走族グループへの加入防止・離脱に係る相談業務及び暴走族等の追放促進業務を通じた再犯防止対策を推進し、暴走族グループの解体等に努めます。

イ 運転免許の行政処分

暴走行為に係る事案については、特に、迅速かつ厳正な運転免許の行政処分を行い、道路交通の場から排除します。

ウ 処分者講習内容の充実

停止処分者講習を行うに当たり、特別学級を編成し、違反歴、事故歴及び受講者の特性に応じた講習の充実に努めます。

⑤ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように「不正改造車を排除する運動」等を通じ、自動車ユーザーへの広報活動の推進及び自動車関連事業者等、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事業所等に立入検査を行います。

【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、救助・救急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助・救急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。

【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、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療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、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（※）による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備・充実

① 救助・救急体制の整備・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、救助・救急体制の充実・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、本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 救助・救急資機材等の整備

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。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療関係、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

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、現場市町村の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市町村との広域応援体制を推進するとともに、防災関係機関との連携体制の強化を図ります。

③ 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行い、また、被害を最小限にとどめるためには、現場におけるバイスタンダーによる応急手当が適切に行われる必要があります。このため、各消防機関・保健所等において、地域住民を対象に交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、指導員の養成を行います。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（※）の充実強化を図るため、消防機関において「JPT E C（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

⑤ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救急医療のための機器等、高規格救急自動車※等及び消防指令業務の整備を図ります。

⑥ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な人命救助が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術を習得させるため、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。

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」、「新空港自動車道」、「館山自動車道」及び「常磐自動車道」）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」、「館山自動車道消防相互応援協定」及び「茨城県高速自動車道等消防相互応援協定」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」、「茨城県高速自動車道等消防協議会」の場を通じ

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助・救急出動にあつては、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助・救急体制を推進します。

(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。

て緊密な連携をとり、高速自動車国道等における火災・救急・救助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、高速道路で重大事故や大規模災害が発生した場合、負傷者が重傷である可能性が高いことが予想され、医師等による速やかな救命医療の開始、高度な医療機関への迅速な収容が必要となります。このため、千葉県ドクターヘリ運営協議会が策定した「ドクターヘリ運航マニュアル」及び「高速道路におけるドクターヘリ運用マニュアル」について、消防機関、警察、東日本高速道路（株）、医療機関等と相互連携を図りながら、ドクターヘリ（※）の活用を推進するとともに、実施状況を検証し、必要に応じて見直し作業を行います。

⑧ 現場急行支援システムの整備

救急車の接近を感知して信号機の優先制御を行う「現場急行支援システム（FAST: Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）」等の効果的な運用を図り、救急搬送の支援を行います。

⑨ 緊急自動通報システムの導入支援

交通事故時の緊急自動通報システム（D-Call Net）（※）の普及を最大限に活用できるよう、関係機関と協力し消防機関やドクターヘリとの連携強化を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、市町村や地区医師会の協力の下、夜間・休日急病診療所の整備の促進や在宅当番医制の拡充に努めます。

また、初期救急医療施設では応じきれない入院治療を必要とする重症救急患者に対応するため、市町村の実施している病院群輪番制等により、二次救急医療体制（※）の整備を図ります。

さらに、重篤救急患者の救命医療を行うため、24時間体制の救命救急センター及び、これらの三次救急医療機関※の補完的役割を果たすものとして県が指定する救急基幹センターの整備や支援等を通じて、救急医療機関相互の役割分担を行うことにより、交通事故による重篤患者が高度な救命医療機能を有する救命救急センター等に適切に搬送され、救命医療を行うことができる救急医療体制の整備を進めていきます。なお、交通事故の負傷者に対する救急医療体制の整備に当たっては、千葉県交通事故調査委員会の「令和4年交通事故死亡事例調査報告書（令和7年8月）」において、PTD（防ぎ得た外傷死亡）発生を減じるために県内3カ所程度の救命救急センターに交通事故症例を集約する施策を実施するよう提言されていることなどを踏まえ、今後も、救命救急センターをはじめとする各医療機関の診療機能の充実に向けた検討を進めることが求められます。

② 救急医療情報システムの充実強化

救急医療機関及び消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の下、救急患者の迅速かつ円滑な収容体制を確保し、救命率の向上を図るため、必要に応じて広域災害・救急医療情報システムの見直しを行い、効果的な運用に努めます。

③ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療における専門性の高い医師を確保するため、救急医療担当医師に対し、救急処置等に関する研修等への参加を積極的に呼びかけます。

また、看護師や救急救命士等の救急医療業務に携わる医療従事者に対しても、研修等の参加を積極的に呼びかけ、救急医療業務に関する資質の向上を図ります。

【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。

④ ドクターヘリ(※)事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの活用を引き続き推進します。

また、消防覚知時点でのドクターヘリ要請や緊急自動通報システム(D-Call Net)の普及により、極めて迅速に事故現場に到着するドクターヘリに対して、いち早く負傷者への医療提供を実現させるために、必要に応じ、交通規制等による着陸支援を行います。

(3) 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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受入れ、連絡体制の明確化を図ります。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、救命救急センターのドクターカー(※)の整備を促進するとともに、医師の判断を直接現場に届けられるようにするため、専用回線を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

【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「千葉県犯罪被害者等支援条例」(令和3年4月施行)等の下、市町村、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。

交通事故被害者等は交通事故に係る知識、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るとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなど、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故被害者等支援の充実強化

① 交通事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故被害者等を救済するため、次の事業等の実施及び普及を進めます。

ア 交通遺児の育成及び援助

交通事故により保護者等を失った小・中学校の児童・生徒に対し激励品を贈りその将来を励まします。

また、保護者を失う等、経済的に授業料等の納入が困難となった県立高等学校の生徒の就学を容易にするため、授業料の減免を行います(高等学校等就学支援金、専攻科修学支援金で対応できる部分を除く)。

イ 育成資金の貸付

自動車事故が原因で死亡または重度の後遺障害が残った方の子弟(中学校卒業まで)で、その保護者の生活状況が一定の条件に該当する児童・生徒に対して、育成資金の無利子貸付を行います。

ウ 介護料の支給

自動車事故が原因で、脳、脊髄又は胸腹部臓器を損傷し、重度の後遺障害を持つため、常時又は随時の介護を必要とする方のうち、一定の要件に該当する方に対して、介護料の支給を行います。

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

工 療護施設の運営

自動車事故による脳損傷によって、重度の後遺障害が残り、治療と常時の介護を必要とする方のうち、一定の要件に該当する方に対して、適切な治療と看護を行う重度後遺障害者専門の自動車事故対策機構附属千葉療護センターの適切な運営を図り、脱却者数が増加するよう努めます。

② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 相談業務の充実

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、「交通事故相談所」に心の相談員（臨床心理士）を配置し、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。

イ 交通事故被害者等への情報提供

交通事故被害者等の心情に配慮した適切な対応を図るため、ひき逃げ事件、死亡又は全治3か月以上の被害が生じた交通事故事件、危険運転致死傷事件などの重大な交通事故事件の被害者等を対象として、事件を担当する捜査員が交通事故の概要、捜査状況、検挙状況及び処分状況などについて連絡を行う「被害者連絡制度」により情報提供の充実に努めます。

また、「交通事故被害者の手引き」を活用して刑事手続や犯罪被害者のための制度、保険請求や損害賠償請求制度の概要説明、各種相談窓口、交通事故証明書申請方法などを教示します。

(2) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自賠責保険（自賠責共済）等の期限切れや未加入の防止について、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における指導取締りを推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、事業用自動車の新規許可の際、損害賠償能力等の確認を行っており、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

(3) 損害賠償の請求についての援助等

① 交通事故相談活動の推進

損害賠償など交通事故被害者等の抱える問題の適切な解決を図るため、専任の相談員を配置した「交通事故相談所（本所及び2支所）」を運営するとともに、遠隔地に居住する県民が相談を受けやすいように、市町村における巡回相談を推進します。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、顧問弁護士や心の相談員による研修会・指導等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

さらに、ホームページや広報誌等、様々な広報媒体を活用し、交通事故当事者に対して広く交通事故相談活動に関する情報の提供を図ります。

② 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な援助をするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

【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、「交通事

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（天候、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。

故調査委員会」等の専門家や関係機関・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。

また、対策後の効果について評価を実施し、評価結果を新たな対策の検討に活かすなど「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」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を県内各所から選定し、警察署単位において、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（天候、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。

(3) 交通事故データ解析等統計分析の高度化

県警の交通情報管理システム(※)や関係機関からの各種データ等を基に、地理情報システムを活用した事故発生状況等の分析・解析内容の高度化を図るなど、科学的アプローチによる効果的な交通安全施策の検討、立案を行い、事故抑止対策を推進します。

(4) 交通事故調査委員会の効果的運用

交通事故を抑止するためには、交通事故原因を総合的に調査分析し、これを交通事故防止対策に反映させることが重要です。そのため本県では他の都道府県に先駆けて、警察が収集・調査した事故分析資料に基づき、交通社会学、交通工学、救急医療等の有識者ならびに交通に関わる行政側各部署の責任者がその専門的見地から交通事故防止対策を検討する「交通事故調査委員会」を設置しており、その提言に基づいた対策を推進し、より効果的な交通事故防止対策を図ります。

なお、交通事故調査委員会は、専門分野の縦割りを排し、各分野の専門家が横の連携を図りながら検討を行うとともに、行政機関等の各実施機関が構成員となることにより、単に専門的な検討にとどまらず、「検討」と「実践」の連携を行う総合的な分析・対策の場としています。

今後、事故原因の究明や車両の安全性をさらに向上させるためには、交通事故による車両の損傷状況等の事故の詳細を医学的、工学的に調査・分析を行うことが重要であることから、事故後の調査・分析機能の充実が重要です。

第2 編 鉄道交通の安全

第2 編 鉄道交通の安全

第1 章 鉄道交通安全の目標等

1 鉄道事故のすう勢等

(1) 鉄道事故のすう勢

全国的に見ると、鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和6年は596件発生し、また、死者数は245人、負傷者数は251人でした。

令和3年度から6年度の運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約5割から6割、踏切障害事故は約3割から約4割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約9割を占めています。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

(2) 千葉県における鉄道事故の発生状況

千葉県下における鉄道の運転事故については、近年は30件台前後で推移していますが、長期的には若干増加傾向にあり、令和6年度は32件の運転事故が発生し、死者数13人、負傷者数は16人でした。

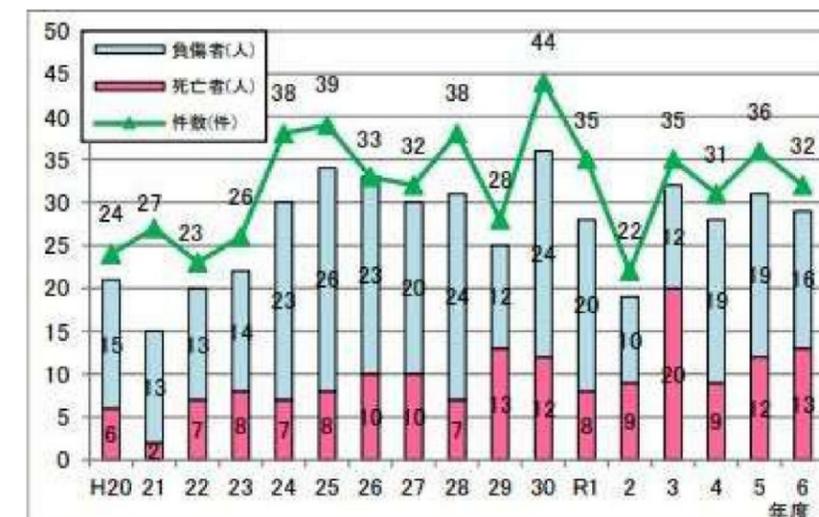
また、令和6年度の人身障害事故20件のうち、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）については10件であり、全体の約5割を占めています。

①運転事故の種類別発生状況（令和6年度）（上段：件、下段：比率）

列車脱線	列車衝突	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計
1	0	0	11	0	20	0	32
3.1%	0.0%	0.0%	34.4%	0.0%	62.5%	0.0%	100.0%

（関東運輸局鉄道部HPから）

②運転事故の件数及び死傷者数の推移

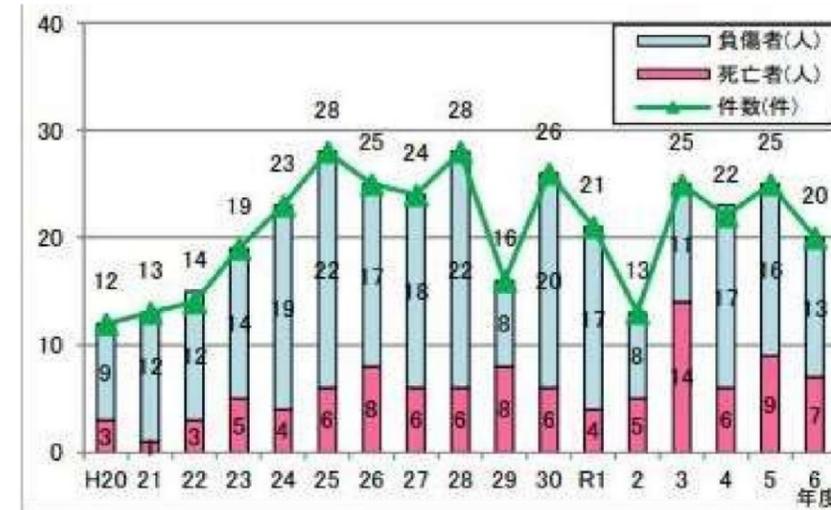


（関東運輸局鉄道部HPから）

③人身障害事故の原因別発生状況（令和6年度）（上段：件、下段：比率）

線路内立入り	ホームから転落	ホーム上で接触	その他	合計
9	1	10	0	20
45.0%	5.0%	50.0%	0.0%	100.0%

④人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



(関東運輸局鉄道部HPから)

2 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2章および第3編第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力的に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとします。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策の方向

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。

しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じることがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していきます。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

第2節 鉄道交通安全の施策

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に

高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。
このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

【第1の柱】鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。

特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなど、技術力の向上についても推進していきます。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。そして、切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害のある人を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア整備の加速化を始め、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

(2) 鉄道車内の安全対策の推進

鉄道車内への防犯カメラの設置等による安全対策を推進します。

(3) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS (Automatic Train Stop) 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

【第2の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者、携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0(ゼロ)運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

【第3の柱】鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報・安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実等を図ります。

(1) 保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(4) 気象情報等の充実

銚子地方気象台は、鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報の鉄道交通における利活用の推進を図ります。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事

1 救助・救急体制の整備

鉄道の事故が発生した際に、迅速かつ的確な救助・救急活動を行うため、教育研修計画に基づく、救助・救急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

故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

（6）運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

（7）計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

【第4の柱】救助・救急活動の充実

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、防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、ドクターヘリ（※）・ドクターカー（※）、災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）、千葉県地域災害派遣医療チーム（CLDMAT：Chiba Limited DMAT）、地元医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

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。

【第5の柱】被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言を踏まえて、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等

1 踏切事故のすう勢等

（1）踏切事故のすう勢

全国的にみると、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和6年の発生件数は21

7件、死傷者数は140人となっています。

踏切事故は長期的には減少しており、これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている状況です。

令和3年度から6年度の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道(自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道)が最も多くなりますが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第4種踏切道が最も多くなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約4割を占めている、③原因別で見ると落輪・停滞等によるものが約4割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられます。

1

目標等

②踏切事故の踏切種別別発生状況(令和6年度)(上段:件、下段:比率)

(2) 千葉県における踏切事故の発生状況

千葉県下における踏切事故については、近年は10件前後でほぼ横ばいに推移しています。令和6年度は11件の踏切事故が発生し、死者数は6人、負傷者数は3名でした。

また、令和6年度の踏切事故11件のうち、原因別で見ると落輪・停滞等によるものが5件で全体の4割強を占めています。

①踏切事故の原因別発生状況(令和6年度)(上段:件、下段:比率)

直前横断	側面衝撃等	落輪・停滞等	その他	合計
4	2	5	0	11
36.4%	18.2%	45.5%	0.0%	100.0%

(関東運輸局鉄道部HPから)

第1種踏切	第3種踏切	第4種踏切	合計
9	0	2	11
81.8%	0.0%	18.2%	100.0%

(関東運輸局鉄道部HPから)

③踏切事故の件数及び死傷者数の推移



(関東運輸局鉄道部 HP から)

2 交通安全計画における目標

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較して減少することを目指す

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較して減少することを目指すものとします。

第2章 踏切道における交通安全の対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。そのため、立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

第2節 踏切道における交通安全の施策

【第1の柱】踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

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。

関係機関が協議のうえ、踏切道の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

(1) 踏切道の立体交差化

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や主要な道路で交通量の多い踏切道については、交通渋滞が著しく、社会生活上多くの弊害をもたらしています。特に都市部では、このような踏切が多いことから、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

(2) 踏切道の構造の改良の促進、踏切道の歩行者等立体横断施設の整備

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良やカラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を推進します。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の入出口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を推進します。

(3) 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促進します。

【第2の柱】踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など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、統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

【第3の柱】踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備等の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置（※）、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

また、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策を検討するとともに、統廃合や第1種踏切道化が困難な第4種踏切道に対して、踏切事故の減少に期待ができる設備の整備を促進します。

(2) 交通規制の実施

踏切道における交通事故は重大事故に直結することから、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路等の状況を総合的に勘案して、必要に応じた交通規制を実施するとともに、併せて、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

【第4の柱】 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。構造改良に時間を要する踏切などについて、カラー舗装や路面標示を行い、歩道と車道区分を明確にして分離することで安全な通行を確保します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切一時不停止、遮断踏切立入り等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを推進します。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。