

第 1 1 次千葉市交通安全計画（案）

（令和 3 年度～令和 7 年度）

千葉市交通安全対策会議

第 1 1 次千葉市交通安全計画（案） 目次

計画の基本的な考え方.....	1
第 1 編 道路交通の安全.....	2
第 1 章 道路交通安全の目標等	
1 道路交通事故のすう勢等.....	3
2 交通安全計画における目標.....	7
3 計画の重点事項	
重点項目 1 自転車の安全利用対策の強化.....	8
重点項目 2 高齢者の交通安全対策の強化.....	11
重点項目 3 悪質・危険な運転者対策の強化.....	13
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 の視点 高齢者・子どもの安全確保.....	16
第 2 の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上.....	18
第 3 の視点 生活道路・幹線道路における安全確保.....	20
第 4 の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進.....	21
第 5 の視点 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進.....	22
第 6 の視点 先端技術の活用推進.....	23
第 2 節 道路交通安全の施策	
第 1 の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚.....	24
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進.....	24
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	26
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進.....	28

(4) 自転車の安全利用の推進	29
(5) 飲酒運転の根絶	32
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	33
(7) 効果的な交通安全教育の推進	37
第2の柱 安全運転の確保	38
(1) 高齢運転者対策の充実	38
(2) 交通労働災害の防止等	39
第3の柱 道路交通環境の整備	41
(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	41
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	42
(3) 交通安全施設等の整備推進	43
(4) 効果的な交通規制の推進	44
(5) 自転車利用環境の総合的整備	45
(6) 自動車利用の効率化と公共交通の利用促進の連携	45
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	45
(8) 総合的な駐車対策の推進	46
(9) 道路交通情報の充実	46
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	47
第4の柱 車両の安全性の確保	49
(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進	49
(2) 自動車の点検整備等の充実	49
第5の柱 道路交通秩序の維持	51
(1) 交通指導取締りの強化等	51
(2) 暴走族等対策の推進	52

第6の柱 救助・救急活動の充実	53
(1) 救助・救急体制の整備	53
(2) 救急医療体制の整備	54
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	54
第7の柱 被害者支援の充実と推進	55
(1) 交通事故被害者に対する支援の充実強化	55
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	55
第8の柱 交通事故調査・分析の充実	56
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	56
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	56
(3) 交通事故調査委員会の効果的運用	56
第2編 踏切道における交通の安全	57
第1章 踏切道における交通安全の目標等	
第1節 踏切事故のすう勢等	58
第2節 交通安全計画における目標	58
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	59
第2節 踏切道における交通安全の施策	59
第1の柱 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	59
(1) 踏切道の立体交差化	59
(2) 踏切道の構造の改良の促進	59
第2の柱 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	59
(1) 踏切保安設備等の整備	59

(2) 交通規制の実施	60
第3の柱 踏切道の統廃合の促進	60
第4の柱 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	60
用語集	62

本文中、※のついている用語は、用語集に解説があります。

計画の基本的な考え方

第一 計画策定の趣旨

千葉市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）を根拠とし、国の交通安全基本計画や千葉県交通安全計画に基づいて策定するもので、昭和 46 年度に第 1 次計画を策定して以降、5 年ごとに計画を策定してきました。

この計画は、国、千葉県、千葉県警察、本市等から構成される「千葉市交通安全対策会議」で決定されます。

このたび国及び県が策定した第 1 1 次の交通安全基本計画、交通安全計画に基づき、本市においても第 1 1 次千葉市交通安全計画を策定します。

第二 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すことができる「千葉市」の実現を目指します。

第三 計画期間

計画の期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年間とします。

第四 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、千葉市交通安全対策会議の各委員や市民などからの意見を集約して策定しています。

第1編 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる千葉市を目指します。

死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

2 道路交通の安全についての目標

年間の死者数を13人以下とします。

3 道路交通の安全についての対策

【6つの視点】

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

【8つの柱】

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

第1編 道路交通の安全

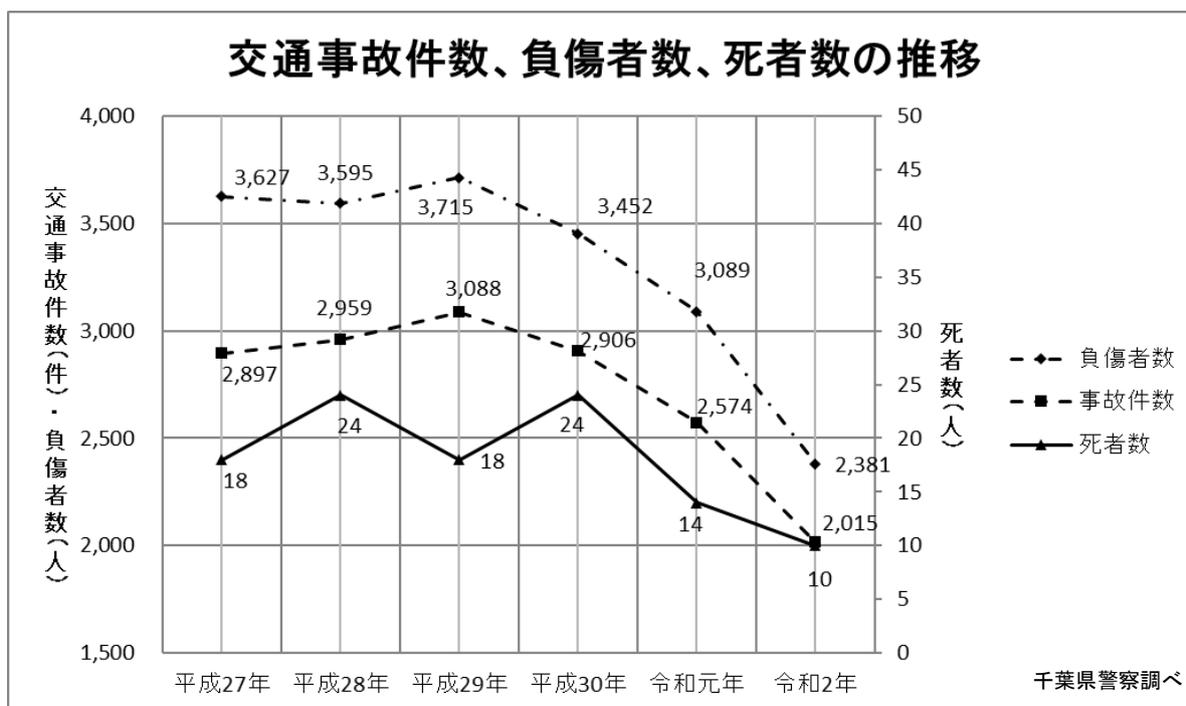
第1章 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

本市における交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともに年々減少しており、平成27年は発生件数が2,897件、負傷者数が3,627人でしたが、令和2年の発生件数は2,015件、負傷者数は2,381人となっています。

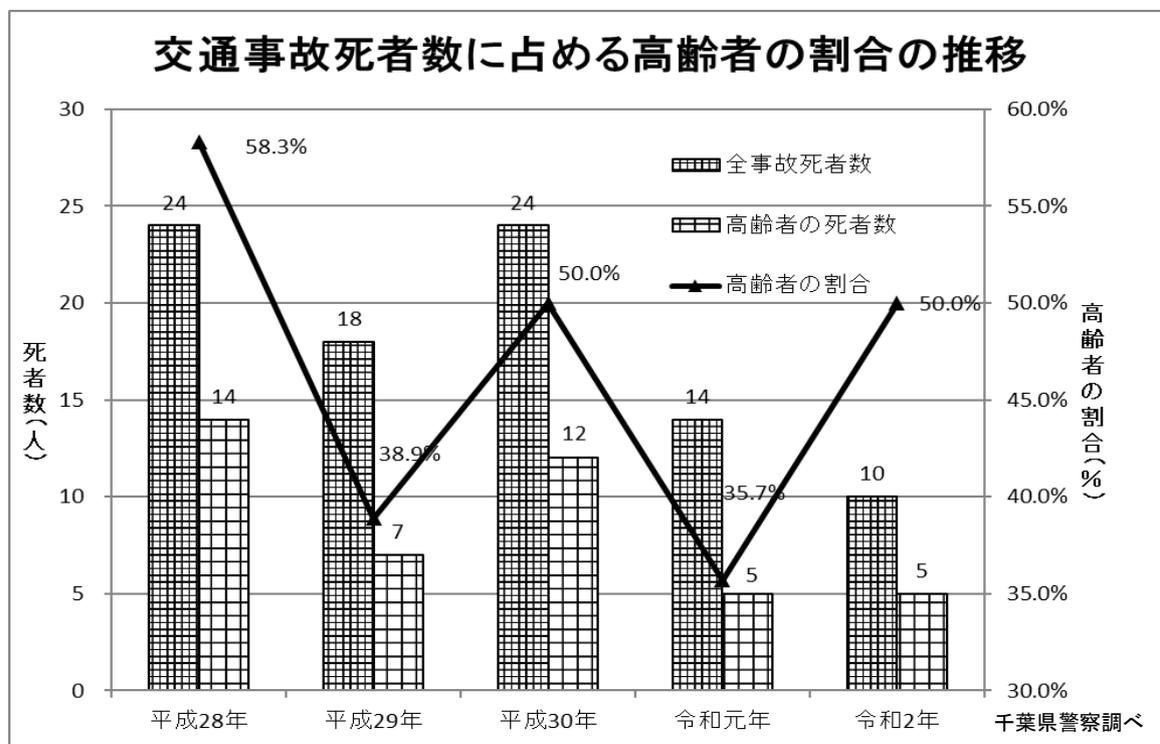
死者数は平成28年以降、令和2年まで、24人、18人、24人、14人、10人と推移し、第10次千葉市交通安全計画で掲げた抑止目標（年間死者数を18人以下とする）については、平成28年、平成30年は未達成となりました。



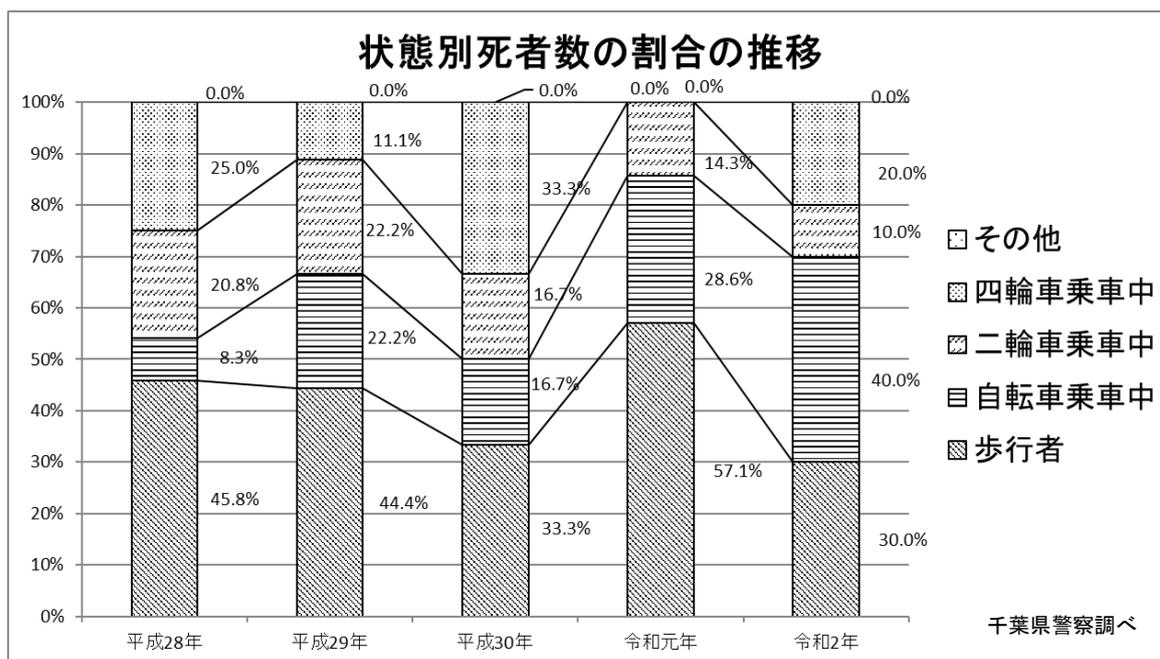
(2) 交通事故の特徴

本市における交通事故には、以下のような特徴が挙げられます。

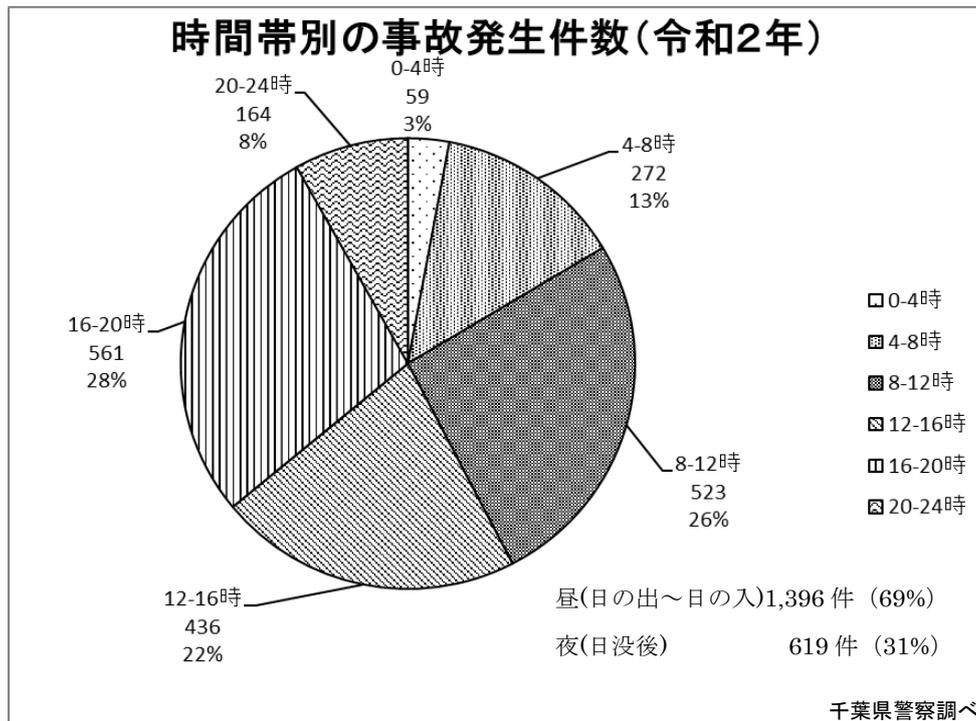
- ① 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は依然として高い傾向にあります。



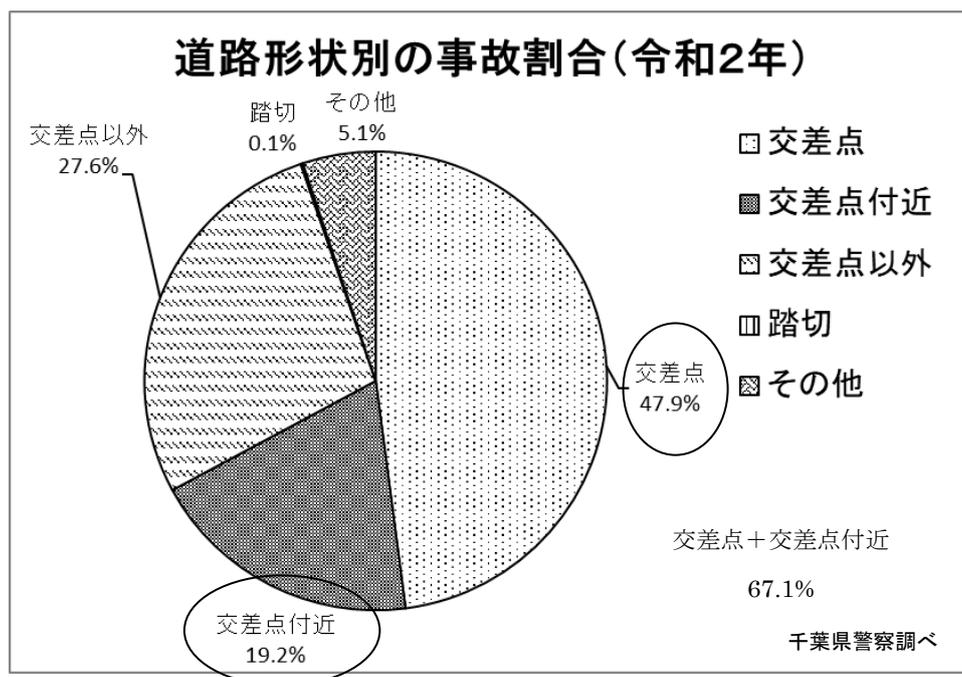
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は、全交通事故死者数の5割以上と高い割合で推移しており、四輪車、二輪車乗車中よりも高くなっています。



- ③ 夜間の事故が全体の3割程度を占め、特に16時から20時の時間帯の事故が多くなっています。

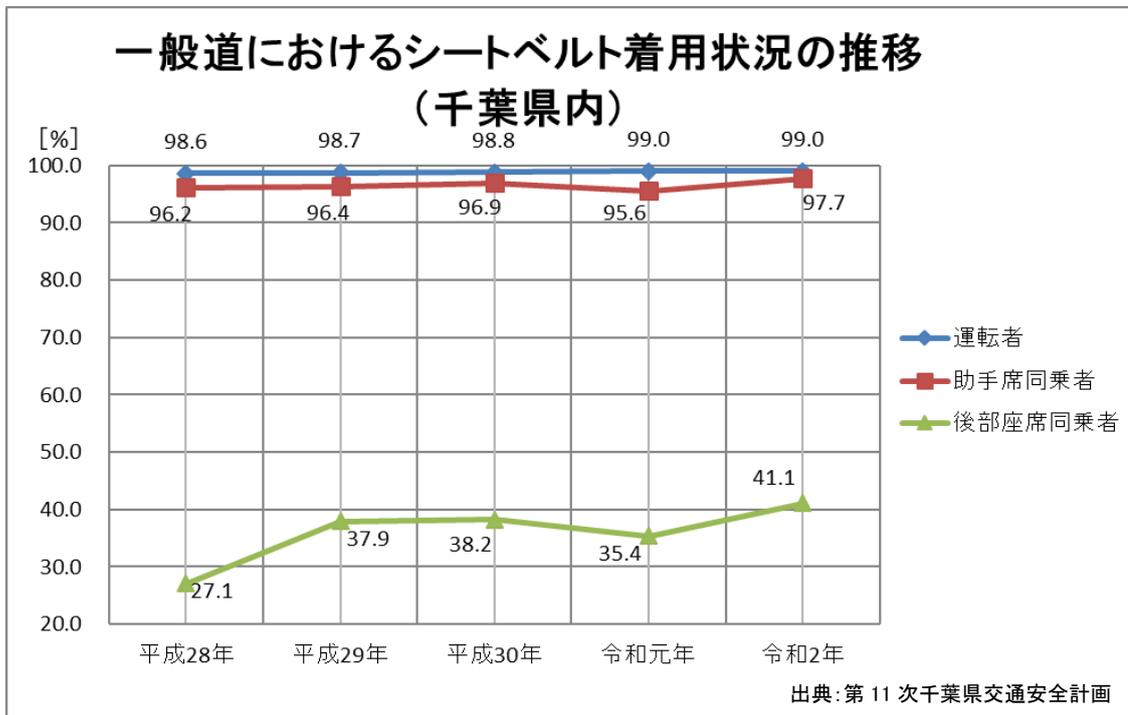


- ④ 交差点及び交差点付近での事故が、全体の7割弱を占めています。



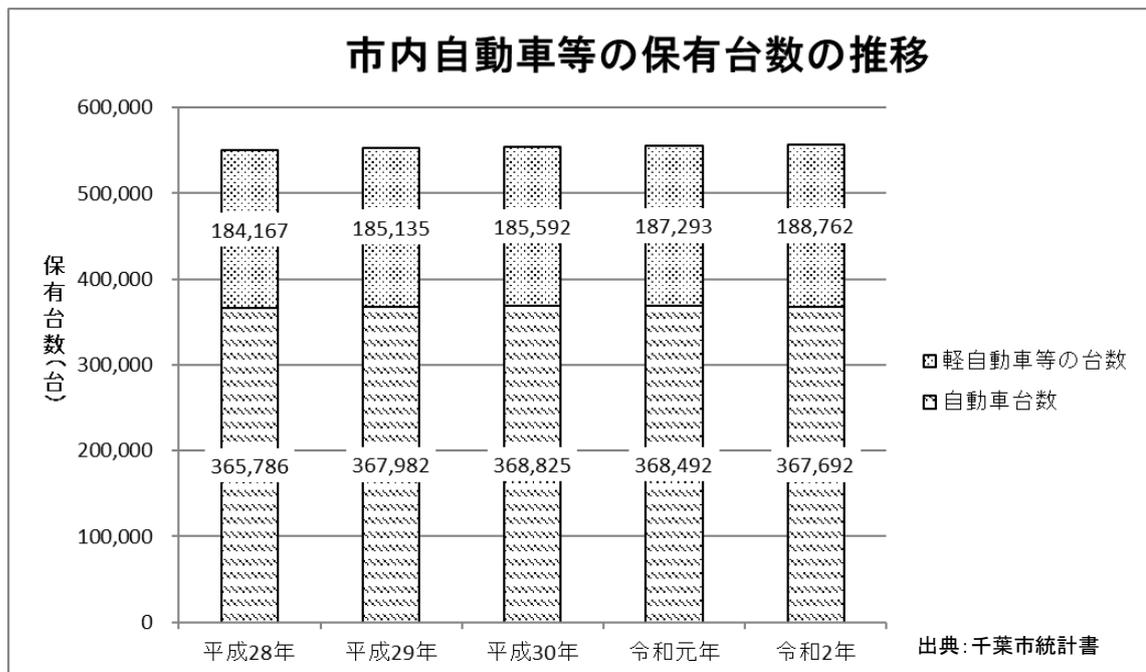
<参考>シートベルト着用率について

千葉県における後部座席のシートベルト着用率は3割から4割程度にとどまっております。死亡事故の発生の一因ともなっています。



<参考>市内の自動車保有台数の推移

市内の自動車、軽自動車等の保有台数は、55万6千台（令和2年）であり、ここ5年間では増加しています。また、軽自動車等の割合が増えてきています。



(軽自動車等：原動機付自転車、小型特殊自動車、軽自動車（2、3、4輪以上）等)

2 交通安全計画における目標

本市の究極の目標は、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。

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、本計画では、以下の数値を目標として取り組んでいきます。

区分	期間	目標数値
第11次千葉市交通安全計画	令和3年度 ～ 令和7年度	令和7年までに年間死者数を 13人以下とする

県が第11次計画の目標値を年間110人以下（10次：150人以下）としたことを参考にし、第11次千葉市交通安全計画では、年間死者数を令和7年までに13人以下（10次：18人以下）とすることを目標とします。

この目標の達成のため、関係機関・団体等との連携を図り、市民の理解と協力の下、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。

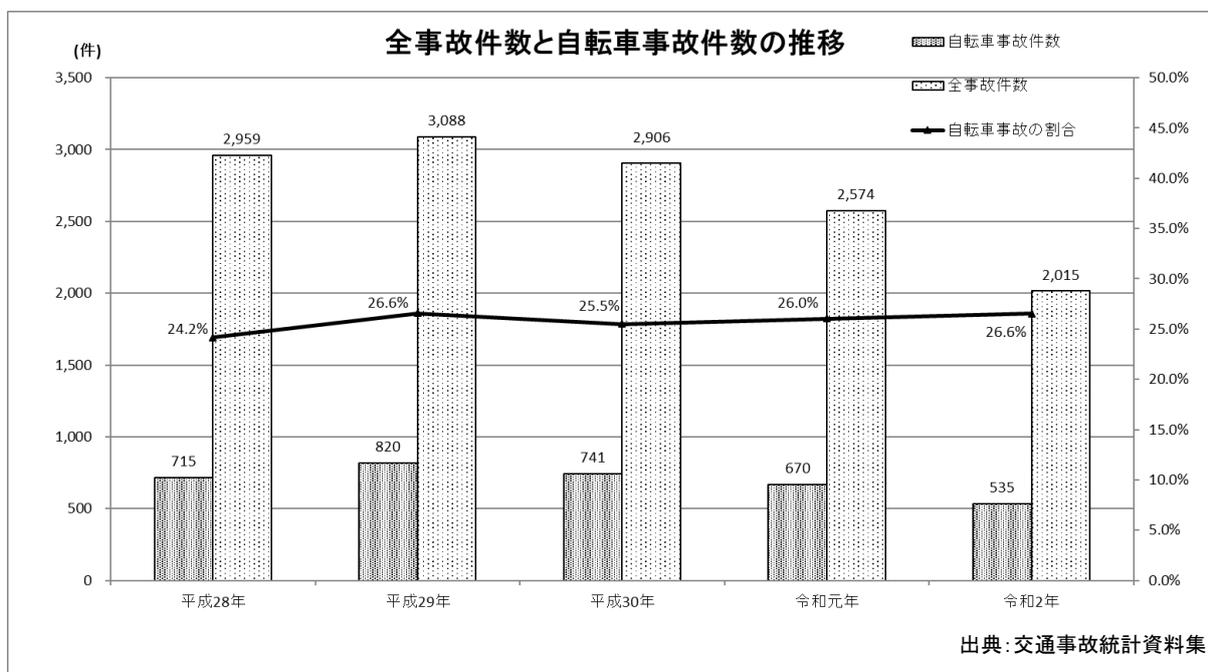
3 計画の重点事項

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「自転車の安全利用対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「悪質・危険な運転者対策の強化」の3項目に重点を置いたものとしています。

◆重点項目1：自転車の安全利用対策の強化

本市の自転車乗車中の交通事故件数は減少傾向にあるものの交通事故全体の2割以上を占めており、交通事故防止対策を推進する上で自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

特に、自転車運転者が歩行者等と衝突し、重い障害を負わせる事例が全国的に発生し、社会問題化していることから、自転車の安全利用を更に徹底するための対策の強化が急務となっており、本市が「自転車を活用したまちづくり」を推進していく中で、自転車の安全利用対策を積極的に進めていきます。



(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

本市は全体的に平坦で、自転車を日常的に利用しやすい環境であり、通勤や通学などに用いる市民も多い状況です。

令和2年中の世代別の交通事故死傷者数をみると、自転車交通事故の占める割合が、小学生は約4割、中学生は約5割、高校生は8割以上となっており、行動範囲が広がり、自転車を活用する機会が増加するにつれて、自転車に関する事故の割合も増加していることがわかります。また、高齢者の交通事故死傷者の約3割が自転車の関係する交通事故が原因となっており、自転車の安全利用が課題であることがわかります。

また、海辺やサイクリングロードなどにおいて、レクリエーションとして自転車を楽しむ機会が増えていることから、正しい交通ルールの周知やマナーの向上等が必要であり、各世代に応じた自転車安全利用対策を図ります。

(2) 道路交通法令の的確な運用（交通ルールやマナー遵守の徹底）

自転車運転者による交通ルールやマナーの遵守が徹底されていないことを原因とした交通事故が頻発しており、このような交通環境を取り巻く社会情勢の変化を踏まえた道路交通法の改正により、平成27年6月1日から、政令で定められた危険行為を繰り返した者に対し、自転車運転者講習制度^{*}による自転車運転者講習の受講が義務付けられ、受講しない者への罰則規定も設けられました。

また、令和2年6月30日には、改正道路交通法施行令により、講習の対象となる危険行為として、新たに「妨害運転」が追加されました。

同講習制度をはじめとする関係法令の的確な運用を通じて、自転車の安全利用を更に徹底します。

自転車運転者講習の対象となる危険行為

〔自転車運転者講習の対象となる危険行為15項目〕

- ① 信号無視
- ② 通行禁止違反
- ③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ④ 通行区分違反
- ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ⑥ 遮断踏切立ち入り
- ⑦ 交差点安全進行義務違反等
- ⑧ 交差点優先車妨害
- ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等
- ⑩ 指定場所一時不停止等
- ⑪ 歩道通行時の通行方法違反
- ⑫ 制動装置不良自転車運転
- ⑬ 酒酔い運転
- ⑭ 安全運転義務違反
- ⑮ 妨害運転

(道路交通法)

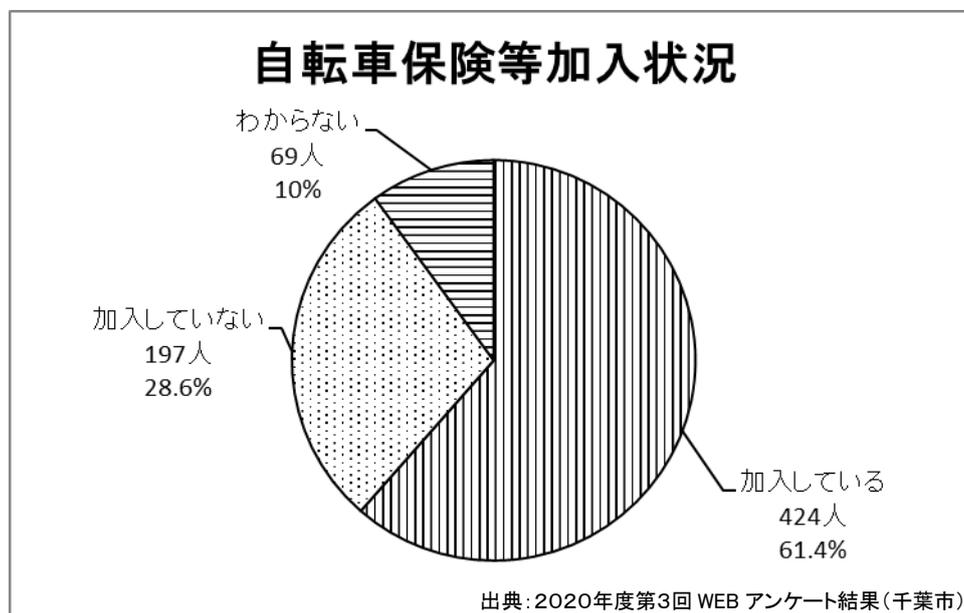
(3) 自転車保険等への加入促進

自転車が歩行者をはねたり、自転車同士で衝突したりするなどの交通事故により、自転車運転者が加害者となる事故が頻発しています。

その中でも、自転車運転者が歩行者を死亡させたり、重度の障害を負わせたりした場合、高額賠償を命ずる判決も出されています。

このため、「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」を改正し、令和3年4月

から自転車により相手方に与えた損害を補償する保険または共済(自転車保険等)への加入を義務化しました。被害者の救済を図るとともに、さらなる自転車安全利用及び自転車保険等への加入の促進を図ります。



(4) ヘルメット着用の重要性についての普及啓発

自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約6割が頭部に致命傷を負っています。また、自転車用ヘルメットを正しく着用することにより、頭部損傷による死者の割合はおおよそ1/4に低減するという調査結果もあります。交通事故の被害を軽減するためには、頭部を守ることがとても重要です。

関係機関と協力して、すべての世代において、ヘルメット着用の重要性について普及啓発を進めます。

(5) 自転車利用環境の確保

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利用環境の整備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。

整備計画に基づき、自転車走行環境(自転車道・自転車専用通行帯・車道混在(矢羽根))の整備を推進し、道路管理者と警察が連携して、安全で快適な自転車利用環境の確保を図ります。

「自転車の安全利用対策の強化」により実施する主な事業（取組）

（１）幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

- ・ 自転車安全利用キャンペーン等の実施（29 ページ）
- ・ 社会人等への広報・講習会等の強化（30～31 ページ）
- ・ 自転車点検整備の促進（31 ページ）
- ・ 反射材の普及促進（31～32 ページ）
- ・ 学齢期における交通安全教育の実施（34 ページ）
- ・ 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（34・35 ページ）
- ・ 高齢者交通安全教室等の交通安全講話の開催（37 ページ）

（２）道路交通法令の的確な運用〔交通ルールやマナー遵守の徹底〕

- ・ 広報媒体を利用した正しい交通ルールの周知徹底（31 ページ）
- ・ 自転車安全利用講習会などでの法規講習の実施（31・32 ページ）

（３）自転車保険等への加入の促進

- ・ 自転車安全整備制度（T S マーク）の普及促進（31 ページ）
- ・ 自転車保険等への加入促進（31 ページ）

（４）ヘルメット着用の重要性についての普及啓発

- ・ 全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（32 ページ）

（５）自転車通行空間の確保

- ・ 安全で快適な自転車利用環境の整備（44 ページ）
- ・ 自転車等の駐車対策の推進（45 ページ）

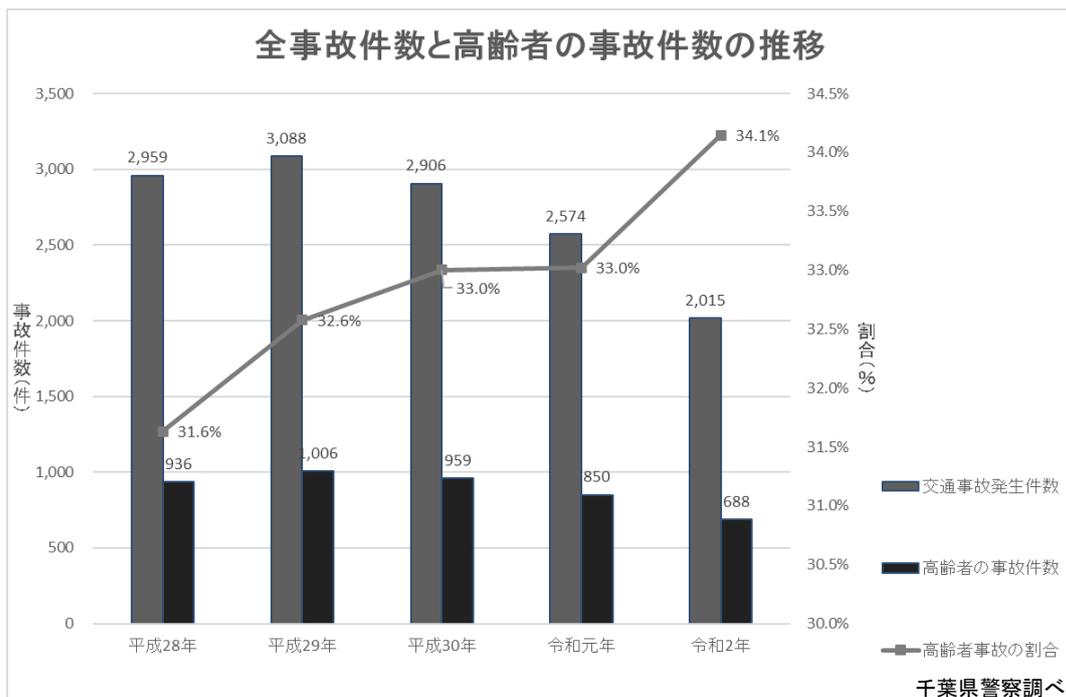
◆重点項目 2：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、市内で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、対策の更なる強化が必要となっています。

（１）交通事故に遭わないための取組

本市においても、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は高い傾向にあり、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が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。

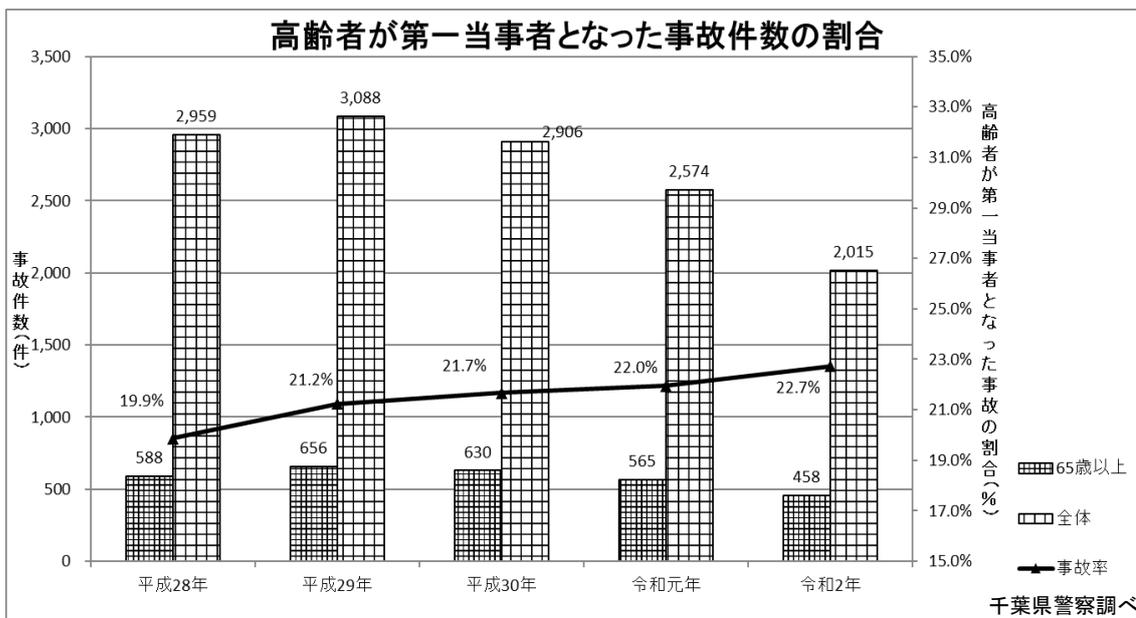
このため、従来から実施している対策の充実・強化により、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。



(2) 交通事故を起こさせないための取組

本市では、交通事故全体の発生件数は減少しているものの、高齢者の運転に起因した交通事故の割合は増加しており、対策が必要となっております。

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、運転免許返納による支援措置に係る広報、事業者への理解促進を図り、高齢者が加害者となる交通事故の防止を強化します。



第一当事者とは、最初に交通事故に関与した、車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身傷害程度が軽い者をいう。

「高齢者の交通安全対策の強化」により実施する主な事業（取組）

（１）交通事故に遭わないための取組〔高齢歩行者等の対策〕

- ・町内自治会・老人クラブ等を通じた交通安全講話の実施など交通安全教育の推進
(28～29 ページ)
- ・イベント等における高齢者への事故防止に関する情報提供の促進 (29 ページ)
- ・広報媒体を活用した高齢者への情報発信 (27 ページ)
- ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進 (28・29 ページ)

（２）交通事故を起こさせないための取組〔高齢運転者の対策〕

- ・高齢運転者への参加・体験・実践型教育の推進 (28～29 ページ)
- ・加齢に伴う運動・認知機能の変化が運転に及ぼす影響などの周知 (39 ページ)
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の周知・広報の強化 (39 ページ)
- ・公共交通機関の利用促進 (39 ページ)

◆重点項目 3：悪質・危険な運転者対策の強化

近年、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の使用の「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。また、本市ではこれらの悪質・危険な運転に加え、飲酒運転による事故も後を絶たず、検挙数は増加傾向にあります。

そこで、「あおり運転」や「ながら運転」、「飲酒運転」などの悪質・危険な運転者等への対策を強化します。

（１）悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

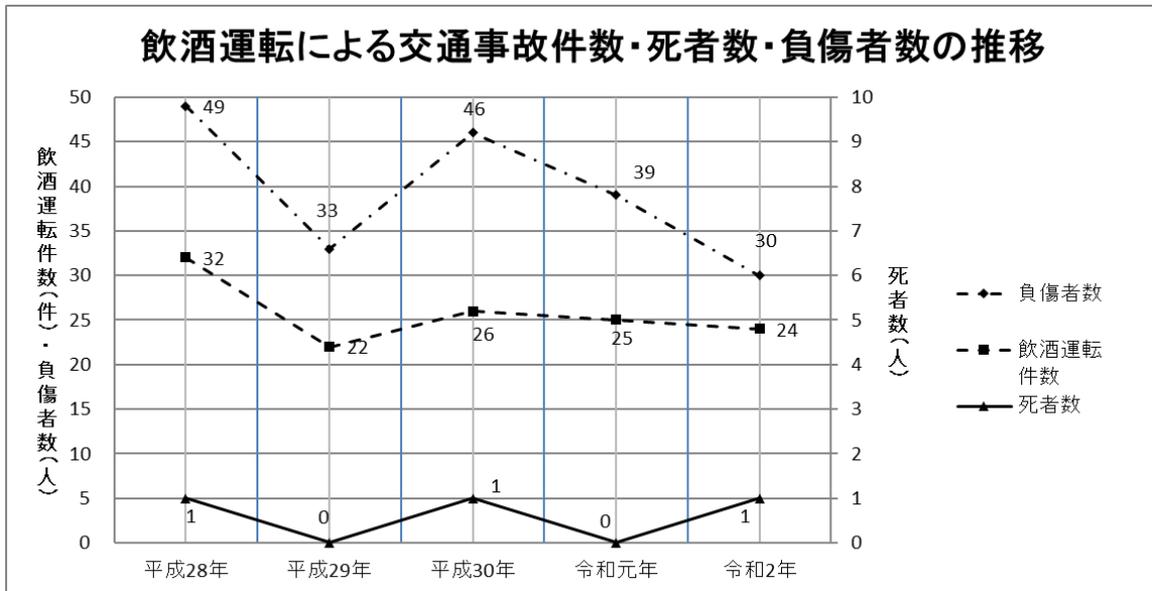
いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を十分広報する必要があるほか、飲酒運転についても、アルコールが運転に及ぼす影響や重大交通事故に直結する危険性などを、あらゆる機会を通じ運転者などに対し周知啓発を行う必要があります。

特に、飲酒運転の根絶には、市民の意識の醸成を図り、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。飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等について積極的に広報するとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、交通安全教育を推進します。また、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という規範意識の更なる向上を図ります。

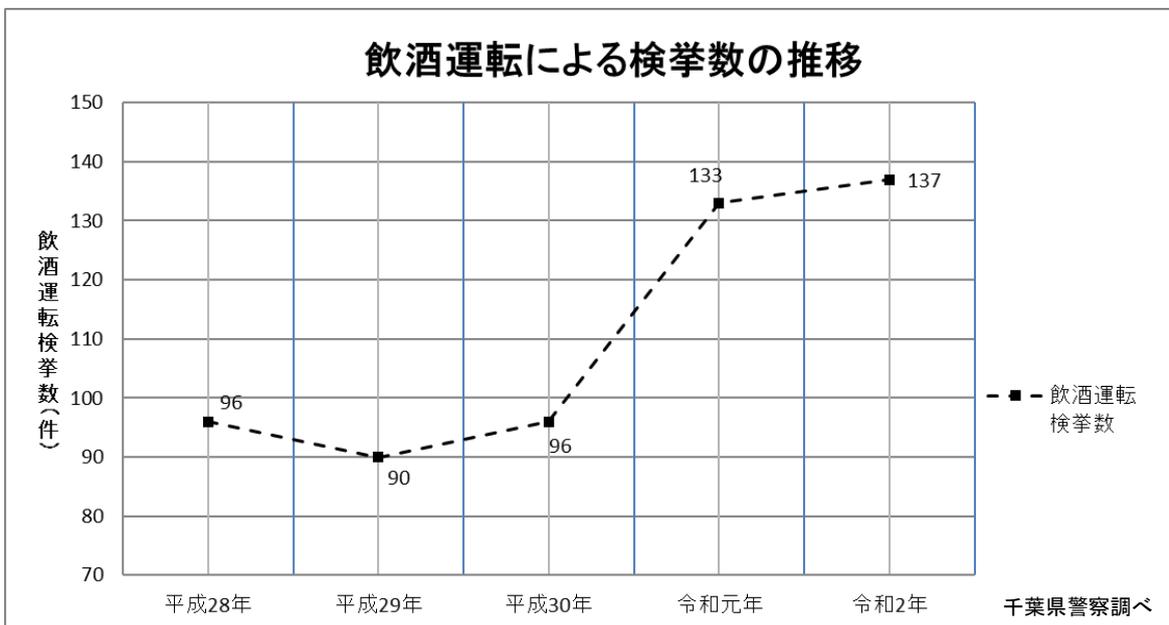
また、「妨害運転」に関する罰則は、自転車利用者にも適用されることから、警察の交通指導取締りと併せて広報啓発を推進し、市民への浸透を図ります。

(2) 飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などの迷惑運転は、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げを誘発す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、取り締まりを強化する必要があります。



千葉県警察調べ



千葉県警察調べ

「悪質・危険な運転者対策の強化」により実施する主な事業（取組）

（１）悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

- ・交通安全運動の推進（26～27 ページ）
- ・交通安全に関する広報の推進（27 ページ）
- ・職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開（32 ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しないさせない、ゆるさない」環境づくり（32 ページ）
- ・社会人・中高生等への講習会の開催（33 ページ）
- ・車両への装備による飲酒運転根絶への推進（33 ページ）
- ・成人等に対する交通安全教育の推進（35～36 ページ）
- ・暴走族追放機運の高揚及び家庭・学校における青少年の指導の充実（52 ページ）
- ・暴走行為阻止のための環境づくり（52 ページ）

（２）飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

- ・一般道路における効果的な交通指導取り締まりの強化等（51 ページ）
- ・飲酒運転等に対する交通指導取り締まりの強化（51 ページ）
- ・高速道路における交通指導取り締まりの強化（51 ページ）

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及び死傷者数は大きく減少してきたことから、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考えます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、横ばいの状態が続いていることから、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の変化等に的確に対応し、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、計画の実行性を確保していくことが求められています。

そして、歩行者、自転車、自動車運転者が安全かつ快適に道路を共有化できるよう、お互いを思いやり、理解を深め合う取組を進めることが必要です。

第11次計画の策定に当たっては、県が定める第11次交通安全計画を踏まえて6つ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「8つの柱」を設定し、交通安全施策の推進を図ります。

なお、新型コロナウイルス感染症による市民のライフスタイル・交通行動の変化や、交通事故発生状況・事故防止対策への影響については、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に検討してまいります。

【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

本市では、高齢化が進行していることを踏まえ、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。

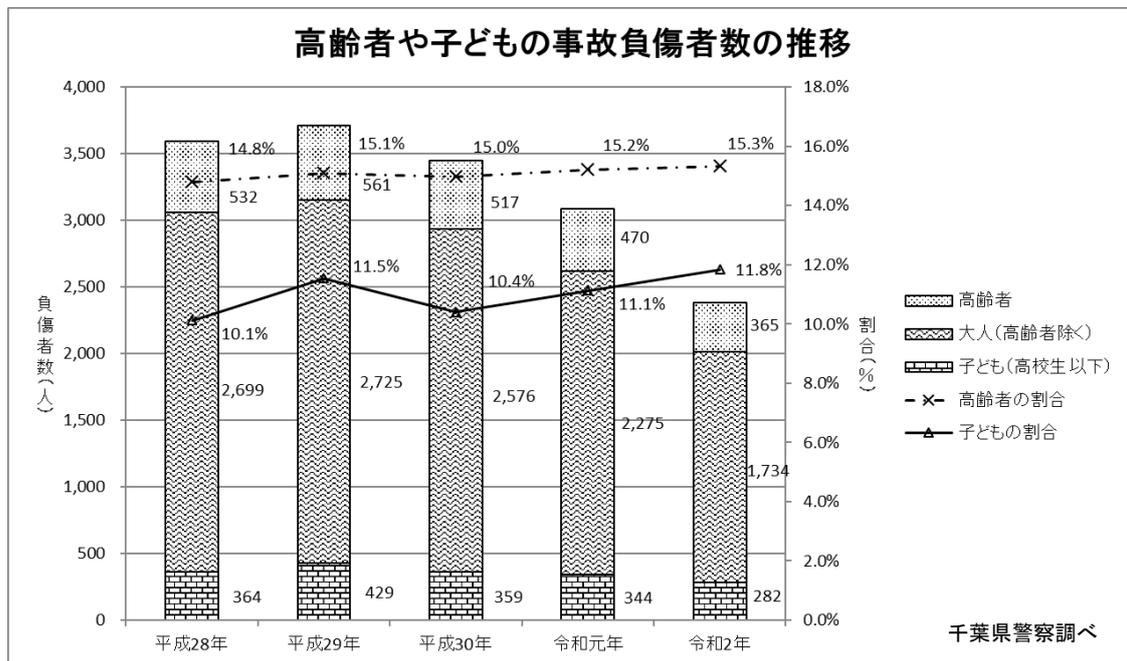
移動手段と事故の関係では、徒歩や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、自動車の高齢運転者が事故の加害者となることを防止する取組など、それぞれの高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題です。

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、バリアフリー化を進め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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動や、身近な地域における生活に密着した交通安全活動が求められます。

一方で、安心して子どもを産み、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、安全な歩行空間の確保が必要です。



【第1の視点】に基づき実施する主な事業

◎高齢歩行者等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 (28・29 ページ)
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進 (28～29 ページ)
- ・高齢者、障害者等の移動円滑化や安全に資する歩行空間等の整備

(41～42 ページ)

◎高齢運転者対策の強化

- ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進 (38 ページ)
- ・安全運転サポート車の普及促進 (38～39 ページ)
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等 (39 ページ)
- ・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 (39 ページ)

◎子どもの交通事故防止の推進

- ・多機能パトロールの実施 (26 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 (33～35 ページ)
- ・通学路等における交通安全の確保 (41 ページ)
- ・登下校時間帯におけるきめ細かな交通規制と交通事故抑止に資する交通指導取り締まりの実施 (44 ページ)

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、高齢者や子どもの交通事故が多い身近な道路の安全性の向上がより一層求められています。

このため、「人優先」の考えの下、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行い、歩行空間の確保を積極的に進めるとともに、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、歩行者に対しては、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交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進するなど、各種の取組を総合的に推進することにより、歩行者の安全確保を図ります。

次に、自転車については、自動車と衝突した場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には一転して加害者となることから、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や幅員等の見直しによる自転車通行帯の設置や通行位置の明示（矢羽根型路面標示）により、安全で快適な自転車走行環境の確保を積極的に進める必要があり、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、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、自転車の安全利用は、走行空間の確保等の環境整備だけで完結するものではありません。自転車利用者の交通ルールやマナーに関する理解が不十分なことを背景とする、重大な交通事故の発生が社会問題化していることから、自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等の充実を図る必要があります。

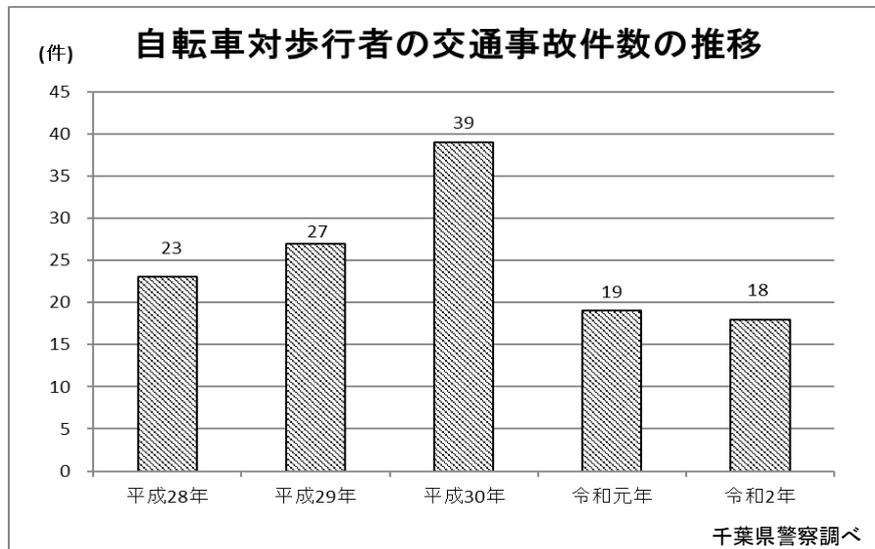
このため、幼児から高校生まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育や、高齢者の身体状況（特性）を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、自転車に関する交通安全教育を受ける機会の少ない大学生や社会人に対する啓発や教育の強化が必要です。各世代にわたって啓発や教育をより効果的に行うためには、実際の自転車事故現場を再現したり、受講者が実際に自転車に乗車しながら交通ルールやマナーを実践したりする等の参加体験型の安全教育により、伝聞知識ではない実体験に基づいた自転車が持つ危険性の習得を図ります。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上等、放置自転車が問題となっている場所では、自転車駐車場の整備等、放置自転車対策を呼びかけていきます。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追い越し、自転車通行帯へ

の駐停車などの問題もあることから、自動車運転者への啓発も必要です。

加えて、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車いす等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。



【第2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（28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（28ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（41ページ）
- ・高齢者、障害者等の移動円滑化や安全に資する歩行空間等の整備（41～42ページ）

◎自転車安全利用の推進

- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（29ページ）
- ・社会人への広報・講習会等の開催（30～31・35～36ページ）
- ・自転車安全整備制度（TSマーク[※]制度）の普及促進（31ページ）
- ・自転車保険等への加入促進（31ページ）
- ・反射材等の普及促進（31～32ページ）
- ・自転車運転者講習制度[※]の周知（32ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（32ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（32ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（44～45ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（45ページ）

◎その他、交通安全教育の推進

- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（33～35ページ）
- ・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
(34・35ページ)
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進（28ページ）

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

自動車による交通事故件数は減少傾向にあります。依然として本市内においては、年間2千件近くもの交通事故が発生し、特に、高齢者が関係する交通事故の発生割合が増加しているなど、引き続き、超高齢社会の到来を踏まえ、誰もが安全に安心して暮らしていくことができるまちの実現に向けて、交通安全対策が一層重要になってきます。

そのため、生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行を普及するための啓発等の対策を講じるとともに、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およ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。

さらに、過去に交通事故が多発している箇所については、各関係機関・団体等と連携を図りながら、整備、改善を実施し、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第3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（41 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（41 ページ）
- ・歩行者空間のバリアフリー化（41 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（41～42 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（42 ページ）
- ・事故危険箇所対策の推進（42 ページ）
- ・幹線道路における交通規制（42 ページ）
- ・適切に機能分担された道路網の整備（42 ページ）
- ・道路の改築等による道路交通環境の整備（42 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（56 ページ）

【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故は市民の居住する身近な地域で発生して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、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。

このような地域で行われる交通安全活動を支援するため、交通安全に関する情報の提供、地域と一体となった交通安全運動の展開、交通安全推進隊や交通安全ボランティア団体の活動、地域で行う交通安全教育の促進、高齢者宅訪問活動、交通安全の見守りや啓発・教育等の地域に根差した活動により自主的な交通安全活動の促進を図ります。

【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・千葉県交通安全推進隊の活動の促進（24～25 ページ）
- ・地域交通安全活動推進委員協議会の活動の活性化（26 ページ）
- ・町内自治会等と連携した高齢者等の交通事故防止の推進（28～29 ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり（32 ページ）
- ・交通安全教育指導者の育成（37 ページ）
- ・交通安全教育推進の支援（37 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
(52 ページ)
- ・応急手当[※]の普及啓発活動の推進（53 ページ）

【第5の視点】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

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、また負傷者が多数発生しています。

交通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。このことから、交通事故の発生場所、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5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 地域の特性に着目した交通安全対策（44 ページ）
- ・ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制（44 ページ）
- ・ 交通事故多発地域における重点的交通規制（44 ページ）
- ・ 交通事故多発箇所の共同現地診断（56 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（56 ページ）
- ・ 交通事故調査委員会の効果的運用（56 ページ）

【第6の視点】先端技術の活用推進

交通事故は、運転者の不注意や身体機能の低下等、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、先端技術の活用が期待されています。

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、先端技術を有効に活用した道路交通情報収集・提供システム等の推進を図ることにより、交通の安全と円滑を図ると同時に、経済性の向上や自然環境への負荷低減等に努めます。

【第6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（38～39 ページ）
- ・道路交通情報の充実（46 ページ）
- ・自動運転車[※]の安全対策・活用の推進（49 ページ）
- ・救助・救急体制の整備（53 ページ）

〔ちば消防共同指令センターの適切な運用〕

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8つの柱により、交通安全対策を実施していきます。

第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

第2の柱 安全運転の確保

第3の柱 道路交通環境の整備

第4の柱 車両の安全性の確保

第5の柱 道路交通秩序の維持

第6の柱 救助・救急活動の充実

第7の柱 被害者支援の充実と推進

第8の柱 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、中間年での実施状況の確認・評価等により、必要に応じた見直しを図ります。

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが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、交通安全に関する活動への市民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・団体等と連携し、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いす利用者や障害者、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 千葉市交通安全推進協議会*、千葉市交通安全運動実行委員会*の活動の推進
ア 千葉市交通安全推進協議会の活動の強化

千葉市交通安全推進協議会の活動を強化し、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 交通安全市民大会（交通安全のつどい）等の開催

交通安全市民大会（交通安全のつどい）等を開催し、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市民に発信し、市民総参加による交通安全活動を図ります。

- ② 千葉県交通安全推進隊の活動の促進

千葉県交通安全条例に基づき、県下全域を対象に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」に対し、活動に必要な情報提供に努めるとともに、その活動が積極的に推進され、地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう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 市民一人ひとりの活動の推進

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業^{*}を推進し、家庭、学校、職場等において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促します。

また、町内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、市民一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

④ 交通安全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

交通安全に対する理解を深め、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（市政だより）やホームページ、SNS^{*}等を活用し、交通安全に関する施策や事故防止に関する情報を提供します。

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、統計資料や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、千葉県警察が行うホームページ、SNS等を通じた情報提供の周知を図ります。

⑤ 市民の意見を反映した交通安全の推進

WEBアンケートやホームページ、ちば市民協働レポート（ちばレポ）^{*}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。

⑥ 交通安全団体への支援等

ア 交通安全団体の育成指導

a 交通安全協会

交通安全協会は、各警察署単位に組織され、地域の交通安全活動を行っています。このため、交通安全教育や広報・啓発活動等に際し、必要な支援を行います。

b 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、各警察署単位に組織され、職域における安全運転管理を通じ交通事故防止に貢献しています。このため、適切な指導や支援を行います。

c 地域交通安全活動推進委員協議会
地域交通安全活動推進委員*による活動が適正かつ効果的に行われるよう、必要な支援を行います。

d その他の民間団体
千葉市交通安全推進協議会を構成する各団体をはじめとする民間団体に対しては、交通安全対策が効果的に行われるよう諸行事に対する協力や必要な情報提供などの活動支援を行います。

イ 自動車製造・販売団体、ユーザー団体等との連携

自動車製造・販売団体や、ユーザー団体等が所有するシートベルトコンビンサー*等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、連絡協力体制を強化し、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。

⑦ 登下校時の子どもの安全確保

登下校時の子どもの安全を確保するため、地域住民等による見守り活動を推進します。また、未就学児が日常的に集団で移動する経路において、見守り活動を行う体制の整備に努めます。

⑧ 多機能パトロールの実施

生活道路を中心に通学路や公園周辺などについて、青色回転灯装着パトロール車等を用いて道路安全・子どもの安全確保など多機能型の巡視を日常的に実施し、事故や犯罪の防止に努めます。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させ、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と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・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

市民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、毎月10日を「交通安全の日」、自転車の安全利用促進を図る日として、毎月15日を「自転車安全の日」と定め、広報や指導及び交通環境の整備等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベ

ルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、暴走族の追放、外国人に対する広報啓発活動の推進及び違法駐車等の追放等、幅広い運動を展開します。

エ 地域活動及び各種団体との協力

交通安全運動の趣旨を市民一人ひとりまで浸透させるため、地域活動との連携を密にし、市民と一体となった運動を展開します。

また、千葉市交通安全推進協議会等交通安全推進団体との連携の強化を図るとともに、地域と一体となった交通安全運動を展開します。

オ 自転車の安全利用の促進

自転車は車両であり、運転者として交通ルールやマナーを遵守しなければならないことを理解してもらえよう、啓発活動を推進します。

② 交通安全に関する広報の推進

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、街頭や駅頭における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と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活用します。

また、関係機関・団体及び町内自治会等の組織を通じ、幅広く各家庭に浸透し日常生活に密着した広報を展開するほか、ホームページを随時更新し、情報発信に努めます。

ウ 交通安全団体、報道関係への資料、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、交通安全のルールとマナーの普及を図るため、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 シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故において、未だにシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、関係機関・団体と一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着用効果及び正しい着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、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

イ 普及活動の推進

a シートベルトコンビンサー*教育の推進

シートベルトの着用を徹底するためには、その効果を多くの市民が体験することが重要であることから、シートベルトの効果を体験することができるシートベルトコンビンサー車を活用した体験型の交通安全教育を推進します。

b シートベルト着用に向けた普及活動の推進

シートベルトの正しい着用方法の周知徹底を図るため、「シートベルトとチャイルドシート着用推進強化月間」等を設け、警察や交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、着用啓発を推進します。

④ 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、市民に対してエコドライブ^{*}（電気自動車も同様）の実施を呼びかける取組を推進します。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材の普及促進

夕暮れ時及び夜間・明け方における歩行者・自転車利用者の通事故防止を図るため、交通安全教室実施時に各種資器材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知し、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。

エ モビリティ・マネジメント^{*}の推進

市民一人ひとりが移動する際に、自家用車に比べて交通事故の確率が低い公共交通（電車、バス等）を、より積極的に利用するよう促すことで、交通渋滞の緩和などの道路環境の改善、ひいては交通事故件数の減少を図ります。

(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、高齢者自身の交通安全への意識を向上するとともに、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、互いに声を掛け合うなど、地域が一体となった活動を推進します。

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

高齢者の交通事故防止を図るため、警察、町内自治会と連携して高齢者に対する情報の発信をするとともに、交通安全教育等を実施し、交通事故防止活動を推進します。

② 高齢者に対する交通安全教育の推進

ア 高齢運転者への参加・体験・実践型交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、安全運転講習会など、参加・体験・実践型交通

安全教育を推進します。

イ 高齢者交通安全教室等の開催

町内自治会、老人クラブ、交通安全協会等の関係機関・団体等と連携を図り、歩行疑似体験装置、敏捷性測定装置（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、夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、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を実施するなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

その他、高齢者が多く集まるイベント会場や趣味の会などで、交通安全や事故防止に関する情報の提供が図られるよう、主催者の取組を促進します。

ウ 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、公民館、いきいきプラザ等、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全教育動画の上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

エ 高齢者の事故マップを活用した交通安全教育の推進

千葉県警察がホームページ上に掲載している高齢者の事故マップ情報を提供することにより、身近な場所で発生している交通事故の実態の把握と交通事故防止を常に意識して生活してもらうことを目的とした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、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物ですが、歩道での暴走やスマートフォン等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な行為が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

そこで、法律上車と同じ扱いを受け、加害者として重大な責任が生じることもある自転車運転での交通事故や迷惑行為を防止するため、「千葉県自転車を活用したまちづくり条例」に基づき、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、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践の浸透とともに、自転車保険等への加入義務化と加入の必要性の周知啓発を図ります。

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「自転車安全利用推進月間」や毎月１５日の「自転車安全の日」を活用し、関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を実施し、「ちばチャリ３つの約束」や「ちばサイクルール」等の普及促進及び自転車運転者講習制度[※]の周知を図り、自転車安全利用対策を推進します。

[ちばチャリ 3つの約束]

千葉市で自転車に乗るわたしたちは、みんなで安全に自転車に乗るために、自転車でまちをもっと便利にするために、自転車がもっとみんなに愛されるために、この三つの約束をまもります。

- 1 歩いている人を大事にします。
- 2 車道では左側を走ります。
- 3 ライトを点けます。

[ちばサイクルール]

自転車に乗る前のルール

- ① 自転車保険に入ろう
- ② 点検整備をしよう
- ③ 反射器材を付けよう
- ④ ヘルメットをかぶろう
- ⑤ 飲酒運転はやめよう

自転車に乗るときのルール

- ① 車道の左側を走ろう
- ② 歩いている人を優先しよう
- ③ ながら運転はやめよう
- ④ 交差点では安全確認しよう
- ⑤ 夕方からライトをつけよう

(平成 29 年 千葉県)

イ 自転車の交通安全教室の開催

小・中・高校生及び高齢者など各年齢層を対象に、学校、警察、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等を推進し、「ちばチャリ3つの約束」や「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の周知徹底を図ります。

また、児童や高齢者に交通安全について関心を持ってもらうとともに、(公財)千葉県交通安全協会が主催の「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」への参加を促進し、児童や高齢者の交通安全意識の高揚及び自転車利用時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。

ウ 社会人等への広報・講習会等の強化

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、ルールやマナーに違反する自転車の運転が歩行者等との衝突により重大な事故を発生させる危険があることの認知を高め、「ちばチャリ3つの約束」や「ちばサイクルール」等、自転車運転者講習制度*の周知を図る必要があります。

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・団体等と連携して自転車安全利用講習会をはじめとした各種講習会等を実施し、自転車のルールとマナーの遵守の徹底を図ります。

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やチラシを掲示・配布するなど、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ルールとマナーの遵守の徹底を図ります。

また、市民シンクタンクモデル事業「千葉市まちづくり未来研究所」からの政策提言を踏まえ、「ちばチャリ3つの約束」など、自転車の安全利用に係る親しみやすい考え方やフレーズ等の浸透を図ります。

オ 他縣市等と連携した啓発

九都縣市と連携した「九都縣市一斉自転車マナーアップ強化月間」を実施するなど、他縣市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

交通安全教室などを始め、ホームページなどの広報媒体も通じて、日常点検実施の習慣化及び自転車安全整備店における定期的な精密点検・整備を呼び掛け、自転車点検整備の徹底を図ります。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク*制度）の普及促進

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

④ 自転車保険等への加入促進

令和3年4月から、「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」が一部改正され、自転車により相手方に与えた損害を補償する保険または共済（自転車保険等）への加入が義務化されました。

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、自転車安全教室や自転車安全利用講習会実施時に過去の裁判結果を例示する等、自転車保険等の必要性を説明し、各種自転車保険等への加入促進を図ります。また、保険等加入に係る広報について、各種媒体を用いるほか、自転車販売店を始めとする関係機関・団体等と連携を図りながら実施します。

⑤ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服

装の着用や自転車の側面を含む反射材の効果と必要性について理解してもらうことで、自転車利用者が自ら身を守る意識の向上を図り、反射材等の自発的な活用の促進に努めるとともに、灯火の取付け並びに点灯を指導し、自転車の視認性の向上を図ります。

⑥ 自転車運転者講習制度^{*}の周知

平成27年6月より開始された自転車運転者講習制度^{*}について、積極的な広報啓発活動により制度を周知し、自転車の安全利用と法遵守の意識の向上を図られるようにします。

⑦ 全ての年齢層への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るため、頭部へ衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、特に自転車走行が不安定な子どもや同乗の幼児、高齢者など、着用がより強く望まれる世代や対象者へ一層の普及の促進を図ります。

⑧ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

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

(5) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は、重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響や飲酒運転が重大事故に直結する危険性と、職場や家庭をはじめ市民すべてに及ぼす影響等の周知徹底を図り、市民総ぐるみで飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。

② 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

運転手はもとより、酒類提供・販売組合、飲食店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要があります。

そのため、飲酒運転の危険性等について、あらゆる機会をとらえて重点的かつ効果的な広報活動を推進するほか、飲酒運転を助長する車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のいわゆる周辺者三罪についても周知していきます。

また、交通安全関係団体や関係業界と連携して、(一財)全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を広く市民に呼び掛けるなど、広報キャンペーンなどを通じ、飲酒運転に対する市民意識が一過性のものとならないよう、千葉県交通安全対策推進委員会飲酒運転根絶部会と連携し、引き続き「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりを推進します。

③ 社会人・中高生等への講習会の開催

酒酔い状態の疑似体験ができる「飲酒体験ゴーグル」等の活用や交通安全教室において飲酒が運転等に与える影響や飲酒運転は悪質・危険な犯罪であることを認識させ、その影響の大きさを改めて理解することで飲酒運転根絶の機運を高めます。

④ 車両への装備による飲酒運転根絶への推進

飲酒運転根絶に向け、市民及び事業者に対してドライブレコーダーやアルコール・インターロック装置等の装備、運転前のアルコール検知器の使用の普及・定着の広報活動を推進します。

(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するため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、交通事故を自らのものとして考え、それに対する態度を身に付け、これを習慣化させるために実施するものであり、関係機関・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行います。

特に、横断歩行者の安全確保に向けて、歩行者に対しては横断する意思を明確に伝えるなど自ら安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を、運転者に対しては、歩行者等の保護意識の向上を図る交通安全教育等を推進します。

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充実

幼児に対する交通安全教育は、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来に渡って、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する交通安全意識を養うためにも必要です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、地域を始めとして、幼稚園・保育園・認定こども園や、関係機関・団体等の連携により幼児、保護者等に対する参加・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

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。そのため、関係機関・団体のほか、幼稚園等の幼児関連施設等と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供、広報活動等を行います。

ウ 幼児交通安全教育セミナー参加の促進

千葉県が警察、教育委員会と連携して、市町村の交通指導員、幼稚園・認定こども園・保育所の教諭及び保育士、ベコちゃんクラブ*のリーダー、交通安全協会指導員、交通安全母の会会員等を対象として、幼児交通安全教育に携わる指導者を育成する、幼児交通安全教育セミナーへの積極的な参加を促進します。

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

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関・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。

イ 交通安全基礎教育の実施

次代を担う子どもたちを悲惨な事故から守るため、小学生の発達段階に応じて、低学年では「安全な歩行や横断」を、中学年から高学年では、「ちばチャリ3つの約束」や「ちばサイクルール」の指導を中心とした「自転車の安全な走行」を行うなど、参加・体験・実践的な交通安全基礎教育を実施します。

また、実施校の教職員が交通安全教育の指導方法を学ぶことを通し、各学校において主体的な交通安全教育が実施されるよう促すとともに、保護者には、最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故の増加を踏まえ、自転車事故の実態と自転車保険等加入義務化と加入の必要性の周知を図ります。

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

中学生は、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生の交通事故のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「ちばチャリ3つの約束」や「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修得させるとともに、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。

イ 参加・体験・実践型自転車交通安全教室の実施

中学生に対して、自転車利用のルールの徹底を図るとともに、危険な運転を体験させ、安全な運転の必要性に気付かせながら安全な走り方を習得することができる自転車交通安全教室を実施します。

また、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（スケアード・ストレイト教育技法[※]）を開催し、危険な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や痛みを直視することで、交通安全意識の向上等を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを学ぶことができる交通安全教室を実施します。

加えて、実施校の教職員をはじめ、周辺の中学校の教職員が、交通安全教育

の指導方法を学ぶことを通し、各学校における主体的な交通安全教育が実施されるよう促すとともに、地域の交通安全関係者等が参加することにより、広く交通安全意識の向上等が図られ、その効果が各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組んでいきます。保護者には、最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故の増加を踏まえ、自転車事故の実態と自転車保険等加入義務化と加入の必要性の周知を図ります。

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

高校生は、自動車等の免許を取得することが可能な年齢に達し、その多くが近い将来、普通免許を取得し、自動車等の運転者として交通社会に参加するようになります。また、高校入学を機に公共交通機関を利用した通学をする生徒が増えることや、高校生が関連する交通事故のうち、自転車が特に高い割合を占めていることから、交通事故を防止するため、交通ルールの遵守・交通マナーの実践が必要となります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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習得させるとともに、生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促進します。

さらに、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や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するとともに、自転車事故の実態と自転車保険等への加入義務化と加入の必要性の周知を図ります。

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実施

最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加していることを踏まえ、中・高校生を対象として、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により発生する交通事故の恐怖や痛みを直視することで、交通安全意識の向上等を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを学ぶことができる交通安全教室を実施します。

また、実施に当たっては、参加者を会場となる学校の生徒や教職員に限定するのではなく、生徒の保護者や周辺校の教員、地域の交通安全関係者等が参加することにより、広く交通安全意識の向上等が図られ、その効果が各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組んでいきます。

⑤ 成人等に対する交通安全教育の推進

ア 社会人等への講習会等の開催

地域、職場における各種講習会や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を踏まえ、自転車運転者講習制度*のほか、「ちばチャリ3つの約束」や「ちばサイクルール」等を周知することにより、自転車保険等加入義務化と加入の必要性の周知、自転車ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備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等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 障害者等に対する交通安全教育の推進

ア 障害者に対する交通安全教育

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 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすは道路交通法上歩行者として位置づけられており、歩行が困難な高齢者等にとって便利な移動手段となっていますが、操作の誤り等により重大な交通事故につながるおそれがあります。

特に、高齢者人口の増加や介護保険制度の整備、運転免許の自主返納者の増加等により、電動車いす利用者が増加しており、これに伴い、電動車いす利用者が関係する交通事故も発生していることから、電動車いすの利用に対する交通安全教育が重要となっています。

このため、全ての電動車いす利用者が適切に交通安全教育を受けられるよう、関係機関・団体等と連携して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積極的に広報します。

ウ 福祉車両運転者に対する交通安全教育

福祉車両の利用者は高齢者や障害者であり、交通事故が発生した場合や急ブレーキをかけた際に衝撃を緩衝させることが難しく、重大事故に発展するおそれが高いことから、関係機関・団体との連携により、福祉車両等の運転者に対する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

外国人は、自国における交通ルールとの違いに戸惑う場面も多く、自動車や自転車を運転する際に、日本の交通法規を遵守しないことによる交通事故の発生も危惧されます。

このため、関係機関や事業者等と連携し、交通ルール等を外国語で分かりやすく記載したリーフレットを配布することで、日本における交通ルールの周知及び交通安全意識の醸成を図ります。

⑧ 交通公園を活用した交通安全教育の推進

安全で快適な環境のもと、幼児・児童が楽しく効果的に、また効率的に交通

知識や交通道徳を体得できるように、花見川緑地交通公園を活用し、各種交通安全教育を実施します。

(7) 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者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、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の活用

千葉県で備え置いている交通安全教育用DVD等について周知し、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。

イ 市政出前講座や交通安全講話等の実施

町内自治会や老人クラブ等の地域における交通安全教育の場に市の担当者等を派遣し、模擬信号機や交通安全教育用DVD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。

ウ 参加・体験・実践型の交通安全教育への支援

交通安全教育を効果的に実施するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報提供等を行います。

【第2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図っていきます。

また、運転者に対して、運転者教育や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、高齢者や障害者、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、企業等の自主的な安全運転管理対策の推進や自動車運送業者等の行う安全対策の充実に図ります。

さらに、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に図ります。

(1) 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実するとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにします。

また、運転免許証を自主返納した高齢者への支援に努めます。

① 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から、各種広報媒体による積極的な広報を実施し、表示の定着を図るとともに、他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解してもらい、高齢運転者標識を表示した自動車に配慮する運転者教育に努めます。

② 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。

③ 安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ^{*}及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車）について、関係機関・団体等と連携した広報活動を行うなど、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あたり、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。

④ 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減少させるため、「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働きかけます。

⑤ 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

運転に不安がある高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、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について、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抑止に努めます。

また、代替の交通手段がなければ、高齢運転者であっても運転免許の自主返納が事実上困難であることから、電車・バス・タクシー等の既存の公共交通機関の認知度向上や乗車運賃の割引などの支援措置に係る広報、事業者への理解促進を図ります。

⑥ 高齢者等への支援

様々な機会を通して加齢に伴う運動・認知機能の変化が運転に及ぼす影響への理解を広めます。また、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に開設されている「安全運転相談窓口」や電話相談の「安全運転相談ダイヤル（#8080）」を周知していきます。

さらに、既存の公共交通機関のみならず、地域や人の属性（高齢者）の特性に着目し、きめ細かな移動手段の確保・充実に取り組むことを通じて、免許と自家用車がなくても暮らし続けられる地域の実現を目指します。

（２）交通労働災害の防止等

自動車運送業者等の企業活動における交通事故を防止するため、事業者の自主的な安全への取り組みを促進するほか、監督機関による適切な指導等を実施します。

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 交通安全教育の実施

イ 労働災害事例の提供や危険マップ（危険の見える化）、ポスターの掲示等による情報の共有化、安全意識の啓発

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、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。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係機関が連携を図るほか、交通労働災害防止指導員による事業場個別指導等を実施します。

② 自動車運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「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）の履行確保のため、監督機関による監督・指導を実施するとともに、改正労働基準法（平成31年4月施行）時間外労働の上限規制の周知を実施します。

また、関係行政機関による連絡会議の開催、監査・監督結果の相互通報制度等の活用及び必要に応じ合同監査・監督を実施します。

さらに、労働時間管理適正化指導員による事業場個別指導等を実施します。

【第3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、道路及び交通安全施設の整備と適切な維持管理、総合的な駐車対策を進めます。

特に、道路交通においては、幹線道路と生活道路の機能分化を図り、歩道の整備等、歩行空間の確保を積極的に進めるなど通学路、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

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の交通安全施設整備、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公安委員会が連携して実施します。

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の交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」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します。また、新たな観点として、直線道路などの見通しの良い道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所、過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所、保護者、見守り活動者、地域住民等から市への改善要請があった箇所等も加え、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、及び道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

その他、子どもルームやアフタースクールの登所、帰宅経路、中学校や高校に通う生徒の通行する道路における安全対策として、必要に応じて防護柵等の交通安全施設の設置、路肩のカラー舗装、自転車走行環境の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充を行います。

また、未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全対策として、道路への路面標示等を検討し、自動車や自転車の運転手等への注意喚起及び意識の啓発に努めます。

③ 高齢者、障害者等の移動円滑化や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、障害者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、道路標識の高輝度化等の整備を推進し

ます。

④ 無電柱化の推進

大規模災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、都市防災機能の向上を図るため、緊急輸送道路などを重点箇所としつつ、通行の妨げとなる電柱をなくし、安全で快適な歩行空間を確保するため観点から、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、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E T C 2. 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。

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の新設・改良、歩道の整備や道路照明、道路標識の設置、自転車走行環境の整備等の対策を推進します。

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。

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。

⑤ 道路の改築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、道路の改築等に併し、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。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、信号機、道路標識、中央帯、道路照明及び防護柵の設置等により、交通環境に応じた交通安全施設を整備します。

⑥ 高速道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用を促進し、交通事故の減少を図ります。そのため、高速道路等のE T Cを活用したサービスのP Rを実施し、高速道路等をより利用しやすい環境の整備を促進します。

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、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有効活用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、交通規制標識や表示に関しては、退色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう適切な維持管理を行います。

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

道路の構造、交通の状況、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、市民等から寄せられる要望や交通環境等をもとに道路管理者と警察等が検討・共同して取り組みます。

イ 生活道路におけるハード整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車走行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、地元住民の合意形成に基づく速度抑制・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た「ゾーン30」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。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な交通規制を実施するとともに、ドット線*、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等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 交通事故多発箇所の共同現地診断の推進

死傷事故が多発している交差点や単路を公安委員会、道路管理者等関係機関が共同で道路環境面について現地の診断・検討を行い、整備改善等の死傷事故抑制対策を講ずる共同現地診断を推進します。

④ 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ることから、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います。

また、市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) 効果的な交通規制の推進

① 登下校時間帯におけるきめ細かな交通規制と交通事故抑止に資する交通指導取り締まりの実施

通学路及びその周辺の道路構造、交通実態、沿道環境等を踏まえ、地域住民及び道路利用者等の合意形成を図りながら、スクールゾーンを設定するほか、登下校時間帯に限った車両通行止めをはじめとする各種交通規制を的確に実施するとともに、当該規制の実効性を確保するため、登下校時間帯に重点を置いた、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

② 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、公安委員会と連携し、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。

③ 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、公安委員会と連携し、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。

④ 交通事故多発地域における重点的・効果的かつ合理的な交通規制

交通事故が多発している地域、路線等においては、公安委員会と連携し、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。

(5) 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し、かつ適切に共存できるよう、「ち

「ばチャリ・すいすいプラン」の整備計画に基づき、安全な自転車走行環境の整備を推進します。

また、道路管理者と警察とが連携し、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する正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

(6) 自動車利用の効率化と公共交通の利用促進の連携

道路混雑は定時性・速達性等の交通利便性を低下させる要因となっているため、道路整備と並行して公共交通の利用促進に努め、交通需要へ対応した基盤整備と公共交通との役割分担が不可欠です。

このため、基盤となる道路ネットワークの着実な整備や交差点改良による自動車交通の効率化はもとより、パークアンドライドやサイクルアンドライドの整備促進やモビリティ・マネジメント*などにも取り組みます。

また、公共交通機関の利用促進を図るため、子どもの発達段階に応じて公共交通機関の利便性や利用する際のルールやマナー等について、様々な機会を通じて普及啓発に取り組みます。

(7) 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、高規格幹線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推進を図ります。

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、緊急通行車両事前届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。

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は、「千葉市地域防災計画」に基づき、関係機関と密接な連携のもと、迅速かつ的確な情報収集活動を積極的に行います。

また、把握した情報については、市内の道路情報提供装置等を活用して道路利用者等へ情報提供を行うとともに、報道機関等を通じて広報に努めます。

(8) 総合的な駐車対策の推進

① きめ細や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。

② 違法駐車対策の推進

違法駐車の実態等を踏まえ、違法駐車等の防止対策を推進するとともに関係機関・団体・地域住民等と密接な連携を図りながら、地域の駐車秩序の確立を図ります。

③ 駐車場等の整備

駐車需要を生じさせる一定規模以上の建築物に対し、駐車施設の附置を義務付ける「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の運用等により駐車施設の整備を図ります。加えて、駐車場整備計画の策定等により、駐車場整備地区の駐車需要等を踏まえ適切な駐車場施設の整備を図ります。

また、大規模商業施設等の立地に際し、計画的・総合的な駐車対策の促進を図ります。

④ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び保管場所の確保のため、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図りながら、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を積極的に展開し、違法駐車を排除しようとする地域ぐるみの気運の高揚を図ります。

⑤ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車や荷捌き者の路上駐車により交通が阻害されている都市部において、一定規模の施設に対する荷捌き駐車施設の義務化や、共同荷捌き駐車帯の検討、違法駐車の取締り、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。

(9) 道路交通情報の充実

① 情報収集・提供体制の充実

安全で快適な道路交通を確保するため、ETC 2.0^{*}等の新たな情報技術を活用しつつ、交通管制システムの高度化、道路交通情報収集・提供装置の整備等により、情報収集・提供体制の充実を図ります。

そのほか、道路交通情報提供施設の整備状況に応じて、電光掲示板等の活用

により、気象情報、路面情報、事故情報等を提供します。

② 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案内標識の整備や表記の改善等を進めていきます。

(10) 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への指導

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、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び許可条件の履行等の確認を警察が行うことにより、交通の安全と円滑を確保します。

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・対応を行い、特に、市街地について重点的にその是正を実施します。

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

特に、繁華街等における不法占用物件等に対しては、道路管理者及び警察において、計画的に実態把握活動を行い、撤去等の指導を行うとともに、指導に従わない等悪質な者に対して、積極的に取締りを実施します。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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 都市公園等の整備

路上における遊び・運動による事故防止のため、都市における子どもの遊び場となる都市公園等の整備を推進します。

③ 公立小・中学校の校庭等の開放の促進

地域の子どもたちが安心して楽しめる遊び場、各種スポーツ活動の場として、計画的に学校体育施設開放事業を促進します。

④ 道路法等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、車両制限令において定める車両寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

⑤ 自動運転等の新技術への対応における道路交通環境の整備

交通安全を促進する自動運転等の新技術を取入れるため、関係するインフラ整備の検討を進めてまいります。

【第4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、最低限の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) 自動運転車^{*}の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV^{*}）の普及を促進するため、あらゆる機会を通じ自動車ユーザー等へ情報提供を行います。また、その中で安全運転の責任は一義的にはドライバーにあります。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。

(2) 自動車の点検整備等の充実

① 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・団体等の協力のもとに展開して、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。

② 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、関係省庁や自動車関係団体等が実施する「不正改造車を排除する運動」の周知等により、理解の浸透を図ります。

③ 自動車等の新技术への対応等

「幕張新都心モビリティコンソーシアム^{*}」において千葉市と民間企業及び大学

等との連携により、自動運転等の未来技術の実現に向けた方策の検討を進めます。

【第5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、警察等関係機関と連携して、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。

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 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

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、市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の強化を図ります。

さらに、幅員が狭い道路でも活用できる「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備を推進するなどして効果的な速度違反取締りを行い、速度規制の実効性を確保します。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転の違反については、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、通学時間帯の通行車両に対する交通指導取締りのほか、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。

② 飲酒運転等に対する交通指導取締りの強化

飲酒運転に対しては、重点的かつ効果的な取締り手法により指導取締りを強化、推進するとともに、取締り体制の確保に努めます。さらに、飲酒運転を助長する車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のいわゆる周辺者三罪についても徹底した捜査を推進します。

③ 高速道路における交通指導取締りの強化

交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警らを行うとともに、事故多発地点を重点路線に指定して、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、通行帯違反等、悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点的に取締り、事故の未然防止と交通流の秩序を図ります。

(2) 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、暴走族の追放について官民連携の下、あらゆる機会をとら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。

② 暴走行為阻止のための環境づくり

暴走行為を抑止するため、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。

【第6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

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、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制を強化します。

② 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、本市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺自治体との広域応援体制を推進するとともに、関係機関との連携体制を構築します。

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。

また、救護の場でAEDが迅速に使用されるためには、設置場所があらかじめ市民一人ひとりにわかりやすく伝えられていることが重要です。そのため、AEDの設置場所が多くの人から認識できるようにしていきます。

④ 救助・救急用資機材の装備の充実

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^{*}の整備を進めるほか、ちば消防共同指令センターと適切に連携します。

⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

正確かつ迅速な応急処置が求められている救助隊員及び救急隊員に専門的知識、技術を習得させるため、消防職員に対する教育の中で、高度化する救助・救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療機関等の整備

ア 初期救急医療体制の充実

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を確保し、既に整備されている、総合保健医療センター内の千葉県休日救急診療所等の適切な運用を図ります。

また、夜間については、市立海浜病院内の夜間応急診療部や病院・有床診療所の輪番制により実施されている救急医療体制を継続しながら、引き続き医療スタッフの確保等、運営体制の充実を図ります。

イ 第二次救急医療*体制の充実

初期救急医療機関の後方支援体制として、重症患者の医療を確保するための病院群輪番制等の適切な運用を継続しながら、引き続き、第二次救急医療体制の充実に努めます。

ウ 第三次救急医療*体制との連携

重篤な救急患者の救命医療については、専門的かつ高度の診療機能を有する24時間診療体制の千葉県救急医療センター(高度救命救急センター)及び千葉大学医学部附属病院において対応しており、今後とも第三次救急医療機関が十分にその機能を果たせるよう、初期救急医療機関・第二次救急医療機関との連携を図ります。

② 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。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ迅速かつ円滑に搬送するため、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・協力関係の確保を一層強化し、救急医療機関の受入れ、連絡体制の充実を図ります。

【第7の柱】被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的、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、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。

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) 交通事故被害者に対する支援の充実強化

① 交通遺児等の育成及び援助

保護者を失う等、経済的に授業料等の納付が困難となった生徒の就学を容易にするため、就学支援金制度等を適切に運用します。

② 自動車事故対策機構による自動車事故被害者支援

独立行政法人自動車事故対策機構が行う、自動車事故の死亡者や重度の後遺障害が残った人の子弟に対する育成資金の貸付や、重度の後遺障害を持つ人への介護料の支給、自動車事故対策機構が運営する千葉療護センターでの治療や看護など、自動車事故被害者への支援について、周知や必要な連携を図ります。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

① 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し、相談業務や心のケア対策ができるよう、庁内で連携した横断的な支援に向けて、環境整備を促進します。また、専任の相談員や顧問弁護士、心の相談員(臨床心理士)を配置した「交通事故相談所」、「千葉犯罪被害者支援センター」をはじめとした庁外の各種相談機関等との連携を密にして、相談体制の充実強化に努めます。

② 交通事故相談活動の推進

損害賠償など被害者等の抱える問題の適切な対応を図るため、広報紙等、様々な広報媒体を活用し、交通事故当事者に対して広く相談に関する情報の提供を図ります。

【第8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、「千葉県交通事故調査委員会」等の専門家や関係機関・団体等による事故原因の分析結果等をもとに、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箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所を千葉県が選定し、警察署単位において、道路管理者、警察署等の関係機関が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、警察や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）と、道路環境の外的要因（昼・夜・交差点・カーブ等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して、同種事故の再発防止を図ります。

(3) 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、これを施策に反映することが重要であることから、警察が調査・収集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がその専門的見地から交通事故防止対策を検討する組織として、平成14年4月1日に学識経験者や関係機関等で構成する「交通事故調査委員会」を千葉県が設置しました。

当該委員会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。

第2編 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、本市では改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き、踏切事故防止対策を推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

2. 踏切事故における交通の安全についての目標

令和7年までに、踏切事故件数0件を目指します。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

【視点】

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策の推進

【4つの柱】

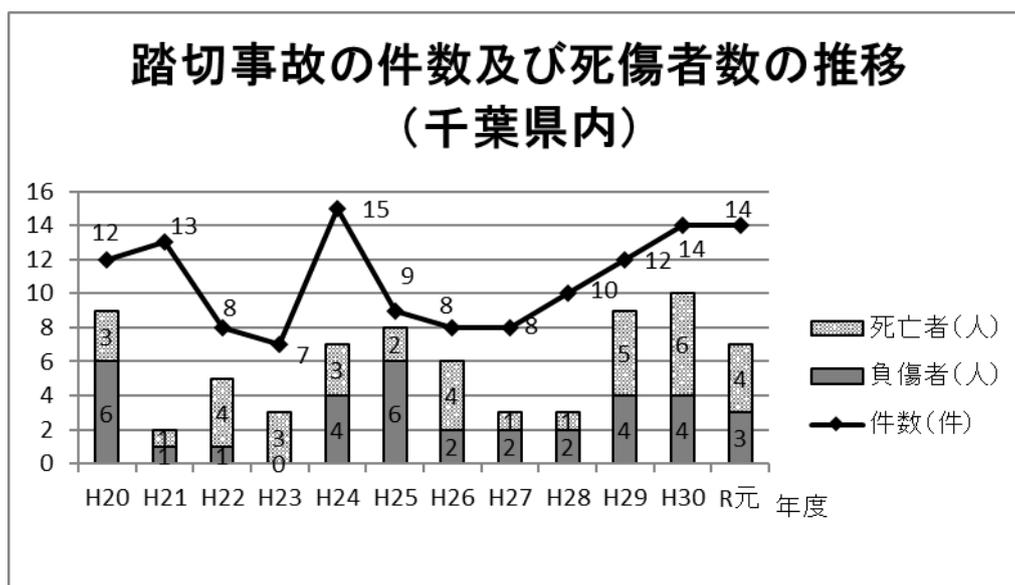
- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進
- ② 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第2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

第1節 踏切事故のすう勢等

千葉県下における踏切事故（踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、近年は10件前後でほぼ横ばいで推移しており、市内でも、平成28年から令和2年までの間に6件の踏切事故が発生しているほか、改良すべき踏切道も残されている状況です。



(関東運輸局鉄道部 HP から数値引用)

千葉市内における踏切事故件数

(件)

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
0	1	1	1	3

(千葉県警察調べ)

第2節 交通安全計画における目標

区分	期間	目標数値
第11次千葉市交通安全計画	令和3年度 ～ 令和7年度	令和7年までに 踏切事故件数0件を目指す

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市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7年までに、踏切事故件数0件を目指します。

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、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらします。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に推進します。特に踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道に指定された踏切については、立体交差化や構造の改良等の従来の対策に加え、周辺う回路の整備などの面的・総合的対策や踏切道のバリアフリー化など、地域の特情に応じた幅広い対策を検討し実施します。

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。

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、構造の改良の促進

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「速攻対策」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。

このため、踏切交通遮断量が特に多い区間での踏切道の整備や道路の新設・改良にあたっては、地域の実情に応じて立体交差化を推進します。

(2) 踏切道の構造の改良の促進

立体交差化が困難なボトルネック踏切*等について、交通安全の早期発現のための構造改良を鉄道事業者と連携し、推進します。

【第2の柱】踏切保安設備等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、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促進します。

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。

(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3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、迂回路の状況等を勘案して、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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に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4の柱】その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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。

用語集

名 称	意 味
アクション10事業	千葉県交通安全条例第3条により交通安全の日と定められている毎月10日に、交通事故の防止を図るため、各機関・団体が地域ごとに連携した各種交通安全対策(広報啓発活動・街頭指導等)を一斉に展開する取組を指します。
ETC2.0	ETC (Electronic Toll Collection System) とは、ノンストップ自動料金收受システムのことで、有料道路における料金所渋滞の解消等を目的に、料金所ゲートと通行車との間の無線通信により自動的に料金の支払いを行うシステムです。 ETC2.0は、今までの自動料金支払いの他、多様なサービスを可能とする新しいシステムです。通信スポットと走行車両が、双方向で情報通信を行うことにより、渋滞情報や経路別の料金を踏まえた「最適なルート選択サービス」や安全運転支援などが受けられます。
エコドライブ	環境に配慮した運転方法のことで、アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減する運転のことで、
SNS	ソーシャル・ネットワーキング・サービス (social networking service) のことで、インターネット上で双方向の発信・交流によりネットワークを構築するサービスを指します。
応急手当	ここでは、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保を指します。
オーバーハング型警報装置	踏切の上方に警報機を取り付けることにより踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるようにした装置です。
狭さく	交差点の内側、または、交差点の入口、出口を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設です。
高規格救急自動車	救急救命士が搭乗し、特定行為などを行うための資機材の積載及び活動スペースを確保するため、標準型救急車に比べ、室内も広くなっています。
交差点ハンプ	ハンプとは、通過する自動車のスピードを抑えるために、道路の車道部分を盛り上げて舗装した部分のことであり、これを交差点に施したものを交差点ハンプといいます。
高度道路交通システム (ITS)	最先端の情報通信技術や制御の技術などを用いて人と道路と車両とを情報で一体のシステムとしてネットワーク化構築する、つまり「知能化」と「情報化」により、交通事故死亡者の減少・渋滞緩和・高齢社会への対応、環境調和などといった道路交通問題を抜本的に解決することができると期待される21世紀型の新しい交通システムです。
高齢運転者等専用駐車区間制度	高齢運転者等に優しい道路環境の実現のため定められた制度です。この区間では高齢運転者等が運転し、標章を掲出した普通自動車のみが駐車できます。
(交差点の)コンパクト化	走行の安全性を高めることを目的に、停止線を前へ出したり、歩道の拡幅等を行い、交差点の面積を狭くすることです。
サポカー・サポカーS	政府が、交通事故防止対策の一環として普及啓発に取り組んでいる「安全運転サポート車」の愛称です。 「セーフティ・サポートカー (略称サポカー)」は、衝突被害軽減ブレーキが搭載された車で、全ての運転者を対象としています。 「セーフティ・サポートカーS (略称サポカーS)」は、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車のことで、特に高齢運転者に推奨しています。
三次救急医療	救急車等により直接、又は二次救急医療機関等から転送される頭部損傷等の重篤救急患者等に対する救命医療を行うことを指し、高度な診療機能を持つ「救命救急センター」により実施されています。
3(サン)・ライト運動	薄暮時間帯から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点とし、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動です。 ①ライト (前照灯) : 薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きのおまめな切り替えを心がける ②ライト・アップ (目立つ) : 歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる ③ライト (右) : 運転者は右からの横断者にも注意

名 称	意 味
シートベルトコンビンサー	シートベルト着用効果を実際に体験してもらうために、時速5キロの速度で衝突したときのショックを体験する装置です。
視線誘導標	車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。
自転車運転者講習制度	道路交通法の改正により平成27年6月1日より開始された制度であり、自転車運転中に危険なルール違反を3年以内に2回以上くり返すと受講しなければならない講習です。
自動運転・自動運転車	自動運転とは、運転者ではなくシステムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせることを言い、自動運転システムを搭載して自動運転が可能な車両のことを自動運転車と言います。 自動運転については、国際的に利用される指標により、レベル0（運転自動化なし）～レベル5までの6段階に分類されていますが、レベル3以上の車両が「自動運転車」に当たります。 本文中の「レベル3」は、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、システムが運転操作の全てを代替する状態を指します。（ただし、当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要） 【参考】各レベルに対応する車両の名称 レベル1・2：運転支援車、レベル3：条件付自動運転車（限定領域）、レベル4：自動運転車（限定領域）、レベル5：完全自動運転車
(交通安全)シルバーリーダー	高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う、高齢者の交通安全リーダーのことを指します。
衝突被害軽減ブレーキ (AEBS)	AEBS (Advanced Emergency Braking System 衝突被害軽減ブレーキ) とは、国土交通省によって定められた一定の性能規格をもつ自動ブレーキであり、歩行者の飛び出しなどでドライバーがブレーキが遅れた場合でも、衝突を察知し車が自動的にブレーキを操作し、衝突前に停止、あるいは減速させる先進的なブレーキ装置です。
新交通管理システム (UTMS)	UTMS (Universal Traffic Management System) とは、高度な情報通信技術による交通信号制御や交通情報提供、交通規制の適切な運用により、安全、円滑にして、人と環境に優しい交通社会の実現に貢献することを目的とした新しいシステムです。
スケアード・ストレイト教育技法	スタントマンによる歩行者・自転車と、自動車による仮想事故の再現により、交通事故の恐怖を直視する体験型教育手法をいいます。
ゼブラ・ストップ活動	運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。 ①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者がいないか十分に注意する ②ブ「ブレーキ」：横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む ③ラ「ライト」：3（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止 ④ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ
先進安全自動車 (ASV)	先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。具体的な機能としては、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車間距離制御装置、車線逸脱警報装置等が実用化されています。
地域交通安全活動推進委員	道路における交通の安全と円滑のために、地域において行われる各種交通安全活動のリーダーとして活躍しているボランティアの方たちの中から、公安委員会が推進委員として委嘱した方です。
千葉市交通安全運動実行委員会	本市における交通安全運動を効果的に実施するために結成された組織であり、警察署や交通安全協会など、交通安全に関係のある機関、団体をもって構成されています。
千葉市交通安全推進協議会	交通安全について適切な対策を推進するため、市民意識の高揚や、関係機関の連絡協議、交通安全の地域活動に対する助成事業等を行う協議会であり、警察署や交通安全協会、自治会、PTAの代表等で構成されています。

名 称	意 味
ちば市民協働レポート(ちばレポート)	平成26年9月より運用開始しており、千葉市内で起きている様々な課題(たとえば、道路が傷んでいる、公園の遊具が壊れている等)を情報通信技術を使って市民がレポートすることで、市民と市役所(行政)、市民と市民の間で、それらの課題を共有し、合理的、効率的に解決することを目指す仕組みです。
ちば消防共同指令センター	ちば消防共同指令センターでは、千葉県北東部・南部の20消防本部の119番通報の受信や、消防車や救急車の無線管制等の通信指令業務の運用を共同で行っています。最新の情報通信機器を配備し指令業務の効率化を図ることにより、119番入電時に災害現場から直近の消防隊、救急隊に対し、瞬時に指令することが可能となり、火災等による被害軽減と傷病者の救命率向上が期待されます。
TSマーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークです。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。 ※TS: Traffic Safety
道路交通情報通信システム(VICS)	VICSとは、道路の渋滞情報や事故情報など、快適なドライブに欠かせない道路情報を、FM多重放送、電波ビーコン及び光ビーコンを利用し、リアルタイムで発信する情報通信システムです。
ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線(ドット線)で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面標示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。
二次救急医療	入院や手術を必要とする救急患者等に対応する医療のことを指します。各地区において病院等が当番制で夜間・休日に対応する「病院群輪番制」により実施しています。
二段階横断歩道	道路中央部分に交通島を設け、それを挟むようにして横断歩道を設置するもので、横断者の横断距離を短縮できるほか、横断開始時は主に片方の安全確認で済むなど、特に子供や高齢者の安全な横断場所として、運転者にとっては、横断待ち歩行者の発見(特に右側からの横断者)が容易になるなど、歩行者・運転者双方にとって安全性の向上が期待できます。
バイスタンダー	ここでは、交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指します。
はればれ運転	危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を探ることをいいます。
光ビーコン	道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信をするための路上インフラ装置で、設置機関は、各都道府県警察となります。
ピクトグラム	ここでは、絵文字、絵言葉など視覚的に情報を伝えるものを指します。
敏捷性測定装置(クイックアーム)	点灯するランプを両手で押下し、俊敏性を測定するとともに、向上を図る交通安全教育資機材です。
プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当てのことで、主として、救急車内で行うものをいいます。(病院前救護)
ベコちゃんクラブ	幼児の交通安全教室・クラブのことで、東北地方のある地域で幼児の交通安全クラブに「牛(ベコ)のように慌てず、ゆっくりとした様子が交通安全につながれば」という願いを込めて命名したことが始まりで、名前が全国に広がったものです。
ボトルネック踏切	○開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切 ○自動車と歩行者のボトルネック踏切：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切で、自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなります。 ・自動車ボトルネック踏切：一日の踏切自動車交通遮断量(※1)が5万以上の踏切 ・歩行者ボトルネック踏切：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量(※2)の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切 ※1 踏切自動車交通遮断量=自動車交通量×踏切遮断時間 ※2 踏切歩行者等交通遮断量=歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間
幕張新都心モビリティコンソーシアム	モビリティに関わる多様な主体の積極的な参画及び産官学の連携を促し、幕張新都心における移動ニーズへの対応、移動と各種サービスの一体的、効率的な提供により、地域の活性化を図るとともに、新しい時代の社会的ニーズ、ライフスタイルに対応した快適で魅力的な街を実現し、もって持続可能な都市づくりを推進することを目的として組成したプロジェクト。
モビリティ・マネジメント	自家用車から徒歩や公共交通への自発的な行動変容を促すコミュニケーションを中心とした施策をいいます。