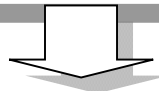


## 第1編 道路交通の安全

### 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県を目指します。

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

24時間死者数を年間110人以下とします。

(30日以内死者数等を同様に減少させます。)

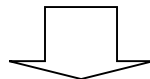
重傷者数を年間1,300人以下とします。



### 3. 道路交通の安全についての対策

#### (6つの視点)

- ①高齢者・子供の安全確保
- 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交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥先端技術の活用推進



#### (8つの柱)

- ①県民一人一人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

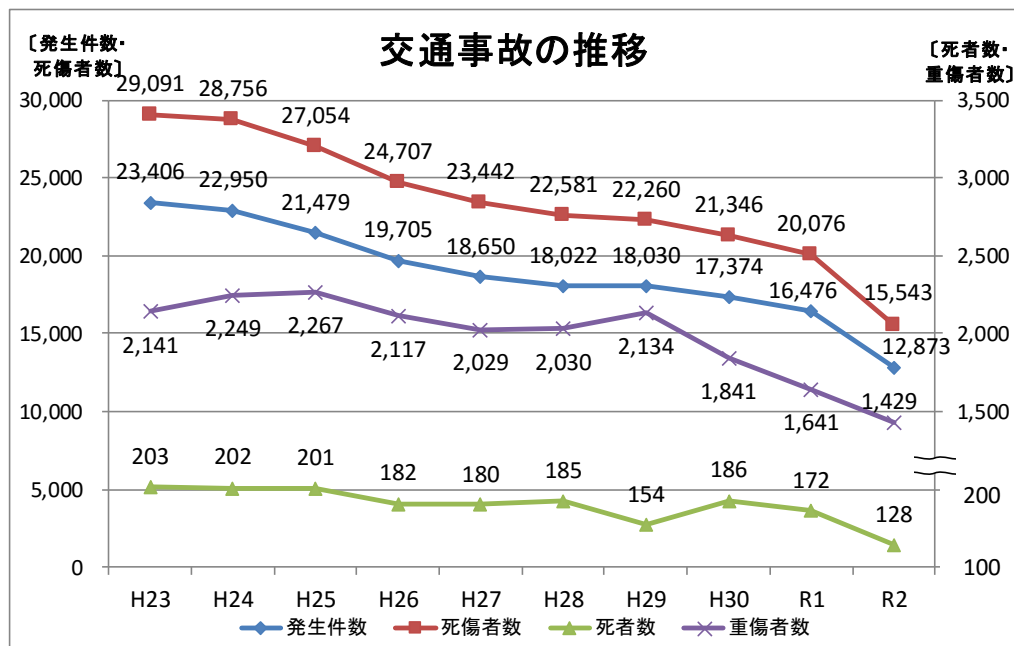
#### 1 道路交通事故のすう勢等

##### (1) 道路交通事故の現状

県内の交通事故状況は、発生件数、死傷者数ともに年々減少しており、令和2年の発生件数は12,873件、死傷者数は15,543人で、平成28年の発生件数18,022件、死傷者数22,581人と比較して、発生件数で29%、死傷者数も31%の減少となっています。

一方で、死者数は平成28年以降、令和2年まで、185人、154人、186人、172人、128人と、年によって大幅な増減を繰り返しながら全体としては緩やかな減少傾向で推移しています。

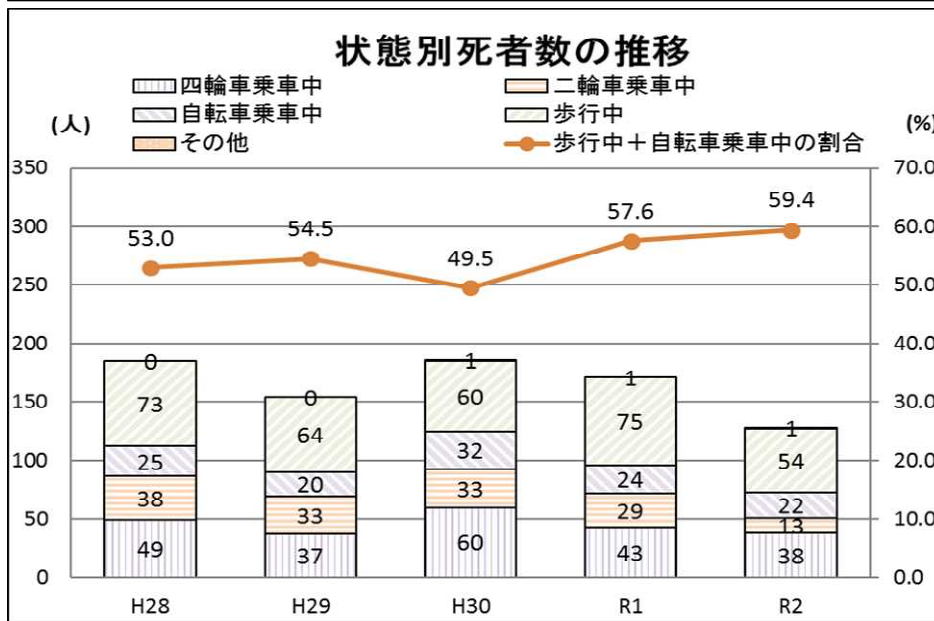
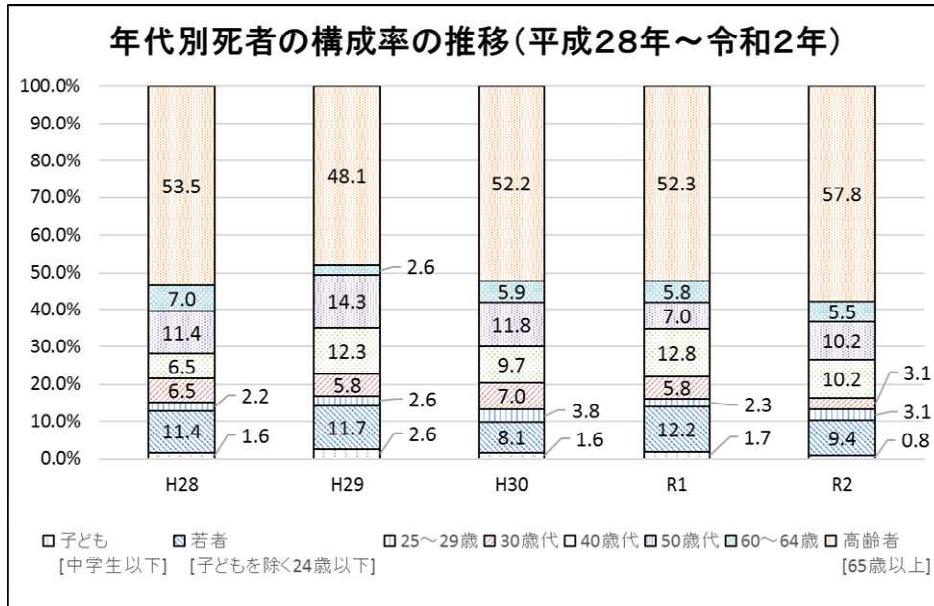
第10次千葉県交通安全計画で掲げた抑止目標(令和2年までに年間死者数を150人以下に、死傷者数を1万8千人以下に抑止する)については、死者数・死傷者数とも令和2年に達成しました。しかしながら、全国的に見ると令和元年に死者数が全国ワーストとなるなど、依然としてワースト上位に位置しています。



##### (2) 交通死亡事故の特徴(平成28年～令和2年)

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超え増加傾向にあり、令和2年には6割近くを占めている。
  - ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は5～6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割を占める一方、死亡事故においては夜間事故が5割超を占めている。
- 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平成24年以降、下降傾向となっており、近年は若干上昇しているものの4割前後に留まるなど、死亡事故の一因ともなっています。

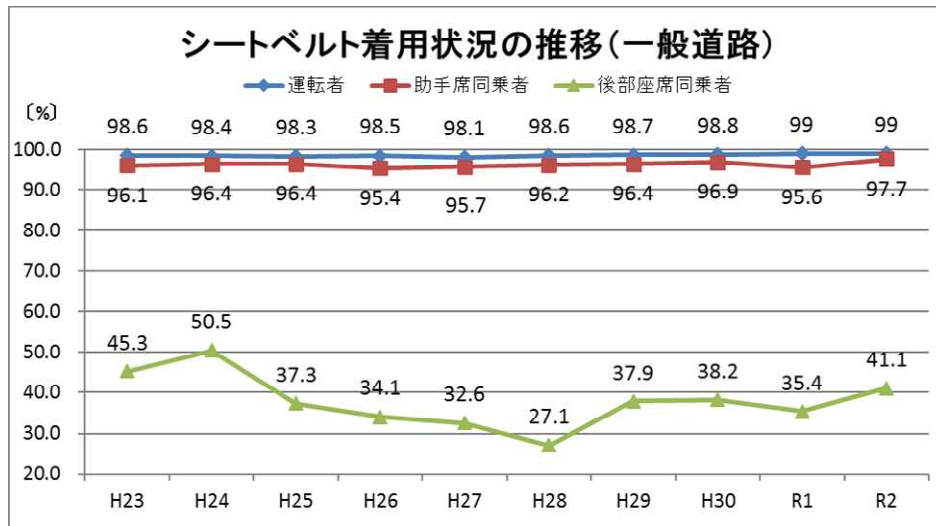


### 昼夜別交通事故発生状況(平成28年～令和2年)

年	事故種別	昼	夜
H28	全事故	12,491件(69.3%)	5,531件(30.7%)
	死亡事故	92件(50.5%)	90件(49.5%)
H29	全事故	12,687件(70.4%)	5,343件(29.6%)
	死亡事故	66件(42.9%)	88件(57.1%)
H30	全事故	12,217件(70.3%)	5,157件(29.7%)
	死亡事故	97件(53.0%)	86件(47.0%)
R1	全事故	11,577件(70.3%)	4,899件(29.7%)
	死亡事故	70件(41.9%)	97件(58.1%)
R2	全事故	9,174件(71.3%)	3,699件(28.7%)
	死亡事故	63件(50.4%)	62件(49.6%)

0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0% 80.0% 90.0% 100.0%

□昼 □夜



## 2 交通安全計画における目標

千葉県究極の目標は、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7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11次千葉県交通安全計画	令和3年度～令和7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

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
平成28年	185人	221人	1.19倍
平成29年	154人	185人	1.20倍
平成30年	186人	212人	1.14倍
令和元年	172人	205人	1.19倍
令和2年	128人	150人	1.17倍

### ○ 24時間死者数の目標：年間110人以下について

国が、第11次交通安全基本計画の計画期間中に、24時間死者数を2,000人以下とする目標を設定したことなどを踏まえて、年間110人以下を本計画終了年度(令和7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2,000人以下

(第10次交通安全基本計画における目標 年間2,500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

国が従来死傷者数に代わり、より命に関わり優先度が高い重傷者（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）に関する目標値を設定したことを踏まえ、県においても重傷者数を目標とすることとし、過去の推移から、年間1,300人以下と設定します。

（参考）国の目標 重傷者数 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55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

### 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「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」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計画としています。

#### ◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、交通事故全体が減少傾向であるなか全事故において高い割合を占めていることから、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

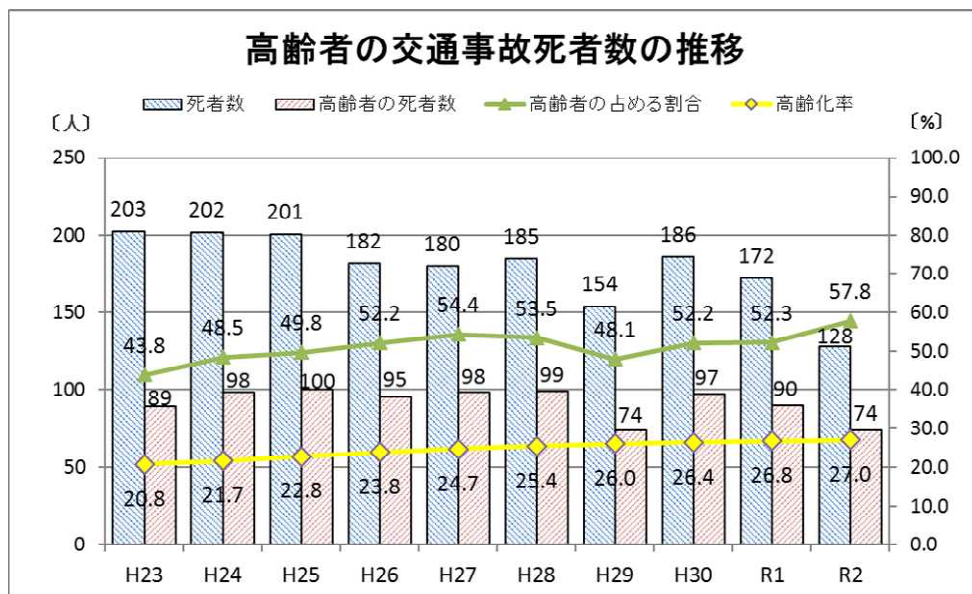
本県においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超えており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

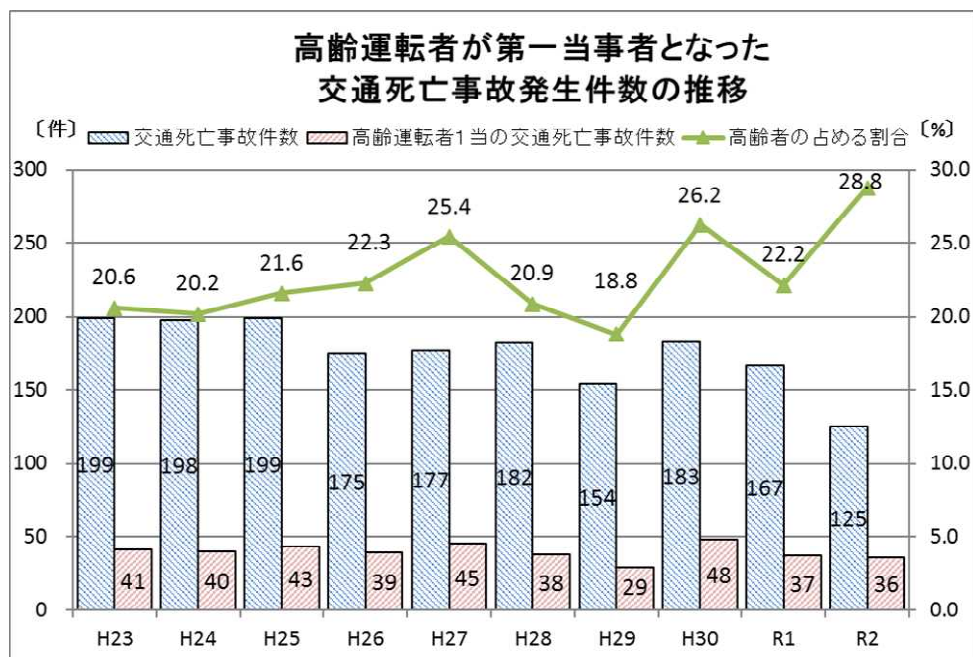
このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

##### (2) 交通事故を起こさせないための取組

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

高齢運転者に対しては身体機能の低下に伴う安全運転相談や安全運転サポート車の普及促進、運転免許返納のための条件づくりなど効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を一層強化します。





## ◆重点項目2：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、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、依然として本県の自転車乗車中の交通事故件数は交通事故全体の2割以上を占めており、また、近年、自転車利用ニーズが高まっていることから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。

### (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6割以上、高校生が7割以上となっており、日常的な行動範囲が広がり自転車の運転を行う機会が増加することに伴い、自転車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3割と高い割合を示しているほか、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。

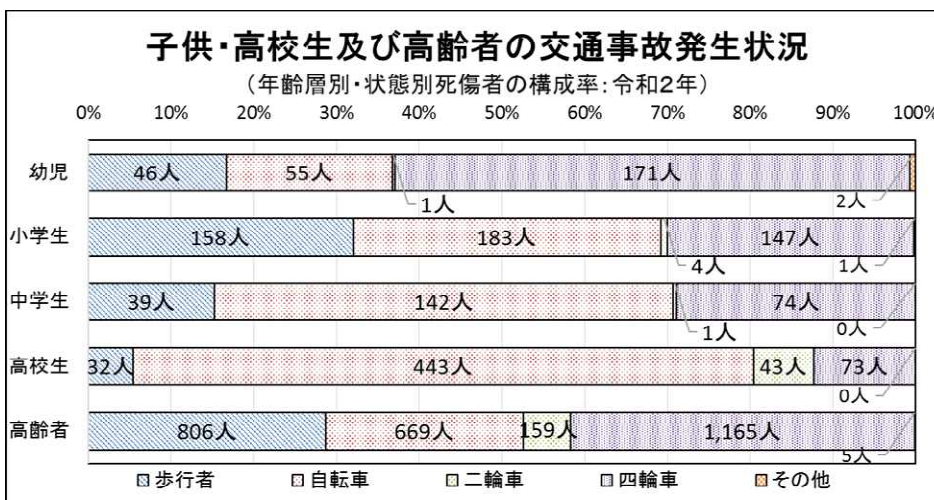
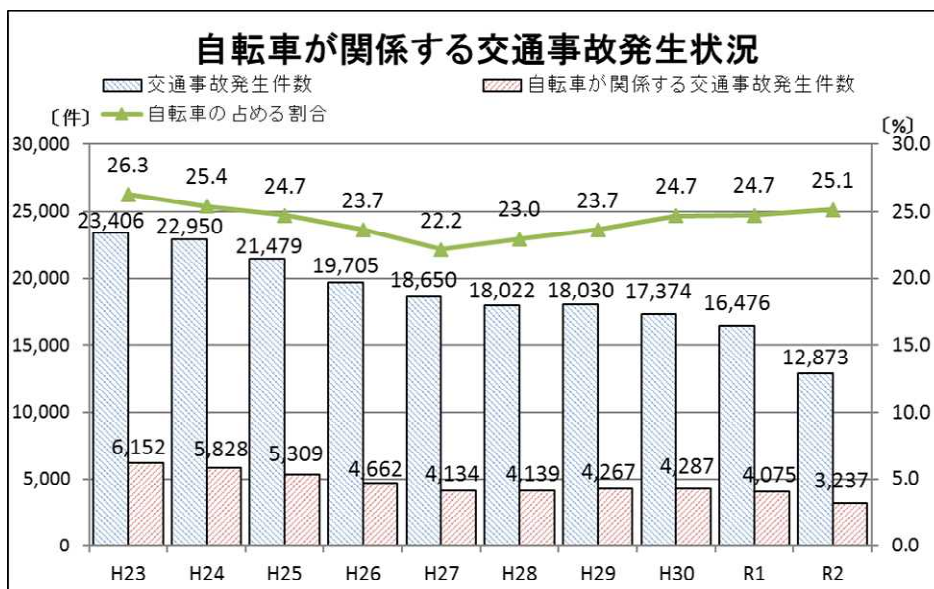
このため、次代を担う小・中・高校生の子供たちの安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

### (2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車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。





#### ◆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。また、本県では、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、近隣都県と比較すると最多であるほか、令和元年中の飲酒運転による交通事故死者数は、全国ワーストとなっています。

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

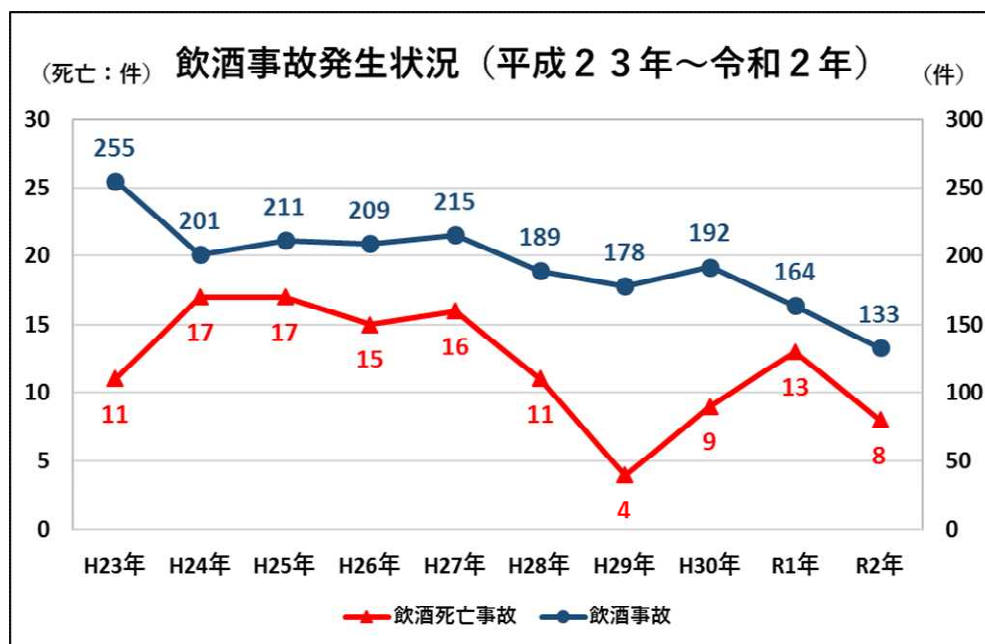
##### (1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

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、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、「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、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) 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、取締りを強化する必要があります。



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。