

第11次千葉県交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



千葉県マスコットキャラクター
チーバくん

千葉県交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通安全の安全	3
第1章 道路交通安全の目標及び重点事項	5
1 道路交通事故のすう勢等	5
2 交通安全計画における目標	7
3 計画の重点事項	9
第2章 道路交通安全についての対策	13
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	13
第1の視点 高齢者・子供の安全確保	13
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	15
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	17
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	18
第5の視点 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	19
第6の視点 先端技術の活用推進	20
第2節 道路交通安全の施策	21
第1の柱 県民一人一人の交通安全意識の高揚	21
(1) 県民総参加でつくる交通安全の推進	21
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	26
(4) 自転車の安全利用の推進	27
(5) 飲酒運転の根絶	30
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
(7) 効果的な交通安全教育の推進	35
第2の柱 安全運転の確保	37
(1) 運転者教育等の充実	37
(2) 運転免許業務のサービスの向上	41
(3) 安全運転管理の推進	41
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	41
(5) 交通労働災害の防止等	43
(6) 道路交通に関する情報の充実	43
第3の柱 道路交通環境の整備	45
(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	45

(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	46
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	48
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	50
(5)	効果的な交通規制の推進	50
(6)	自転車利用環境の総合的整備	51
(7)	I T S の活用	51
(8)	交通需要マネジメントの推進	52
(9)	災害に備えた道路交通環境の整備	52
(10)	総合的な駐車対策の推進	53
(11)	道路交通情報の充実	54
(12)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	55
第4の柱	車両の安全性の確保	57
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	57
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	57
(3)	自動車アセスメント情報の提供等	57
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	58
(5)	リコール制度の充実・強化	59
第5の柱	道路交通秩序の維持	60
(1)	交通指導取締りの強化等	60
(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	61
(3)	暴走族等対策の推進	61
第6の柱	救助・救急活動の充実	64
(1)	救助・救急体制の整備	64
(2)	救急医療体制の整備	65
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	66
第7の柱	被害者支援の充実と推進	68
(1)	交通事故被害者支援の充実強化	68
(2)	自動車損害賠償保障制度の充実等	69
(3)	損害賠償の請求についての援助等	69
第8の柱	交通事故調査・分析の充実	70
(1)	交通事故多発箇所共同現地診断	70
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	70
(3)	交通事故データ解析等統計分析の高度化	70
(4)	交通事故調査委員会の効果的運用	70

第2編 鉄道交通の安全	73
第1章 鉄道交通安全の目標等	75
1 鉄道事故のすう勢等	75
2 交通安全計画における目標	77
第2章 鉄道交通の安全についての対策	78
第1節 今後の鉄道交通安全対策の方向	78
第2節 鉄道交通安全の施策	78
第1の柱 鉄道交通環境の整備	78
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	78
(2) 運転保安設備等の整備	79
第2の柱 鉄道交通の安全に関する知識の普及	79
第3の柱 鉄道の安全な運行の確保	79
(1) 保安監査の実施	79
(2) 運転士の資質の保持	79
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	80
(4) 気象情報等の充実	80
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	80
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	80
(7) 計画運休への取組	81
第4の柱 鉄道車両の安全性の確保	81
第5の柱 救助・救急活動の充実	81
第6の柱 被害者支援の推進	81
第3編 踏切道における交通の安全	83
第1章 踏切道における交通安全の目標等	85
1 踏切事故のすう勢等	85
2 交通安全計画における目標	86
第2章 踏切道における交通安全の対策	87
第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向	87

第2節 踏切道における交通安全の施策	88
第1の柱 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進	88
(1) 踏切道の立体交差化	88
(2) 踏切道の構造の改良の促進	88
第2の柱 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	88
(1) 踏切保安設備等の整備	88
(2) 交通規制の実施	89
第3の柱 踏切道の統廃合の促進	89
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	89
参考資料	91
外国人アンケート結果	99
用語集	102

※本文中の「※印」が付された用語については、「用語集」で意味を解説しています。

計画の基本的な考え方（第11次計画の概要）

第一 計画の性格

第11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11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。

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。平成28年度を初年度とする第10次計画は令和2年度で計画期間が終了することから、令和3年度から始まる第11次計画を新たに策定するものです。

第三 計画の基本理念

人命尊重の理念のもとに、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない、安全で安心して、いきいきと暮らせる「交通安全県ちば」の実現を目指します。

第四 計画期間

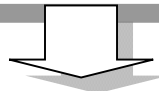
計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

第五 計画策定のプロセス

この計画は、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。

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。



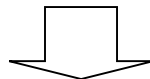
2. 道路交通の安全についての目標
24時間死者数を年間110人以下とします。
(30日以内死者数等を同様に減少させます。)
重傷者数を年間1,300人以下とします。



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

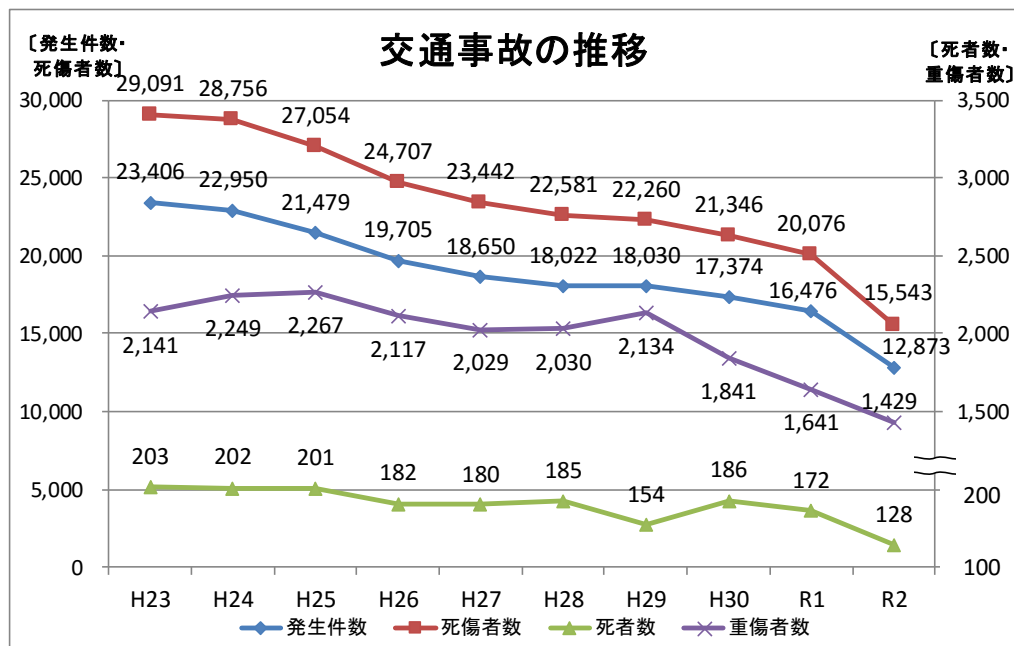
1 道路交通事故のすう勢等

(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。

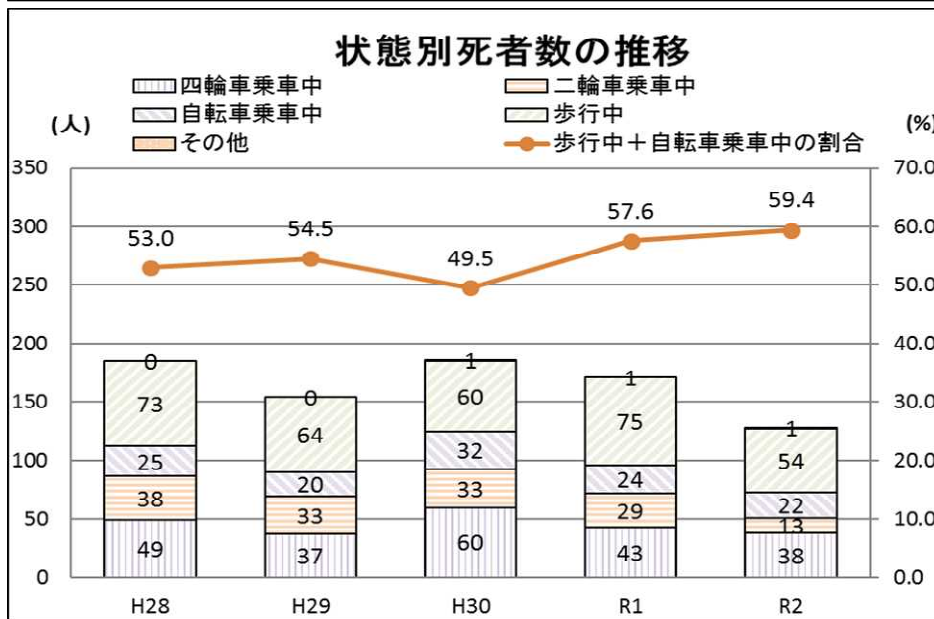
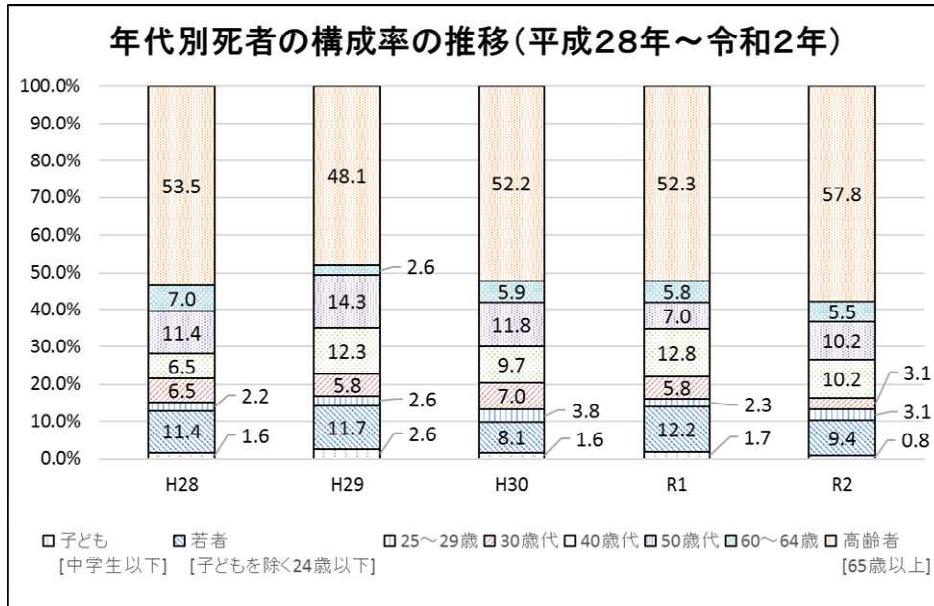
第10次千葉県交通安全計画で掲げた抑止目標(令和2年までに年間死者数を150人以下に、死傷者数を1万8千人以下に抑止する)については、死者数・死傷者数とも令和2年に達成しました。しかしながら、全国的に見ると令和元年に死者数が全国ワーストとなるなど、依然としてワースト上位に位置しています。



(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。

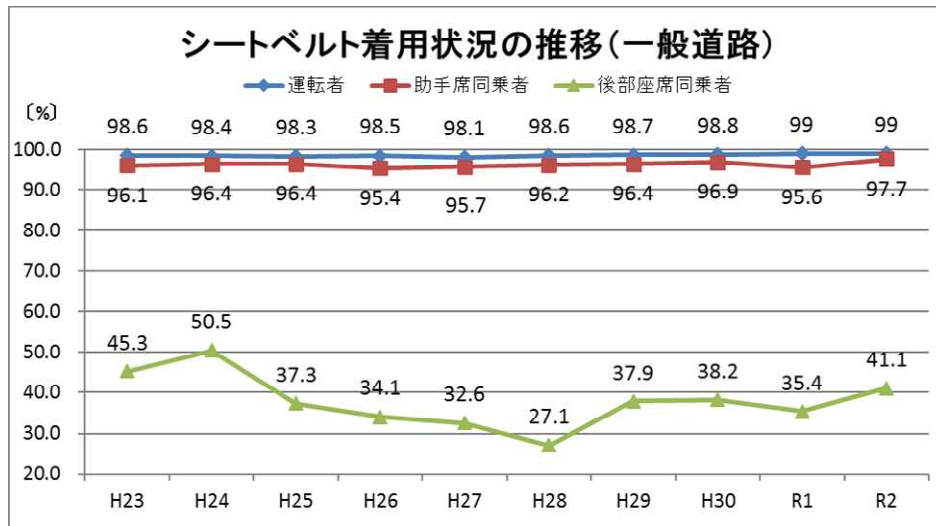


昼夜別交通事故発生状況(平成28年～令和2年)

年代	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

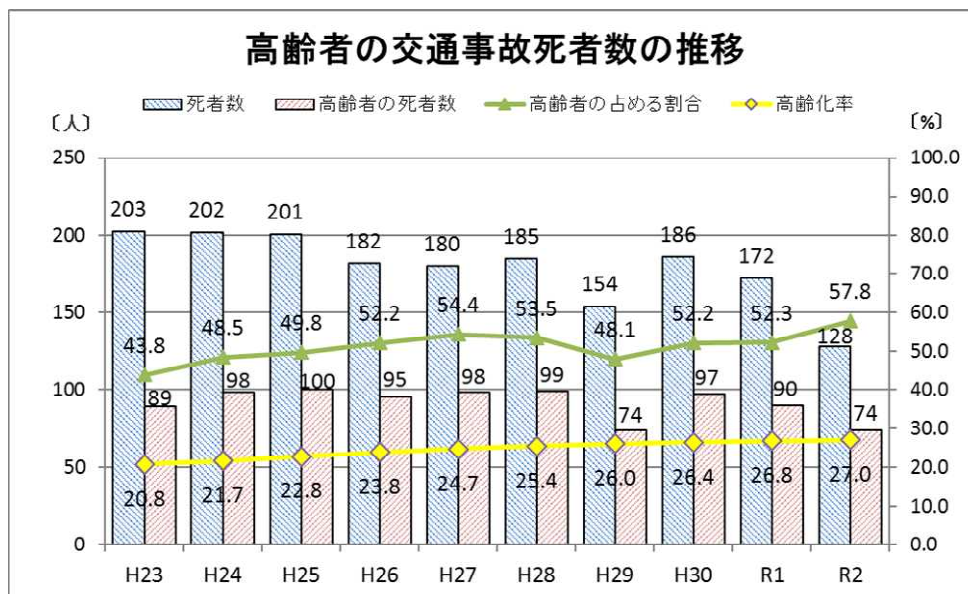
本県においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数を超えており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

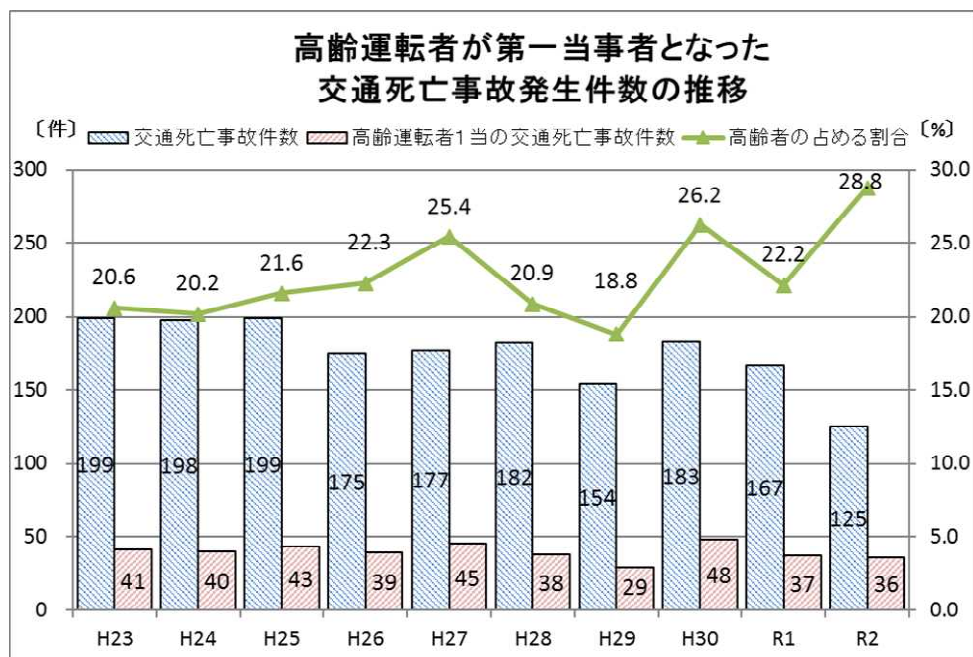
このため、従来から実施している反射材の普及促進などの対策を強化することにより、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

(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。

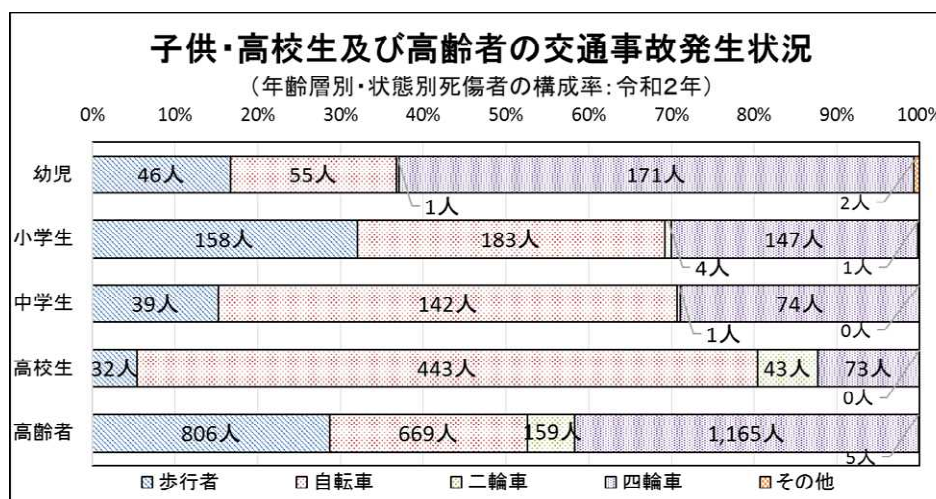
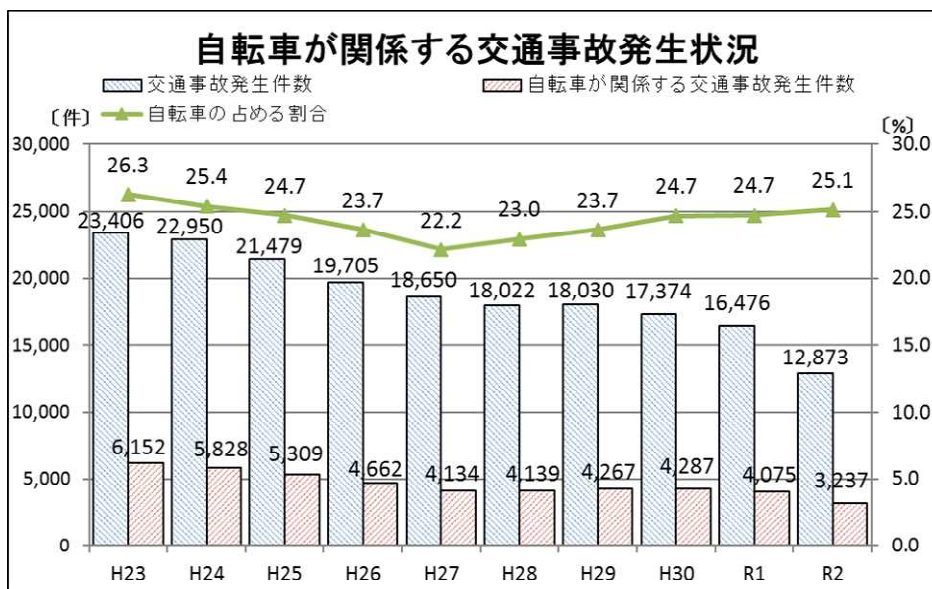
また、高齢者についても、事故の割合が約3割と高い割合を示しているほか、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。

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。

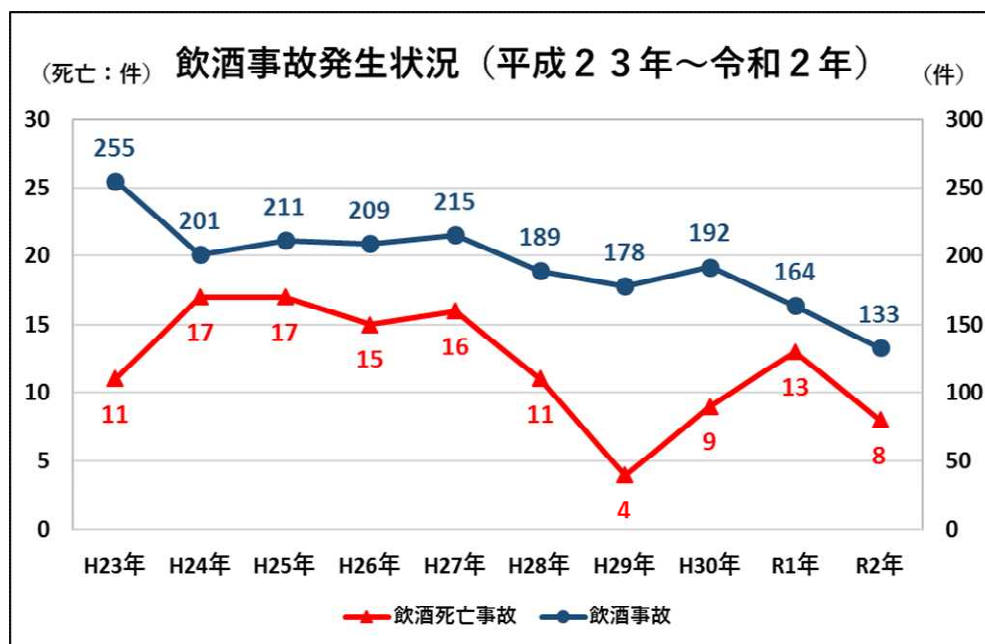
(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

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。

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、これまで続け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・分析を充実し、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、計画の実行性を確保していくことが求められています。

第1次計画の策定に当たっては、国が定める第1次交通安全基本計画を踏まえて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県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・子供の安全確保

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。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合とがありますが、歩行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、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、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、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。

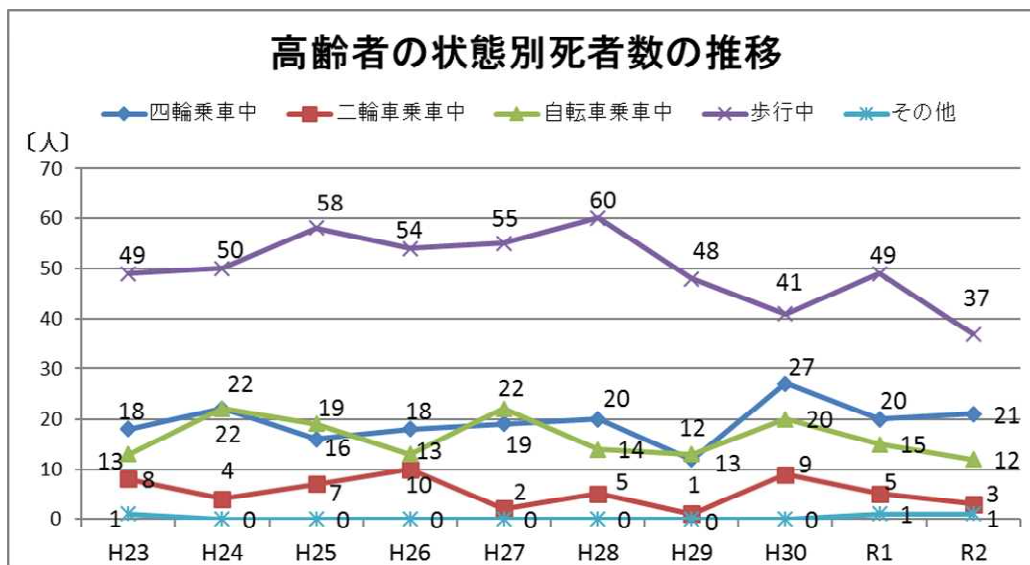
また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化されるなど利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施す

ることや高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

一方で、少子化の進展のなかで、安心して子供を生き育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担う子供の安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心に子供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。



【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 (25 ページ)
- ・シルバーリーダーの指導・育成 (26 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 (27 ページ)
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進 (27 ページ)
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 (45 ページ)

◎高齢運転者対策の強化

- ・安全運転相談・認知機能検査の充実 (38～39 ページ)
- ・参加・体験・実践型教育の推進 (39 ページ)
- ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進 (39 ページ)
- ・安全運転サポート車の普及促進 (39 ページ)
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等 (40 ページ)
- ・高齢者等の移動手手段の確保・充実 (50 ページ)

◎子供の交通事故防止の推進

- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進 (31～34 ページ)
- ・交通安全モデル園事業の実施 (31 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、高齢者や子供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。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子供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、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、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、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、自転車損害賠償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、車線や歩道の幅員の見直し等により、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、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。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の通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。また、自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が歩行者等の安全な通行を脅かし重大な交通事故を発生させること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、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ルールやマナーを実践し事故の危険性を体験する等

の参加体験型の安全教育を積極的に取り入れ、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の放置自転車が問題となっている場合に、関係機関の協力のもと、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、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車椅子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（25 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（26 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（45 ページ）
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（45 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（28 ページ）
- ・社会人への広報・講習会等の開催（28、34 ページ）
- ・自転車安全整備制度（T Sマーク制度）の普及促進（29 ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入促進（29 ページ）
- ・反射材等の普及（29 ページ）
- ・自転車運転者講習制度の適正な運用（29 ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（30 ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（30 ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（51 ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（51 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（31～34 ページ）
- ・交通安全モデル園事業の実施（31 ページ）
- ・子供自転車免許の推進（32 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 ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（27 ページ）

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた市町村道等の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、緩やかに減少しており、生活道路が全死亡事故件数に占める割合も減少傾向が続いていますが、県民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害者、子供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。

そのため引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進めるほか、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。

また、交通事故死者数の5割超を占める国道・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、実施箇所で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。

【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（45 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（45 ページ）
- ・歩行者空間のバリアフリー化（45 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（46 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（46 ページ）
- ・事故危険箇所対策の推進（46 ページ）
- ・適切に機能分担された道路網の整備（47 ページ）
- ・道路の改築等による交通事故対策の推進（48 ページ）
- ・一般道路・高速道路における交通指導取締りの強化等（60 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（70 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

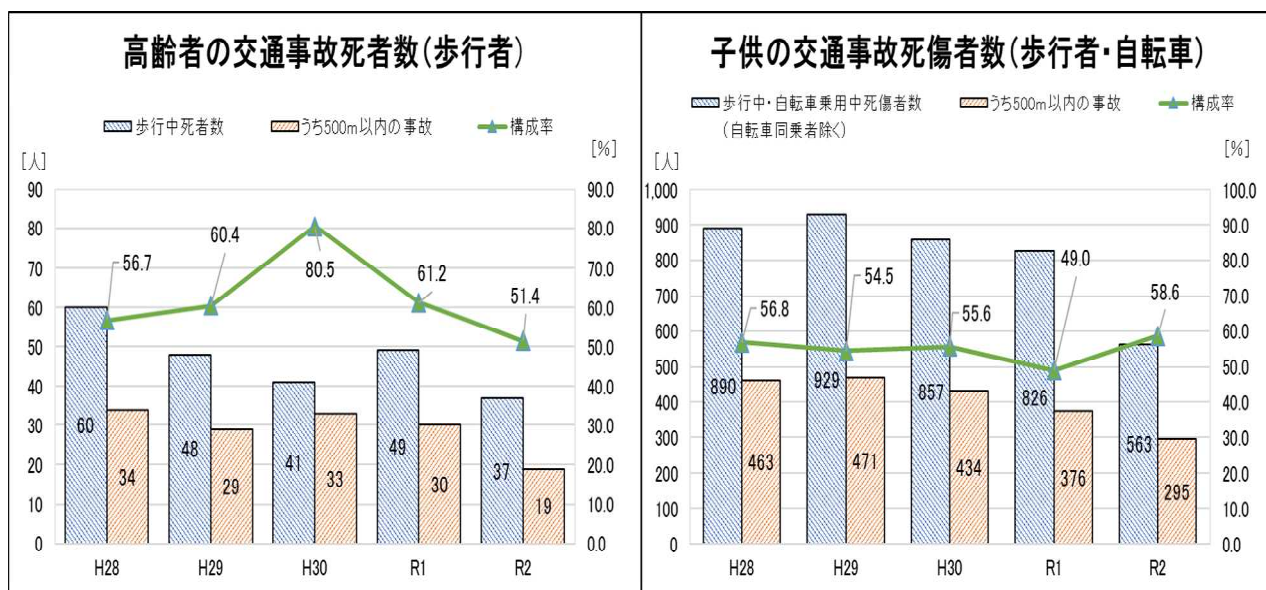
県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の半数を超えています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

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

このように交通事故は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。



【第4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 (21 ページ)
- ・交通安全運動の推進 (24 ページ)
- ・高齢者孤立化防止活動 (ちばSSKプロジェクト) (26 ページ)
- ・シルバーリーダーの育成・指導 (26 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 (30 ページ)
- ・交通安全教育指導者の育成 (35 ページ)
- ・交通安全教育推進の支援 (35～36 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 (61 ページ)
- ・応急手当の普及啓発活動の推進 (64 ページ)

【第5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5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事故防止対策 (42 ページ)
- ・事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策 (42 ページ)
- ・地域の特性に着目した交通安全対策 (50 ページ)
- ・安全で機能的な都市交通確保のための交通規制 (50 ページ)
- ・交通事故多発地域における重点的交通規制 (50 ページ)
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断 (70 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 (70 ページ)
- ・交通事故データ解析等統計分析の高度化 (70 ページ)
- ・交通事故調査委員会の効果的運用 (70 ページ)

【第6の視点】先端技術の活用推進

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（39 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（46 ページ）
〔歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）〕
- ・ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（50 ページ）
〔交通管制システムの充実・高度化〕〔信号機の高度化〕
- ・ITSの活用（51～52 ページ）
〔道路交通情報通信システム VICS〕〔新交通管理システム UTMS〕
〔信号情報活用運転支援システム TSPTS〕〔ETC2.0 の展開〕
- ・道路交通情報の充実（54 ページ）
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進（57 ページ）
- ・自動車アセスメント情報の提供等（57 ページ）
- ・救助・救急体制の整備（64～65 ページ）
〔現場急行支援システム FAST〕〔救急搬送支援システム M-MOCS〕
- ・救急医療体制の整備（65 ページ）
〔救急医療情報システム〕

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。

- 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

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、強力的に推進します。

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者、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」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、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

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。このため、「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」や「ベストライダーコンテスト」等の競技会をはじめ、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者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を行います。

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・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した県民運動を展開します。

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」、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」として、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

子供と高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、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を中心に展開します。

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、その効果を多くの県民に体験してもらうことが重要であるため、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、自治体や交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、街頭での着用啓発と指導を推進します。

また、高速道路では、タクシー協会やバス協会等と連携し、「高速道路安全運行要領」による、乗客のシートベルト着用徹底に向けた各種広報啓発活動を推進します。

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、県民に対してエコドライブの実施を呼びかける取組を実施します。

主な取組として、メディアを活用した啓発や、ポスター・ステッカー等の啓発物品の掲示・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、交通安全教室実施時に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ライトを活用する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。

特に、反射材の着用については現時点では十分に普及しているとは言えません。今後、反射材を自ら進んで着用したくなるような環境づくりに向けた検討をさらに進め、反射材の着用を習慣化することにより、特に歩行者の交通事故を効果的に減少させることにつなげる必要

があります。

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への推進）

高齢者の孤立化防止活動として、県と商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（ちば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するなど、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。

例えば、高齢者自身が居住地周辺における危険な体験を地図上に示すとともにそれを参加者と共有する「ヒヤリ地図」の作成や、「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせた「いきいき運転講座」等の経験を、シルバーリーダーが地域の高齢者に伝え指導するため、自発的に勉強会等を開催する取組などを促進します。

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」は、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ることに大きな効果が得られています。

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、高齢者に対する交通安全意識の高揚を図ります。

さらに、千葉県生涯大学の学生に対し、「交通安全」に係る注意喚起を通して、交通安全思想の普及を図ります。

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に直接赴き、「出前式交通安全教室」を開催し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に、事故防止に関する情報を提供する活動を行います。

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、交通安全教育ビデオの上映、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、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学や配達をはじめ様々な目的で利用されています。また、運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとしても選ばれているところです。しかし最近、自転車の歩道での暴走やあおり運転、携帯電話等を使用しながらの走行など、交通ルールやマナーを守らない危険な

走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。

「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。

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強化月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を重点に広報啓発活動を実施し、「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るとともに、警察、市町村、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、街頭啓発活動を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。

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、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等を推進し、「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、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

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、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へ届くよう広報を実施し、自転車利用者へ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

交通安全教室において、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、自転車点検整備の促進を図ります。

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、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、TSマーク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促進

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、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必要性を積極的に広報・啓発し、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及

薄暮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周知させることで、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ルール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、違反者等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・危険な運転者に対する取締りの徹底

交通ルールの浸透や正しい交通マナーの向上を図るため、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繰り返す違反者や、悪質性・危険性の高い酒酔い運転や制動装置不良自転車運転等の違反に対して検挙措置を講ずるなど、自転車利用者への法遵守の徹底を図ります。

ウ 自転車運転者講習制度の適正な運用

平成27年6月より開始された自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、危険な自転車運転者に対する指導取締りの実施及び危険行為を繰り返した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、頭部への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方法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

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、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」を最重要活動に掲げ、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県民すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、県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

千葉県交通安全対策推進委員会の下部組織として、関係機関・団体等を構成員とする「飲酒運転根絶部会」を設置して、飲酒運転根絶に向けた有効な対策や取組等を検討し、新たな施策やハンドルキーパー運動※による飲酒運転防止活動等の推進、運転代行サービスの普及促進に取り組みます。

また、各地域に設置された飲酒運転根絶協議会を中心に緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動や広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、企業・団体等が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、地域の実情に応じた飲酒運転根絶対策を推進するなど、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりに努めます。

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「飲酒疑似体験ゴーグル」等の活用や交通安全教育推進員を講習会に派遣することにより飲酒運転は悪質・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気運を高めます。

④ 自動車運転代行業の指導・監督

関係機関との連携を密にし、法の規定による指示、営業停止命令等の行政処分や取締りを的確に行い、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保するため指導・監督を実施します。

(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させ、それに対する態度を身に付けさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、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行います。

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、市町村、地域、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、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、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供や広報活動等を行います。

ウ 幼児交通安全クラブにおける交通安全教育の充実

幼児と保護者を構成員として、幼稚園、認定こども園及び保育所を単位に幼児の特性に応じた交通安全教育の推進母体である、通称「ベコちゃんクラブ」による教育内容の充実が図られるよう支援します。

エ 幼児交通安全教育セミナーの開催

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。

オ 交通安全モデル園事業の実施

県内の年齢別の歩行中交通事故者数のうち7歳児の交通事故が多いことから、幼児及び保護者への交通安全教育を充実させることにより、小学校入学後の交通事故防止に努めます。

県内の幼稚園、保育所等を「交通安全モデル園」に指定し、翌年小学校に入学予定の幼児に対して、年間を通じて参加・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、保護者に対する交通安全教室や、教員・保育士等に対してその実施に係る要領の教育をすることで、幼児の交通安全行動の定着を図ります。また、他園でも同様の取組が促進されるよう情報発信をします。

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、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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を作成・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

イ 学校安全研究校の指定

安全教育・安全管理の充実を図るため、小中学校から研究校や、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。

研究校やモデル地域及び拠点校は交通安全、生活安全、災害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

中学生は、幼少の時期から本格的な青年期に移行する過渡期にあり、なお成長の途上にあります。また、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安全確認が不十分である場合が多く、自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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 学校安全研究校の指定

安全教育・安全管理の充実を図るため、小中学校から研究校や、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。

研究校やモデル地域及び拠点校は交通安全、生活安全、災害安全等について、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。

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、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、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・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に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促し、自転車を利用する高校生の正しい交通マナー向上を図ります。

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

また、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、交通安全に関する今日的な課題を認識し、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例を作成・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 学校安全研究校の指定

安全教育・安全管理の充実を図るため、研究校を指定し、学校安全の実践的研究を推進します。

指定校は2か年にわたり、交通安全、生活安全、災害安全等につい

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

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、高校生等を対象として、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から発生する交通事故の恐怖や痛みを直視させることにより、交通安全意識の向上等を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践させることで高校生の交通事故の抑止を目指すとともに、自転車損害賠償保険等への加入促進を図ります。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、ヘルメットの着用促進を図ります。

なお、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、教室を通じた交通安全意識の向上等の効果が、各家庭や周辺地域など広範囲に浸透するよう取り組みます。

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 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

電動車椅子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、電動車椅子利用者が増加しており、これに伴い電動車椅子利用者が関係する交通事故も発生していることから、電動車椅子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、全ての電動車椅子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 福祉車両運転者等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

本県における外国人観光客数及び在留外国人数は近年増加傾向にあります。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、外国人観光客がレンタカーやレンタサイクル等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、宿泊施設、レンタカー・レンタサイクル事業所、観光協会、国際交流協会、日本語学校等において、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。

(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、ビデオテープ等を備え置き、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、子供会、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

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、高齢者や障害者、子供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に努めるとともに、交通労働災害の防止等を行う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に努めます。

(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に努めるとともに、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

新規に準中型免許、普通免許又は二輪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、飲酒運転違反歴のある者が運転免許を取り消された場合等に実施する飲酒運転取消処分者講習等受講者に対して、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、必要な個別の指導等を実施し、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。

また、ベストライダーコンテスト(二輪車安全運転大会)の活性化を図り、二輪車の模範運転者を育成します。

イ 自動車教習所における二輪教習体制の整備

運転シミュレーターを活用及び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の支援に努めます。

ア 高齢者に対する教育の充実

70歳以上の高齢運転者に対するきめ細やかな高齢者講習の充実を図ります。

また、いわゆるチャレンジ講習やシニア講習の適切な運用を図るとともに、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

イ 安全運転相談の充実

高齢運転者の身体機能低下による安全運転相談については、運転者一人一人の運転適性を詳細に検査・確認し、同検査結果に基づき、適切な助言や安全指導を行います。

また、運転シミュレーターを活用し、実践・体験により運転者自身に結果を効果的に自覚させる検査を推進します。

ウ 認知機能検査の充実

75歳以上となる運転者が運転免許を更新する際に実施する認知機能検査が義務付けられたことから、同検査に基づいた高齢者講習を実施し、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、引き続き安全運転を継続できるよう支援に努めます。

また、日本語を理解できない外国人の高齢運転者に対し、認知機能検査を適正かつ円滑に実施するため、外国語による検査を実施します。

エ 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が増加していることから、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、自動車教習所を会場に、自動車運転や車両の内輪差や死角を実際に体験するなど、交通事故が発生する危険な状況を研修します。

オ 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、各種講習・免許証交付時等において、積極的に広報を実施し、高齢運転者標識の表示の定着化を図るとともに、他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解させ、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。

また、高齢運転者標識に関する広報物を配布する際は、高齢運転者標識の意義や目的を記載し、普及の促進を図ります。

カ 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抑止に努めます。

キ 安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ※及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車をいう。）について、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。

ク 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かけます。

ケ 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を分かりやすく説明した資料を作成し、これを各自治体の窓口等で配布することにより、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。

コ 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。

サ 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により自動車の種類を限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が令和4年6月までに施行されることから、改正法の適正かつ円滑な施行について準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用に努めます。

⑥ 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。

⑦ 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。

⑧ 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、聴覚障害者の免許取得等に係る受入態勢の整備・充実に努め、聴覚障害者が容易に受けられる教習環境の醸成に努めます。

(3) 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、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、使用者責任を迫及し、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。

(4) 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 抜本的対策による飲酒運転の根絶

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、ゆるさない」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・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 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

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 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

事業用自動車の事故の調査・分析を関係機関の協力の下、(公財)交通事故総合分析センターに委託し、「事業用自動車事故調査委員会」を設置して事業用自動車の重大事故の多面的調査のほか、より高度かつ複合的な調査・分析を行い、これらの結果を基に客観性・実効性のある再発防止策の提言を行い、事故の未然防止に向けた取組を推進します。

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」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群スクリーニング検査、脳ドック等の健康起因事故の予防対策の実施を推進します。

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、重大事故及び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。

また、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。

(5) 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及び援助、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。

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、環境変化や感染症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）の履行確保のための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、関係行政機関との連絡会議の開催、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。

(6) 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、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ることで事故の防止・軽減に資するよう、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者へ周知します。

また、このほか住民に対し、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、気象、地象、水象に関する知識の普及のため、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・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、特別警報・警報・予報等の伝達などに関する説明会及び気象防災ワークショップを開催します。

【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

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公安委員会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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、幼稚園等及びその所管機関、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

③ 高齢者、障害者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・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、Bluetoothを活用してスマートフォン等に歩行者用信号情報等を提供する「歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）」の整備拡充も検討します。

④ 無電柱化の推進

令和元年房総半島台風による被害も踏まえ、令和2年3月に「千葉県無電柱化推進計画」を策定し、防災、安全・円滑な交通確保及び景観形成・観光振興の観点から、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、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

ア 国道・県道等における交通規制

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。

イ 高速道路における交通規制

交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の状況を総合的に勘案して、交通規制を実施するとともに、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、地域高規格道路※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、分離帯にワイヤーロープ式防護柵を順次設置することで分離対策の強化を図ります。

逆走による事故を防止するため、ラバーポールや標識、路面標示の設置により逆走を抑制するほか、センサーを用いた逆走防止装置の設置などの取組を実施します。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標識の設置などの対策を行っていきます。

道路管理者と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

過労運転やイライラ運転による事故減少を図るため、関係機関・団体が連携して休憩施設での早めの休憩を促す「レッツ・ブレイク・キャンペーン」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は的確な道路交通情報を提供するため、休憩施設内に情報ターミナルを設置し渋滞情報を提供するほか、24時間最新的高速道路交通情報をお知らせするテレホンサービスの充実を図ります。

また、インターネットでの渋滞予測や工事等規制情報、各種情報提供の拡充を図ります。

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、交通規制標識や標示に関しては、退色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう適正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、県民等から寄せられる各種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」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」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）高齢者等の移動手手段の確保・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。

高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、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、広域の交通計画策定を促進します。

（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・効果的な交通規制

交通事故が多発している地域、路線等においては、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。

(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、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。

また、道路交通情報の収集・提供の媒体である光ビーコン※の整備を推進します。

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。

④ ETC2.0※の展開

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、渋滞と事故を減らす賢い料金など、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の検討やETC2.0設備機器の更新を実施します。

(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、地域公共ネットワークの構築及び再編として、路線バス・デマンド型タクシーの運行や、広域バス路線を含む路線バスの再編のための実態調査・実証運行に対して、支援等を行います。

交通の混雑が著しい道路については、バス専用(優先)レーンや公共車両優先システム(P T P S : Public Transportation Priority System※)により、バス等の公共交通機関の円滑を図ります。

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、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。

復旧や緊急交通路、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、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、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、効果的な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特に配慮します。

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。

違法駐車の実態等を踏まえ、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、悪質・常習違反者の責任追及の徹底等により、地域の駐車秩序の確立を図ります。

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 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、違法駐車の排除に努めます。

⑤ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている都市部の道路においては、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、違法駐車の取締り、積極的な広報・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 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、E T C 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 I T S※を活用した道路交通情報の高度化

安全で快適な交通環境を確保するため、「道路を賢く使う」という観点を踏まえ、E T C 2. 0を活用した本格的な交通需要マネジメントへの移行を推進するほか、プローブ情報※の収集が可能な光ビーコン※の整備等により、高度な道路交通情報の提供を推進します。

③ 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。

④ 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。

(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、交通の安全と円滑を確保します。

繁華街等における道路不正使用に対しては、道路管理者等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して、積極的に取締りを実施します。

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、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や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「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」などの休憩施設等の利用促進を図ります。

③ 子供の遊び場等の確保

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、都市における子供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。

【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) 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、自動車事故報告規則により、自動車の事故及び車両に起因する事故に係わる情報の収集を行います。

(2) 自動運転車※の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV※）の普及を促進するため、あらゆる機会を通じ自動車ユーザー等へ情報提供を行います。また、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。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

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、ASV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、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車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AEB※）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点AEB）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より急増する検査需要に対し、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・団体等の協力のもとに展開します。特に、同運動期間中、関係団体協力のもと、「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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「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」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、自動車特定整備制度の施行を踏まえ、先進安全自動車への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、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるため、リコール関連情報等の周知を行うほか、自動車関連事業者等の講習会等において制度の説明を行い、積極的な情報提供を促します。

【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、交通指導取締り、交通事故捜査、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 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、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の強化を図ります。

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。

④ 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ていきます。

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、交通事故の痕跡や塗膜片等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て捜査を行っていきます。

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、交通事故解析を科学的に行っていきます。

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画像については映像の鮮明化や関係車両の速度、走行位置の推定などを行い事故原因の解明をします。

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ていきます。

さらに、ひき逃げ事故現場に遺留された塗膜片については、遺留塗膜片照合・比較装置を使用して科学的に解析するとともに、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特定し証拠化していきます。

(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、絶対に参加することが無いよう指導するよう、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

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、街頭取締りをするることによって、整備通告を確実に実施し、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ることがないように「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、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

大規模事故の際には、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、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。

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「JPTEC（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・救急用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、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）」や同機能に加えて救急車の位置情報を救急指定病院に提供する「救急搬送支援システム（M-MOCS：Medical Mobile Operation Control System）」※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、関係機関に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。

更に、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、外傷診療の充実向上を図ります。

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「平成29年交通事故死亡事例調査報告書(令和2年3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。

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または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。

エ 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付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、交通死亡事故事件、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を図ります。

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、交通事故証明書の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）等の期限切れや掛け忘れに注意が必要であることについて、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の強化等を行い、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、「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、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箇所、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（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

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、地理情報システム（GIS：Geographic Information System）※を用いた交通情報管理システム※における分析・解析機能の高度化を図り、さらに関係機関の協力を得て、科学的アプローチによる総合対策を推進します。

（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、これを施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

1. 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。



2. 鉄道交通の安全についての目標

乗客の死者数ゼロを目指します

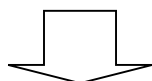
運転事故全体の死者数減少を目指します



3. 鉄道交通の安全についての対策

(2つの視点)

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



(6つの柱)

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進

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、令和元年は605件発生し、また、死者数は247人、負傷者数は360人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和元年までの間は乗客の死亡事故は発生していません。

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で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、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、令和元年度は35件の運転事故が発生し、死者数は8人、負傷者数は20人でした。

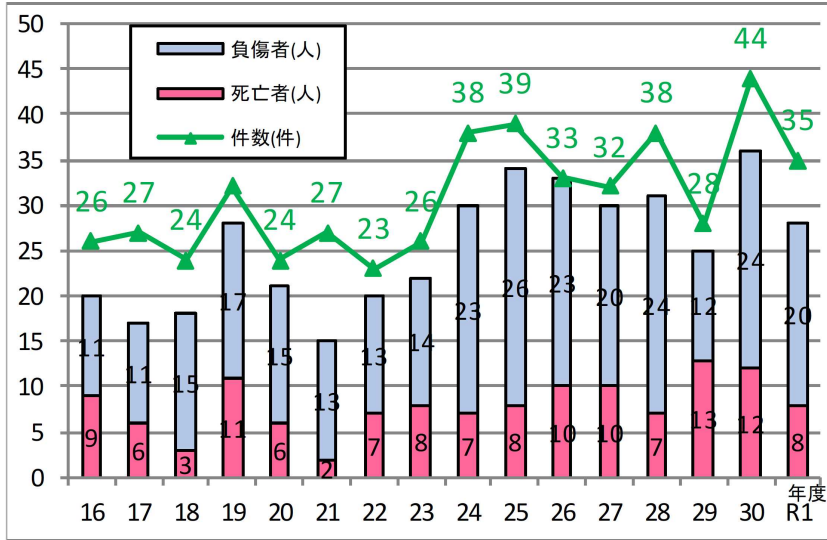
また、令和元年度の人身障害事故21件のうち、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）については15件であり、全体の約7割を占めています。

①運転事故の種類別発生状況（令和元年度）（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
0	0	0	14	0	21	0	35
0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	60.0%	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



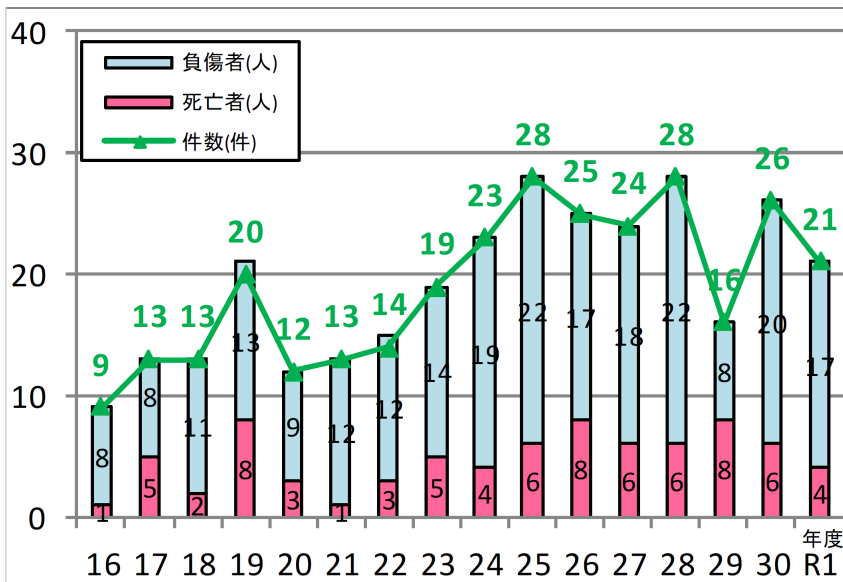
(関東運輸局鉄道部HPから)

③ 人身傷害事故の原因別発生状況 (令和元年度) (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
6	2	13	0	21
28.6%	9.5%	61.9%	0.0%	100.0%

(関東運輸局鉄道部HPから)

④ 人身傷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、ホームでの接触事故等を含む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おそれがあることから、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、ホームでの接触事故等の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・視覚障害者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) 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。

【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実施します。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、安全上のトラブル情報を収集し、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、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】鉄道車両の安全性の確保

車両の安全性の確保のため、車両の更新、修繕等の計画的な実施を必要に応じ指導していきます。

【第5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、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。

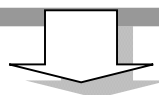
【第6の柱】被害者支援の推進

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

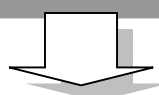
1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、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. 踏切道における交通の安全についての目標

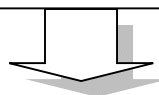
令和7年度までに踏切事故件数を令和2年度と比較して減少することを目指します。



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等を図るための措置

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、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214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。

近年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みると、第1種踏切道が最も少なくなっている、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5割を占めている、③原因別でみると直前横断によるものが約5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。

(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。令和元年度は14件の踏切事故が発生し、死者数は4人、負傷者数は3名でした。

また、令和元年度の踏切事故14件のうち、原因別でみると落輪・停滞等によるものが8件で全体の6割弱を占めています。

①踏切事故の原因別発生状況（令和元年度）（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
2	3	8	1	14
14.3%	21.4%	57.1%	7.1%	100.0%

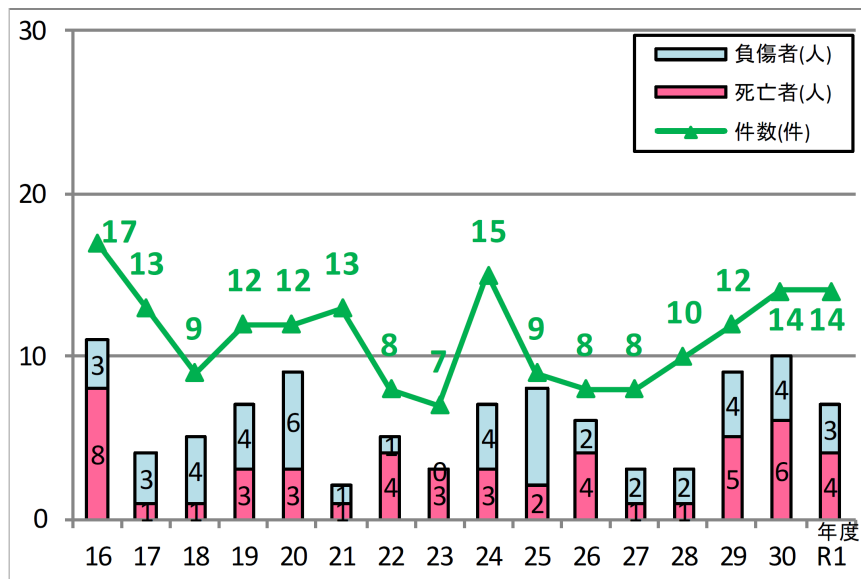
（関東運輸局鉄道部HPから）

②踏切事故の踏切種別別発生状況（令和元年度）（上段：件、下段：比率）

第1種踏切	第3種踏切	第4種踏切	合計
13	0	1	14
92.9%	0.0%	7.1%	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7年度までに踏切事故件数を令和2年度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7年度までに踏切事故件数を令和2年度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、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように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

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を促進します。

また、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促進します。

【第2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。

(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、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積極的に実施します。

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。

参 考 资 料

千葉県交通安全対策会議

【会長】 千葉県知事

【委員及び特別委員】

	区分	機関名	職
1	指定地方行政機関の長	関東管区警察局	広域調整部長
2		関東経済産業局	総務企画部長
3		銚子地方気象台	台長
4		関東地方整備局	局長
5		関東運輸局	局長
6		千葉労働局	局長
7		関東総合通信局	局長
8	県教育委員会の教育長	千葉県教育委員会	教育委員会教育長
9	県警察本部長	千葉県警察本部	警察本部長
10	県の部内職員	千葉県	総務部長
11			総合企画部長
12			防災危機管理部長
13			健康福祉部長
14			環境生活部長
15			生活安全・有害鳥獣担当部長
16			商工労働部長
17			県土整備部長
18	指定都市の長	千葉市	市長
19	市町村長及び消防機関の長	千葉県市長会	会長
20		千葉県町村会	会長
21		千葉市消防局	局長
特別委員			
1	陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社	支社長
2		千葉県道路公社	理事長
3		東日本高速道路株式会社 関東支社	千葉管理事務所長

千葉県交通安全対策推進委員会（令和3年3月時点）

【官公庁等】

千葉県
千葉県警察
千葉県教育委員会
千葉市
各市・町・村
千葉県市長会
千葉県町村会
国土交通省千葉国道事務所
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局
関東財務局千葉財務事務所
千葉東税務署
千葉森林管理事務所
千葉地方法務局
千葉地方裁判所
千葉地方検察庁
千葉行政評価事務所
自衛隊千葉地方連絡部
千葉労働局
千葉保護観察所

【交通・運輸関係団体等】

東日本高速道路(株)関東支社千葉管理事務所
東日本高速道路(株)関東支社市原管理事務所
東日本高速道路(株)関東支社
東京湾アクアライン管理事務所
千葉県道路公社
(公財)千葉県交通安全協会
地域交通安全活動推進委員協議会
(一社)千葉県安全運転管理協会
(一社)千葉県トラック協会
(一社)千葉県バス協会
(一社)千葉県ダンプカー協会
(一社)千葉県タクシー協会
千葉県個人タクシー協会
千葉県タクシー運転者登録センター
千葉通運協会
(公社)全国運転代行協会千葉県支部
(一社)千葉県レンタカー協会
千葉県サイクリング協会
(一社)日本自動車連盟千葉支部(JAF)
自動車安全運転センター千葉県事務所
千葉県高速道路交通安全協議会
(一社)千葉県指定自動車教習所協会
千葉県自動車販売店協会
千葉県中古自動車販売協会
千葉県中古自動車販売商工組合
千葉県軽自動車協会
千葉県自転車軽自動車商協同組合
千葉県二輪車安全普及協会
(一社)千葉県自動車整備振興会

千葉県自動車整備商工組合
(一社)日本損害保険協会関東支部千葉損保会
関東自動車共済協同組合千葉支部
千葉県交通安全施設業協同組合
千葉県踏切事故防止対策協議会
東日本旅客鉄道(株)東京支社
東日本旅客鉄道(株)千葉支社
京成電鉄(株)
東武鉄道(株)
新京成電鉄(株)
小湊鉄道(株)
流鉄(株)
銚子電気鉄道(株)
京葉臨海鉄道(株)
北総鉄道(株)
東葉高速鉄道(株)

【教育関係団体等】

千葉縣市町村教育委員会連絡協議会
千葉県小学校長会
千葉県中学校長会
千葉県高等学校長協会
千葉県国公立幼稚園協会
(公財)千葉県私学教育振興財団
(一社)全千葉県私立幼稚園連合会
千葉県社会教育委員連絡協議会
千葉県PTA連絡協議会
千葉県高等学校PTA連合会
千葉県国公立幼稚園PTA連絡協議会
(公財)千葉県スポーツ協会

【少年・福祉関係団体等】

千葉県青少年団体連絡協議会
千葉県青少年相談員連絡協議会
(社福)千葉県社会福祉協議会
(公財)千葉県民生委員児童委員協議会
(一社)千葉県こども会育成連合会
千葉県連合婦人会
(公財)千葉県老人クラブ連合会
千葉県青年団協議会
千葉県公民館連絡協議会
千葉県保護司会連合会
(公社)千葉県防犯協会
(社福)千葉県身体障害者福祉協会
(公財)千葉県肢体不自由児協会
千葉県手をつなぐ育成会
(公社)千葉県シルバー人材センター連合会

【その他の関係団体等】

(一財)千葉県観光公社
千葉県住宅供給公社
(一財)千葉県まちづくり公社
千葉県土地開発公社
(一社)千葉県建設業協会
千葉県採石事業協同組合
千葉県土砂事業協同組合連合会
大利根川砂採取協同組合連合会
千葉県石油商業組合
千葉県水道管工事協同組合
(一社)千葉県銀行協会
千葉県信用金庫協会
千葉県信用組合協会
(一社)生命保険協会千葉県協会
(一財)千葉県社会保険協会
日本赤十字社千葉県支部
(公社)千葉県国民健康保険直営診療施設協会
(公社)千葉県医師会
(一社)千葉県歯科医師会
(一社)千葉県薬剤師会
(公社)千葉県食品衛生協会
千葉県ミルクプラント協会
千葉県すし商生活衛生同業組合
千葉県麺類業生活衛生同業組合
千葉県料理業生活衛生同業組合
千葉県中華料理生活衛生同業組合
千葉県飲食業生活衛生同業組合
千葉県食肉生活衛生同業組合
千葉県小売酒販組合連合会
千葉県理容生活衛生同業組合
千葉県美容業生活衛生同業組合
千葉県興行生活衛生同業組合
千葉県旅館ホテル生活衛生同業組合
千葉県公衆浴場業生活衛生同業組合
千葉県クリーニング生活衛生同業組合
(一社)千葉県商工会議所連合会
千葉県商工会連合会
(公社)日本青年会議所関東地区
千葉県ブロック協議会
千葉県中小企業団体中央会
千葉市大型店会
(一社)千葉県計量協会
(一社)千葉県経済協議会
(公社)千葉県観光物産協会
千葉県農業協同組合中央会
全国農業協同組合連合会千葉県本部
全国共済農業協同組合連合会千葉県本部
千葉県農業共済組合連合会
千葉県酪農農業協同組合連合会
千葉県信用漁業協同組合連合会
千葉県漁業共済組合

千葉県森林組合連合会
(一社)千葉県木材振興協会
千葉県山林種苗緑化木協同組合
千葉県漁業協同組合連合会
千葉県内水面漁業協同組合連合会
千葉県生活協同組合連合会
千葉県道路協会
(一社)千葉県建築士会
(公財)千葉県消防協会
(一社)千葉県LPガス協会
(一社)千葉県高圧ガス保安協会
(一社)千葉県危険物安全協会連合会
(一社)千葉県警備業協会
(公社)千葉県労働基準協会連合会
建設業労働災害防止協会千葉県支部
千葉県弁護士会
東日本電信電話(株)千葉支店
日本たばこ産業(株)千葉支店
(株)千葉銀行
(株)千葉興業銀行
(株)京葉銀行
JFE スチール(株)東日本製鉄所(千葉地区)
日本製鉄(君津交通安全推進会)
東京電力(株)千葉支店
京葉瓦斯(株)
東京ガス(株)千葉支社
(株)クレックス
(一社)千葉県経営者協会
(株)オリエンタルランド
イオンバイク(株)
(株)ケーヨー
日本郵便(株)関東支社
米屋(株)

【報道関係】

(株)千葉日報社
(株)朝日新聞社千葉総局
(株)毎日新聞社千葉支局
(株)読売新聞千葉支局
(株)中日新聞東京本社千葉支局(東京新聞)
(株)産業経済新聞社千葉総局
(株)日本経済新聞社千葉支局
(一社)共同通信社千葉支局
(株)時事通信社千葉支局
日本放送協会千葉放送局
千葉テレビ放送(株)
(株)ベイエフエム

千葉県交通安全対策推進委員会（常任委員会）（令和3年3月時点）

区分	職名
常任委員長	県環境生活部生活安全・有害鳥獣担当部長
常任委員	県警察本部交通部長
〃	健康福祉部長
〃	商工労働部長
〃	県土整備部長
〃	教育庁教育振興部長
〃	葛南地域振興事務所所長
〃	関東運輸局千葉運輸支局長
〃	関東地方整備局千葉国道事務所長
〃	東日本旅客鉄道（株）千葉支社設備部長
〃	千葉市市民自治推進部長
〃	県市長会事務局長
〃	県町村会事務局長
〃	（公財）千葉県交通安全協会 専務理事
〃	（一社）千葉県安全運転管理協会 専務理事
〃	（一社）千葉県ダンプカー協会 理事長
〃	（一社）千葉県トラック協会 専務理事
〃	（一社）千葉県バス協会 専務理事
〃	（一社）千葉県タクシー協会 専務理事
〃	（一社）千葉県指定自動車教習所協会 専務理事
〃	（一社）日本自動車販売協会連合会千葉県支部 監事
〃	千葉県軽自動車協会 専務理事
〃	（一社）日本損害保険協会南関東支部千葉損保会 会長
〃	（一社）千葉県商工会議所連合会 専務理事
〃	千葉県自転車軽自動車商協同組合 理事長
〃	イオンバイク（株） 管理本部長
〃	（一社）日本自動車連盟千葉支部 事務所長

第11次千葉県交通安全計画有識者ヒアリング

	氏名	経歴・役職等
学識経験者	鈴木 春男	千葉大学名誉教授
	榛澤 芳雄	日本大学名誉教授
	福田 敦	日本大学理工学部教授
医療関係者	松本 尚	日本医科大学救急医学教授
その他 関係団体等	北方 真起	自転車安全利用コンサルタント
	松林 健悟	日本自動車連盟(JAF) 千葉支部事務所長

【県関係者】

法律関係者	船越 豊	千葉県交通事故相談所顧問弁護士
学校関係者	宮内 輝久	千葉県高等学校教育研究会 交通安全教育部会会長

計画策定の経過

年	月	日	実施内容
令和2年	5月	26日	千葉県交通安全対策推進委員会意見照会
	11月	4日	千葉県交通安全対策推進委員会〔常任委員会〕
		25日	国が第11次交通安全基本計画（中間案）を公表
	12月	22日	市町村意見照会 千葉県交通安全対策推進委員会（常任委員会）意見照会
	12月 ~1月		有識者ヒアリング
令和3年	1月	26日	千葉県交通安全対策会議〔幹事会〕【書面協議】
	2月	2日	千葉県交通安全対策推進委員会〔常任委員会〕
	2月	5日	パブリックコメント
	3月	17日	千葉県交通安全対策会議【書面協議】

外国人アンケート結果

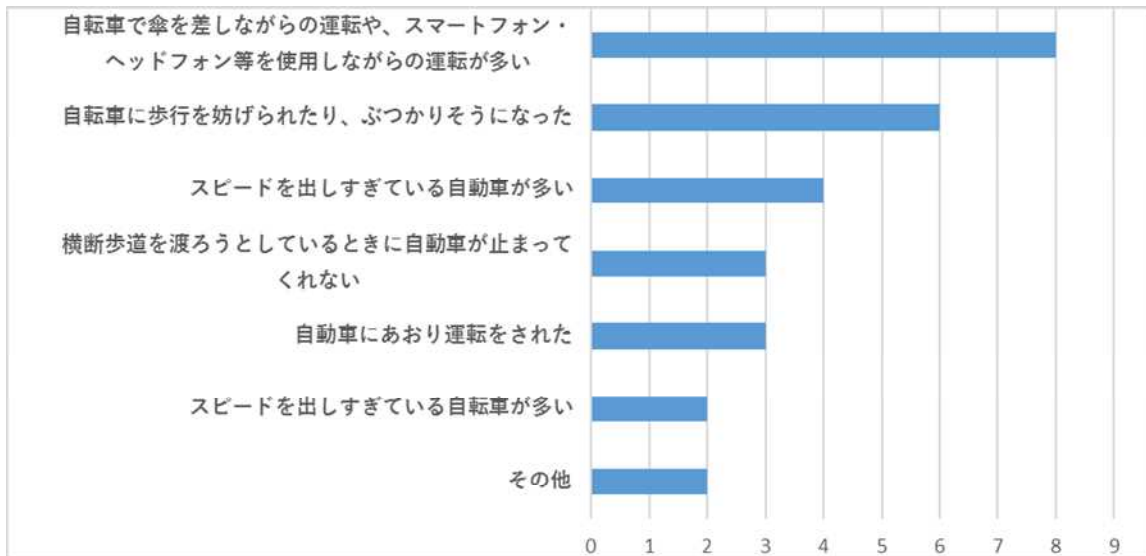
千葉県交通安全について、外国人の皆さんはどのように考えているのでしょうか。

今回、11次計画を策定するに当たり、「チーバくんと共に暮らしやすい千葉県づくりを目指すパートナー（略称：チーバくんパートナー）」の皆さんに、アンケート調査を行いました。

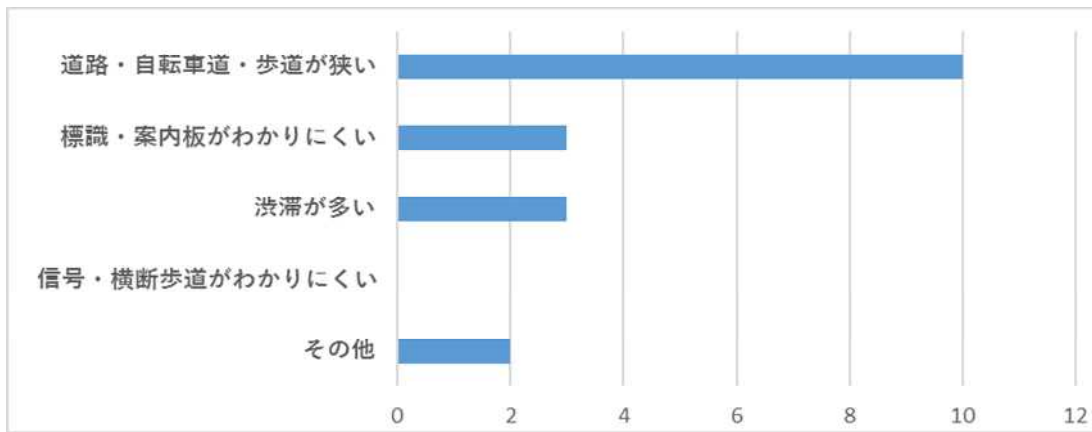
結果は下記のとおりです。

- 1 調査時期 令和2年12月～令和3年1月
- 2 調査対象者 チーバくんと共に暮らしやすい千葉県づくりを目指すパートナー（略称：チーバくんパートナー）21名
- 3 調査対象者の出身国・地域
台湾4名、ベトナム・中国各3名、
インドネシア・ニュージーランド・オーストラリア・ミャンマー・
インド・パキスタン・ロシア・ウクライナ・ペルー・米国・タイ
各1名
- 4 調査結果（回答16名）

◆問1. 千葉県に来て、交通安全に関して困ったことは何ですか。（複数回答）

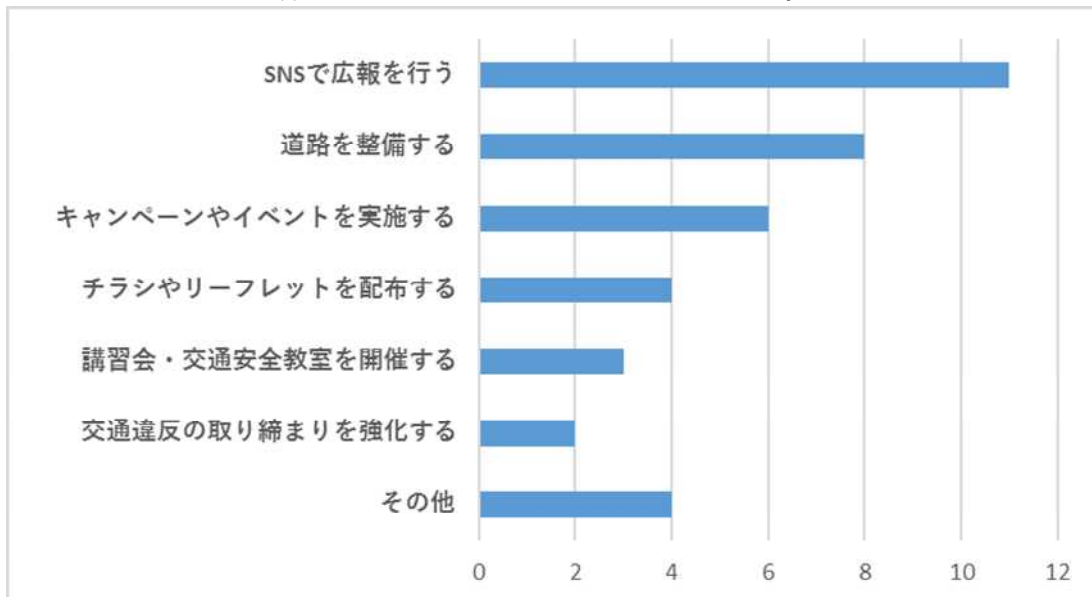


交通ルール・マナーについての設問では、自転車に関するものに回答が集まりました。なお、「その他」の自由記載も、自転車の困ったこと（自転車の無灯火が多い、駅前に無料で停められる場所が無い）についてでした。



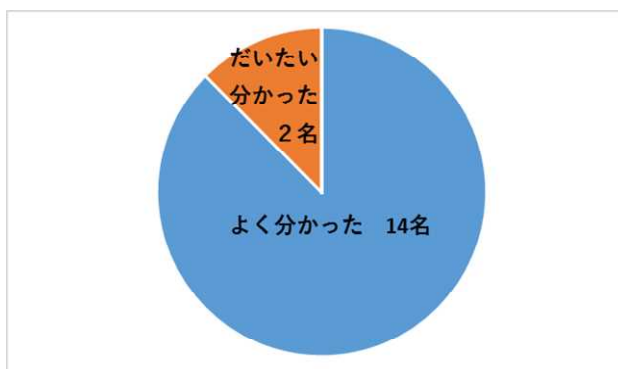
一方、道路環境についての設問では、「道路・自転車道・歩道が狭い」という回答が特に多く寄せられました。

◆問2. 千葉県に来た外国人が交通事故に遭わない・起こさないために、どのような取り組みが効果的だと思いますか。(3つまで)



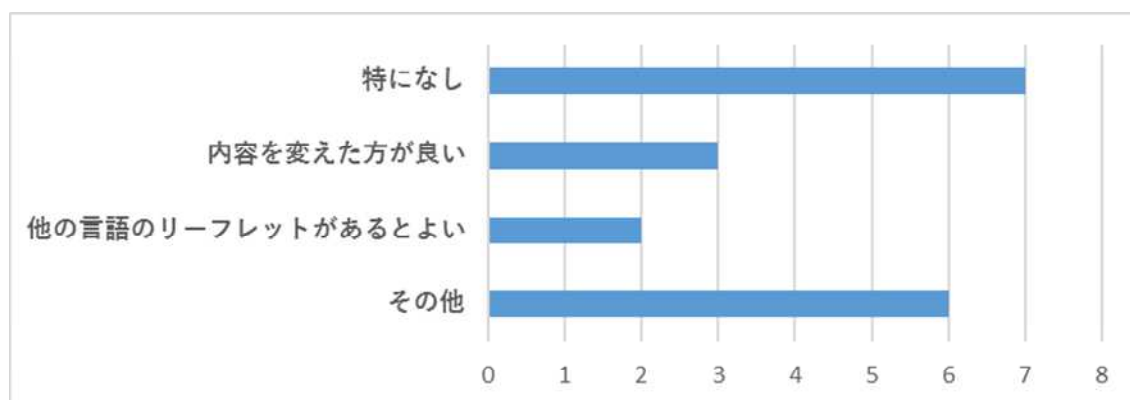
外国人が交通事故に遭わない・起こさないための取組としては、「SNSによる広報」という回答が最も多く、外国人の情報収集ツールがSNSであることが改めて浮き彫りになりました。

◆問3. 多言語交通安全リーフレットを読んで、日本の交通ルールなどがよく分かりましたか。



くらし安全推進課で作成している「多言語交通安全リーフレット」を見てもらったところ「よく分かった」「だいたい分かった」との評価をいただきました。(「あまり分からなかった」「全く分からなかった」との回答はありませんでした)

- ◆問4. 多言語交通安全リーフレットについて、もっとこうした方が良いと思うことはありますか。(いくつでも)



多言語交通安全リーフレットに対する改善案を伺ったところ、約半数の方が、「特になし」と回答されました。なお、自由記載欄においては「守らない場合の事故リスク・罰則リスクを具体的に（記載する）」「リーフレットをもっと大きいサイズにしてイラストをもっと入れると良い」「もっとシンプルなレイアウトとフォントを使ったらもっと読みやすくなると思う」などの具体的な改善案を提案していただきました。また、問5でも多くの御意見をいただきました。

- ◆問5. 千葉県の交通安全に関する意見や、思ったことを自由に書いてください。
[主な回答内容]

- ・道路上の薄くなっている標識を定期的にチェックし、塗り直した方がよいと思います。
- ・リーフレット記載内容はごく一般的であり、外国と同じルールですので大きな効果・インパクトは得られない可能性があります。外国との大きな違いが「徹底」だと思います。(中略)「ルールを守った方がよい」という意識ではなく「ルールを守らないと必ず事故になる」という意識を持つ必要がある。注意を促す目的として「過去の事故例」「罰則」など具体的な事故例を記載した方がよい。そしてSNSで発信する。
- ・このような多言語交通安全リーフレットは長すぎず分かりやすいかと思いますが人々の手元にどうやって届くかにも工夫していただきたいと思います。例えば、市役所の目立つところとか、来日したばかりの人々のお宅に配付したりした方がよいと考えます。
- ・自転車を運転する若い人たちは、スマホやヘッドホンを使いながら運転しているのをよく見る。これを改善するのは難しいかもしれないが、危険性があるので、どこかで提示した方がよい。SNSなら若い人が見やすいと思う。

いただいたアンケート結果については、今後の交通安全施策に活かしてまいります。チーバくんパートナーの皆さん、ご協力ありがとうございました。

○用語集 (本文中の「※」印が付された用語についての解説です)

No.	名 称	意 味	頁
1	ゼブラ・ストップ活動	<p>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。</p> <p>①ゼ「前方」: 前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者等がないか十分に注意する</p> <p>②ブ「ブレーキ」: 横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者等がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む</p> <p>③ラ「ライト」: 3(サン)ライト運動で道路横断中の交通事故防止</p> <p>④ストップ: 横断する歩行者等がいたら、必ず一時停止(ストップ)で交通事故をストップ</p>	15 26
2	衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)	<p>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。</p>	20 39 58 59
3	サポカー・サポカーS	<p>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。</p> <p>「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。</p> <p>「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。</p>	20
4	自動運転・自動運転車	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>【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</p>	20 57
5	交通情報管理システム	<p>県内の交通事故情報等を集約し、分析などを行う管理システムです。</p>	22 70
6	シートベルトコンビンサー	<p>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。</p>	23 25
7	エコドライブ	<p>「発進時には緩やかにアクセルを踏む」「不要な荷物をおろす」などの誰でも簡単に取り組むことができる、環境に優しく、安全運転にもつながる運転方法です。</p>	25

No.	名 称	意 味	頁
8	キラリアップ☆ちば	<p>反射材でキラリとライトアップすることと、夜空にキラリと光る星のように千葉県での反射材着用率アップをかけた、県民に反射材への関心や親しみを持ってもらうことを目的としたキャッチフレーズです。</p> <p>①キ「危険を回避」:反射材を着用することで、車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避しましょう。</p> <p>②ラ「ライトアップ」:自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身につけたり明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止しましょう。</p> <p>③リ「リフレクターやLEDライト」:リフレクター(反射材)やLEDライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用しましょう。</p> <p>④アップ☆ちば:千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ</p> <p>サブタイトルは「反射材 つけて輝く その笑顔」です。</p>	25
9	3(サン)・ライト運動	<p>夕暮れ時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。</p> <p>①ライト(前照灯):薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける</p> <p>②ライト・アップ(目立つ):歩行者・自転車は、反射材、LEDライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる</p> <p>③ライト(右):運転者は右からの横断者にも注意</p>	26
10	(交通安全)シルバーリーダー	<p>高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う交通安全リーダーのこと。県では、シルバーリーダーに対し研修を行うとともに、交通安全に係る情報を提供しています。</p>	26
11	敏捷性測定装置(クイックアーム)	<p>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。</p>	27
12	ちばサイクルール	<p>内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ本県独自の自転車安全利用ルールです。</p> <p>【自転車に乗る前のルール】</p> <p>①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう</p> <p>【自転車に乗る時のルール】</p> <p>①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先しよう ③ながら運転はやめよう ④交差点では安全確認しよう ⑤夕方からライトをつけよう</p>	28 34 35
13	TSマーク	<p>自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。</p> <p>※TS:Traffic Safety</p>	29
14	ハンドルキーパー運動	<p>飲酒した人にハンドルを握らせないため、自動車で飲食店などに行く場合、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が自動車の運転をして仲間などを送り届ける運動です。</p>	30
15	貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)	<p>全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が認定する事業で、学識経験者、労働組合関係者、荷主団体、一般消費者、国土交通省から構成された安全性評価委員会で厳しく審査をして「安全性優良事業所」を認定します。認定された事業所のトラックにはGマークを付けています。</p>	42

No.	名 称	意 味	頁
16	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。	42 57
17	ハンプ・交差点ハンプ	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す。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また走行速度を低減させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」といいます。	45 49
18	狭さく	自動車の通行部分の幅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。	45 49
19	ETC2.0	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。	46 51 52 54
20	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。	46 49
21	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。	46 49
22	地域高規格道路	自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有し、概ね60km/h以上の走行サービスを提供できる道路のことを指し、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路のことです。	47
23	都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。	47
24	ラウンドアバウト(環状交差点)	車両の通行部分が環状になっている交差点です。信号機がなく、進入した車は中央に設置された工作物等の周囲を時計回りに徐行運転し、行先の道路で左折して流出する仕組みです。交通量等の制約はありますが、赤信号による待ち時間が無くなることから交通の円滑化やこれに伴う二酸化炭素排出軽減、交差点に進入する車両の速度低下により事故発生時の被害軽減が期待できるほか、災害時においては停電に伴う信号機能麻痺や信号柱倒壊による道路封鎖を防止できる(交通機能確保)などの効果が期待されます。	48 52
25	ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線(ドット線)で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面表示です。なお、交差点の優先関係を示すものではありません。	49

No.	名 称	意 味	頁
26	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かと期待される21世紀型の新しい交通システムです。	50 51 54
27	新交通管理システム (UTMS)	UTMS(Universal Traffic Management System 新交通管理システム)とはITSの交通警察版で、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ています。	50 51
28	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。	51
29	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。	51 54
30	公共車両優先システム (PTPS)	交差点道路上に設置された光ビーコン(光学式車両感知器)が、バスに搭載した車載機からの情報を受信し、バスがなるべく停止しないように進行方向の信号を優先的に青にすることにより、バスの定時運行の確保と利便性の向上を図るものです。	52
31	千葉県震度情報ネットワークシステム	県内全市町村に設置した震度計から震度情報を即時に収集するもので、地震発生直後における初動体制の確立を目的として整備されたものです。 県では、収集した震度情報を気象庁及び消防庁(震度4以上)に配信しており、気象庁では、この情報をもとにテレビ・ラジオ等の報道機関を通じて、地震速報として公表しています。	53
32	プローブ情報	備え付けられたセンサーの感知により自動車の動きを観測し、交通状況や気候などをモニタリングする車のことをプローブカーといい、プローブカーから送られる情報をプローブ情報といいます。多数の情報の収集により信頼性の高い交通観測が可能になり、道路交通状況の円滑化に有効とされています。	54
33	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、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等の応急手当をすることを想定します。	64
34	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)	64
35	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、室内も広がっています。	64
36	ドクターヘリ	医療機器を装備したヘリコプターを病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送する事が出来る専門のヘリコプターです。	65 66

No.	名 称	意 味	頁
37	救急搬送支援システム(M-MOCS)	救急車が近づくと信号が青に変わり、交差点を優先的に走行させながら、病院においても救急車の位置を把握することにより、救急患者の搬送を支援するシステムです。	65
38	緊急自動通報システム(D-Call Net)	エアバッグが展開するような交通事故が発生した際に、車両データが車載器からオペレーションセンターに自動配信され、その情報をもとにドクターヘリやドクターカーを早期に出動させることを可能とすることで、医師による治療開始までの時間を短縮して交通事故での救命率の向上をめざすシステムです。	65
39	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。	65
40	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。	66
41	ドクターカー	直接、医師を患者(傷病者)の元へ輸送し、現場で治療を行い病院へ搬送する救急車です。	67
42	地理情報システム(GIS)	GIS(Geographic Information System 地理情報システム)は、地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ(空間データ)を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術です。	71
43	オーバーハング型警報装置	上方に警報機を取り付けることにより、視認性を良くし、遠くからでも認識できるようにしています。	88