八街市交通安全計画

（令和８年度～令和１２年度）

八街市イメージキャラクター　ピーちゃん・ナッちゃん

令和８年１０月

八街市交通安全対策会議

まえがき

交通安全対策の総合的かつ基本的な推進を図るため、昭和４５年６月に交通安全対策基本法が制定されました。また、本市における交通安全の確保に関する基本理念等を定め、市民の安全かつ快適な生活の実現に寄与することを目的として、平成２２年３月２４日に、「八街市交通安全条例」を制定し、関係団体と連携を図りながら、交通事故の撲滅に努めてきました。

しかしながら、令和３年６月２８日、下校途中の５人の児童が飲酒運転のトラックにひかれ、死傷する悲惨な事故が発生しました。

市では、飲酒運転の根絶に向けて、市民一人一人に「飲酒運転をしない、させない、許さない」という強い意志を持っていただくために、令和３年９月１日に「八街市飲酒運転根絶宣言」を行いました。

交通事故の防止は、国、県及び市、並びに警察等の交通関係機関・団体だけでなく、市民と行政が協働して取り組まなくてはならない課題であり、市民一人ひとりが「自分の命は自分で守る」という意識を持って取り組まなければならない重要な課題です。今後も人命尊重の理念の下に、市が中心となって交通事故のない社会を目指し、総合的・長期的な視野に立った交通安全対策を関係機関等と連携しながら、推進してまいります。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第２６条第１項の規定により国の第１２次交通安全計画及び第１２次千葉県交通安全計画に基づき、八街市交通安全対策会議が令和８年度から令和１２年度までの５年間に八街市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通事故の脅威から市民を守り、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現に向けて、市及び関係団体等との連携を強化し、各種施策を推進するものとします。

八街市交通安全対策会議　会長
八街市長　　北　村　新　司

目　　次

計画の基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
第１編　道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
第１章　道路交通安全の目標及び重点事項・・・・・・・・・・・・・・・・・4
１　道路交通事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
２　こどもの関係する事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
３　自転車の関係する事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
４　高齢者の関係する事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
５　交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
６　計画の重点事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10

第２章　道路交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
第１節　今後の道路交通安全対策の方向・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
【第１の視点】高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさない
ための総合的な対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
【第２の視点】こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・・・・・・13
【第３の視点】歩行者の安全確保のための意識変容・・・・・・・・・・・・・14
【第４の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・15
【第５の視点】外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・16
【第６の視点】特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令
遵守の徹底と安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・17
【第７の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保・・・・・18
【第８の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・19
【第９の視点】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進・・・・・・20

第２節　道路交通安全の施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚・・・・・・・・・・・・21
（１）市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・・・・・・・・・・・・・・・22
（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・24

（４）自転車の安全利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・27

【第２の柱】飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚・・・・・・・・・・・・・・・31
（２）運転者に対する取締り・指導等の実施・・・・・・・・・・・・・・・33
（３）市民に対する支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
（４）事業者・市民による取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
（５）公職にある者の飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・33

【第３の柱】安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
（１）運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
（２）安全運転管理の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
（３）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進・・・・・・34

【第４の柱】道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
（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・・・・35
（２）幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・36
（３）交通安全施設等の整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・37
（４）地域住民の移動手段の確保・充実・・・・・・・・・・・・・・・・38
（５）効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
（６）自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
（７）高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用・・・・・・・・・・・・・39
（８）災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・39
（９）総合的な駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・40

【第５の柱】道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
（１）交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
（２）暴走族等対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41

【第６の柱】救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
（１）救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
（２）救急医療体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42

【第７の柱】被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
（１）交通事故被害者支援の充実強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・43

【第８の柱】交通事故調査・分析の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・43
（１）交通事故多発箇所の共同現地診断・・・・・・・・・・・・・・・・・43
（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断・・・・・・・・・43

第２編　鉄道交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
第１章　鉄道交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・44
第１節　鉄道交通安全の施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
【第１の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及・・・・・・・・・・・・44
【第２の柱】救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・44

第３編　踏切道における交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
第１章　踏切道における交通安全の目標等・・・・・・・・・・・・・・・・45
１　踏切道における交通事故の発生状況・・・・・・・・・・・・・・・・・45
２　踏切道における交通安全計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・45
第１節　踏切道における交通安全の対策・・・・・・・・・・・・・・・・・45
第２節　踏切道における交通安全の施策・・・・・・・・・・・・・・・・・45
【第１の柱】踏切道の構造の改良及びバリアフリー化の促進・・・・・・45
（１）踏切道の構造の改良の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
（２）踏切道のバリアフリー化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45

○　用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46

計画の基本的な考え方

第一　計画の位置づけ

八街市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和４５年６月１日制定）を根拠とし、国及び千葉県が策定する第１２次交通安全計画に基づいて策定する法定計画です。

この計画は、安全で安心な交通社会の形成に向け、本市の交通安全施策の大綱を定めるものです。

第二　計画の基本理念

人命尊重の理念のもとに、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない安全で安心して、暮らせる八街市の実現を目指します。

第三　計画期間

この計画は、令和８年度(2026 年度)を初年度とする第１２次千葉県交通安全計画との整合を図り、計画の期間を令和８年度から令和１２年度(2030 年度)までの５年間とします。

なお、交通安全対策基本法の改正、社会情勢の変化などにより見直しが必要となった場合には、適宜見直しを行うこととします。

第四　ＳＤＧｓ　（持続可能な開発目標）

２０１５年に国連において、２０３０年までに達成すべき国際社会共通の目標であるＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）が掲げられ、全世界に取組を呼びかけています。ＳＤＧｓは、１７のゴール(目標)と１６９のターゲットから構成されます。

本市では、前期基本計画(2025 年度～2029 年度)の各施策分野にＳＤＧｓの目指す１７のゴールを関連付けることにより、ＳＤＧｓの推進を図ることとしており、八街市交通安全計画においても、計画に基づく施策を通じて、ＳＤＧｓ達成に貢献していく取組を進めていきます。本計画で関連するＳＤＧｓのゴールは次のとおりです。また、各ゴールには、それぞれ具体的なターゲットが設けられています。

「ゴール３　すべての人に健康と福祉を」では、「ターゲット３．６」として、「世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」こととしています。

「ゴール９　産業と技術革新の基盤をつくろう」・「ターゲット９．１　質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靭なインフラを開発する。」及び「ゴール１１　住み続けられるまちづくりを」・「ターゲット１１．３　持続可能な都市および人間居住を実現する。」を目指して、安全安心な道路交通環境の整備を推進します。

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八街市を目指します。

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

２．道路交通の安全についての目標

交通事故発生件数を年間　１５０件以下とします。
交通事故死亡者数を年間　　０人とします。
交通事故重傷者数を年間　　１５人以下とします。

３．道路交通の安全についての対策

（９つの視点）

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

（８つの柱）

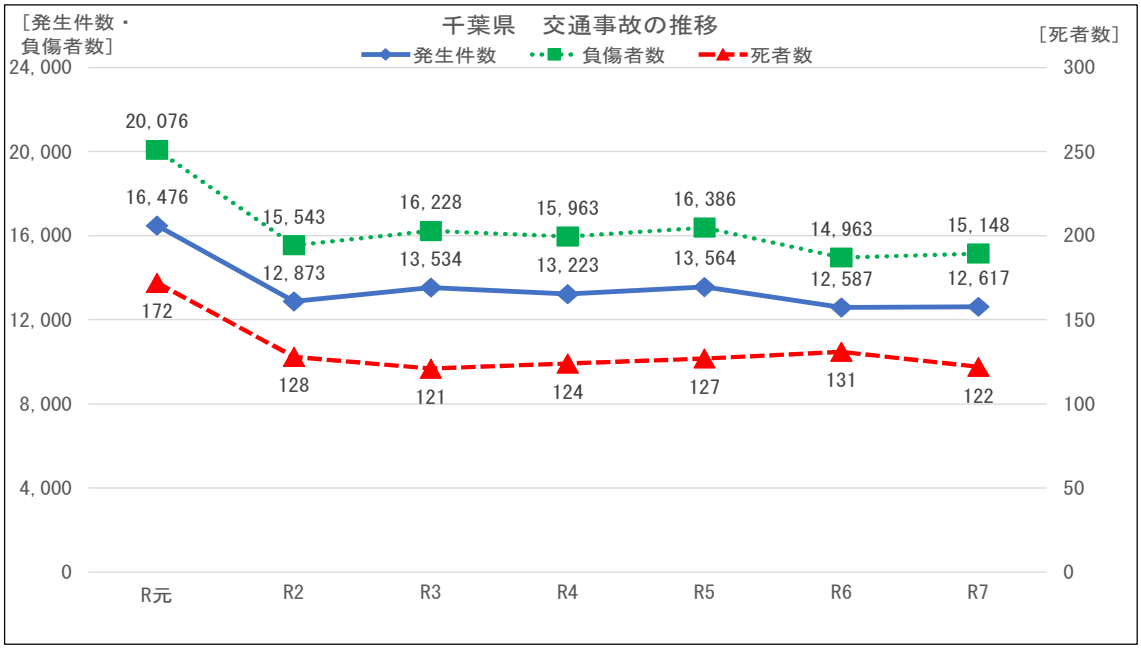
【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚
【第２の柱】飲酒運転の根絶
【第３の柱】安全運転の確保
【第４の柱】道路交通環境の整備
【第５の柱】道路交通秩序の維持
【第６の柱】救助・救急活動の充実
【第７の柱】被害者等支援の充実と推進
【第８の柱】交通事故調査・分析の充実

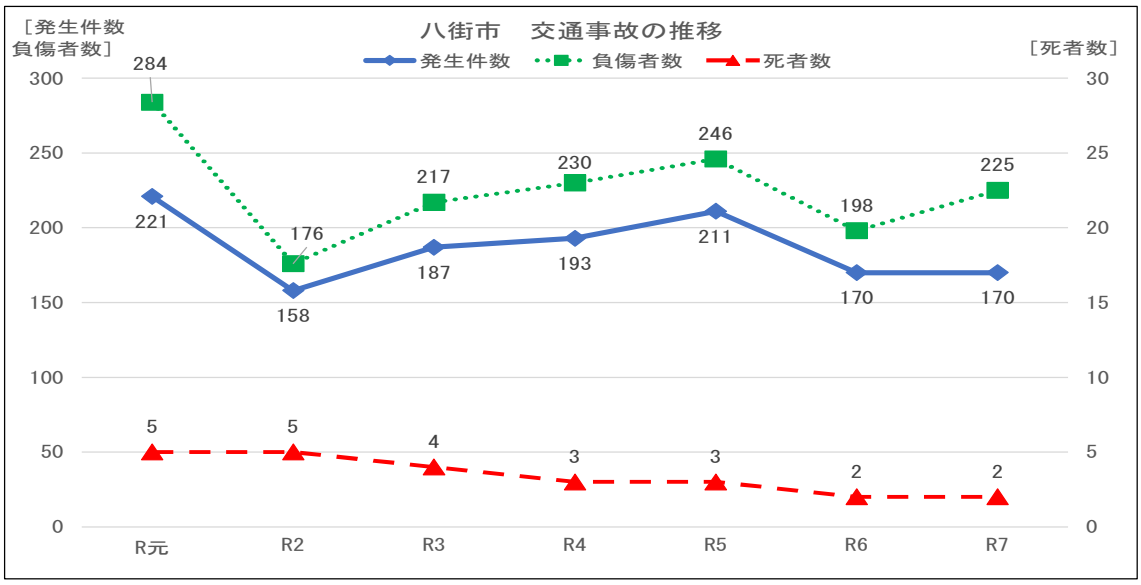
第１編　道路交通の安全

第１章　道路交通安全の目標及び重点事項

１　道路交通事故の推移（令和元年～令和７年）

八街市の交通事故発生件数は、平成２９年の２６８件から令和７年には１７０件となっています。過去における最小値は令和２年の発生件数１５８件、負傷者数１７６人と比較して、令和７年の発生件数は７％、負傷者数は２８％の増加となっています。一方で、死亡者数については、千葉県では増減を繰り返しながら全体としては横ばい傾向で推移しています。本市においては、直近の５年間では令和３年の４人を上限として増えてはいません。

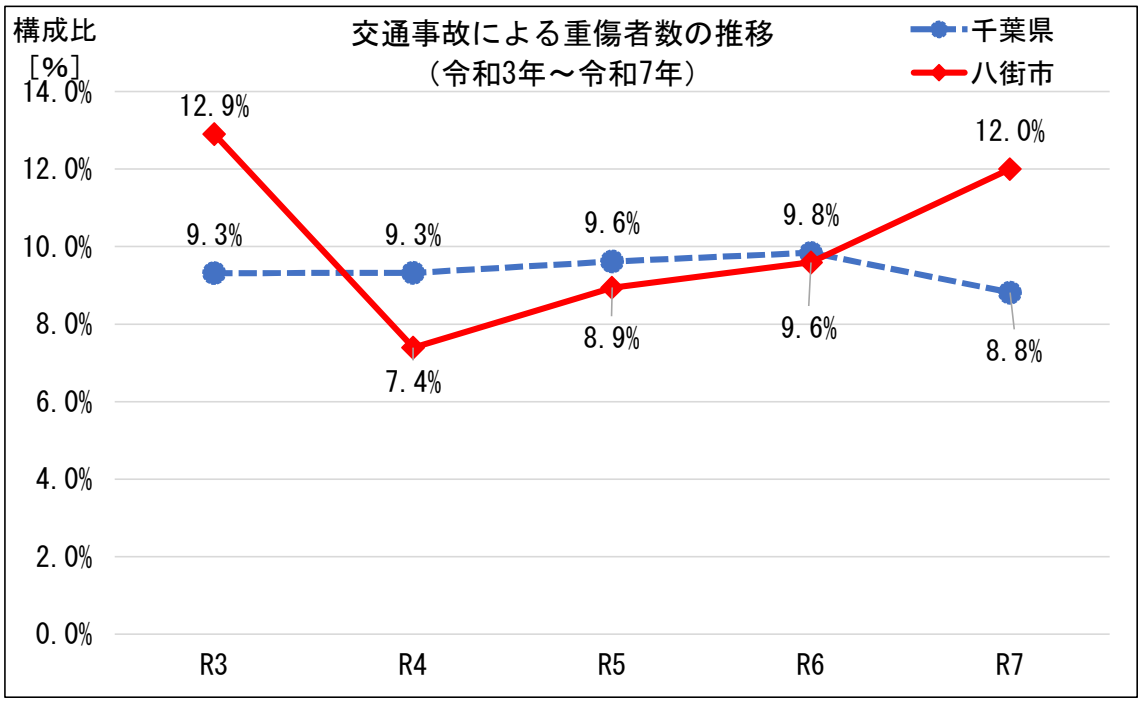




（出典：千葉県警察ホームページ、千葉県勢要覧、八街市統計書）

※重傷者数の推移（令和３年～令和７年）

千葉県内の交通事故による重傷者数については、令和５年の１，５７６人から若干の減少傾向にあります。八街市内の交通事故における重傷者数は、１７人から２８人の間で推移しています。



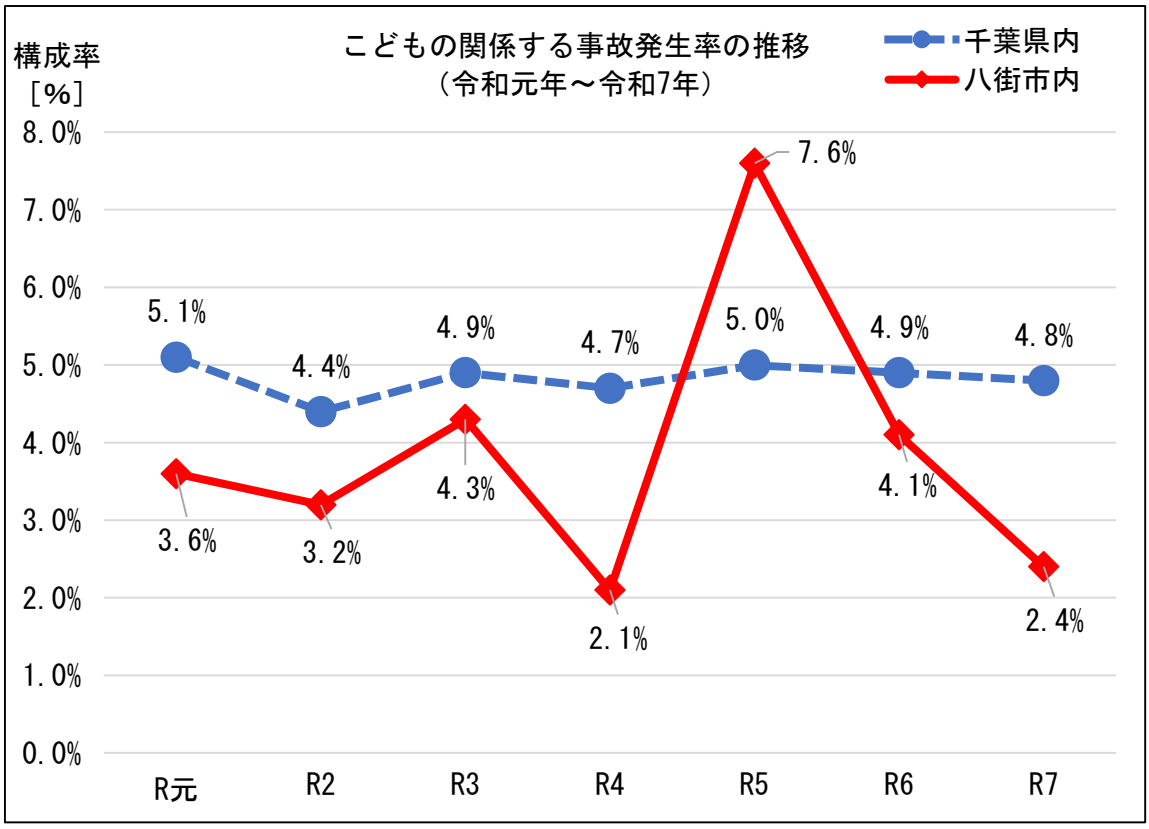
	単位：人	R3	R4	R5	R6	R7
千葉県内	負傷者数	16,228	15,963	16,386	14,963	15,148
	うち重傷者数	1,512	1,488	1,576	1,472	1,335
八街市内	負傷者数	217	230	246	198	225
	うち重傷者数	28	17	22	19	27

（出典：千葉県警察ホームページ）

２　こどもの関係する事故の推移（令和元年～令和７年）

八街市内のこどもの関係する事故については、令和５年の１６件を除き、４件から８件であり、概ね１０件以下で推移しています。

千葉県の構成比は５％前後で推移していますが、八街市では令和５年の７．６％を除いて、概ね２％から５％の間で推移しています。

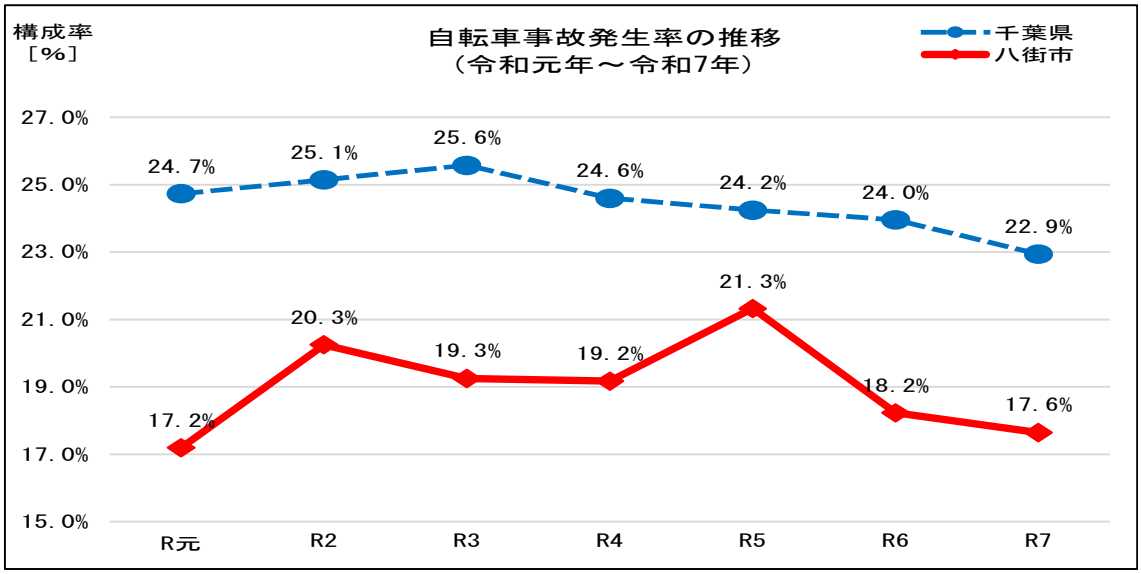


	単位：件・%	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
千葉県内	事故発生件数	16,476	12,873	13,534	13,223	13,564	12,587	12,617
	うちこどもの関係する事故件数	841	567	661	623	678	617	608
	構成率	5.1%	4.4%	4.9%	4.7%	5.0%	4.9%	4.8%
八街市内	事故発生件数	221	158	187	193	211	170	170
	うちこどもの関係する事故件数	8	5	8	4	16	7	4
	構成率	3.6%	3.2%	4.3%	2.1%	7.6%	4.1%	2.4%

（出典：千葉県警察ホームページ）

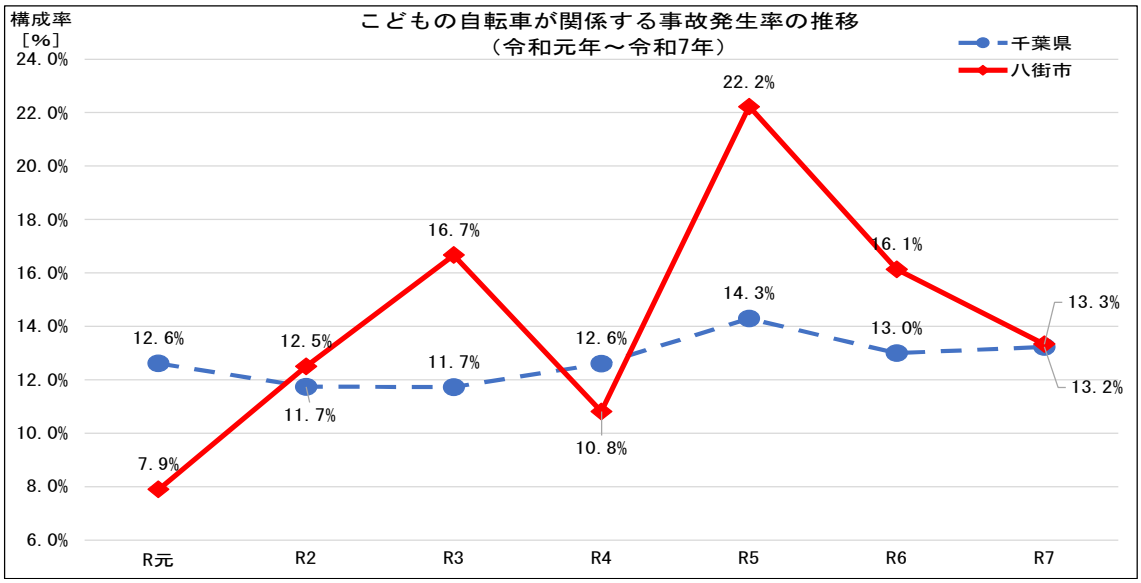
３　自転車の関係する事故の推移（令和元年～令和７年）

八街市の自転車の関係する事故については、令和５年の４５件を除くと３０件から４０件の間で推移しています。このうちこどもの自転車が関係する事故件数は、３件から１０件の間で推移しています。



	単位：件・%	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
千葉県	事故発生件数	16,476	12,873	13,534	13,223	13,564	12,587	12,617
	うち自転車の関係する事故件数	4,075	3,237	3,462	3,253	3,289	3,016	2,895
	構成率	24.7%	25.1%	25.6%	24.6%	24.2%	24.0%	22.9%
八街市	事故発生件数	221	158	187	193	211	170	170
	うち自転車の関係する事故件数	38	32	36	37	45	31	30
	構成率	17.2%	20.3%	19.3%	19.2%	21.3%	18.2%	17.6%

なお、こどもの自転車が関係する事故件数の推移は以下のとおりです。

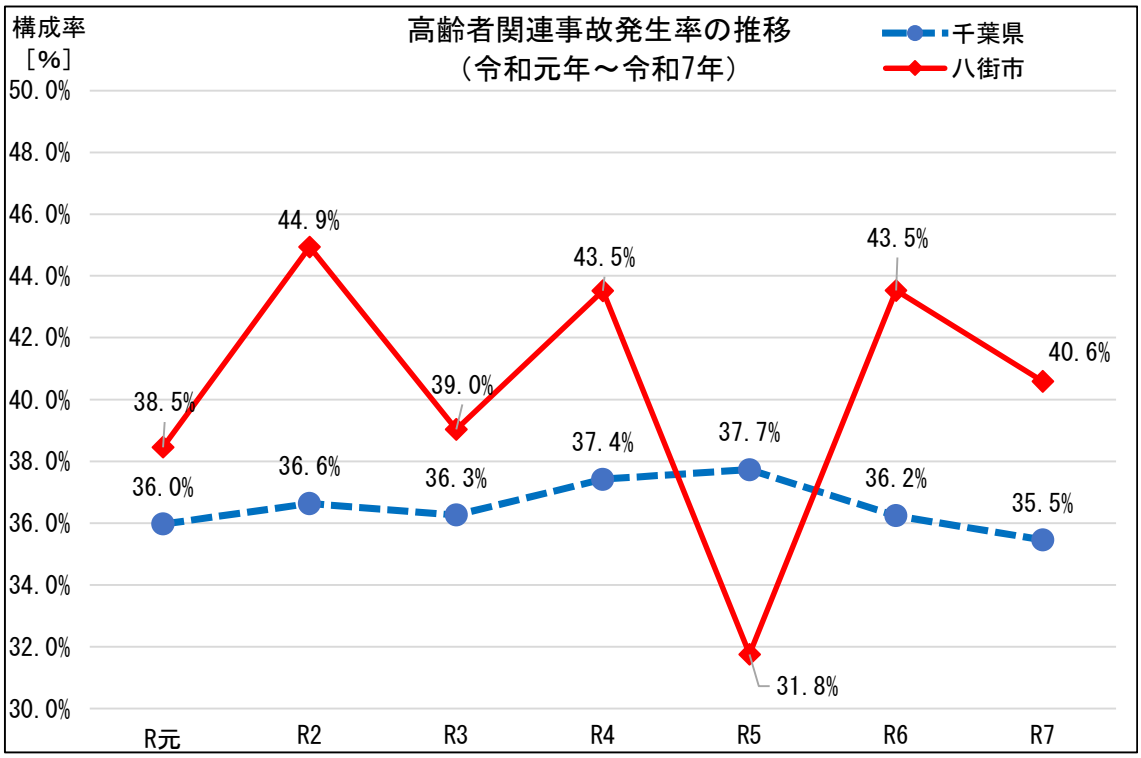


	単位：件・％	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
千葉県	自転車事故件数	4,075	3,237	3,462	3,253	3,289	3,016	2,895
	うちこどもの自転車が関係する事故件数	514	380	406	410	470	392	383
	構成率	12.6%	11.7%	11.7%	12.6%	14.3%	13.0%	13.2%
八街市	自転車事故件数	38	32	36	37	45	31	30
	うちこどもの自転車が関係する事故件数	3	4	6	4	10	5	4
	構成率	7.9%	12.5%	16.7%	10.8%	22.2%	16.1%	13.3%

（出典：千葉県警察ホームページ）

４　高齢者の関係する事故の推移（令和元年～令和７年）

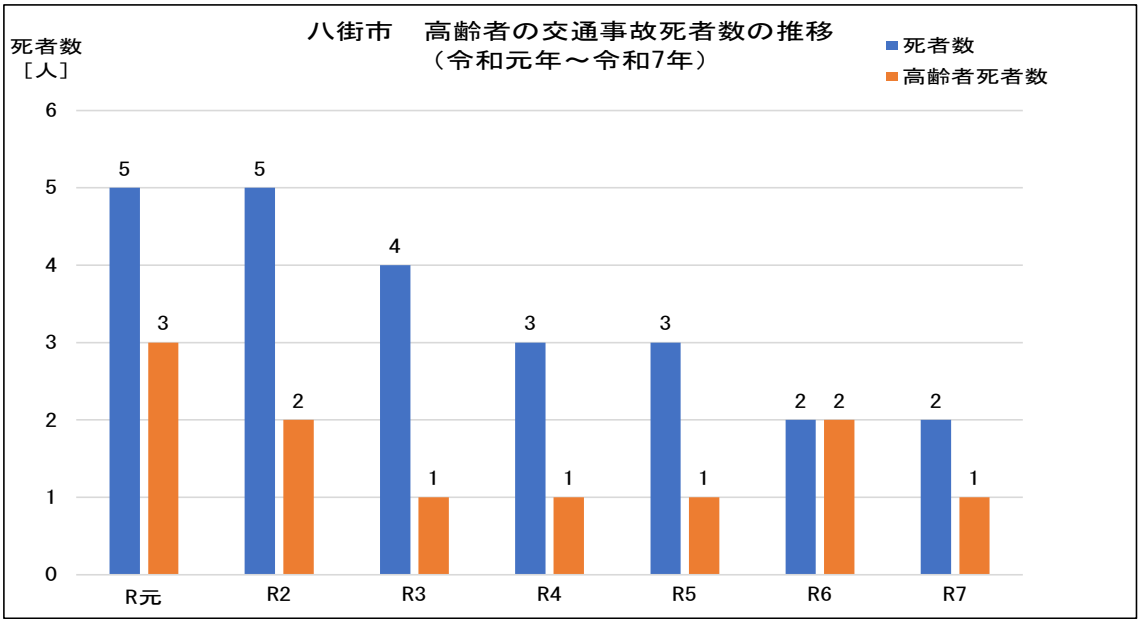
６５歳以上の高齢者が関係する事故は、千葉県内及び市内、共に多く発生しており、全事故に占める割合は高くなっています。また、令和元年から令和７年に発生した市内の死傷事故の約４割程度は、６５歳以上の高齢者の関係する事故となっています。



	単位：件・％	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
千葉県	事故発生件数	16,476	12,873	13,534	13,223	13,564	12,587	12,617
	うち高齢者の関係する事故件数	5,927	4,716	4,908	4,948	5,118	4,561	4,474
	構成率	36.0%	36.6%	36.3%	37.4%	37.7%	36.2%	35.5%
八街市	事故発生件数	221	158	187	193	211	170	170
	うち高齢者の関係する事故件数	85	71	73	84	67	74	69
	構成率	38.5%	44.9%	39.0%	43.5%	31.8%	43.5%	40.6%

（出典：千葉県警察ホームページ）

なお、交通事故による高齢者死者数の推移は以下のとおりです。



（出典：千葉県警察ホームページ）

５　交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることで、安全で安心して暮らすことのできる八街市とすることが究極の目標ですが、令和３年度から令和７年度までの事故発生件数から八街市が達成出来なかった、年間の交通事故発生件数１５０件以下、交通事故死亡者数０人を本市の目標として掲げ、警察をはじめとした関係機関・団体等と連携・協力して交通安全対策に取り組みます。

また、交通事故重傷者数については、今回の計画から新たに設定し、直近５年間の最小数である令和４年の１７人を下回る年間１５人以下を目標とします。

交通事故発生件数	（年間）	１５０件以下
交通事故死亡者数	（年間）	０人
交通事故重傷者数	（年間）	１５人以下

【参考】これまでの八街市交通安全計画の目標値と実数値

区分	期間	目標数値（年間）	実数値
第１次八街市交通安全計画	令和３年度～令和７年度	事故発生件数　１５０件 死者数　０人	令和７年　１７０件 〃　２人

６　計画の重点事項

計画の策定にあたっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「**こどもの交通安全対策の強化**」、「**飲酒運転対策の強化**」及び「**高齢者の交通安全対策の強化**」の３項目に重点を置いた計画としています。

重点項目１：こどもの交通安全対策の強化

市内で、下校途中の児童が死傷する大変痛ましい事故が発生していることから、こどもの交通安全対策が重要な課題となっています。

少子化が進行していく中で安心してこどもを産み、育てることができる社会を実現するためには、こどもを交通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。

（１）通学路等の安全確保の取組

通学路点検等の継続的な取組を推進するとともに点検結果を踏まえ、関係機関が連携し、道路整備や交通規制の実施等を推進します。

（２）交通事故に遭わないための取組

従来より実施している保育園、幼稚園、認定こども園、小中学校での交通安全教室の充実を行い、自らを守るための行動を身につける交通安全教育を各発達段階に応じて実施することを推進します。

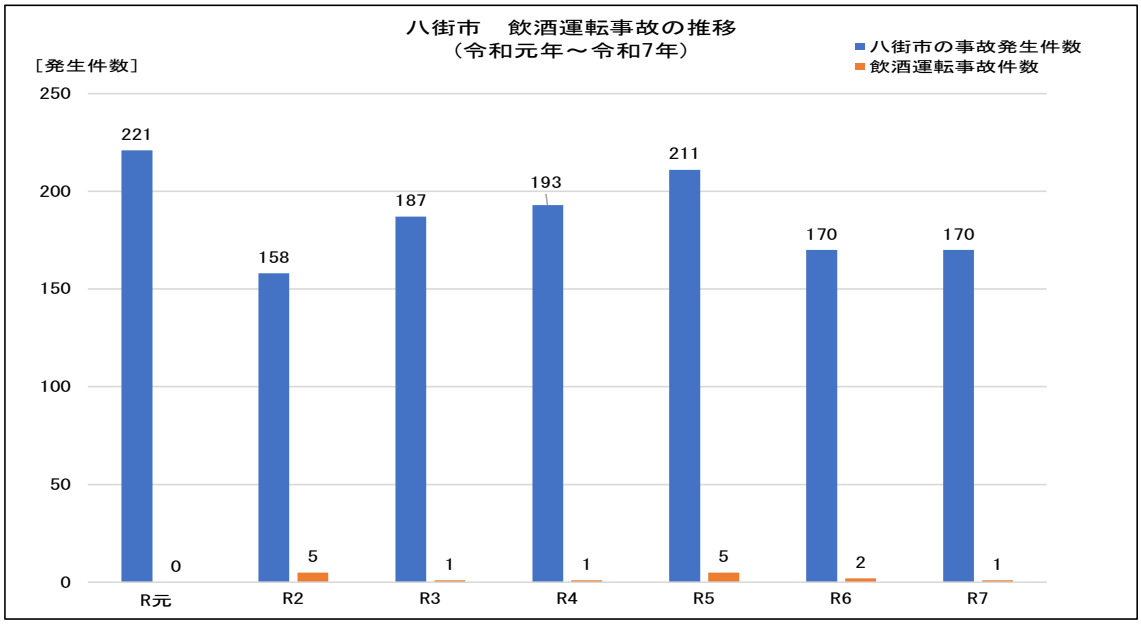
重点項目２：飲酒運転対策の強化

本市の飲酒運転による事故の発生件数は、過去５年間で１０件発生しており、佐倉警察署の管内でも最も多く、極めて深刻な状況にあります。道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化などの対策が図られたにもかかわらず、飲酒運転により、児童が犠牲となる大変痛ましい交通死傷事故が発生しました。

そこで、「飲酒運転の根絶」を最重点活動に掲げ、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）飲酒運転等をしない・させない環境づくり

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い、地域や職場での飲酒運転を排除する取組など、飲酒運転根絶の環境づくりの推進を一層強化します。



（出典：千葉県警察ホームページ）

重点項目３：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、残念ながら、市内で高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、対策のさらなる強化が必要となっています。

（１）交通事故に遭わないための取組

本市においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合が多いことから、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事故の防止が重要です。

このため、従来から実施している高齢者に対する交通安全講習や反射材の普及促進などの対策の充実・強化により、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

（２）交通事故を起こさせないための取組

高齢者人口の増加に伴い、高齢者の運転に起因した交通事故の割合も増加傾向にあり、特に、ブレーキとアクセルの踏み間違い・道路逆走等によるによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者の増加に対応した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対策を推進します。

第２章　道路交通安全についての対策

第１節　今後の道路交通安全対策の方向

近年、道路交通事故の発生件数は、ほぼ横ばいで推移しています。このことから、これまでに実施してきた交通安全対策を基本としつつ、さらに経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を実施し、有効性が見込まれる施策を推進します。

特に、今後、対策を実施していくにあたっては、本市で発生した下校途中の児童が死傷するという痛ましい事故を二度と起こさないようにすること、また、高齢者の関係する交通事故が増加傾向にある中で、次の９つの視点を重点事項とした交通安全対策の推進を図ります。

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

本市においても、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、きめ細かな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

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

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

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

すい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。一方、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

【第１の視点】に基づき実施する主な事業

◎高齢歩行者の交通事故防止の推進

・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

・高齢者に対する交通安全教育

・高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

◎高齢運転者対策の強化

・参加・体験・実践型教育の推進

・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進

・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充

・地域住民の移動手段の確保・充実

【第２の視点】こどもの安全確保のための環境整備

市内で､下校途中の児童が死傷する大変痛ましい事故が発生したことから、こどもの交通安全対策が重要な課題となります。

少子化が進行していく中で安心してこどもを産み、育てることができる社会を実現するためには、こどもを交通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。

（１）通学路等の安全確保の取組

通学路点検等の継続的な取組を推進するとともに点検結果を踏まえ、関係機関が連携し、道路整備や交通規制の実施等を推進します。

（２）交通事故に遭わないための取組

従来より実施している保育園、幼稚園、認定こども園、小中学校での交通安全教室の充実を行い、自らを守るための行動を身につける交通安全教育を各発達段階に応じて実施することを推進します。

【第２の視点】に基づき実施する主な事業

・シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底に関する啓発

・児童及び高齢者等への交通ルールの周知

・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進

・通学路等における交通安全の確保

【第３の視点】歩行者の安全確保のための意識変容

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者やこどもにとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。歩行中の交通事故死者数は、状態別の中では最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の意識はいまだ浸透していません。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ運動（※）等の推進を通じて、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

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

【第３の視点】に基づき実施する主な事業
◎歩行者の安全確保
・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進
・ゼブラ・ストップ運動及び３（サン）ライト運動（※）の推進
・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備
◎その他、交通安全教育の推進
・幼児、小学生、中学生に対する交通安全教育の推進
・高齢者交通安全教室等の開催

【第４の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は、被害者にも加害者にもなり得るものですが、自転車の交通ルールがいまだ浸透していない状況です。

令和６年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年１１月から自転車の運転中の携帯電話使用等、いわゆる「ながらスマホ」に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度（青切符）（※）が適用されることとなりました。

これを踏まえ、行政と関係団体が連携し、各ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に関しては、厳正な取締りの強化を関係機関へ要請します。

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

さらに、電動アシスト自転車と呼ばれる、駆動補助機付自転車の普及も進んでおり、交通事故の防止を図るため車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がありますが、現状の道路の幅員では専用空間の確保は難しい状況となっています。

あわせて、駅前の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策を推進します。

【第４の視点】に基づき実施する主な事業
・自転車安全利用キャンペーン等の実施
・児童及び高齢者等への交通ルールの周知
・自転車利用者への広報啓発
・自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知
・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの普及促進
・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進
・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
・安全で快適な自転車利用環境の整備
・自転車等の駐車対策の推進

【第５の視点】外国人の交通安全対策の推進

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

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

取組を強化するにあたっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する事業者など、関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

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

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等について整備を検討していきます。

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、交通事故の発生も危惧されます。このため、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し、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。

【第５の視点】に基づき実施する主な事業
・外国人に対する交通安全教育の推進
・外国人運転者対策の強化
・分かりやすい道路交通環境の確保

【第６の視点】特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

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

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

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

【第６の視点】に基づき実施する主な事業
・特定小型原動機付自転車の安全利用の推進
・ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進
・遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

【第７の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

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

そのため、生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ（※）の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進します。

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

また、生活道路における法定速度が３０キロメートル毎時に令和８年９月から引下げられることから､関係機関と連携して広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を支援します。

このほか、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）の活用など、交通指導取締り強化や、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策強化について関係機関へ要請するとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

一方、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道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、実施箇所の事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」等により、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第７の視点】に基づき実施する主な事業

・生活道路における交通安全対策の推進

・通学路等における交通安全の確保

・高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

・事故危険箇所対策の推進

・幹線道路における交通規制の要請

・適切に機能分担された道路網の整備

・道路の改築等による交通事故対策の推進

・道路における効果的な交通指導取締り強化について

・交通事故多発箇所の共同現地診断の実施

【第８の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故は市民の身近な場所で発生することが多いため、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あたっては、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体・企業等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、行政機関が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのためには、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や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運動を展開していきます。

【第８の視点】に基づき実施する主な事業

・交通安全運動の推進

・交通安全教育の推進

・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

・県の飲酒運転根絶宣言事業所（店）制度の周知

・事業者及び飲食店事業者に対する啓発

・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

【第９の視点】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故により多くの生命が失われています。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、関係機関の協力によりビッグデータ等を活用しながら、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流や今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を推進することが求められます。

【第９の視点】に基づき実施する主な事業

・事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

・地域の特性に着目した交通安全対策

・交通事故多発箇所の共同現地診断

・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

第２節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく以下の８つの柱により交通安全対策を実施していきます。

【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚

【第２の柱】飲酒運転の根絶

【第３の柱】安全運転の確保

【第４の柱】道路交通環境の整備

【第５の柱】道路交通秩序の維持

【第６の柱】救助・救急活動の充実

【第７の柱】被害者支援の充実と推進

【第８の柱】交通事故調査・分析の充実

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

【第１の柱】市民一人一人の交通安全意識の高揚

（１）市民総参加でつくる交通安全の推進

交通事故を無くすためには、市民一人一人が交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は、自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であることから、交通安全に関する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。

①　交通安全に関する情報提供の推進

交通安全に対する理解を深め、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援するため、広報誌やホームページ、ＳＮＳ等を活用し、交通安全に関する施策等の情報や事故防止に関する情報を提供します。

②　関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人一人に交通ルール遵守の浸透を図ります。

③　交通安全団体への支援等

交通安全協会や安全運転管理者協議会等の交通安全団体が実施する各種活動を支援します。

（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、市民一人一人が交通ルールの遵守を習慣づけることにより交通事故の防止を図ることを目的に、四季の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した運動を展開します。

イ　日を定めて行う運動

千葉県が定めている交通安全意識を高める日としての「交通安全の日（毎月１０日）」、自転車の安全利用促進を図ることを目的とした「自転車安全の日（毎月１５日）」の広報や啓発等の施策を推進します。

ウ　年間を通じて行う運動

飲酒運転の根絶、ゼブラ・ストップ活動の推進、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、こどもと高齢者の交通事故防止、薄暮時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、夜間・交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、違法駐車の追放等を中心に幅広い運動として展開します。

②　交通安全に関する広報啓発の推進

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、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、街頭やスーパーマーケット等における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

春の全国交通安全運動　街頭啓発（令和７年４月　八街市役所前交差点）

イ　広報媒体の積極的活用

市民一人一人の交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、広報やちまた、ホームページ、メール配信、ＳＮＳ等を活用して親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

特に、高齢者については、関係機関・団体及び自治会等を通じ、各家庭に浸透する広報を行います。

③　シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、未だ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、全ての座席の着用率１００パーセントを目標にシートベルト着用、こどもを同乗させる場合のチャイルドシートの使用の徹底を図ります。

また、県が設定している「シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間」において、警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、幹線道路の沿道等での着用啓発を推進します。

④　その他の普及啓発活動の推進

ア　視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、視認性の高い服装の着用や、反射材、ＬＥＤライトを活用する効果について周知するとともに、これらの普及促進を図りま

す。

イ　ゼブラ・ストップ運動（※）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死亡事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ運動及び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。

ウ　危険運転の対策

妨害運転や運転中のスマホ等の利用のいわゆる「ながら運転」についても重大事故に直結する危険性を有していることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、あらゆる機会を通じ運転者などに対し周知啓発に努めます。

エ　安全運転管理の推進

企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任に鑑み、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進のため、安全運転管理者協議会等の関係機関と協力します。

（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者に関する交通安全対策は、これまでも取組を推進してきたところですが、残念ながら、市内で高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており､対策のさらなる強化が必要となっています｡(８ページ参照)

①　高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進

交通安全協会等が、高齢者の集まりに参加して交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

また、夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色の服装や、反射材の効果について積極的な広報を実施するなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

②　高齢者の自主的な交通安全活動の推進

高齢者団体等における会員同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等と連携し、その活動を支援します。

③　高齢者に対する交通安全教育

関係機関の協力を得ながら、高齢者が多く集まるイベントや会議などに赴き、高齢者交通安全教室の開催や交通安全講話を実施し、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に、交通安全意識の高揚を図るとともに、薄

暮時や夜間に歩行中の高齢者が被害に遭うことが多いことから、反射材等の利用を推進します。

④　運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に自信が無くなったなどの理由により、自動車の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。

⑤　安全運転サポート車（※）の普及促進

運転操作の誤りによる交通死亡事故の防止や被害軽減には、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など、先進安全技術による運転支援機能を持つ安全運転サポート車の活用が効果的であることから、関係機関・団体と連携し、更なる普及促進を図ります。併せて、条件によって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無いことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任をもって安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

（４）自転車の安全利用の推進

①　自転車の安全利用に係る広報活動の推進

自転車は、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物ですが、自転車が関係する事故の件数は、若干の増減を繰り返して横ばいとなっており減少していません。（７ページ参照）

また、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながら走行するなど、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。全国的には自転車が加害者となる重大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。

令和８年４月からは自転車による交通違反に対しても、取締りの迅速化等を目的として交通反則通告制度（青切符）（※）が適用されることとなりました。

そこで、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、交通安全運動等あらゆる機会にリーフレット等を活用し、各種広報を通じて反則通告制度と対象となる交通違反について周知し、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　自転車安全利用の啓発

警察、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクルール」の普及促進を図るとともに、街頭での啓発活動、自転車点検、安全指導、交通安全教育等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

児童・生徒及び高齢者を対象に、警察、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、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクルール」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。

ウ　自転車利用者への広報啓発

駅前自転車駐車場など、自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者に届くように広報活動を実施し、自転車利用者に自転車のルールとマナーの徹底を図ります。

②　自転車の点検整備の促進

小中学校での交通安全教室等において、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点検・整備を呼びかけ自転車点検整備意識の徹底を図ります。

③　自転車安全整備制度（ＴＳマーク）(※)の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、交通安全協会等関係機関・団体と連携し、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義務化の周知

令和４年７月に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により県内では、自転車損害賠償保険等への加入が義務となっていることや、自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にもおよぶ高額な損害賠償となっている事例を踏まえ、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車保険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及び反射材の活用、並びに点灯の徹底を促進することで自転車

の視認性の向上を図ります。

⑥　全ての年齢層へのヘルメットの普及促進

改正道路交通法の施行（令和５年４月１日）により、全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。自転車乗車中の交通事故で、頭部に重大な損傷を受ける恐れがあるため、幼児をはじめとする各世代に対し、自転車用ヘルメット着用の効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦　幼児二人同乗用自転車の普及促進

幼児２人を乗せる場合の幼児二人用同乗自転車の使用など、その普及促進を図るとともに、保護者等への安全な利用方法の周知に努めます。

⑧　自転車の交通安全教育の推進

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

そのため、自転車販売事業者、保護者・家族、学校等、雇用事業者、県、関係団体と連携し、国の「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和７年１２月）で示された教育目標や教育内容、教育方法の事例を活用しながら交通安全教育を推進します。

（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

①　幼児に対する交通安全教育の推進

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、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。

そのため、幼児に対しては、保育園、幼稚園、認定こども園において、警察と連携した交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

②　小学生に対する交通安全教育

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、幼児期に比べ行動範囲が広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得できるよう交通安全教育を推進します。

さらに、交通安全のテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において予想される交通事故が自分にも起こりうるものであることを考えさせ、自転車の安全走行等の安全な行動ができる児童の育成を図ります。

小学校での交通安全教室（令和７年）

イ　交通安全基礎教育の実施

次世代を担うこどもたちを悲惨な事故から守るため、低学年では「安全な歩行と横断」、中学年から高学年では「自転車安全利用五則」（※）・「ちばサイクルール」（※）の指導を中心とした「自転車の安全な走行」といった参加・実践的な交通安全基礎教育を実施します。

また、最近、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から、自転車事故の実態の周知を図るとともに、自転車利用時のヘルメット着用の努力義務化、自転車保険への加入について啓発します。

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、本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。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充分に習得させるとともに、自己及び他の人々にも配慮した安全行動ができるよう交通安全教育を実施します。

イ　普及啓発活動の充実

交通安全に関するリーフレット等を活用し、日常生活において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を考えさせ、自転車の安全な走り方を習得させる自転車交通安全教室を実施します。

近年、自転車利用に関するマナーが低下していること、歩行者との事故により自転車利用者が加害者になる案件が増加していることを踏まえ、自転車事故の実態の周知を図るとともに、自転車保険への加入を啓発します。また、ヘルメットを着用することによる安全性について指導します。

④　成人等に対する交通安全教育の推進

広報活動やキャンペーンを実施するほか交通安全協会、安全運転管理者協議会等の関係機関・団体等と連携・協力して、地域、職域における交通安全活動を促進し、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づけを図ります。

また、令和５年４月１月から、自転車乗車中のヘルメット着用が努力義務化されましたが、市内での着用率が上がらないことから、広報やちまた・市ホームページ、ＳＮＳ等で自転車利用者の安全運転を推進してまいります。

さらに、令和８年４月から１６歳以上を対象に、自転車乗車中の危険な運転が交通違反の反則金の対象になることから、「自転車安全利用五則」・「ちばサイクルール」などの自転車安全運転の情報を含め発信してまいります。

⑤　障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、関連団体の要望や地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

⑥　シニアカー利用者に対する交通安全教育の推進

シニアカーは道路交通法では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。

そこで、シニアカー利用者に対し、関係機関・団体と連携して、事故実態や正しい利用について広報します。

【第２の柱】飲酒運転の根絶

本市の飲酒運転による事故の発生件数は、過去５年間で１０件発生しており、佐倉警察署の管内でも最も多く、極めて深刻な状況にあります。道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化などの対策が図られたにもかかわらず、本市でも、児童が犠牲となる飲酒運転による重大な交通死傷事故が発生しました。

市では、令和３年９月１日に「飲酒運転根絶宣言」を宣言し、「飲酒運転の根絶」を最重点活動に掲げています。今後も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ていきます。

また、千葉県では、県、県民、事業者等が一体となって、飲酒運転の根絶に取り組むため、令和３年１２月２８日「千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例」（以下、「千葉県飲酒運転根絶条例」という。）が制定され、千葉県飲酒運転根絶連絡協議会が設置されました。令和６年３月１３日には令和６年度から令和１０年度を計画期間とする「千葉県飲酒運転根絶計画」が策定されたところであり、当該計画の下で千葉県飲酒運転根絶連絡協議会・佐倉警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携して、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しているところです。

しかし、いまだに飲酒運転は後を絶たないことから、飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は、「絶対にしない、させない、許さない」環境づくりが重要となっています。

本市の「飲酒運転根絶宣言」、県の「千葉県飲酒運転根絶条例」などに基づき、飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことのできる地域社会の実現を目指します。

（１）教育・知識の普及、啓発・意識の高揚

①　市民に対する啓発・意識の高揚

広報誌やポスター等で、飲酒運転根絶に係る広報啓発を実施し、市民の飲酒運転を根絶するための意識の向上を図ります

ア　「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

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い、地域や

職場での飲酒運転を排除する取組など、飲酒運転根絶の環境づくりの推進を一層強化します。

悪質で危険な犯罪である飲酒運転の根絶には、運転手はもとより、すべての人に及ぼす影響等を周知徹底し、飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要があります。

このため、警察、交通安全団体等と連携・協力してハンドルキーパー運動(※)を始めとする飲酒運転防止の広報、キャンペーンなどに取り組み、防犯啓発の場においても飲酒運転の危険性を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

また、佐倉警察署管内飲酒運転根絶協議会の活動を支援するとともに、県や県内市町村、関係団体の代表者等で構成する飲酒運転根絶連絡協議会を通じて、各地域の協議会の取組等の情報共有を図り、飲酒運転を根絶するための施策の実施に必要な協議及び調整を行います。

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

イ　インターネットを活用した広報啓発活動

ＳＮＳ利用者を対象に、内閣府や千葉県が作成した飲酒運転根絶動画等を周知し、幅広い層の市民に対し飲酒運転根絶を働きかけます。

ウ　市民に対する情報の提供

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

②　事業者に対する取組

ア　飲酒運転根絶宣言事業所（店）制度

事業者及び飲食店営業者に対し、県の「飲酒運転根絶宣言事業所(店)」制度への登録を働きかけるとともに、事業者における取組を促進するため継続的に必要な措置を講じます。また、あらゆる機会を通じて登録拡大に向けた取組を推進します。

③　飲酒運転根絶に係る教育の実施

ア　メッセージコンクールを通じた中高生に対する飲酒運転根絶教育

千葉県が実施している中学生・高校生を対象とした飲酒運転根絶に関するメッセージコンクールでは、中学生や高校生のメッセージを親

世代をはじめとした県民に広く発信し、飲酒運転根絶に向けた気運の高揚を図っております。市では、飲酒運転根絶協議会と連携し、市内中学校に対し、当該コンクールの周知と中学生の積極的な参加を促します。

（２）運転者に対する取締り・指導等の実施

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となってることから、飲酒が運転に及ぼす影響や重大事故に直結する危険性等の周知徹底を図るとともに、企業・団体等が自ら行う飲酒運転根絶の取組を促すなど、「飲酒運転は絶対にしない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

①　飲酒運転取締り強化の要請

関係機関の協力を得ながら、飲酒運転の取締りの強化を要請していきます。

②　事業者によるアルコールチェック等の取組

佐倉地区安全運転管理者協議会を通じて、事業者におけるアルコールチェックの必要性について周知を行います。

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

（３）市民に対する支援

①　飲酒運転等に係る被害者等支援

ア　交通事故相談

県の協力の下、交通事故相談を実施し、専門の相談員による交通事故相談を実施します。

（４）事業者・市民による取組

飲酒運転根絶に係る内容の啓発と合わせて、運転前後のアルコールチェックの必要性について周知を行います。また、法改正の経緯や具体的な実施要領等の周知を図るとともに、啓発用チラシ、ホームページなどを活用した広報啓発を推進します。

（５）公職にある者の飲酒運転の根絶

① 飲酒運転根絶に係る教育の実施

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

② 飲酒運転防止措置の実施

庁用自動車等を運転する職員の飲酒運転を防止するため、運行の前後でアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を徹底します。

③ 飲酒運転根絶に係る広報啓発の実施

県等が発行する広報紙やポスター等を配布・掲示することで、職員に対する飲酒運転根絶に係る広報啓発を実施し、職員から飲酒運転を根絶するための意識の向上を図ります。

【第３の柱】安全運転の確保

（１）運転者教育等の充実

① 高齢運転者対策の充実

ア 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充

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

イ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知、地域への広報の強化

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

（２）安全運転管理の推進

事業所における安全運転管理について、運転前後における酒気帯びの有無の確認等の安全運転管理業務の徹底を図るよう啓発に努めます。

（３）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 運転管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

飲酒運転根絶活動を推進するため、佐倉警察署管内飲酒運転根絶協議会

と緊密な連携を図り、運送事業者が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」社会環境づくりに努めます。

②　少子超高齢社会における交通事故防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進します。

【第４の柱】道路交通環境の整備

（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

交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、歩行者優先の考えの下、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のほか、交通安全施設等の老朽化対策等が必要となっています。そのため、市道の整備、交通安全施設の整備を進めます。

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　生活道路における交通安全対策の推進

市民の日常生活向上を図るため、住宅地周辺の舗装整備・修繕、道路排水整備、歩道の整備・修繕を推進し、生活に密着した道路として市民・利用者が安全で快適に利用できる道路機能の整備・充実を図ります。

また、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、整備時には、歩道バリアフリー化、カラー舗装、道路標識、道路標示等や自動車の速度抑制を図るための道路環境整備など交通安全対策の実施を推進します。

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こどもが日常的に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し、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、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。

幼児・児童・生徒の安全を確保するために、通学路等の歩道整備、ハン

プ(※)・狭さく(※)等の設置、路肩のカラー舗装、保護柵の設置などの交通安全対策を推進します。

③　高齢者、障がい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、障がい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音響式信号機などのバリアフリー対応型信号機の整備を公安委員会に要請するとともに、道路標識・標示の高輝度化等を推進します。

（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で緊急現地診断を実施した箇所について、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所の対策は、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について、警察及び関係機関と協議して推進します。

②　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、道路の改築等に伴い、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

道路の改築等にあたっては、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。

③　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、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　交通安全施設等の推進

信号機をはじめとする交通安全施設の整備に関しては、交通事故多発地点や交通事故のおそれのある危険な交差点や市民等から寄せられる設置要望等に対し、道路の構造及び交通の実態などを総合的に勘案し、信号機や横断歩道の新設・改良を関係機関へ要請します。

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、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために効果的な交通安全施設の整備を推進します。

イ　生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心にこども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、令和８年９月１日に施行される道路交通法の一部を改正する政令により、中央線が設置されていない一般道路については、法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられることから、佐倉警察署等と連携し、道路環境の把握に努め、適正な交通環境の整備を推進します。

③　交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路形状や線形別に見ると、交差点及びカーブに

おいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点について、交差点の存在や優先関係を明確にするため、ドット線、クロスマークなどの道路標示の設置やカーブミラー等の整備を推進し、一時停止規制等については、関係機関へ要請します。また、カーブ地点については、路面標示や視線誘導標の設置などカーブの線形の明確化に努めます。

④　夜間事故防止対策の推進

夜間における交通死亡事故の発生率が高いことから、道路交通環境の改善を図るため、道路照明、自発光鋲等の夜間事故防止に効果的な交通安全対策を推進します。

（４）地域住民の移動手段の確保・充実

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

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

（５）効果的な交通規制の推進

①　地域の特性に着目した交通安全対策

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など、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

②　交通事故多発地域における重点的交通対策

交通事故が多発している箇所、路線等においては、道路構造や交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等に基づき関係機関と協力して、事故抑止に資する重点的､効果的かつ合理的な交通規制について要請します。

（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､関係機関等と連携し、

安全で快適な自転車利用の整備を図ります。また、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車と歩行者等の分離を図るための自転車通行帯の整備等、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

②　自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等を無くし、良好な道路環境を確保するため、自転車整理区域を設け対策をしているところですが、今後も更に広報啓発を通し推し進めるとともに、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

（７）高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用

①　ＥＴＣ２．０（※）等デジタルデータの活用推進

ＥＴＣ２．０で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の活用が期待でき、渋滞と事故の低減に資する対策の検討など、道路を賢く使う取組について関係機関と協力し、施策について検討します。

（８）災害に備えた道路交通環境の整備

①　災害に備えた道路整備

大規模地震等の災害が発生した場合に、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防災対策を推進します。

また、停電や強風の影響を受けないラウンドアバウト（※）の整備について検討します。

②　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時は、道路の被災状況や道路交通状況の収集・分析に努め、市民や道路利用者等へ情報提供を行います。

災害発生時においては必要に応じ、交通規制を実施するほか、関係機関と共同して道路啓開に努めます。

（９）総合的な駐車対策の推進

違法駐車の実態を踏まえ、注意喚起看板の設置や関係機関・団体等と連携を図りながら、広報啓発活動を実施するなどの駐車対策を推進するとと

もに、違法駐車の取締り強化について関係機関へ要請します。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

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

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

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

イ 不法占用物件の排除等

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

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

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

エ 大規模開発事業等への先行対策の推進

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

② 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５の柱】道路交通秩序の維持

（１）交通指導取締りの強化等

交通ルール無視による事故を防止するためには、交通取締まり、交通事件捜査、暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、飲酒運転や著しい速度超過、信号無視等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通取締りを関係機関と協力して促進し、特に飲酒運転をさせない、環境づくりを推進します。

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

①　飲酒運転等に対する交通取締まり強化の促進

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、重点的かつ効果的な取締り手法による交通取締りの強化を要請します。

②　一般道路における効果的な交通取締りの強化等

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いた交通取締りを要請します。

また、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取締りを要請します。

さらに、令和８年４月より、１６歳以上の自転車利用者に「交通反則通告制度（青切符）」（※）が導入され、指導警告及びこれに従わない悪質、危険な自転車利用者に対する交通取締りを要請します。

（２）暴走族等対策の推進

①　　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。

②　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

暴走族取締りについて佐倉警察署との連携を密にし、取締り体制の強化を要請します。

【第６の柱】救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者救命を図り、また被害を最小限にとどめるため、佐倉市八街市酒々井町消防組合の救助・救急体制の整備・拡充、さらに救急医療機関との連携・協力確保による救急医療体制の整備について支援します。

（１）救助・救急体制の整備

①　救助・救急体制の整備・拡充

救助・救急体制の整備・拡充を図るため、救助隊の救助・救急資機材の装備充実について支援します。

②　応急手当の普及啓発の推進

交通事故発生時や災害発生時等における市民の自主救護能力の向上を図るため、佐倉市八街市酒々井町消防組合において自動体外式除細動器（ＡＥＤ）を含めた普通救命講習等の各種講習会を開催し、応急手当に関する知識と技術の普及を図るとともに、応急手当に関する広報活動を推進します。

（２）救急医療体制の整備

①　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及び後遺症の軽減を図るため、速やかな医師による救命医療を開始することができ、高度な医療機関への迅速な収容が可能となるドクターヘリの活用を推進し、その臨時離着場の適性確保と市民理解の促進を図ります。

②　救急関係機関の協力関係の確保等

佐倉市八街市酒々井町消防組合と救急医療機関の連携・協力の確保による救急医療環境の整備について支援します。

【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るなど、大きな不幸に見舞われています。犯罪被害者等基本法や千葉県犯罪被害者等支援条例等の下、その心情に配慮した支援を推進します。

（１）交通事故被害者支援の充実強化

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者、その家族や遺族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、千葉県が設置する「交通事故相談所」と協力し、交通事故相談を開催するとともに、「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連携し、相談体制の充実に努めます。

【第８の柱】交通事故調査・分析の充実

（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、又は今後、交通事故の発生が懸念される箇所を関係機関、団体等と共同で現地診断を実施し、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、交通事故防止を図ります。

（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

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

第２編　鉄道交通の安全

第１章　鉄道交通の安全についての対策

第１節　鉄道交通安全の施策

【第１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、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

【第２の柱】救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、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。

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　踏切道における交通事故の発生状況

本市における鉄道は、ＪＲ総武本線の１路線で、市街地の中心を横断しています。ＪＲ総武本線の本市域内総延長約５．９ｋｍの間に、踏切道が１１箇所あります。

令和６年度の千葉県内の踏切事故発生件数は１１件、死傷者数は９人となっています。本市の踏切事故発生件数は、０件です。

２　踏切道における交通安全計画の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、関係機関と連携し踏切事故件数ゼロを目指します。

第１節　踏切道における交通安全の対策

踏切事故の多くは、車両等の踏切内停滞・直前横断・落輪等により起因するものであることから、踏切事故の防止には、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、自動車運転者や自転車等の踏切通行者に対し、関係機関の協力の下、交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、安全意識の向上に努めます。

第２節 踏切道における交通安全の施策

【第１の柱】踏切道の構造の改良及びバリアフリー化の促進

（１）踏切道の構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切について、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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を推進します。

（２）踏切道のバリアフリー化

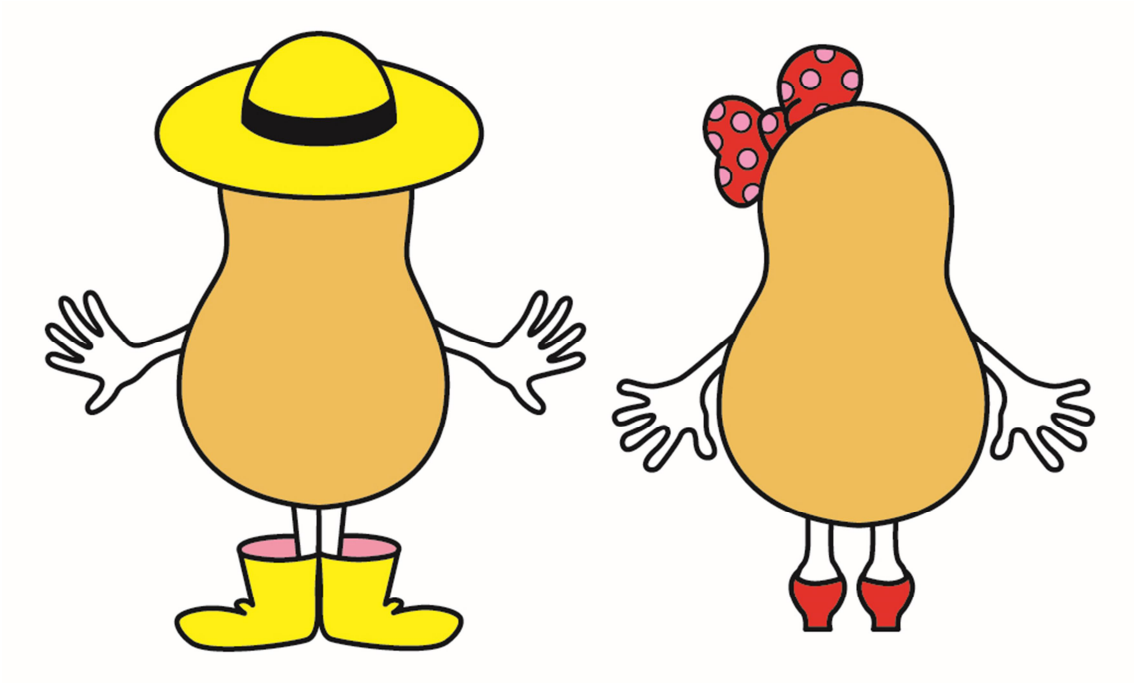
平成２７年１０月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６年１月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

○用語集（本文中の※印が付された用語についての解説）（五十音順）

名称	意味	ページ
３（サン）ライト運動	薄暮時間帯から夜間にか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ており、３つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動です。 ①ライト（前照灯）：薄暗くなってきたら早めのライト点と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける。 ②ライト・アップ（目立つ）：歩行者・自転車は、反射材・ LED ライト等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる。 ③ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意	１５ ２４
ＥＴＣ２．０	国土交通省や高速道路会社が進める「安全で快適な道路交通」の実現を目的としており、交通渋滞の緩和、事故防止、観光促進を狙っており、令和６年以降は、事業用車両の効率化や、ドライバーの労働時間短縮など、物流業界における利用価値も高まっています。	３９
安全運転サポート車	経済産業省や国土交通省などが普及を推進する、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などの先進安全技術をはじめとする一定の運転支援機能を備えた車の総称です。搭載する機能により「サポカー」、「サポカーＳ」と区分されています。	２５
狭さく	道路の入口、出口を狭くすることによって、走行速度を低減させるための施設です。	３６

名称	意味	ページ
交通反則通告制度 （青切符）	比較的軽微な交通違反をした場合、手続きを簡略化するため、反則金の納付を求められる制度で、令和８年４月１日から自転車にも導入され、１６歳以上の人が対象です 対象となる違反行為は、ながらスマホ、信号無視、一時不停止など、１１３種類あります。	１５ ２５ ４１
自転車安全整備制度 （ＴＳマーク）	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車あることを確認して貼付するマークのことです。なお、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。	２６
自転車安全利用五則	内閣府で制定した自転車に乗る時に守るべきルールの中でも特に重要な内容を定めたものです。 ①車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用	２６ ２８ ２９
スムーズ横断歩道	生活道路の交通安全対策として国土交通省が推進する、路面を約１０ｃｍ盛り上げた（ハンプ）横断歩道です。 段差で車の強制的な減速と歩行者優先を促し、歩・車道の高さを合わせることで歩行者がスムーズに渡れる、安全性の高い横断歩道であります。	１８

名称	意味	ページ
ゼブラ・ストップ運動	運転者に横断歩道における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。 ①ゼ「前方」: 前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したらその周辺に歩行者がいないか十分に注意する。 ②ブ「ブレーキ」: 横断歩道の手前では「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は、横断歩道の手前で止まれる速度で進む。 ③ラ「ライト」: ３（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止 ④ストップ: 横断する歩行者がいたら、必ず一時停止 （ストップ）で交通事故をストップ	１４ １５ ２４

名称	意味	ページ
ちばサイクルール	自転車安全利用五則に自転車条例の内容を盛り込んだ千葉県独自の自転車安全利用ルールです。 ［乗る前のルール］ ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射材を付けよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう ［乗るときのルール］ ①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先使用 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	１５ ２６ ２８ ２９
通学路交通安全プログラム	児童生徒が安全に通学できるようにするため、市の関係各課、警察署等関係機関が連携して行う、通学路の安全確保に関する取組のことです。	３５
ハンドルキーパー運動	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送り届ける運動です。	３２

名称	意味	ページ
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ハンプ」はこぶ、起伏の意味であり、運転者にスピードの低下を促します。	１８ ３５ ３６
ラウンドアバウト （環状交差点）	中央に島があり、信号機がないドーナツ型の円形交差点です。車両は時計回り（右回り）に徐行して一方通行し、環道（円形の道路）を走る車が優先されます。 （特徴） 信号機がない：一時停止の規制がない場合、環道に車がいなければ徐行してスムーズに進入できます。 環道優先：既に環道を走っている車が優先されるため、進入する車両は一時停止または徐行して道を譲ります。 時計回り（一方通行）：交差点内は必ず右回り（時計回り）に走行します。 速度の抑制：中央の島により車両が自然と速度を落とすため、大きな死亡事故が激減します。 信号を必要としないため、災害時などの停電時でも円滑な交通を維持できる効果もあります。	３６ ３７ ３９