

(素案)

第 1 2 次 銚子市交通安全計画

(令和 8 年度～令和 1 2 年度)

銚子市交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方（第12次計画の概要）	1
第1章 交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	3
3 計画の重点事項	3
◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化	3
◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化	4
◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化	4
第2章 交通安全についての対策	6
第1節 今後の交通安全対策の方向	6
【第1の視点】高齢者の安全確保	6
【第2の視点】子どもの安全確保	7
【第3の視点】歩行者の安全確保と遵法意識の向上	7
【第4の視点】自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
【第5の視点】生活道路・幹線道路における安全確保	9
【第6の視点】外国人の交通安全対策の推進	9
【第7の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進	10
【第8の視点】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
【第9の視点】先進技術の活用推進	11
第2節 交通安全の施策	12
【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	12
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	12
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	16
(4) 自転車の安全利用の推進	16
(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
(6) 効果的な交通安全教育の推進	20
【第2の柱】飲酒運転の根絶	20
(1) 教育・知識の普及・啓発・意識の高揚	21
(2) 市民に対する支援	21
(3) 公職にある者の飲酒運転の根絶	21
【第3の柱】安全運転の確保	22
(1) 運転者教育等の充実	22
【第4の柱】道路交通環境の整備	23
(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	23
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	23
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	24
(4) 効果的な交通規制の推進	24
(5) 自転車利用環境の総合的整備	25
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	25

(7) 総合的な駐車対策の推進	25
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
(9) 高齢者等の移動手段の確保・充実	26
【第5の柱】道路交通秩序の維持	26
(1) 交通指導取締りの推進	27
(2) 暴走族等対策の推進	27
【第6の柱】救助・救急体制の充実	27
(1) 救助・救急体制の整備促進	27
(2) 大規模事故における広域応援体制の整備	27
(3) 応急手当の普及啓発活動の推進	27
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	28
(5) 救助・救急用資機材等の装備の充実	28
(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	28
(7) ドクターヘリ・ドクターカー事業の推進	28
【第7の柱】被害者支援の充実と推進	28
【第8の柱】交通事故調査・分析の充実	28
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	29
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	29

計画の基本的な考え方（第 1 2 次計画の概要）

第一 計画の性格

第 1 2 次銚子市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号）を根拠とし、国が策定する第 1 2 次交通安全基本計画及び千葉県が策定する第 1 2 次千葉県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、銚子市の交通安全施策の大綱となるもので、市、県、国の指定地方行政機関から構成される「銚子市交通安全対策会議」で決定されます。

第二 計画策定の趣旨

銚子市交通安全計画は、第 1 次計画が策定された昭和 4 6 年度から実施され、国が定める交通安全基本計画に基づき 5 年ごとに計画を改定しています。

令和 3 年度を初年度とする第 1 1 次計画は令和 7 年度で計画期間が終了することから、令和 8 年度から始まる第 1 2 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「交通安全都市ちょうし」の実現を目指します。

第四 計画期間

計画の期間は、令和 8 年度から令和 1 2 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、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、銚子市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章 交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

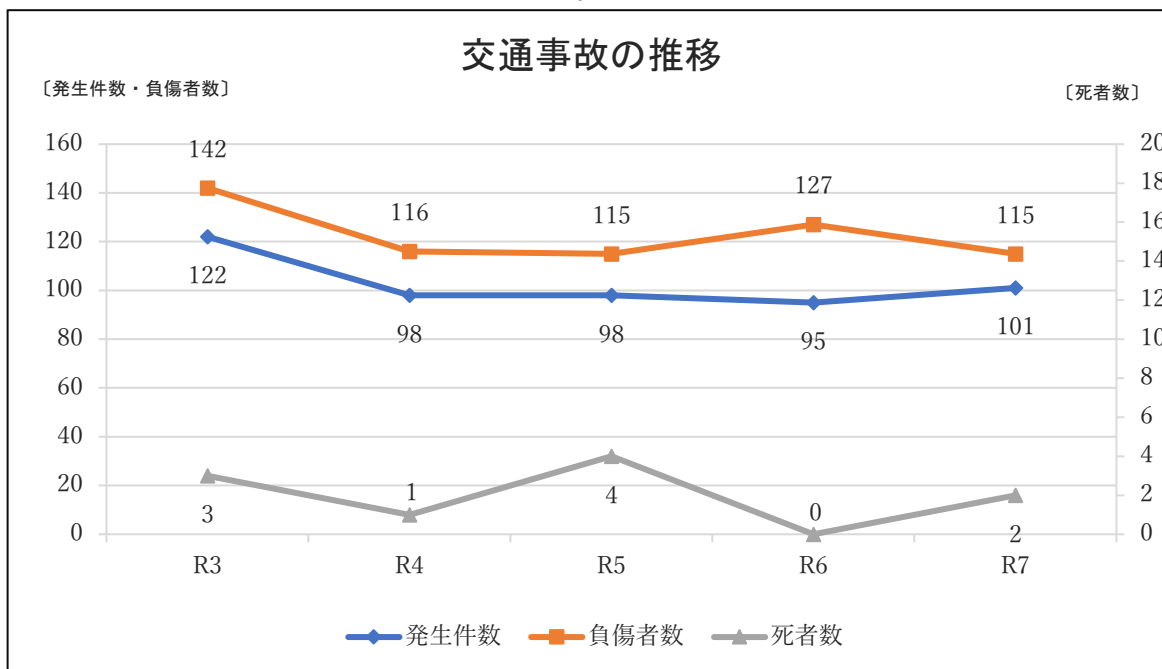
市内の交通事故状況は、発生件数については、令和3年の122件から令和7年の101件へと減少をしており、5年間で約17%の減少となっています。

また、負傷者数については、令和3年の142人から令和4年の116人へと大幅に減少し、その後はほぼ横ばいとなっています。

一方で、死者数については、令和6年に0人となったものの、5年間の累計では10人となっており、その半数以上を高齢者が占めています。

第11次銚子市交通安全計画で掲げた目標数値（年間の死亡者数0人、負傷者数150人以下）については、死亡者数は令和6年のみ達成し、その他の年では未達成となりました。一方、負傷者数は全ての年で達成しています。

交通事故の推移（令和3年～令和7年）



年齢別死者数（令和3年～令和7年）

年齢	人数（人）
64歳以下	4
65歳以上（高齢者）	6

状態別死者数（令和3年～令和7年）

状態	人数（人）	備考
歩行中	3	
自転車乗車中	1	
自動車乗車中	6	うち同乗者1人

2 交通安全計画における目標

銚子市の目標は、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。この目標を一朝一夕に達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間の令和12年度までに以下の数値を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

区分	期間	数値目標
第12次銚子市 交通安全計画	令和8年度～ 令和12年度	死亡者数 年間0人 負傷者数 年間100人以下

この目標達成に向け、市は、市民、警察署、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。

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「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ます。

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

(1) 交通事故に遭わないための取組

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

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

(2) 交通事故を起こさせないための取組

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

高齢運転者に対しては身体機能の低下に対応した効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者にならないための交通事故防止対策を一層強化します。

◆重点項目２：自転車の安全利用対策の強化

本市においては、令和７年に自転車乗用中の交通死亡事故が発生していることに加え、交通ルールがいまだ浸透していない状況であることから自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期になると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ため、次代を担う小・中学生、高校生の安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

(2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車乗車用ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を更に強化します。

また、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があるほか、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

◆重点項目３：悪質・危険な運転者対策の強化

銚子警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携して、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しています。

しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶たない状況です。

また、車間距離不保持などのいわゆる「あおり運転」や運転中の携帯電話等使用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が、社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「あおり運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。

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

(1) 悪質・危険な運転等を絶対しない、させない環境づくり

飲酒運転のない、市民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現のために、市民の飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域・企業・団体等で飲酒運転を排除する取組に努めるなど、市民総ぐるみで対策を講じ、飲酒運転根絶の環境づくりを推進することが重要です。

また、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を十分広報する必要があるほか、自転車利用者に対して、広報啓発を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

(2) 悪質・危険な運転に対する周知の徹底

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などは、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げなど更なる重大事案につながるおそれがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、周知徹底を図る必要があります。

第2章 交通安全についての対策

第1節 今後の交通安全対策の方向

近年、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負傷者数が減少してきたことは、これまで交通安全計画に基づいて実施されてきた施策に一定の効果があったものと評価されます。

しかしながら、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・分析力を高め、より効果的な対策への改善を図る必要があります。

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。

本計画の策定に当たっては、県が定める第12次交通安全計画を踏まえて、8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。

【第1の視点】高齢者の安全確保

本市では高齢化社会が既に到来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最も重要です。

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。

高齢者の交通手段としては、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被害者とならないための対策が重要です。今後も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、高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが課題です。

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、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など身近な地域における生活に密着した交通安全活動を行うことが必要です。

【第 1 の視点】に基づき実施する主な事業

■ 高齢歩行者等の交通事故防止の推進

- ・ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（15 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（16 ページ）
- ・ 高齢者に対する交通安全教育の推進（16 ページ）
- ・ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備（23 ページ）

■ 高齢運転者対策の強化

- ・ 参加・体験・実践型教育の推進（22 ページ）
- ・ 適切な運転行動を促すための広報啓発の推進（22 ページ）
- ・ 安全運転サポート車の普及促進（22 ページ）
- ・ 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充（22 ページ）
- ・ 高齢者等の移動手段の確保・充実（26 ページ）

【第 2 の視点】子どもの安全確保

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

このため、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

【第 2 の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底（14 ページ）
- ・ 児童及び高齢者等への交通ルールの周知（17 ページ）
- ・ 幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（18 ページ）
- ・ 通学路等における交通安全の確保（23 ページ）

【第 3 の視点】歩行者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す。特に、高齢者や子どもにとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進める必要があります。

また、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^{※1}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。

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など、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ことにより、歩行者の安全を図ります。

【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（15 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（15 ページ）
- ・ 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備（23 ページ）

■ その他、交通安全教育の推進

- ・ 高齢者交通安全教室等の開催（16 ページ）
- ・ 幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（18 ページ）

【第4の視点】自転車の安全確保と遵法意識の向上

自転車は、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、損害賠償責任保険等への加入促進など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、生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を進める必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の走行空間の環境整備で完結するものではありません。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を背景に、ルールやマナーに違反する行動が多く、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ます。

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

これを踏まえ、幼児から高齢者まで自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等を行う必要があります。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など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を持つ危険性の習得を図ります。

【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（17 ページ）
- ・児童及び高齢者等への交通ルールの周知（17 ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知（17 ページ）
- ・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの普及促進（17 ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（18 ページ）
- ・子供自転車免許制度の推進（19 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（19 ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（25 ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（25 ページ）

【第５の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害者、子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、道路の整備、交通安全施設の整備、違法駐車対策を推進します。

そのほか、市内で交通事故が多発している箇所や千葉県が選定した交通事故の発生が懸念される箇所などに対し、関係機関・団体と共同で、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ます。その対応策については、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」により、関係機関・団体が整備、改善を行います。

【第５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（23 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（23 ページ）
- ・高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備（23 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（28 ページ）

【第６の視点】外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、トラック、バス、タクシ

ーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が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。

加えて、外国人の歩行者や自転車利用者に対しても、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。

【第6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（20 ページ）

【第7の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢者や子どもが関係する事故の多くが、歩行中や自転車乗車中であり、居住する身近な地域で多く発生しています。そのため、地域のコミュニティを積極的に活用した偶々の高齢者世帯までいきわた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です。

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。

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・教育など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、関係機関と連携しながら、様々な活動主体に対し、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を行うことにより、地域が一体となった市民運動を展開していきます。

【第7の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全推進隊の支援（12 ページ）
- ・交通安全運動の推進（13 ページ）
- ・交通安全教育指導者の育成（20 ページ）
- ・交通安全教育推進の支援（20 ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり（21 ページ）

【第8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、各種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、交通の流れ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8の視点】に基づき実施する主な事業

- ・ 交通事故多発箇所の共同現地診断（28 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（29 ページ）

【第9の視点】先進技術の活用推進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、その多くは運転者に起因して発生しています。このような人的要因を抑制し、運転者の運転機能を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキ※²を搭載した安全運転サポート車の普及をはじめ、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周知を図ります。

一方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

【第9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（22 ページ）

第2節 交通安全の施策

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

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

【第2の柱】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、対策の実施に当たっては、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の評価を行い、必要に応じて改善していきます。

【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要です。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などの必要な情報を積極的に提供します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については関係機関・団体と連携し、強力に推進します。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、交通安全教育を受ける機会の少ない外国人に対する交通安全教育にも配慮します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 銚子市交通安全都市推進協議会の活動の推進

銚子市交通安全都市推進協議会の活動を強化し、関係機関・団体がより一層連携するとともに、それぞれが主体となった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。

② 交通安全推進隊の支援

交通安全推進隊に対し、活動に必要な情報提供に努めるとともに、交通安全団体との連携を図り、地域ぐるみの交通安全活動が展開されるよう積極的に支援します。

③ 交通安全の日における活動の推進

ア 市民一人ひとりの活動の推進

交通安全は市民一人ひとりが自身の問題として考え行動することが重要であることから、毎月10日の「交通安全の日」に、市民が家庭、

学校、職場等において交通安全について考え、それぞれができる交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

また、町内会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、地域における交通事故防止を図ります。

イ 関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

④ 交通安全に関する情報提供の推進

交通安全運動、交通死亡事故発生時、交通安全対策等を市ホームページや防災・防犯メール、自動販売機メッセージボード、広報等により、交通安全に関する情報を提供します。

(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、市民一人ひとり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市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

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

ウ 年間を通じて行う運動

「悪質・危険な運転者対策の強化」、「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車の安全利用対策の強化」の3項目を中心としつつ、幅広く展開します。広報紙やSNS等を活用した情報発信、チラシ・ポスター等の啓発資材の配布などにより、市民の交通安全意識の向上を図ります。

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などを積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの

遵守と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 交通安全団体に対する資料、情報の提供

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、各種資料や情報を提供します。

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、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 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、警察や交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、街頭での着用啓発を推進します。

④ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの証明に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、ホームページ、SNS、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

イ 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、いわゆる「ながらスマホ」が、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、運転者だけでなく、関係事業者や安全運転管理者等に対する指導教育を徹底します。

ウ 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・

団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解の増進に努めます。

⑤ 小型モビリティの安全対策

ア 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速6キロメートル毎時の速度を超えない構造のみ歩道通行が可能であり、それ以外は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることなど、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、交通安全教室の場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進します。

イ ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進

ペダル付き電動バイクは、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、自動車損害賠償保険に加入しなければならないとともに、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなどの交通ルールを遵守する必要があることについて、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、交通安全教室の場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進します。

⑥ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ^{※3}の推進

交通安全にも役立つ環境対策として、市民に対してエコドライブ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」^{※4}）

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努めます。

ウ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動^{※5}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

① 高齢者を事故から守る地域づくりの推進

関係機関や団体と連携し、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

シニアクラブや交通安全協会等の関係機関・団体と連携を図り、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。

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掲載されている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活用し、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啓発活動の推進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学や配達を始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。しかしながら、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、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題

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

「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用を広く積極的に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^{※6}」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ます。

「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、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 児童及び高齢者等への交通ルールの周知

幼児から高齢者まで各年齢層を対象に、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、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに、自転車の正しい乗り方や交通ルールの周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室において、自転車の自己点検における合言葉「ぶたはしゃべる（「ブ」レーキ・「タ」イヤ・反射材（「は」んしゃざい）・車体（「しゃ」たい）・「ベル」）」を活用し、日常点検実施の習慣化及び自転車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 T Sマーク^{※7}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、関係機関・団体と連携して広報啓発を行い、T S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、高額な損害賠償が命じられている事例等を示す等、自転車損害賠償保険等への加入の必要性について、関係機関・団体と連携して広報啓発を行い、保険加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及

薄暮時や夜間における交通事故を防止するため、明るい色の服装の着用や自転車の側面を含む反射材の効果と必要性について周知を図る「3（サン）・ライト運動」及び「キラリアップ☆ちば」を推進し、反射材の活用と早めのライト点灯及び明るい色の服装の着用を呼び掛けます。

⑥ 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。

⑦ 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。

⑧ 自転車の交通安全教育の推進

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

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

(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、市民が交通事故を自らのものとして考えることや、交通安全に対する態度を身に付け、安全に配慮して行動することを目指して、関係団体等と連携を図りながら、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を推進します。

① 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

将来にわたって交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する交通安全意識を養うため、地域、関係機関・団体等と連携した組織的かつ継続的な交通安全教育を推進します。

イ 家庭に対する広報啓発活動等の推進

関係機関・団体のほか保育所等の幼児関連施設と連携・協力して、将来の交通事故防止を図るためには、幼児期から交通安全に関する意識を高め、継続した家庭教育が重要であることを認識させるとともに、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的に資料提供や広報活動を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 小学校における交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転

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

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

イ 子供自転車免許制度の推進

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

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、「ちばサイクルール」をはじめとした自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、交通事故発生時の対応要領等の指導を実施し、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

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

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

ア 高等学校における交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力して、自転車や二輪車の運転者として安全に道路を通行するための技能と知識を十分に習得させるとともに、登下校時の街頭での指導に生徒自らが積極的に参加するよう促し、自転車を利用する高校生の正しい交通マナー向上を図ります。

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

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

イ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催

スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた自転車交通安全教室を開催し、危険な自転車の乗り方などから発生する交通事故の危険性を理解させることにより、交通安全意識の向上等を図ります。

また、衝突事故再現の際には、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用

方法や頭部の衝撃を和らげる効果などについて説明し、自転車乗車用ヘルメット着用の重要性を実感させるとともに、ヘルメット着用の努力義務化についても周知し、着用の促進を図ります。

⑤ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

交通安全のための必要な知識及び技能の習得のため、特別支援学校及び福祉作業所等において、交通安全教育を推進します。

⑥ 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人や日本国籍を有しながらも日本以外の多様な言語や文化的背景などを有する方に対して、外国人コミュニティや日本語学校等での外国人向けの交通安全教育を推進するとともに、事業者や関係機関等に対して外国人向けの交通安全教育を行うよう働きかけます。

(6) 効果的な交通安全教育の推進

① 交通安全教育指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの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実施するため、県、市、警察、学校、関係民間団体等が連携を図り、交通安全教育指導者の育成を図ります。

また、指導者育成を図るために日本交通安全教育普及協会主催の交通安全教育指導者研修会の受講や、千葉県が開催する交通安全教育モデル事業、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に参加します。

② 交通安全教育推進の支援

ア 交通安全ライブラリーの活用促進

交通安全教育を行う市民及び教育機関、企業等に県が所有する交通安全教育用DVDの活用を促進することで、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 参加・体験・実践型の交通安全教育

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】飲酒運転の根絶

本市では、銚子警察署、銚子警察署管内飲酒運転根絶協議会などと連携して、飲酒運転根絶に向けた各種取組をさらに活性化させ継続的に推進しています。しかしながら、いまだに飲酒運転は後を絶ちません。

飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は絶対しない、させない、許さない環境づくりが重要です。「千葉県飲酒運転根絶条例」に基づき、飲酒運転のない、県民の誰もが安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

(1) 教育・知識の普及・啓発・意識の高揚

① 市民に対する啓発・意識の高揚

ア 「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

警察署、関係団体等で構成される飲酒運転根絶協議会を中心に地域社会と緊密な連携を図り、飲食店等に対する訪問活動やハンドルキーパー運動^{※8}等の広報キャンペーン等を年間を通じて実施するとともに、企業・団体等が自らの意思で飲酒運転の根絶を宣言する「飲酒運転根絶宣言」への参加を促すなど、地域の実情に応じた飲酒運転根絶対策を推進します。

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

イ インターネットを活用した広報啓発活動

S N S利用者を対象に、幅広い層の県民に対し飲酒運転の防止を働きかけます。

ウ 県民に対する情報の提供

飲酒運転に関する理解を深めてもらうため、広報紙やホームページ、S N S、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) 市民に対する支援

① 犯罪被害者等支援

交通事故等の被害者やその家族は、事件・事故による直接的な被害だけではなく、精神面や経済面において二次的被害を受けることが多い状況にあることから、再び平穏な生活を営むことができるよう、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援に努めます。

また、飲酒運転による事故等の犯罪被害者等に対し、相談対応等を行う支援機関を紹介するとともに、危険運転致死傷罪により亡くなった方の御遺族や重傷病を負われた方に見舞金を支給するなどの事業を実施します。

(3) 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

職員に対する飲酒運転根絶に係る広報啓発を実施し、公職から飲酒運転を根絶するための意識の向上を図ります。

【第3の柱】安全運転の確保

「人優先」を基本とした安全運転を確保するために、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努めていきます。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害のある人、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

① 高齢運転者対策の充実

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

ア 参加・体験・実践型教育の推進

高齢運転者の関係する交通事故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。

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進

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

ウ 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^{※9}」を積極的に広報し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故防止に努めます。

エ 安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車について、交通安全教室等を通じて更なる普及促進を図ります。

オ 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、企業や事業所等に、返納者への支援措置の協賛を積極的に働きかけます。

カ 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。

【第4の柱】道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るためには、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の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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の道路整備、交通安全施設の整備など、人優先の交通安全対策を推進します。

(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、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警察、道路管理者と連携して推進します。

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を図ります。

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、「銚子市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、幼児・児童・生徒の通行に係る安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進します。

③ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

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、道路整備に併せて歩道の整備に努めるとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

④ 無電柱化の促進

安全で快適な通行空間の確保等のため、無電柱化を促進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 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、幹線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 地域間交流を支える道路の整備

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。

(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

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、市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や警察等が連携して取り組みます。

イ 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、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路は、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を通じて歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

さらに、令和8年9月1日に施行された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たことから、道路管理者等と連携し、道路環境の把握に努め、交通実態等を踏まえた最高速度規制を実施するなど、適正な交通環境の整備を推進します。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生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^{※10}、視線誘導標^{※11}、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。

(4) 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。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、生活道路や幹線道路において、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、迷惑性の高い違法駐輪に関する広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

(6) 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促進します。

② 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。

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、道路管理者や警察と共同して道路啓開に努めます。

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の推進

交通需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、季節、曜日、時間による交通量の変化などの時間的視点と、道路区間ごとの交通環境や道路構造特性等の場所的視点の両面から、個々の時間及び場所に応じたきめ細やかな駐車規制を推進します。

② 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・迷惑性の高い駐車に関する広報啓発活動を積極的に展開し、違法駐車を排除しようとする気運の醸成を図ります。

(8) 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、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などの確認により、交通の安全と円滑を確保します。

イ 不正占用物件の排除等

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線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。

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、次の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。

- ・道路が破損、決壊した場合
- ・異常気象時などにより交通が危険であると認められる場合
- ・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

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禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

(9) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者や障害者、子どもなど、自動車の運転が困難な住民が安全に移動するためには、公共交通の確保と充実が求められます。市が中心となり、交通事業者や地域住民などと連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を図ります。

地域公共交通計画の策定を進める中で、高齢者等の安全な移動手段の確保に向け、新たな公共交通サービスの導入、路線バスや銚子電鉄の運行本数の見直し、タクシーの活用など、様々な可能性について検討します。

【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、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

関係機関・団体が連携し、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、悪質・危険・迷惑性の高い運転行為の根絶に努めます。

(1) 交通指導取締りの推進

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対する取締りが効果的に行われるよう、警察署と連携・協力し、市民の安全・安心の確保に努めます。

(2) 暴走族等対策の推進

暴走族の追放を図るためには、社会的に容認されない行為であることを自ら理解する必要があることから、警察の取締りの強化に加え、各家庭、学校等における幼少期からの指導の充実が不可欠となります。

さらに、交通安全運動等のあらゆる機会に広報啓発し、地域における暴走族追放の気運を高めるための環境づくりに努めます。

【第6の柱】救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、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^{※12}による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備促進

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、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促進します。

(2) 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺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、消防機関において、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ります。

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア^{※13}の充実強化を図るため、消防機関において「J P T E C（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

また、救急救命士を計画的に配置できるよう早期養成を図るとともに、適切な手技で特定行為等の救急救命処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

さらに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(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、救助・救急資機材及び高規格救急自動車^{※14}などの整備を図ります。

(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) ドクターヘリ・ドクターカー事業の推進

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・ドクターカーの活用を推進します。

【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「銚子市犯罪被害者等支援に関する条例」（令和7年4月施行）等の下、県、支援活動を行う民間支援団体等と連携し、交通事故相談の実施や交通事故被害者等に対する情報提供制度の充実を図るとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

【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、道路環境面など様々な角度から情報収集に努めるとともに、

関係機関・団体等による事故原因の分析、効果の高い対策を実施していきます。

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、道路管理者、交通管理者、警察署等の関係機関・団体と共同して現地診断を実施し、道路交通環境の観点から、交通事故の発生原因及び対策を検討し、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、道路管理者等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因（特性・心理・思い違い等）や道路環境の外的要因（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。

用語集

No.	名 称	意 味	頁
1	ゼブラ・ストップ活動	運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。 ①ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者等が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 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	7 15
2	衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）	AEBS(Advanced Emergency Braking System 衝突被害軽減ブレーキ)とは、国土交通省によって定められた一定の性能規格をもつ自動ブレーキであり、歩行者の飛び出しなどでドライバーがブレーキが遅れた場合でも、衝突を察知し車が自動的にブレーキを操作し、衝突前に停止、あるいは減速させる先進的なブレーキ装置です。	11
3	エコドライブ	「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。	15
4	キラリアップ☆ちば	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の反射材着用率アップをかけて、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。 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。 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。 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。 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。サブタイトルは「反射材 つけて輝く その笑顔」です。	15 17
5	3（サン）・ライト運動	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。 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 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 17

No.	名 称	意 味	頁
6	ちばサイクルルール	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。 【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう 【自転車に乗る時のルール】 ①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先しよう ③ながら運転はやめよう ④交差点では安全確認しよう ⑤夕方からライトをつけよう	17 19
7	T S マーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。 ※T S : Traffic Safety	17
8	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仲間などを送り届ける運動です。	21
9	はればれ運転	「危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を採用すること」をいいます。 ※はればれ運転は、千葉県独自の名称となります。警察庁では、「補償運転」として推進しています。	22
10	ドット線	交通の安全と円滑を図るために設置する路面表示のひとつであり、信号機の無い交差点等において、車道外側線等を破線（ドット線）で延長し、交差点の存在や車両の通行部分を明示する路面標示です。 なお、交差点の優先関係を示すものではありません。	24
11	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。	24
12	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。	27
13	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）	27
14	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。	28

第 1 2 次 銚子市交通安全計画

銚子市交通安全対策会議

令和 8 年 月発行

銚子市総務課危機管理室

〒288-8601 千葉県銚子市若宮町 1 番地の 1

電話 0479-24-8181（代）