

第12次茂原市交通安全計画

(令和8年度～令和12年度)



茂原市交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通の安全	
第1章 道路交通安全の目標等	
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	3
3 計画の重点事項	4
第2章 道路交通安全についての対策	
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	
第1の視点 高齢者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	6
第2の視点 こどもの安全確保のための環境整備	7
第3の視点 歩行者の安全確保のための意識変容	7
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	8
第5の視点 外国人の交通安全対策の推進	9
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	10
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	10
第8の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
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	12
第10の視点 先進技術の活用推進	12
第2節 道路交通安全の施策	
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	13
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(3) 地域でつくる高齢者の交通安全対策の推進	17
(4) 自転車の安全利用の推進	18
(5) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(6) 効果的な交通安全教育の推進	22
第2の柱 飲酒運転の根絶	
(1) 教育・知識の普及、啓発・意識の高揚	23
(2) 市民に対する支援	23
(3) 事業者・市民による取組	24
(4) 公職にある者の飲酒運転の根絶	24
第3の柱 安全運転の確保	
(1) 運転者教育等の充実	25
(2) 安全運転管理の推進	26

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・・・	27
（2）幹線道路における交通安全対策の推進・・・	27
（3）交通安全施設等の整備事業の推進・・・	28
（4）効果的な交通対策の推進・・・	29
（5）自転車利用環境の総合的整備・・・	29
（6）災害に備えた道路交通環境の整備・・・	30
（7）総合的な駐車対策の推進・・・	31
（8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・	31
第5の柱 車両の安全性の確保	
（1）自動運転車の安全対策・活用の推進・・・	33
（2）i－S i z e 対応チャイルドシートの普及・・・	33
（3）自動車の点検及び点検整備の充実・・・	33
第6の柱 道路交通秩序の維持	
（1）交通の指導取締りの強化等・・・	34
（2）暴走族対策の強化・・・	34
第7の柱 救助・救急活動の充実	
（1）救助・救急体制の整備・・・	35
（2）救急医療体制の整備・・・	35
第8の柱 被害者支援の充実と推進	
（1）交通事故被害者支援の充実強化・・・	36
第9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・・・	37
（2）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断・・・	37
第2編 鉄道及び踏切道における交通の安全	
1 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策の方向・・・	38
2 鉄道施設等の安全性の向上・・・	38
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及・・・	38
4 鉄道の安全な運行の確保・・・	38
5 救助・救急活動の充実・・・	39
6 踏切道の構造の改良の促進・・・	39
7 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・	39
用語集・・・	40

計画の基本的な考え方

第一 計画の性格

第12次茂原市交通安全計画は、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計画に基づいて策定する法定計画です。

第二 計画策定の趣旨

茂原市交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、国及び千葉県が定める計画に基づき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11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12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「交通安全都市もばら」の実現を目指します。

第四 計画期間

この計画は、計画の期間を令和8年度から令和12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、茂原市交通安全対策会議の各委員や幅広い世代の様々な意見を集約し策定しています。

第六 計画の推進

計画施策を着実に推進するとともに、県の関係機関や警察等で組織する茂原市交通安全対策会議を中心として、総合的、一体的な交通安全対策を推進します。

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故状況は、発生件数、死傷者数ともに、令和4年度まで増加したのち減少しましたが、令和7年の発生件数は229件、死傷者数290人で、令和3年の発生件数227件、死傷者数275人と比較して、発生件数は約0.9%、死傷者数は約5.5%の増加となっています。

年	発生件数 (件)	死傷者数 (人)		
			死者数(人)	負傷者数(人)
3年	227	275	3	272
4年	265	324	4	320
5年	265	319	3	316
6年	247	290	5	285
7年	229	290	1	289

(2) 交通死亡事故の特徴（令和3年～令和7年）

- ① 交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は5年間平均で約6割を占めている
- ② 歩行者と自転車利用者の死者数の割合は5年間平均で約7割を占めている
- ③ 夜間事故は5年間平均で約4割を占めている

などが挙げられます。

単位：人

年	死者数	年齢層別		当事者別			昼夜別	
		高齢者	その他	歩行者	自転車	その他	昼間	夜間
3年	3	3	0	1	1	1	1	2
4年	4	1	3	3	0	1	3	1
5年	3	2	1	2	0	1	2	1
6年	5	4	1	2	1	2	4	1
7年	1	0	1	1	0	0	0	1

2 交通安全計画における目標

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、上位計画である国や県の計画に掲げる抑止目標や過去の推移から、本計画期間である令和12年度末までに、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。

また、本計画は、将来的に交通事故死「ゼロ」を目指し、「持続可能な開発目標（SDGs※）」の理念の実現に貢献します。

	第12次計画に掲げる 交通事故重傷者数の抑止目標
国	年間20,000人以下
千葉県	年間1,300人以下
茂原市	年間20人以下

本計画に関連するSDGsのゴール



○交通事故重傷者の目標：年間20人以下について

近年の本市における重傷者（交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する者）数の状況を踏まえ、年間20人以下と設定します。

年	交通事故重傷者数
3年	32人
4年	28人
5年	18人
6年	18人
7年	34人

3 計画の重点事項

計画の策定にあたっては、「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」及び「自転車の安全利用対策の強化」の3項目に重点を置いた計画としています。

◆重点項目1：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たことに伴い、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・危険な運転等を絶対しない、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、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、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、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取締りの推進

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、取締りを推進する必要があります。

◆重点項目2：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、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、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安全運転サポート車の普及促進、「はればれ運転」※の推進、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 3：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、「ちばサイクルール」※を活用するなど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、依然として自転車乗用中の交通事故も多く発生しており、また、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

学齢期においては、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高まります。

また、高齢者についても、事故の割合が高いほか、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・高校生のこども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。

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、一定の効果があっ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、これまで続い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。

特に、次の10の視点を重視して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、地域の状況に適っ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（「キラリアップ☆ちば」※）
- ・ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進
- ・ 高齢者に対する交通安全教育
- ・ 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

◎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
- ・ 安全運転サポート車の普及促進
- ・ 運転免許自主返納に対する支援措置の拡充

【第2の視点】こどもの安全確保のための環境整備

本県における少子化の進展の中で、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、次代を担うこ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、未就学児を中心にこ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。

このほか、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進します。

また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を実施します。

【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
- ・ 児童生徒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
- ・ 「Slow for Kids※」の推進など、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、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（「キラリアップ☆ちば」※）
- ・ゼブラ・ストップ活動及び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

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

【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まだ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（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）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ました。

これを踏まえ、官民が連携し、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・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

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、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進んでいることから、交通事故の防止を図るための、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進める必要があります。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。また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用された自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を推進します。

【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
- ・ 社会人等への広報・講習会等の開催
- ・ 自転車利用者への広報啓発
- ・ 自転車安全整備制度（TSマーク※制度）の普及促進
- ・ 自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知
- ・ 自転車運転者講習制度の適正な運用
- ・ 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
- ・ 子供自転車免許制度の推進
- ・ 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整備の推進
- ・ 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

本県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。

外国人が本県において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企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった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を推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を行います。

【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（電動キックボード等）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を推進します。

ペダル付き電動バイク（モペット等）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を推進するとともに、ペダル付き電動バイクを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・飲食物等の配送が各地で行われており、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、障害のある人、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、引き続き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、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、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

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選定し警察や関係機関・団体等とともに、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、整備、改善を実施し、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第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、障害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
- ・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の推進
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断

【第8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約半数を占めています。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、こども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用中の事故であり、約4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市民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、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。

これらの地域で行われる交通安全活動を支援するため、交通安全に関する情報の提供、地域と一体となった運動の展開、交通安全ボランティア団体の活動や地域で行う交通安全教育への支援、高齢者宅訪問活動や高齢者の自主的な交通安全活動の促進を図ります。

【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
- ・交通安全教育指導者の育成
- ・交通安全教育推進の支援
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり
- ・暴走族追放気運の高揚
- ・応急手当※の普及啓発活動の推進

【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

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は多発しているため、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、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

- ・地域の特性に着目した交通安全対策
- ・交通事故多発地域における重点的交通規制
- ・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10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（ＡＥＢＳ）※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、先進技術の活用が期待されています。

【第10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
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進
- ・救助・救急体制の整備
- ・救急医療体制の整備

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9つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 飲酒運転の根絶
- ③ 安全運転の確保
- ④ 道路交通環境の整備
- ⑤ 車両の安全性の確保
- ⑥ 道路交通秩序の維持
- ⑦ 救助・救急活動の充実
- ⑧ 被害者支援の充実と推進
- ⑨ 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】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

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

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 茂原市交通安全対策会議の活動の推進

茂原市交通安全対策会議の活動の活性化を強化し、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。

② 交通安全の日における活動の推進

ア 市民一人ひとりの活動の推進

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業を推進し、家庭、学校、職場等において交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

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、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。

③ 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、広報紙やウェブサイト、SNS※等を活用し、交通安全に関する施策や事故防止に関する情報を提供します。

④ 市民の意見を反映した交通安全の推進

交通安全対策に関する意見・要望を広く市民から求め、交通安全の施策に役立てます。

⑤ 交通安全団体への支援等

ア 茂原交通安全協会

交通安全協会は、地域において交通安全教育や広報・啓発等を行っています。このため、交通安全協会による交通安全活動がより一層自主的かつ積極的に行われるよう必要な支援等を行います。

イ 茂原地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、職域における安全運転管理を通じ交通事故防止に貢献しています。このため、各種活動の支援等を行い、この制度の適正かつ効果的な運用を図ります。

ウ 茂原地域交通安全活動推進委員協議会

地域交通安全活動推進委員に対する必要な支援等を行うとともに、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努めます。

エ その他の民間団体

交通安全を目的とする民間団体に対しては、交通安全活動が効果的に行われるよう必要な情報提供等を行います。

(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交通安全運動を実施します。

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、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

本計画における重点事項の「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。

② 交通安全に関する広報の推進

ア 街頭・駅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、ウェブサイトや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。

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 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、交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、着用啓発と指導を推進します。

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、広報誌やウェブサイト、SNS等の各種媒体、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。

エ 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS※）や自動運転※等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

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、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合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等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

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については、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、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、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、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

⑥ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ※の推進

交通安全にも役立つ環境対策として、市民に対してエコドライブの実施を呼びかけるなどの取り組みを推進します。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

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器材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知させるとともにこれらの普及促進を図ります。

ウ ゼブラ・ストップ活動※及び3（サン）ライト運動※の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動の内容の周知とその推進を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

（3）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の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

交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対して、社会福祉協議会、民生・児童委員協議会、長寿クラブや自治会などの活動の中で、交通危険箇所などの交通情報の提供や交通安全教育をするとともに、夜間の事故を防止するため、反射材を提供し着用を促すなど交通事故防止活動を推進します。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

ア 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」

により、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、より多く的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 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴い高齢運転者事故が増加していることから、関係機関・団体と連携し、参加・体験型交通安全教育を推進します。

イ 高齢者交通安全教室等の開催

長寿クラブ、警察、交通安全協会等との連携を図り、公共施設等において交通安全教育を推進します。

特に、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服装、反射材の活用について指導を行います。

ウ 高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設、高齢者サークル活動の場等、高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全教育ビデオの上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

(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。

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、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。また、令和8年4月施行の自転車運転者に対する交通反則通告制度（青切符）について広報活動を実施します。

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」を活用し、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに、関係機関・団体と連携して、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、学校、警察、交通安全協会等と連携して参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、「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。

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、交通安全キャンペーンを行うなど、様々な広報媒体を通じて、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や自転車の交通ルールと正しい交通マナーの認知を高め、「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に届くよう広報を実施し、自転車利用者に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。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、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（T S 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、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で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 悪質・危険な運転者に対する関係機関への要請

交通ルールの浸透を図るため、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継続する違反者や、飲酒運転、妨害運転、ながらスマホ等の悪質性・危険性の高い違反者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るよう関係機関に要請します。

⑦ 全ての年齢層への自転車乗車用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り、頭部への衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や交通安全イベント等において、乗り始める幼児から高齢者まで全ての世代に対し、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑧ 幼児二人同乗自転車の安全利用の促進

幼児二人同乗自転車の普及促進を図るとともに、幼児二人同乗自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

(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、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。

また、幼児だけでなく保護者等に対しても、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 家庭に対する広報活動等の推進

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、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

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

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。

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

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、自転車や二輪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・配付する等、普及啓発活動の充実を図ります。

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、「ちばサイクルルール」※等を周知することにより、自転車乗車用ヘルメット着用の促進、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

公民館や福祉センター等の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 障害のある人に対する交通安全教育の推進

ア 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、障害の程度に応じ、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

関係機関・団体が連携して、電動車椅子利用者に対する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

福祉車両等を保有する企業等に対して、交通安全講話等の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

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掛けます。

訪日外国人に対しては、レンタカー事業者等関係機関と連携し、訪日外国人による交通事故の特徴や自国の交通ルールとの相違点を中心とした日本の交通ルールの周知及び交通安全意識の醸成を図ります。

（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のある人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、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。

② 交通安全教育推進の支援

ア 交通安全教育用補助機材等の貸出

模擬信号機等を各種交通安全教育の実施時に貸し出し、より実践的な交通安全教育が行われるよう支援します。

イ 交通安全に関する出前講座の実施

自治会、学校、事業所等で、自主的な取り組みとして交通安全教育を開く際、市、警察、関係民間団体等が連携を図り交通安全教育担当者を派遣します。

ウ 交通公園

交通公園では、子供が楽しみながら交通知識や交通ルールを身につけることができるようにします。

【第2の柱】飲酒運転の根絶

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。また、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・各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。

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

運転手はもとより、酒類提供・販売組合、飲食店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶運動を行う環境づくりを進めるため、飲食店と連携したハンドルキーパー運動※による飲酒運転防止活動や飲酒店に対する訪問活動、広報キャンペーン等の実施を推進します。

また、交通指導取締り、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 市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、広報紙やウェブサイト、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）市民に対する支援

飲酒運転等に係る犯罪被害者等支援

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、法的支援を必要とする方には被害者支援に精通した弁護士による無料法律相談を実施することに加え、危険運転致死傷罪により亡くなられ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) 事業者・市民による取組

警察、関係機関等が実施する取組への協力

警察、関係機関等が実施する取組への協力を事業者や市民に対して促します。

(4) 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

県などが発行する広報紙やポスター等を回覧、貼付するなど、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図っていきます。

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図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための推進を図ります。

(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図るとともに、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の充実に図ります。

① 高齢運転者対策の充実

ア 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、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。

イ 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。」「長距離運転はやめて、近所の運転に努める。」「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。

ウ 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（AEB S）※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、関係機関・団体や自動車メーカー等と連携し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あたり、条件によっては装置が適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機

能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任をもって安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

エ 運転免許を自主返納しやすい環境整備の促進

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の整備を促進します。

運転免許を自主返納した高齢者に対しては、代替の交通手段が必要となることから、電車・民間路線バス・市民バス「モバス」・デマンド交通「ふれあい」等の公共交通機関やタクシーの乗車運賃の割引などの優遇措置を周知し、免許を返納しやすい環境づくりに取り組みます。

オ 運転免許自主返納等に関する高齢者への周知

運転に不安がある高齢者に対して運転免許の自主返納に関する情報を、高齢者を取り巻く地域社会へ周知、広報し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

年	運転免許返納数 (茂原警察署)
3年	556人※
4年	550人
5年	450人
6年	465人
7年	482人

※参考値

(2) 安全運転管理の推進

茂原地区安全運転管理者協議会を通して、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要請するとともに、企業内の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。

【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のほか交通安全施設等の老朽化対策等が必要です。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関係機関と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、「茂原市通学路交通安全プログラム」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。

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

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、歩道の整備やバリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の推進を実施します。

(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・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。

② 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・幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう体系的な道路整備を進めるとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 高速道路・幹線道路等の整備

自動車、自転車、歩行者等を適正に分化し、安全で快適な道路空間とするため、高速道路・幹線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 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。

③ 高速道路等における事故防止対策の推進

交通事故の多発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、各種交通安全施設整備等を実施します。

また、軽車両、歩行者の誤進入防止対策等を推進します。

④ 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。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、交通環境に応じ、信号機、道路標識、中央帯、道路照明及び防護柵等の交通安全施設の整備を関係機関に要請します。

(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関係機関に要請します。

② 歩行者等の安全通行の確保

ア 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推進します。

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関係機関に要請するほか、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。

イ 信号機の設置及び改良

市民等から寄せられる信号機の設置要望に対し、必要性・緊急性等を総合的に勘案し、信号機の新設・改良を関係機関へ要請します。

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・カーブ区間に対してドット線※、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関係機関に要請します。

③ 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通の安全は、道路を利用する人の視点を活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います。

(4) 効果的な交通対策の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

幹線道路においては円滑化に重点を置いた交通対策、また、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通過交通を抑制するための交通対策など、地域の特性に応じた交通安全対策に努めます。

② 安全で機能的な都市交通確保のための交通対策

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対策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交通対策

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、自転車と歩行者等の分離を図るための交通対策を検討します。

また、関係機関と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

② 自転車等の駐車対策の推進

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。

併せて、自転車等の利用者の利便を図るため、自転車駐車場の整備を推進します。

市内各駅周辺に自転車等が無秩序に放置されることによる交通環境上の問題を市民に訴え、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。

（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道路法面の防災対策を推進します。

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、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、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、災害対策基本法、道路法に基づいた、迅速かつ的確な交通規制を要請します。

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、市民や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。

(7) 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要請します。

駐車問題に関し、警察との協力関係の強化と役割分担の明確化及び違法駐車対策の円滑な運用により、秩序ある駐車を図ります。

② 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、既設駐車場の設置状況を考慮し、実状に合わせた駐車場の整備を促進します。

(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、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。

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。

また、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

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

エ 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画に基づく開発事業や、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・提言を行います。

② 子供の遊び場等の確保

路上における遊び・運動による交通事故防止のため、子供の遊び場等となる公園等の整備を推進します。

③ 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、決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のと必要な体制の拡充・強化を図ります。

【第5の柱】車両の安全性の確保

近年の自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいますが、その技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程において、その機能を適切に維持し、自動車の安全な走行を確保するためには、これまで以上に適切な保守管理を推進する必要があります。そこで、自動車ユーザーの保守管理意識を高揚するとともに、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切な対応が求められます。

(1) 自動運転車※の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ＡＳＶ※）の普及を促進するため、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。が、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関する自動車ユーザー等への理解促進に努めます。

(2) i-Size対応チャイルドシート※の普及

チャイルドシートについてはi-Size対応のチャイルドシートの普及啓発を行うことにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(3) 自動車の点検及び点検整備の充実

① 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図るとともに、点検整備の励行を維持するため、「自動車点検整備推進運動」を関係機関・団体等の協力のもと実施し、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。

② 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造や過積載を目的とした不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため「不正改造車を排除する運動」に協力します。

【第6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、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

（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いた交通指導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、通学時間帯の街頭監視による歩行者の安全確保のほか、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 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取締りを要請し、事故の未然防止と交通流の秩序を図ります。

（2）暴走族対策の強化

① 暴走族追放気運の高揚

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を基に、広報活動等を通じて暴走族追放気運の高揚を図ります。

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推進

集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事案に対する検挙及び補導を要請します。

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、街頭取締り等を通じ、不正改造車の取締りを要請します。

【第7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、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。

（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要請します。

② 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故が発生した際には、現場の消防力だけでは対応できない恐れがあるため、周辺自治体との広域応援体制を推進するとともに、関係機関との連携体制の構築に協力します。

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、現場に居合わせた第三者（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・保健機関等における地域住民を対象にした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、指導員の養成が行われるよう連携・協力します。

（2）救急医療体制の整備

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、夜間・休日急病診療所の整備の促進や在宅当番医制の拡充に協力していきます。

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、第二次救急医療※体制の整備を図ります。

【第8の柱】

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、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、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必要があることから、「茂原市犯罪被害者等支援条例（令和8年4月施行）」等の下、警察、関係機関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。

（1）交通事故被害者支援の充実強化

① 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故による被害者、その家族や遺族の心情に配慮した相談業務を行います。また、各種相談機関等との横の連携を密にして相談体制の充実に努めます。

② 損害賠償の請求についての援助

交通事故被害者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推進します。

【第9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、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関係機関、団体等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、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、関係機関・団体等において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。

第2編 鉄道及び踏切道における交通の安全

1 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策の方向

列車の衝突や脱線等の鉄道事故及び踏切事故が一たび発生すると、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、総合的な視点からの施策を推進していきます。

特に、踏切道においては、踏み切りの状況等を勘案した効果的な対策を推進します。

2 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の適切な維持管理及び補修等を要請します。

また、多発する自然災害へ対応するため、駅や高架橋等の耐震対策を各施設管理者に要請します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、転落防止設備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促進します。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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、交通安全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、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等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を要請します。

4 鉄道の安全な運行の確保

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、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要請します。

また、情報提供を行うにあたっては、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要請します。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を要請します。

6 踏切道の構造の改良の促進

踏切道に歩道がない踏切や歩道が狭隘な踏切等においては、歩行者安全対策等のため、関係機関等協力の下、事故対策として効果の高い構造の改良を推進します。

7 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案して、必要に応じた交通規制を要請します。

また、車両等の踏切一時不停止、しゃ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要請します。

用語集

用 語	意 味
持続可能な開発目標 (SDGs)	Sustainable Development Goalsの略で、読み方は「エスディー・ジー・ズ」。 2015年（平成27年）9月の国連サミットにおいて採択され、2030年（令和12年）を期限に国際社会全体が取り組む開発目標のこと。「誰一人取り残さない」世界を目指し、17のゴールと169のターゲットから構成されています。
はればれ運転	「危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を採用すること」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。
ちばサイクルール	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千葉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
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。

用 語	意 味
Slow for Kids	<p>この取り組みは、運転者に、子どもたちを見かけたら減速し、ゆっくりとした速度で通り過ぎるよう自主的な協力を呼びかけるもので、一宮町から始まり、近隣の市町村にその輪が広がっています。</p> <p>茂原市においても、この取り組みの趣旨に賛同し、「交通安全の日（アクション10）」に合わせて令和8年2月10日に「茂原市Slow for Kids宣言」を行いました。</p>
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>
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>
T S 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附帯されています。</p> <p>※T S : Traffic Safety</p>
小型モビリティ	<p>一般的にコンパクトで機動性に優れた乗り物を指し、特に都市部での短距離移動に適しています。電動スクーター、電動キックボード、モペット、電動アシスト自転車等があります。</p>
応急手当	<p>ここでは、負傷者の出血に対する圧迫止血、呼吸状態の悪い負傷者への気道の確保を指します。</p>

用 語	意 味
衝突被害軽減ブレーキ (AEB S)	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の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。
サポカー・サポカーS	政府が、交通事故防止対策の一環として普及啓発に取り組んでいる「安全運転サポート車」の愛称です。 「セーフティ・サポートカー（略称サポカー）」は、衝突被害軽減ブレーキが搭載された車で、全ての運転者を対象としています。 「セーフティ・サポートカー S（略称サポカー S）」は、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車のことで、特に高齢運転者に推奨しています。
自動運転・自動運転車	自動運転とは、運転者ではなくシステムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせることを言い、自動運転システムを搭載して自動運転が可能な車両のことを自動運転車と言います。 自動運転については、国際的に利用される指標により、レベル 0（運転自動化なし）～レベル 5 までの 6 段階に分類されていますが、レベル 3 以上の車両が「自動運転車」に当たります。 本文中の「レベル 3」は、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、システムが運転操作の全てを代替する状態を指します。 （ただし、当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要） 【参考】各レベルに対応する車両の名称 レベル 1・2：運転支援車、レベル 3：条件付自動運転車（限定領域）、レベル 4：自動運転車（限定領域）、レベル 5：完全自動運転車
SNS	インターネット上で双方向の発信・交流によりネットワークを構築するサービスを指します。 ※SNS：Social Networking Service
DCAS	レベル 2 運転支援機能に相当する縦方向及び横方向を持続的に制御する機能。 具体的な機能としては、車線維持支援機能、車線変更支援機能、交差点右左折支援機能等に対応しています。
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。

用 語	意 味
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。
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。
都市計画道路	都市の骨格を形成し、安全で安心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。
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。
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。
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。
i-Size 対応 チャイルドシート	ミスユースを防ぐため、誰でも簡単・確実に取り付けることができるＩＳＯＦＩＸ固定方式のチャイルドシートであり、より精密に体にかかる負荷を計測するダミーを用いて、従来の前面衝突試験だけでなく、側面衝突試験も採用され、従来の安全基準以上の安全性が向上しています。
バイスタンダー	ここでは、交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指し、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。
第二次救急医療	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。