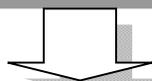


第2編 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

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



2. 鉄道交通の安全についての目標

乗客の死者数ゼロを目指します

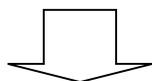
運転事故全体の死者数減少を目指します



3. 鉄道交通の安全についての対策

(2つの視点)

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



(5つの柱)

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

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通安全の目標等

1 鉄道事故のすう勢等

(1) 鉄道事故のすう勢

全国的に見ると、鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和6年は596件発生し、また、死者数は245人、負傷者数は251人でした。

令和3年度から6年度の運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約5割から6割、踏切障害事故は約3割から約4割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約9割を占めています。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

(2) 千葉県における鉄道事故の発生状況

千葉県下における鉄道の運転事故については、近年は30件台前後で推移していますが、長期的には若干増加傾向にあり、令和6年度は32件の運転事故が発生し、死者数は13人、負傷者数は16人でした。

また、令和6年度の人身障害事故20件のうち、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）については10件であり、全体の約5割を占めています。

① 運転事故の種類別発生状況（令和6年度）（上段：件、下段：比率）

列車脱線	列車衝突	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計
1	0	0	11	0	20	0	32
3.1%	0.0%	0.0%	34.4%	0.0%	62.5%	0.0%	100.0%

（関東運輸局鉄道部HPから）

② 運転事故の件数及び死傷者数の推移



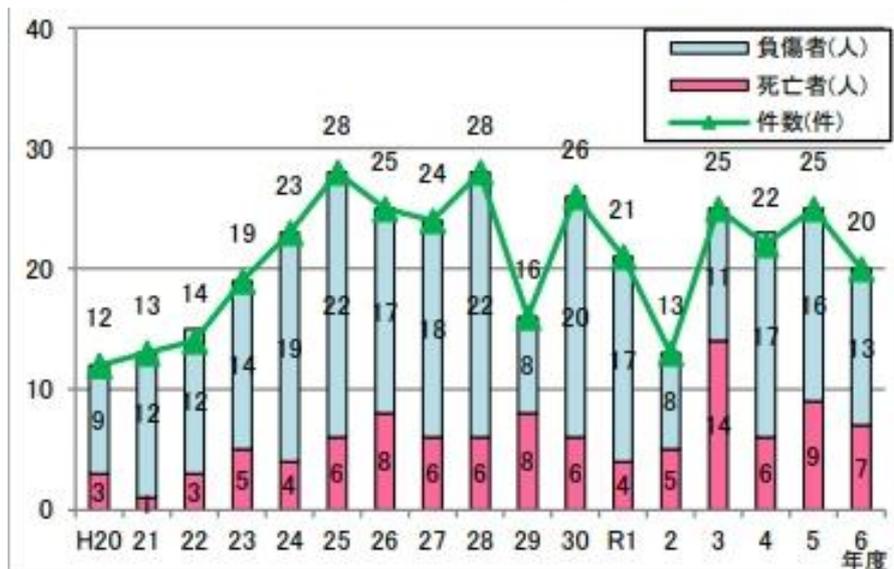
(関東運輸局鉄道部HPから)

③ 人身障害事故の原因別発生状況 (令和6年度) (上段：件、下段：比率)

線路内立入り	ホームから転落	ホーム上で接触	その他	合計
9	1	10	0	20
45.0%	5.0%	50.0%	0.0%	100.0%

(関東運輸局鉄道部HPから)

④ 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



(関東運輸局鉄道部HPから)

2 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2章および第3編第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとします。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策の方向

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。

しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していきます。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

第2節 鉄道交通安全の施策

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

【第1の柱】鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。

特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなど、技術力の向上についても推進していきます。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。そして、切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害のある人をはじめとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア整備の加速化をはじめ、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

(2) 鉄道車内の安全対策の推進

鉄道車内への防犯カメラの設置等による安全対策を推進します。

(3) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS (Automatic Train Stop) 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

【第2の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者、携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン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徹底を図ります。

【第3の柱】鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報・安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実等を図ります。

(1) 保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するな

ど、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(4) 気象情報等の充実

銚子地方气象台は、鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報の鉄道交通における利活用の推進を図ります。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが見込まれるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、多言語案内体制の強化も指導します。

【第4の柱】救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、ドクターヘリ（※）・ドクターカー（※）、災害派遣医療チーム（DMA T : Disaster Medical Assistance Team）、千葉県地域災害派遣医療チーム（CLDMAT : Chiba Limited DMAT）、地元医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

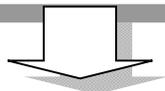
【第5の柱】被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言を踏まえて、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第3編 踏切道における交通の安全

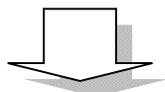
1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。



2. 踏切道における交通の安全についての目標

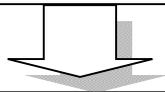
令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較して減少することを目指します。



3. 踏切道における交通の安全についての対策

(視点)

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



(4つの柱)

- ①踏切道の立体交差化、構造の改良及びバリアフリー化の促進
- ②踏切道の統廃合の促進
- ③踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ④その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等

1 踏切事故のすう勢等

(1) 踏切事故のすう勢

全国的にみると、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和6年の発生件数は217件、死傷者数は140人となっています。

踏切事故は長期的には減少しており、これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている状況です。

令和3年度から6年度の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多くなりますが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約4割を占めている、③原因別でみると落輪・停滞等によるものが約4割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられます。

(2) 千葉県における踏切事故の発生状況

千葉県下における踏切事故については、近年は10件前後でほぼ横ばいに推移しています。令和6年度は11件の踏切事故が発生し、死者数は6人、負傷者数は3名でした。

また、令和6年度の踏切事故11件のうち、原因別でみると落輪・停滞等によるものが5件で全体の4割強を占めています。

①踏切事故の原因別発生状況（令和6年度）（上段：件、下段：比率）

直前横断	側面衝撃等	落輪・停滞等	その他	合計
4	2	5	0	11
36.4%	18.2%	45.5%	0.0%	100.0%

（関東運輸局鉄道部HPから）

②踏切事故の踏切種別別発生状況（令和6年度）（上段：件、下段：比率）

第1種踏切	第3種踏切	第4種踏切	合計
9	0	2	11
81.8%	0.0%	18.2%	100.0%

（関東運輸局鉄道部 HP から）

③踏切事故の件数及び死傷者数の推移



（関東運輸局鉄道部 HP から）

2 交通安全計画における目標

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較して減少することを旨とする

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較して減少することを旨とするものとします。

第2章 踏切道における交通安全の対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。そのため、立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

第2節 踏切道における交通安全の施策

【第1の柱】踏切道の立体交差化、構造の改良及びバリアフリー化の促進

関係機関が協議のうえ、踏切道の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

(1) 踏切道の立体交差化

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や主要な道路で交通量の多い踏切道については、交通渋滞が著しく、社会生活上多くの弊害をもたらしています。特に都市部では、このような踏切が多いことから、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

(2) 踏切道の構造の改良の促進

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良やカラー舗装を推進します。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を推進します。

(3) 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。

【第2の柱】踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

【第3の柱】踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備等の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置（※）、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

また、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策を検討するとともに、統廃合や第1種踏切道化が困難な第4種踏切道に対して、踏切事故の減少に期待ができる設備の整備を促進します。

(2) 交通規制の実施

踏切道における交通事故は重大事故に直結することから、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路等の状況を総合的に勘案して、必要に応じた交通規制を実施するとともに、併せて、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

【第4の柱】その他踏切道の交通安全と円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。構造改良に時間を要する踏切などについて、カラー舗装や路面標示を行い、歩道と車道区分を明確にして分離することで安全な通行を確保します。

また、踏切道における交通安全と円滑化を図るため、車両等の踏切一時不停止、遮断踏切立入り等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを推進します。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校、自動車教習所等にお

いて、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

参 考 资 料

千葉県交通安全対策会議

【会長】 千葉県知事

【委員及び特別委員】

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

千葉県交通安全対策推進委員会（令和8年3月時点）

【官公庁等】

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

【交通・運輸関係団体等】

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

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

【教育関係団体等】

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

【少年・福祉関係団体等】

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

【その他の関係団体等】

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

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

【報道関係】

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

千葉県交通安全対策推進委員会（常任委員会）（令和8年3月時点）

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

第12次千葉県交通安全計画有識者ヒアリング

	氏名	経歴・役職等
学識経験者	鈴木 春男	千葉大学名誉教授
	福田 敦	日本大学理工学部 特任教授
	小早川 悟	日本大学理工学部 教授
	吉野 文	千葉大学大学院国際学術研究院 教授
医療関係者	本村 友一	日本医科大学千葉北総病院 講師
その他 関係団体等	北方 真起	自転車安全利用コンサルタント
	清水 達也	日本自動車連盟(JAF) 千葉支部事務所長

【県関係者】

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

計画策定の経過

年	月	日	実施内容
令和7年	7月	3日	千葉県交通安全対策推進委員会意見照会
	10月	28日	千葉県交通安全対策推進委員会〔常任委員会〕
		31日	国が第12次交通安全基本計画（中間案）を公表
	12月	25日	市町村意見照会 千葉県交通安全対策推進委員会（常任委員会）意見照会 千葉県飲酒運転根絶連絡協議会意見照会
	12月 ~1月		有識者ヒアリング
令和8年	2月		千葉県交通安全対策会議〔幹事会〕【書面協議】
			パブリックコメント
			千葉県交通安全対策会議【書面協議】

高校生アンケート結果

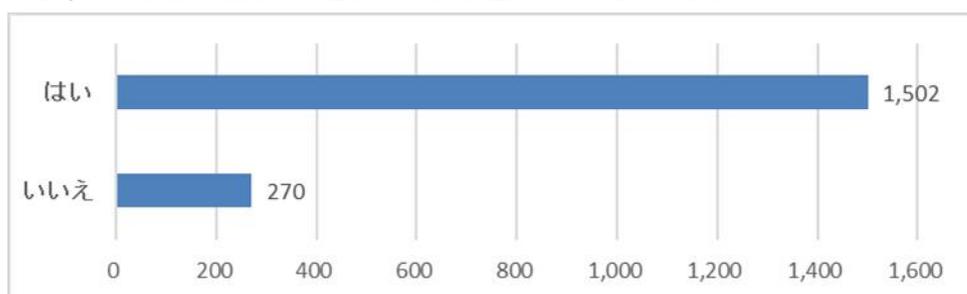
自転車の安全利用について、現役高校生はどのように考えているのでしょうか。
今回、12次計画を策定するに当たり、県内14校、合計で1,772人の現役高校生に、自転車の安全利用について、アンケート調査（ヒアリング調査）を行いました。
結果は下記のとおりです。

- 1 調査時期 令和7年12月～令和8年1月
- 2 調査対象校 県内14校（県立高校9校、市立高校1校、私立高校4校）
- 3 調査対象者
1年生 845人 2年生 663人 3年生 264人 合計1,772人

4 調査結果

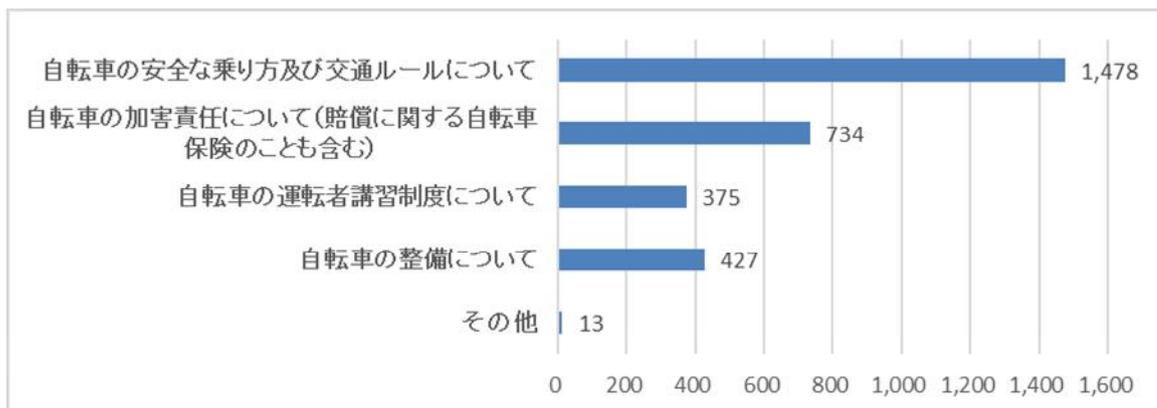
①自転車の交通安全教育について

◆自転車の交通安全教育を受けたことがありますか。



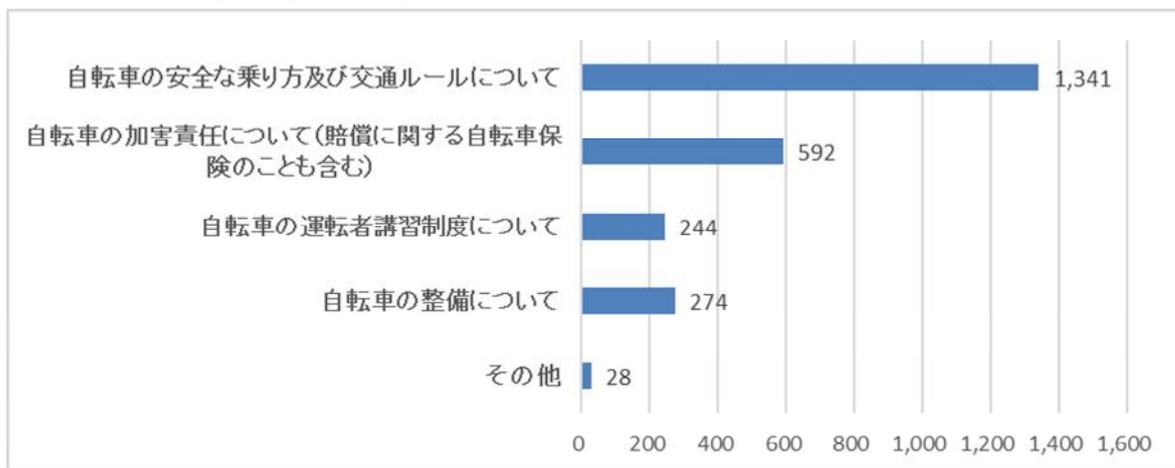
自転車の交通安全教育を受けたことがある生徒が約85%、受講していないと回答した生徒が約15%でした。

◆どのような交通安全教育を受けたことがありますか。(複数回答)



自転車の安全な乗り方及び交通ルールについて学んだ、という回答が圧倒的に多かったですが、自転車の加害責任について（賠償に関する自転車保険のことも含む）学んだという回答も、約 41%いました。

◆どのような交通安全教育が効果的でしたか。(複数回答)



どのように効果的だったかを、具体的な内容についても聞いたところ、自転車の基本的な乗り方（左側通行や一時停止）や、イヤホン・スマホが禁止されていること、自らも加害者になってしまう可能性があること（加害者となった際の賠償責任の重さ）、自転車乗車用ヘルメット着用の必要性などについて、よくわかった、という回答がありました。

[具体的な内容]

①安全な乗り方について

<p>自転車も自動車と同様、左側通行ということ ブレーキの作動確認など ヘルメットの意識、重要性 一時停止について 自転車も車両の一種であるということ 自動車と接触した際に、思ったよりも人が飛んでいくということ 公道でのマナー 自身が被害者にも加害者にもなり得ること ルールで決まってはいるが、安全のためにした方がよいこと 自分が知らないルールや最近追加されたルールが知れたこと</p>	<p>スマホやイヤホンをつけながら乗るのをやめた 乗車時にルールを意識して乗るようになった インストラクターの人が目の前で事故の再現をしてくれたため、事故の危険性や事故が起こる状況がイメージしやすくなった。 自動車に乗っている人から見る（自転車の）景色 乗車時の確認事項が増えた 責任意識や罰則に関してのルールなどを把握させることで、注意して走行できた。</p>
---	---

②自転車の加害責任について

<p>今後の人生に大きな影響を与える可能性 自分が加害者になった時の責任 実際にどれくらいのお金がかかってしまうか知れた</p>	<p>もし加害者になってしまったら、被害だけでなく家族にも悪い影響を及ぼしてしまうことを知れた</p>
--	---

③自転車の運転者講習制度について

<p>自転車の乗り方などが年々厳しくなってどんな事がダメとかわからなくなってしまうので改めて正しい自転車の乗り方を学習することができ不安なことが減った。</p>	<p>新しいルールを学べた</p>
--	-------------------

④自転車の整備について

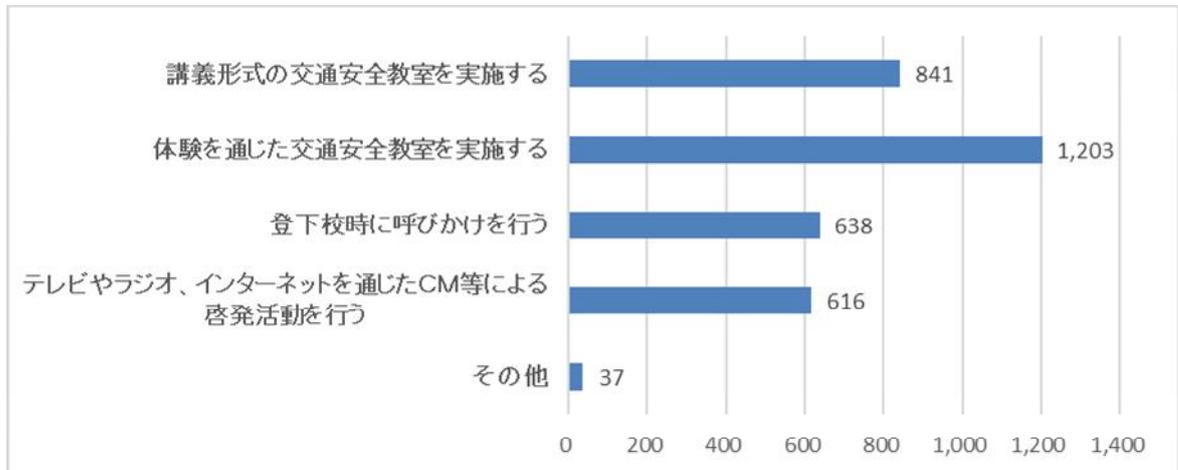
<p>自転車の軽微な損傷を自分で直せるようになったため</p>	<p>しっかり自転車の整備をしないと事故になることが多いこと知った</p>
---------------------------------	---------------------------------------

⑤その他

<p>自転車と車がぶつかりどれほどの衝撃があるのか目の前で見てどれほど危険なのか知れた</p>	<p>実際にどういった事故がどういった場面で起こるのかわかった</p>
---	-------------------------------------

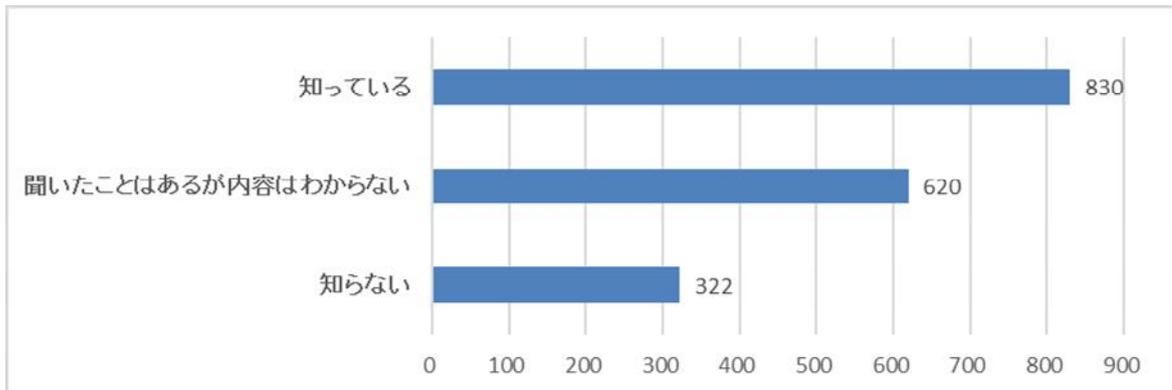
②自転車のルール等について

- ◆高校生等に自転車のルールやマナーを守ってもらうために、効果的な方法はどのようなものが考えられますか。（3つまで）



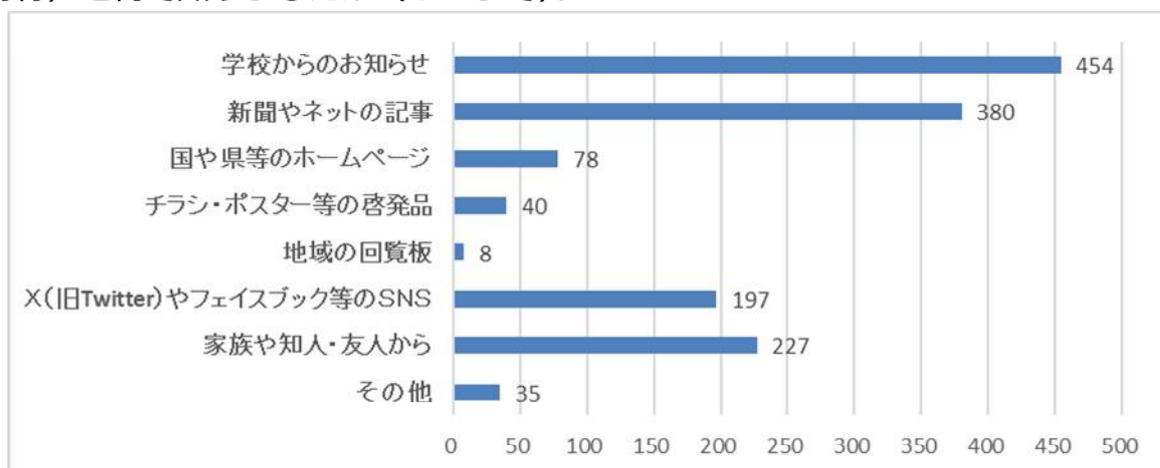
「体験を通じた交通安全教師の実施」が最も多く、次いで「講義形式の交通安全教室を実施する」が効果的であると考えられていることがわかりました。

- ◆自転車の交通反則通告制度（青切符）が令和8年4月から開始されることを知っていますか。



自転車の交通反則通告制度（青切符）が令和8年4月から開始されることについて知っている人が、知らない（「聞いたことはあるが内容はわからない」含む）人（約53%）が、知っている人（約47%）よりも多いことがわかりました。

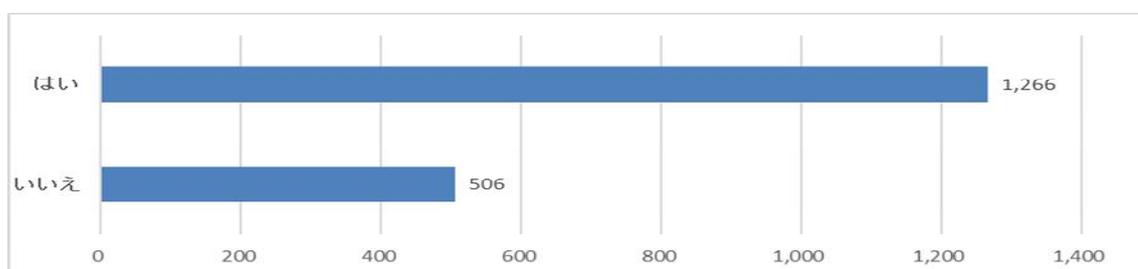
- ◆（前の質問で「知っている」と回答した人に対して）自転車の交通反則通告制度（青切符）を何で知りましたか（3つまで）。



「学校からのお知らせ」が最も多く、次いで「新聞やネットの記事」によって知った人が多いことがわかりました。また、「家族や知人・友人」や「X（旧 Twitter）やフェイスブック等の SNS」によって知った人も一定数いることがわかりました。

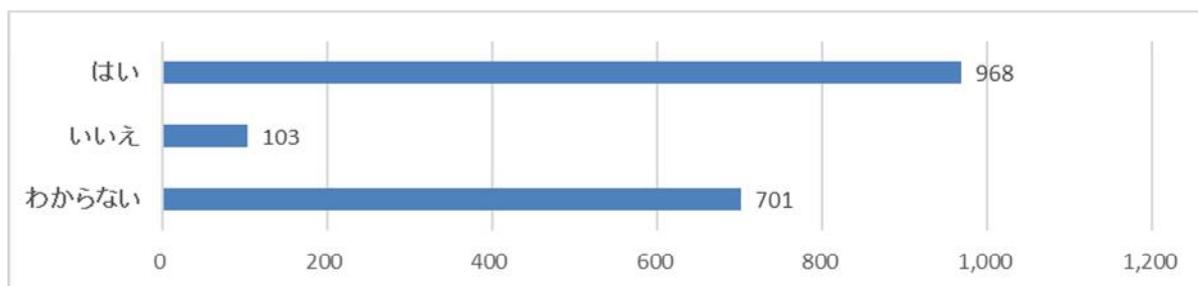
③自転車保険について

- ◆千葉県では、条例により自転車事故により生じる損害賠償責任に備えて自転車保険へ加入することが義務化されていますが、義務化されていることを知っていましたか。



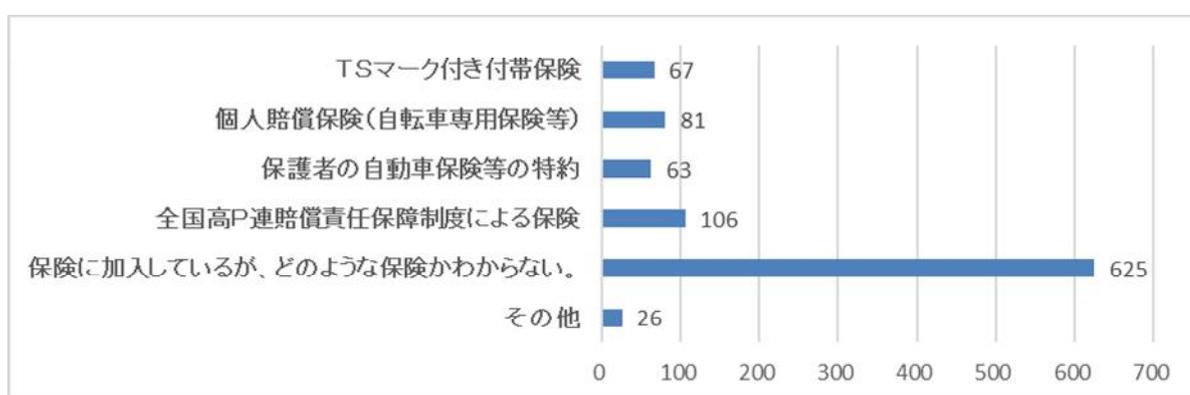
千葉県では自転車保険の加入が義務化されていることを知っている人は約1,200人で、全体の約7割であることがわかりました。

◆あなたは自転車保険に加入していますか。



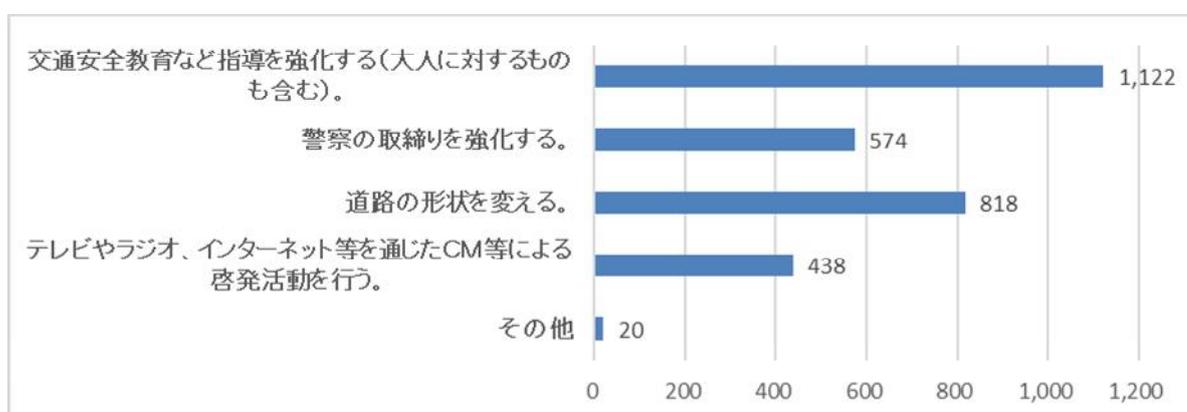
自転車保険に加入している人は全体の半数以上でしたが、全体の約40%が自転車の保険状況がわからないことがわかりました。なお、加入していないと回答した人に加入しない人に理由を聞いたところ、「保険があることを知らなかった」「通学以外であまり乗らないから」「お金がかかるから」などが上げられました。

◆(前の質問で「はい」と回答した人に対して) どのような保険に加入していますか。



どのような保険に加入しているかについては、「加入しているがどのような保険かわからない」という回答が圧倒的に多かった。

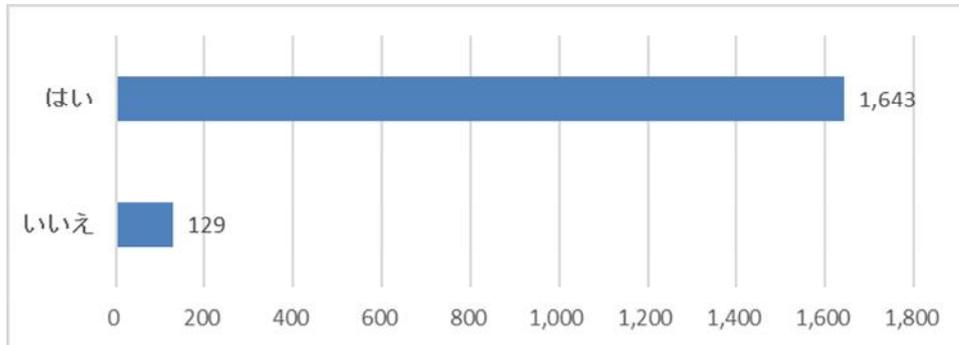
④自転車を利用するためには、どのようなことが必要だと思いますか。
(複数回答可)



自転車を利用するために必要なことを聞いたところ、「交通安全教育など指導を強化する(大人に対するものも含む)」が最も多く、次いで「道路の形状を変える」「警察の取締りを強化する」が多い結果となりました。

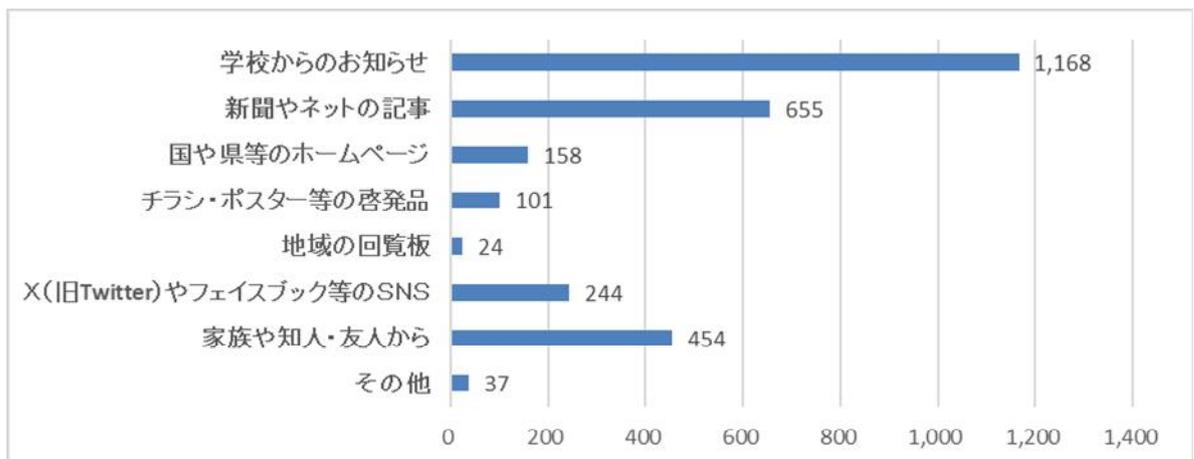
⑤自転車ヘルメットについて

◆自転車に乗る際、ヘルメットの着用が努力義務となっていることを知っていますか。



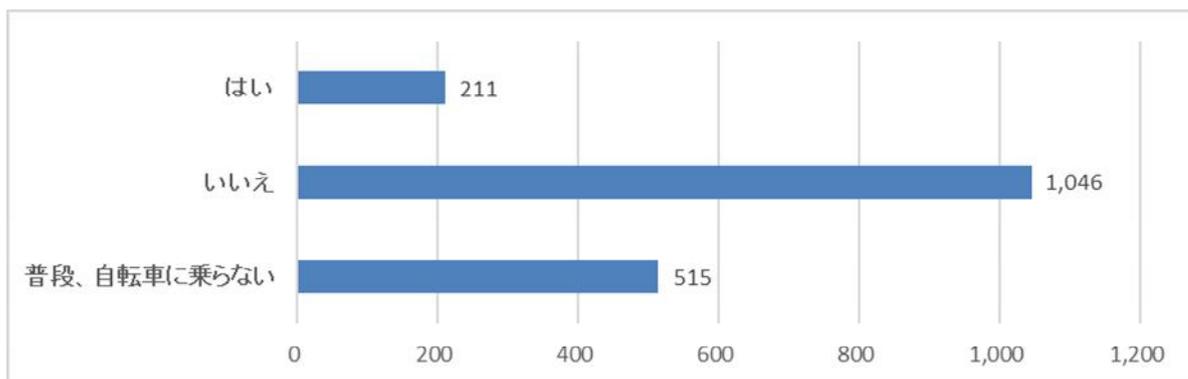
自転車に乗る際のヘルメット着用が努力義務となっていることについて、9割以上の人が知っていることがわかりました。

◆（前の質問で「はい」と回答した人に対して）自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務を何で知りましたか（3つまで）。



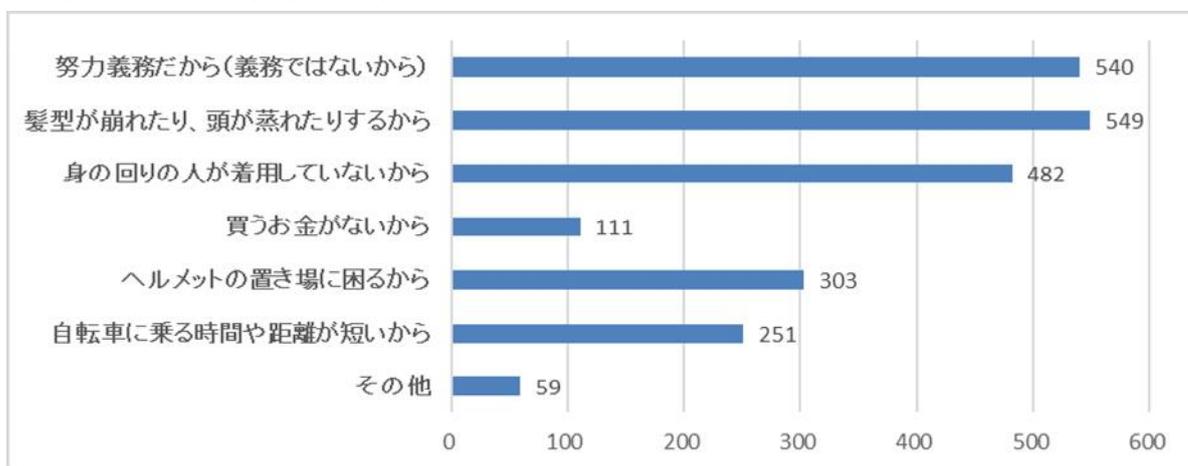
自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化を何で知っているか質問したところ、「学校からのお知らせ」により知った人が最も多く、次いで「新聞やネットの記事」「家族や知人・友人から」知ったと回答した人が多い結果となりました。

◆あなたは、自転車に乗る際ヘルメットをかぶっていますか。



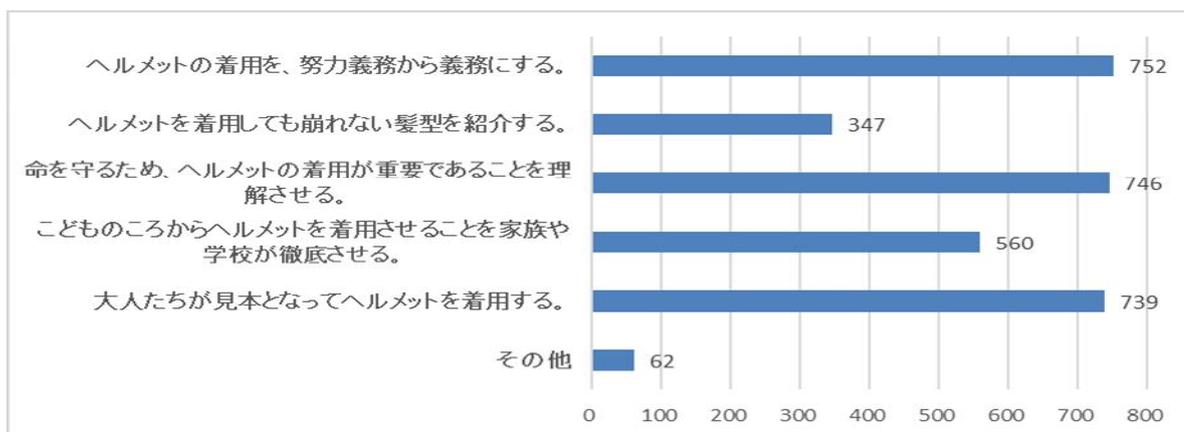
自転車に乗る際にヘルメットをかぶっているかという質問に対して、「いいえ」と回答した人が、「はい」と回答した人の約5倍いることがわかりました。

◆（前の質問で「いいえ」と回答した人に対して）ヘルメットをかぶらない理由を教えてください。（複数回答）



自転車乗車用ヘルメットを着用しない人に理由を聞いたところ、「髪型が崩れたり、頭がむれたりするから」という理由が最も多かったですが、ほぼ同数で「努力義務だから（義務ではないから）」という理由があげられました。次いで「身の回りの人が着用していないから」という結果になりました。

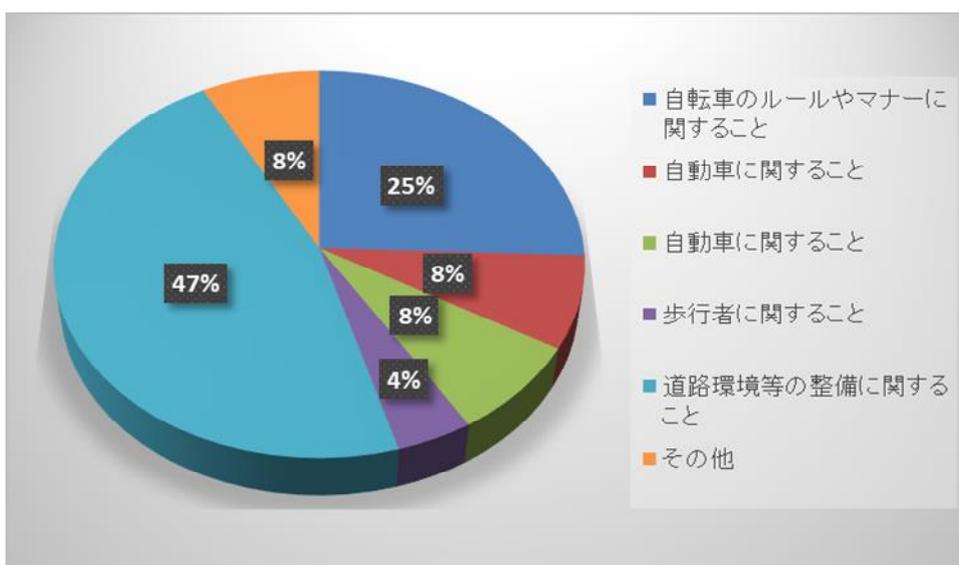
◆千葉県のヘルメットの着用率を向上させるためにはどのような取組が効果的だと思いますか。（複数回答）



千葉県の自転車乗車用ヘルメットの着用率の向上にあたり、効果的な取組を聞いたところ、ほぼ同数で「ヘルメットの着用を、努力義務から義務にする」「命を守るため、ヘルメットの着用が重要であることを理解させる」「大人たちが見本となってヘルメットを着用する」という取組が多数であることがわかりました。次いで、「こどものころからヘルメットを着用させることを家族や学校が徹底させる」取組が効果的であると考える人が多いことがわかりました。

⑥自転車を利用して、日頃感じていること

自転車を利用して、日頃感じていることについて、自由に記述してもらい、「自転車のルールやマナーに関すること」「歩行者に関すること」「自動車に関すること」「道路環境等の整備に関すること」に分類したところ、下のグラフのようになりました。「道路環境等の整備に関すること」が全体の約4割を占め、次いで、「自転車のルールやマナーに関すること」と続きました。



多くの高校生が自由意見の中で述べていたことは、道路環境等の整備や、車との接触の怖さについてである。例えば、「道が狭くて、車が通るのが危ない」「自転車専用レーンが少ないし、路上駐車が多い」「自転車に車道を走れと言われても、実際に走っていると車にクラクションを鳴らされる」「自転車は、歩道、車道のどちらでも邪魔者扱いされる」などの意見がありました。

また、「歩行者側にもルールを守ってほしい」「高齢者の自転車運転は危ない」等の意見や、「自転車の通行ルールが、具体的によくわからない」などの意見がある一方で、一般的なルール（スマホや傘さしは禁止、信号や標識は守らなければならないなど）については、知識としては有している印象を受けました。

アンケート結果からは、今後は、より、交通ルールについての理解を深めるとともに、自転車が利用しやすい道路環境の整備を進めることも重要である、という結果になりました。

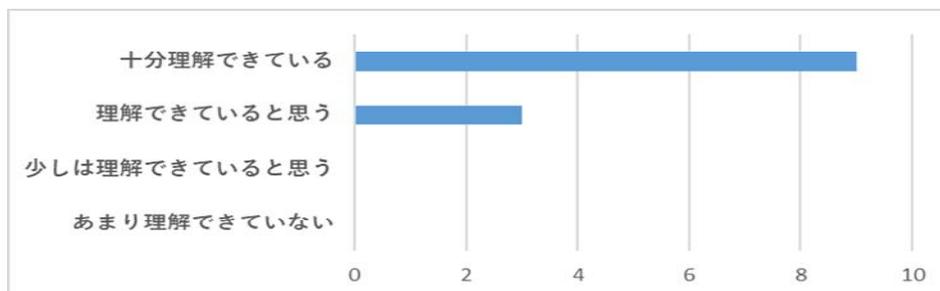
外国人アンケート結果

千葉県交通安全について、外国人の皆さんはどのように考えているのでしょうか。今回、12次計画を策定するに当たり、外国人住民の視点を活かし、県政全般の施策展開や意見提案に協力してもらおう「チーバくんグローバルパートナーズ」の皆さんに、アンケート調査を行いました。

結果は下記のとおりです。

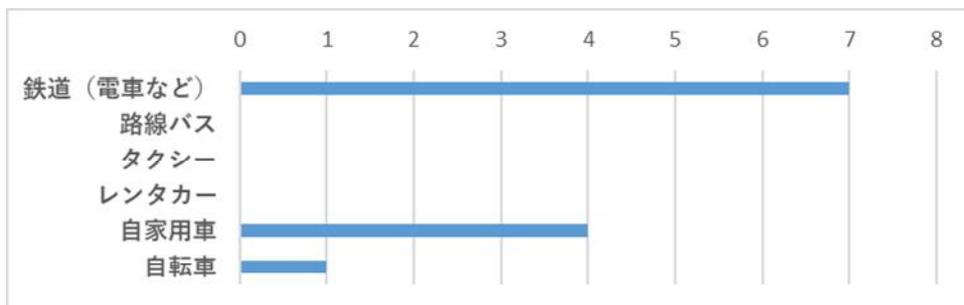
- 1 調査時期 令和7年12月～令和8年1月
- 2 調査対象者 チーバくんグローバルパートナーズ 24名
- 3 調査対象者の出身国・地域
台湾4名、ベトナム・中国各3名、ペルー・タイ各2名、
韓国・フィリピン・ミャンマー・インドネシア・スリランカ・
カナダ・パキスタン・イギリス・イタリア・オーストラリア
各1名
- 4 調査結果（回答12名）

◆問1. あなたは日本の交通ルールについて、どの程度理解していると思いますか。



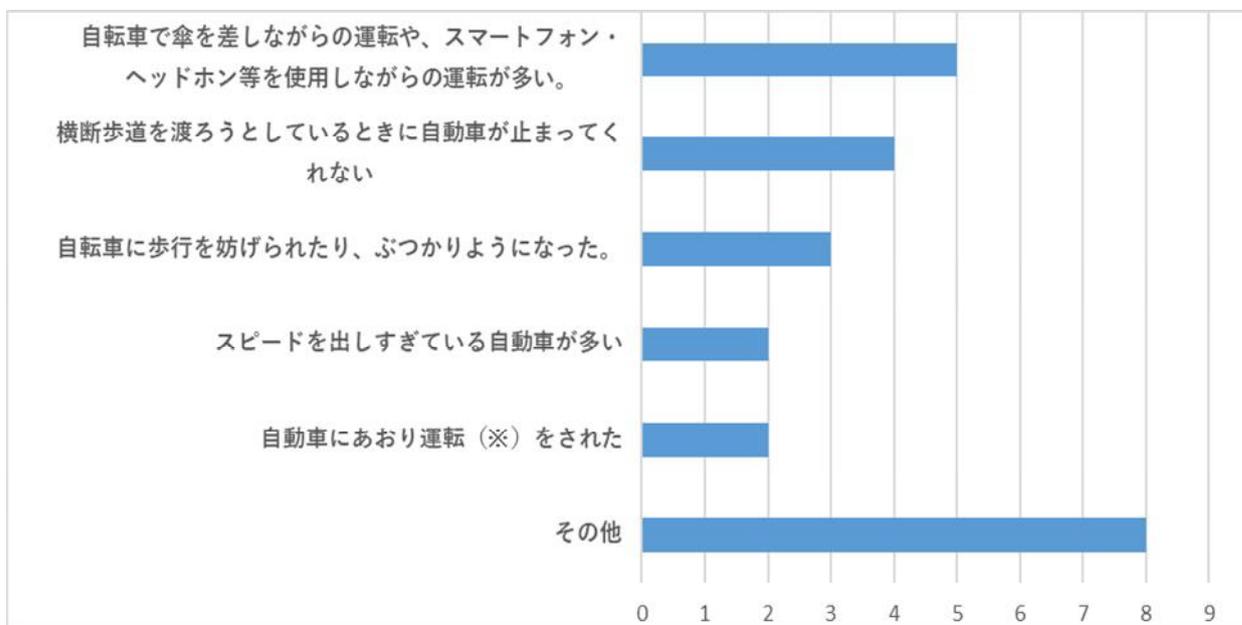
日本の交通ルールをどの程度理解しているかという設問では、「十分理解できている」という回答がほとんどでした。

- ◆問2. あなたは日常の移動手段として、どの交通機関を主に利用していますか。
（1番多いものを1つ）



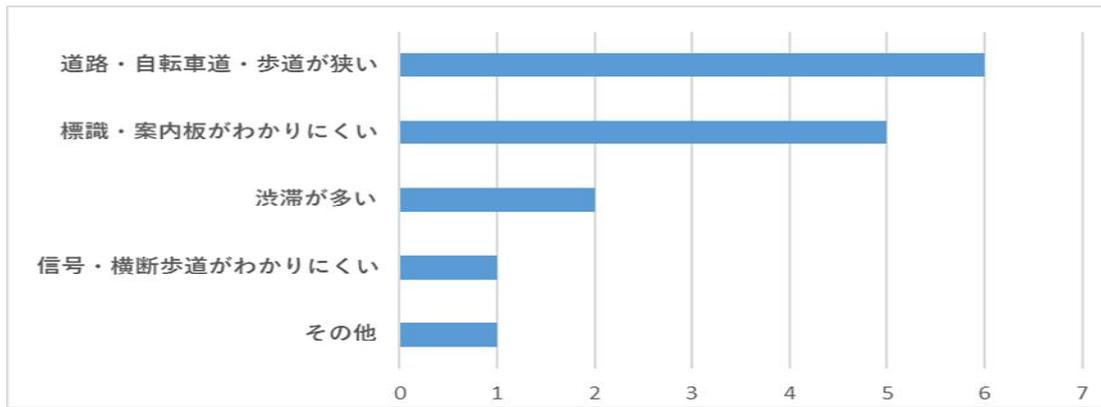
日常的な移動手段についての設問については、「鉄道（電車など）」次いで、「自家用車」に回答が集まりました。

- ◆問3. 千葉県に来て、交通安全に関して困ったことは何ですか。（いくつでも）



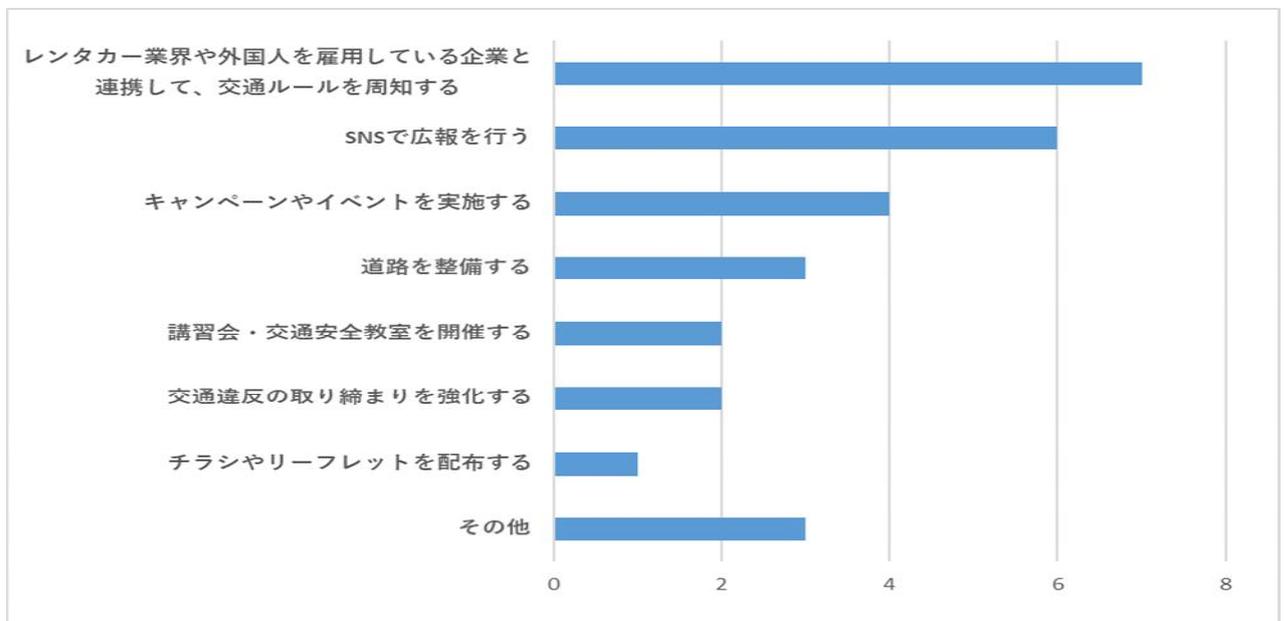
（※）ほかの車などを妨害する目的で必要以上に近づいたり、急ブレーキをかけたりする行為（妨害運転）

交通ルール・マナーについての設問では、自転車に関するものに回答が集まりました。なお、「その他」の自由記載は、自動車の困ったこと（工事現場付近にて登校時間から工事車両が速い速度で運転しており危ない、最高速度30キロ道路で運転最中、追い抜かれることがある等）と自転車の困ったこと（自転車専用レーンがあまりない、車道は走行する際自動車と距離が近くて危険等）についてそれぞれありました。



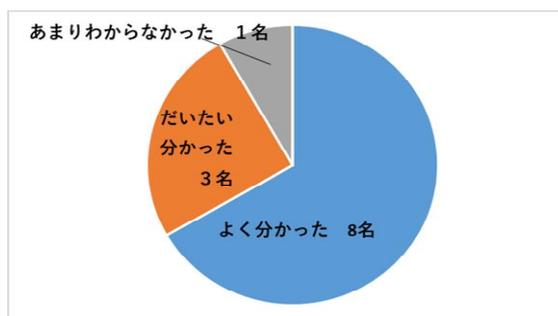
一方、道路環境についての設問では、「道路・自転車道・歩道が狭い」という回答、次いで「標識・案内板がわかりにくい」という回答が多く寄せられました。

◆問4. 千葉県に来た外国人が交通事故に遭わない・起こさないために、どのような取り組みが効果的だと思いますか。(3つまで)



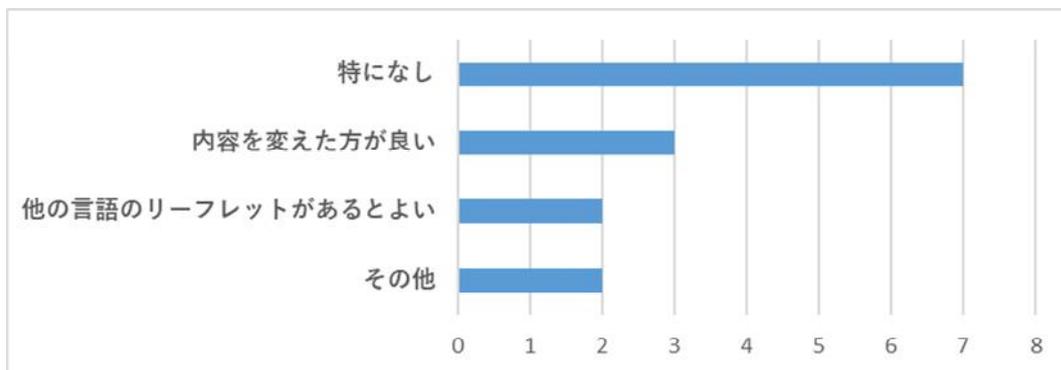
外国人が交通事故に遭わない・起こさないための取組としては、「レンタカー業界や外国人を雇用している企業と連携して、交通ルールを周知する」という回答が最も多く、関係企業と連携した交通ルールの周知の重要性が改めて浮き彫りになりました。

◆問5. 多言語交通安全チラシを読んで、日本の交通ルールなどがよく分かりました



くらし安全推進課で作成している「多言語交通安全チラシ」を見てもらったところほとんどの方から「よく分かった」「だいたい分かった」との評価をいただきました。

◆問6. 多言語交通安全チラシについて、もっとこうした方が良いと思うことはありますか。(いくつでも)



多言語交通安全リーフレットに対する改善案を伺ったところ、半数以上の方が、「特になし」と回答されました。なお、自由記載欄においては「取り扱う言語を増やす」「イラストを増やす」「平易な表現で記載する」「自動車側から見た歩行者の視点を記載することで、横断歩道を渡ることの必要性がイメージしやすくなる」などの具体的な改善案を提案していただきました。また、問7でも多くの御意見をいただきました。

◆問7. 千葉県の交通安全に関する意見や、思ったことを自由に書いてください。

[主な回答内容]

- ・大人になってから来日して生活する場合、改めて日本の交通ルールを学べる機会がないので、日本のルールを守れるよう学べる場所や時間が欲しいです。
- ・自動車のハンドル位置、走行の方向は国によって異なるため、外国人は間違えやすい。
- ・自転車ルールについては、特に注意喚起が必要かと思います。「自転車は車両です」という考えをしない国が多いかと思います。
- ・近年、交通ルールやマナーを守らない一部の外国人が増えており、無秩序な運転、頻繁なクラクション、標識を無視する行為などが見受けられます。このような状況を踏まえ、運転免許取得に関する審査や試験の基準を、より厳格に運用していただくことを希望します。
- ・自転車のルールが分かりにくい。いつ歩道で走っていいか。いつ車道で走るべきか。交差点で歩者と一緒に渡っていいかどうか。

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

付録1

このガイドラインにおける教育内容と教育方法の全体像は以下のとおりです。

	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
	未就学児 (～6歳)	1～3年生				
利用実態	自転車に乗り始める／利用頻度の増加 保護者と同乗／保護者と一緒に運転	行動範囲が拡大 通学目的での利用	通学目的での利用	通勤や仕事での利用 電動アシスト車や幼児同乗車の利用増	通勤や仕事での利用 電動アシスト車や幼児同乗車の利用増	生活目的での利用 (買い物・通院)
心身機能の発達	未熟	未熟	未熟 (徐々に成熟)			加齢に伴い変化 加齢に伴い変化
認知			加齢に従い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響を受ける			
態度						
共通	事故類型別では「出会い頭」が最多 / 法令違反別では「安全運転義務違反」が最多					
特徴	「安全運転義務違反」の要因として「安全不確認」が増加		「安全運転義務違反」の要因として「動静不注視」が増加		「ハンドル操作不適」が増加	
目的	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること ○ 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと ○ 自転車利用者が交通ルールを遵守して、自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること 					
目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者として、また、将来、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。 ・ まっすぐ走る、止まりたい場所ですと止まるといった自転車の基本的な技能を習得する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 正しいブレーキのかけ方で止まること、周りの状況に合わせた速度の調整など自転車の技能を高める。 ・ 自転車で乗るときは、左側通行を徹底すること、歩道では歩行者が優先でゆっくり通行すること、赤信号、一時停止標識のある交差点では必ず止まることを身に付ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学生(13歳)から安全に車を走らせるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に乗るときの交通ルールの理解を深め、定着するようにする。 ・ 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を回避する能力を身に付ける。 ・ 自転車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときに社会的責任を理解し、交通安全を確保することが大切なことを自覚する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に乗るときの交通ルール、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を回避・予測して回避するための能力を確実に習得する。 ・ 自転車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときに社会的責任を理解し、歩行者が優先であることを徹底する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。 ・ 他の模範となる行動を実践し、こどもに対して交通ルールを教えることができるようになる。
技能	<ul style="list-style-type: none"> ・ バランス能力の向上 ・ ブレーキのかけ方 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 公道における交通ルール等 (安全確認や、交通におけるコミュニケーション) に則った運転の実践 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 加齢に伴う運転技能の変化の理解 	

<p>知識（交通ルール）</p>	<p>信号機の信号等に従う義務 ・徐行すべき場所 ・指定場所における一時停止 ・ヘルメットの着用</p>	<p>道路交通法上の自転車の位置付け ・歩道の通行方法 ・歩道の通行方法 ・駐輪場所、駐輪方法 ・交差点の通行方法 ・右左折の方法 ・踏切の通行方法 ・ライトの点灯 ・点検整備</p>	<p>横断歩行者の優先 ・並進の禁止 ・二人乗り等の禁止 ・携帯電話使用等の禁止 ・事故時の対応</p>	<p>イヤホンをつけたり傘を差しながらの運転の禁止 ・飲酒運転の禁止 ・制動装置不良自転車の運転の禁止</p>	<p>全般的な交通ルール（ルールの再確認）</p>
<p>危険予測・回避行動</p>	<p>交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得・徹底 ・交差点等を模した空間での法規走行 ・日常的な道路の走行（保護者が付き添い）において「止まる」「見る」「確かめる」をこどもと一緒に行う</p>	<p>「技能」及び「行動・態度」の教育と関連付けながら必要な知識を習得する（※安全教室等の機会のほか、購入時や日常生活における声かけ等あらゆる機会を活用して実施）</p>	<p>身の周りの危険箇所の把握 ・歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測 ・見とおしの悪い交差点でのフィールドワーク、安全マップの作成 ・実際に起きた交通事故の概要と危険予測に関する教訓の説明</p>	<p>身の周りの危険箇所の把握 家族、自治体等による危険箇所の呼び掛け 加齢に伴う身体機能・認知機能の変化の理解 シミュレーター等を用いながら危険予測能力の再確認</p>	<p>危険予測・回避行動は、高校生までの習得を目指す 危険予測・回避行動は、高校生までの習得を目指す とるべき回避行動</p>
<p>交通社会の一員としての態度</p>	<p>他の人がいること、認識及び他の人を思いやる気持ちの醸成 日常生活や技能面の教育を通じ、他者や物へぶつからないことのために取るべき行動について話し合う</p>	<p>歩行者保護の重要性の理解と実践 交通ルールの教育を通じ、歩行者と自転車の優先関係や、どのような配慮を行うべきか考える</p>	<p>歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践 交通ルールや危険予測・回避について学ぶ中で、自分の行動を振り返り、自分がどのような運転を行えば自らを守るとともに交通の円滑が保たれるかを検討・討論 他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践 交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことの他者への教育や発表</p>	<p>安全な交通社会づくりの理解 地域の交通安全イベント等への積極的参画 刑事・民事上の責任の理解 対歩行者事故等により損害賠償や刑事責任が発生した事例の学習</p>	<p>とるべき回避行動</p>
<p>教育主体・教育機会</p>	<p>販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育） 保護者（日常的な教育） 学校等（日常的な教育、安全教室等の開催）</p>	<p>販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育） 保護者（日常的な教育） 学校等（日常的な教育、安全教室等の開催）</p>	<p>販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育） 保護者（日常的な教育） 学校等（日常的な教育、安全教室等の開催）</p>	<p>販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育） 保護者（日常的な教育） 学校等（日常的な教育、安全教室等の開催）</p>	<p>販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育） 保護者（日常的な教育） 学校等（日常的な教育、安全教室等の開催） 交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体、自治体（安全教室等の開催や他の教育主体への協力） 雇用主事業者（日常的な教育、安全教室等の開催） 家族（日常的な教育）</p>

○用語集 (本文中の「※」印が付された用語についての解説です)

No.	名 称	意 味	頁
1	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。	11 50
2	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	12 19 36 40 42
3	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	18 34
4	ハンプ・交差点ハンプ	通過する自動車のスピードを抑えるために、道路の車道部分を盛り上げて舗装した部分のことです。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促します。 交差点全体の路面を盛り上げて、進入を抑制し、また走行速度を低減させる施設を「交差点ハンプ」といい、また、路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙う施設を「イメージハンプ」といいます。	22 56 60
5	スムーズ横断歩道	車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。	22
6	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。	26 50 67 69
7	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。	26

No.	名 称	意 味	頁
8	自動運転・自動運転車	<p>自動運転とは、運転者ではなくシステムが運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせることを言い、自動運転システムを搭載して自動運転が可能な車両のことを自動運転車と言います。</p> <p>自動運転については、国際的に利用される指標により、レベル0(運転自動化なし)～レベル5までの6段階に分類されていますが、レベル3以上の車両が「自動運転車」に当たります。</p> <p>本文中の「レベル3」は、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、システムが運転操作の全てを代替する状態を指します。(ただし、当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者が適切に対応することが必要)</p> <p>【参考】各レベルに対応する車両の名称 レベル1・2: 運転支援車、レベル3: 条件付自動運転車(限定領域)、レベル4: 自動運転車(限定領域)、レベル5: 完全自動運転車</p>	26 33 51 53 67
9	交通情報管理システム	県内の交通事故情報等を集約し、分析などを行う管理システムです。	29 79
10	シートベルトコンビンサー	シートベルト着用効果を実際に体験してもらうために、時速5キロの速度で衝突したときのショックを体験する装置です。	30
11	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。	33
12	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。	34 55
13	キラリアップ☆ちば	<p>反射材でキラリとライトアップすることと、夜空にキラリと光る星のように千葉県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。</p> <p>①キ「危険を回避」: 反射材を着用することで、車両の運転者に早めに自分の存在を知らせて、夕暮れ時や夜間等における交通事故の危険を回避しましょう。</p> <p>②ラ「ライトアップ」: 自身の存在を車両の運転者に伝えるため、反射材を身につけたり明るい服装にするなど、自分自身をライトアップして交通事故を防止しましょう。</p> <p>③リ「リフレクターやLEDライト」: リフレクター(反射材)やLEDライトは、服装、かばん、靴、杖などの運転者から見やすい場所に着用しましょう。</p> <p>④アップ☆ちば: 千葉県全体でキラリと光る星のように反射材の着用率をアップ</p> <p>サブタイトルは「反射材 つけて輝く その笑顔」です。</p>	34 38
14	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>	34 38

No.	名 称	意 味	頁
15	ちばSSKプロジェクト	千葉県の高齢者孤立化防止活動のことです。県民一人ひとりが具体的な行動を起こすきっかけづくりとなるよう、県民シンポジウムやDVD制作などの啓発事業、事業者との協定締結などを実施しています。なお、「SSK」は「しない」のS、「させない」のS、「孤立化！」のKと、それぞれアルファベットの頭文字を取って記号化したものです。	35
16	シルバーリーダー	高齢者の交通事故防止のために地域において主導的な役割を担う交通安全リーダーのこと。県では、シルバーリーダーに対し研修を行うとともに、交通安全に係る情報を提供しています。	35
17	俊敏性測定装置(クイックアーム)	点灯するランプを両手で押下し、俊敏性を測定するとともに、向上を図る交通安全教育資機材です。	35
18	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であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。 ※TS: Traffic Safety	37
19	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。	53 67
20	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。	44
21	貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)	全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が認定する事業で、学識経験者、労働組合関係者、荷主団体、一般消費者、国土交通省から構成された安全性評価委員会で厳しく審査をして「安全性優良事業所」を認定します。認定された事業所のトラックにはGマークを付けています。	53
22	狭さく	自動車の通行部分の幅を狭くすることによって、走行速度を低減するための施設です。	56 60
23	ETC2.0	今までの自動料金支払いの他、多様なサービスを可能とする新しいシステムです。通信スポットと走行車両が、双方向で情報通信を行うことにより、渋滞情報や経路別の料金を踏まえた「最適なルート選択サービス」や安全運転支援などが受けられます。	57 62 65
24	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。	57 60
25	二段階横断歩道	道路中央部分に交通島を設け、それを挟むようにして横断歩道を設置するもので、横断者の横断距離を短縮できるほか、横断開始時は主に片方の安全確認で済むなど、特に子どもや高齢者の安全な横断場所として、運転者にとっては、横断待ち歩行者の発見(特に右側からの横断者)が容易になるなど、歩行者・運転者双方にとって安全性の向上が期待できます。	57 59
26	首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	都心から半径約 40 キロメートルから 60 キロメートルの地域を連絡する全長約 300 キロメートル、県内区間延長約 95 キロメートルの環状道路のことです。	58 66

No.	名 称	意 味	頁
27	北千葉道路	市川市から千葉ニュータウンを経て、成田市を結ぶ全長約 43 キロメートルの幹線道路です。	58
28	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。	59 63
29	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。	60
30	高度道路交通システム(ITS)	最先端の情報通信技術や制御の技術などを用いて人と道路と車両とを情報で一体のシステムとしてネットワーク化構築する、つまり「知能化」と「情報化」により、交通事故死亡者の減少・渋滞緩和・高齢社会への対応、環境調和などといった道路交通問題を抜本的に解決することができる期待される21世紀型の新しい交通システムです。	60 62 65
31	新交通管理システム(UTMS)	UTMS(Universal Traffic Management System 新交通管理システム)とはITSの交通警察版で、交通信号制御や交通情報提供、交通規制の適切な運用により、安全、円滑にして、人と環境に優しい交通社会の実現に貢献することを目的としています。	60 62
32	道路交通情報通信システム(VICS)	VICSとは、道路の渋滞情報や事故情報など、快適なドライブに欠かせない道路情報を、FM多重放送、電波ビーコン及び光ビーコンを利用し、リアルタイムで発信する情報通信システムです。	62 65
33	千葉県震度情報ネットワークシステム	県内全市町村に設置した震度計から震度情報を即時に収集するもので、地震発生直後における初動体制の確立を目的として整備されたものです。県では、収集した震度情報を気象庁及び消防庁(震度4以上)に配信しており、気象庁では、この情報をもとにテレビ・ラジオ等の報道機関を通じて、地震速報として公表しています。	64
34	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。	73
35	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等のことで、主として、救急車内で行うものをいいます。(病院前救護)	73
36	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。	73
37	ドクターヘリ	医療機器を装備したヘリコプターを病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送する事が出来る専門のヘリコプターです。	74 75 89

No.	名 称	意 味	頁
38	緊急自動通報システム(D-Call Net)	エアバッグが展開するような交通事故が発生した際に、車両データが車載器からオペレーションセンターに自動配信され、その情報をもとにドクターヘリやドクターカーを早期に出動させることを可能とすることで、医師による治療開始までの時間を短縮して交通事故での救命率の向上をめざすシステムです。	74 75
39	二次救急医療	入院や手術を必要とする救急患者等に対応する医療のことを指します。各地区において病院等が当番制で夜間・休日に対応する「病院群輪番制」により実施しています。	74
40	三次救急医療	救急車等により直接、又は二次救急医療機関等から転送される頭部損傷等の重篤救急患者等に対する救命医療を行うことを指し、高度な診療機能を持つ「救命救急センター」により実施されています。	74
41	ドクターカー	直接、医師を患者(傷病者)の元へ輸送し、現場で治療を行い病院へ搬送する救急車です。	75 89
42	オーバーハング型警報装置	上方に警報機を取り付けることにより、視認性を良くし、遠くからでも認識できるようにしています。	97

〇条例集

千葉県交通安全条例（平成13年12月21日千葉県条例第53号）

私たちの生活は、モータリゼーションの進展とともに経済的にも文化的にも豊かになりましたが、その一方で「車社会」のひずみとして多くの尊い県民の生命が失われ、その家族、友人、社会に大きな犠牲をもたらしている現実を正しく見つめることが必要です。

二十一世紀に生きる私たちは、人に優しく環境と共生する視点に立って、真に豊かな社会とは何かを自らに問いかけることが大切です。

個々の生命・その輝ける人生を生きる権利を誰もが悲惨な交通事故によって、奪われることがあってはならないことを心に銘記する必要があります。

特に、車を運転する一人ひとは、車は一瞬にして人の命を奪う危険性を持っていることを常に自覚し、高い理性と思いやりの心をもって、幼児から高齢者まですべての人に配慮した安全運転を実践しなければなりません。

交通安全は、私たち県民すべての願いであり、一人ひとりが真剣に考え解決すべき最も重要な課題です。

県は、県民の幸せを願い、人命尊重の理念のもとに県民総参加により交通事故を撲滅し、安全で住みよい「交通安全県ちば」を確立することを宣言し、ここに千葉県交通安全条例を制定します。

（目的）

第1条 この条例は、県における道路交通の安全（以下「交通安全」という。）を確保するために、県民の役割並びに県及び市町村の責務を明らかにするとともに、交通安全に関する県の施策並びに県民が主体となる交通安全活動及び交通事故の防止について必要な事項を定めることにより、県民生活の安全を確保することを目的とする。

（県民の役割）

第2条 県民は、交通安全を確保するためには、県民一人ひとりの自覚と責任が重要であることを認識するとともに、その日常生活において自らすすんで交通安全に関する活動に取り組みなければならない。

2 県民は、交通事故の当事者となる可能性を有することを常に自覚し、道路交通の当事

者として、身体の障害のある者、幼児、高齢者等の自力で交通事故の被害を防止することが困難である者に特に配慮しなければならない。

（交通安全の日）

第3条 県民のすべてが交通安全についての関心を深めるとともに、交通安全に関する活動を実践する意欲を高めるため、毎月十日を交通安全の日とする。

（県及び市町村の責務）

第4条 県は、交通安全を確保するための総合的かつ計画的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。この場合において、交通安全に関する施策を推進するに当たっては、国、市町村その他関係機関及び関係団体との緊密な連携を図らなければならない。

2 市町村は、県の施策と相まって、当該区域内の実情に応じた交通安全に関する施策を策定し、及び実施するよう努めなければならない。

（情報の提供等）

第5条 県は、県民に対して、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、交通安全に関する施策、交通事故の発生状況等の必要な情報を提供しなければならない。

2 県は、製品を製造し、又は販売する事業者に対し、交通事故の分析結果等に基づいて、交通事故の防止に配慮した製品を製造し、又は販売するよう意見を述べるができる。

（県民の意見の反映）

第6条 県は、交通安全に関する施策の立案から決定までの過程に県民の意見を広く聴取するとともに、交通モニターを設置する等交通安全に関する県民の意見を日常的に聴取し、交通安全に関する施策に県民の意見を反映させるよう努めなければならない。

（財政上の措置）

第7条 県は、交通安全に関する施策を推進す

るため、必要な財政上の措置を講ずるものとする。

(交通環境の整備)

第8条 県は、交通環境の整備を図るため、夜間照明及び歩道の設置、信号機、道路標識等の交通安全施設の整備、交通管制の高度化及び広域化等必要な措置を講ずるものとする。

2 県は、県民及び国、市町村その他関係機関と共同して、交通事故が多発する箇所において現地の状況を診断し、必要な措置を講ずるものとする。

(交通安全の体制整備等)

第9条 県は、交通安全に関する施策を推進するための組織等の体制を整備するものとする。

2 県は、市町村と連携して、地域に密着した交通安全に関する活動の先導的役割を担う組織として交通安全推進隊を整備するものとする。

3 県は、市町村に配置される交通指導員、交通安全の推進に資する活動を行う民間団体等の育成及び支援を行うものとする。

(救助及び救急医療体制の整備充実)

第10条 県は、市町村と連携して、交通事故による負傷者に対する救助及び救急医療体制の整備充実に努めるものとする。

(県民の交通安全活動)

第11条 県民は、家庭、学校、職場等において、交通安全に関する法令及び道徳を守るための活動に取り組むとともに、県、市町村その他の機関及び団体が行う交通安全に関する施策に協力しなければならない。

(こどもたちを守るための教育の充実等)

第12条 県民は、家庭、地域等において、こどもたちを交通事故から守り、こどもたちが次代の交通安全の確保を担う者であることの重要性を認識するとともに、これらに対する交通安全に関する教育に努めなければならない。

2 保育所、幼保連携型認定こども園、幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等

学校、中等教育学校、特別支援学校等(以下「学校等」という。)を設置し、及び管理する者は、その学校等における幼児、児童、生徒等(以下「生徒等」という。)の成長段階に応じた交通安全教育の充実に努めるとともに、生徒等が交通安全に関する活動を自らすすんで実践するよう配慮しなければならない。

3 県は、学校等における交通安全教育が総合的かつ計画的に実施されるよう必要な措置を講ずるものとする。

(高齢者への配慮等)

第13条 県民は、高齢者の交通安全の確保のため、高齢者が安全に道路を通行できるよう配慮しなければならない。

2 県は、高齢運転者標識の普及を図るとともに、高齢運転者の保護等についての広報及び啓発を図るものとする。

3 県は、市町村と連携し、高齢者を対象とする交通安全指導を推進するとともに、高齢者が自主的に取り組む交通安全に関する活動への支援等を行うものとする。

(事業者が執るべき措置等)

第14条 事業者は、その使用する車両の安全な運行を確保するとともに、従業員に対し、その適性に応じた交通安全教育に努めなければならない。

2 県は、事業者の要請に応じ、その従業員が交通安全教育を容易に受けられるようその機会の提供に努めるものとする。

(危険な運転行為の防止)

第15条 県民は、速度違反、無理な追越し等による危険な運転行為が交通事故を引き起こす原因となることを認識するとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮しなければならない。

2 県は、危険な運転行為の防止に関する意識の啓発に努めるものとする。

(飲酒運転の根絶)

第16条 県は、国、市町村、県民、事業者その他飲酒運転の根絶に関する活動を行う団体と相互に連携協力して、飲酒運転の根絶を図るための総合的な施策を策定し、及び

実施するものとする。

(違法駐車防止)

第17条 県民は、違法駐車が重大な交通事故を引き起こす原因となることを認識するとともに、地域における違法駐車を防止するための活動を自ら実践しなければならない。

2 県民は、夜間の路上駐車が交通事故を引き起こす原因となることを認識するとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮しなければならない。

3 商店街等において事業を営む者は、違法駐車を防止するため、必要な駐車場の確保及びその利用の促進に努めなければならない。

4 催物の主催者は、参加者に公共交通機関を利用させ、参加者のために駐車場を確保し、交通誘導員を配置する等自ら主催する催物による違法駐車を防止するための対策を講ずるよう努めなければならない。

5 県は、市町村と連携し、違法駐車の防止に関する広報及び啓発を行うとともに、市町村が行う違法駐車防止重点地区における違法駐車の防止に関する施策への支援等を行うものとする。

(自転車事故の防止等)

第18条 県は、自転車の交通事故を防止し、自転車の安全で適正な利用を促進するため、総合的かつ基本的な施策を策定し、及び実施するものとする。

(暴走族等の追放等)

第19条 県は、暴走族等による暴走行為を追放するための総合的な施策を策定し、及び実施するものとする。

(交通死亡事故多発非常事態宣言等)

第20条 知事は、県内において交通死亡事故が多発している場合で、緊急に対策を講ずる必要があると認めるときは、交通死亡事故多発非常事態宣言を発令し、交通死亡事故を防止するための重点的かつ即効性のある対策を講ずるものとする。

2 知事は、県内の一部の区域において交通死亡事故が多発している場合で、緊急に対策を講ずる必要があると認めるときは、必要な対策を講ずるとともに、関係市町村の長

に対し、当該市町村の実情に応じた交通死亡事故を防止するための重点的かつ即効性のある対策を講ずるよう要請するものとする。

(交通事故被害者等に対する支援)

第21条 県は、交通事故による被害者及びその遺族に対する支援の充実を図るため、交通事故相談所の設置、これらの者に対するカウンセリング制度の確立等必要な支援体制の整備に努めるものとする。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成19年3月16日条例第28号)

この条例は、平成19年4月1日から施行する。

附 則 (平成27年3月20日条例第18号)

この条例は、子ども・子育て支援法及び就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律(平成24年法律第67号)の施行の日から施行する。

附 則 (平成28年3月25日条例第28号)

この条例は、平成28年4月1日から施行する。

附 則 (平成28年10月25日条例第58号抄)
(施行期日)

1 この条例は、平成29年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年12月28日条例第55号抄)
(施行期日)

1 この条例は、令和4年1月1日から施行する。

千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例（令和3年12月28日千葉県条例第55号）

令和三年六月二十八日、本県八街市において、自家用トラックの飲酒運転により、児童二人のかけがえのない尊い命が奪われ、三人が重篤となる痛ましく筆舌に尽くし難い交通事故が発生した。

県民は、この悲惨な事故に大きな衝撃を受け、飲酒運転は絶対に許されるべきではないと改めて痛感したところである。

飲酒運転に関しては、これまで、度重なる法改正によって厳罰化がなされてきたほか、県においても、飲酒運転の根絶を図るべく様々な対策を講じてきたところであるが、今回の事故の発生により、いまだにその対策が十分でないことが明らかとなった。

飲酒運転で検挙される者が跡を絶たない現状において、飲酒運転の根絶に向けた対策を一層強化する必要があることは言うまでもないが、そのためには、運転者一人一人のみならずその雇用主等まで含めた徹底した法令遵守をはじめ、県民の飲酒運転の根絶に対する意識を向上させるための啓発や県民総ぐるみで対策を講じるための体制の充実等を図ることが急務である。

私たちは、これ以上、極めて悪質かつ危険な犯罪である飲酒運転が、県民の安全で安心な日々の生活を脅かす状況を見過ごすわけにはいかない。

よって、私たちは、関係する機関及び団体はもとより、家庭、学校、職場、地域等が一丸となって飲酒運転の根絶に取り組むことを決意し、ここに千葉県飲酒運転の根絶を実現するための条例を制定する。

（目的）

第1条 この条例は、飲酒運転の根絶に関し、県、県民、事業者等の責務等を明らかにするとともに、施策の基本的な事項を定めることにより、飲酒運転の根絶を図るための施策を総合的に推進し、もって飲酒運転のない、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に寄与することを目的とする。

（定義）

第2条 この条例において、次の各号に掲げる

用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自動車等 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第九号に規定する自動車、同項第十号に規定する原動機付自転車及び同項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 飲酒運転 酒気を帯びて自動車等を運転する行為をいう。
- 三 飲食店営業者 店舗その他の設備（以下「飲食店」という。）を設けて客に飲食をさせる営業（客に酒類を提供して営むものに限る。）を行う者をいう。
- 四 酒類小売業者 酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律（昭和二十八年法律第七号）第八十六条の九第一項に規定する酒類小売業者（同項の販売場（以下「販売場」という。）において対面により販売する者に限る。）をいう。
- 五 タクシー事業者 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第九条の三第一項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者をいう。
- 六 運転代行業者 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成十三年法律第五十七号）第二条第二項に規定する自動車運転代行業者をいう。
- 七 駐車場所有者等 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場（以下「路外駐車場」という。）を所有し、又は管理する者をいう。
- 八 違反者 飲酒運転を行い、道路交通法第百七条の二第一項第一号又は第百七条の二の二第一項第三号に規定する状態（以下「違反」という。）にあった者として検挙されたものをいう。

（公職にある者の率先垂範）

第3条 知事、県議会議員その他の県の特別職である者及び県職員（地方公務員法（昭和二十五年法律第二百六十一号）第三条第二項に規定する一般職に属する県の職員をいう。）は、自らの行動を厳しく律するとともに、県民に範を示すべき立場であることを深く自覚

し、飲酒運転をしない、させない、許さないという強固な決意をもって、飲酒運転の根絶に率先して取り組むものとする。

- 2 公職にある者（公職選挙法（昭和二十五年法律第百号）第三条に規定する職にある者並びに国及び地方公共団体の職員をいう。）及びこれに準ずる者（前項の者を除く。）は、同項の趣旨を踏まえ、飲酒運転の根絶に率先して取り組むよう努めるものとする。

（県の責務）

第4条 県は、飲酒運転の根絶を図るための総合的な施策を策定するとともに、国、市町村、県民、事業者その他飲酒運転の根絶に関する活動を行う団体（以下「関係団体」という。）と相互に連携協力して、当該施策を実施する責務を有する。

- 2 県は、市町村、県民、事業者その他関係団体が実施する飲酒運転の根絶を図るための取組を促進するため、助言その他の必要な支援を行うものとする。

（県民の役割）

第5条 県民は、飲酒運転が重大な交通事故を引き起こす原因となること及び重大な違法行為であることを自覚した上で、次の各号に掲げる事項を遵守するものとする。

- 一 飲酒運転をしないこと。
- 二 自動車等を運転する必要がある場合又はその必要が生じると見込まれる場合であって、飲酒することにより酒気を帯びて自動車等を運転することとなるおそれがあるときは、飲酒しないこと。
- 2 県民は、飲酒が身体に及ぼす影響について理解を深めるとともに、家庭、職場、地域等において、飲酒運転の根絶を図るための取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。
- 3 県民は、国、県及び市町村が実施する飲酒運転の根絶を図るための施策に協力するよう努めるものとする。

（事業者の役割）

第6条 事業者は、その事業の用に供する自動車等の運行に当たっては、当該自動車等の運転をする者が酒気を帯びていないことを確認する等、飲酒運転を防止するために必要な措

置を講ずるよう努めるものとする。この場合において、事業者は、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成二年運輸省令第二十二号）第七条第四項に規定するアルコール検知器その他の飲酒運転の防止に資する機器を積極的に活用するよう配慮するものとする。

- 2 事業者は、その従業員に対し、飲酒運転の根絶に関する教育、指導その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
- 3 事業者は、国、県及び市町村が実施する飲酒運転の根絶を図るための施策に協力するよう努めるものとする。

（飲食店営業者の役割）

第7条 飲食店営業者は、その営む飲食店ごとに、客が見やすい場所に、県、関係団体その他関係者が提供する立看板、貼り札、ポスターその他の飲酒運転の根絶に関する意識の啓発を図るための広告物（以下「啓發文書」という。）及び飲酒運転をするおそれのある客に対しては酒類を提供しない旨の表示を掲示するよう努めるものとする。

- 2 飲食店営業者は、客の飲酒運転を防止するために必要な次の各号に掲げる措置を講ずるよう努めるものとする。
 - 一 酒類の提供を求める客に対し、当該飲食店までの交通手段を確認すること。
 - 二 前号の規定により確認した交通手段が自動車等の場合にあつては、当該客が講ずる飲酒運転を防止するための措置を確認すること。
 - 三 前号の規定による確認ができない場合及び当該確認をした措置では客の飲酒運転を防止することができないおそれがあると認める場合にあつては、当該客に対して酒類の提供をしないこと。
 - 四 当該飲食店に客の用に供する駐車場が設置されている場合は、当該駐車場の見やすい場所に、啓發文書を掲示すること。
- 3 飲食店営業者及びその従業員は、客が飲酒運転をするおそれがあると認めるときは、これを防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（酒類小売業者の役割）

第8条 酒類小売業者は、販売場ごとに、当該販売場において酒類を購入した者（以下「酒

類購入者」という。)が見やすい場所に、啓発文書を掲示するよう努めるものとする。

- 2 酒類小売業者及びその従業員は、酒類購入者が飲酒運転をするおそれがあると認めるときは、これを防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(タクシー事業者及び運転代行業者の役割)

第9条 タクシー事業者及び運転代行業者は、県民に対し、その事業を利用することが飲酒運転の防止に資する旨の広報を行うよう努めるものとする。

- 2 タクシー事業者及び運転代行業者並びにこれらの従業員は、その事業を利用した者が飲酒運転をするおそれがあると認めるときは、これを防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(駐車場所所有者等の役割)

第10条 駐車場所所有者等は、その所有し、又は管理する路外駐車場ごとに、その利用をする者が見やすい場所に、啓発文書を掲示するよう努めるものとする。

(イベント等主催者の役割)

第11条 イベント等(多数の者が集合する催しをいう。以下同じ。)を主催するものは、そのイベント等に参加する者による飲酒が想定される場合には、当該イベント等に参加する者に対し、飲酒運転の根絶に関する意識の啓発その他の飲酒運転を防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(通報)

第12条 県民は、飲酒運転をしている者又はその疑いのある者を発見したときは、速やかにその旨を警察官に通報するよう努めなければならない。

- 2 飲食店営業者、酒類小売業者並びにタクシー事業者及び運転代行業者並びにこれらの従業員は、客、酒類購入者若しくはその事業を利用した者(以下「客等」という。)が飲酒運転をしていることを確認したとき又は第七条第三項、第八条第二項若しくは第九条第二項の規定による措置を講ずることができないとき若しくは当該措置を講じてもお当該客等が飲酒運転をするおそれがあると認めると

きは、速やかにその旨を警察官に通報するよう努めなければならない。

(事業者に対する措置)

第13条 知事は、事業者に対し、その従業員が違反者となった場合(その違反が通勤(労働者災害補償保険法(昭和二十二年法律第五十号)第七条第二項、国家公務員災害補償法(昭和二十六年法律第九十一号)第一条の二及び地方公務員災害補償法(昭和四十二年法律第二百一十一号)第二条第二項に規定する通勤をいう。)の途上の運転に係るものである場合に限る。)には、その違反の内容を通知することができる。

- 2 事業者は、前項の規定による通知を受けた場合には、第六条第一項及び第二項に規定する措置を講じなければならない。

(飲食店営業者に対する措置)

第14条 知事は、飲食店営業者が違反者に対しその違反に係る酒類を提供していたことが判明した場合には、規則で定めるところにより、当該飲食店営業者に対しその旨を通知するものとする。

- 2 飲食店営業者は、前項の規定による通知を受けた場合には、第七条第一項及び第二項に規定する措置を講じなければならない。
- 3 知事は、第一項の規定による通知を受けた飲食店営業者が、第七条第一項及び第二項に規定する措置を講じていない場合(当該措置が講じられていることが確認できない場合を含む。)として規則で定める場合に該当すると認めるときは、当該飲食店営業者に対し、規則で定めるところにより、客の飲酒運転を防止するために必要な指示をすることができる。
- 4 知事は、前項の規定による指示を受けた飲食店営業者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、規則で定めるところにより、その旨を公表することができる。
- 5 知事は、前項の規定による公表をしようとするときは、規則で定めるところにより、あらかじめ、その対象となる飲食店営業者に意見を述べる機会を与えなければならない。
- 6 知事は、第三項の規定による指示を受けた飲食店営業者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、規則で定めるとこ

ろにより、当該飲食店営業者に対し、期間を定めて、その指示に係る書面の掲示を命ずることができる。

(立入調査等)

第15条 知事は、前条の規定の施行に必要な限度において、同条第一項の規定による通知を受けた飲食店営業者に対し、客の飲酒運転を防止するために必要な措置の実施状況に関し必要な報告若しくは資料の提出を求め、又は当該職員に、当該飲食店営業者が営む飲食店その他必要な場所に立ち入り、客の飲酒運転を防止するために必要な措置の実施状況に関し必要な調査若しくは質問をさせることができる。

2 前項の規定により立入調査をする当該職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入調査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(知事及び公安委員会の相互協力)

第16条 公安委員会は、知事が前三条の規定に基づく事務を遂行する上で必要となる違反者に関する情報の提供その他の協力を行うものとし、知事は、当該事務の遂行の状況に関する情報を公安委員会に提供するものとする。

2 前項の規定による公安委員会の協力について必要な事項は、公安委員会規則で定める。

(教育及び知識の普及)

第17条 県は、飲酒運転の根絶に関する県民の理解を深めるため、飲酒運転の根絶に関する教育の充実、知識の普及のための広報及び啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

(再発防止のための措置)

第18条 県は、飲酒運転をした者に対し、飲酒運転の再発を防止するための教育その他必要な措置を講ずるものとする。

(情報の提供等)

第19条 県は、県民、事業者等が行う飲酒運転の根絶に関する取組に資するため、飲酒運転による交通事故の発生状況等に関する情報の

収集、整理及び分析を行い、県民、事業者等に対し、その結果を提供するものとする。

(千葉県飲酒運転根絶連絡協議会)

第20条 県は、県の執行機関、関係団体その他の関係者により構成される千葉県飲酒運転根絶連絡協議会（以下「連絡協議会」という。）を置く。

2 連絡協議会は、飲酒運転根絶計画の策定並びに飲酒運転の根絶を図るための施策の実施に関し必要な協議及び調整を行うものとする。

3 前二項に定めるもののほか、連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、知事が定める。

(飲酒運転根絶計画)

第21条 前条第二項の飲酒運転根絶計画には、次の各号に掲げる事項を定めるものとする。

一 飲酒運転の根絶に関する教育、知識の普及、啓発、意識の高揚等に関する事項

二 飲酒運転の根絶を図るための体制に関する事項

三 その他飲酒運転の根絶に関し必要な事項

2 知事は、前項の飲酒運転根絶計画が策定され、又は変更されたときは、これを公表するものとする。

(表彰)

第22条 知事は、飲酒運転の根絶に関し顕著な功績があったと認められるものについて、表彰することができる。

(財政上の措置)

第23条 県は、飲酒運転の根絶を図るための施策を推進するため、必要な財政上の措置を講ずるものとする。

(委任)

第24条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

(罰則)

第25条 第十四条第六項の規定による命令に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、令和4年1月1日から施行する。

(検討)

- 2 県は、この条例の施行後においても、飲酒運転を取り巻く状況等を勘案し、この条例の施行の状況について随時検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて、実効性を確保するための規定の整備その他の所要の措置を講ずるものとする。

(千葉県交通安全条例の一部改正)

- 3 千葉県交通安全条例（平成十三年千葉県条例第五十三号）の一部を次のように改正する。

第十六条を次のように改める。

(飲酒運転の根絶)

第十六条 県は、国、市町村、県民、事業者その他飲酒運転の根絶に関する活動を行う団体と相互に連携協力して、飲酒運転の根絶を図るための総合的な施策を策定し、及び実施するものとする。

附 則（令和4年12月27日条例第45号）

この条例は、令和5年6月28日から施行する。

附 則（令和5年5月23日条例第23号）

この条例は、公布の日から施行する。

千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年10月25日千葉県条例第58号）

（目的）

第1条 この条例は、自転車（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号。以下「法」という。）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車という。以下同じ。）の安全で適正な利用に関し、県、県民及び自転車を利用する者（以下「自転車利用者」という。）の責務並びに市町村、事業者及び交通安全に関する活動を行う団体（以下「関係団体」という。）の役割を明らかにするとともに、施策の基本的な事項を定めることにより、自転車の安全で適正な利用を促進し、もって歩行者、自転車及び自動車等（法第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車という。以下同じ。）が共に安全に通行し、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（県の責務）

第2条 県は、国、市町村、県民、事業者及び関係団体と相互に連携協力して、自転車の安全で適正な利用を促進するための総合的かつ基本的な施策を策定し、及び実施するものとする。

2 県は、市町村、県民、事業者及び関係団体が実施する自転車の安全で適正な利用のための取組を促進するため、情報の提供、助言その他の必要な支援を行うものとする。

（県民の責務）

第3条 県民は、自転車の安全で適正な利用に関する理解を深め、家庭、職場、学校、地域等における自転車の安全で適正な利用のための取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。

2 県民は、国、県及び市町村が実施する自転車の安全で適正な利用を促進するための施策に協力するよう努めなければならない。

（自転車利用者の責務）

第4条 自転車利用者は、車両（法第二条第一項第八号に規定する車両という。）の運転者としての責任を自覚し、法その他の法令を遵守するとともに、自転車の安全で適正な利用に努めなければならない。

2 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故の防止に関する知識の習得に努めなければならない。

3 自転車利用者は、歩行者及び自転車の安全な通行を確保するため、自転車の放置（自転車が自転車駐車場以外の公共の場所に置かれており、かつ、その自転車の利用者がその自転車を離れて直ちに移動することができない状態をいう。）をしないよう努めなければならない。

第5条 自転車利用者は、法その他の法令を遵守するとともに、次の各号に掲げる事項を励行し、自転車が関係する交通事故を自ら防止するよう努めなければならない。

- 一 交差点を通行しようとするときは、信号機、道路標識及び道路標示を遵守するほか、状況に応じて一時停止又は徐行するなど、安全を確認して通行すること。
- 二 日没から日の出までの間のほか、夕方には前照灯を点灯すること。
- 三 他の自転車との並進その他の歩行者、自転車及び自動車等の通行の妨げとなるような運転をしないこと。
- 四 自転車の通行が認められている歩道において、歩行者に危害及び迷惑を及ぼすおそれがあるときは、その安全に配慮し、自転車を押して歩くこと。
- 五 他の交通の安全に配慮し、道路及び交通の状況に応じた適正な速度及び方法で走行すること。
- 六 傘若しくはスマートフォンその他の携帯電話を使用し、又はイヤホン若しくはヘッドホンを使用して音楽等を聴きながら運転するなど、運転に必要な注意を怠ることにつながる行為をしないこと。

（市町村の役割）

第6条 市町村は、その区域内の実情に応じた自転車の安全で適正な利用の促進に関する施策を策定し、及び実施するよう努めるものとする。

（事業者の役割）

第7条 事業者は、自転車を利用して通勤し、又はその事業活動において自転車を利用する従業

員に対し、自転車の安全で適正な利用に必要な啓発及び指導を行うよう努めるものとする。

- 2 事業者は、自転車の安全で適正な利用に関する理解を深め、自転車の安全で適正な利用を促進するための取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。
- 3 事業者は、国、県及び市町村が実施する自転車の安全で適正な利用を促進するための施策に協力するよう努めるものとする。

(関係団体の役割)

第8条 関係団体は、自転車の安全で適正な利用を促進するための取組を自主的かつ積極的に推進するよう努めるものとする。

- 2 関係団体は、国、県及び市町村が実施する自転車の安全で適正な利用を促進するための施策に協力するよう努めるものとする。

(自転車小売業者等による情報提供等)

第9条 自転車の小売を業とする者（以下「自転車小売業者」という。）は、自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」という。）に対し、防犯登録（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和五十五年法律第八十七号）第十二条第三項に規定する防犯登録をいう。）を受ける義務について説明するよう努めるものとする。

- 2 前項及び第十六条第一項に定めるもののほか、自転車小売業者は、自転車購入者に対し、自転車の安全で適正な利用に関する必要な情報の提供及び助言を行うよう努めるものとする。
- 3 第十六条第三項に定めるもののほか、自転車の貸付けを業とする者（以下「自転車貸付業者」という。）は、自転車を借り受けようとする者（以下「借受人」という。）に対し、自転車の安全で適正な利用に関する必要な情報の提供及び助言を行うよう努めるものとする。

(県民に対する自転車交通安全教育)

第10条 県は、県民に対し、自転車を安全で適正に利用するための交通安全教育（以下「自転車交通安全教育」という。）を行うものとする。

(学校における自転車交通安全教育等)

第11条 学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）第一条に規定する小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学

校及び高等専門学校の設置者及び長（以下「学校の設置者及び長」という。）は、在学する児童、生徒又は学生が自転車を安全で適正に利用することができるよう、その発達の段階に応じた自転車交通安全教育を行うよう努めなければならない。

- 2 学校の設置者及び長は、在学する児童、生徒又は学生が自転車の安全で適正な利用に関する活動を自ら進んで実践するよう配慮しなければならない。
- 3 学校教育法第一条に規定する大学又は同法第二百二十四条に規定する専修学校の設置者及び長は、在学する学生又は生徒に対し、自転車の安全で適正な利用のために必要な啓発を行うよう努めなければならない。

(家庭における自転車交通安全教育等)

第12条 未成年者を保護する責任のある者（次条第二項及び第十四条第三項において「保護者」という。）は、その保護する未成年者に対し、自転車交通安全教育を行うよう努めなければならない。

- 2 高齢者の家族は、その高齢者に対し、乗車用ヘルメットを着用させることその他の自転車の安全で適正な利用のために必要な助言をするよう努めなければならない。

(自転車の点検整備及び防犯対策)

第13条 自転車利用者、自転車貸付業者又は自転車を事業の用に供する事業者は、その利用し、貸し付け、又は事業の用に供する自転車について、安全性を確保するため、必要な点検及び整備を行うよう努めなければならない。

- 2 保護者は、その保護する未成年者が利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めなければならない。
- 3 自転車利用者は、その利用する自転車について、盗難防止のための施錠その他の防犯対策に努めなければならない。

(反射器材の備付け及び乗車用ヘルメットの着用等)

第14条 自転車利用者、自転車貸付業者又は自転車を事業の用に供する事業者は、その利用し、貸し付け、又は事業の用に供する自転車の側面に反射器材を備え付けるよう努めなければならない。

- 2 自転車利用者は、夜間等における反射材の装着その他その存在を示すために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。
- 3 保護者は、その保護する未成年者が自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットその他自転車の利用に係る交通事故による被害の軽減を図るための器具を着用させ、又は使用させるよう努めなければならない。
- 4 高齢者は、自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットその他自転車の利用に係る交通事故による被害の軽減を図るための器具を着用し、又は使用するよう努めなければならない。

(自転車損害賠償保険等への加入)

第15条 自転車利用者(未成年者を除く。)は、その利用に係る自転車損害賠償保険等(自転車の交通事故により他人の生命又は身体を害した場合において生じた損害を賠償するための保険又は共済をいう。以下同じ。)に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者が、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

- 2 保護者(親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護するものをいう。以下同じ。)は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者が、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。
- 3 自転車貸付業者は、その貸し付ける自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車貸付業者以外の者が、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。
- 4 自転車を事業の用に供する事業者は、その事業の用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該事業者以外の者が、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

(自転車損害賠償保険等の加入の確認等)

第16条 自転車小売業者は、自転車を販売するときは、その自転車購入者に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。この場

合において、当該自転車小売業者は、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 事業者は、その従業員のうち、自転車を利用して通勤する者がいるときは、当該従業員に対し、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。この場合において、当該事業者は、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該従業員に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めなければならない。
- 3 自転車貸付業者は、自転車を貸し付けるときは、その借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の内容に関する情報を提供するよう努めなければならない。

(学校における自転車損害賠償保険等の情報提供)

第17条 学校教育法第一条に規定する小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学若しくは高等専門学校又は同法第二百二十四条に規定する専修学校の設置者は、在学する児童、生徒又は学生及びこれらの保護者に対し、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めなければならない。

(広報及び啓発等)

- 第18条** 県は、国、市町村及び関係団体と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するために必要な広報及び啓発を行うものとする。
- 2 県は、自転車利用者がその利用する自転車に関係する交通事故によって生じた損害を賠償する責任を負う場合があることについて周知を図るとともに、自転車損害賠償保険等への加入を促進するために必要な情報を提供するものとする。

(道路環境の整備)

第19条 県は、自転車の安全で適正な利用を促進するため、歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に通行できる道路環境の整備を図るものとする。

(財政上の措置)

第20条 県は、自転車の安全で適正な利用を促進するため、必要な財政上の措置を講ずるものとする。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成29年4月1日から施行する。

(検討)

2 県は、この条例の施行後三年を目途として、自転車を取り巻く状況等を勘案し、この条例の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

(千葉県交通安全条例の一部改正)

3 千葉県交通安全条例（平成十三年千葉県条例第五十三号）の一部を次のように改正する。

第十八条を次のように改める。

(自転車事故の防止等)

第十八条 県は、自転車の交通事故を防止し、自転車の安全で適正な利用を促進するため、総合的かつ基本的な施策を策定し、及び実施するものとする。

附 則（令和3年12月28日条例第53号）

この条例は、令和4年7月1日から施行する。ただし、第一条の規定は、同年4月1日から施行する。

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（平成13年12月21日千葉県条例第50号）

（目的）

第1条 この条例は、暴走族及び暴走行為者等（以下「暴走族等」という。）の追放の促進に関し、県、県民、保護者等の責務を明らかにするとともに、これらの者が一体となって暴走族等のいないまちづくりを推進し、及び暴走行為等を防止するために必要な事項を定め、もって県民生活の安全と平穩に寄与することを目的とする。

（定義）

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号の定めるところによる。

- 一 自動車等 道路交通法（昭和三十五年法律第五号。以下「法」という。）第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。
- 二 少年 少年法（昭和三十二年法律第六十八号）第二条第一項に規定する少年をいう。
- 三 保護者 少年法第二条第二項に規定する保護者をいう。
- 四 暴走行為等 次のいずれかに該当する行為をいう。
 - イ 法第六十八条に違反する行為又は二台以上の自動車等を連ねて通行させ、若しくは並進させる行為であつて法第七条、法第十七条、法第二十二条第一項、法第五十五条、法第五十七条第一項若しくは法第六十二条の規定に違反するもの
 - ロ 法第七十一条第五号の三又は法第七十一条の二の規定に違反する行為
 - ハ 道路（法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下同じ。）、公園、駐車場、空地その他の場所において、正当な理由なく、自動車等を急発進させ、又は急転回させて走行し、若しくは空ぶかしさせるなどにより、著しく交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼし、若しくは著しく他人に危険、不安を覚えさせるような行為
- 五 暴走族 暴走行為等をする者を目的として結成された集団をいう。
- 六 暴走行為者等 暴走行為等をする者をいう。
- 七 暴走族等の追放 暴走族等による暴走行為等の防止、暴走族への加入の防止及び暴走族からの離脱の促進を図ることにより、暴走族等のいない社会を築くことをいう。

（県の責務）

第3条 県は、暴走族等の追放の促進に関する総合的かつ広域的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（県民の責務）

第4条 県民は、この条例の目的を達成するため、県が実施する暴走族等の追放に関する施策に協力するよう努めるものとする。

（保護者の責務）

第5条 保護者は、暴走族等が少年の健全な育成を阻害するおそれがあることを踏まえ、その監督保護に係る少年が暴走族に加入し、又は暴走行為等を行い、若しくは暴走族等による暴走行為等を見物しないよう努めるとともに、当該少年が暴走族に加入していることを知ったときは、当該暴走族から離脱させるよう努めなければならない。

（学校、職場等の関係者の責務）

第6条 学校、職場その他の少年の育成に携わる団体の関係者は、その職務又は活動を通じ、相互に連携し、少年の暴走族への加入及び暴走行為等の防止に関する活動を行うなどにより暴走族等のいないまちづくりの推進に努めるものとする。

（事業者の責務）

第7条 自動車等若しくは自動車等の部品の販売又は自動車等の修理を業とする者は、県が実施する暴走族等の追放に関する施策に協力するよう努めるとともに、その事業活動において、暴走行為等を助長することのないよう努めるものとする。

- 2 自動車等の燃料の販売を業とする者は、県が実施する暴走族等の追放に関する施策に協力するよう努めるとともに、その事業活動において、法第六十二条若しくは法第七十一条の二の規定に違反することが外観上明らかな自動車等の運転者又は道路運送車両法（昭和三十六年法律第八十五号）第十九条に規定する自動車登録番号標並びに同法第七十三条第一項及び第九十七条の三第二項に規定する車両番号標を取り外し、隠ぺいし、若しくは折り曲げた自動車等の運転者に対し燃料を販売することにより、暴走行為等を助長することのないよう努めるものとする。
- 3 衣服、はちまき、旗等（以下「衣服等」という。）

に刺しゅう又は印刷(以下「刺しゅう等」という。)をすることを業とする者は、県が実施する暴走族等の追放に関する施策に協力するよう努めるとともに、衣服等に暴走族等を誇示する表示の刺しゅう等を行うことにより、暴走行為等を助長することのないよう努めるものとする。

- 4 インターネットへの接続に係る役務を提供することを業とする者は、県が実施する暴走族等の追放に関する施策に協力するよう努めるとともに、暴走行為等を助長することとなるような情報がインターネットへ送信されることのないよう努めるものとする。

(自動車等の運転者の責務)

- 第8条** 自動車等の運転者は、暴走行為等を発見したときは、速やかに、その旨を警察官に通報するよう努めるものとする。

(施設管理者の責務)

- 第9条** 公園、駐車場、空地その他暴走族等が集合し、又は集合するおそれのある施設の管理者は、暴走族等の集合を禁止する旨を掲示するなどにより暴走族等を集合させないための措置を講じるよう努めるものとする。

(道路管理者等の責務)

- 第10条** 道路を設置し、又は管理する者は、暴走行為等が行われるおそれのある道路について、暴走行為等を防止する措置を講じるよう努めるものとする。

(基本方針)

- 第11条** 知事は、暴走族等の追放の促進のため、次の各号に掲げる事項を内容とする基本方針を策定するものとする。
- 一 暴走族等の追放の促進に係る啓発活動及び県民意識の高揚に関する基本的な事項
 - 二 暴走族への加入の防止に関する基本的な事項
 - 三 暴走族からの離脱の促進に関する基本的な事項
 - 四 前各号に掲げるもののほか、暴走族等の追放の促進に関する基本的な事項
- 2 知事は、前項の規定による基本方針を策定し、又は変更したときは、遅滞なくこれを公表するものとする。

(関係機関への要請)

- 第12条** 知事は、暴走族等の追放の促進に関する

施策の実施について、必要に応じ、関係機関に対して協力の要請を行うものとする。

(情報の提供等)

- 第13条** 県は、県民、事業者等に対し、暴走族等の追放の促進に関する施策の効果的な推進を図るための情報の提供又は技術的な助言その他の援助に努めるものとする。

(相談業務等の実施)

- 第14条** 千葉県警察本部長は、暴走族等の追放の促進を図るため暴走族相談員を置き、次の各号に掲げる業務を行うものとする。
- 一 暴走族への加入の防止に係る相談業務
 - 二 暴走族からの離脱に係る相談業務
 - 三 前各号に掲げるもののほか、暴走族等の追放の促進に関する業務

(暴走行為等の禁止等)

- 第15条** 何人も、次に掲げる行為をしてはならない。
- 一 暴走行為等を行う目的で、自動車等を準備して道路、公園、駐車場、空地その他の場所に集合すること。
 - 二 人に対し暴走行為等を行うように勧誘し、又は強制すること。
 - 三 公衆が出入りすることができる場所(道路を除く。)において、正当な理由なく、著しく公衆に危険又は迷惑を覚えさせるような方法で、自動車等を、急発進させ、急転回させる等により運転し、又は空ぶかしさせること。

(罰則)

- 第16条** 前条第三号の規定に違反した者は、五万円以下の罰金又は拘留若しくは科料に処する。

附 則

この条例は、平成14年4月1日から施行する。