

## 第2章 道路交通安全についての対策

### 第1節 今後の道路交通安全対策の方向

第1次計画の策定以来、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が大きく減少してきたことは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと評価されます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、これまで続けてきた減少傾向が後退していることから、従来から実施し、これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加えて、さらに、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取組を積み重ねることにより、計画の実効性を確保していくことが求められています。

第12次計画の策定に当たっては、国が定める第12次交通安全基本計画を踏まえて10の項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として後述のとおり「9つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

#### **【第1の視点】高齢者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。

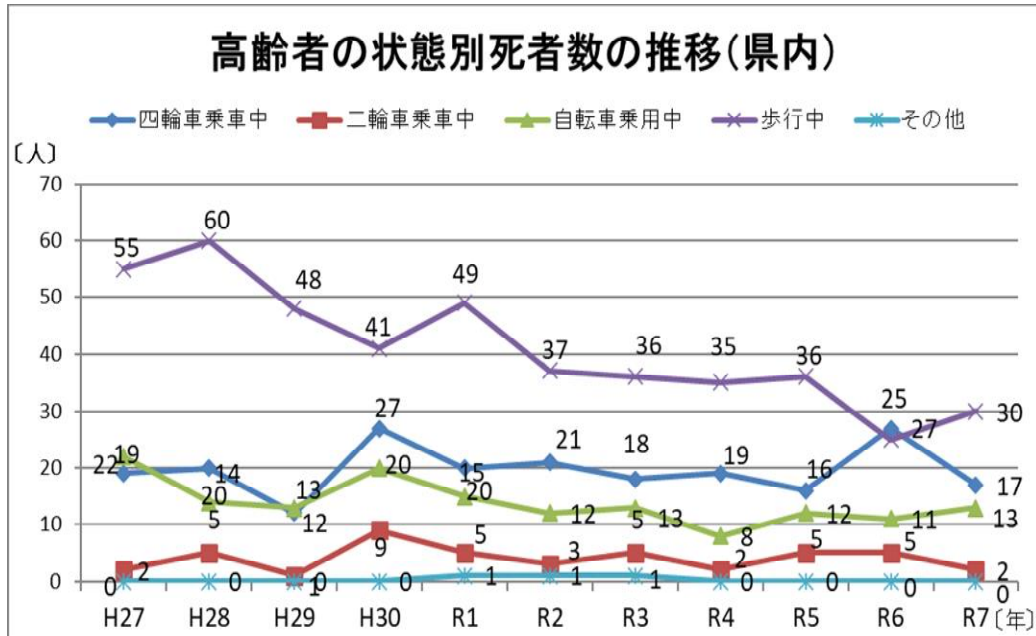
このため、推進にあたっては交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要です。

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、地域の状況にかな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

かわりなく交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化するなど利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

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



(出典：千葉県警察)

### 【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」）（35 ページ）
- ・シルバーリーダーの指導・育成（36 ページ）
- ・高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進（36 ページ）
- ・高齢者に対する交通安全教育（36～37 ページ）
- ・高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備（58～59 ページ）

#### ◎高齢運転者対策の強化

- ・認知機能検査の適正かつ円滑な運用（51 ページ）
- ・参加・体験・実践型教育の推進（52 ページ）
- ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進（52 ページ）
- ・安全運転サポート車の普及促進（52 ページ）
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充（52 ページ）
- ・地域住民の移動手段の確保・充実（63 ページ）

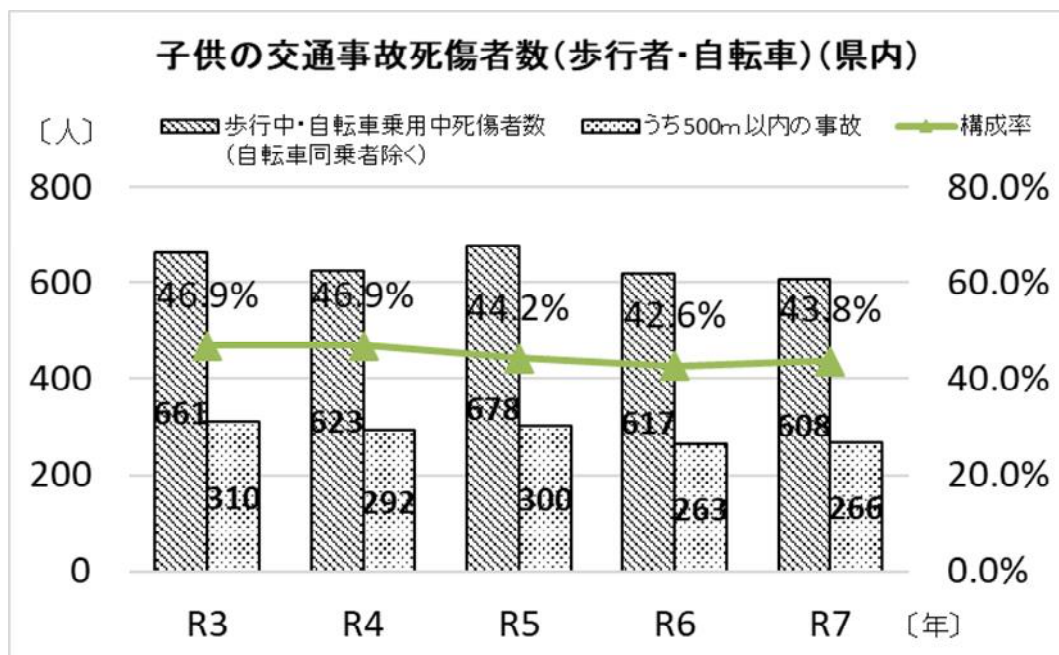
**【第2の視点】 こどもの安全確保のための環境整備**

本県における少子化の進展の中で、安心して子どもを生き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、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

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。



(出典：千葉県警察)

**【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 (33 ページ)
- ・児童及び高齢者等への交通ルールの周知 (38 ページ)
- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進 (40～43 ページ)
- ・通学路等における交通安全の確保 (58 ページ)

### 【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。

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中では最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の意識はいまだ浸透していません。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における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」）（35 ページ）
- ・ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動の推進（35 ページ）
- ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備（58～59 ページ）

##### ◎その他、交通安全教育の推進

- ・高齢者交通安全教室等の開催（36～37 ページ）
- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（40～43 ページ）

#### 【第4の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

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

令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（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ることとなりました。

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（以下「電動アシスト自転車」という。）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積極的に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月から適用される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（37 ページ）
- ・児童及び高齢者等への交通ルールの周知（38 ページ）
- ・社会人等への広報・講習会等の開催（38、43 ページ）
- ・自転車利用者への広報啓発（38 ページ）
- ・自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進（38～39 ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入義務化の周知（39 ページ）
- ・自転車運転者講習制度の適正な運用（39 ページ）
- ・全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメットの普及促進（39～40 ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（40 ページ）
- ・子供自転車免許制度の推進（41 ページ）
- ・スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催（42～43 ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（64 ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（64 ページ）

**【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。

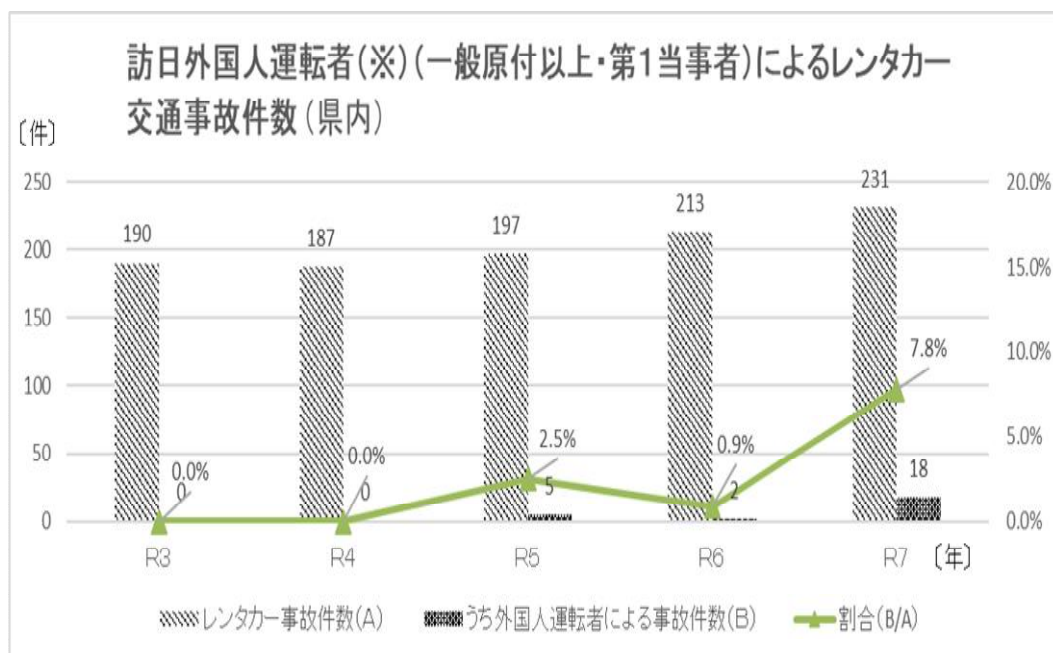
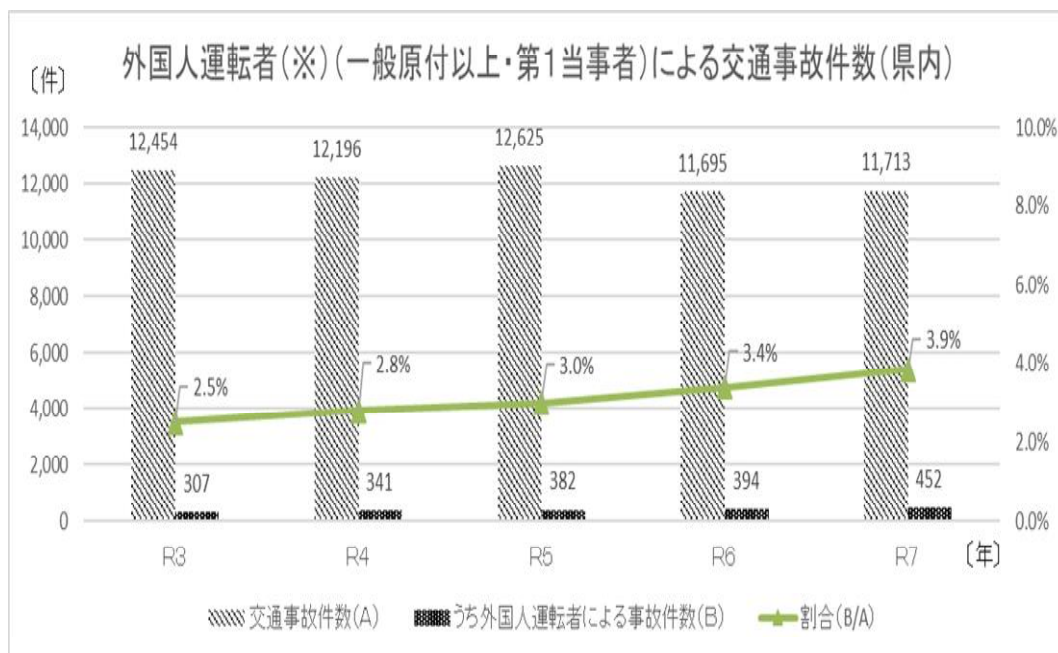
取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

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 (44 ページ)
- ・外国人運転者対策の強化 (53 ページ)
- ・分かりやすい道路交通環境の確保 (67 ページ)

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

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、悪質・危険な違反に対する交通取締りを推進します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反等に対する交通指導取締り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（34 ページ）
- ・ペダル付き電動バイク等の安全対策の推進（35 ページ）
- ・遠隔操作型小型車の安全な運行の支援（54 ページ）

### 【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

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

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

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道（※）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進します。

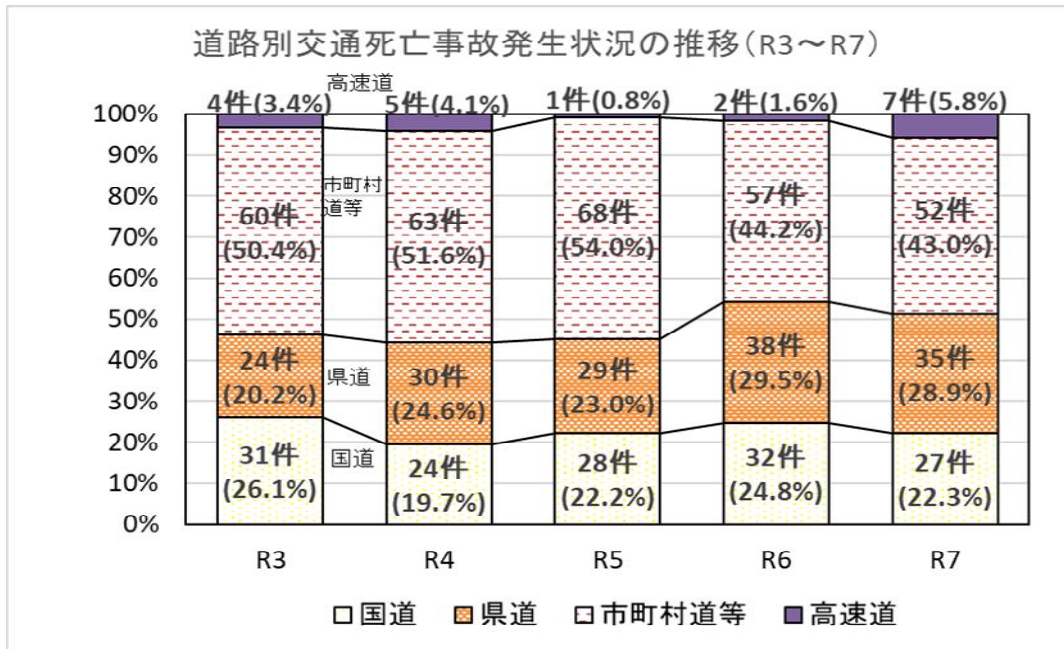
また、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和 8 年 9 月

から引き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。

このほか、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）を積極的かつ効果的に運用するなど、交通指導取締りの実施、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策を講ずるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

一方、交通死亡事故件数の約5割を占める国道・県道等の幹線道路における対策については、①事故データ等により事故発生の危険性が高い区間の特定、②蓄積したデータを活用した事故原因に即した効果の高い対策の立案、③対策完了後の評価結果を新たな対策の検討に反映する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」など、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

さらに、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所を県内各所から選定し警察署単位に関係機関・団体等を招集のうえ、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、実施箇所の事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」等により、引き続き交通事故の防止に努めます。



(出典：千葉県警察)

**【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（58 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（58 ページ）
- ・高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備（58～59 ページ）
- ・事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（59 ページ）
- ・事故危険箇所対策の推進（59 ページ）
- ・幹線道路における交通規制（59 ページ）
- ・適切に機能分担された道路網の整備（59～60 ページ）
- ・道路の改築等による交通事故対策の推進（61 ページ）
- ・道路における効果的な交通指導取締りの推進（72 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（81 ページ）

**【第8の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進**

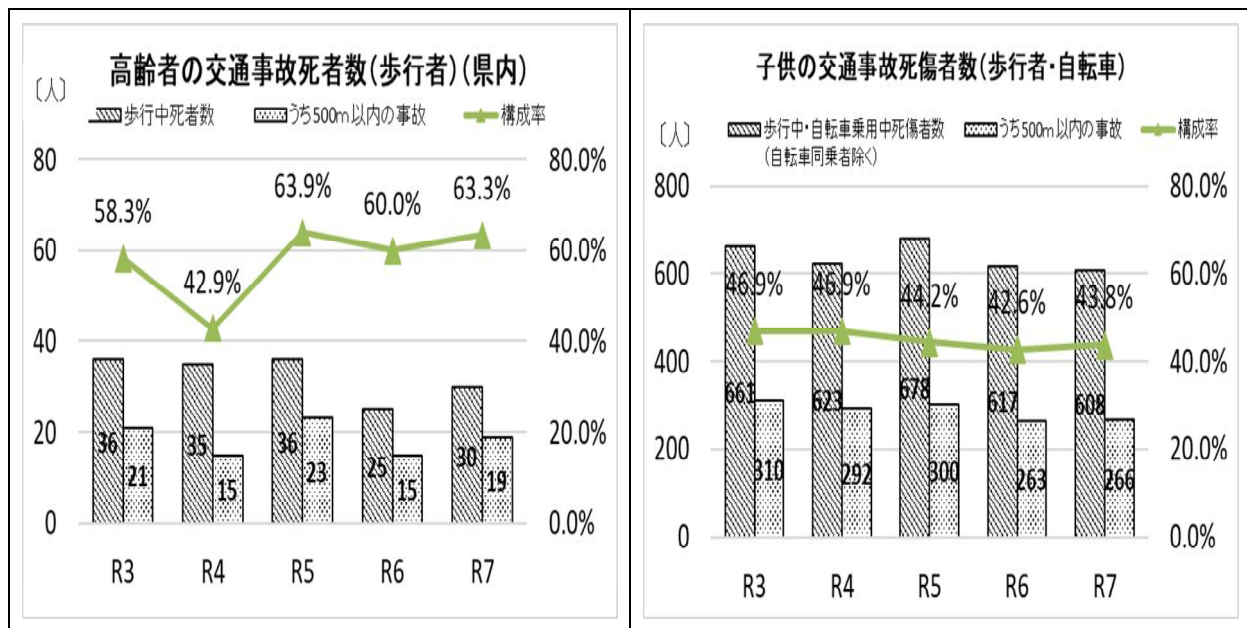
県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の約半数を占めています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

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県民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要となります。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全推進隊などの交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体・企業等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、行政機関が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのためには、市町村と連携しながら、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や教育活動に資する資材貸与や講師派遣等の支援を行うことにより、地域が一体となった県民運動を展開していきます。



(出典：千葉県警察)

**【第8の視点】に基づき実施する主な事業**

- ・交通安全推進隊の整備・支援 (29～30 ページ)
- ・交通安全運動の推進 (32 ページ)
- ・シルバーリーダーの指導・育成 (36 ページ)
- ・交通安全教育指導者の育成 (44 ページ)
- ・交通安全教育推進の支援 (44～45 ページ)
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり (46 ページ)
- ・飲酒運転根絶宣言事業所(店)制度 (47 ページ)
- ・事業者及び飲食店事業者に対する条例に基づく通知等 (47 ページ)
- ・事業者等における条例に基づく取組の実施 (49 ページ)
- ・暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実 (73 ページ)
- ・応急手当の普及啓発活動の推進 (75 ページ)

**【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により多くの生命が失われています。交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、ビッグデータ等を活用しながら、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流や今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等

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

- ・業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策（55 ページ）
- ・事業用自動車事故調査委員会の提案を踏まえた対策（55 ページ）
- ・地域の特性に着目した交通安全対策（63 ページ）
- ・交通事故多発地域における重点的交通規制（63 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（81 ページ）
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断（81 ページ）
- ・交通事故データ解析等統計分析の高度化（81 ページ）
- ・交通事故調査委員会の効果的運用（81～82 ページ）

#### 【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（※）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。

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

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故発生時の救助・救急体制を支える各種システムの整備・拡充など、技術発展を取り入れたシステムの導入を推進していく必要があります。

また、先進技術を有効に活用した道路交通情報収集・提供システム等により、交通の安全と円滑を図ります。

**【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（52 ページ）
- ・自動運転等の安全の確保と支援（54 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（59 ページ）
- ・ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（62～63 ページ）
- ・ITSの活用（64～65 ページ）
- ・道路交通情報の充実（67 ページ）
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進（69 ページ）
- ・自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進（69～70 ページ）
- ・救助・救急体制の整備（75～76 ページ）
- ・救急医療体制の整備（76～77 ページ）