第１２次
佐倉市交通安全計画

（令和８年度～令和１２年度）

佐　倉　市

佐倉市交通安全対策協議会

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和４５年６月、交通安全対策基本法（昭和４５年法律第１１０号）が制定されました。これに基づき、佐倉市では１１次にわたり佐倉市交通安全計画を策定し、昭和４６年度以降、国、県、市、関係機関・民間団体等と連携しながら、各分野における交通安全対策を積極的に進めてきました。

その結果、市内の交通事故件数は平成１７年の１，０５６件を境に減少傾向に転じ、令和７年には３６０件となりました。このことから、これまで実施してきた交通安全対策は一定の効果があったものと考えられます。しかしながら、交通事故死者数はここ数年横ばいの状態が続いています。

交通事故のない社会を実現させることは、国、県、市、関係機関・民間団体だけでなく、市民一人ひとりが高い意識を持って取り組まなければならない重要な課題となっています。

今後も人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づく各種施策を一層推進していく必要があります。

この第１２次佐倉市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第２６条第２項の規定に基づき、令和８年度から令和１２年度までの５年間に佐倉市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進していくものとします。

目　次

佐倉市交通安全計画の位置づけ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
２　交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
第２の視点　こどもの安全確保のための環境整備　・・・・・・・・・・・・・・　4
第３の視点　歩行者の安全確保のための意識変容　・・・・・・・・・・・・・・　5
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　・・・　5
第５の視点　外国人の交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
第７の視点　生活道路・幹線道路等における歩行者等の安全確保　・・・・　6
第８の視点　地域が一体となった交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・　6
第９の視点　交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進　・・・・・・・・　6
第２節　道路交通安全の施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　7
第１の柱　市民一人ひとりの交通安全意識の高揚　・・・・・・・・・・・・・　7
（１）市民総参加でつくる交通安全の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・　7
（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・　7
（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・１０
（４）自転車の安全利用の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・１３
第２の柱　飲酒運転の根絶　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（１）市民に対する啓発・意識の高揚　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（２）飲酒運転等に係る被害者等支援　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（３）公職にある者の飲酒運転の根絶　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
第３の柱　安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（１）運転者教育の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
第４の柱　道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（１）「ひと優先」の安全・安心な歩行空間の整備　・・・・・・・・・・・・１７
（２）幹線道路などにおける交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・１７
（３）交通安全施設等の整備事業の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
（４）効果的な交通規制の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
（５）自転車利用環境の総合的整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
（６）災害に備えた道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
（７）総合的な駐車対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９

（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・１９
第５の柱　道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
（１）交通指導取締りの強化等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
（２）暴走族等対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
第６の柱　被害者支援の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
（１）相談業務の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
（２）損害賠償の請求についての援助等　・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
第７の柱　交通事故調査・分析の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
（１）交通事故多発箇所の共同現地診断　・・・・・・・・・・・・・・・・・２２
（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断　・・・・・・・・・２２

第２編　　鉄道交通の安全
１　鉄道交通の安全に関する知識の普及　・・・・・・・・・・・・・・・・・２２

第３編　　踏切道における交通の安全
１　踏切道の構造の改良の促進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２

佐倉市交通安全計画の位置づけ

佐倉市交通安全計画は佐倉市の交通安全施策の大綱となるもので、佐倉市交通安全条例に基づき組織された佐倉市交通安全対策協議会で策定されます。

交通安全対策基本法においては、５年ごとに国が交通安全基本計画を策定し、それに基づいて千葉県が千葉県交通安全計画を策定し、さらにそれを踏まえて佐倉市が佐倉市交通安全計画を策定することが定められています。

今回は、令和８年度から令和１２年度までの５年間を対象とする第１２次佐倉市交通安全計画を策定します。

計画の基本的な考え方

安全な交通社会の形成に向け、人命尊重の理念を基本とし、交通事故がもたらす大きな社会的･経済的損失も踏まえ、交通事故及びこれによる死傷者をゼロにすることを目標に、市内の交通環境の変化を考慮しつつ、交通事故の実態に即した安全施策を講じていく必要があります。

このような観点から、佐倉市では千葉県の交通安全計画に基づき、「ひと優先」を基本として、交通社会を構成する「人」と道路等の「交通環境」との相互の関連を踏まえながら、本市の実態に即した施策を継続的に推進します。

第一　「人に関する交通安全対策について」

歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、歩行者の安全意識を高めるとともに、自転車利用者に対して交通ルール及び交通マナーの遵守徹底を図ります。

また、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を推進します。

第二　「交通環境に関する交通安全対策について」

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実を図ります。

こどもや高齢者、障害者等に配慮した歩道や交通安全施設の整備を推進し、人優先の安全で快適な交通環境の実現に努めます。

また、交通事故が発生した場合には、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療体制の強化、被害者が事故相談を受けられる機会の充実等の支援を図ります。

交通事故防止のため、市民・関係機関・団体が連携・協力のもとに適切な施策を推進します。

第１編　道路交通の安全

第１章　　道路交通安全の目標等

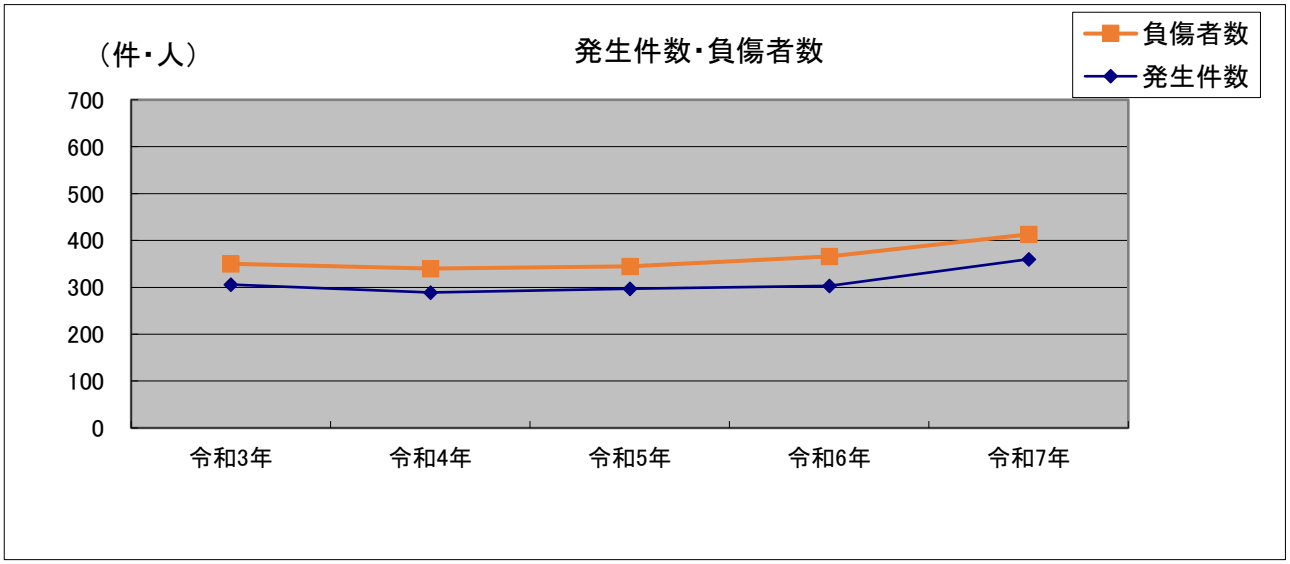
１　道路交通事故のすう勢

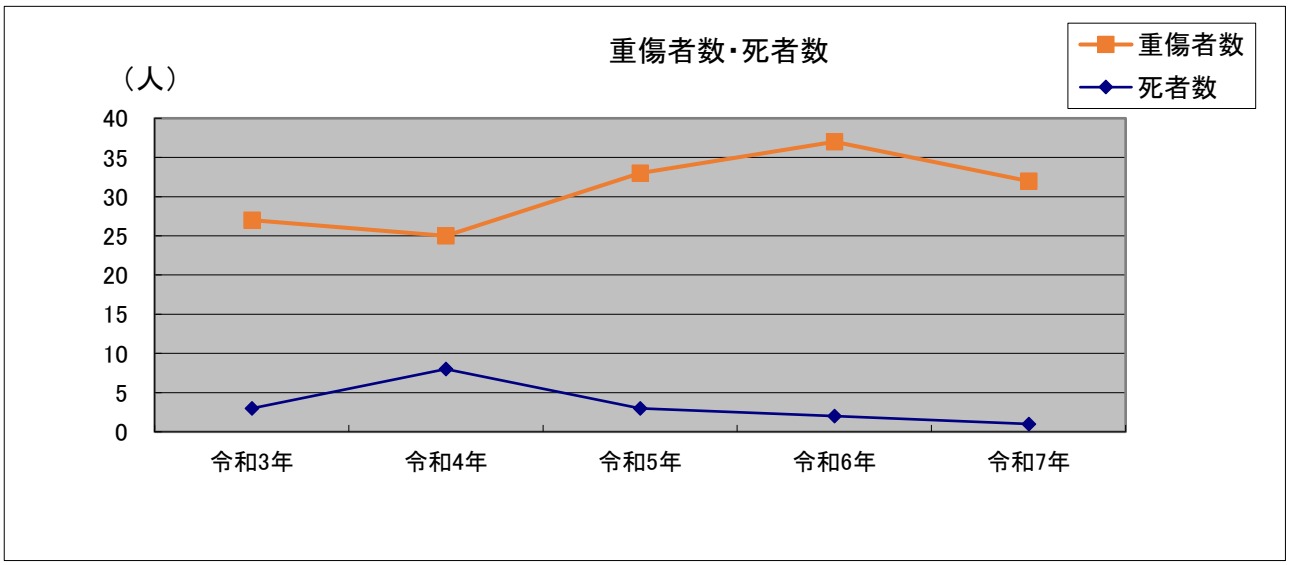
佐倉市内の交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともにわずかに増加しており、令和７年の発生件数は３６０件、負傷者数は４１３人、重傷者数は３２人でした。この数値は第１１次計画初年度の令和３年の発生件数３０６件、負傷者数３５０人、重傷者数２７人と比較すると、発生件数は約１８％、負傷者数は約１８％、重傷者数は１９％の増加となっています。

なお死者数は、令和３年以降、令和７年まで、３人、８人、３人、２人、１人と概ね横ばいの状態が続いています。

２　交通安全計画における目標

交通安全計画の最終目標は「交通事故の無い、安全かつ安心して暮らすことのできる佐倉市にすること」であるため、本計画の計画期間である令和１２年までに、交通事故発生件数、重傷者数、死者数の着実な減少を達成するよう警察をはじめ関係機関・団体と連携・協力してこの計画の施策を実施します。




重傷者数・死者数
重傷者数
死者数
（人）
40
35
30
25
20
15
10
5
0
令和3年
令和4年
令和5年
令和6年
令和7年

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

過去２０年で交通事故の発生件数と負傷者数が減少したことから、これまでの施策には一定の効果があったと評価できます。しかし、死者数は横ばい傾向にあることから、社会情勢の変化へ対応した新たな施策も取り入れていくことが求められています。

このような観点から、第１２次佐倉市交通安全計画は、第１２次千葉県交通安全計画を踏まえて、

① 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
② こどもの安全確保のための環境整備
③ 歩行者の安全確保のための意識変容
④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤ 外国人の交通安全対策の推進
⑥ 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
⑦ 生活道路・幹線道路等における歩行者等の安全確保
⑧ 地域が一体となった交通安全対策の推進
⑨ 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

の９項目に視点を置きます。

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

既に超高齢社会を迎えた佐倉市においては、高齢者が安全にかつ安心して移動できることが重要です。

高齢者が歩行中・自転車乗車中に交通事故の被害に遭わないための対策に加えて、自動車運転時に加害者となることを防止する取り組みなど、高齢者の特性に応じた対策を推進します。

また、高齢者をはじめとする多様な人々が、身体機能にかかわらず交通社会に参加できるよう、バリアフリー化等による利用しやすい道路交通環境を形成するよう努めます。

第２の視点　こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行を食い止めるべく、安心してこどもを生み育てることができる社会を実現するために、こどもを交通事故から守る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、こどもが日常的に集団で移動する経路や通学路において、歩行空間の整備を推進します。

第３の視点　歩行者の安全確保のための意識変容

自動車や自転車よりも立場が弱い歩行者を守るため、「ひと優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路における歩道や路側帯の整備を進めるとともに、ゼブラ・ストップ活動の推進等を通じて、運転者が歩行者優先の交通ルールを再認識するよう努めます。

また、歩行者に向けても、安全を確認したうえで横断歩道を渡ること、横断中も周囲に注意を払うこと、歩きスマホをしないこと、信号を遵守すること、夜間は反射材を着用すること等の交通安全教育を推進します。

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交通手段でありますが、自転車の交通ルールはいまだ十分に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、全ての年齢層でのヘルメット着用、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険への加入を促進し、自転車の交通ルールやマナーの教育について充実を図ります。

さらに、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の交通事故の防止を図るため、車両特性を踏まえた広報啓発を推進します。

併せて、街の美観を損ね、歩行者の通行の妨げとなる駅周辺等の放置自転車対策として、放置自転車監視・巡回業務を継続します。

第５の視点　外国人の交通安全対策の推進

外国人が市内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深めてもらうため、リーフレット等を活用した広報・啓発を行います。

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、基本的な交通ルールの周知徹底を行います。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、警察や関係機関と連携して周知を徹底します。

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。

第７の視点　生活道路・幹線道路等における歩行者等の安全確保

市民が日常的に利用する生活道路では、高齢者、障害者、こどもを含むすべての歩行者および自転車利用者が、安心して通行できる環境を確保する必要があります。

このため、生活道路における安全対策として、ハード面とソフト面の施策を総合的に推進します。

さらに、令和８年９月から生活道路の法定速度が時速３０キロメートルへ引き下げられることを踏まえ、関係機関が連携して施行準備を進めるとともに、広報・啓発活動を実施し、制度の円滑な運用を図ります。

第８の視点　地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢者やこどもが自宅の近くで歩行中、または自転車乗車中に交通事故に遭う事例は多く、その防止のためには、各世帯に行き渡る交通安全啓発を実施することが重要です。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転を根絶するには、家庭や職場だけでなく、飲食店や酒類販売店の協力が不可欠です。

このような地域ぐるみでの交通安全対策を、地元の交通安全ボランティアとも連携しつつ推進します。

第９の視点　交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

第１１次計画の期間においては、総合的な交通安全対策を実施してきたところですが、現在、交通事故死者数は横ばいで推移しています。

交通事故死者数を減少させるためには、交通事故の多様な発生原因や発生状況を的確に把握し、それらに応じた対策を講じる必要があります。

そのため、警察や関係機関と連携し、交通死亡事故現場の共同現地診断を行うとともに、事故の発生場所、時間帯、事故形態、交通量等を詳細に分析し、その結果を踏まえたきめ細かな交通安全対策を推進します。

第２節　　道路交通安全の施策

前節に揚げた９つの視点に基づき、以下の７つの柱により交通安全対策を実施します。

① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚（７ページ）
② 飲酒運転の根絶（１５ページ）
③ 安全運転の確保（１６ページ）
④ 道路交通環境の整備（１６ページ）
⑤ 道路交通秩序の維持（２０ページ）
⑥ 被害者支援の推進（２１ページ）
⑦ 交通事故調査・分析の充実（２１ページ）

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、交通事故防止は自らの問題として考え、行動することが何よりも重要です。

そのため、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の必要な情報を積極的に提供します。

また、特に課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警察・関係機関・団体と連携・協力して推進します。

（１）市民総参加でつくる交通安全の推進

警察・関係機関・団体がより一層連携を強化するとともに、それぞれが主体となり、春・秋の全国交通安全運動をはじめとした各種交通安全活動を推進します。

① 交通安全の日における活動の推進

毎月１０日の「交通安全の日」において、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（アクション１０事業）を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。

②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、交通安全活動への自発的な参加を支援するため、広報紙やホームページ、ＳＮＳを活用し、交通安全に関する施策等の情報を提供します。

③交通安全団体への支援

交通安全協会や交通安全母の会等の交通安全団体が実施する各種活動を支援します。

（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

ア　期間を定めて行う運動

交通安全意識を普及させ、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目的で、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した市民運動（広報・啓発）を展開します。

イ　日を定めて行う運動

毎月１０日の「交通安全の日」（交通安全意識を高める）、毎月１５日の「自転車安全の日」（自転車の安全利用促進を図る）を中心に啓発活動や交通環境の整備等の施策（広報・啓発）を推進します。

ウ　年間を通じて行う運動

こどもと高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間・明け方における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止、暴走族の追放、外国人に対する広報・啓発活動の推進及び違法駐車の追放等を中心に幅広く展開します。

②交通安全に関する広報啓発の推進

ア　街頭キャンペーンの実施

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体が緊密な連携の下に啓発キャンペーンを実施し、市民に対する広報・啓発に努めます。

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、広報紙やホームページ、ＳＮＳを活用します。

③シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、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、警察・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徹底を図ります。

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つともに、被害抑止にもつながることなどについて、インターネットや広報紙、ＳＮＳ等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベント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を踏まえ、スマートフォンの画面注視や通話をしながら運転する、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、また、その危険性や交通事故の実態等について広報・啓発を推進します。

⑤小型モビリティの安全対策

ア 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車は、時速６キロメートル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ます。

また、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身の安全を確保す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、利用者に対して周知徹底を図ります。

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、駆動補助機付自転車（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ならないほか、自動車損害賠償保険への加入が必要であり、その運転には車両区分に応じた運転免許が必要となります。

また、乗車用ヘルメットの着用義務があるなど、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、警察・関係機関等と連携して、周知を徹底します。

⑥その他の普及活動の推進

ア　視認性の高い服装の着用及び反射材の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、視認性の高い明るい色の服装や、反射材・ＬＥＤライトの有効性について周知し、これらの普及促進を図ります。

イ　ゼブラ・ストップ活動及び３（サン）・ライト運動の推進

歩行者の道路横断中の事故や横断歩道横断中の交通死亡事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び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。

◎ゼブラ・ストップ活動

運転者に、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、歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道を意味する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活動です。

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囲に歩行者がいないか十分に注意する

②ブ「ブレーキ」

横断歩道の手前では「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で止まれる速度で進む

③ラ「ライト」

３（サン）・ライト運動で道路横断中の交通事故を防止する

④ストップ

横断する歩行者がいたら、必ず一時停止する

◎３（サン）・ライト運動

薄暮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て、３つの「ライト」を推進する運動です。

①ライト（前照灯）

薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける

②ライト・アップ（目立つ）

歩行者・自転車は、反射材・ＬＥＤライトの活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる

③ライト（右）

運転者は右方向からの横断者にも注意する

（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、家族に限らず地域住民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高齢者に声をかけるなど、高齢者を支える活動を推進します。

①高齢者を事故から守る地域づくりの推進

夜間に歩行・自転車利用する高齢者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色

の服装や、反射材の効果について積極的な広報を実施するなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

②高齢者の自主的な交通安全活動の推進

高齢者クラブ等における高齢者同士の相互啓発による交通安全意識の高揚を図るため、関係機関、団体と連携し、その活動を支援します。

③高齢者の運転対策

高齢者が加害者となる事故を防ぐため、運転に不安を感じる人に対して運転免許の自主返納制度の周知・促進を図るとともに、電車・バス等の公共交通機関の利用を促します。

（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、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、運転免許証を返納した高齢者の交通手段としても選ばれています。

しかし、自転車の歩道での暴走や、携帯電話やイヤホンを使用しながらの走行、傘差し、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、その他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しており、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、交通安全運動等あらゆる機会において、広報紙やホームページ、ＳＮＳ等を活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を推進します。

さらに、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）についても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

「自転車安全利用推進月間」及び「自転車安全の日」を中心として、ちばサイクルールの普及促進、及び自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、警察、交通安全協会等の関係機関、団体と連携し、街頭での啓発活動、自転車点検、安全指導を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。

◎ちばサイクルール

内閣府の「自転車安全利用五則」をもとに、千葉県自転車条例の内容を取り入れて制定された１０個のルール

① 自転車保険に入ろう

② 点検整備をしよう

③ 反射器材を付けよう

④ ヘルメットをかぶろう

⑤ 飲酒運転はやめよう

⑥ 車道の左側を走ろう

⑦ 歩いている人を優先しよう

⑧ ながら運転はやめよう

⑨ 交差点では安全確認しよう

⑩ 夕方からライトをつけよう

イ 各年齢層に対する自転車の交通ルールの周知

こどもから高齢者までの各年齢層を対象に、警察、県、学校、交通安全協会等と連携し、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 自転車利用者への広報啓発

市営自転車駐車場の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活動を実施し、自転車利用者に自転車のルールとマナーの徹底を図ります。

②自転車の点検整備の促進

交通安全教室等において、日常点検実施の習慣化（「ぶたはしゃべる」の活用）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、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

◎ぶたはしゃべる

自転車乗車前点検項目の頭文字をとった、安全点検の合言葉

ぶ：ブレーキ（前後のブレーキは効くか）

た：タイヤ（空気は入っているか、溝はあるか）

は：反射材（反射器やライトが正常に見えるか、点灯するか）

しゃ：車体（ハンドルやサドルが正しく固定され、車体に異常がないか）

べる：ベル（音が鳴るか）

③自転車安全整備制度（ＴＳ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、ＴＳマーク制度の普及促進を図ります。

◎ＴＳマーク制度

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の基準に適合する安全な自転車であることを確認し、自転車の交通ルールや正しい乗り方を指導したときに貼付するマークで、傷害補償及び賠償責任補償が附帯されています。

④自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ高額な損害賠償

が命令されている事例を踏まえ、自転車損害賠償責任保険についてチラシやホームページで加入を促進します。

⑤反射材等の普及

薄暮時から夜間における自転車の交通事故を防止するため、明るい色の服装や反射材の効果と必要性を周知させ、自転車の視認性向上を図ります。

⑥全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進

自転車乗車中・同乗中の交通事故は、頭部に重大な損傷を受けるおそれがあるため、幼児や高齢者を含む全ての世代に対し、自転車用ヘルメット着用の促進を図ります。

⑦ 幼児二人同乗自転車の普及促進

保護者等を対象に、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の広報・啓発を実施します。

（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するために自他の生命を尊重するという理念の下に、交通安全に関する意識及び知識を普及し、交通事故を自らのものとして考えさせ、それに対する態度を身に付けさせ、これを習慣化させることを目的に実施するものであり、幼児から社会人まで、段階的かつ体系的に行います。

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためだけではなく、将来にわたり交通ルールの遵守や交通マナーの実践につながる交通安全意識を養うためにも必要です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、警察・関係機関・団体と連携し、幼児や保護者等に対する交通安全の周知・啓発を図ります。

②小学生に対する交通安全教育の推進

ア　小学校における交通安全教育の推進

児童は、小学校での活動や自転車の利用等を通じて、幼児期に比べ行動範囲が広がります。

また、発達段階が進むにつれて、保護者から離れて道路上を単独又は複数で行動する機会が増えます。

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

さらに、交通安全のテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において予想される交通事故が自分にも起こりうるものであることを考えさせ、自転車の

安全走行等の安全な行動ができる児童の育成を図ります。

イ　交通安全基礎教育の実施

次世代を担うこどもたちを悲惨な事故から守るため、低学年では「安全な歩行と横断」、中学年から高学年では「自転車の安全な走行」といった交通安全基礎教育を実施します。

また、最近、自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加していることから、自転車事故の実態の周知を図ります。

③中学生に対する交通安全教育の推進

ア　中学校における交通安全教育の推進

中学生は通学の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生が関係する交通事故の中では、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

中学校においては、家庭及び警察・関係機関・団体と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて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、自己及び他者の安全にも配慮した行動ができるよう交通安全教育を実施します。

イ　普及啓発活動の充実

交通安全に関するテキスト、リーフレット等を作成・配布し、日常生活において発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることを強く意識させ 、自転車の安全走行等の安全な行動ができる生徒の育成を図ります。

ウ　自転車交通安全教室の実施

中学生に対して自転車利用のルールの徹底を図るとともに、安全な運転の必要性と安全な走り方を習得させる自転車交通安全教室を実施します。

近年、自転車利用に関するマナーが低下していること、歩行者との事故により自転車利用者が加害者になる案件が増加していることを踏まえ、自転車事故の実態の周知を図るとともに、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、普及啓発活動の充実を図ります。

④成人等に対する交通安全教育

広報活動やキャンペーンを実施するほか、警察・関係機関・団体と連携・協力して、地域、職域における交通安全活動を促進し、交通安全意識の高揚を図ります。

公民館等においてはポスター、リーフレットの掲示、配架を通じて交通安全意識の高揚を図ります。

また、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、自転車運転者講習制度、及び「ちばサイクルール」を始めとした自転車の安全利用の周知徹底を図ります。

さらに、夜間における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

用について普及啓発を図ります。

⑤障害者等に対する交通安全教育

ア　障害者に対する交通安全教育

交通安全のための必要な知識及び技能の習得を図るため、特別支援学校及び福祉作業所等において、障害の程度に応じた、きめ細やかな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

電動車椅子は道路交通法では歩行者として位置づけられており、歩行が困難な高齢者等にとって便利な移動手段となっていますが、操作の誤り等により重大な交通事故につながるおそれがあります。

そこで、電動車椅子利用者に対し、警察・関係機関・団体と連携して、事故実態や正しい利用について広報します。

⑥外国人に対する交通安全教育

外国人は、自国と交通ルールが異なることに戸惑う場面も多いことから、リーフレットを活用し、日本における交通ルールの周知及び交通安全意識の醸成を図ります。

第２の柱　　飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶においては、運転者本人に対する啓発等に加え、家庭、職場、地域等における飲酒運転は絶対しない、させない、許さない環境づくりが重要です。「千葉県飲酒運転根絶条例」に基づき、飲酒運転のない、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）市民に対する啓発・意識の高揚

①「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくり

警察、関係団体等と連携を図り、飲食店等に対する広報キャンペーン等に取り組みます。

②　市民に対する情報の提供

飲酒運転に関する理解の促進を図るため、広報紙やホームページ、ＳＮＳ、講習や安全教育等のあらゆる機会を通じて、市民への情報提供を行います。

（２）飲酒運転等に係る被害者等支援

① 交通事故相談

県と連携して、交通事故の巡回相談を実施します。

② 交通遺児支援

関係機関と連携しながら、交通事故により保護者等を失った児童・生徒に対する支

援の情報を提供します。

（３）公職にある者の飲酒運転の根絶

① 飲酒運転防止措置の実施

庁用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するとともに、関係部署と連携して職場内研修を実施し、公私を問わず、飲酒運転の根絶その他安全運転に対する職員の意識向上を図ります。

② 飲酒運転根絶に係る広報啓発の実施

県と連携し、市職員、消防組合職員、公立学校教職員の公職にあるものに対して飲酒運転根絶に係る広報啓発を実施し、飲酒運転の根絶に率先して取り組む意識の向上を図ります。

第３の柱　　安全運転の確保

「ひと優先」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の充実を図っていきます。

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、高齢者や障害者、こどもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

（１）運転者教育の充実

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を図るとともに、免許取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行います。

交通安全運動等におけるパンフレット配布や、公民館等へのポスター掲示により、安全運転意識の高揚を図ります。

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促進するには、「ひと優先」の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関の分離を図るための道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を進めます。

（１）「ひと優先」の安全・安心な歩行空間の整備

①生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化やカラー舗装等の事故防止対策を検討します。

また、必要に応じて警察に対して適切な交通規制を要望します。

②歩行空間などの整備

ア　歩道及び自転車利用環境の整備

歩行者及び自転車利用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について、歩道及び自転車利用環境の整備を検討します。

イ　ひとに優しい信号機等の整備

高齢者、障害者等の通行の安全を確保するため、必要に応じて、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号機、道路標識の高輝度化等の整備を警察、関係機関と協議します。

ウ　通学路等の整備

児童等の安全な通学路等を確保するため、継続的に取り組んでいる「通学路交通安全プログラム」等に基づく点検の実施、実施施策の改善や充実を推進します。

また、学校、教育委員会、警察、市等の道路管理者が連携・協力し、安全な歩行環境等（歩道、路肩のカラー舗装、視線誘導標、外側線等）の整備や信号機・横断歩道等の維持補修や拡充等、必要な対策について検討します。

（２）幹線道路などにおける交通安全対策の推進

①適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全を確保するため、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　地域間交流を支える道路の整備

渋滞対策をはじめ、日常生活に密着した道路などについて、整備を推進します。

イ　都市計画道路の整備

都市計画道路の整備を推進し、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。

②道路改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発を防止し、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安全対策を推進します。

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の改善を図るため、道路の改築等に伴い、歩道の新設・拡幅について、整備を推進します。

イ　交通安全施設の整備

道路の改築等にあたっては、道路標識や道路照明、防護柵、道路反射鏡等、交通環境に応じた交通安全施設を整備します。

（３）交通安全施設等の整備事業の推進

①効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、市民等から寄せられる各種要望や交通環境等を踏まえ、警察・関係機関等と検討し、共同して取り組みます。

②生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

③交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間において、適切な注意喚起を実施するとともに、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。

④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に努めます。

⑤街路樹・植樹帯の適正な管理

安全で快適な道路交通環境を確保するため、「街路樹維持管理基本方針」に基づき、街路樹の剪定や植樹帯の除草等を適切に実施し、歩行空間の確保や交差点等における見通しの確保に努めます。

（４）効果的な交通規制の推進

①地域の特性に着目した交通安全対策

主に通過交通の多い幹線道路においては、円滑化に重点を置いた交通規制を検討し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路については、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を検討するなど、警察・関係機関と協力し、交通安全対策を推進します。

②交通事故多発地域における重点的交通規制

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、事故抑止に資する交通規制を警察・関係機関と協力しながら推進します。

（５）自転車利用環境の総合的整備

①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、「佐倉市自転車活用推進計画」及び「佐倉市自転車ネット―ワーク」に基づき、警察・関係機関と協力し、安全で快適な自転車利用環境の整備に努めます。

②自転車等の駐車対策の促進

放置自転車等をなくすため、自転車利用者に放置防止の啓発を行います。

また、正しい駐輪方法に関する一層の普及、浸透を図るため、自転車駐車場の利用促進や、放置禁止区域における放置自転車の撤去、さらに関係機関・団体と協力しての駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施に取り組みます。

（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

地震や豪雨等の災害が発生した場合に対応できる、道路ネットワークと機能の充実を図ります。

②災害に強い交通安全施設の整備

災害が発生した場合においても道路における混乱を最小限に抑えられるよう、関係機関と協力し、災害を想定した交通安全施設等の整備を推進します。

③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、道路利用者等へ情報提供を行います。

（７）総合的な駐車対策の推進

①違法駐車対策の推進

秩序ある駐車の推進を図るため、違法駐車の実態を踏まえ、警察や関係機関と協力して必要な駐停車禁止規制に努めます。

②違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除のため、警察・関係機関・団体と連携を図りながら広報・啓発活動を実施し、違法駐車の排除に努めます。

（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、道路構造を保全し、安全で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、占用物件の維持管理について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行確認により、交通の安全と円滑を確保します。

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、必要かつ適切な措置を講ずることによりその排除、撤去を行うとともに、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を促進します。

ウ　道路の掘り返しの規制等

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

エ　大規模開発事業等への先行対策の推進

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

②こどもの遊び場の確保

路上における遊び・運動による交通事故防止のため、街区公園をはじめとする都市公園や多目的広場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。

第５の柱　　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、飲酒運転や著しい速度超過、信号無視等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを強化する警察と協力し、特に社会問題となっている飲酒運転をさせない、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交通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、事故多発路線における重大事故の未然防止を図るため、警察に対し、重点的な交通取締りの実施を依頼します。

また、通学路の交通安全対策として、通学時間帯に通行する車両に対する交通指導取締りについても併せて依頼します。

② 飲酒運転対策の強化の促進

重大な事故を招く飲酒運転の追放を図るために、飲酒運転をさせない世論の形成に努め、交通安全運動等を通じた広報活動を推進し、飲酒運転追放の気運を醸成します。

（２）暴走族等対策の推進

①暴走族追放気運の高揚

暴走族の追放を図るためには、警察の徹底した取締りと併せて、暴走行為を許さない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等を通じた広報活動を推進し、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づくり

暴走行為を阻止するため、警察・関係機関と連携し、交通安全施設の整備を推進するとともに、暴走行為を行うことができない交通環境の整備を検討します。

第６の柱　　被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的、経済的打撃を受けたり、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われています。

交通事故被害者を支援するため、交通事故相談の充実を図るとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

（１）相談業務の充実

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や、社会的、経済的負担に適切に対応するため、専任の相談員による、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務の実施に努めます。

（２）損害賠償の請求についての援助等

交通事故による損害賠償など、被害者の抱える問題に適切な解決を図るため、千葉県交通事故相談所の巡回相談について、広く市民に周知し、相談機会の充実を図ります。

第７の柱　　交通事故調査・分析の充実

交通事故に関して警察・関係機関との共同により事故原因の分析を行い効果的な対策の実施に努めます。

（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、もしくは今後交通事故の発生が懸念される箇所を選定し、警察・関係機関・団体と共同現地診断を実施し、道路交通環境の観点から事故多発原因及び対策を検討し、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に反響の大きい事故が発生した場合には、現地において警察・関係機関・団体と共同により緊急現地診断を行い、ドライバーの人的要因や道路環境の外的要因を速やかに分析し、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に努めます。

第２編　　鉄道交通の安全

１　鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道関連事故の約９０％以上を占める踏切障害事故及び人身障害事故の多くは、利用者、踏切通行者及び鉄道沿線住民が関係するものであることから、これらの事故を防止するためには、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者等の理解と協力が必要です。

このため、鉄道事業者や関係機関と連携し、ポスターの掲示、チラシ類の配布、広報紙等での情報提供を行います。

また、警察・関係機関・団体と協力し、全国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の浸透を図ります。

第３編　　踏切道における交通の安全

１　踏切道の構造の改良の促進

踏切道の幅員が、接続する道路の幅員より狭いことなどにより、歩行者等の通行に著しい支障が生じている箇所については、歩道拡幅等の構造改良やカラー舗装の実施について鉄道事業者と協議します。