

市原市交通安全計画

(2017年度 ~ 2021年度)

市原市交通安全対策会議

市民の皆さまへ

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで、10次に亘り交通安全計画を策定し、交通事故の防止に努めてきたところです。その結果、市内の交通事故死傷者数については、2005年以降減少傾向にあり、市原市交通安全計画（2011年度～2015年度）におきまして目標といたしました「交通事故死傷者数1,350人以下」を達成することができました。

しかしながら、依然として、本市の人口1,000人当たりの死傷者数は、毎年、県内市町村の平均を上回っています。また、2016年は市原警察署から交通死亡事故多発警報、県警本部から県下全域の交通死亡事故多発警報が発令されるなど、本市の交通事故情勢は厳しい状況にあります。よって、今後はより一層、市、警察等の交通関係機関・団体等が交通安全対策を着実に実施し、市民一人一人が交通安全に対する意識を高めていくことが必須となります。

今回策定した市原市交通安全計画は、2017年度から2021年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画を、市、交通関係機関・団体等、市民が、総ぐるみで実践し、交通安全都市の実現と、交通事故のない、安全で安心して暮らせるまちを目指すものとします。

市原市交通安全対策会議 会長

市原市長 小出 譲治

目 次

計画の基本的な考え方

1. 計画の趣旨	1
2. 計画の基本理念	1
3. 計画の位置づけ	1
4. 計画の期間	1
5. 計画の推進体制	1

第1編 道路交通の安全（概要）

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

第1節 道路交通事故の現状

(1) 市原市の交通事故のすう勢

(2) 市原市における交通死亡事故の特徴

第2節 交通安全計画における目標

第2章 道路交通における安全対策

第1節 道路交通安全対策の視点

第1の視点 高齢者・子供の安全確保

第2の視点 歩行者・自転車の安全確保

第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保

第4の視点 地域でつくる交通安全の推進

第5の視点 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進

第2節 道路交通安全のための施策

第1の柱 市民一人一人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

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

(4) 自転車の安全利用の推進

(5) 飲酒運転の根絶

(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

第2の柱 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

(2) 高齢運転者対策の充実

(3) 安全運転管理の推進

第3の柱 道路交通環境の整備

(1) 人にやさしい安全・安心な歩行空間の整備

(2) 道路ネットワーク網の整備推進

(3) 交通安全施設等の整備推進	2 1
(4) 効果的な交通規制	2 2
(5) 自転車利用環境の改善	2 2
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 3
(7) 総合的な駐車対策の推進	2 3
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	2 4
第4の柱 道路交通秩序の維持	2 6
交通指導取締りの強化	2 6
第5の柱 救助・救急活動の充実	2 7
(1) 救助・救急体制の整備	2 7
(2) 救急医療体制の整備	2 7
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	2 8
第6の柱 被害者支援の推進	2 9
(1) 交通事故相談窓口の充実	2 9
(2) 交通遺児に対する助成	2 9
第7の柱 交通事故の調査・分析	3 0
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	3 0
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	3 0
第2編 踏切道における交通安全	3 1
第1章 踏切事故の現状と交通安全計画における目標	3 1
第1節 市原市の踏切事故の現状	3 1
第2節 踏切道の交通安全計画における目標	3 1
第2章 踏切道における安全対策	3 2
(1) 踏切道の改良	3 2
(2) 踏切道の安全に関する啓発	3 2
参 考	
市原市交通安全対策会議設置条例	3 3
交通安全都市宣言	3 5

計画の基本的な考え方

1. 計画の趣旨

本市はこれまで、交通安全対策基本法に基づき、10次に亘り市原市交通安全計画を策定してきました。その結果、市内の交通事故発生件数は2005年以降減少傾向にあることから、これまで同計画に基づいて実施してきた施策に一定の効果があったものと考えられます。

しかしながら、依然として人口1,000人当たりの死傷者数は県内市町村の平均を上回っており、2016年は市内で12人の尊い命が交通事故で失われています。

このような状況の中、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化に対応し、より効果的な対策を推進するため、交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として本計画を策定します。

2. 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、全ての市原市民の交通安全に対する意識を高め、交通事故のない、安全で安心して暮らせる市原市の実現を目指します。

3. 計画の位置づけ

- (1) この計画は、交通安全対策基本法第26条を根拠とし、千葉県が策定した第10次千葉県交通安全計画に基づいて策定する計画です。
- (2) この計画は、本市の陸上交通の安全施策の大綱となるものであり、市原市交通安全対策会議で決定されます。
- (3) この計画は、市原市新総合計画に基づく交通安全施策を具現するための個別計画です。

4. 計画の期間

2017年度から2021年度まで（5年間）

5. 計画の推進体制

市原市交通安全対策会議を開催し、交通安全に関する施策や事業の実施状況について、毎年、評価や必要に応じた見直し等を行います。

第1編 道路交通の安全（概要）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる市原市を目指す。

死傷者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



2. 道路交通の安全についての目標

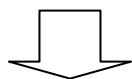
交通事故発生件数	2016年	908件	→	2021年	740件以下
負傷者数	2016年	1,153人	→	2021年	940人以下
死者数	2016年	12人	→	2021年	6人以下



3. 道路交通における安全対策

【道路交通安全対策の視点】

- 第1の視点 高齢者・子供の安全確保
- 第2の視点 歩行者・自転車の安全確保
- 第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保
- 第4の視点 地域でつくる交通安全の推進
- 第5の視点 交通実態を踏まえたきめ細かな対策



【道路交通安全のための施策】

- 第1の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚
- 第2の柱 安全運転の確保
- 第3の柱 道路交通環境の整備
- 第4の柱 道路交通秩序の維持
- 第5の柱 救助・救急活動の充実
- 第6の柱 被害者支援の推進
- 第7の柱 交通事故の調査・分析

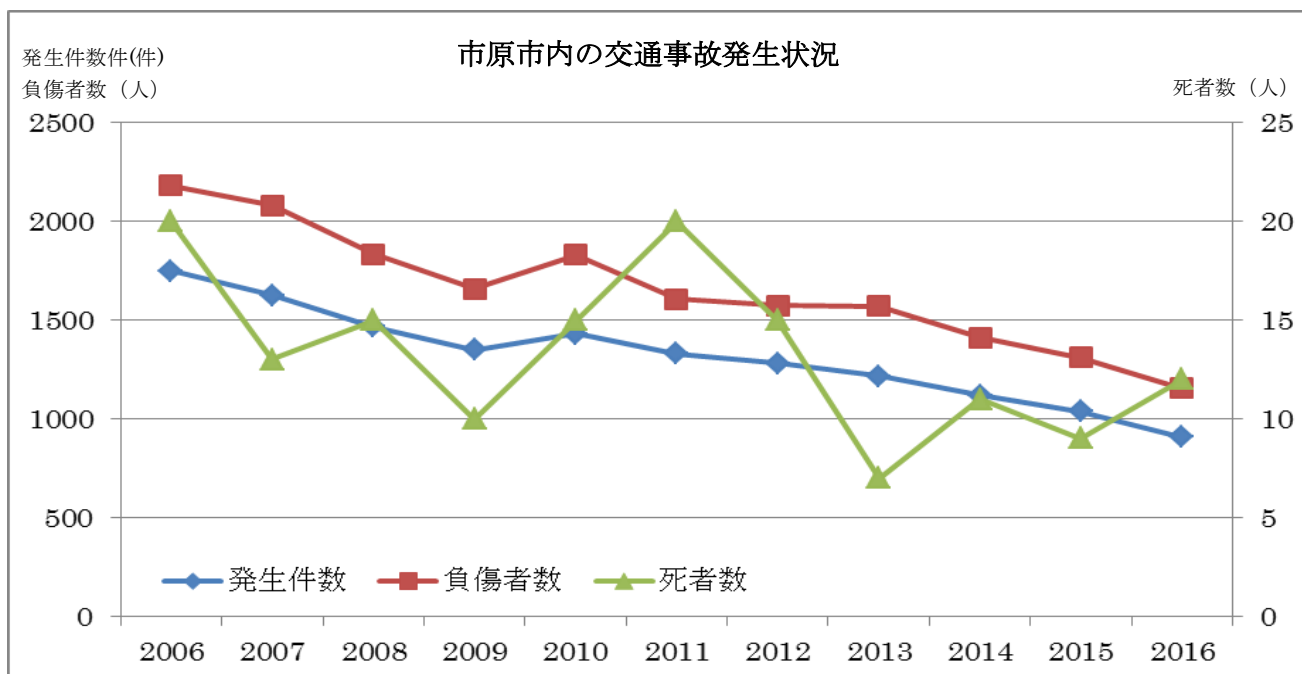
第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

第1節 道路交通事故の現状

(1) 市原市の交通事故のすう勢

本市の交通事故発生状況は、発生件数・死傷者数ともに、長期的には減少傾向にあります。2016年の発生件数は、908件、死傷者数は1,165人であり、2006年の発生件数1,749件、死傷者数2,201人と比較して、発生件数は約48%の減少、死傷者数は約47%の減少となっています。



市原市内の交通事故発生状況

年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
発生件数(件)	1,749	1,626	1,465	1,348	1,432	1,330	1,282	1,216	1,120	1,036	908
負傷者数(人)	2,181	2,082	1,834	1,657	1,831	1,606	1,575	1,569	1,412	1,310	1,153
死者数(人)	20	13	15	10	15	20	15	7	11	9	12

(資料：交通白書)

【参考】 2016年 死者数の多い都道府県

順位	都道府県	死者数	順位	都道府県	死者数
1位	愛知	212人	5位	兵庫	152人
2位	千葉	185人	7位	埼玉	151人
3位	大阪	161人	8位	茨城	150人
4位	東京	159人	9位	福岡	143人
5位	北海道	158人	10位	神奈川	140人

(資料：県警本部交通総務課)

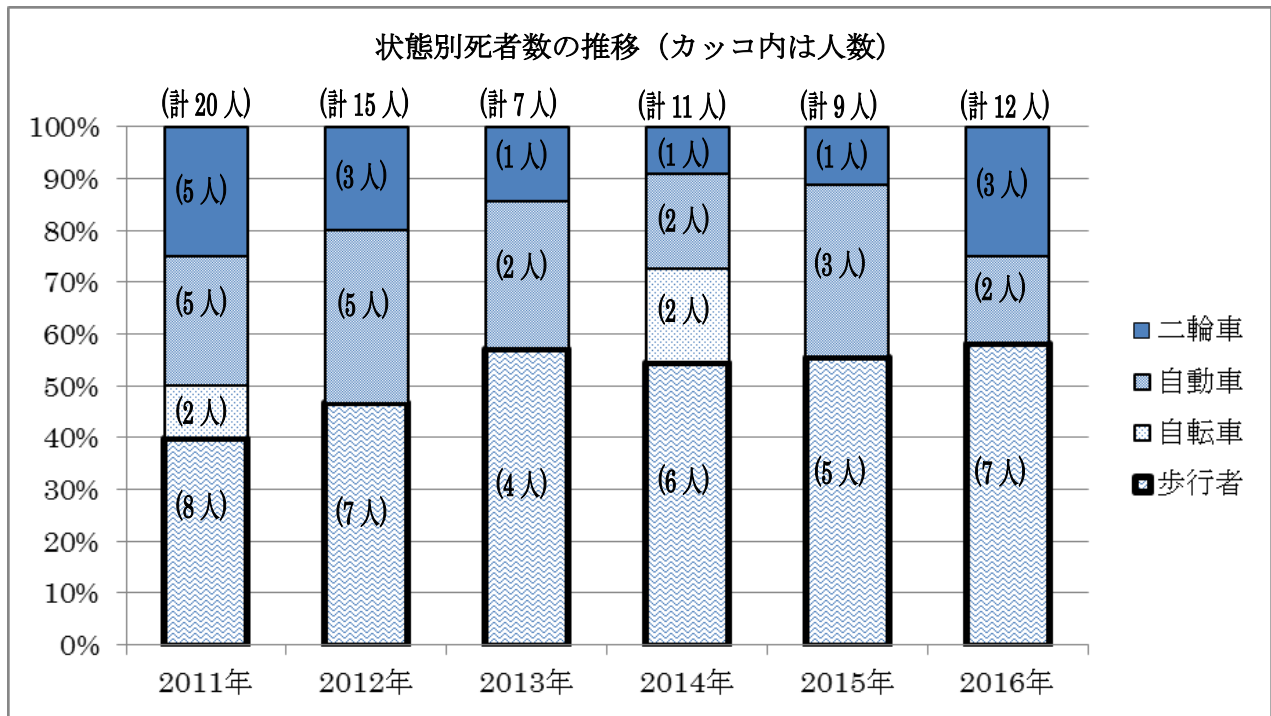
【参考】 2016年 県内の交通事故死者数 (警察署別)

順位	警察署	死者数	順位	警察署	死者数
1位	市原	12人	6位	千葉南	8人
2位	柏	10人	〃	船橋	8人
〃	茂原	10人	〃	木更津	8人
4位	香取	9人	9位	市川	7人
〃	成田	9人	〃	館山	7人

(資料：県警本部交通総務課)

(2) 市原市における交通死亡事故の特徴 (2011年～2016年)

① 状態別死者数は、歩行者の割合が高い。



「状態別死者数は、歩行者の割合が高い」ことにより、着目する視点と、実施する主な事業(取り組み)

【視点】 歩行者・自転車の安全確保 (第2の視点、10ページ)

地域でつくる交通安全の推進 (第4の視点、11ページ)

【事業】 市民一人一人の交通安全意識の高揚 (第1の柱、13ページ)

◎市民総参加でつくる交通安全の推進

・交通安全に関する情報提供の推進 (13ページ)

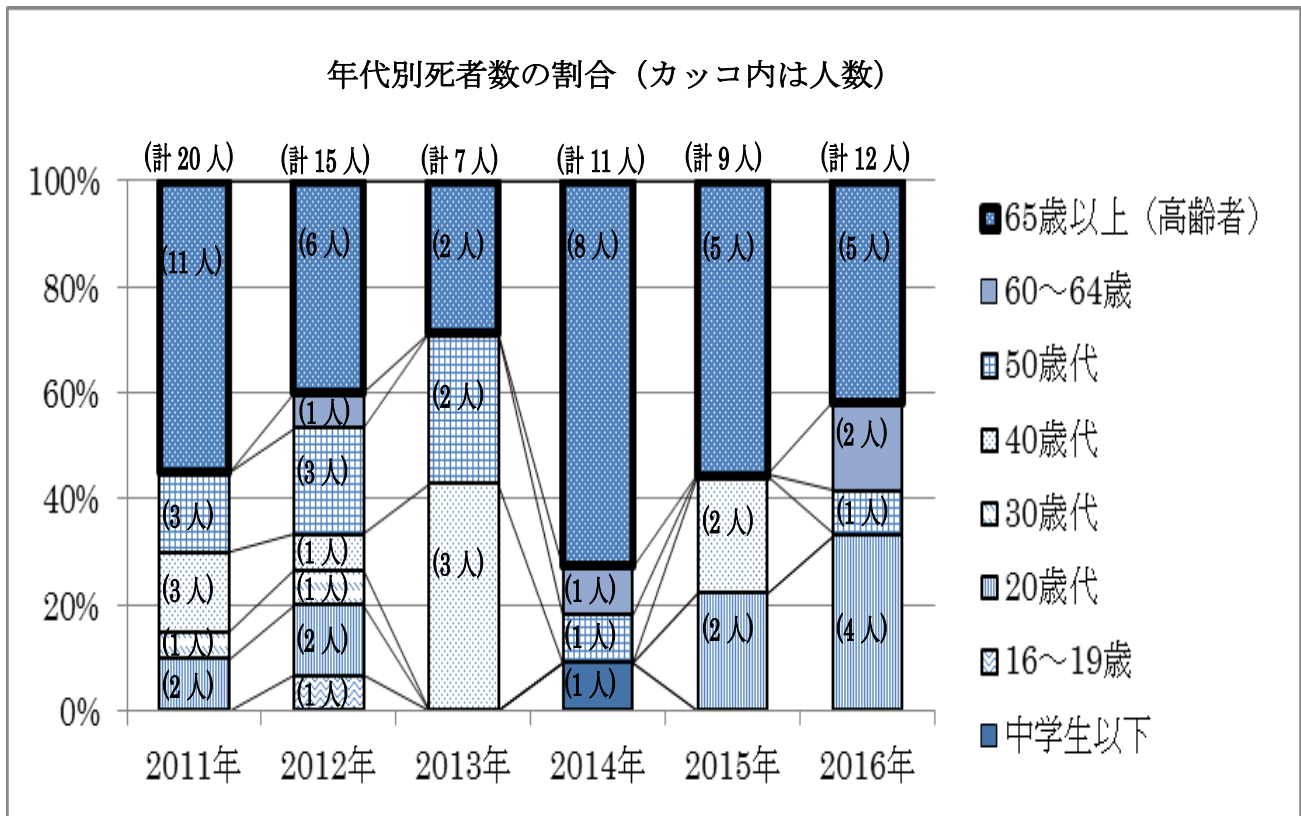
・関係機関・団体等における活動の推進 (13ページ)

◎交通安全に関する普及啓発活動の推進

・交通安全に関する広報啓発の推進 (14ページ)

・3(サン)・ライト運動及びゼブラ・ストップ活動の推進 (15ページ)

② 年代別死者数では、高齢者の割合が高い。



「年代別死者数では、高齢者の割合が高い」ことにより、着目する視点と、実施する主な事業(取り組み)

【視点】 高齢者・子供の安全確保（第1の視点、9ページ）

【事業】 市民一人一人の交通安全意識の高揚（第1の柱、13ページ）

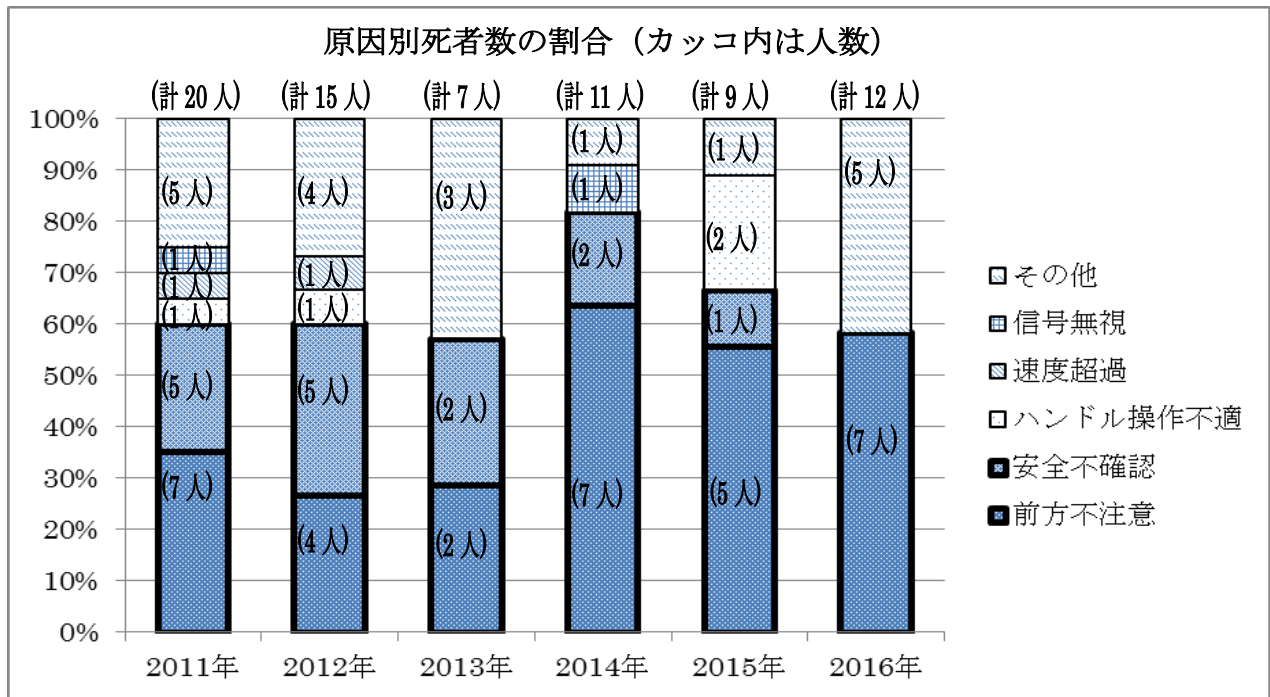
◎地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

・高齢者宅訪問活動の推進（16ページ）

◎段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

・高齢者に対する交通安全教育（19ページ）

③ 原因別死者数では、半数以上を前方不注意・安全不確認が占めている。



「原因別死者数では、前方不注意・安全不確認の割合が高い」ことにより、着目する視点と、実施する主な事業(取り組み)

【視点】 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進（第5の視点、12ページ）

【事業】 安全運転の確保（第2の柱、20ページ）
 ・運転者教育の充実（20ページ）

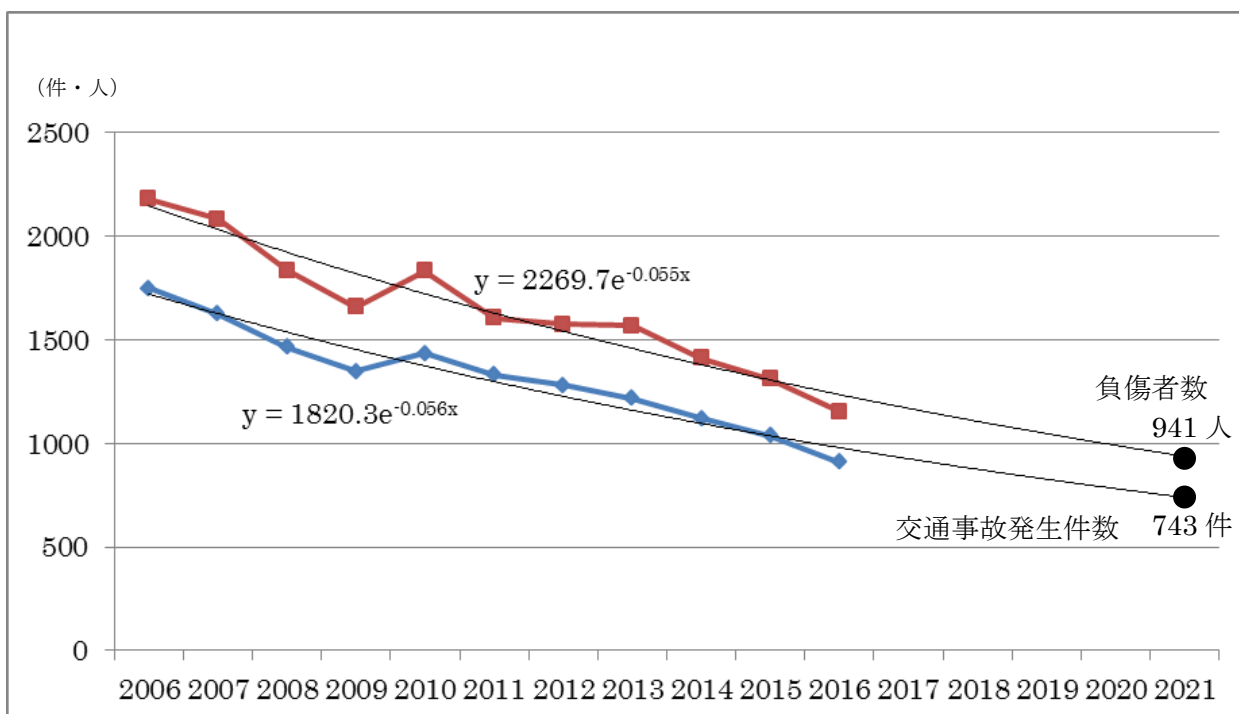
第2節 交通安全計画における目標

本計画の計画期間である平成33年までに、以下の数値を本市の抑止目標として取り組みます。

【目標】

	2016年(実数値)	(下表のとおり)	2021年
○ 交通事故発生件数(人身)	908件/年	→ 743件以下/年	> 740件以下/年
○ 負傷者数	1,153人/年	→ 941人以下/年	> 940人以下/年
○ 死者数	12人/年	→	6人以下/年

2021年の目標(交通事故発生件数と負傷者数)



第2章 道路交通における安全対策

第1節 道路交通安全対策の視点

近年、道路交通事故発生件数が減少していることは、これまで実施されてきた施策に一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実して、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規施策を推進します。

特に、次のような5つ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・子供の安全確保

今後、高齢化が進行することにより高齢者の関係する交通事故の割合がさらに増加することが懸念されるため、高齢者が交通事故の被害者とならないための対策とともに、加害者となることを防止する対策の強化を図ります。特に、千葉県では高齢者人口が急速に増加しており、これに伴って高齢者の運転に起因した交通事故の発生も増加傾向にあります。本市においても、高齢運転者の増加に対応した取り組みを実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を強化します。

さらに、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施するなど、身近な地域における交通安全活動を推進します。

また、少子化の進展のなかで、安心して子供を生み、育てる社会を実現するためには、子供を事故から守る必要性が一層求められます。このため、子供の安全を確保する観点から、幼児期からの心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路等において歩道等の歩行空間の整備等を推進します。

「第1の視点」に基づき実施する主な事業

◎高齢歩行者等の交通事故防止の推進

- ・ 明るい色の服装の着用及び反射材の普及（15 ページ）
- ・ 高齢者宅訪問活動の推進（16 ページ）
- ・ 高齢者福祉施設等における交通安全教室の推進（16 ページ）
- ・ 交通安全シルバーリーダーの育成（19 ページ）
- ・ 高齢者用交通安全施設の整備（21 ページ）

◎高齢運転者対策の強化

- ・ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用（20 ページ）
- ・ 運転免許を自主返納しやすくする環境の整備（20 ページ）

◎子供の交通事故防止の推進

- ・ 通学時の自転車交通安全指導（16 ページ）
- ・ 幼児、小学生、中学生に対する交通安全教育（18 ページ）
- ・ 通学路等の整備（21 ページ）

第2の視点 歩行者・自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。「人優先」の考えの下、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等を行い、歩行空間の確保を進めるとともに、歩行者による反射材等の利用・普及の促進、3（サン）・ライト運動の推進等による自動車運転者の交通安全意識の醸成等、各種の取り組みを総合的に推進することにより、歩行者の安全確保を図ります。

自転車については、これまでは、自転車運転者が自動車等との交通事故により被害者となることを防止する対策を中心に展開してきました。しかしながら、自転車運転者が歩行者等と衝突し加害者となる交通事故も全国的に多く発生し社会問題化していることから、自転車の安全利用を更に徹底するための対策の強化が急務となっています。そのため、自動車や歩行者と、自転車の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保に努めます。また、子供から高齢者まで、世代に応じた段階的な交通安全教育を図るとともに、受講者が実際に自転車に乗車しながら正しい自転車マナーを習得することができる、参加体験型の安全教育も積極的に取り入れます。

また、自転車利用者が加害者となった場合の事故の裁判において、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、自転車の点検整備及び保険加入の促進を図ります。

「第2の視点」に基づき実施する主な事業

◎歩行者の安全確保

- ・ 明るい色の服装の着用及び反射材の普及（15 ページ）
- ・ 3（サン）・ライト運動、ゼブラ・ストップ活動の推進（15 ページ）
- ・ 歩道の整備（21 ページ）

◎自転車の安全利用の推進

- ・ 自転車安全利用キャンペーンの実施（16 ページ）
- ・ 通学時の自転車交通安全指導（16 ページ）
- ・ 自転車利用者への広報啓発（17 ページ）
- ・ 反射材の普及（17 ページ）
- ・ 幼児をはじめ各世代におけるヘルメットの着用促進（17 ページ）
- ・ 幼児二人同乗用自転車の適正利用の推進（17 ページ）
- ・ 自転車の点検整備・保険加入の促進（17 ページ）
- ・ TS マーク制度の普及促進（17 ページ）
- ・ 自転車利用環境の改善（22 ページ）

◎参加体験型交通安全教育の推進

- ・ 小学生、中学生に対する交通安全教室（18 ページ）

◎法律・条例の的確な運用

- ・ 道路交通法等（17 ページ）
- ・ 千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（18 ページ）

第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行を普及させるための啓発等の対策を講じるとともに、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およ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、市内の交通事故が多発している箇所を選定し、関係機関・団体等とともに、道路交通環境について現地の診断・検討を行い、連携を図りながら、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3の視点」に基づき実施する主な事業

- ・道路ネットワーク網の整備推進（21 ページ）
- ・効果的な交通規制（22 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（30 ページ）

第4の視点 地域でつくる交通安全の推進

市内の交通事故の実態は、交通事故死者の約半数を占める高齢者のうち、その多くが歩行中や自転車乗車中での事故であり、また、そのうちの約半数が自宅から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から、地域のコミュニティを活用して、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。

地域で行われる自主的な啓発・教育等の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や、交通安全団体等への協力など、地域が一体となる交通安全活動の促進を図ります。

「第4の視点」に基づき実施する主な事業

- ・交通安全協会、市原地区安全運転管理者協議会、市原地域交通安全活動推進委員への協力（13 ページ）
- ・高齢者宅訪問活動の推進（16 ページ）
- ・高齢者福祉施設等における交通安全教室の推進（16 ページ）
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり（18 ページ）
- ・交通安全シルバーリーダーの育成（19 ページ）

第5の視点 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進

市原市交通安全計画（2011年度～2015年度）においては、前述の第1の視点（高齢者・子どもの安全確保）及び第2の視点（歩行者・自転車の安全確保）に基づいた総合的な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、交通死亡事故が依然発生していることから、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。

このため、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するために、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等の分析による、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、交通情勢の変動に的確に対応した対策を行い、交通死亡事故の減少を図ります。

「第5の視点」に基づき実施する主な事業

- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（30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（30ページ）

第2節 道路交通安全のための施策

交通事故をなくし、道路交通の安全を確保するため、以下の7つの柱により交通安全対策を実施していきます。

【第1の柱】 市民一人一人の交通安全意識の高揚

【第2の柱】 安全運転の確保

【第3の柱】 道路交通環境の整備

【第4の柱】 道路交通秩序の維持

【第5の柱】 救助・救急活動の充実

【第6の柱】 被害者支援の推進

【第7の柱】 交通事故の調査・分析

【第1の柱】 市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人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、交通安全は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要です。このことから、交通安全意識の向上を図る普及啓発活動や交通安全教育を継続して実施するとともに、交通安全に関する自発的な活動を支援します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

①市原市交通安全対策推進協議会の活動の推進

交通安全に関する市民意識の高揚及び知識の普及、自主的活動の奨励のために、40以上の団体により構成された組織であり、関係機関・各種団体がより一層連携を強化し、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、広報紙やホームページ等を活用し、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。

③関係機関・団体等における活動の推進

交通安全関係機関・団体等は、「交通安全の日」(毎月10日)における交通安全活動のテーマを設定し、それぞれの特性を生かした各種施策を展開するなど、市民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

④交通安全団体等への協力等

ア 交通安全協会(市原交通安全協会、南総交通安全協会)

交通安全に関する地域活動の中核団体として、交通安全意識の普及に重要な役割を担っているため、同協会が行う各種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協力する

ことで、交通安全の推進を図ります。

イ 市原地区安全運転管理者協議会

事業所等における交通安全を確保するため、道路交通法に基づき、安全運転管理者に対する講習を行う等、重要な使命と役割を担っています。

このため、同会の活動が積極的かつ効果的に行われるよう協力することで、交通安全の推進を図ります。

ウ 市原地域交通安全活動推進委員

市原地域交通安全活動推進委員は、地域における交通安全の確保について市民の理解を深める等、交通安全活動のリーダーとして重要な使命と役割を担っています。

このため、同委員の活動がより効果的に行われるよう協力することで、交通安全の推進を図ります。

(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

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した市民運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を中心に、広報啓発や指導等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子供と高齢者の交通事故防止、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、夜間・交差点における交通事故防止等を中心に幅広い運動を展開します。

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・団体等が緊密な連携の下に、大型商業施設等における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、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

市民一人一人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交通マナーの実践

を習慣付けるため、広報紙、ホームページ、町会等の回覧、各種広報媒体を活用し、積極的な広報活動を実施します。

ウ 交通安全ポスター

市内の小・中学校から交通安全ポスターを募集し、入賞した作品の広報紙掲載やイベント展示等により、市民に対する広報啓発を積極的に推進します。

エ 教育施設及び公共施設等における広報活動の推進

子供から高齢者まで幅広い世代の交通安全に対する意識を高めるため、小学校・中学校等の教育施設、支所や公民館・コミュニティセンター等の公共施設に、交通安全のポスター掲示及びチラシ配置を行う等の広報活動を実施します。

③シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

毎年6月に実施する「シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間」を中心に、全ての座席のシートベルト着用、子供を同乗させる場合におけるチャイルドシートの使用を徹底するため、関係機関・団体等が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会を活用し、正しい着用・使用の徹底を図ります。

④3（サン）・ライト運動及びゼブラ・ストップ活動の推進

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、3（サン）・ライト運動及びゼブラ・ストップ活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（サン）・ライト運動：夕暮れの時間帯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おり、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動です。

- (1)ライト（前照灯）：薄暗くなってきたら早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がけましょう。
- (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ましょう。
- (3)ライト（右）：運転者は右からの横断者にも注意しましょう。

※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、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、その周りに歩行者がいないか十分に注意しましょう。
- (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停まれる速度で進みましょう。

(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しましょう。

(4) ストップ：横断する歩者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップさせましょう。

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

① 高齢者宅訪問活動の推進

市交通指導員が、交通安全協会支部等と連携して、高齢者宅を訪問し、自宅周辺の交通危険箇所などについての情報提供や反射材の配布など、交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

② 高齢者福祉施設等における交通安全教室の推進

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、交通事故の状況等について知らせるとともに、事故を未然に防ぐための行動について呼びかける活動を推進します。

(4) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報啓発活動の推進

自転車は、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる手軽で便利な乗り物ですが、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行など、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。

また、自転車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、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践について、広報啓発活動を積極的に行います。特に、自転車安全利用五則の普及促進及び自転車運転者講習制度の周知徹底を図ります。

ア 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、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、指導等を実施します。

イ 自転車交通安全教室の開催

小・中学生を対象に、警察、交通安全協会等と連携して交通安全教室を実施し、自転車の正しい乗り方を指導します。

ウ 通学時の自転車交通安全指導

自転車で通学する中学生、高校生を対象に、通学時において、自転車の交通安全指導を行います。

エ 自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店等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自転車のルールとマナーを徹底できるよう広報活動を実施します。

②自転車の点検整備の促進・保険加入の促進

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・整備を呼び掛けます。また、各種自転車保険への加入促進を図ります。

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、自転車軽自動車商協同組合等と連携し、TSマークの普及促進を図ります。

※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です。なお、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。

④反射材の普及

夕暮れ時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服装の着用及び反射材の活用、並びに灯火の取り付け及び点灯の徹底を促進し、自転車の視認性向上を図ります。

⑤幼児をはじめ各世代におけるヘルメットの着用促進

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受けるおそれがあるため、幼児をはじめとする各世代に対し乗車用ヘルメット着用を促進します。

⑥幼児二人同乗用自転車の適正利用の推進

幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動等を積極的に推進します。

⑦法律・条例の的確な運用

ア 道路交通法等

道路交通法の改正により、2015年6月1日から、政令で定められた14の危険行為を繰り返した人に対し、自転車運転者講習を受講することが義務付けられ、受講しない者への罰則規定も設けられました。同講習の制度をはじめとする関係法令の的確な運用を通じて、自転車の安全利用をさらに徹底していきます。

<自転車運転者講習の対象となる危険行為14項目>

①信号無視	⑧交差点優先車妨害
②通行禁止違反	⑨環状交差点安全通行義務違反等
③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）	⑩指定場所一時不停止等
④通行区分違反	⑪歩行通行時の通行方法違反
⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害	⑫制動装置不良自転車運転
⑥遮断踏切立ち入り	⑬酒酔い運転
⑦交差点安全通行義務違反等	⑭安全運転義務違反

イ 千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

同条例（2017年4月1日施行）では、県、市町村、自転車利用者や事業者等の責務や役割を明らかにするとともに、子ども（高校生以下）と高齢者のヘルメット着用、自転車保険の加入、夕方からのライト点灯、自転車側面への反射器材の装着などに努めることとされています。

本条例の定めるところにより、自転車の安全利用を推進します。

（5）飲酒運転の根絶

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図るため、駅前等で啓発キャンペーンを実施するなど、市民総ぐるみで「飲酒運転は、絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

①幼児に対する交通安全教育

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ばかりではなく、将来に渡り、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する交通安全意識を養うためにも必要です。

そのため、幼児に対しては、保育所、幼稚園、認定こども園等において市交通指導員による交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

②小学生に対する交通安全教育

小学生は、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べ行動範囲が広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び地域と連携・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市交通指導員及び警察等による交通安全教室を計画的かつ継続的に実施します。

③中学生に対する交通安全教育

中学生は、移動手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、交通事故全体の中で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、家庭及び地域と連携・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配慮した行動ができるよう交通安全教育を推進します。

特に、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、交通安全意識の高揚等を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践させることで中学生の交通事故の抑止を目指します。

④成人に対する交通安全教育

成人は、交通安全教室を受ける機会が少ないため、生涯学習出前講座「おでかけくん」の講座を設定し、希望する各種団体に対して交通安全教室を実施します。

特に、危険な自転車走行が社会問題化していることを踏まえ、自転車安全利用五則及び自転車運転者講習制度の周知を図ります。

⑤高齢者に対する交通安全教育

高齢者の交通事故全体に占める割合は増加傾向にあります。

高齢者の交通事故を防止するため、老人クラブにおける交通安全シルバーリーダーを育成し、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進します。シルバーリーダーに対しては、交通安全活動に必要な知識と技能の習得を目的とした研修会を実施するとともに、交通安全に関する情報の提供や交通安全指導に関する相談・指導を行うなど、シルバーリーダーの地域での交通安全活動を支援します。

また、老人クラブ、警察等との連携を図り、交通安全教室を実施します。特に、高齢者の夜間における歩行及び自転車乗車中の交通事故防止のため、視認性の高い明るい色の服装、反射材等の活用を促進します。

【第2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対策の充実に図ります。

また、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、企業等の安全運転管理対策を推進します。

(1) 運転者教育の充実

運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を育成するとともに、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、運転者教育を実施します。

(2) 高齢運転者対策の充実

① 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、表示の定着を図ります。また、高齢運転者標識を使用した印刷物を配布する際は、高齢運転者標識の意義を記載し、普及の促進を図ります。

② 運転免許を自主返納しやすくする環境の整備

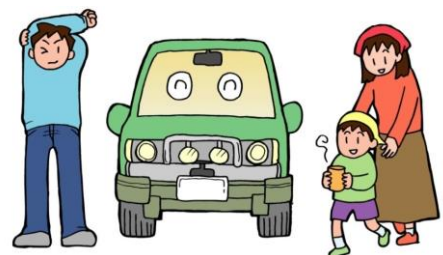
高齢運転者による交通事故を減少させるため、自主的に運転免許を返納しやすい環境を整備します。

- ア 高齢者の足の確保
- イ 歩いて暮らせるまちづくりの推進
- ウ 運転免許自主返納に対する優遇措置の実施

(3) 安全運転管理の推進

本市の臨海部には大型のコンビナート群があり、この地区への陸上運搬を中心とした膨大な通過交通があることから、これらの車両の安全運転管理が適正に行われるよう関係機関に働きかけを行います。

- ① 市原地区安全運転管理者協議会を通じた安全運転管理の指導
- ② 千葉県トラック協会を始めとした関係団体への指導要請
- ③ 臨海部企業連絡組織を通じた、交通安全対策の推進



【第3の柱】道路交通環境の整備

道路環境を整備していくことは、交通事故の未然防止に直結する重要な課題です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、バリアフリー施設の整備等、さまざまな要素を考慮した、総合的な対策を推進していく必要があります。

今後、厳しい財政状況のもと、ハード面に投資する財源が限られるため、「選択と集中」による事業展開を図ります。

(1) 人にやさしい安全・安心な歩行空間の整備

高齢者や障がい者を含むすべての人々が安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間等の整備を推進します。

- ① 歩道の整備
- ② 段差の解消
- ③ 障がい者用交通安全施設の整備（点字ブロック、視覚障がい者用付加装置付信号機等）
- ④ 高齢者用交通安全施設の整備（大型標識及び道路標示の高度化）
- ⑤ 信号機等の整備（歩車分離式信号機の設置や押しボタン式信号機の整備）
- ⑥ 通学路等の整備（通学路交通安全プログラム等）

(2) 道路ネットワーク網の整備推進

①幹線道路・生活道路・高速道路の整備

道路利用者の視点に立ち、それぞれの道路の実情に応じた安全整備の推進を図ります。また、高速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、他の交通機関と連携し、交通アクセスの向上・渋滞の解消を図ります。

②道路改築による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築事業の推進を図ります。

- ア 道路改築に併せた歩道等の整備
- イ 交差点のコンパクト化等の推進
- ウ 交通安全施設の整備

(3) 交通安全施設等の整備推進

地域における道路交通や交通事故の発生状況などの実情や要望に応じて、効果的な交通安全施設の整備を図ります。

① 安全通行の確保

ア 信号機・横断歩道の設置

地域における要望を踏まえ、現地調査のうえ千葉県公安委員会に要望し、整備を図ります。

イ 交差点やカーブ対策の整備

交通事故発生危険性が高い交差点やカーブ形状の道路などにおいて、これらの場所の現状に応じた効果的な交通安全施設の設置の推進を図ります。

また、信号機のない交差点においては、交差点の存在の明確化を図り、カーブ地点においては、線形の明確化に努めます。

- ・交差点クロスマーク・ドット線の施行
- ・道路照明灯の整備
- ・警戒標識の設置
- ・路面表示による注意喚起
- ・視線誘導標(※)の設置

※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。

- ・滑り止め舗装の施行

ウ 夜間事故防止対策の促進

夜間における交通死亡事故等の重大事故が発生する割合が高いことを踏まえ、交通事故の発生状況を勘案しながら、道路照明灯の交通安全施設の整備を図ります。

- ・道路照明灯の整備
- ・交差点への自発光道路標識の設置
- ・反射型視線誘導標識の設置
- ・道路標識等の高輝度化や灯火式道路標識(※1)、照明灯付横断歩道標識(※2)の整備

※1 灯火式道路標識・・・周囲が暗くなると、内照式の照明が点灯して標識自体が光り、夜間の視認性が高くなる。

※2 照明灯付横断歩道標識・・・夜に自動式照明灯により横断歩道を照射する標識。

② 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

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意見を踏まえ、誰もが安心して利用できる道路交通環境作りを推進します。

(4) 効果的な交通規制

地域の実情や要望を踏まえ、要望箇所を調査のうえ、千葉県公安委員会に必要な規制の実施を要望します。

また、交通事故が多発している地域・路線を分析し、効果的な交通規制の実施を推進します。

(5) 自転車利用環境の改善

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、道路管理者と交通管理者とが連携し、安全で快適な自転車利用環境の改善に努めます。

また、道路及び歩道上への自転車の駐車は、円滑な交通を妨げるだけでなく、交通事故の誘

発につながることから、適正な駐車を推進するための対策を図ります。

① 自転車通行空間の整備等

自転車が自動車に代わる都市交通としての役割を発揮できる自転車道や、市民がサイクリング等を通じて気軽にまちを散策し、楽しめる自転車通行空間の整備に向けた検討を進めます。

② 自転車等駐車場の整備

自転車等利用者の利便を図るとともに、放置自転車等を解消するため、自転車等駐車場の整備を推進します。

③ 放置自転車等の撤去・保管

放置自転車等が歩行者等の通行に障害を及ぼしていることから、放置自転車の撤去・保管を実施し、良好な交通環境を確保します。

④ 自転車等放置防止の啓発

関係機関・団体と連携・協力し、駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施や、市広報紙・ポスター等の活用により、市民に自転車等放置防止の啓発を行います。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路交通環境の整備推進

- ・緊急輸送道路などの橋梁の耐震補強や道路の防災対策の実施

② 災害発生時における迅速な対応

- ・災害発生時における適切な交通規制の実施
- ・道路の被災状況や通行可能な道路網の交通状況について、迅速かつ的確に収集・分析
- ・市ホームページや報道機関などによる道路利用者への広報

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車の推進

路上駐車による交通阻害や事故の危険性を防止するため、駐車対策を実施することで、秩序ある道路の確保を推進します。

② 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の障害となる違法駐車については、その常態化している地域、時間帯等を重点とした指導取締りを行うなどの具体的な対策が必要です。

違法駐車の実態等を踏まえ、違法駐車取締り活動方針や、駐車監視員活動ガイドラインに沿った取締りを推進します。

③違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

ア 広報啓発活動の推進

広く市民に違法駐車問題について広報啓発活動を行い、「違法駐車をしない、させない、許さない」の気運の醸成を図るとともに、関係機関、団体と連携し、秩序ある駐車を推進します。

イ 自動車保管場所の確保等に関する法律の効果的な運用等

自動車保管場所証明申請の適正な運用等により、自動車の保管場所の確保を図り、自動車の路上駐車を防止します。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①道路占用の適正化等

ア 道路占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、不法占有物件等の防止を図るための啓発活動を沿線住民等に対して積極的に行います。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り起こしを伴う占有工事については、無秩序な工事に伴う事故・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、開発事業、大規模小売り店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上、計画の段階から、駐車場の確保、周辺交通に与える影響の軽減等について交通管理上必要な指導を行います。

オ 街路樹の適切な維持管理

パトロール等を通じ、街路樹の適切な維持管理を行います。

②子供の遊び場等の確保

ア 都市公園等の整備

路上における遊びや運動による交通事故防止のため、街区公園を始めとする都市公園の整備を推進します。

イ 交通公園（宮田公園）

幼児・児童に適切な遊び場を提供するとともに、模擬道路での自転車・足踏みカート等の乗り物利用や交通安全教室の実施により、交通安全教育の一助となる運営を行っていきます。

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4の柱】道路交通秩序の維持

速度超過や飲酒運転など悪質・危険・迷惑性が高い違反は、重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締りの更なる強化を図り、交通ルール無視による事故を未然に防止し、道路交通秩序の維持を図ります。

交通指導取締りの強化

①一般道路における効果的な指導取締りの強化

ア 事故多発路線における交通指導取締りの強化

イ 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化

- ・無免許運転
- ・飲酒運転
- ・著しい速度超過
- ・交差点に関する違反
- ・シートベルト非着用
- ・携帯電話、スマートフォンの使用

ウ 過積載・過労運転に対する交通指導取締りの強化

- ・自動車の使用者等の責任追及を徹底し、必要に応じて自動車の使用制限命令等を関係機関と連携して実施



②飲酒運転に対する指導取締りの強化

ア 関係機関・酒類提供店舗と連携した、重点的かつ効果的な取締り体制の確保

イ 飲酒運転を助長する車両提供罪・酒類提供罪・同乗罪などの周辺者三罪についての捜査の実施

【第5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、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図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師や救急隊員による一刻も早い救急医療、応急処置を実施するほか、事故現場に居合わせた第三者による応急手当の実施等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

①救助・救急救命体制の推進

多種多様化する交通事故による、救助・救急現場において、負傷者を迅速に救出し、適切な処置を施すとともに、早期の医療機関搬送を実施するため、救助・救急救命体制の強化を推進します。

- ア 救急救命指示体制の強化
- イ 救急救命士の養成・配置等の促進
- ウ 救助・救急資器材の整備の推進
- エ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

②大規模事故における広域的応援体制の強化

大規模事故の際には、市原市の消防力だけで対応できないおそれがあるため、「千葉県広域消防相互応援協定書」及び「千葉県消防広域応援基本計画」に基づき、関係機関との連携・強化を図ります。

③心肺蘇生法等の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図り、また、被害を最小限にとどめるためには、現場における、現場に居合わせた第三者により、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた応急手当が一般的に行われるようにすることが必要です。

このため、消防局において、地域住民を対象に、応急手当の知識や実技の普及を図るため、救命講習等を実施し、応急手当の普及啓発活動を推進します。

④高速道路における救助・救急体制の整備

高速道路上で発生する交通事故については、通過市町村間で締結している「館山自動車道消防相互応援協定」及び「首都圏中央連絡自動車道消防相互応援協定」に基づき、関係機関と救急体制の連携・強化を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

交通事故による被害を少しでも軽減するには、迅速な搬送体制を整備するとともに、救急医療体制の整備が必要です。このため、関係機関との連携のもと、救急医療体制（初期・二次救急・三次救急）の整備促進を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

負傷者を適切な医療機関へ迅速かつ円滑な収容を確保するため、医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携、協力体制の強化を推進するとともに、医療機関の受け入れ、連絡体制の明確化を図ります。

【第6の柱】 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的、経済的に多大な打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われています。

交通事故被害者等を支援するため、交通事故相談や、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通事故相談窓口の充実

市で実施している交通事故専門相談員による相談業務と併せ、千葉県や民間の団体が開設している交通事故相談窓口の紹介等により、交通事故被害者の相談体制の充実・強化に努めます。

(2) 交通遺児に対する助成

保護者が交通事故により死亡、又は重度の障害のある状態となった児童について、交通遺児手当を支給することによりその児童の健全な育成を支援します。

【第7の柱】交通事故の調査・分析

効果的な交通安全対策を実施するためには、発生した交通事故について、運転者等の行動や道路交通環境等、さまざまな情報を集め、その結果を踏まえた安全対策を実施していくことが求められます。

(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市内各所から選定し、道路管理者、交通管理者、警察署等の関係機関・団体と共同して現地診断を実施し、道路交通環境の観点から、交通事故の発生原因及び対策を検討し、各管理者が対策を実施することにより、交通事故防止を図ります。

(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

被害の大きい事故や、社会的反響の大きな事故等が発生した場合には、現地において警察や道路管理者などによる、ドライバーの人的要因（特性・心理・思い違い等）と、道路環境の外的要因（昼・夜・交差点・カーブ・道路環境等）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 踏切道における交通安全

第1章 踏切事故の現状と交通安全計画における目標

第1節 市原市の踏切事故の現状

本市の踏切道における事故は、ほぼ毎年発生しており、2015年には、死者を出す事故が1件発生しています。

事故原因としては、直前横断や一時停止不履行が大半を占めています。

表9 本市の踏切道における交通事故の発生状況

項目		2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
発生件数(件)	JR東日本	0	1	0	0	1	0
	JR東日本以外	1	2	0	3	0	0
負傷者数(人)	JR東日本	0	0	0	0	0	0
	JR東日本以外	0	0	0	0	0	0
死者数(人)	JR東日本	0	1	0	0	1	0
	JR東日本以外	0	0	0	0	0	0

(資料：JR東日本、小湊鉄道株式会社、京葉臨海鉄道株式会社)

第2節 踏切道の交通安全計画における目標

踏切道における交通事故の重大性を鑑み、下記のとおり目標を掲げ事故防止対策を図っていくものとします。

目標 踏切道における交通事故の発生件数ゼロを目指す

第2章 踏切道における安全対策

踏切道は、事故がひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど、重大な結果をもたらされることを考慮し、それぞれの踏切の状況を勘案し、次の2つの対策を推進します。

(1) 踏切道の改良

本市において、自動車の通行が可能な踏切の大半には、遮断機及び警報機が整備されていることから、これらの箇所については、定期的な点検などを行い、機械的なトラブルによる事故を未然に防止します。

また、踏切保安設備を整備した踏切道は、踏切保安設備を整備していない踏切道に比べ事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況や事故発生状況を勘案し、踏切保安設備の整備を推進します。安全施設が整備されていない小規模な踏切については、路面表示や交通標識等により、安全性が向上されるよう努力していきます。

(2) 踏切道の安全に関する啓発

市民に対して、踏切通行時の危険性や安全確認の励行、踏切以外の箇所における線路の横断の危険性に関して、市広報紙等を通じて呼びかけるとともに、踏切事故等の発生箇所や危険性の高い踏切や軌道敷において、警戒標識や路面表示等により、通過車両に注意を促すよう対応を図っていきます。

○市原市交通安全対策会議設置条例

昭和46年3月30日

条例第8号

改正 昭和62年7月16日条例第14号

平成17年12月19日条例第56号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、市原市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 市原市交通安全計画を作成し、およびその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、およびその施策の実施を推進すること。

(会長および委員)

第3条 会議は、会長および委員をもつて組織する。

- 2 会長は、市長をもつて充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員の定数は23人とし、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者……2人
 - (2) 千葉県の職員のうちから市長が任命する者……5人
 - (3) 千葉県警察の警察官のうちから市長が任命する者……1人
 - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者……13人
 - (5) 市原市教育委員会教育長
 - (6) 市原市消防長
- 6 委員は非常勤とする。

第4条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が任命する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(昭62条例14・平17条例56・一部改正)

(議事等)

第5条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、昭和46年4月1日から施行する。

附 則 (昭和62年7月16日条例第14号)

この条例は、公布の日から施行し、昭和62年4月1日から適用する。

附 則 (平成17年12月19日条例第56号)

この条例は、公布の日から施行する。

交 通 安 全 都 市 宣 言

交通事故の防止は国民の願いである。特に次代を背負う幼、少年と一家をささえる者の死は、国家と個人の財産の大いなる損失であるばかりか、いまや善良なる市民生活の安寧を脅かす、恒久的災害として、われわれの生活におおいかぶさりつつある。いかに教育の向上を唱え、被害者の対策を考えようとも、生命、個体の安全が守られねば死文にひとしいと考える。統計によれば、当市の交通事故は昭和41年801件、死者33人を数えており、全国的にみても死者は6～15歳が一番多くこれは過去最高でさらに今後も増加の傾向にある。

市も尊い生命の尊重という立場から本年度の重点施策として、これら対策に取り組むことになったが、これを市ぐるみで対処するため、議会みずからが市民を守るとの使命感に立脚し将来への指標として、ここに本市を交通安全都市とすることを宣言する。

昭和42年 3月 14日

市 原 市