

第11次木更津市交通安全計画

令和3年度～令和7年度



木更津市交通安全対策会議

ま え が き

木更津市は、近世から江戸との海運により栄え、現在は、東京湾アクアラインの開通に伴い、交通の利便性が大きく向上し、交通の要衝として県内でも恵まれた地理に有ります。交通網が整備され、快適な走行が可能となることに伴って、交通事故が増加することがあっては、なりません。

千葉県警察が調べた過去5年間の県内交通事故発生状況によりますと、交通事故死者数全体のうち、歩行者数と自転車利用者数の合計割合は5割から6割近くで推移しています。このことから、第11次木更津市交通安全計画では「歩行者優先」を重視し、各種の交通安全施策を「5の視点」で構成し、具体的に取り組むべき対策として「6つの柱」を設けました。

交通事故の無い、安全な社会を次世代に渡していくことは、「オーガニックなまちづくり」に欠かせないものと考えております。

今後とも、警察をはじめ、交通安全関係団体等と連携・協力のもと、市民の皆さんが安心して暮らせるまちづくりを目指してまいります。

最後に、本計画策定にあたり、市民の皆さんのご協力と、貴重なご意見をお寄せいただきました木更津市交通安全対策会議委員の皆さんに、深く感謝申し上げます。

木更津市交通安全対策会議 会長

木更津市長 渡 辺 芳 邦

【 目 次 】

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通安全の安全	2
第1章 道路交通安全の重点事項	2
1 道路交通事故のすう勢	2
2 計画の重点事項	5
第2章 道路交通安全についての対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策の方向	6
【第1の視点】 高齢者・子どもの安全確保	6
【第2の視点】 歩行者・自転車の安全確保	7
【第3の視点】 生活道路・幹線道路における安全確保	7
【第4の視点】 地域でつくる交通安全の推進	8
【第5の視点】 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
第2節 道路交通安全の施策	9
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	9
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	9
① 木更津市交通安全推進協議会の活動の強化	9
② 交通安全団体への支援	9
(2) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	10
① 木更津市交通安全推進協議会の対策	10
② 高齢者に対する交通安全教育	10
③ 運転免許自主返納に対する支援措置と周知	10
(3) 飲酒運転の根絶	11
① 家庭・職場における飲酒運転追放運動の展開	11

② 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」地域環境づくりの推進	11
(4) 自転車の安全利用の推進	12
① 自転車の安全利用に係る広報活動の推進	12
② 自転車の点検整備の促進	12
③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進	12
④ 自転車損害賠償保険への加入促進	13
⑤ 反射材の普及促進	13
⑥ 全ての年齢層へのヘルメットの普及促進	13
⑦ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進	13
(5) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
① 交通安全運動の推進	13
② 交通安全に関する広報の推進	14
③ 全席におけるシートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	15
④ その他の普及活動の推進	15
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
① 幼児に対する交通安全教育の推進	16
② 児童生徒に対する交通安全教育の推進	17
③ 成人に対する交通安全教育の推進	18
④ 障がい者に対する交通安全教育の推進	19
⑤ 電動車いす利用者に対する交通安全教育の推進	19
⑥ 福祉車両運転者等に対する交通安全教育の推進	19
⑦ 外国人に対する交通安全の啓発	19
第2の柱 道路交通環境の整備	20
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	20
① 生活道路における交通安全対策の推進	20
② 歩行空間等の整備	20
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	20

① 事故危険箇所対策の推進	20
② 適切に機能分担された道路網の整備	21
③ 道路改築による道路交通環境の整備	21
(3) 交通安全施設の整備事業の推進	21
① 歩行者等の安全通行の確保	21
(4) 効果的な交通規制の推進	23
(5) 自転車利用環境の総合的整備	23
① 自転車利用環境の整備	23
② 駐輪秩序の確立	23
③ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施	23
④ 放置自転車の撤去	23
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
① 災害発生に備えた安全の確保	23
② 災害発生時における交通規制等	24
(7) 総合的な駐車対策の推進	24
① 駐車場の整備	24
② 違法駐車対策の推進	24
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	24
① 道路の使用及び占用の適正化	24
② 子どもの遊び場の確保	25
③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限	25
第3の柱 道路交通秩序の維持	25
(1) 交通指導取締りの促進	25
(2) 飲酒運転対策の促進	26
(3) 暴走族対策の促進	26
第4の柱 救助・救急活動の充実	26
(1) 救助・救急体制の整備	26

① 救助・救急体制の充実	26
② 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	26
(2) 救急医療体制の整備	27
① 救急医療機関の整備	27
② ドクターヘリの活用	27
(3) 救急関係機関の協力関係の確保	27
第5の柱 被害者支援の推進	28
(1) 交通事故被害者支援の充実・強化	28
① 交通遺児の育成及び援助	28
② 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進	28
③ 交通災害共済見舞金制度の活用の推進	28
第6の柱 交通事故調査・分析の充実	28
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	29
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	29
第2編 踏切道における交通の安全	30
第1章 踏切道における交通安全の目標等	30
1 踏切事故のすう勢	30
2 交通安全計画における目標	31
第2章 踏切道における交通安全の対策	32
1 今後の踏切道における交通安全対策の方向	32
2 踏切道における交通安全の施策	32
参考資料	33
用語集	38

計画の基本的な考え方

1 計画の位置づけ

第11次木更津市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、第11次千葉県交通安全計画に基づき策定する計画です。

この計画は、本市の交通安全施策の大綱となるもので、本市の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、その施策の実施を推進するために組織された木更津市交通安全対策会議において策定するものです。

これまで本市では、千葉県が策定する交通安全計画に基づき5年ごとに計画を改定しています。今回、平成28年度を初年度とする第10次計画が令和2年度で終了したことから、令和3年度から始まる第11次計画を新たに策定いたします。

2 計画期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、計画の進捗状況や社会情勢の変化に応じて、必要な見直しを行います。

3 計画の基本理念

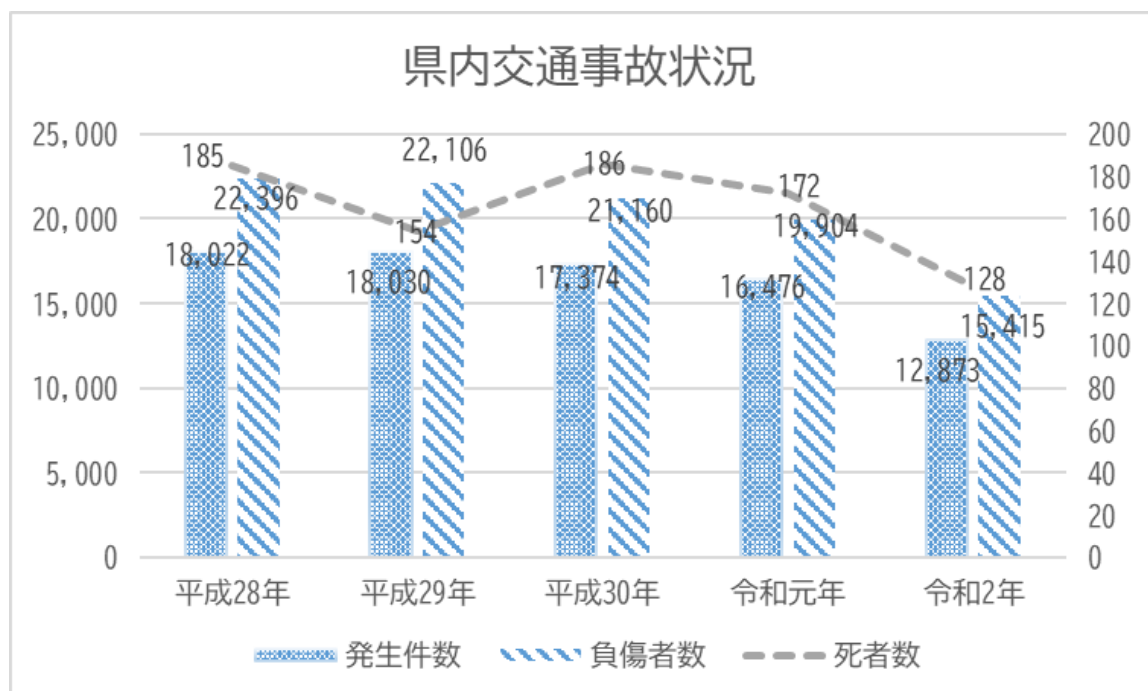
人命尊重の理念のもとに「交通環境の整備」のハード面だけでなく、交通社会を構成する「人や地域」のソフト面を融合し、総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまちづくり」を推進します。

第1編 道路交通の安全

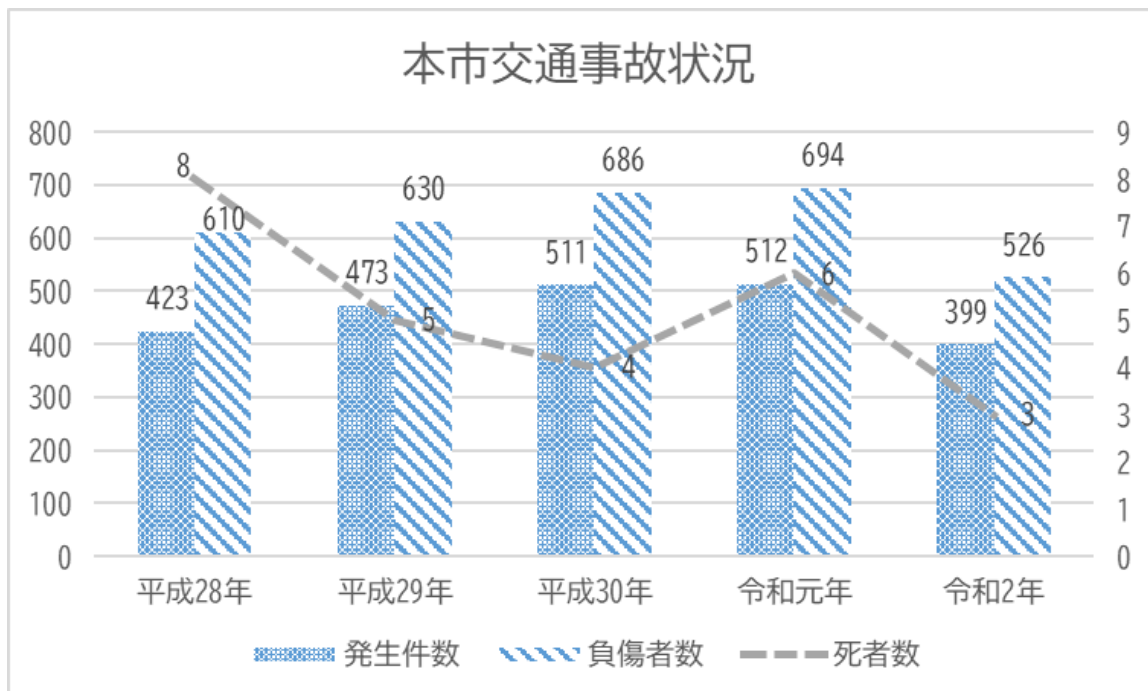
第1章 道路交通安全の重点事項

1 道路交通事故のすう勢

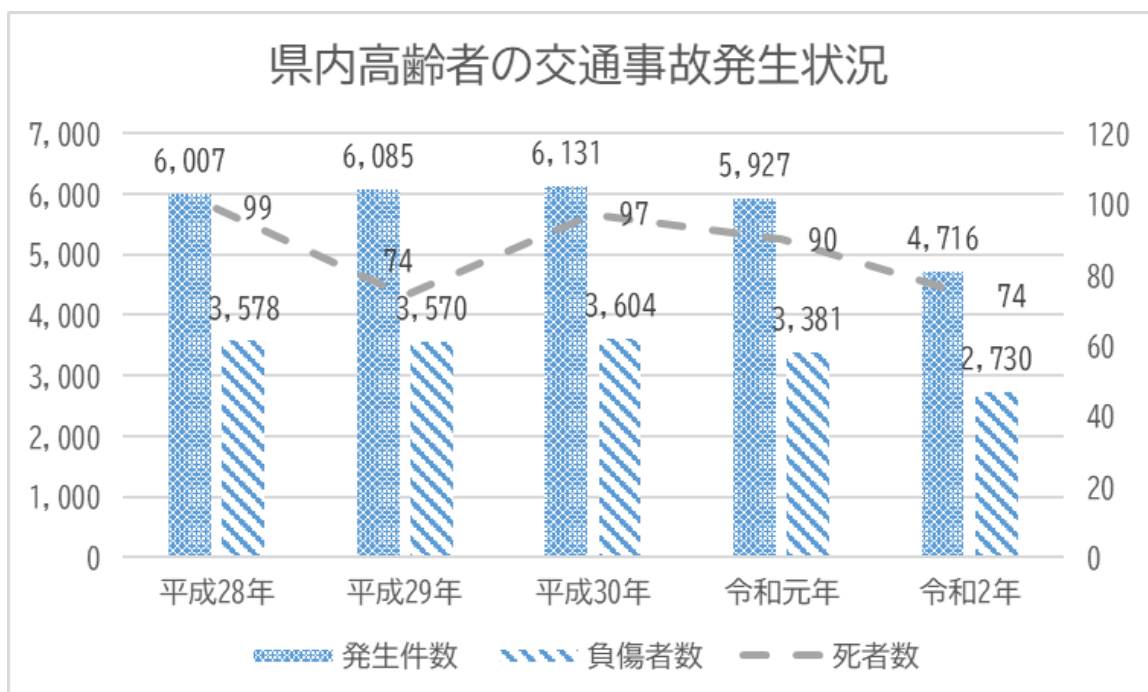
令和2年の県内の交通事故発生状況は、発生件数が12,873件、負傷者数が15,415人、死者数が128人で、平成28年の発生件数は18,022件、負傷者数は22,396人、死者数が185人で、それぞれ約30%の減少となっており、着実に減少しておりますが、全国的に見ると依然としてワースト上位に位置しています。



本市においては、平成28年と比較しますと、令和2年中の交通事故発生件数は3,999件で2,424件減少、負傷者数については5,266人で84人減少、死者数については3人で5人減少しています。



また、県内における、平成28年から令和2年までの交通死亡事故の特徴を見ると、交通死亡事故における高齢者の割合は、全体の発生件数の3割強を超えており、死者数は平成29年を除いて5割を超えています。



歩行者と自転車利用者の死者数の割合は、全体の5～6割近くで推移しています。

県内歩行者及び自転車利用者の死者数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
歩行者数	73	64	60	75	54
自転車利用者数	25	20	32	24	22
合計	98	84	92	99	76
死者数(県全体)	185	154	186	172	128
割合	53%	55%	49%	58%	59%

歩行者の事故

区分 年代別	横		断			はいかい めいてい	その他	違反 なし	計	構成率
	信号無視	車両の 直前直後	歩道外 横断	とびだし	その他					
幼児										
小学生										
中学生										
高齢者	2	2	1		2		2	28	37	68.5
その他				2		1	1	13	17	31.5
計	2	2	1	2	2	1	3	41	54	100.0
構成率	3.7	3.7	1.9	3.7	3.7	1.9	5.6	75.9	100.0	

歩行者の事故のうち、発生原因の75.9%は歩行者に違反がありませんでした。

このことから、本市では特に次の結果を重く受け止め、計画の重点とします。

令和2年中の県内の交通事故死者数 128人（全国ワースト5位）

○高齢者の死者・・・・・・・・・・74人（57.8%）年代別最多

○歩行中の死者・・・・・・・・・・54人（42.2%）事故状態別最多

2 計画の重点事項

計画の策定にあたっては、本市の交通事情と近隣や県内の交通事故状況を踏まえ、高齢者安全対策強化と歩行者優先「ゼブラ・ストップ活動」※（※印は後述の用語集で解説します）の徹底に重点をおいた計画とします。

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。

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

従来の交通安全対策を基本としつつ、社会状況や交通情勢の変化に的確に対応し、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り組みを積み重ねることにより、計画の実行性を確保していくことが求められています。

第1次計画の策定にあたっては、国及び千葉県が定める第1次交通安全計画を踏まえて、5つの項目を視点としてとらえ、本市の実情に即した具体的な取り組みを展開するため、後述のとおり施策の体系を「6つの柱」に据えて推進を図ります。

【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

高齢者の関係する交通事故件数は横ばい傾向となっているものの、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、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者の交通手段として、徒歩や自転車を利用する場合と自動車を運転する場合がありますが、徒歩や自転車を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、高齢運転者の大幅な増加が予想されることから、高齢運転者が事故の加害者となることを防止する取り組みも重要な課題です。

また、高齢者をはじめ多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会への参加を可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、地域の医療機関や福祉施設と連携して交通安全活動の実施や高齢者の事故が居住地近くで発生していることが多いことを踏まえ、身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進することが必要です。

また、少子化が進展するなかで、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る必要性が一層求められます。

このため、子どもの安全を確保する観点から、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育や通学路における歩道の歩行空間の整備を推進します。

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保

安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもの交通事故が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このため「人優先」の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路における歩道の整備を行い、歩行空間の確保を進めるとともに、歩行者への反射材の利用・普及の促進、ゼブラ・ストップ活動の実施による自動車運転者の交通安全意識の醸成、各種の取り組みを総合的に推進することで、歩行者の安全確保を図ります。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には、一転して加害者となることから、被害者と加害者それぞれの立場に応じた対策を講じる必要があります。

自転車利用者が自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景として、ルールやマナーに違反する行動が歩行者の安全な通行を脅かしていることから、自転車を利用する幅広い世代に対して自転車の安全利用の推進を図ります。

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路において交通死亡事故が発生している状況を踏まえると、引き続き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、安全な走行を普及させるための啓発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及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

また、過去に交通事故が多発している箇所や交通事故の発生が懸念される箇所については、警察や関係機関・団体と連携しながら、共同現地診断による整備、改善を実施し、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進

県内で、子どもや高齢者が被害に遭う交通事故の約5割が自宅から500メートル以内で発生していることから、地域のコミュニティを積極的に活用して、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。

また、重大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あたっては、交通安全ボランティアや自治会による交通安全の見守りや啓発・教育、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、本市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、引き続き地域と一体となり、連携しながら交通安全対策を推進します。

【第5の視点】交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

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。

このことから、交通死亡事故の防止対策を強化するため、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流を詳細に分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態に的確に対応した対策を行い、交通死亡事故の減少を図っていく必要があります。

第2節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通の安全を確保するため、第11次千葉県交通安全計画に定められた施策に基づく以下の6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 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

第2の柱 道路交通環境の整備

第3の柱 道路交通秩序の維持

第4の柱 救助・救急活動の充実

第5の柱 被害者支援の推進

第6の柱 交通事故調査・分析の充実

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事故防止は自身の問題として考え行動することが重要であることから、交通社会に適応する人間を育成するため、幼児期から適切な指導・教育を実施します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、飲酒運転の根絶、自転車の安全利用については関係機関・団体と連携し、強力で推進します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 木更津市交通安全推進協議会の活動の強化

交通安全の意識を高め、市民一人ひとりに浸透させるため、木更津市交通安全推進協議会の活動の活性化を促進し、構成員である各機関・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、各季の交通安全運動をはじめとした交通安全活動を展開します。

② 交通安全団体への支援

ア 交通安全協会（木更津交通安全協会木更津部会）

木更津交通安全協会は、広報啓発や交通安全指導を推進し、地域における交通安全活動の中核として、重要な役割を担っています。このため木更津交通安全協会による

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支援を行います。

イ 安全運転管理者協議会（木更津地区安全運転管理者協議会）

安全運転管理者協議会は、道路交通法に基づき、一定台数以上の自動車を使用している事業者が選任する安全運転管理者で組織された交通安全団体であり、事業所における交通安全を推進する重要な役割を担っています。同協議会が実施している「無事故・無違反運動（セーフティドライバーズちば）」などの施策に、今後とも協力し、職域における安全管理の徹底と事故防止に努めます。

ウ その他の民間団体

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

（２）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対策を促進するとともに、家族に限らず地域全体で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで交通安全を意識する機会の少ない一人暮らしの高齢者に声をかけるなど、地域ぐるみで高齢者をケアする活動を促進します。

① 木更津市交通安全推進協議会の対策

高齢者が巻き込まれる交通事故が増加していることから、高齢者の交通安全意識の普及、正しい交通ルールと適切なマナーについて周知を行います。

② 高齢者に対する交通安全教育

高齢者が多く集まるイベントや趣味の会に直接赴き、「出前講座・高齢者交通安全教室」を開催し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に、交通安全意識の高揚を図るとともに、夜間の事故防止対策として反射材の利用を推進します。

また、一般財団法人 木更津自動車学校及び関係機関と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教室を実施します。

③ 運転免許自主返納に対する支援措置と周知

ア 運転免許自主返納に対する支援措置

高齢運転者による交通事故を減少させるため、自動車の運転に不安がある高齢者が自主的に運転免許を返納しやすい環境を整備し、返納後の支援を行います。

令和3年度から、運転免許を自主返納した高齢者（対象65歳以上74歳以下の方）に対しては代替の交通手段が必要となることから、タクシーを利用した際の利用料金の全部または一部を助成する事業を開始します。

イ 運転免許自主返納に関する高齢者への周知について

高齢者運転免許の自主返納を促すため、関係機関・団体が取り組んでいる運転免許自主返納制度や運転免許自主返納者への支援措置内容を周知し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

ウ 高齢者の移動支援について

75歳以上の高齢者のみの世帯で運転免許証がなく居宅で生活する上で、移動手段の確保が困難な世帯に対しタクシーを利用した際の利用料金の全部または一部を助成する事業を開始します。

また、既存の公共交通での移動が困難な地域で、自家用有償旅客運送による地域が主体となった生活の移動手段の確保を推進します。

(3) 飲酒運転の根絶

① 家庭・職場における飲酒運転追放運動の展開

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の周知徹底を図るとともに、家庭・職場での飲酒運転根絶の取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転させない環境づくりに努めます。

② 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」地域環境づくりの推進

悪質で危険な犯罪である飲酒運転の根絶対策が必要不可欠であることから、運転手はもとより、飲食店・販売店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶運動を行う環境づくりを進め、木更津交通安全協会など地域で創意工夫による訪問活動や啓発運動を展開しながら、飲酒運転に対する意識が一過性のものとならないよう、引き続き「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」地域環境づくりを推進します。

(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活動の推進

自転車は、子どもから高齢者まで利用できる便利な交通手段であり、通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、近年、自転車の歩道上での暴走や携帯電話を使用しながらの走行など運転マナーの低下や、自転車が加害者となる事故の発生が問題となっており、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広報媒体を積極的に活用し、自転車の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

ア 自転車安全利用キャンペーンの実施

毎年5月の「自転車安全利用推進月間」及び毎月15日の「自転車安全の日」に、関係機関・団体と連携した啓発活動を通して、「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※の周知を図り、自転車のマナー向上を目指します。

また、警察・県・木更津交通安全協会・自転車軽自動車商協同組合と連携し、街頭での自転車点検・啓発活動・安全指導を実施し、自転車安全利用対策を推進します。

イ 自転車の交通安全教室の開催

小学生及び高齢者を対象に、警察・木更津交通安全協会・一般財団法人 木更津自動車学校と連携して、参加・体験型の交通安全教育を推進し、「ちばサイクルール」による自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室において、日常点検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・整備を呼びかけ、自転車点検整備の徹底を図ります。

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などの関係団体や学校と連携し、TSマークの普及促進を図ります。



④ 自転車損害賠償保険への加入促進

第一種 TS マーク

第二種 TS マーク

自転車の関係する交通事故において、自転車利用者に対して高額な損害賠償が命じられる事例を踏まえ、交通安全啓発を実施する際に自転車保険の必要性を説明し、保険加入の促進を図ります。

⑤ 反射材の普及促進

薄暮時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服装着用や反射材（自転車の後部・側面等）の効果と必要性を周知させることで、自転車利用者が自ら身を守る意識の向上を図り、反射材等の自発的な普及活用の促進に努めるとともに、灯火の取り付け並びに点灯を指導し、自転車の視認性の向上を図ります。

⑥ 全ての年齢層へのヘルメットの普及促進

自転車乗用中又は同乗中の交通事故は、頭部に重大な損傷を受けるおそれがあるため、頭部へ衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転車用ヘルメットの正しい着用方法と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦ 幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、保護者等を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

(5) 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中心に、四季の変化に伴う交通事故の実態に即した運動として展開するほか、必要に応じて市内の交通事故の発生実態に即した交通安全運動を実施します。



令和元年5月 春の全国交通安全運動 出動式の様子

イ 日を定めて行う運動

市民が交通安全に関心を持ち交通安全意識を高めることを目的として毎月10日を「交通安全の日」、また、自転車の安全利用促進を図ることを目的に毎月15日を「自転車安全の日」とそれぞれ定められています。この日に合わせて、広報や指導の施策を推進します。



交通安全啓発活動「アクション10」※

ウ 年間を通じて行う運動

子ども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、悪質な違反・危険運転の防止、暴走族の追放及び違法駐車等の追放等を中心に展開します。

② 交通安全に関する広報の推進

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動を効果的に展開し、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体が緊密な連携の下に、駅頭などにおける啓発キャンペーンを積極的に実施

し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、広報紙やホームページ、市内に設置されているデジタルサイネージを活用し、幅広い年代に対して親しみやすく分かりやすい情報発信に努めます。

③ 全席におけるシートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、全席（子どもを同乗させる場合にはチャイルドシートの着用も含む）の着用率100パーセントを目標に、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動等の機会に広報媒体を活用し、着用の徹底を図ります。

④ その他の普及活動の推進

ア エコドライブ ※ の推進

交通安全にも役立つ環境に配慮した運転方法として、アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まない等を心がけ消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減する取り組みを推進します。

イ 視認性の高い服装の着用及び反射材の普及促進

夜間・早朝における交通事故防止を図るため、歩行者・自転車利用者に対し、視認性の高い服装の着用や、反射材・LEDライトの普及・促進を図ります。

ウ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動 ※ の推進

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



木更津市・木更津交通安全協会木更津部会作成による啓発用注意喚起ステッカー

(6) 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、自他の生命尊重という理念の下に交通安全に関する思想及び知識を普及し、交通事故を自らのものとして考えることにより、これを習慣化させるために実施するものであり、幼児から高齢者まで、心身の発達段階に応じて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

ア 幼児に対する交通安全教育の充実

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、将来にわたって、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重要です。

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、地域、関係機関・団体等の連携により、幼児、保護者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 家庭における広報活動等の推進

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。そのため、警察や交通安全協会をはじめとした関係機関・団体と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けが持たれるよう、積極的な資料提供、広報活動を行います。

② 児童生徒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、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、高学年になると、保護者から離れて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、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、歩行者や自転車利用者として必要な知識と技能を修得させるとともに、具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

イ 中学校における交通安全教育の推進

中学生は、通学等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、交通事故の全体の中で、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。また、自動車等の車両に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まる時期



であるなど、社会人として本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、自転車で安全に道路を通行するために「ちばサイクルルール」等の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、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

ウ 高等学校における交通安全教育の推進

高校生は、その多くが近い将来自動車の運転免許を取得し、自動車の運転者として交通社会に参加するようになります。

また、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携を図りながら、自転車や二輪車の運転者として、「ちばサイクルルール」等の安全に道路を通行するための技能と知識を十分に習得させるとともに、生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促進します。また、交通社会の一員として、交通ルールや正しい交通マナーを遵守し自他の生命を尊重する等、責任を持って行動できるような交通安全教育を推進します。

③ 成人に対する交通安全教育の推進

ア 交通安全啓発活動等の実施

交通安全意識の高揚・交通マナーの向上を促進するため、各種イベントや地域、職場における各種啓発活動等を行い、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト等の正しい着用の徹底、自動車運転中の悪質・危険性の高い運転を防止するための自主的な安全行動と交通安全に対する意識づけを図ります。

イ 交通安全団体等の活動に対する支援

木更津交通安全協会、木更津地区安全運転管理者協議会、千葉県交通安全推進隊 ※ などによる交通安全のための活動に対して、積極的な支援・協力をを行い、それらの活動を通じて、地域における交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 公民館等の社会教育施設における活動の推進

公民館で開催される高齢者学級や家庭教育学級などで、交通安全に関する内容

の講座の実施を働きかけるとともに、社会教育施設等に交通安全に関するチラシやリーフレットの配布、ポスターの掲示を通じて交通安全に対する意識を高めま
す。

④ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な知識及び技能の習得のため、障がいの程度に応じ関係
機関・団体等と連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図り
ます。

⑤ 電動車いす利用者に対する交通安全教育の推進

電動車いすは道路交通法上、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。このため、電動車いす利用者に対し、事
故の実態や正しい利用方法について積極的に広報するとともに、関係機関・団体
と連携し電動車いす利用中の交通事故防止を図ります。

⑥ 福祉車両運転者等に対する交通安全教育の推進

福祉車両の利用者は高齢者や障がい者であり、交通事故が発生した場合や急ブ
レーキをかけた際に衝撃を緩衝させることが難しく、重大事故に発展するおそれ
が高いことから、関係機関・団体との連携により、福祉車両等の運転者に対する
交通安全教育を推進します。

⑦ 外国人に対する交通安全の啓発

県内における外国人観光客数及び在留外国人数は近年増加傾向にあります。外
国人は、自国における交通ルールとの違いに戸惑う場面も多く、外国人観光客が
レンタカーやレンタサイクルを運転する際に日本の交通法規を順守しないこと
による交通事故の発生も危惧されます。このため、関係機関や事業者と連携し、交
通ルールを外国語で分かりやすく記載したリーフレットを配布することで、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 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑を図るには、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設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。

また、歩行者の視点に基づいた道路整備や身近な生活道路において、「人優先」の交通安全対策を推進します。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用等の安全な通行を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装等の安全施設の整備をするとともに、交通実態を踏まえた効果的な交通規制等の総合的な交通事故抑止施策を関係機関などと連携して推進します。

② 歩行空間等の整備

ア 歩道整備及び自転車利用環境整備の推進

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、通学路や歩行者等の事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道整備及び自転車利用環境整備を推進します。

イ 通学路の整備

園児・児童の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた交通安全施設（スクールゾーンなど）を推進するとともに、ゼブラ・ストップ活動と連動し、歩行者優先対策を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、関係機関等と連携を図り適切な安全対策を推進します。

② 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、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、他の交通機関と連携強化を図る道路整備を推進します。

③ 道路改築による道路交通環境の整備

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、道路の改築事業を推進します。

(3) 交通安全施設の整備事業の推進

① 歩行者等の安全通行の確保

ア ゾーン30指定の推進

警察庁が推進する生活道路における歩行者の安全な通行を確保することを目的とした、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制とあわせ、速度抑制・通過交通抑制を図るためのハンプ ※ 及び狭さく ※ 等の物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30」について、自治会から要望があった場合に、警察へ要望し指定の推進を行います。

市内のゾーン30指定箇所





イ 信号機の設置及び改良の推進

自治会などから寄せられる必要性、緊急性の高い箇所への信号機の新規設置要望については遅滞なく警察に要請します。

また、既存の信号機についても、交通量、交通事故発生状況など交通環境の変化に応じて信号機が改良されるよう警察を通じ、千葉県公安委員会へ整備の推進を要請します。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性がある交差点・カーブ区間に対してドット線 ※ や視線誘導標 ※ の設置を推進します。

エ 夜間事故防止対策の推進

夜間における視認性を高めるため、交差点やカーブに道路照明灯、路面標識の設置、道路標示の高輝度化に努めます。

(4) 効果的な交通規制の推進

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実施し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路などにおいては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を実施するなど、地域の特性に応じた安全対策を推進します。また、交通事故多発地域、路線においては事故分析結果などに基づき、効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

(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の安全を確保するため、関係機関と協力し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

② 駐輪秩序の確立

放置自転車により交通が阻害されている現状を踏まえ、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車の利用者に対する正しい駐輪方法に関する一層の普及、浸透を図ります。

③ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

放置自転車等の問題を関係機関と連携・協力して広く市民に訴え、その解消を図るための放置自転車クリーンキャンペーンを実施します。

④ 放置自転車の撤去

木更津駅・巖根駅の放置禁止区域内及び市道に放置されている自転車の撤去を行います。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害発生に備えた安全の確保

大規模地震等の災害が発生した場合、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路の安全性に関する点検等を強化し、災害時には関係機関とともに迅速な対応ができるよう防災対策を推進します。

② 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、木更津市地域防災計画により交通情報の収集に努め、災害応急対策を的確かつ円滑に行うとともに、災害対策基本法、道路交通法に基づき、車両の流入規制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 駐車場の整備

駐車需要を生じさせる一定規模以上の建築物の開発に対し「木更津市宅地開発指導要綱」に基づき、駐車施設の整備を誘導します。

なお、駐車場整備地区においては、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、一定規模以上の建築物の建築に対し「木更津市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、駐車施設の附置が義務付けられています。

② 違法駐車対策の推進

違法駐車の実態を踏まえ、警察や関係機関などと協力して違法駐車対策を推進します。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事のための占用の許可にあたっては、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、占有物件の維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の指導

道路交通に支障を与える不法占有物件、違反広告物については、関係機関・団体等と協力しながら撤去を指導します。

ウ 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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。

② 子どもの遊び場の確保

子どもの路上における遊びや運動による事故防止を図るため、児童遊園及び都市公園の維持管理に努め、子どもの遊び場の確保に努めます。

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、または交通の危険を防止するため、道路の破損・決壊又は異常気象や地震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または制限を行います。

第3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、警察等関係機関と連携して、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関係機関と協力して警察に要請し、特に社会問題となっている「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくりや、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの促進

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた交通取締りを警察に要請していきます。（無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、シートベルト未装着等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反行為）

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行といった歩道通行者に危険を及ぼす違反者に対する指導警告及び、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する取締りを警察に要請していきます。

(2) 飲酒運転対策の促進

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、重点的かつ効果的な交通指導取締りを警察に要請していきます。

また、飲酒運転の追放を図るために、交通安全運動など市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報啓発し、地域における飲酒運転追放気運の醸成を図ります。

(3) 暴走族対策の促進

暴走族の追放を図るには、警察の徹底した取締りの強化に加え、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報啓発し、地域における暴走族追放気運の醸成を図ります。

また、暴走族が集まる場所として利用されない環境づくりを推進するとともに、暴走行為を抑制するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備や交通実態に応じた交通規制を行い、暴走行為ができない交通環境整備に努めます。

第4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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の充実に努めます。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者を迅速に救助・救護するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急医療体制の充実に努めます。

② 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、現場におけるバイスタンダー（発見者）※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に行われるようにする必要があります。

このため、消防機関において、地域住民を対象に応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、応急手当指導員の養成を計画的にかつ効果的に行うよう努めます。

また、「救急の日」及び「救急医療週間」を中心に、広報啓発活動を積極的に推進し、救急法の普及を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

① 救急医療機関の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急では、地元の医師会の協力により、休日における在宅当番医事業を実施するとともに、夜間の救急診療として、本市の君津郡市夜間急病診療所において、君津地域四市の内科・小児科医の輪番制により対応し、一次救急医療体制としております。

一次救急医療施設では応じきれない入院治療を必要とする重症の傷病者に対応するため、二次救急医療 ※ 体制として君津地域四市の病院輪番制により対応しています。

さらに、重篤の傷病者の救命医療に対応するため、三次救急医療 ※ 体制として君津中央病院に24時間体制がとられています。

こうした救急医療体制の維持、充実に努めてまいります。

② ドクターヘリの活用

交通事故の負傷者は、重症である可能性が高いことから、医師による速やかな救命医療を開始することが重要となります。

このため、重篤な負傷者を高度な治療が可能である医療機関への迅速な搬送により、救命及び後遺症の軽減が図れるため、ドクターヘリを活用します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受け入れ、連絡体制の明確化に努めます。

第5の柱 被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的に多大な打撃を受け、または、かけが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。

交通事故被害者を支援するため、交通事故相談、交通事故被害者に対する情報提供制度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) 交通事故被害者支援の充実・強化

① 交通遺児の育成及び援助

交通事故により親等を失った、もしくは重度の障がいをもつこととなった場合、「木更津市遺児福祉基金に関する条例」に基づき、その児童を養育する人に手当を支給し、児童の健全な育成と福祉の増進を図ります。

② 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、県が設置する「交通事故相談所」を活用し、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策を実施するとともに、公益社団法人千葉県犯罪被害者支援センターをはじめとした各種相談機関と連携を密にして、相談体制の充実強化に努めます。

③ 交通災害共済見舞金制度の活用の推進

交通災害共済見舞金制度の加入を促進するとともに、加入者が交通事故に遭い、交通災害共済見舞金制度の利用を申し込まれた際には、速やかに見舞金が支給できるように事務処理を行います。

第6の柱 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者の行動のみならず、道路環境面といった様々な角度から情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要があります。

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

過去に発生した交通事故発生実態から、特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路について、関係機関・団体と共同して現地診断を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析・検討して効果的な事故防止対策を推進します。



共同現地診断の様子

(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、社会的反響の大きな事故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緊急現地診断を行い、運転者の人的要因（特性・心理・思い違い等）や道路環境の外的要因（昼夜・交差点・カーブ・地形等）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することで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

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、近年、県内では10件前後で推移しています。令和元年度は14件の踏切事故が発生し、死者数は4人、負傷者数は3名でした。

また、令和元年度の踏切事故14件のうち、原因別でみると落輪・停滞等によるものが8件で57.1%を占めています。

◆市内の踏切状況

種別	内房線	久留里線	計	備考
第1種	16	22	38	自動遮断機が設置されている踏切道
第2種	0	0	0	一部時間帯のみ踏切保安係が遮断機を操作する踏切道
第3種	0	0	0	警報機のみが設置されている踏切道
第4種	0	2	2	遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	16	24	40	

◆市内での踏切傷害事故件数

	R2年度
内房線	0
久留里線	0

◆令和2年度 市内の踏切道の事故防止対策の実施内容

- ・ 駅構内にて、踏切事故防止キャンペーンと啓発物配布
- ・ 木更津駅まつりにて、踏切事故防止・非常ボタン押下体験（模擬装置）

2 交通安全計画における目標

踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、次章に掲げる対策を推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

第2章 踏切道における交通安全の対策

1 今後の踏切道における交通安全対策の方向

踏切事故は、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すものであることから、踏切の歩道の構造改良や警報機・遮断機の改良など、道路管理者や鉄道事業者と協力して、効果的な対策を推進します。

2 踏切道における交通安全の施策

踏切事故は、直前横断・落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動など東日本旅客鉄道株式会社と協力して踏切事故防止キャンペーンを推進します。

参 考 资 料

○木更津市交通安全対策会議条例

昭和46年3月31日条例第8号

改正

昭和62年3月27日条例第12号

木更津市交通安全対策会議条例

(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、木更津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) 木更津市交通安全計画を作成し、及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、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及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 委員は、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委嘱する者
 - (2) 千葉県の出先機関の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 千葉県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者
 - (5) 教育委員会の教育長
 - (6) 消防本部の長
- 6 前項の委員の定数は、20人以内とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

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、市長が委嘱する。

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、委嘱を解かれるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(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3月27日条例第12号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

木更津市交通安全対策会議委員名簿

根 拠 条 例	役 職
会長 木更津市長 (第3条第2項)	木更津市長
委員 (委嘱) 国の関係地方行政機関 (第3条第5項第1号)	国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所 木更津出張所長
委員 千葉県の出先機関 (第3条第5項第2号)	千葉県君津地域振興事務所長
	千葉県君津健康福祉センター長
	千葉県君津土木事務所長
委員 千葉県警察の警察官 (第3条第5項第3号)	木更津警察署長
委員 木更津市の職員 (第3条第5項第4号)	総務部長
	企画部長
	市民部長
	健康子ども部長
	福祉部長
	都市整備部長
委員 教育委員会教育長 (第3条第5項第5号)	教育長
委員 消防本部の長 (第3条第5項第6号)	消防長
特別委員 (第4条)	東日本旅客鉄道株式会社 木更津駅長

計 画 策 定 の 経 緯

日 付	内 容	備 考
令和3年4月8日	市町村交通安全計画の作成等について (県環境生活部くらし安全推進課より作成依頼)	
令和3年6月22日	各関係機関及び市・関係各課へ意見照会	
令和3年7月9日	各関係機関及び市・関係各課へ意見照会 (2回目)	
令和3年8月30日	第1回木更津市交通安全対策会議【書面開催】	
令和3年9月8日	9月市議会定例会 教育民生常任委員会協議会において説明	
令和3年9月24日	9月市議会定例会 議員全員協議会において説明	
令和3年10月1日～ 令和3年10月30日	意見公募	
令和3年11月22日	第2回木更津市交通安全対策会議【書面決議】	

用語集（本文中の「※」印が付された用語についての解説です）

名称	意味
アクション10事業	千葉県交通安全条例第3条により交通安全の日と定められている毎月10日に、交通事故の防止を図るため、各機関・団体が地域ごとに連携した各種交通安全対策（広報啓発活動・街頭指導等）を一斉に展開する取り組みを指します。
エコドライブ	環境に配慮した運転方法のことで、アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まない等の心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減することができます。
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。
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。
3（サン）・ライト運動	薄暮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、下記の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ライト等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）：運転者は右からの横断者にも注意する
視線誘導標	車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設のことです。
自転車運転者講習	信号無視、指定場所一時不停止等、政令で定められた14の危険行

制度	<p>為をし、原則として3年以内に2回摘発された者には「自転車運転者講習」が義務付けられ、定められた期間（原則として受講命令から3カ月を超えない範囲）に受講しない場合は、5万円以下の罰金が科されます。</p>
ゼブラ・ストップ活動	<p>運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的としており、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるものです。</p> <p>①ゼ「前方」 前をよく見て安全運転し、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する</p> <p>②ブ「ブレーキ」 横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む</p> <p>③ラ「ライト」 3（サン）ライト運動で道路横断中の交通事故防止に努める</p> <p>④ストップ 横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故を防ぐ</p>
千葉県交通安全推進隊	<p>県民一人ひとりの参加によって「交通安全県ちば」を実現するため、千葉県交通安全条例に基づき、平成14年度から始まった制度です。</p> <p>推進隊は交通安全に関心と意欲を持った県民の方々が、通学路での街頭監視や保護・誘導などの地域に密着した活動を先導的に行うこ</p>

	とにより、県民一人ひとりへの交通安全意識の普及・浸透・定着を図ることで、地域の子どもたちや高齢者を交通事故から守ることを目的に活動しています。
ちばサイクルール	内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に自転車条例の内容を盛り込んだ千葉県独自の自転車安全利用ルールです。 【自転車に乗る前のルール】 ①自転車保険に入ろう ②点検整備をしよう ③反射器材をつけよう ④ヘルメットをかぶろう ⑤飲酒運転はやめよう 【自転車に乗る時のルール】 ①車道の左側を走ろう ②歩いている人を優先しよう ③ながら運転はやめよう ④交差点では安全確認しよう ⑤夕方からライトをつけよう
T S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。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。 ※T S : Traffic Safety
ドット線	道路交通法に基づく路面標示であり、信号機の無い交差点において、優先とされる幹線道路から出る路側線の延長上に点線（ドット線）を付け、見わけにくい優先路線を解りやすく指示する路面標示です。
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。
バイスタンダー	交通事故の当事者や事故現場に居合わせた人等を指します。
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

	<p>隆起」の意味であり、路上の横断方向に幅3～5メートル、高さ10～15センチメートル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。</p> <p>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。</p>
--	---