

第10次富里市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



令和3年3月

は じ め に

富里市では、昭和51年に第1次交通安全計画（5か年）を策定以来、5年ごとに計画の見直しを行い、県行政機関並びに交通安全協会等の民間団体とともに交通安全対策を強力に推進してきました。

こうした取組により、交通事故死者数は減少の傾向にありつつも、交通環境の変化や市街地の形成、通過交通量の増大と相まって、なお、予断を許さない状況にあります。

交通事故防止は、市民と行政が一体となって取り組むべき緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に引き続き交通安全全般にわたり総合的かつ長期的視野に立って強力に推進しなければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講じるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものですが、交通安全に関する施策は、各機関相互に密接な関連を有するものであることから、緊密な連携を保ち、効果的に実施することが肝要です。また、市民生活に直接影響を及ぼすため、施策の推進に当たっては、市民の十分な理解と積極的な協力を得て、その効果を高めるよう努めることが必要です。

以上の基本方針に立脚し、各関係機関、団体等は、その所掌を分担する交通安全対策を円滑かつ適確に推進し、交通事故の防止、特に死亡事故の着実な減少を図り、豊かな環境の中で安全に暮らせるまちづくりに努めてまいります。

市民の皆様の御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和3年3月

富里市長 五十嵐 博文

目

次

第1章	計画の基本的考え方	1
第2章	交通事故の推移	4
第3章	道路交通安全対策	7
第1	今後の道路交通安全対策の方向（4つの視点）	7
(1)	【第1の視点】 高齢者・子どもの安全確保	7
(2)	【第2の視点】 歩行者・自転車の安全確保とコンプライアンス意識の向上	9
(3)	【第3の視点】 生活道路・幹線道路における安全確保	9
(4)	【第4の視点】 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
第2	施策の展開	11
1	市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	11
(1)	市民総参加でつくる交通安全の推進	11
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(3)	地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	13
(4)	自転車の安全利用の推進	14
(5)	飲酒運転の根絶	16
(6)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
2	道路交通環境の整備	20
(1)	生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	20
(2)	道路ネットワーク等の整備	21
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	22
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	23
(5)	効果的な交通規制の推進	23
(6)	自転車利用環境の整備	24
(7)	災害に備えた道路交通環境の整備	24
(8)	総合的な駐車対策の推進	24
(9)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25

3	道路交通秩序の維持	26
(1)	交通指導取締りの強化の促進	26
(2)	飲酒運転対策の強化の促進	26
(3)	暴走族等対策の推進	26
4	救助・救急活動の充実	27
(1)	救助・救急体制の整備	27
(2)	救急医療体制の整備	28
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	28
5	被害者支援の推進	28
(1)	損害賠償の請求についての援助等	28
(2)	交通災害共済への加入促進	28
	参考資料 富里市交通安全対策会議委員名簿	29

第1章 計画の基本的考え方

1 計画の性格

第10次富里市交通安全計画は、千葉県交通安全計画に基づき、「人優先」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」の相互関連を考慮し、適切かつ効果的な施策を総合的に推進するために作成しました。

この計画は、市の交通安全施策の大綱となるもので、市長、警察等の関係機関から構成される「富里市交通安全対策会議」で決定されます。

2 計画策定の趣旨

富里市交通安全計画は、県が定め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。平成28年度を初年度とする第9次計画は、令和2年度で計画期間が終了することから、令和3年度から始まる第10次計画を新たに策定するものです。

3 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、交通事故のない、安全で安心して、生き生きと暮らせる富里市の実現を目指します。

4 計画期間

この計画は、計画の期間を令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

5 計画策定のプロセス

この計画は、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、千葉県成田警察署、千葉県成田土木事務所、千葉県印旛地域振興事務所、富里市交通安全協会連合会等関係機関に意見照会を行い、また、パブリックコメントや、交通安全対策基本法第18条第1項の規定により設置した富里市交通安全対策会議に諾り、対象を広く様々な意見を集約し策定します。

6 SDG s ※

富里市では、第10次富里市交通安全計画(令和3年度から令和7年度)において、計画を通じて積極的にSDG sの達成に貢献していく取組を進めて行きます。

※SDG sとは

SDG sは、平成27年(2015年)9月の国連サミットにて、全会一致で採択されました。

「誰一人取り残さない」持続可能でより良い社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2030年を年限とする17のゴール(目標)、169のターゲット、232の指標が定められています。

開発途上国だけでなく先進国自身も取り組むべき目標であり、国も積極的に取り組んでいます。

SDG sは、世界共通の目指すべき姿に向けて各国で取り組まれているグローバルな考え方ですが、自治体におけるSDG sの達成に向けた取組は、中長期を見通した持続可能なまちづくりや地域活性化など、地方創生の政策と軌(みちすじ)を一つにするものです。

SDG sの考え方を取り入れることで、地域課題解決の加速化や、政策全体の最適化といった相乗効果が生まれ、地方創生の取組がより一層充実・深化することが期待されています。



富里市におけるSDGs

SDGsの理念は、グローバル社会の中で大きく飛躍を目指す本市にとっても重要な視点であるため、国とともにSDGsの達成に向けた取組を加速していく必要があります。

富里市においてはSDGsを取り入れ、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指すまちづくりを進めています。

この考え方を踏まえ、第10次富里市交通安全計画においても、その土台としてSDGsを取り入れ、将来にわたり持続可能な富里の姿を描きます。

その実現のため、第10次富里市交通安全計画で主に取り組むゴールは次のゴールとなります。

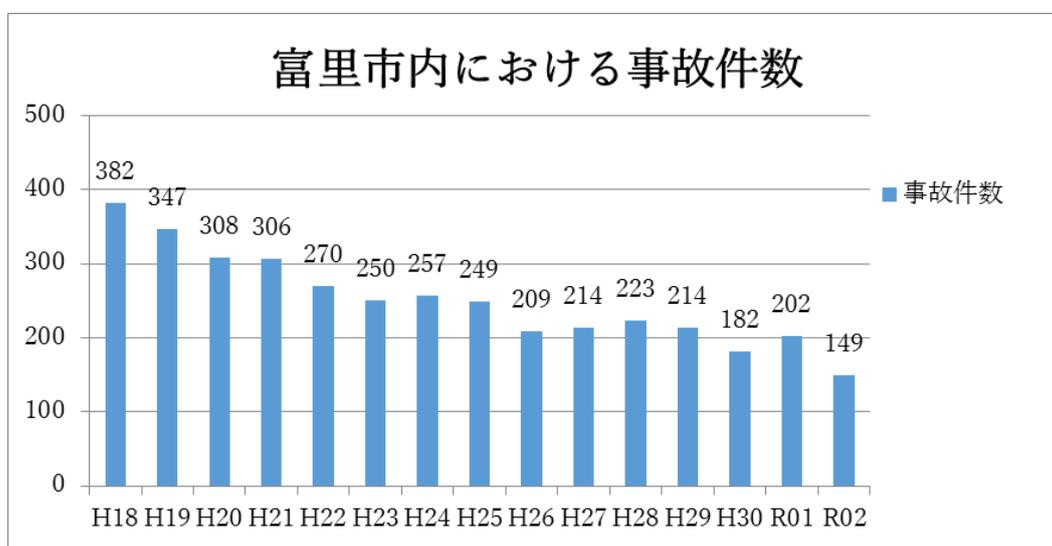


第2章 交通事故の推移

富里市内における交通事故は、年々減少の傾向を示していますが、いまだ多くの市民が交通事故の被害に遭っている状況です。

市内における近年の交通事故の発生状況を見るとその特徴は次のとおりです。

- ・ 高齢者が関わる事故
- ・ 歩行者、自転車利用者の事故
- ・ 飲酒運転による事故
- ・ 前方不注意等安全運転義務違反等による事故



資料：県交通白書（平成18～28年12月31日現在）

交通事故統計ちば（平成29年12月末現在～令和元年12月末現在）

千葉県警察ホームページ（令和2年12月31日現在）

1 富里市における事故の推移（平成28年～令和2年の5年間）

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	223	214	182	202	149
傷者数	279	271	215	242	176
死者数	3	0	1	2	2

富里市における過去5年間の事故の推移を見ると、交通事故発生件数、傷者数共に減少し、死者数については横ばいとなっています。

2 第9次富里市交通安全計画策定後の評価と検証

交通事故発生件数及び傷者数については、警察署をはじめ、関係機関、団体等と連携し、地域等における交通安全に関する啓発活動や広報活動等を実施することで、交通安全意識の高揚を図りながら交通事故防止に取り組んだ結果、減少傾向に進んでいると言えます。

(具体的な対策)

- ① こども園、幼稚園、小中学校等での交通安全教室の実施
- ② 交通安全運動期間中における富里市交通安全協会連合会等による街頭啓発等の実施
- ③ 地域ボランティア等による通学路における登下校時の街頭啓発等の実施
- ④ 区、自治会や市民等からの要望を踏まえ、横断歩道や信号機の設置、道路標識の設置等について、警察署への積極的な働きかけを実施
- ⑤ 交通事故多発箇所の交通事故現地診断における、効果的な事故防止対策の実施
- ⑥ 警察による取締りの強化

死者数については、発生要因は様々で、過去5年間の事故を見ると、車対歩行者による事故が3件、車対車による事故が2件、車による単独の事故が3件発生しています。

交通死亡事故発生後は、道路管理者や警察署と共に緊急現地診断を実施し、今後の事故防止について検証した上、対策を実施しています。

(具体的な対策)

- ① 啓発看板等の設置
- ② 道路改良工事や交通安全施設等の設置
- ③ 広報等による啓発活動の実施

現在、自動車の利用は生活手段として不可欠であり、交通事故は今後も多発することが予想されます。

量的・質的に変化していく道路交通を背景とした交通事故の状況に対処していくためには、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、交通事故のない安全な交通社会を実現することを目標に、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に十分対応した総合的な交通安全対策を積極的に推進する必要があります。

そこで、今後ともこの計画に基づいて、各般の交通安全対策を総合的かつ強力に推進し、交通事故の減少傾向を持続させ、交通事故死傷者数の着実な減少に努めてまいります。

第3章 道路交通安全対策

第1 今後の道路交通安全対策の方向（4つの視点）

近年、交通事故発生件数が減少し始めていることは、これまで実施されてきた施策に一定の効果があったものと考えられます。こうしたことを踏まえ、従来の交通安全対策を基本としつつも、社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に対応し、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・分析を充実し、より効果的な対策へと改善を図ります。

今後、対策を実施していくに当たっては、特に、次のような4つの視点を重視して対策の推進を図ります。

（1）【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

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が重要です。

高齢者の移動手段としては、歩行のほか自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合がありますが、歩行や自転車等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、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、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、それぞれの高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題です。

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らず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化され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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、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ことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ、生活に密着した交通安全活動を推進します。

一方で、少子化の進展の中で安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通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、次代を担う子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、歩道等の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

（2）【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保とコンプライアンス意識の向上

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重要であり、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一層求められています。

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等の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を進めるとともに、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・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動※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等、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、歩行者に対しては、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交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、反射材等を利用すること等、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する等、各種の取組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。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を推進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、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走行空間の確保や、自転車を利用する幅広い世代に対し自転車の交通ルールやマナー等、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、一部地域においては、歩道上の放置自転車が問題となっていることから、自転車駐車場の利用促進や放置自転車対策を推進します。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追越しなどの問題も

あることから、自動車運転者への啓発も必要です。

加えて、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や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

※ 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：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ

※ 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防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替えを心掛ける
- 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

（3）【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

市内の交通事故の発生件数の推移を見ると、緩やかには減少してきてい

ますが、さらに生活道路においては、高齢者、障害者、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の確保に努めます。

（4）【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

千葉県交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の半数を超えています。

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、子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車中の事故であり、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、市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・救急対応等、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。

よって、交通事故の防止には、全ての市民が交通事故の危険性を認識し、日常から交通ルールやマナーを意識して行動することが重要です。

このことから、交通安全に関する啓発活動や広報活動を通じて交通安全の意識の向上を図り、交通安全を推進します。

第2 施策の展開

1 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、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であることから、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必要な情報を積極的に提供します。

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

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない電動車椅子利用者や障害者、外国人等に対する交通安全教育にも配慮します。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

関係機関等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（市民活動推進課）

ア 市民一人ひとりの活動の推進

毎月10日の「交通安全の日」を活用したアクション10事業を推進し、家庭、学校、職場等において交通安全について考え、市民が交通安全活動を積極的に実践するよう図ります。

また、区・自治会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、地域における交通事故防止を図ります。

イ 関係機関等における活動の推進

関係機関等は、交通安全の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交通安全意識の高揚目的とした施策を一斉に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（市民活動推進課）

交通安全への理解を深め、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 交通安全団体への支援等（市民活動推進課）

交通安全協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（市民活動推進課）

ア 期間を定めて行う運動

交通安全思想を普及させ、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ことを目的に、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、実態に即した交通安全運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

毎月10日の「交通安全の日」（交通安全意識の高揚）、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を推進します。

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、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、夜間・交差点における交通事故防止、外国人に対する広報啓発活動の推進及び違法駐車等の追放等を中心に幅広い運動として展開します。

② 交通安全に関する広報啓発の推進（市民活動推進課）

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、関係機関等が緊密な連携のもと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 広報紙等の活用

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、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を掲載した広報紙、ホームページ等を活用して広報啓発を展開します。

関係機関及び区・自治会等の組織を通じ、幅広く各世帯に浸透する広報啓発に努めます。

③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

(市民活動推進課、子育て支援課)

ア 広報活動の推進

自動車乗車中の交通事故現場において、いま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、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の徹底を図ります。

イ 普及活動の推進

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用方法の周知徹底を図るため、「シートベルト及びチャイルドシート着用推進月間」に警察、自治体や交通安全協会等の関係機関・団体と連携し、ステップ方式等による街頭での着用啓発と指導を推進します。

④ その他の普及活動の推進

(市民活動推進課、高齢者福祉課、学校教育課)

ア 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

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の着用や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知するとともに、こ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。

(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、地域ぐるみで高齢者に対し、声をかけるなど、高齢者をケアする活動を推進します。

① 高齢者を交通事故から守る地域づくりの推進

(市民活動推進課、高齢者福祉課)

高齢者訪問活動等の高齢者の孤立化防止活動及び高齢者への情報発信

シルバークラブ、区・自治会、交通安全協会等が連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者宅を訪問して、交通安全情報の提供や反射材の活用促進などの交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の推進（市民活動推進課、高齢者福祉課）

シルバークラブ等における活動の支援

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

（4）自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る啓発活動の推進

（市民活動推進課、高齢者福祉課、学校教育課）

自転車は、子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、配達や通勤・通学をはじめ様々な目的で利用されていますが、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。

「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定に基づき、引き続き広く積極的に自転車の安全利用を広報啓発する必要があることから、交通安全運動等あらゆる機会を捉え、「ちばサイクルール」※の普及促進及び自転車の交通ルール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等の実施

毎年5月の「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を重点に広報啓発活動を実施し、「ちばサイクルール」等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、市町村、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、街頭啓発活動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

内閣府で制定した「自転車安全利用五則」に千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する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

イ 自転車の交通安全教室の開催

児童・生徒及び高齢者を主な対象に、警察、学校、交通安全協会等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、「ちばサイクルール」等の普及促進を図るとともに、自転車運転者が事故の被害者や加害者にならないための自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

ウ 自転車利用者への広報啓発

駐輪場や自転車販売店など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届くよう広報を実施し、自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

② 自転車の点検整備の促進（市民活動推進課、学校教育課）

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、日本産業規格の基準に適合した自転車を利用するとともに、自転車整備店において定期的に点検整備を受けよう呼び掛け、自転車点検整備の促進を図ります。

また、児童・生徒が利用する自転車の点検整備については、関係機関に積極的に協力を求めます。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）※の普及促進

（市民活動推進課）

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促進するとともに、交通安全協会等関係機関と連携し、TSマーク制度の広報活動を推進します。



TSマーク

※ 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であることを確認して貼付するマークで、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。

④ 自転車保険への加入促進（市民活動推進課）

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、千葉県と包括連携協定を結ぶ保険会社等と連携し、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車保険への加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及（市民活動推進課、高齢者福祉課、学校教育課）

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、明るい色の服装の着用や反射材の普及を促進し、照明の取付け並びに点灯の徹底をすることで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

（市民活動推進課、子育て支援課、学校教育課）

自転車乗用中また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、頭部への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

（市民活動推進課、子育て支援課、学校教育課）

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）飲酒運転の根絶（市民活動推進課）

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飲酒運転が重大事故に直結する危険性と、職場や家庭をはじめ市民全ての人に及ぼす影響等について周知徹底を図り、飲酒運転を追放する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

交通安全教育は、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ために実施するものであることから、県や関係団体等と連携を図りながら、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の推進（市民活動推進課、子育て支援課）

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、将来に渡って、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ため、関係機関等の連携により、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、関係機関等と連携・協力し、家庭内での話合いや声かけがもたれるよう、資料提供、広報活動等を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進（市民活動推進課、学校教育課）

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、自転車の利用等を通じ、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、家庭及び関係機関等と連携・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室を実施し、交通安全教育を推進します。

イ 普及啓発活動の充実

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。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進（市民活動推進課、学校教育課）**ア 中学校における交通安全教育の推進**

中学生は、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。

また、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、家庭及び関係機関等と連携・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、被害者や加害者にならないための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。

④ 成人等に対する交通安全教育の推進（市民活動推進課、生涯学習課）

広報活動やキャンペーンを実施するほか関係機関等と連携・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。

また、自転車の危険な運転が社会問題化していることや、新型コロナウイルス感染症の影響による自転車通勤者の増加及び自転車による宅配等の需要増加を踏まえ、自転車運転者講習制度のほか「ちばサイクルール」等を周知することにより、自転車の安全利用を促進します。

⑤ 高齢者に対する交通安全教育の推進（市民活動推進課、高齢者福祉課）

高齢者が関わる事故の増加に対応するため、警察、交通安全協会等の関係機関等と連携・協力し、シルバークラブ等に対する交通安全教室の開催、各種行事・イベント等の場を活用し、自らが安全な行動を実践できるよう運転免許証自主返納を働きかける交通安全教育を推進します。

また、夜間・早朝における事故を防止するため、視認性の高い明るい服装、反射材等の活用について普及啓発を図ります。

⑥ 障害者等に対する交通安全教育の推進（市民活動推進課、社会福祉課）

交通安全のための知識及び技能の習得が必要な障害者に対し、交通安全教育を推進します。

⑦ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育の推進

(市民活動推進課、高齢者福祉課)

電動車椅子は道路交通法では歩行者として位置付けられており、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、正しい利用について広報するとともに、関係機関等が連携して電動車椅子利用中の交通事故防止を図ります。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進(市民活動推進課、企画課)

千葉県における外国人観光客数及び市における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等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。

そこで、関係団体等の協力を得ながら、交通ルール等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。

2 道路交通環境の整備

交通事故防止と交通の円滑化を図るためには、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離が有効であり、こうした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) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路等における交通安全対策の推進（市民活動推進課、建設課）

歩行者や自転車利用者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、狭さく、道路標識・標示の交通安全施設の整備、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の実施を推進し、警察に要請していきます。

また、自動車の速度抑制を図るための道路環境整備を進めるほか、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

（市民活動推進課、子育て支援課、建設課、学校教育課）

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、幼稚園等及びその所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフト面の両方から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、狭さく等の設置、路肩のカラー舗装等の対策を推進します。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

（市民活動推進課、建設課）

ア 歩道の整備

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩行者空間の整備を推進します。

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、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機の整備、道路標識・標示の高輝度化等の整備を関係機関と協議しながら推進します。

ウ 通学路等の整備

児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路実態に応じた歩道等の整備を推進するとともに信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を関係機関と協議し、警察に要請していきます。

(2) 道路ネットワーク等の整備

① 適切に機能分担された道路網の整備（建設課、都市計画課）

道路交通の安全を確保するため、主要な幹線道路をはじめ各種道路のそれぞれの機能や特性が適切に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 道路の新設

都市計画道路をはじめ、市の根幹となる幹線道路等の整備を推進し、市街地を通過する交通量の分散化を図るとともに住宅地への通り抜けを防止し、適切な道路交通の確保と通勤帰宅時の混雑緩和並びに交通事故の防止を図ります。

その他の道路の新設についても交通事故の防止等を考慮しながら、計画的に推進します。

② 道路の改良等による交通事故対策の推進

（市民活動推進課、建設課、都市計画課）

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路改良等の事業を推進します。

ア 道路改良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、道路の改良等に併せ、歩道等の新設・拡幅、道路線形の改良等の整備を推進します。

イ 交通安全施設の整備

道路の新設・改良等に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識・標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡等の整備を図ります。

ウ 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故発生実態から、特定の区間又は地点で集中して事故が発生している道路に対し、関係機関と共同で現地診断を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因の分析と効果的な事故防止策を推進します。

③ 通学路の点検及び安全対策（学校教育課）

通学路の安全確保のため、「富里市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察等関係機関との連携を図るため、「通学路安全推進会議」を開催し、通学路の危険個所の合同点検の実施や、対策の検討・実施・効果の把握・改善等を図っていきます。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 歩行者等の安全通行の確保（市民活動推進課、建設課）

ア 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もとに、道路管理者と警察等が共同して取り組みます。

イ 信号機等の設置及び改良の促進

交通事故多発地点や交通事故の恐れのある危険な交差点等に、道路の構造及び交通の実態を勘案した信号機・横断歩道の設置を関係機関と協議し、警察に要請していきます。

既存の信号機については、交通の変化及び道路形状の変更に応じた改良等を関係機関と協力して促進します。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進するほか、生活道路対策として、時速30キロメートルの速度規制と速度抑制、通過交通抑制を図るため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、警察、道路管理者等が共同して整備・拡充に取り組みます。

ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路形状や線形別に見ると、交差点及びカーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点について、交差点の存在や優先関係を明確にするための、クロスマーク等の道路標示、カーブミラー等の交通安全施設の整備を推進し、一時停

止規制等については、関係機関と協議し、要請していきます。

また、カーブの線形を明確に示すため、視線誘導標、警戒標識の設置及び滑り止め舗装等の整備を推進します。

エ 夜間事故防止対策の推進

夜間における交通事故を防止するため、道路照明の設置、道路標識・道路標示の高輝度化等の視認性の向上や、防護柵、区画線、滑り止め、自発光鋲等の整備を推進します。

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実（企画課、高齢者福祉課）

地域公共交通計画は、交通事業者や地域住民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指すものです。

計画の策定及び実施に当たっては、高齢者をはじめとする地域住民の移動手手段の確保に向け、現行の「さとバス」や「デマンド交通」といった地域公共交通と「移送サービス事業」といった福祉交通とのすみ分けを明確にするなど、より効率的で地域の実情に合った最適な公共交通体系の構築を図るため、関係機関等と連携していきます。

(5) 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（市民活動推進課）

道路幅員の狭い道路、通園・通学路等、日常の生活に密着した、いわゆる生活道路の安全確保については、歩行者及び自転車利用者等の保護を重点にした安全対策の実施を図るため、地域の実情に応じた一方通行、通行禁止、速度制限、駐車禁止等の交通規制について交通安全協会、区・自治会等関係機関・団体と協力して、警察に要請していきます。

特に通学路については、児童・生徒が安全に通学できる交通環境を確保するため、効果的な交通規制を警察に要請していきます。

② 幹線道路における交通規制の促進（市民活動推進課）

幹線道路については、安全で円滑な交通環境を確保するため、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を勘案し、関係機関と協議し、適正な交通規制を警察に要請していきます。

(6) 自転車利用環境の整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

(市民活動推進課、建設課、都市計画課)

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、自転車と歩行者の分離を図るための交通規制の実施・見直しを推進します。

また、関係機関と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。

② 自転車等の駐車対策の推進 (市民活動推進課)

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うとともに、盗難防止などの防犯対策も考慮した正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

(7) 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 (建設課)

大規模地震等の災害が発生した場合に適切に対応するため、道路ネットワークと機能の充実に努めます。

② 災害に強い交通安全施設等の整備 (建設課)

地震等の災害が発生した場合においても安全な交通が確保できるよう、施設の整備に努めます。

(8) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の推進 (市民活動推進課)

秩序ある駐車場の推進を図るため、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 違法駐車対策の推進 (市民活動推進課)

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

③ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚 (市民活動推進課)

違法駐車の排除及び保管場所の確保のために、関係機関と連携を図りながら広報啓発活動を実施することで、違法駐車の排除に努めます。

④ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 (市民活動推進課、建設課)

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている都市部の道路においては、駐車場、路上駐車施設、荷さばき停車帯、駐車場案内シス

テム、駐車誘導システムの整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、きめ細やかな駐車規制の実施、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等のハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(9) 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（建設課、都市計画課）

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、道路構造を保全し、安全で円滑な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、占用物件等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等の確認により、交通の安全と円滑を確保します。

イ 屋外広告物等の規制の強化等

交通安全上障害となるような不法占有物件、違反広告物について、関係機関と協力しながら、撤去等を推進します。

不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を推進します。

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、施工時期や期間、施工方法等について十分に調整します。

② 道路法に基づく通行の禁止又は制限（建設課）

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、損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。

③ 子どもの遊び場等の確保（都市計画課）

公園は、子どもの遊び場等として適しており、環境保全や防災等多様な機能も有していることから、公園の整備を推進します。

3 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、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の促進（市民活動推進課）

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の実施（具体的には、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、シートベルト未装着等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反）を警察に要請していきます。

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しての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) 飲酒運転対策の強化の促進

① 取締り強化の促進（市民活動推進課）

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、警察に取締りを要請していきます。

② 飲酒運転追放気運の高揚（市民活動推進課）

飲酒運転の追放を図るためには、飲酒運転をさせない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、飲酒運転追放気運の醸成を図ります。

(3) 暴走族等対策の推進

① 暴走族等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 （市民活動推進課、学校教育課）

暴走族の追放を図るためには、警察の徹底した取締りと相まって、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、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、暴走族追放気運の高

揚を図り、家庭・学校等における青少年への指導の充実を促します。

② 暴走行為阻止のための環境整備（市民活動推進課）

暴走行為を阻止するため、関係機関と連携した交通安全施設の整備を推進するとともに、交通実態に応じた交通規制を実施して、暴走行為等ができない交通環境の整備を推進します。

4 救助・救急活動の充実

（1）救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の整備・拡充（消防総務課、消防署）

交通事故に対する救助・救急体制の整備拡充を図るため、「消防力の整備指針」に基づき、人命救助のために必要な救助資機材と装備の充実を図ります。

② 市民に対する応急手当の普及啓発の推進（消防署）

交通事故発生時や災害発生時等における市民の自主救護能力の向上を図るため、自動体外式除細動器（AED）を含めた普通救命講習等の各種講習会を開催し、応急手当に関する知識と技術の普及を図るとともに、応急手当に関するリーフレットを作成し、区・自治会等の防災訓練時等に配布するなど、広報活動を推進します。

③ 救助・救急施設整備の推進（消防署）

交通事故に対する救助・救急業務を円滑かつ適切に遂行するため、高規格救急自動車等の整備強化を図ります。

④ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実（消防総務課、消防署）

正確かつ迅速な救助、応急処置が求められている救助隊員及び救急隊員の専門的知識、技術を習得させるため、救助操法や災害想定訓練等や救急業務に対応した教育研修の充実を図ります。

⑤ 高速自動車国道における救助・救急体制の整備（消防総務課、消防署）

「東関東自動車道」及び「新空港自動車道」における救急業務の実施に当たっては、通過市町村等で締結している「東関東自動車道及び新空港自動車道消防相互応援協定」に基づき、適切に行います。

東日本高速道路株式会社、県、関係市町村等で結成している「千葉県高速自動車国道等消防協議会」の場を通じて緊密な連携を図り、救助・救急業務の円滑な実施を図ります。

(2) 救急医療体制の整備（消防署）

交通事故等で負傷した傷病者の救命率の向上及び後遺症の軽減を図るため、速やかな救命医療を開始することができ、高度な医療機関への迅速な収容が可能となるドクターヘリの活用を推進し、その臨時離着陸場の適正確保と市民理解の促進を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等（消防署）

救急医療機関との緊密な連携・協力関係の確保を図ります。

5 被害者支援の推進

(1) 損害賠償の請求についての援助等（市民活動推進課）

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者の精神的・経済的な負担を軽減するため、県交通事故相談所と協力し、交通事故相談業務を充実します。

(2) 交通災害共済への加入促進（市民活動推進課）

市民に対し、万一の交通事故による怪我等に備え「千葉県市町村交通災害共済」への加入を促進します。

富里市交通安全対策会議委員名簿

(敬称略)

役 職 名	委 員 名	備 考
富里市長	いがらし ひろふみ 五十嵐 博文	条例第3条第2項（会長は市長をもって充てる。）
千葉県印旛地域振興事務所長	ねもと まさかず 根本 正一	条例第3条第5項第1号委員 （千葉県の職員のうちから市長が任命する者）
千葉県成田土木事務所長	おおいで まさひろ 大出 正弘	
千葉県成田警察署長	ふくおか ふみとし 福岡 文利	条例第3条第5項第2号委員 （千葉県警察の警察官のうちから市長が任命する者）
富里市健康福祉部長	もり ひでき 森 秀樹	条例第3条第5項第3号委員 （市職員のうちから市長が任命する者）
富里市市民経済環境部長	はせがわ としひこ 長谷川 敏彦	
富里市都市建設部長	あいかわ ひろし 相川 裕史	
富里市教育長	よしの みつよし 吉野 光好	条例第3条第5項第4号委員 （教育委員会の教育長）
富里市消防長	いとう ひろゆき 伊藤 裕之	条例第3条第5項第5号委員 （消防長の職にある者）
富里市交通安全協会 連合会長	のざき よいち 埜崎 与一	条例第3条第5項第6号委員 （市長が特に必要と認める者）

