

第9次市川市交通安全計画（案）

（平成23年度～平成27年度）

市 川 市

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。

市川市は、昭和46年以降、関係機関・団体等と協力して交通安全対策を推進し、市内の交通事故防止を図ってきたところであります。

交通事故の防止は、市をはじめとした交通関係機関・関係民間団体だけでなく、市民と行政が協働して取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な視野にたった交通安全対策全般を効果的に推進していく必要があります。

この交通安全計画は、このような視点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により千葉県交通安全計画に基づき、平成23年度から27年度までの5年間に市川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たものです。

市川市は、計画に基づき、交通の安全に関する施策を効果的に推進し、交通事故のない社会の実現に努めていきます。

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	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	6
【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	7
第2節 道路交通安全の施策	8
【第1の柱】 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	8
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進	8
(2) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	10
(3) 飲酒運転の根絶	10
(4) 自転車の安全利用の推進	10
(5) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(7) 効果的な交通安全教育の推進	14
【第2の柱】 道路交通環境の整備	16
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	16
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	16
(3) 交通安全施設等の整備推進	17
(4) 自転車利用環境の総合的整備	17
(5) 交通需要マネジメントの推進	18
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(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3の柱】 道路交通秩序の維持	21
(1) 暴走族対策の強化	21
【第4の柱】 救助・救急体制の整備	22
(1) 救助・救急体制の整備	22
(2) 救急医療体制の整備	23

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等.....	23
【第5の柱】被害者支援の推進.....	24
(1) 交通事故相談体制の確保.....	24
【第6の柱】交通事故調査・分析.....	24
(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断.....	24
第2編 鉄道交通の安全	25
第1章 鉄道交通安全の目標等.....	25
1 鉄道事故件数の推移.....	25
2 交通安全計画の目標.....	25
第2章 鉄道交通の安全についての対策.....	26
第1節 鉄道交通安全の施策.....	26
(1) 鉄道施設等の安全性の向上.....	26
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及.....	26
(3) 救助・救急活動の充実.....	26
第3編 踏切道における交通の安全	27
第1章 踏切道における交通安全の目標等.....	27
1 踏切事故のすう勢等.....	27
2 交通安全計画の目標.....	27
第2章 踏切道における交通安全の対策.....	27
第1節 今後の踏切道における交通安全対策の方向.....	27
第2節 踏切道における交通安全の施策.....	27
(1) 踏切道の立体交差化.....	27
(2) 踏切道の構造の改良の促進.....	27

計画の基本的な考え方

第9次市川市交通安全計画は、究極的には交通事故のない社会を目指すため、第9次千葉県交通安全計画に基づき作成したものです。この計画は、「人優先」を基本として、交通社会を構成する「人と地域」、道路等の「交通環境」、自動車や鉄道等の「交通機関」の相互の関連を考慮し、適切かつ効果的な施策を総合的かつ継続的に推進するために作成したものです。

第一 交通安全に関する教育普及活動

自転車利用者の交通ルールへの遵守、マナー向上のための指導を強化することで、市民一人ひとりの交通安全意識を高めるとともに、その意識を改革していくため、交通安全に関する教育普及活動を充実させます。

第二 交通環境の整備

子どもや高齢者、障害のある人もない人も、全ての人が安全で快適に利用できる交通環境の形成を目指します。

もし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、負傷者の治療の充実等を図ります。

交通安全の推進及び交通事故防止のためには、市、警察をはじめ、市民、国・県の機関、交通安全推進機関・団体、市民活動団体、企業、学校などが、連携、協働し、様々な施策を効果的に実施していくことが必要となります。多様な主体が持つ「強み」や「特性」を組み合わせることで、適切かつ効果的な施策を総合的に推進いたします。

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

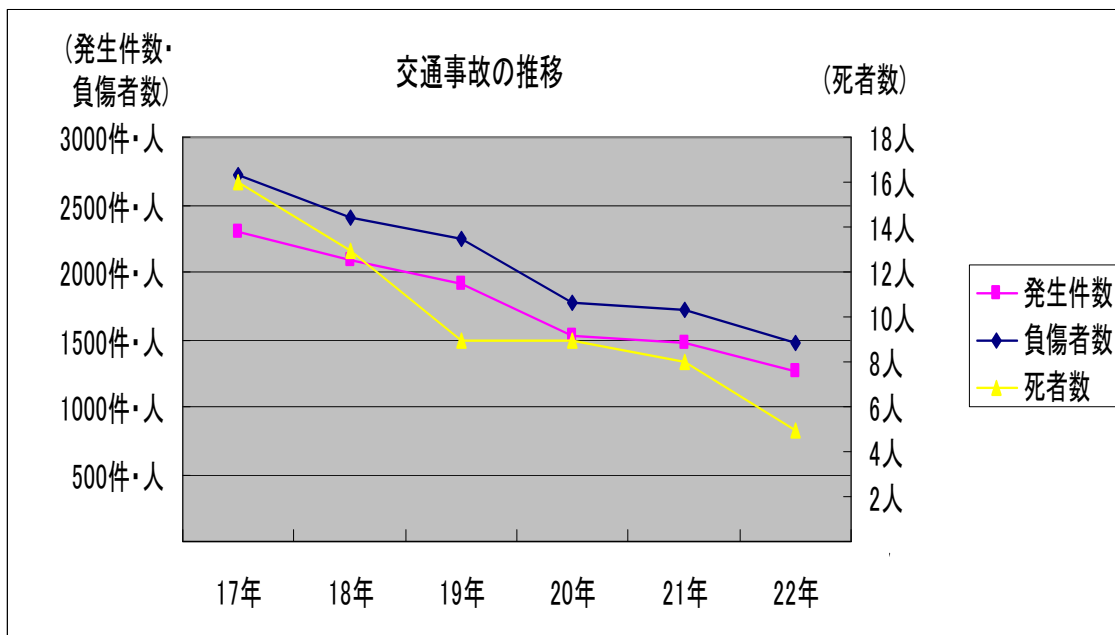
1 道路交通事故のすう勢等

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故の発生状況は、年々減少していて、平成22年の発生件数1,259件、死傷者数1,474人で、平成18年の発生件数2,083件、死傷者数2,423人と比較して、発生件数で約39.6%減、死傷者数で約39.2%減となっている。

第8次市川市交通安全計画で掲げた抑止目標(平成22年までに年間死者数を9人以下に、死傷者数を2,350人以下に抑止する)については、死者数、死傷者数ともに平成19年に達成し、その後も減少傾向にある。

図1



(資料：市川市 交通計画課)

(2) 交通事故の特徴

- ① 交通事故による死傷者数は減少傾向にある。(図2)
- ② 状態別死傷者数の割合は、四輪乗車中と二輪乗車中が減少傾向にあるのに対し、自転車乗車中と歩行中は増加傾向にある(図3)

図2

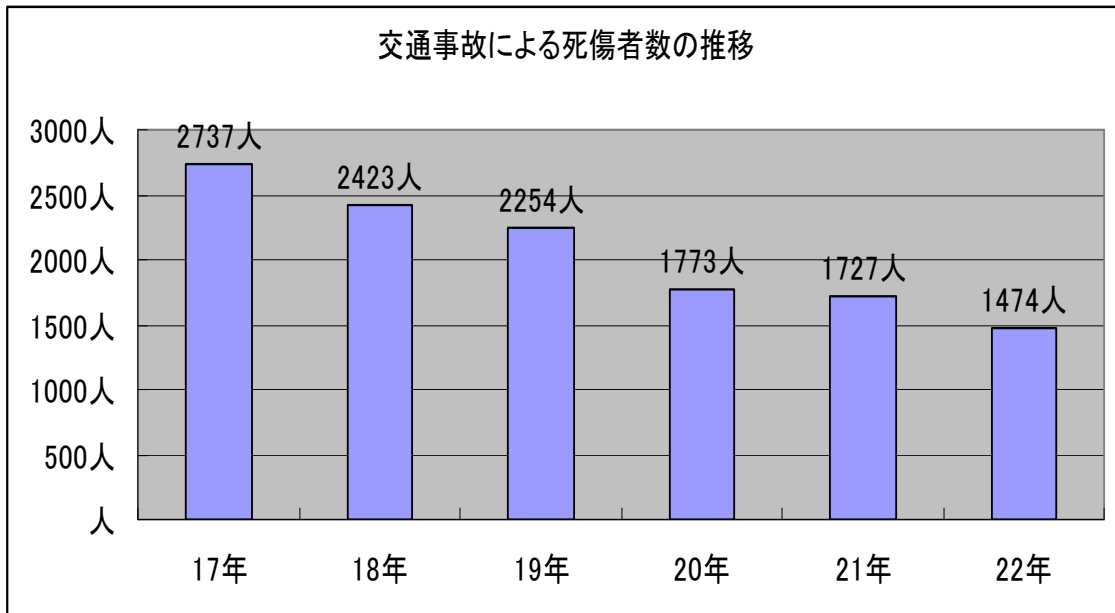
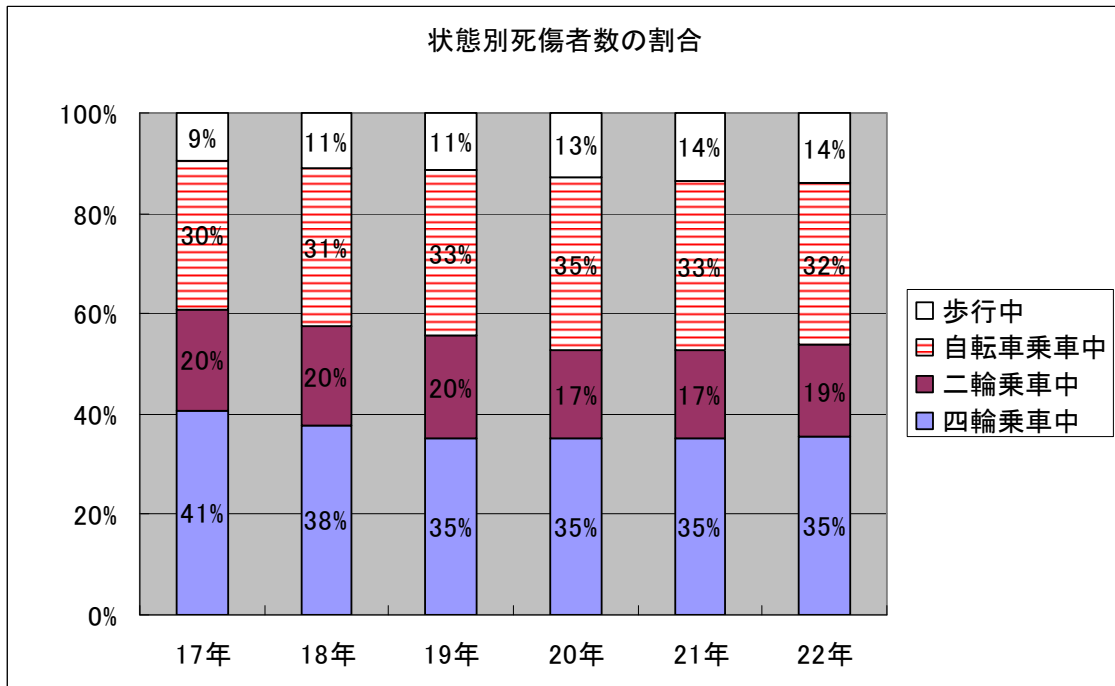
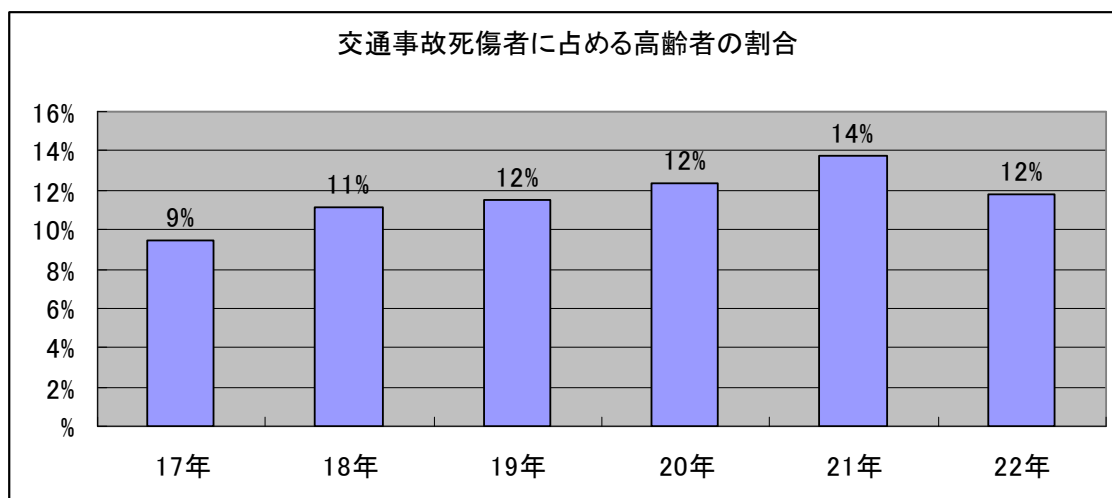


図3



③ 交通事故死傷者に占める高齢者の割合は増加傾向にある。(図4)

図4



(資料：市川市 交通計画課)

2 交通安全計画における目標

市川市の究極の目標は、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成27年までに、以下の数値を本市の抑止目標として取り組んでいく。

○ 交通事故死者数の目標

	24時間死者数の目標	参考
国	3,000人以下	平成22年の死者数(4,863人)の38.3%減
千葉県	150人以下	平成22年死者数(184人)の18.5%減
市川市	4人以下	平成22年死者数(5人)の20%減

○ 交通事故死傷者数の目標

	死傷者数の目標	参考
国	700,000人以下	平成22年の死傷者数(901,071人)の22.3%減
千葉県	25,000人以下	平成22年死傷者数(32,196人)の22.4%減
市川市	1,140人以下	平成22年死傷者数(1,474人)の22.7%減

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

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済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する。

特に、次のような4つの視点を重視して対策の推進を図る。

【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が増加傾向にあり、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

それには、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細やかな総合的な交通安全対策を推進する必要がある。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が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た道路環境の形成を図ることも重要である。

さらに、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から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。

また、少子化の進展のなかで、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る。

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する。

【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あり、特に、高齢者や子ども、障害者にとって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る。

こうした必要性を踏まえ人優先の考え方の下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があ

る。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者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を積極的に進める必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

このため、市では小学生から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育に加え、実際の自転車事故現場を再現する等の参加体験型の安全教育を取り入れ、伝聞知識ではない実体験に基づいた自転車がもつ危険性の習得を図る事業の導入を検討する。

さらに、駅前や繁華街の放置自転車の問題に対しては、自転車駐車場の整備等、放置自転車対策を進める。

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた市道等の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して穏やかな減少となっており、生活道路の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。このような状況を踏まえると、今後は、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、安全な走行の普及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る。

【第4の視点】地域でつくる交通安全

市川市内の歩行者及び自転車の交通事故による死傷者は、その約半数が自宅から500m以内で事故に遭っている。

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る。

また、飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の協力が不可欠であり、地域で協力して、飲酒運転の根絶を図っていく必要がある。

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、以下の6つの柱により交通安全対策を実施していく。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進
- ⑥ 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、交通安全推進隊など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する。

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・団体と連携し、強力で推進する。

(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

① 交通安全の日における活動の推進

ア 市民一人ひとりの活動の推進

交通安全は市民一人ひとりが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、市民が家庭、学校、職場等において交通安全について語り、毎月10日の「交通安全の日」に、それぞれができる交通安全活動を積極的に実践するよう図る。

また、自治会等が行なう防犯活動と連携・協働して交通安全運動を促進し、地域における交通事故防止を図る。

イ 関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等は、それぞれが交通安全の日における交通安全活動のテーマを設定し、職場等においてそれぞれの特性を生かした各種施策を展開して、交通事故防止を図るよう取り組みを促進する。

② 交通安全活動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、広報やホームページ等を利用し、交通安全に関する施策や事故防止に関する情報を提供する。

③ 市民の意見を反映した交通安全の推進

交通安全対策に関する意見等を広く求めるため、ホームページを利用した

意見の募集やe-モニターへのアンケート調査を実施し、多角的な意見募集に努める。

④ 交通安全団体等への支援等

ア 交通安全協会

一般ドライバーを会員とした交通安全協会は、地域における交通安全の中核として、交通安全運動をはじめ、交通安全教育・広報等の様々な活動を展開するなど、重要な使命と役割を担っている。このため、交通安全協会に対する必要な支援を行なうとともに、各種の交通安全活動が、より一層自主的かつ積極的に活動できるように協力する。

イ 地区安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、道路交通法により、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ことを義務付けられた安全運転管理者によって組織された交通安全団体で、職域における交通安全を確保するため重要な使命と役割を担っている。

この活動を適正かつ効果的に運用するため密接な連携を図り、職域における安全運転管理の徹底を促進する。

ウ 交通安全母の会

交通安全思想の一層の普及を図るには、家庭における母親の果たす役割が非常に大きいことから、その母親が互いに連携を図り、協力しあって、「交通安全は家庭から」を実践することが必要である。このため、家庭を通じた交通安全思想の普及を促進するため、母親を中心としたボランティア組織である「市川市交通安全母の会」の活動を支援し、交通安全思想の普及徹底を促進する。

エ 地域交通安全活動推進委員協議会

地域交通安全活動推進委員協議会は、地域における道路交通に関するモラルを向上させ、交通安全の確保について住民の理解を深めるための諸活動のリーダーとして重要な使命と役割を担っている。

このため、地域交通安全活動推進委員協議会に対する必要な支援を行なうとともに、より効果的な活動が行なわれるように推進する。

オ その他の団体・個人

幼児・児童の道路横断中の事故を防止するため、希望する団体・個人に横断旗を提供し、地域における交通安全活動を支援する。

⑤ 市民参加型交通安全対策の推進

市民が危ないと感じている情報と実際の事故データを統合した客観的なデータを活用した上で、交通安全対策を実施する地点、地域を決め、その地域住民の参加による交通安全対策を推進する。

(2) 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

地域住民や老人クラブや自治会等関連機関・団体と連携して、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知らせるとともに、身の回り品などに反射材を貼るなど交通事故防止を呼びかける活動を推進する。

② 三世代交流型交通安全教育の推進

子ども、親、高齢者の三世代が一緒になって行なう交流型の交通安全教育を推進するとともに、家庭や家族、地域住民で高齢者を守る地域づくりを推進する。

③ 運転免許自主返納に対する優遇措置

高齢運転者による交通事故の減少させるため、運転が困難になった高齢者の自主的な免許返納を促進させる優遇措置を施す。

(3) 飲酒運転の根絶

① 職場・家庭等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等の周知徹底を図るとともに、職場、家庭、飲食店等での取組を推進し、飲酒運転の追放を図る。

② 「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

交通事故の更なる減少のためには、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、酒類提供・販売組合、飲食店等酒類提供者が連携した飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めていく必要がある。

については、飲酒運転根絶モデル地域を指定し、飲食店など地域で創意工夫による飲酒運転をさせないための対策を実施するとともに、平成20年からモデル地域ごとに飲酒運転根絶のための協議会を設置し、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を実施しており、飲酒運転に対する意識が一過性のものとならないよう、引き続き改正法の周知と飲酒運転根絶意識の徹底を図ることにより、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりを推進する。

(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誰でも簡単に利用できる便利な乗り物である。近年、自転車の歩道での暴走や乗車時携帯電話の使用などの通行実態や、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る。

そこで、自転車乗車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遵守と正しい交通マナーの実践を図る。

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「自転車安全利用月間」及び毎月15日の「自転車安全の日」における、関係機関・団体と連携した啓発活動を実施するとともに、交通安全協会、自転車軽自動車商協同組合等と連携し、街頭での自転車点検、安全指導を実施するなど自転車安全利用対策を推進する。

イ 自転車の交通安全教室の開催

児童生徒及び高齢者等を対象に、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、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図る。

② 自転車の点検整備・保険加入の促進

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、日本工業規格の規格・基準に適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るよう呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図る。

また、自転車の事故に備えた保険(傷害保険・賠償責任保険)の加入を促進する。

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関係機関・団体、学校等と連携し、TSマークの普及促進の各種広報活動を、積極的に実施する。

※TSマーク・・・自転車安全整備店の自転車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。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

④ 反射材の普及

薄暮時及び夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい服装の着用や反射材(後部、側面等)の効果について周知させ普及を図る。

⑤ 自転車安全利用指導員による指導の実施

市内主要駅周辺で自転車の安全利用に関する街頭指導を行なうとともに、違反者への声かけ等を実施する。

⑥ 自転車乗車用ヘルメットの着用推進

転倒時に自ら防御姿勢を取ることが困難な幼児・児童等が転倒事故の際に頭部を負傷するリスクが高いことから、事故の際に頭部への衝撃を緩和する自転車乗車用ヘルメットの着用等について広報するとともに、小学校等と連携して自転車乗車用ヘルメットの着用推進を図る。

⑦ 幼児二人同乗自転車の適正利用の推進

幼児二人同乗自転車による幼児二人同乗が法改正により認められたことから、同自転車の安全利用に係る広報啓発活動を積極的に推進する。

(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 期間を定めて行なう運動

「春・秋の全国交通安全運動」・「夏・冬の交通安全運動」を中心に、関係機関・民間交通安全団体等と協力・連携して市内の交通事故の実態に即した運動を展開する。

イ 日を定めて行なう運動

千葉県が定める交通安全意識を高める日としての「交通安全の日(毎月10日)、自転車の安全利用を図る日としての「自転車安全の日(毎月15日)」、違法駐車をなくす日としての「クリーンロードの日(毎月20日)」において、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を目的に、広報啓発や指導等の施策を推進する。

ウ 年間を通じて行なう運動

高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、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、子どもの交通事故防止、夜間における交通事故防止等を中心に幅広い運動を行なう。

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

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の普及を図るため、関係機関・団体等と密接な連携のもとに、駅前及び大型店舗等において啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努める。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりが交通安全に関する関心と意識を高め、交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣づけるため、関係機関・団体及び自治(町)会等の組織を通じ、各家庭に配布する広報啓発を積極的に実施する。

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優秀賞に選ばれた作品を、次年度の交通安全ポスターカレンダーとして作成して、市内の公共施設等に配布し、市民に対する広報啓発を積極的に推進する。

エ 交通安全団体・報道関係に関する資料・情報の提供

民間交通安全団体の主体的な活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行なわれるよう交通事故の分析等各種資料、情報等を提供する。

③ シートベルト及びチャイルドシートベルトの着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、運転席及び助手席の着用率100パーセントを目標に、あわせて後部座席におけるシートベルト着用、子どもを同乗させる場合におけるチャイルドシートの着用を推進するため、

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に広報媒体を活用し、着用の徹底を図る。

(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

ア 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だけでなく、将来、様々な形で道路を通行するときに必要な、安全に道路を通行しようとする意識を養うためにも必要不可欠である。

そこで、幼稚園・保育園等と連携し、参加・体験・実践型の歩行安全教育を推進する。

イ 家庭に対する広報活動等の推進

幼児のいる家庭での交通安全に対する意識が高まり、家庭での交通安全の話し合いや会話がもたれるように、関係機関・団体等と連携・協力し、積極的な資料提供、広報活動などの働きかけを実施する。

② 児童に対する交通安全教育

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、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がる。また、高学年になると、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増える。小学校においては、歩行者、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、道路及び交通の状況に応じて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する。

イ 指導資料等の配布

交通安全に関するリーフレット等を配布し、日常生活における交通安全意識の高揚を図る。

ウ 交通安全教育事業・自転車免許証事業の推進

市内の小中学生を対象として参加・体験・実践型の歩行安全教育、自転車安全利用教育を推進するとともに、関係教職員を交通安全教育の指導者として育成することにより、学校等における段階的、体系的かつ実践的な交通安全教育が主体的に行われるよう推進する。

③ 中学生・高校生に対する交通安全教育

中学校・高等学校等と連携・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、自己及び他の人々にも配慮した安全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する。

④ 成人に対する交通安全教育

ア 交通安全啓発活動等の実施

地域における交通安全啓発活動として、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、信号無視、速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結する悪質・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付けを図る。

イ 民間交通安全団体等の活動に対する支援・協力

交通安全協会・地域交通安全活動推進委員協議会・交通安全母の会等の民間交通安全活動団体に対して積極的な支援を行い、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る。

⑤ 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者交通安全教室等の開催

警察署・高齢者クラブ・交通安全協会等との連携を図り、交通安全教育用資機材を有効に活用した交通安全教室の開催を積極的に推進する。

特に、夜間事故防止のため、視認性の高い服装、反射材等を積極的に活用するよう高齢者に指導を行なう。

イ 高齢者が集まる場所における交通安全広報・教育の推進

高齢者が多く集まる医療施設、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、ポスターの掲示、交通安全教育ビデオの上映、反射材の配布等交通情報の提供や交通安全広報を実施する。

⑥ その他の対象への交通安全教育

障害者、外国人などその他の対象については、講師の派遣や情報の提供等、要望内容に応じた方法により、交通安全意識の高揚を図る。

(7) 効果的な交通安全教育の推進

① 交通安全教育指導者の育成

幼児から高齢者にいたるまでの交通安全教育を推進するため、講習会等を通じて交通安全教育指導者の育成を図る。

② 交通安全教育の推進

ア 交通安全指導

市民に対する交通安全教育を推進するため、市内の幼稚園・保育園・小学校・中学校・自治会・高齢者クラブ等において交通安全指導員による交通安全教室を開催する。

イ 交通安全教育用補助機材等の貸出

各種団体が交通安全教育を行なう機会に模擬信号機、模擬道路マット、模擬横断歩道等を貸し出し、より実践的な交通安全教室を実施することにより、幼児・小学生等に体験的な学習をさせる。

ウ 交通公園

交通公園(東菅野児童交通公園、南沖児童交通公園)では、信号機、交差点、横断歩道等がある模擬道路にて、自転車、足踏みカートなどを利用し、

子どもが楽しみながら交通知識や交通ルールを身につけることができるようにする。

【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化をはかるには、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の分離を図るため道路交通環境の整備が必要である。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る。

特に、道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施するなど、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策を推進する。

(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

生活道路における歩行者及び車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進する。

② バリアフリー※化など歩行空間等の整備

多くの人が通行する駅周辺を中心に、高齢者や障害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する。

※バリアフリー・・・身体障害者や高齢者が生活を営むうえで支障がないように、商品を作ったり建物を設計したりすること。また、そのように作られたもの。

ア 歩行空間の整備

歩道の幅員と平坦性の確保、点字誘導ブロック、街路灯、サイン類の設置など、移動の安全性と連続性に配慮した歩行空間の整備を推進する。

イ 通学路等の整備

登下校時等における児童等の交通環境を確保するため、関係機関等との連携を密にして、歩道整備を推進し、各種交通安全施設の設置及び歩行者道等の交通規制を関係機関に対して要望する。

ウ 人にやさしい道づくり

高齢者・障害者・子ども等の交通弱者にやさしい道づくりを推進し、歩行者の安全を確保するとともに、都市景観の向上をはかりつつ、道路施設の改良や路面の整備を進め地域における歩行者及び自転車利用者の安全かつ快適な交通環境を確保する。

③ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等のため、電線共同溝を整備し、電線類の地中化を推進する。

(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

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点など「事故危険箇所」について、集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所対策においては、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線の整

備、道路照明・視線誘導標等の設置、道路標識設置及び高輝度化や自転車通行環境の整備等の対策を推進する。

② 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する。

ア 県内外の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する。

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る。

③ 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、歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進する。

(3) 交通安全施設等の整備推進

① 効果的な交通安全施設等の整備

道路における交通事故の発生状況、交通流その他の事情を考慮して、道路標識又は道路標示の高輝度化の整備等に努める。

② 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進について

歩行者・自転車利用者に係る死傷事故の抑止を図るため、カラー舗装等の安全対策に努める。

③ 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、視線誘導標※、道路照明灯等の整備を推進する。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に、カーブ地点においては線形の明確化に努める。

※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。

④ 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、交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯の設置、道路標識、道路標示の高輝度化に努める。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

① 自転車通行環境の整備

歩行者・自転車等の交通主体が安全に通行でき、かつ適切に共存できるよう、自転車歩行者道の整備等自転車の通行環境の整備を推進していく。

② 自転車等駐車場の整備促進

自転車等需要が多い地域の放置自転車等の解消を目指し、鉄道事業者や大量駐車需要を生じさせる施設設置者と協力して、総合的かつ計画的に自転車等駐車場の整備を促進する。

③ 街頭指導員の配置

自転車の放置を防ぎ、安全な歩行空間を確保するため、街頭指導員を各駅周辺に配置し、自転車を放置しようとする者を駐輪場に誘導するとともに、放置された自転車の整理を行なう。

④ 放置自転車の撤去

放置防止対策として、主として放置禁止区域内にある放置自転車の撤去を行う。

⑤ 駐輪秩序の確立

自転車利用者に対し、違法駐輪追放及び正しい駐輪方法等についての啓発に努める。

⑥ 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積極的かつ計画的に実施する。

(5) 交通需要マネジメントの推進

① 公共交通機関利用の促進

コミュニティバスの運行など、自動車交通からの転換を促すべく、公共交通機関利用の促進を図る。

(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

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、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を強化し、関係機関とともに迅速な対応ができるよう緊急補修体制を確立する。

② 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動など、緊急活動道路の確保が大きな課題となることから、市川市地域防災計画に基づき、被災市街地対応本部において、道路橋梁の被災状況等の情報収集に努め、災害対策基本法に基づく交通規制が速やかに実施されるよう対処する。

さらに、道路法(昭和27年法律第180号)に基づき、道路、橋梁等の損壊、放置車両、ビル等の倒壊により道路が遮断された場合、また、二次災害の発生を防止するために通行禁止及び迂回措置をとるための交通規制を、関係機関の協力の下適切に実施する。

この場合、災害の状況や交通規制等に関する情報を迅速に交通利用者へ提供する。

(7) 総合的な駐車対策の推進

① 市街地開発事業等による駐車場整備の推進

市街地開発事業などの面的開発事業と連携を図り、駐車施設の整備を推進する。

② 既存駐車施設の有効利用

車利用者の適正かつ効率的な駐車施設の利用促進を図るため、ホームページ等により駐車場案内などの情報の提供に努める。

③ 高齢運転者等専用駐車区間の整備

高齢運転者等専用駐車区間制度の周知徹底を図るとともに、同区間の整備を検討する。

(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、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なうとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導する。また、道路工事等による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努める。

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沿線住民等に対して積極的に行なう。

ウ 道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り起こ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する。

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なう。

② 子どもの遊び場等の確保

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や緑地内多目的広場等の整備を推進する。

イ こども館等の活用の促進

都市化、核家族化の進展、女性の就労等の増加により、児童を取り巻く環境が大きく変化し、遊び場の不足、交通事故の発生など、家庭や地域における児童健全育成上憂慮すべき事態が進行していることから、地域における安全の確保と健全育成の拠点となるこども館等の活用を推進する。

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なう。また、道路との関係において必要とされる車両寸法、重量制限等の最高限度を越える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図る。

【第3の柱】道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の強化

① 暴走族追放気運の高揚等

暴走族の追放について官民一体となった「不正改造車を排除する運動」を展開し、あらゆる機会をとらえて広報活動を推進し、地域における追放気運の高揚を図る。

また「千葉県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例」の規定により定めた暴走族等の追放の促進に関する基本方針に基づき、県民総ぐるみによる暴走族対策の円滑かつ効果的な推進に努めていく。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理・改善等の環境づくりに努めるとともに、道路管理者等、関係機関と連携し、暴走行為ができない道路交通環境の整備に努める。

【第4の柱】救助・救急体制の整備

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、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整備を図る。

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、医師等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの救急通報体制の整備やバイスタンダー※による応急手当の普及等を推進する。

※バイスタンダー・・・事故や災害の現場に居合わせた第三者のこと

(1) 救助・救急体制の整備

① 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、本市の消防力だけでは対応困難な状況があるため、近隣消防機関及び緊急消防援助隊等の広域応援体制を有効に活用した救助・救急体制を構築する。

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※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なわれるようにする必要がある。

このため、年間を通じ地域住民、学生、事業所を中心に応急手当の知識・技術の普及を図る。

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、応急処置の普及を図る。

※自動体外式除細動器（AED）・・・心臓に電気ショックを与えて、正常な状態に戻す医療機器。

③ 救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア※の充実強化を図るため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるように養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。また、プレホスピタルケアにおける救急救命士を含めた救急隊員の行う応急処置等の質を確保する「メディカルコントロール体制」の充実を図ります。

※プレホスピタルケア・・・急病人などを病院に収容する前に行なう応急手当。病院前救護。

④ 救助・救急施設の整備の推進

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救助・救急資機材の整備・促進を図ります。

⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員、救急隊員が交通事故現場で迅速、確実な活動を遂行するためには、より高度な知識・技術を習得する必要があることから、関係機関等が行う研修会やシンポジウム等に積極的に参加させ、隊員のレベルアップを図る。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療機関等の整備

救急医療体制の整備については、地元医師会等の協力を得て初期救急医療機関である市川市急病診療所及び休日急病等歯科診療所の運営を継続する。

また、初期救急医療機関で対応できない入院や手術を必要とする患者については、後方医療機関である二次救急医療機関の輪番制により対応し、頭部損傷等の重篤救急患者については、三次救急医療機関である船橋市立医療センター、順天堂大学医学部附属浦安病院等の救命救急センターへの要請を行う。これに加え、市川市独自の体制として、市川・浦安地域の4病院が輪番制で三次救急医療に準じた2.5次救急医療を行なっており、救急医療体制の充実を図るとともに、救急医療に対する知識の普及・啓発を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

① 救急業務の高度化が図られるよう救急救命士に対する指示体制(ホットライン等)、救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制(医師からの指示・指導助言、救急救命処置の事後検証、教育体制)の充実を図る。

② ドクターヘリ事業の推進※

交通事故等で負傷した患者については、重症である可能性が高いことから、医師等が同乗することにより、速やかな救命医療を開始することができ、また、高度な医療機関への迅速な収容により、重篤患者の救命率の向上及び後遺症の軽減が図れるドクターヘリの積極的な活用を推進します。

※ドクターヘリ・・・医療機器を装備したヘリコプターを病院の救命救急センターに常駐させ消防機関などからの出動要請に応じて、医師と看護師が同乗して現場に急行し患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送することができる専門のヘリコプター

【第5の柱】被害者支援の推進

(1) 交通事故相談体制の確保

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ることから、交通事故被害者等を支援するため、その心情に配慮した交通事故相談体制を確保する。

【第6の柱】交通事故調査・分析

(1) 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（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路に対し、警察署・関係団体等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し、効果的な事故防止対策を推進する。

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通安全の目標等

1 鉄道事故件数の推移

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	合計
鉄道人身 障害事故※	3	0	3	1	0	7
踏切障害事故※	1	0	2	1	0	4
鉄道物損事故※	0	0	0	0	0	0
合計	4	0	5	2	0	11

※鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。

※踏切障害事故 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。

※鉄道物損事故 列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故をいう。

(参考：鉄道事故等報告規則)

2 交通安全計画の目標

乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指す。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 鉄道交通安全の施策

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にありますが、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、全国における踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約90%を占めており、その死者数が近年は下げ止まりの傾向があります。

今後も一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していきます。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

駅施設等については、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を促進します。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、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を浸透させます。

(3) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助、救急活動を迅速かつ的確に行なうため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、災害派遣医療チーム、地元医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

第3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 踏切事故のすう勢等

市内には、京成本線の踏切が29箇所ある。

踏切障害事故は、平成18年～平成22年までの5年間では、4件発生している。

2 交通安全計画の目標

踏切事故0をめざす。

第2章 踏切道における交通安全の対策

第1節 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ため、立体交差化等の交通安全対策を積極的に推進する。

第2節 踏切道における交通安全の施策

(1) 踏切道の立体交差化

踏切遮断により、道路交通、社会生活に著しい弊害をもたらしている踏切道の解消を図るため、京成本線の立体交差化を進め、踏切の除去を促進する。

(2) 踏切道の構造の改良の促進

踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な踏切等における安全対策のための構造改良を推進する。