

平成28年度

第1回市川市交通対策審議会

日時:平成28年5月24日(火)14時～

場所:市役所3階 第2委員会室

会議次第

1. 辞令交付式
2. 開会
3. 会長、副会長の選任について
4. 第10次市川市交通安全計画(素案)について
5. その他
6. 閉会

市川市交通対策審議会委員名簿

平成28年5月20日現在

	選出区分	氏名	ふりがな	新・再任	推薦母体等
1	市議会推薦	青山 ひろかず	あおやま ひろかず	—	市川市議会 議員
2	〃	小泉 文人	こいずみ ふみと	—	〃
3	〃	増田 好秀	ますだ よしひで	—	〃
4	〃	久保川 隆志	くぼかわ たかし	—	〃
5	〃	鈴木 雅斗	すずき まさと	—	〃
6	〃	三浦 一成	みうら いっせい	—	〃
7	学識経験者	西原 相五	にしはら そうご	再任	日本大学理工学部非常勤講師 TRプランニング代表取締役
8	〃	高田 邦道	たかだ くにみち	再任	日本大学理工学部名誉教授
9	市民の代表者	富田 勇人	とみた はやと	再任	市川市PTA連絡協議会 副会長
10	〃	新井 宏光	あらい ひろみつ	再任	市川市自治会連合協議会 理事
11	〃	友野 ヒサエ	ともの ひさえ	新任	市川市交通安全母の会 監事
12	〃	三部 ミヨ子	さんべ みよこ	再任	少年補導員連絡協議会 会長
13	〃	金子 正	かねこ ただし	再任	市川地区安全運転管理者協議会 会長
14	〃	中山 忠三	なかやま ちゅうぞう	新任	市川商工会議所 議員
15	関係機関の職員	小林 千佳	こばやし ちか	再任	東日本旅客鉄道(株)千葉支社 企画室長
16	〃	木津 和久	きづ かずひさ	新任	東京地下鉄(株) 鉄道統括部 移動円滑化設備整備促進担当課長
17	〃	木下 良紀	きのした よしのり	再任	京成バス株式会社 常務取締役
18	〃	木嶋 譲	きじま ゆずる	再任	千葉県タクシー協会 理事 事故防止委員長
19	〃	渡邊 浩太郎	わたなべ こうたろう	再任	千葉県葛南土木事務所 所長
20	〃	山口 周一	やまぐち しゅういち	新任	市川警察署 交通課長
21	〃	湯浅 浩一	ゆあさ ひろかず	再任	市川交通安全協会 青年部役員
22	〃	小磯 大	こいそ まさる	新任	行徳警察署 交通課長

任期

市議会推薦

平成27年6月24日～平成29年6月23日

学識経験者・市民代表・関係機関

平成28年5月20日～平成30年5月19日

平成28年度第1回市川市交通対策審議会 席次表

日時：平成28年5月24日(火)

14時00分～

場所：市役所3階 第2委員会室

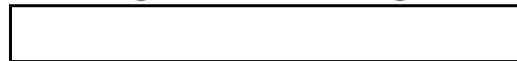
出入口

会長

○

副会長

○



小磯委員 ○

湯浅委員 ○

山口委員 ○

渡邊委員 ○

木下委員 ○

木津委員 ○

鵜飼 様 ○
(小林委員代理)

中山委員 ○

三部委員 ○

友野委員 ○

○ 青山委員

○ 小泉委員

○ 増田委員

○ 久保川委員

○ 鈴木委員

○ 三浦委員

○ 西原委員

○ 高田委員

○ 富田委員

○ 新井委員

傍聴席

事務局

事務局

出入口

年 月 日

意見書

住所

氏名

電話

次のとおり意見、要望等を申し述べます。

【意見・要望等】

※意見・要望等がある場合は、下記へご連絡ください。

○FAX番号 : 047-712-6340

○メールアドレス : kotsukeikaku@city.ichikawa.chiba.jp

第 10 次市川市交通安全計画の策定について

市川市 道路交通部 交通計画課

◎交通安全計画

本計画は、交通安全対策基本法の規定に基づき作成するもので、市域の陸上交通の安全に関する施策の大綱、施策を総合的かつ計画的に進めるために必要な事項を定めるものです。

交通安全対策基本法の規定では、国の定める「交通安全基本計画」、都道府県の定める「都道府県交通安全計画」をそれぞれ定めることとされており、市町村交通安全計画は、都道府県交通安全計画に基づき作成するよう努めなければならないこととされています。

◎第 10 次市川市交通安全計画（素案）作成の経緯

○平成 27 年 11 月 2 日～11 日

e-モニター制度を利用し、第 9 次市川市交通安全計画の成果に関するアンケートを実施。

○平成 28 年 3 月 11 日

中央交通安全対策会議において、国の第 10 次交通安全基本計画が決定される。

○平成 28 年 3 月 23 日

千葉県交通安全対策会議において、第 10 次千葉県交通安全計画が決定される。

○平成 28 年 5 月 24 日

平成 28 年度第 1 回交通対策審議会において、第 10 次市川市交通安全計画(素案)について諮問。

◎今後の予定について

○平成 28 年 6 月～7 月

第 10 次市川市交通安全計画(案)に対するパブリックコメントを実施。

関東運輸局長、関東地方整備局長、千葉県知事、市川警察署長及び行徳警察署長に計画(案)に対する意見照会を行う。

○平成 28 年 7 月下旬

第 2 回交通対策審議会開催。第 10 次市川市交通安全計画(案)の答申を行う。

○平成 28 年 8 月

- ・第 10 次市川市交通安全計画の作成及び公表
- ・第 10 次市川市交通安全計画の千葉県知事への報告

以上

第 10 次市川市交通安全計画（素案）

（平成 2 8 年度～平成 3 2 年度）



目 次

計画の基本的な考え方	1
第1編 道路交通の安全の施策	3
第1章 道路交通安全の目標	3
第2章 道路交通における安全対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策の方向性	6
【第1の視点】高齢者の安全確保	6
【第2の視点】子供の安全確保	6
【第3の視点】自転車の安全確保	6
【第4の視点】歩行者の安全確保	7
【第5の視点】幹線道路における安全確保	7
【第6の視点】生活道路における安全確保	7
【第7の視点】地域でつくる交通安全	8
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	11
(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	15
【第2の柱】道路交通環境の整備	15
(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	18
(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交通環境の整備	19
【第3の柱】救助・救急体制の整備	20
(1) 救助・救急体制の整備	21
(2) 救急医療体制の整備	21

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	22
【第4の柱】 被害者支援の推進	22
(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	22
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	23
第2編 鉄道交通の安全	25
第1章 鉄道交通における安全対策	25
第1節 鉄道交通における今後の方向性	25
第2節 鉄道交通の施策	25

計画の基本的な考え方

1. 計画の位置付け

本計画は、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、国の交通安全基本計画及び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「人と地域」、「交通環境」、「交通機関」の相互の関連を考慮し、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたものです。

2. 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5ヵ年間

3. 計画の推進体制

交通事故の防止は、市をはじめとした関係機関・団体だけでなく、市民と協働して取り組まなければならない課題であり、市民一人ひとりの意識と行動が大切です。

本計画は人命尊重の理念の下に、多様な主体が持つ「強み」や「特性」を組み合わせることで、総合的な交通安全施策を推進し、悲惨な交通事故の撲滅を目指していくこととします。

4. 計画の重点事項

「道路ネットワークの整備」や「自転車利用者が多い」、「高齢者人口の増加」など、本市の特性や社会事情の変化等を踏まえて、「自転車の安全利用対策」と「高齢者の交通安全対策」の2項目に重点を置いた計画とします。

第1編 道路交通安全の施策

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、交通事故の無い誰もが安心して暮らせる市川市を目指す。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。



2. 道路交通の安全についての目標

交通事故発生件数 平成32年までに690件以下（平成27年比23%減）
交通事故死傷者数 平成32年までに770人以下（平成27年比24%減）



3. 道路交通における安全対策

道路交通における交通事故防止対策の

7つの視点

- （第1の視点）高齢者の安全確保
- （第2の視点）子供の安全確保
- （第3の視点）自転車の安全確保
- （第4の視点）歩行者の安全確保
- （第5の視点）幹線道路における安全確保
- （第6の視点）生活道路における安全確保
- （第7の視点）地域でつくる交通安全の推進

道路交通における交通事故防止対策の5つの柱

- 【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】救助・救急活動の充実
- 【第4の柱】被害者支援の推進
- 【第5の柱】交通事故の調査・分析

第1編 道路交通の安全の施策

第1章 道路交通安全の目標

1 道路交通事故の現状と今後の目標

(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おり、平成27年は発生件数897件、負傷者数1,015人で、平成23年の発生件数1,159件、負傷者数1,336人と比較して、2割以上減少しています。

第9次市川市交通安全計画で掲げた抑止目標(平成27年までに年間死者数を4人以下に、死傷者数を1,140人以下に抑止する)の死傷者数については、平成26年に達成しましたが、死者数は平成24年から26年では上回りました。(図1)

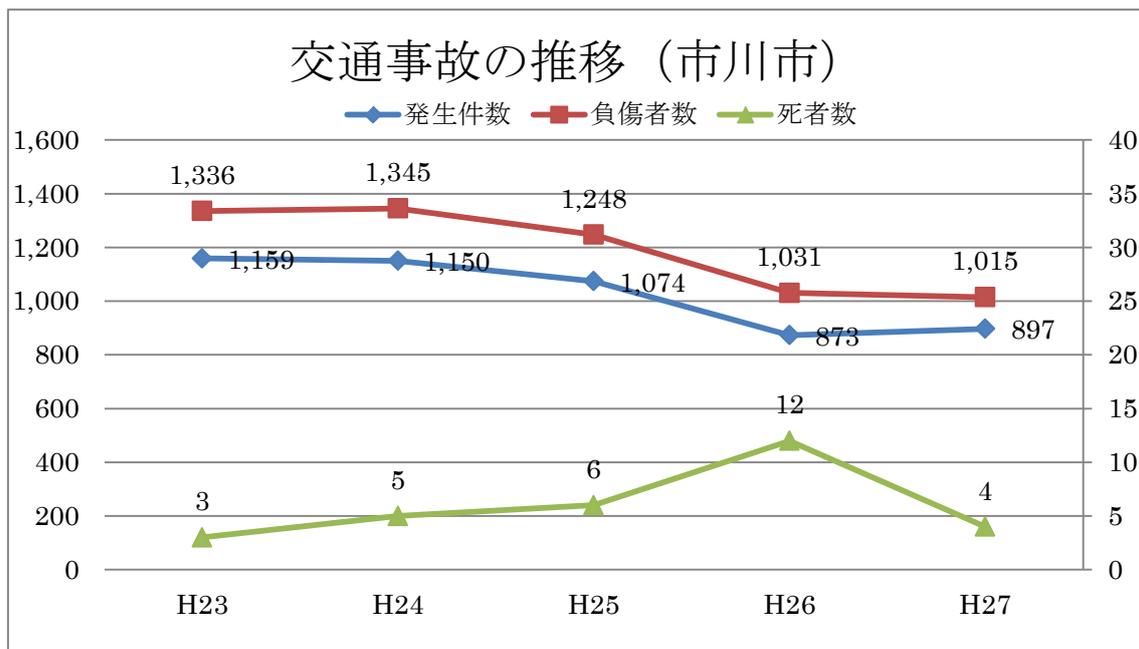


図1

(資料：千葉県警察交通白書)

(2) 交通事故の特徴

- ① 自転車に関する交通事故の発生件数は5年間で33%減少しましたが、構成率は3割以上を推移しています。(図2)
- ② 高齢者が関係する交通事故の割合は、高齢化率¹の上昇に伴い、上昇傾向にあります。(図3)

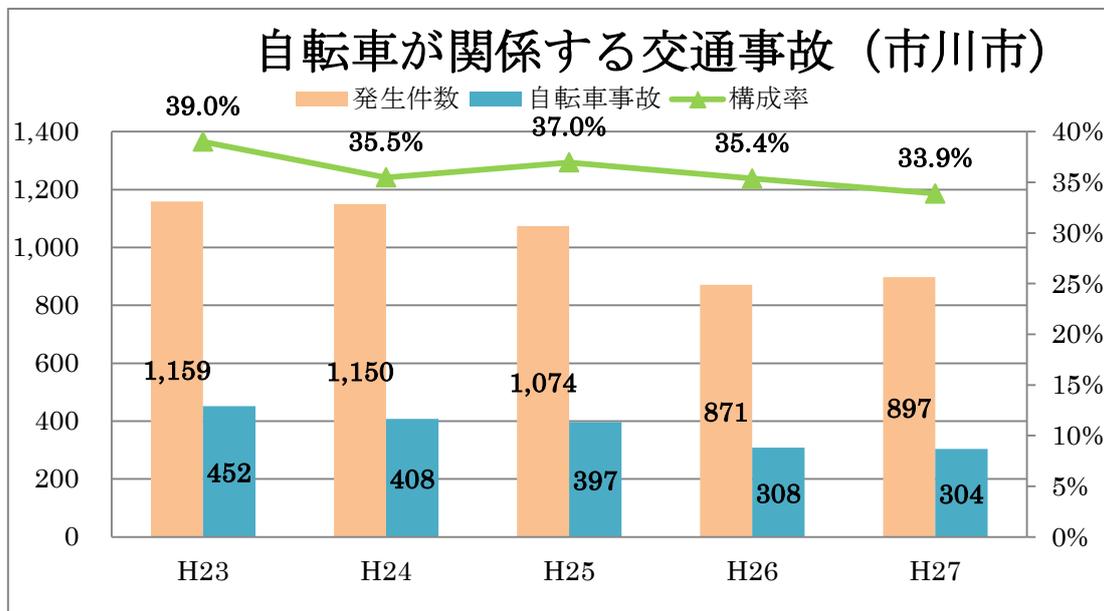


図2

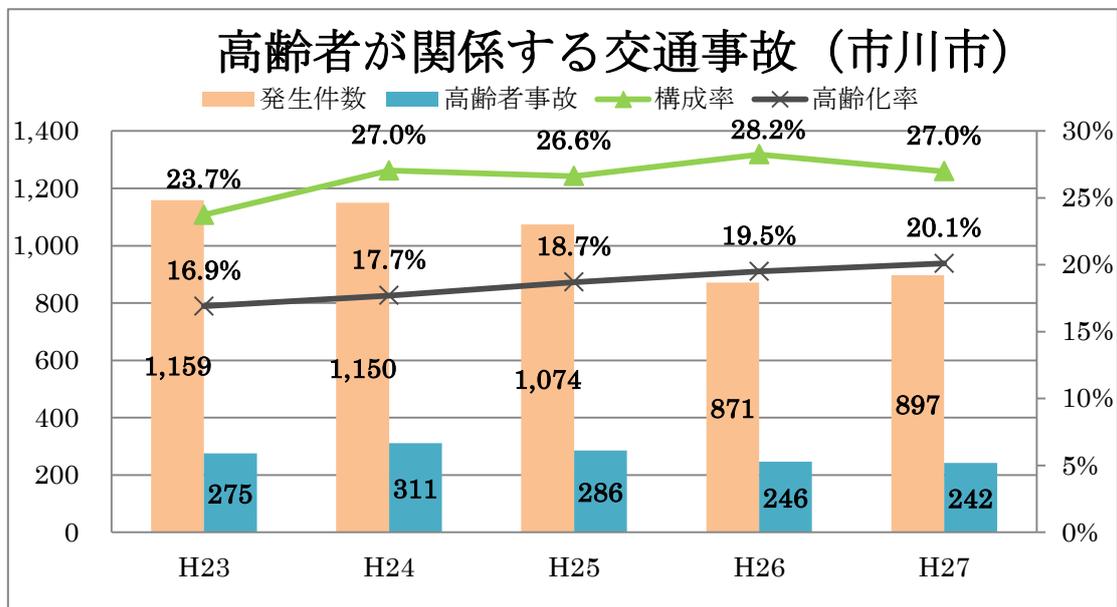


図3

(資料：千葉県警察交通白書、千葉県統計課)

¹ 総人口に占める65歳以上人口の割合

2 交通安全計画における目標

交通安全計画の最終目標は、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」ですが、早急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、当面の指標として、交通事故による死者数をできるだけゼロに近づけるとともに、本計画の計画期間である平成32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。

	平成27年		平成32年
○ 交通事故発生件数	897件/年	→	690件以下/年
	[897件×0.77(過去5年の減少率 約23%) = 690.7≒690人/年]		
○ 死傷者数	1,019人/年	→	770人以下/年
	[1,019人×0.76(過去5年の減少率 約24%) = 774.4≒770人/年]		

(参考)

		平成27年 実績	平成32年 目標	減少率
国の 目標	24時間死者数	4,117人	2,500人以下/年	39%
	死傷者数	670,140人	500,000人以下/年	25%
県の 目標	24時間死者数	180人	150人以下/年	17%
	死傷者数	23,442人	18,000人以下/年	23%

第2章 道路交通における安全対策

第1節 今後の道路交通安全対策の方向性

近年、道路交通事故の発生件数と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、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7つの視点を重視して対策の推進を図ります。

【第1の視点】高齢者の安全確保

本市では、高齢者が関係する交通事故の割合が増加傾向にあり、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に外出できるような交通社会の形成が必要です。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ります。

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関わりなく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交通環境の形成を図ることも重要です。

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します。

【第2の視点】子供の安全確保

幼い子供は大人よりも視野が狭く、一つのものに注意が向くと周囲が目に入らなくなってしまう傾向があるため、安全確認を忘れて道路に飛び出すことにより、事故に遭う特徴があります。

また、下校時や放課後といった時間帯や、自宅近くの道路で交通事故が多いというのは、安心感や開放感による気の緩みで注意不足になってしまうことが原因と考えられます。

このため、日頃から安全確認の習慣をつけさせるため、心身の発達段階に応じた交通安全教育を実施するとともに、自動車等による子供の被害を未然に防止する観点から、通学路等における歩行空間の整備等を推進します。

【第3の視点】自転車の安全確保

自転車は、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ります。自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、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ります。

また、自転車利用者はドライバーと比較して、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多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このため、市では子供から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育に加え、実際の自転車事故を再現する参加体験型の交通安全教育を取り入れ、自転車がもつ危険性の習得を図る事業を推進します。

さらに、駅前や繁華街の放置自転車等の問題に対しては、自転車等駐車場の整備や利用促進、放置防止策を行うことで、通行空間の確保や防災活動の円滑化を図り、良好な道路環境に努めます。

【第4の視点】歩行者の安全確保

安心して出歩ける交通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、高齢者や子供、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ます。

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ります。

【第5の視点】幹線道路における安全確保

幹線道路の事故は、特定の区間・箇所に集中して発生していることから、死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、事故多発箇所での集中的な対策を実施する必要があります。

そのため、事故多発箇所の現地を診断し、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施する「共同現地診断」により、交通事故の防止に努めます。

また、東京外郭環状道路の整備による道路環境の変化が予想されることから、関連する幹線道路においても、交通安全対策の更なる推進を図ります。

【第6の視点】生活道路における安全確保

生活道路では、地域住民の生活環境として歩行や自転車利用の際に安心して安全に利用出来る道路環境が必要ですが、現状では、交通混雑を避ける抜け道として通過交通が入り込むことにより、住民の安全性や環境が脅かされる状況が見られます。

住宅地や人が集中する地区の生活道路においては、「人優先」の考え方の下、

自動車交通の規制を図りながら、歩行者専用または歩車共存道路として、歩行者等の安全性・快適性を確保することが必要です。

そのため、今後も生活道路における交通事故の危険性を極力低下させるため、道路交通環境の整備等について、関係機関との連携により、地域に応じた対策を推進します。

【第7の視点】地域でつくる交通安全

市内で発生した交通事故のうち、その半数近くが市内居住者による事故であることから、交通事故は、市民の居住する身近な地域で発生しており、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。

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、以下の5つの柱により交通安全対策を実施します。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 救助・救急活動の充実
- ④ 被害者支援の推進
- ⑤ 交通事故の調査・分析

【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、市民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・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 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ります。

また、自治会等が行う防犯活動と連携・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ります。

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します。

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します。

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ます。

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ます。このため、交通安全協会に対する必要な支援を行うとともに、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します。

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ます。

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します。

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ります。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します。

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ます。

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うとともに、より効果的な活動が行なわれるように推進します。

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・個人に啓発物やポスター、のぼり旗、横断旗等を提供し、地域における交通安全活動を支援します。

⑤ 市民参加型交通安全対策の推進

通学路交通安全プログラムに基づき、通学路安全推進協議会による通学路合同点検を実施し、通学路の危険箇所における安全対策を推進します。

(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

警察や自治会など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、反射材を配布するなど、交通事故防止を呼びかける活動を推進します。

② 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を減少させるため、運転に自信がなく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講じます。

(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ります。

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ります。

そのため、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ため、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を通じて、飲酒運転の根絶に対する意識が一過性のものとならないよう、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、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利で手軽な乗り物ですが、近年、スポーツ自転車の普及や携帯機器を使用しながらの運転などの影響により、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。

そのため、交通安全運動などの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周知を推進する必要があります。また、危険なルール違反を繰り返した違反運転者を対象とした、「自転車運転者講習制度」の周知徹底を図ることで、自転車乗車中の交通違反による事故の発生を防止します。

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します。

イ 自転車交通安全教室の開催

児童生徒及び高齢者等を対象に、警察、学校、自治会等と連携して、参加・体験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ります。



広報媒体による周知啓発



TSマーク

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室や講習等において、日常点検実施の習慣化、自転車安全整備店における定期的な点検・整備を呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図ります。

③ 自転車保険への加入促進

自転車に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、交通安全教室や講習等において、自転車保険の必要性を説明し、TSマーク²などの各種自転車保険への加入促進を図ります。

④ 反射材の普及活用

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の効果について周知させ普及を図ります。

⑤ 街頭における自転車安全利用の指導

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うとともに、違反者への声かけ等を実施します。

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ため、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ります。

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の普及促進を図るとともに、保護者を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗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

四季の交通安全運動を中心に、警察や交通安全団体と連携して市内の交通事故防止に向けた運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

千葉県が定める毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナー向上の実践を目的に、広報啓発や指導等の施策を推進します。

²Traffic Safety 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。

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、夕暮れ時から夜間における視認性を高める交通事故防止策などの幅広い運動を行います。

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

交通安全意識の普及を図るため、警察や交通安全団体と密接な連携の下、駅前や大型商業施設など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ます。

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、広報紙や関係団体を通じ、広報啓発を積極的に実施します。

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、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します。

エ 交通安全団体・報道関係に関する資料・情報の提供

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、情報等を提供します。

③ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、全ての座席におけるシートベルト着用、チャイルドシートの正しい着用の推進するため、関係機関・団体が一体となり、あらゆる機会を着用の徹底を図ります。

(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

ア 幼児に対する交通安全教育

幼児が道路を通行する際に必要な安全知識を提供するためだけでなく、将来に渡って道路を通行するときに必要な交通安全意識と実践する力を養うためにも、幼少期からの教育は必要不可欠です。

そこで、幼稚園・保育園等と連携し、参加・体験型の歩行安全教育を推進します。

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を高め、家庭での交通安全の話し合いや会話をもたれるように、関係機関・交通安全団体と連携・協力し、積極的な情報提供、広報活動などの働きかけを実施します。

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

小学生は、登下校や自転車の利用等により幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、保護者から離れて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します。

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、児童だけでなく保護者にも日常生活における交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 交通安全教育事業・自転車免許証事業の推進

市内の小学生を対象として参加・体験型の歩行安全教育、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します。

③ 中学生・高校生に対する交通安全教育

スケアード・ストレイト教育技法³による自転車交通安全教室や自転車安全利用講習会の開催など、警察や学校等と連携・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します。

④ 成人に対する交通安全教育

大学や自治会、企業等の団体を対象として、自転車の交通ルールやマナー向上についての講習会を開催し、受講者の自転車利用に対する安全意識の高揚を図ります。

⑤ 高齢者に対する交通安全教育

自治会、高齢者クラブ、シルバー人材センター等の会員を対象に、高齢者を対象とした交通安全教室の開催を推進します。

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います。

³ 恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。スタントマンが事故現場を再現することで、交通事故の怖さや交通ルールを守る大切さを学ばせる方法。

⑥ その他の対象への交通安全教育

障害者や外国人など、特段の配慮が必要な対象については、きめ細かい講習の内容や指導方法による交通安全教育を推進します。

(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ります。

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・小中学校・高校大学・自治会・企業等において交通安全教室を開催します。

イ 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供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努めるとともに、親子で交通ルールを学べる指導を行います。

また、設備の更新を適宜行うことで、子供が安全に利用できる環境を提供します。



小学校の交通安全教室



東菅野児童交通公園

【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図るには、「人優先」の考えの下、歩行者と自転車や自動車との分離がされ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。

特に、道路交通においては、歩道や自転車走行空間の整備を積極的に実施するなど、通学路、生活道路、幹線道路等において、「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します。

② バリアフリー化の推進

多くの人が行き交う駅周辺を中心に、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の整備を推進します。

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します。

イ 通学路の整備

登下校時における児童の交通環境を改善するため、関係機関と連携し、歩行者のための道路整備として、道路環境と自動車の交通規制を活用することで、安全な通学路の実現を推進します。

ウ 人にやさしい道づくり

全ての人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します。

③ 無電柱化の推進

無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保し、災害が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止するため、電線類の地中化を推進します。

(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

交通事故が多発している交差点などに対して、集中的な事故抑止対策のため、当該箇所においては、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線、道路照明灯、視線誘導標の設置、道路標識の整備等の対策を推進します。

② 適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう体系的な道路整備を進めるとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 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、整備を推進します。

イ 都市計画道路の整備

都市計画道路の整備を推進し、交通の効果的な配分を行い、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図ります。

③ 道路改良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・快適な移動を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進します。

(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、道路標識または道路標示の高輝度化の整備等に努めます。

② 生活道路における安全対策の推進について

通学路や自動車交通量の多い生活道路においては、学校や警察と連携を図りながら、歩行者と自転車利用者に係る死傷事故の抑止を図るため、自動車に対する交通規制、自動車の速度を低下させる物理デバイスやカラー舗装の整備、まごころ道路⁴の整備、ゾーン30⁵の指定等に努めます。

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、カラー舗装などによる交差点存在の明確化、線形の明確化に努めます。

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、交差点やカーブに道路照明灯、道路標識の設置、道路標示の高輝度化に努めます。



視線誘導標



自転車レーン

⁴ 幅員が4m未満の道路を一部拡幅し、車のすれ違いが出来るようにする狭あい道路対策。

⁵ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて30km/hの速度規制を実施するとともに、ゾーン内における速度抑制や抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

① 自転車走行空間の整備

「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、歩行者と自転車利用者が安全で快適に通行できるよう、自転車レーン等の自転車走行空間の整備を推進します。

② 自転車等駐車場の整備及び利用の促進

駐輪需要が高い地域の放置自転車の解消を目指し、鉄道事業者や地域と協力して、計画的に自転車等駐車場を整備し、その利用を促進します。

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います。

④ 放置自転車の撤去

放置抑止策として、放置禁止区域内または公道にある放置自転車の撤去を行います。

⑤ 駐輪秩序の確立

路上駐輪を防止し、駅周辺の駐輪需要を適正かつ効率的な利用促進を図るため、駐輪場の利用促進に努めます。

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します。

(5) 交通需要マネジメントの推進

コミュニティバスの運行や路線バスの利便性向上に対する支援など、公共交通機関の利用促進を図り、自動車交通からの利用転換を図ります。

(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

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します。

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、緊急活動道路等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します。

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します。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します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

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、警察と協力した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。

① 宅地開発事業等による駐車場整備の推進

駐車需要が生じる一定規模以上の建築物の開発に対して、「市川市宅地開発事業に係る手続き及び基準等に関する条例」、「大規模小売店舗立地法」等の運用により、適切な規模の駐車場の整備を図ります。

② 既存駐車施設の有効利用

路上駐車を防止し、駅周辺の駐車需要を適正かつ効率的な利用促進を図るため、ホームページに時間貸し駐車場等の情報を掲載することで、ドライバーに必要な情報提供に努めます。

(8) 交通安全に寄与する交通環境の整備

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ます。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることによりその排除、撤去を行うとともに、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を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用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

エ 大規模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、地域の交通情勢を勘案した上、計画の段階から安全の確保、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。

② 道路法に基づく通行の禁止または制限

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、決壊また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または制限を行います。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または制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

③ 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や緑地内多目的広場等の整備を推進します。

イ こども館等の活用の促進

市街化、核家族化、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します。

④ 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するとともに、「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、関係機関との連携の下、暴走族追放気運の醸成を図ります。

⑤ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為につながる非行の早期発見及び未然防止のため、警察と連携して、少年補導員等による巡回を実施するとともに、関係機関や施設管理者と連携して非行防止を通じた暴走行為をさせないための環境づくりに努めます。

【第3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また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⁶による応急手当の普及等を推進します。

⁶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・救急体制を構築します。

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ります。

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・技術の普及を図ります。

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、応急処置の普及を図ります。

③ 救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア⁷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⁸体制の充実を図ります。

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ります。

(2) 救急医療体制の整備

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します。

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

⁷急病人などを病院に収容する前に行う応急手当、病院前救護。

⁸救急患者を現場から医療機関へ搬送する間に医師以外の者が医療行為を実施する場合、医師が必要な処置を指示あるいは指導して、それらの医行為の質を保障すること。

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います。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・啓発を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

① 救急関係機関の協力関係の確保等

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の充実を図ります。

② 迅速な救急体制事業の推進

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やラピッドカーの積極的な活用を推進します。



ドクターヘリ



ラピッドカー

【第4の柱】被害者支援の推進

交通事故相談体制の確保

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。交通事故被害者を支援するため、交通事故相談、交通事故被害者等に対する連絡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) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故により、父または母が死亡となった交通事故被害者を救済するため、「市川市遺児手当支給条例」に基づき、その児童を養育する方に手当を支給し、

児童の健全な育成と福祉の増進を図ります。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 相談業務の充実

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

イ 交通事故相談活動の推進

損害賠償など、交通事故による被害者等の抱える問題に適切に対応するため、相談内容の多様化、複雑化に対処するため、広報紙やホームページ等の活用により交通事故当事者に対し、広く相談の機会の提供を図ります。

【第5の柱】交通事故の調査・分析

交通事故多発箇所共同現地診断

交通事故が多発している箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、警察や道路管理者などの関係機関・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。

第2編 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、多くの市民が生活に欠かすことのできない交通手段であるが、一たび事故が発生すると、甚大な被害をもたらす重大事故に直結していることから、鉄道事業者と緊密に連携を図り、事故防止策を推進していく。



2. 鉄道交通の安全についての目標

鉄道事故及び踏切事故ゼロを目指す。



3. 鉄道交通における安全対策

鉄道交通における交通事故防止対策
の3つの視点

(第1の視点)

重大な列車事故の未然防止

(第2の視点)

利用者等の関係する事故の防止

(第3の視点)

それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

鉄道交通における交通事故防止対策の
3つの柱

【第1の柱】鉄道交通環境の整備

【第2の柱】鉄道の安全に関する知識
の普及・啓発

【第3の柱】救助・救急活動の充実

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通における安全対策

第1節 鉄道交通における今後の方向性

本市における鉄道事故及び踏切事故は、過去5年発生していないことから、引き続き、事故の発生ゼロを目指します。

また、多数の乗客を輸送する電車との衝突事故は甚大な被害をもたらす重大事故に直結するため、あってはならないものであり、電車の適正な運行管理と鉄道施設の維持管理により、未然防止が図られる必要があります。

さらに、踏切道においては、構造の改良や踏切設備の安全対策と同時に、交通の円滑化などにも影響することを考慮しなければならないため、下記の視点に基づき、今後も関係機関との連携の下、鉄道交通における交通事故防止をさらに推進していくものとします。

(第1の視点) 重大な列車事故の未然防止

(第2の視点) 利用者等の関係する事故の防止

(第3の視点) それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

第2節 鉄道交通の施策

鉄道における事故をなくし、市民の安全を確保するため、以下の3つの柱を中心に交通安全対策を推進します。

【第1の柱】 鉄道交通環境の整備

鉄道における交通事故を未然に防止するためには、踏切や軌道敷における安全施設が適正に整備・管理されていることが重要であることから、関係機関による対策の実施を推進します。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を定期的を実施するとともに、台風や大雨など鉄道の運行に影響を与える気象情報を的確に把握し、危険箇所への対策や適正な運行管理を図ることにより、脱線・転覆等の事故の未然防止を推進します。また、駅構内においては、高齢者や障害者等の安全に十分配慮し、バリアフリー化を今後も推進するとともに、プラットホームにおける転落事故の未然防止対策として、ホームドアや内方線付点状ブロック等の整備を推進します。



【ホームドア】



【内方線付きJIS規格点状ブロック】

(資料：国土交通省「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめ)

(2) 踏切道の改良

市内の踏切道は、今後、都市計画道路や東京外郭環状道路の整備箇所において、立体化による踏切除去が進むことから、安全性の向上が見込まれる一方で、市内には、京成本線に踏切が29箇所あります。そのため、ボトルネックとなる踏切道を優先的に、歩道がないか歩道が狭小な場合の安全対策を警察や道路管理者、鉄道事業者などの関係機関と連携を図りながら推進します。

(3) 踏切道の立体交差化

踏切遮断により道路交通への著しい弊害をもたらしている踏切道の解消を図るため、道路単独立体化や京成本線の立体交差化の検討を進め、踏切の除去を促進します。

【第2の柱】 鉄道交通の安全に関する知識の普及・啓発

鉄道上での交通事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者・周辺住民等の理解と協力が必要です。

そのため、市民に対して踏切通行時の危険性や安全確認に関して、交通安全教室や講習会等で周知を図るほか、踏切事故等の発生箇所や危険性の高い踏切道において、警戒標識や路面表示等により、道路利用者に注意を促すよう対応を図ります。

【第3の柱】 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確実に行うため、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、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します。

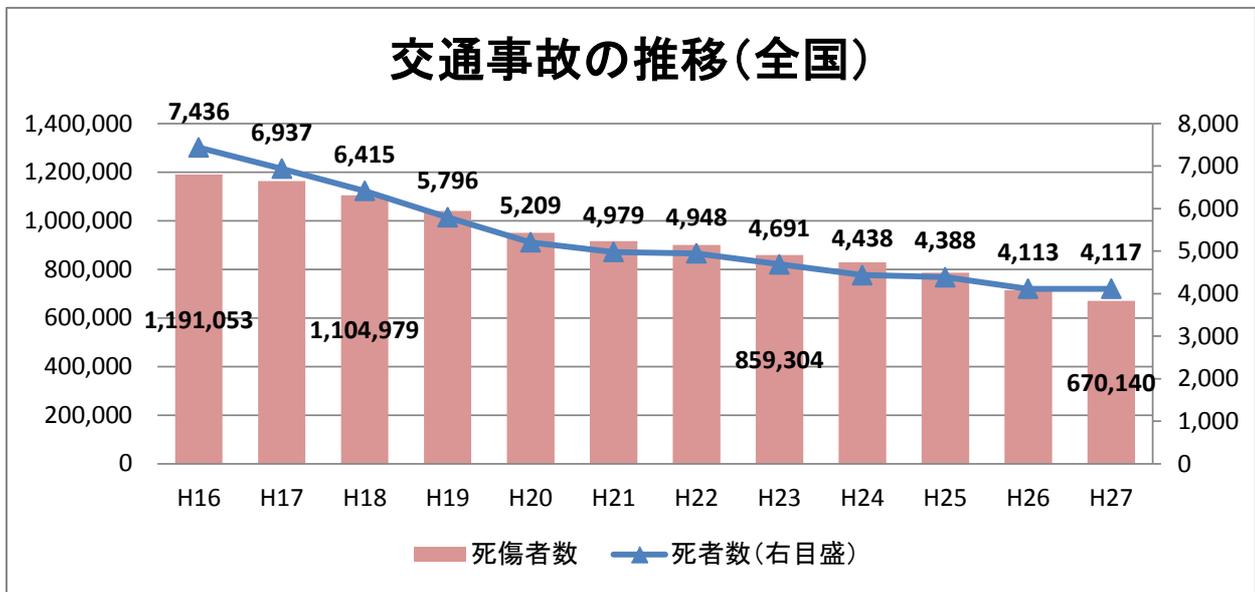
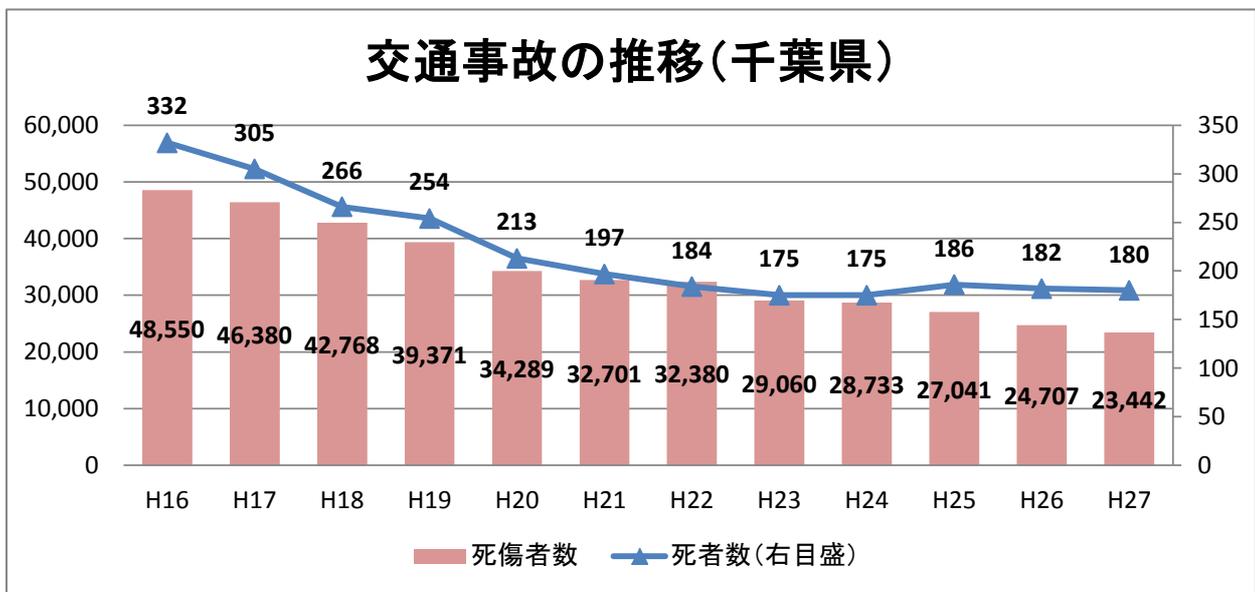
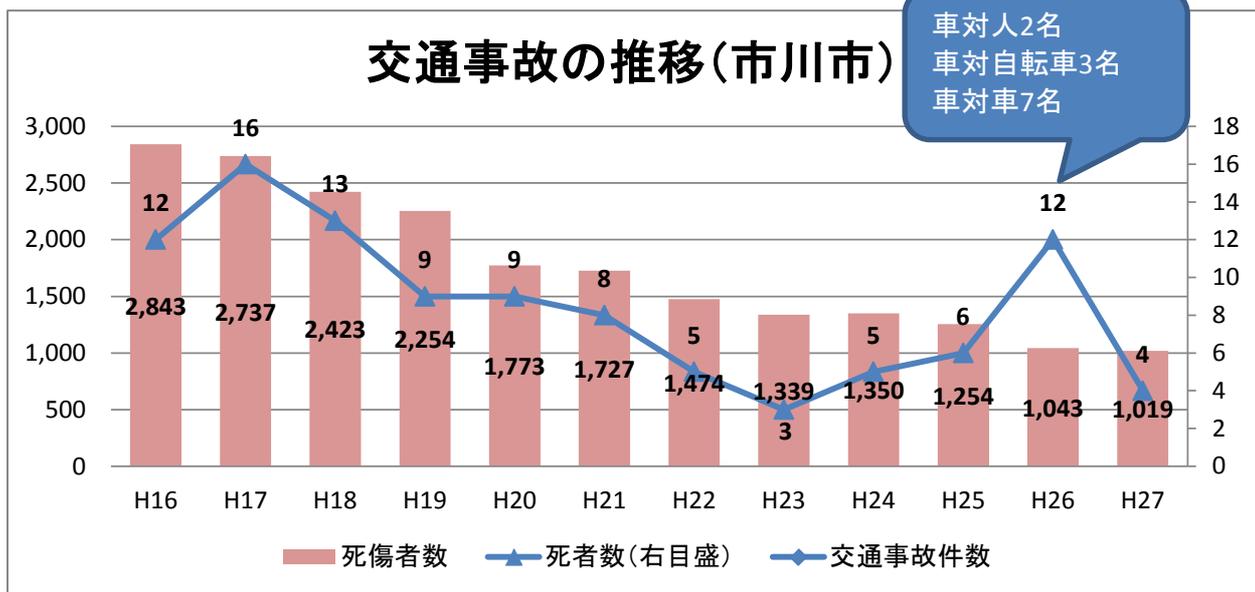
市川市 道路交通部 交通計画課

〒272-0033

千葉県市川市市川南2丁目9番12号

市川市役所 市川南仮設庁舎

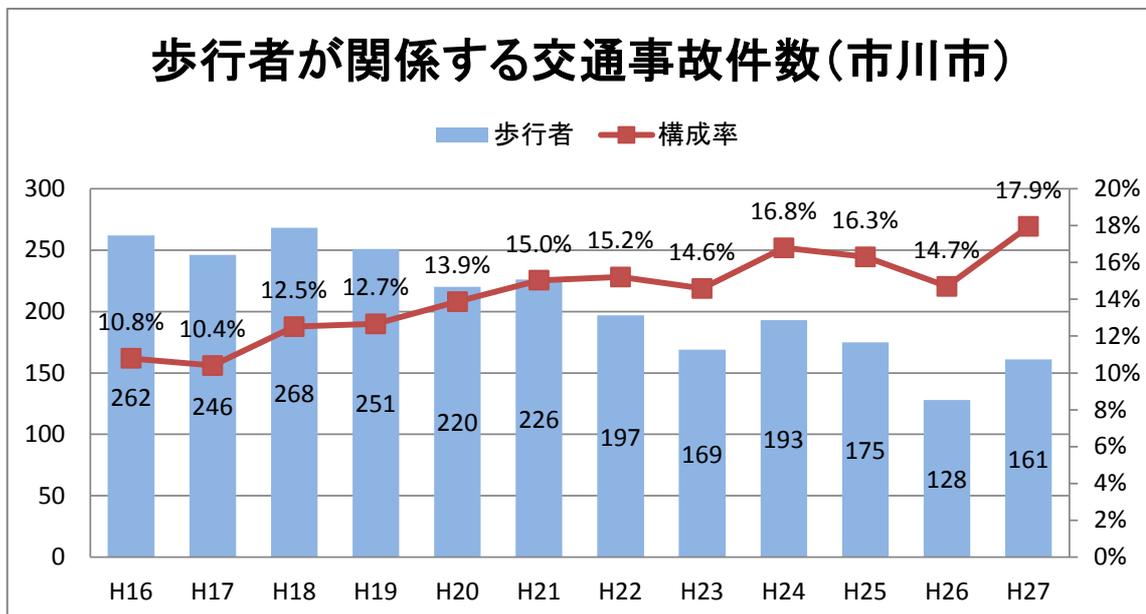
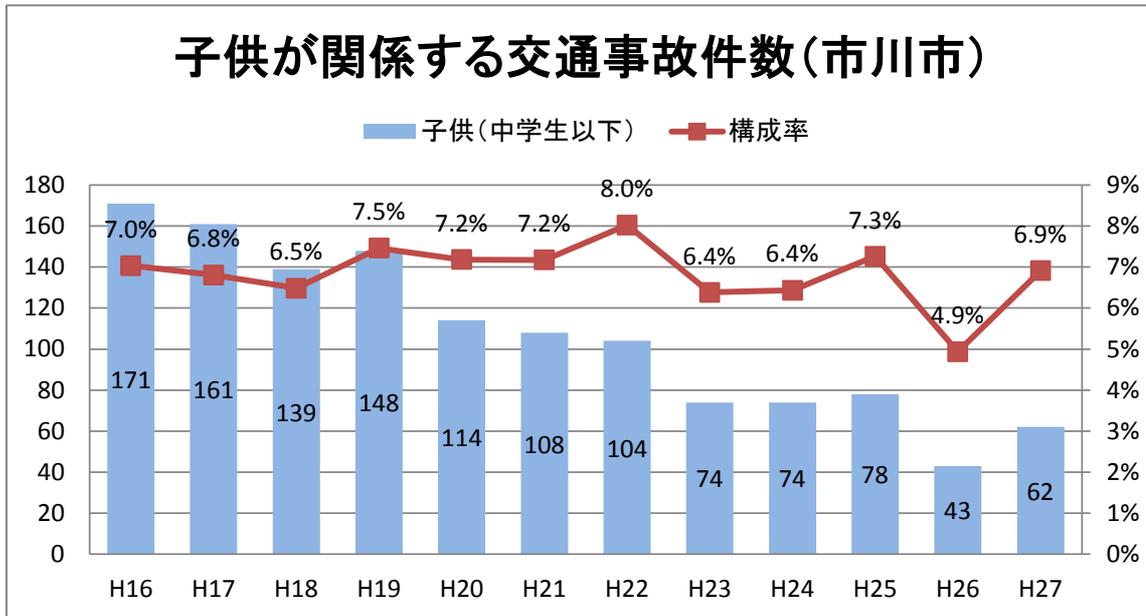
TEL 047-712-6341 (直通)



平成26年市町村別交通事故発生状況

市町村名	人口(千人)	発生件数	死傷者数	人口千人あたりの死傷者数
市川市	472.3	873	1,043	2.2
千葉市	965.7	3,125	3,863	4.0
船橋市	619.2	1,648	1,957	3.2
松戸市	481.3	1,231	1,478	3.1
柏市	408.2	1,471	1,795	4.4
浦安市	163.2	390	504	3.1
千葉県	6197.8	19,705	24,707	4.0
全国	127,083	573,842	715,487	5.6

※市町村は高速道路発生分を除く





凡例

死亡事故H26



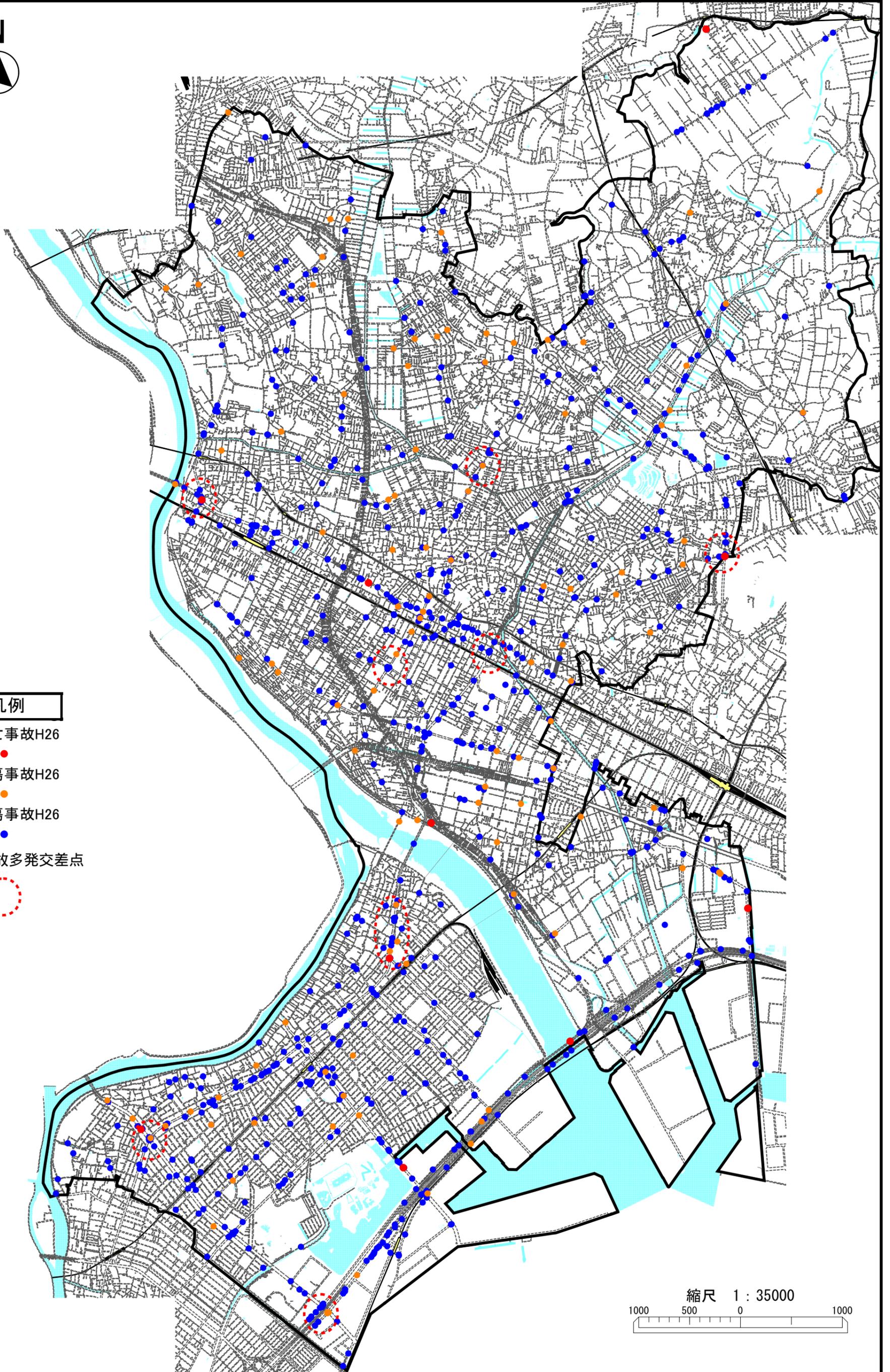
重傷事故H26



軽傷事故H26



交通事故多発交差点



縮尺 1 : 35000
1000 500 0 1000

第 10 次市川市交通安全計画の重点事項について

◎計画の重点事項について

「道路ネットワークの整備」や「自転車利用者が多い」、「高齢者人口の増加」など、本市の特性や社会事情の変化等を踏まえて、「自転車の安全利用対策」と「高齢者の交通安全対策」の 2 項目に重点を置いた計画とする。

◎重点事項 1：自転車の安全利用対策の強化

- 自転車の安全利用にかかる広報活動の推進（11 ページ）
広報紙、ホームページ、注意喚起の看板等設置、街頭啓発活動の実施
（H27 広報紙 9 回 街頭啓発 25 回）
- 自転車の点検整備、保険加入の促進（11～12 ページ）
講習会において点検整備と保険加入の周知啓発。（H27 11 回 2,058 人）
- 反射材の普及活用（12 ページ）
警察、交通安全団体と協働で毎月の自転車安全利用キャンペーンで
反射材を配布。（H27 25 回）
- 街頭における自転車安全利用の指導（12 ページ）
市内主要 16 駅周辺で市民マナー条例推進指導員が自転車安全利用の
声かけを実施。（H27 19,875 件）
- 自転車乗車用ヘルメットの着用推進（12 ページ）
交通安全教室で小中学生や保護者を対象にしたヘルメット着用の促進
（H27 43 校 7,979 人）
- 幼児二人同乗自転車の適正利用の推進（12 ページ）
幼稚園・保育園に交通安全指導員を派遣し、保護者を対象に自転車のルール
について周知。（H27 715 人）

- 交通安全運動の推進（12 ページ）
自転車の安全利用について、年 4 回の交通安全運動期間において、広報紙、イベント等による周知(H27 計 22 回)
- 児童から高齢者に至るまでの交通安全教育（13～14 ページ）
児童、生徒、学生、自治会等を対象とした自転車安全利用に関する講習
(H27 中学校 5 校 3,342 人、高校・大学 3 校 1,540 人、高齢者 4 回 410 人)
- 交通安全教育の推進（15 ページ）
交通公園を利用した幼児、児童、保護者等に対する交通安全指導
(H27 東菅野 46,061 人、南沖 64,859 人)
- 自転車走行空間の整備（17 ページ）
H27 に自転車走行空間ネットワーク整備計画を策定し、自転車レーン等の整備を推進。(H27 自転車レーン・車道混在 2 箇所 1,145m)

◎重点事項 2：高齢者の交通安全対策の強化

- 高齢者宅訪問活動の推進（10 ページ）
高齢者の自宅を直接訪問し、交通安全啓発物を配布して交通安全意識の高揚を図る。(H27 実施なし、H26 3 回 150 人)
- 運転免許自主返納に対する優遇措置（10 ページ）
免許返納者への満点エコボカード 2 枚進呈、H27.12 まで住基カードの無料交付 (H27 住基カード 46 枚、エコボカード 128 枚、実人数 64 人)
- 交通安全運動の推進（12 ページ）
年 4 回の交通安全運動期間において、広報紙、ホームページ、イベント、街頭啓発等を実施。(H27 計 22 回)
- 高齢者に対する交通安全教育（14 ページ）
高齢者を対象とした交通安全講習を開催 (H27 計 4 回 410 人)
- バリアフリー化の推進（16 ページ）
主要駅周辺を重点地区として、歩道バリアフリー化等の「人にやさしい道づくり」を進める。(H27 7 箇所 824m)

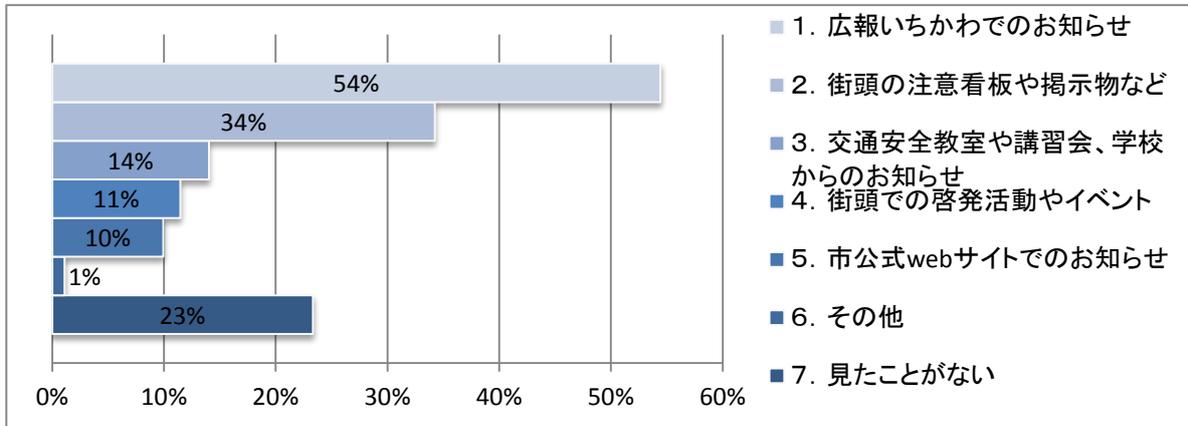
計画の体系	施策の概要	実施事業の実績					今後の事業の方向性	担当課
		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度		
第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	頁 (1)市民総参加でつくる交通安全の推進							
	1 p.8 ①交通安全の日における活動の推進	毎月、市川・行徳警察署と協働で街頭指導において自転車安全利用、シートベルト着用啓発等を実施	103回	56回	40回	39回	45回	継続 交通計画課
	2 ②交通安全活動に関する情報提供	交通安全イベント及びキャンペーン、街頭啓発、ホームページ、広報紙などによる周知	イベント、啓発 108回 広報紙 5回	イベント、啓発 61回 広報紙 5回	イベント、啓発 46回 広報紙 5回	イベント、啓発 46回 広報紙 6回	イベント、啓発 52回 広報紙 6回	継続 交通計画課
	3 ③市民の意見を反映した交通安全の推進	インターネットによる市民からの要望に加え、eモニター制度を活用した交通安全対策に関するアンケートを実施し、施策に反映。	市民ニーズ294件	市民ニーズ349件	市民ニーズ381件 eモニアンケート 「自転車の安全利用に関する条例」	市民ニーズ445件	市民ニーズ607件 eモニアンケート 「交通安全政策」	継続 道路交通部、 交通計画課
	4 p.9 ④交通安全団体等への支援等	市川・行徳交通安全協会、市川・行徳地域交通安全活動推進委員協議会、市川市交通安全母の会の5団体に対して補助金を交付。その他啓発物や会員への講習を実施。	各団体への補助金の交付、啓発物や情報の提供等。	→	→	→	→	継続 交通計画課
	5 ⑤市民参加型交通安全対策の推進	通学路交通安全プログラムを策定し、関係機関との連携による通学路合同点検の実施。	-	小学校 40校 点検箇所 108箇所	-	小学校 11校 点検箇所 37箇所	小学校 11校 点検箇所 38箇所	継続 保健体育課 道路安全課
	(2)地域でつくる高齢者交通安全対策の推進							
	6 p.10 ①高齢者宅訪問活動の推進	交通安全運動に伴う高齢者宅訪問活動による、交通安全意識の高揚	8回 390人	6回 210人	4回 200人	3回 150人	-	継続 交通計画課
	7 ②三世交代型交通安全教育の推進	子供から高齢者までの幅広い年齢層を対象とした交通安全イベントを開催	5回	5回	6回	7回	7回	継続 交通計画課
	8 ③運転免許自主返納に対する優遇措置	免許返納者への満点エコボカード2枚進呈、住基カードの無料発行(～H27.12)	住基カード 148枚 エコボカード 282枚 実人数 165人	住基カード 38枚 エコボカード 68枚 実人数 41人	住基カード 20枚 エコボカード 32枚 実人数 20人	住基カード 91枚 エコボカード 181枚 実人数 97人	住基カード 46枚 エコボカード 128枚 実人数 64人	継続 市民課
	(3)飲酒運転の根絶							
	9 ①職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開	交通安全運動期間中に重点目標として、飲酒運転根絶を街頭啓発、広報紙、ホームページに掲載。	広報紙 4回 啓発活動 18回	広報紙 4回 啓発活動 12回	広報紙 4回 啓発活動 7回	広報紙 4回 啓発活動 7回	広報紙 4回 啓発活動 20回	継続 交通計画課
	10 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	飲酒運転追放市川駅・真間駅周辺地域協議会による飲酒運転根絶に関する啓発活動	駅前の街頭啓発活動	→	→	→	→	継続 交通計画課
	(4)自転車の安全利用の推進							
	11 p.11 ①自転車の安全利用に係る広報活動の推進	広報紙、ホームページ、注意喚起の看板等設置、街頭啓発活動の実施	広報紙 6回 街頭啓発 85回	広報紙 6回 街頭啓発 44回	広報紙 7回 街頭啓発 33回	広報紙 7回 街頭啓発 32回	広報紙 9回 街頭啓発 25回	継続 交通計画課
	12 ②自転車の点検整備の促進・保険加入の促進	講習会において点検整備と保険加入の周知啓発。		38回 3,957人	21回 2,338人	15回 2,861人	11回 2,058人	継続 交通計画課
	13 ③自転車安全整備制度(TSマーク制度)の普及促進	ポスターやチラシ、講習会を通じて、点検整備と保険を備えたTSマークの普及促進。	-	-	-	-	-	継続 交通計画課
	14 ④反射材の普及	警察、交通安全団体と協働で毎月の自転車安全利用キャンペーンで反射材を配布。	85回	44回	33回	32回	25回	継続 交通計画課
	15 ⑤自転車安全利用指導員による指導の実施	市内主要16駅周辺で市民マナー条例推進指導員が自転車安全利用の声かけを実施。	80,488件	14,338件	14,964件	20,782件	19,875件	継続 交通計画課
	16 ⑥自転車乗車用ヘルメットの着用推進	講話で小中学生や保護者を対象にしたヘルメット着用の促進	41校 7,873人	41校 7,656人	43校 7,763人	43校 7,700人	43校 7,979人	継続 交通計画課
	17 ⑦幼児二人同乗自転車の適正利用の推進	幼稚園・保育園に交通安全指導員を派遣し、保護者を対象に自転車のルールについて周知。	605人	666人	652人	832人	715人	継続 交通計画課
	(5)交通安全に関する普及啓発活動の推進							
	18 p.12 ①交通安全運動の推進	年4回の交通安全運動期間において、広報紙、ホームページ、イベント、街頭啓発等を実施。	17回	16回	12回	14回	22回	継続 交通計画課
	19 ②交通安全に関する広報の推進	小中学校の児童、生徒から募集した交通安全ポスターの入賞作品をポスターカレンダーとして市内各所に掲示。	応募34校 569枚 カレンダー印刷 300枚	応募39校 630枚 カレンダー印刷 250枚	応募32校 417枚 カレンダー印刷なし	応募28校 363枚 カレンダー印刷なし	応募34校 363枚 カレンダー印刷 200枚	継続 交通計画課
	20 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	警察及び交通安全団体と共同でシートベルト及びチャイルドシート着用キャンペーンを実施。	18回	12回	7回	7回	20回	継続 交通計画課
	(6)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進							
	21 p.13 ①幼児に対する交通安全教育	幼稚園・保育園に交通安全指導員を派遣し、交通安全教室を開催。	97園 9,504人	99園 9,844人	101園 9,245人	99園 9,391人	101園 8,766人	継続 交通計画課
	22 ②児童に対する交通安全教育	小学生を対象とした歩行安全教室・自転車安全教室を開催。	41校 7,873人	41校 7,656人	43校 7,763人	43校 7,700人	43校 7,979人	継続 交通計画課
23 ③中学生・高校生に対する交通安全教育	中学生：スケアード・ストレイト方式交通安全教室 高校生、大学生：自転車安全利用講習	講習2校 1,231人	スケアード2校 1,140人 講習5校 2,756人	スケアード2校 1,400人 講習3校 1,355人	スケアード5校 3,003人 講習4校 1,800人	スケアード5校 3,342人 講習3校 1,540人	継続 交通計画課	
24 ④成人に対する交通安全教育	街頭にて、自転車安全利用、シートベルト着用、飲酒運転根絶キャンペーンの実施	109回	66回	46回	51回	53回	継続 交通計画課	
25 p.14 ⑤高齢者に対する交通安全教育	警察及び交通安全団体と共同で高齢者を対象とした交通安全講習を開催	19回 746人	15回 675人	11回 811人	6回 700人	4回 410人	継続 交通計画課	
26 ⑦その他の対象への交通安全教育	障害者等を対象とした特別支援学校における交通安全教室の開催	特別支援2校1園 48人 留学生4回 128人	特別支援1校1園 42人 留学生3回 50人	特別支援2校1園 137人	特別支援2校1園 146人	特別支援2校1園 197人	継続 交通計画課	
(7)効果的な交通安全教育の推進								
27 ①交通安全教育指導者の育成	交通安全指導員を各種研修に参加させ、効果的な交通安全教育を習得させる。交通安全教室や講習会等を通じた交通安全教育指導者の育成。	2回	1回	2回	2回	5回	継続 交通計画課	
28 ②交通安全教育の推進	交通公園を活用した幼児、児童、保護者等に対する交通安全指導	東菅野 42,891人 南沖 57,019人	東菅野 48,096人 南沖 60,213人	東菅野 43,312人 南沖 57,739人	東菅野 43,988人 南沖 60,912人	東菅野 46,061人 南沖 64,859人	継続 交通計画課 公園緑地課	

計画の体系			施策の概要	実施事業の実績					今後の事業の方向性	担当課	
				平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度			
第2の柱 道路交通環境の整備	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備										
	29	p.16	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と車が共存できる道路空間を創出するため、危険箇所への安全対策を実施する。	カーブミラー新設 59基 区画線新設 2,575m 警戒標識新設 2基	カーブミラー新設 45基 区画線新設 1,406m 警戒標識新設 11基	カーブミラー新設 29基 区画線新設 6,117m 警戒標識新設 5基	カーブミラー新設 45基 区画線新設 5,110m 警戒標識新設 3基	カーブミラー新設 42基 区画線新設 3,861m 警戒標識新設 4基	継続	道路安全課
	30		②バリアフリー化など歩行空間等の整備	主要駅周辺を重点地区として、歩道バリアフリー化等の「人にやさしい道づくり」を進めた	4箇所 396m	5箇所 566m	5箇所 496m	3箇所 306m	7箇所 824m	継続	道路建設課
	31		③無電柱化の推進	市川市無電柱化基本計画を基に、電線共同溝を整備して電線類の地中化を推進	-	1箇所 110m	-	-	-	継続	道路建設課
	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進										
	32		①事故危険箇所対策の推進	道路拡幅、交差点改良等による歩行者安全対策の推進	7箇所 691m	4箇所 222m	4箇所 263m	3箇所 75m	3箇所 377m	継続	道路建設課
	33	p.17	②適切に機能分担された道路網の整備	通過交通と地域内交通を分け、効率的な道路ネットワークの構築を図り、市内の渋滞緩和や都市基盤の整備を促進する。	都市計画道路3・4・18号(1,680m)の整備	→	→	→	→	継続	都市計画道路課
	34		③道路改築による道路交通環境の整備	通学路や公共施設等を利用する歩行者の多い区間の歩道整備	4箇所 263m	5箇所 502m	8箇所 1193m	11箇所 2056m	5箇所 846m	継続	道路建設課
	(3) 交通安全施設等の整備推進										
	35		①効果的な交通安全施設等の整備	道路標示の高輝度化の整備等	区画線復旧 8,531m 路面標示復旧 1,284m	区画線復旧 3,351m 路面標示復旧 333m	区画線復旧 8,564m 路面標示復旧 740m	区画線復旧 14,456m 路面標示復旧 1,111m	区画線復旧 12,429m 路面標示復旧 876m	継続	道路安全課
	36		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	歩行者等の安全を確保するため、路側帯のカラー化整備	-	9箇所 3770m	9箇所 4475m	1箇所 200m	2箇所 1450m	継続	道路安全課
	37		③交差点・カーブ対策の推進	道路標示の整備等による危険箇所の明確化	路面標示新設 821m	20m	720m	543m	879m	継続	道路安全課
	38		④夜間事故防止対策の推進	道路照明灯の設置促進、LED化の推進	照明灯新設 18灯	36灯	37灯	17灯	照明灯新設 21灯 LED化 6945灯	継続	道路安全課
	(4) 自転車利用環境の総合的整備										
	39		①自転車通行環境の整備	H22自転車走行空間ネットワーク基本構想を策定、その後ガイドラインを踏まえ、H25一部改定を実施した。H27に自転車走行空間ネットワーク整備計画を策定し、自転車レーン等を整備予定。	-	-	-	-	自転車レーン・車道混在 2箇所 1,145m	継続	道路建設課
	40	p.18	②自転車等駐車場の整備促進	駅周辺の自転車等駐車場の整備、利用促進	-	-	-	-	1箇所 850台	継続	駐輪駐車施設担当室
	41		③街頭指導員の配置	主要駅周辺の放置禁止区域に街頭指導員を配置	43名配置	→	→	→	→	拡大	駐輪駐車施設担当室
	42		④放置自転車の撤去	道路上における放置自転車の撤去	8,274台	7,455台	5,573台	4,950台	4,536台	継続	駐輪駐車施設担当室
	43		⑤駐輪秩序の確立	自転車等の放置禁止区域として駅周辺の7区域を指定	7地区	→	→	→	→	拡大	駐輪駐車施設担当室
	44		⑥駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施	『八幡自転車対策協議会』、『元気！市川会』等の商店街の団体と連携し、駅前の放置自転車に対する啓発活動を行っている。	2地区	→	→	→	→	継続	駐輪駐車施設担当室
	(5) 交通需要マネジメントの推進										
	45		①公共交通機関利用の促進	交通不便地域の解消を目的として、北東部ルートと南部ルートのコミュニティバスの運行。	北東部ルート 123,038人 南部ルート 379,560人 合計 502,598人	北東部ルート 126,114人 南部ルート 400,445人 合計 526,559人	北東部ルート 127,032人 南部ルート 410,478人 合計 537,510人	北東部ルート 123,760人 南部ルート 391,934人 合計 515,694人	北東部ルート 126,830人 南部ルート 334,608人 合計 461,438人	継続	交通計画課
	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備										
46		①災害発生に備えた安全の確保	道路パトロールを実施し、緊急時における体制の確立を図っている。	空洞調査 7路線 33km	-	正常調査 76路線 193km	-	道路パトロール補修委託(通常点検)	継続	道路安全課	
47		②災害発生時における交通規制等	大規模災害時における応急対策活動を広域的に実施するための緊急輸送道路の指定。	1次路線、2次路線の指定	→	→	→	→	継続	危機管理課	
(7) 総合的な駐車対策の推進											
48	p.19	①市街地開発事業等による駐車場整備の推進	市街地再開発事業等による駐車場の整備推進	-	-	-	-	本八幡A地区 371台	完了による廃止	街づくり推進課	
49		②既存駐車施設の有効利用	駐車場整備地区内(市川、本八幡、行徳、南行徳)の時間貸し駐車場について、ホームページに掲載し利用を促進。	H20.3 時点情報 2,646台分	H24.11 時点情報 2,276台分	→	→	→	継続	交通計画課	
50		③高齢運転者等専用駐車区間の整備	交通規制であるため、導入については県警本部の判断により未実施	-	-	-	-	-	-	交通計画課	
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備											
51		①道路の使用及び占用の適正化等	不法な屋外広告物の撤去により、景観を維持し、通行者への危害防止を図る	19,176件	27,544件	25,707件	25,768件	27,810件	継続	道路管理課	
52		②子どもの遊び場等の確保	路上における遊びや運動による交通事故防止のため、都市公園の整備や子供館の運用	公園7箇所 4.66ha 子供館 341,666人	公園3箇所 0.7ha 子供館 344,888人	公園1箇所 0.01ha 子供館 343,178人	8箇所 6.62ha 子供館 346,290人	11箇所 10.42ha 子供館 362,014人	継続	公園緑地課、子育て支援課	
53	p.20	③道路法に基づく通行の禁止又は制限	工事の申請等により、必要に応じて適切な制限等を実施した。	-	-	-	-	-	継続	道路管理課	

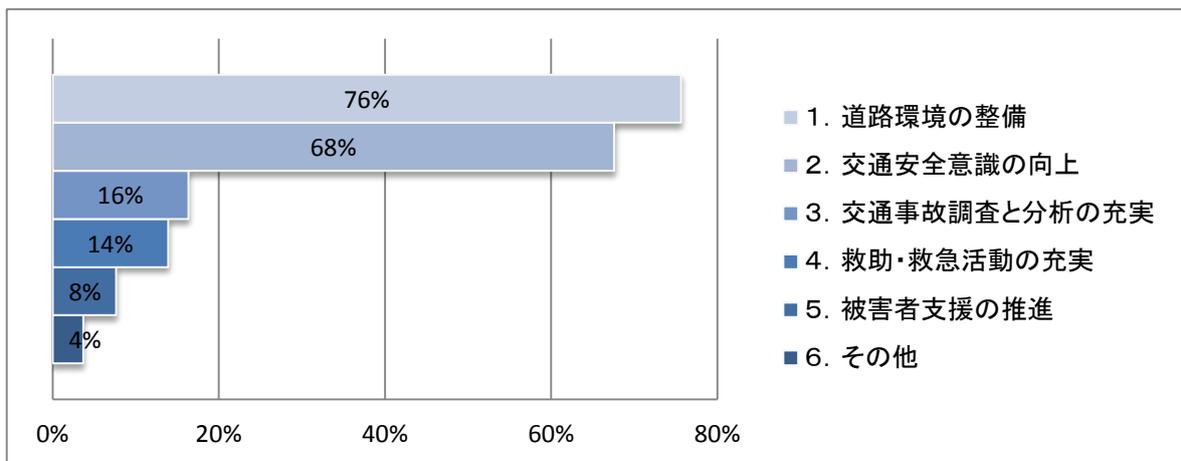
計画の体系			施策の概要		実施事業の実績					今後の事業の方向性	担当課	
					平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度			
第3の柱 道路交通秩序の維持		(1) 暴走族対策の強化										
	54	p.21	①暴走族追放機運の高揚等	「不正改造車を排除する運動」を展開し、地域における暴走族追放機運の高揚を図る。	不正改造車を排除する運動に関するポスター、チラシの配置	→	→	→	→	→	継続	交通計画課
	55		②暴走行為をさせないための環境づくり	非行の早期発見、未然防止のため、少年補導員160名と警察による巡回を実施	補導 427回	補導 398回	補導 440回	補導 425回	補導 318回		継続	青少年育成課
第4の柱 救助・救急体制の整備		(1) 救助・救急体制の整備										
	56	p.22	①大規模事故における広域応援体制の整備	H25県北西部6市による共同指令センターを設置し、広域応援体制を構築。	交通事故出動 33件、活動17件、救助19人	交通事故出動 36件、活動17件、救助19人	交通事故出動 35件、活動15件、救助18人	交通事故出動 40件、活動15件、救助16人	交通事故出動 41件、活動15件、救助17人		継続	警防課
	57		②心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進	訓練用人形を用いて心肺蘇生法、AEDの実技訓練。応急手当の重要性を理解し、救命率向上を図る。	423回 20,511人	434回 20,388人	425回 21,778人	482回 18,805人	475回 19,609人		継続	救急課
	58		③救急救命士の養成・配置等の推進	救急救命士を計画的に養成し、救急車搭乗率を向上させ、救急業務の高度化を図る。	救急救命士 50人	救急救命士 58人	救急救命士 59人	救急救命士 65人 指導救命士 5人	救急救命士 65人 指導救命士 9人		継続	救急課
	59		④救助・救急施設の整備の推進	人命救助に関する高度で専門的な教育を受けた隊員で編成された高度救助隊の運用。	-	-	-	救助工作車Ⅲ型の配置及び高度救助隊の発隊	-		継続	警防課
	60	p.23	⑤救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	県消防学校等の教育機関、救助隊員セミナー、救助シンポジウム等に参加させ、知識、技術等の習得を図っている。	-	-	救助シンポジウム 4人 首都高連絡協議会 1人	救助シンポジウム 4人 首都高連絡協議会 1人	救助シンポジウム 4人 首都高連絡協議会 3人 県警機動隊合同救助訓練 9人		継続	救急課
			(2) 救急医療体制の整備									
	61		①救急医療機関等の整備	急病及び休日急病等歯科診療所、7病院による2次救急医療機関の輪番。4病院による2.5次救急医療体制を図る。	-	-	-	-	-		継続	保健医療課
		(3) 救急関係機関の協力関係の確保等										
62		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	医師による救急救命士の特定行為実施に伴う指示体制の確保、救急隊員が実施した救命処置に対する医師による事後検証及び教育体制の充実を図った。	特定行為指示 323件 事後検証 445件	特定行為指示 314件 事後検証 286件	特定行為指示 314件 事後検証 445件	特定行為指示 359件 事後検証 241件	特定行為指示 362件 事後検証 288件		継続	救急課	
63		②ドクターヘリ事業の推進	迅速に搬送して救命率向上、後遺症の軽減を図るため、ドクターヘリの臨時離着陸場を市内13ヶ所、市外2ヶ所及び高速道路等が指定された。	出動 12件	出動 21件	出動 34件	出動 55件	出動 118件		継続	救急課	
第5の柱 被害者支援の推進	64	p.24	(1) 交通事故相談体制の確保	交通事故に伴う損害賠償や示談の方法について、相談を行っている。(毎月原則第2、第4木曜日)	128件	104件	117件	124件	107件		継続	総合市民相談課
第6の柱 交通事故の調査・分析	65		(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	特定の区間、地点で集中している事故に対し、警察・関係団体等と共同で現地診断を実施し、効果的な事故防止策を推進した。	市川署管内 2箇所 行徳署管内 2箇所	市川署管内 2箇所 行徳署管内 2箇所	市川署管内 2箇所 行徳署管内 2箇所	市川署管内 2箇所 行徳署管内 2箇所	市川署管内 2箇所 行徳署管内 2箇所		継続	道路安全課
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										
	66	p.26	(1) 鉄道施設等の安全性の向上	高齢者、障害者等の移動等円滑化を図るため、駅のバリアフリー化の整備に対する補助金を交付。	-	-	京成八幡駅 (エレベーター設置)	京成国府台駅(内方線付点状ブロック設置)	JR市川駅、本八幡駅(内方線付点状ブロック設置)		継続	交通計画課
	67		(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	小学校における交通安全教室等において、鉄道の安全に関する正しい知識の普及を推進した。	41校 7,873人	41校 7,656人	43校 7,763人	43校 7,700人	43校 7,979人		継続	交通計画課
68		(3) 救助・救急活動の充実	鉄道事業者との連携協力体制の強化を推進する。	-	列車火災訓練 (北総鉄道株式会社)	列車事故等災害対応訓練 (JR東日本、千葉県警察)	-	-		継続	救急課	
踏切道における交通安全の対策		第2節 踏切道における交通安全の施策										
	69	p.27	(1) 踏切道の立体交差化	踏切による渋滞や交通事故の誘因を改善するため、京成本線の立体化について検討を進めてきたが、関係者の方向性をまとめることが難しく、事業化には至っていない。 都市計画道路3・4・18号の整備により京成八幡7号踏切の除去、立体交差化。	京成沿線のまちづくりに関する整備構想報告	-	-	-	-		継続	街づくり推進課
	70		(2) 踏切道構造の改良促進	歩道が狭小または歩道がない踏切における安全対策のための構造改良を推進する。	京成線直下横断部築造工事	→	→	→	排水施設整備	完了による廃止		都市計画道路課
	70		(2) 踏切道構造の改良促進	歩道が狭小または歩道がない踏切における安全対策のための構造改良を推進する。	-	踏切道拡幅 1箇所	-	-	-		継続	道路安全課

eモニターアンケート結果概要

Q3. 交通安全に関するルール遵守やマナー向上の取り組みのうち、広報紙と看板、掲示物が特に目にしやすいことが分かりました。n=1,518



Q9. 交通安全施策のうち、特に重要だと思うものを2つ選んでいただいた結果、道路環境の整備と交通安全意識の向上に関心が高いことが分かりました。



Q4. 交通マナーが向上したと思わない・・・55%

Q5. 道路環境が安全になったと思わない・・・52%

Q6. 救助・救急活動は充実したか・・・どちらともいえない53%

Q7. 交通事故被害者支援は進んだか・・・どちらともいえない64%

Q8. 事故に対する調査は進んだか・・・どちらともいえない46%

Q10. その他意見・・・559件

道路環境の改善について・・・41%

ルール遵守とマナーの向上について・・・15%

平成27年度 交通安全政策に関するアンケート結果

【調査概要】

- ・eモニター会員を対象にメールにて配信し、インターネットによる回答。
(会員7,173名のうち回答1,518名 回答率21%)
- ・調査期間は、平成27年11月7日から14日の8日間

【問1】性別は？

性別	人数	割合
1.男性	786	52%
2.女性	695	46%
3.不明	37	2%
合計	1518	

男性が52%、女性が46%と男女比は概ね同程度となっている。

【問2】年齢は？

年齢	人数	割合
2. 29歳以下	32	2%
3. 30～39歳	212	14%
4. 40～49歳	448	30%
5. 50～59歳	308	20%
6. 60～69歳	242	16%
7. 70歳以上	276	18%
合計	1518	

40代、50代が半数を占めており、30代以下が少ない。

【問3】市が行っている交通安全に関するルール遵守やマナー向上の取り組みのうち、あなたが見たことのあるものをお選びください。

項目	人数	割合
1. 広報いちかわでのお知らせ	826	54%
2. 街頭の注意看板や掲示物など	520	34%
3. 交通安全教室や講習会、学校からのお知らせ	213	14%
4. 街頭での啓発活動やイベント	174	11%
5. 市公式webサイトでのお知らせ	151	10%
6. その他	17	1%
7. 見たことがない	354	23%
合計	2255	

54%が広報紙、34%が街頭の注意看板や掲示板で交通安全に関して見たことがあると回答している。

【問4】以前と比べて、市民一人ひとりの交通安全意識や交通マナーは向上したと思いますか？

項目		割合
1. 思う	48	3%
2. どちらかというと思う	294	19%
3. どちらかというと思わない	358	24%
4. 思わない	463	31%
5. どちらともいえない	355	23%
合 計		1518

交通マナーが向上したと思わない方が55%と多い。

【問5】以前と比べ、市内の道路環境は安全になったと思いますか？（例:歩道やガードレールの整備、カーブミラーや信号機の設置など）

項目		割合
1. 思う	64	4%
2. どちらかというと思う	376	25%
3. どちらかというと思わない	347	23%
4. 思わない	444	29%
5. どちらともいえない	287	19%
合 計		1518

道路環境が安全になったと思う方が29%である一方で、安全になったと思わない方が52%と多い。

【問6】以前と比べて、交通事故に対する救助・救急活動は充実したと思いますか？

項目		割合
1. 思う	57	4%
2. どちらかというと思う	340	22%
3. どちらかというと思わない	163	11%
4. 思わない	155	10%
5. どちらともいえない	803	53%
合 計	1518	

交通マナーや道路環境と比べ、53%の方が「どちらともいえない」と回答している。

【問7】以前と比べて、交通事故被害者に対する支援は進んだと思いますか？（例:事故相談体制や保険の普及など）

項目		割合
1. 思う	42	3%
2. どちらかというと思う	178	12%
3. どちらかというと思わない	152	10%
4. 思わない	177	12%
5. どちらともいえない	969	64%
合 計	1518	

64%の方が「どちらともいえない」と回答している。

【問8】以前と比べて、交通事故に対する調査研究は進んだと思いますか？（例:交通事故情報の提供や原因分析など）

項目		割合
1. 思う	86	6%
2. どちらかというと思う	389	26%
3. どちらかというと思わない	179	12%
4. 思わない	173	11%
5. どちらともいえない	691	46%
合 計	1518	

調査研究が進んだと思う方が32%である一方、どちらともいえないと回答された方が46%。

【問9】交通安全施策のうち、特に重要だと思うものを2つまで選んでください。

項目		割合
1. 道路環境の整備	1148	76%
2. 交通安全意識の向上	1026	68%
3. 交通事故調査と分析の充実	248	16%
4. 救助・救急活動の充実	211	14%
5. 被害者支援の推進	116	8%
6. その他	56	4%
合 計	2805	

多くの方が道路環境の整備と交通安全意識の向上を特に重要と思っていることがわかりました。

【問10】その他自由意見

項目		割合
1. 道路環境の改善について	231	41%
2. ルール遵守とマナーの向上について	234	15%
3. 警察の取り締まり強化等について	51	3%
4. その他の意見	43	3%
合 計	559	

56%の方が道路環境の改善と交通安全意識の向上について記述しており、2項目の関心が高いことがわかりました。

「第10次市川市交通安全計画(素案)」の概要

※下線箇所は、9次計画から変更している事項

計画の概要	
計画の位置付け	交通安全対策基本法に基づき、人優先を基本として、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたもの。
計画の期間	平成28年度から平成32年度までの5カ年間
計画の重点事項	「道路ネットワークの整備」や「高齢者人口の増加」など交通環境の変化、社会事情の変化、自転車利用者のルール遵守への対応が急務である中、「交通安全意識の高揚」に関する施策の充実を図るとともに、 特に「高齢者」「自転車利用者」といった対象を重視した交通安全対策を推進する。

第1編 道路交通の安全

■**道路交通安全の目標**■
交通事故による死傷者数をゼロにすることが究極の目標であるが、早急にこの目標を達成することは困難なことから、計画期間の抑止目標を次のとおりとする。

【**目標**】

- 交通事故発生件数を平成32年までに690件以下にする。
- 交通事故死傷者数を平成32年までに770人以下にする。

■**道路交通安全についての対策**■
＜計画の重点事項＞

◆**重点事項1：高齢者の交通安全対策の強化**

- 交通事故に遭わせないための取り組み（歩行者の対策）
- 交通事故を起こさせないための取り組み（運転者の対策）

◆**重点項目2：自転車の安全利用対策の強化**

- 自転車事故防止対策の必要性（自転車事故の更なる削減）
- 自転車保険の普及及び加入促進（高額賠償責任と保険）
- 自転車運転者講習制度の周知徹底

(7つの視点)

- ①高齢者の安全確保
- ②子どもの安全確保
- ③自転車の安全確保
- ④歩行者の安全確保
- ⑤幹線道路における安全確保
- ⑥生活道路における安全確保
- ⑦地域でつくる交通安全

➔

(5つの柱)

- 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救助・救急体制の整備
- ④被害者支援の推進
- ⑤交通事故の調査・分析

■ 7つの視点に基づき実施する主な事業 ■

【第1の視点】 高齢者の安全確保

- 高齢歩行者の交通事故防止の推進 (p. 10, p. 12, p. 14)
 - ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進
 - ・高齢者宅訪問活動、交通安全教室の開催
- 高齢運転者対策の強化 (p. 10, p. 18)
 - ・運転免許自主返納に対する優遇措置
 - ・公共交通機関の利用促進

【第2の視点】 子供の安全確保

- 子供の交通事故防止の推進 (p. 13-15, p. 19)
 - ・小中学校、高校における交通安全教育の推進
 - ・交通公園を活用した交通安全教育

【第3の視点】 自転車の安全確保

- 自転車安全利用の推進 (p. 11-14, p. 17)
 - ・自転車安全利用キャンペーン、講習会等の開催
 - ・自転車保険の普及促進

【第4の視点】 歩行者の安全確保

- 歩行者の安全確保 (p. 8-10, p. 12-15)
 - ・交通安全運動による交通事故防止の呼びかけ
 - ・交通安全教室の開催や広報活動の実施

【第5の視点】 幹線道路における安全確保 (p. 15-17)

- ・交通事故多発箇所の共同現地診断
- ・歩道及び自転車走行空間の整備

【第6の視点】 生活道路における安全確保 (p. 17)

- ・交通安全施設、まごころ道路、ゾーン30等の整備推進

【第7の視点】 地域でつくる交通安全の推進 (p. 10)

- ・地域と協力した啓発活動
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

第2編 鉄道交通の安全

■**鉄道交通安全の目標**■
鉄道事故及び踏切事故ゼロを目指す

(3つの視点)

- ①重大な列車事故の未然防止
- ②利用者の関係する事故の防止
- ③それぞれの踏切の状況を勘案した効果的な対策の推進

➔

(3つの柱)

- ①鉄道交通環境の整備
- ②鉄道の安全に関する知識の普及啓発
- ③救助・救急活動の充実

■ 3つの柱に基づき実施する主な事業 ■

【第1の柱】 鉄道交通環境の整備

- ・踏切道及び鉄道施設等の安全性の向上
- ・踏切道の立体交差化
- ・鉄道駅のバリアフリー化

【第2の柱】 鉄道の安全に関する知識の普及啓発

- ・学校、市民、運送事業者等を対象とした啓発
- ・警戒標識や路面表示等の整備

『第10次千葉県交通安全計画（素案）』の概要

I 計画の概要

■ 1 計画の性格 ■

- 第10次千葉県交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年6月1日制定）を根拠とし、国が策定する第10次交通安全基本計画に基づいて策定する法定計画です。
- この計画は、都道府県の交通安全施策（陸上交通）の大綱となるもので、県、国の指定地方行政機関、市町村等から構成される「千葉県交通安全対策会議」で決定されます。

■ 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、交通事故のない、安全で安心して、いきいきと暮らせる「交通安全県ちば」の実現を目指します。

■ 3 計画期間 ■

- 平成28年度から平成32年度までの5年間

※アンダーライン箇所は9次計画から変更している事項

II 第1編 道路交通の安全

■ 道路交通安全の目標 ■

交通事故による死傷者数をゼロにすることが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、計画期間の目標を次のとおりとします。

- 24時間死者数：150人以下にする
- 交通事故死傷者数を1万8千人以下にする

■ 道路交通安全についての対策 ■

＜計画の重点事項＞

◆重点項目1：高齢者の交通安全対策の強化

- (1) 交通事故に遭わないための取組〔高齢歩行者等の対策〕
- (2) 交通事故を起こさせないための取組〔高齢運転者の対策〕

◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

- (1) 自転車に係る交通事故防止対策の必要性
〔自転車に係る交通事故の増加〕
- (2) 自転車保険の普及及び加入の促進
〔高額賠償責任と保険〕
- (3) 道路交通法令の的確な運用
〔自転車運転者講習制度の開始〕

◆重点項目3：2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた交通ルール・マナーの啓発の充実

- (1) 交通安全に関する本県の受け入れ態勢の充実
 - ①交通ルールの遵守と交通マナーの実践に関する県民意識の醸成
〔交通ルール・マナーの徹底、安全運転の確保〕
 - ②交通標識等の各種掲示設備の整備
- (2) 本県を訪問する外国人観光客への交通ルール・マナーの実践の徹底

(6つの視点)

- ①高齢者・子どもの安全確保
- ②歩行者・自転車の安全確保
- ③生活道路・幹線道路における安全確保
- ④地域でつくる交通安全の推進
- ⑤交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ⑥先端技術の活用推進

(8つの柱)

- ①県民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ②安全運転の確保
- ③道路交通環境の整備
- ④車両の安全性の確保
- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の推進
- ⑧交通事故調査・分析の充実

■ 6つの視点に基づき実施する主な事業 ■

【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

- ◎高齢歩行者等の交通事故防止の推進
 - ・シルバーリーダーの指導・育成
 - ・視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進
- ◎高齢運転者対策の強化
 - ・講習予備検査（認知機能検査）の充実
 - ・運転免許自主返納に関する周知・広報の強化、支援・相談体制の強化

◎こどもの交通事故防止の推進

- ・小学校、中学校、高等学校における交通安全教育の推進

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保

- ◎歩行者の安全確保
 - ・3（サン）・ライト運動、ゼブラストップ活動の推進

◎自転車安全利用の推進

- ・自転車安全利用キャンペーン、社会人への広報・講習会等の開催
- ・自転車保険の加入促進

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

- ・歩道及び自転車利用環境の整備
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断の推進

【第4の視点】地域でつくる交通安全の推進

- ・交通安全推進隊の整備・支援
- ・高齢者孤立化防止活動（ちばSSKプロジェクト）

【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

- ・効果的な交通規制の推進（77ページ）
- ・事故調査委員会の効果的運用

【第6の視点】先端技術の活用推進

- ・IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
〔交通管制システムの充実・高度化〕
- ・高度な道路交通システムの活用
〔道路交通情報通信システム VICS〕

III 第2編 鉄道交通の安全

■ 鉄道交通安全の目標 ■

- 乗客の死者数ゼロを目指す
- 運転事故全体の死者数減少を目指す

■ 鉄道交通安全についての対策 ■

(2つの視点)

- ①重大な列車事故の未然防止
- ②利用者等の関係する事故の防止

(8つの柱)

- ①鉄道交通環境の整備
- ②鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③鉄道の安全な運行の確保
- ④鉄道車両の安全性の確保
- ⑤救助・救急活動の充実
- ⑥被害者支援の推進
- ⑦鉄道事故等の原因究明と再発防止
- ⑧研究開発及び調査研究の充実

IV 第3編 踏切道における交通の安全

■ 踏切道における交通の安全の目標 ■

- 平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す

■ 踏切道における交通の安全の対策 ■

(視点)

- それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

(4つの柱)

- ①踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③踏切道の統廃合の促進
- ④その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第10次市川市交通安全計画(素案)の体系		第9次市川市交通安全計画の体系		施策の概要
第1の柱 市民一人ひとり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	第1の柱 市民一人ひとり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	
	1 ①交通安全の日における活動の推進		1 ①交通安全の日における活動の推進	毎月、市川・行徳警察署と協働で街頭指導において自転車安全利用、シートベルト着用啓発等を実施
	2 ②交通安全活動に関する情報提供		2 ②交通安全活動に関する情報提供	交通安全イベント及びキャンペーン、街頭啓発、ホームページ、広報紙などによる周知
	3 ③市民の意見を反映した交通安全の推進		3 ③市民の意見を反映した交通安全の推進	市民からの要望に加え、eモニター制度を活用した交通安全対策に関するアンケートを実施し、施策に反映。
	4 ④交通安全団体等への支援等		4 ④交通安全団体等への支援等	市川・行徳交通安全協会、市川・行徳地域交通安全活動推進委員協議会、市川市交通安全母の会の5団体に対して補助金を交付。その他啓発物や会員への講習を実施。
	5 ⑤市民参加型交通安全対策の推進		5 ⑤市民参加型交通安全対策の推進	通学路交通安全プログラムに基づき、関係機関による通学路合同点検を実施し、危険箇所における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		(2) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	
	6 ①高齢者宅訪問活動の推進		6 ①高齢者宅訪問活動の推進	交通安全運動に伴う高齢者宅訪問活動による、交通安全意識の高揚
	7		7 ②三世代交流型交通安全教育の推進	
	8 ②運転免許自主返納に対する優遇措置		8 ③運転免許自主返納に対する優遇措置	免許返納者への満点エコボカード2枚進呈
	(3) 飲酒運転の根絶		(3) 飲酒運転の根絶	
	9 ①職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開		9 ①職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開	交通安全運動期間中に重点目標として、飲酒運転根絶を街頭啓発、広報紙、ホームページに掲載。
	10 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		10 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	飲酒運転追放市川駅・真間駅周辺地域協議会による飲酒運転根絶に関する啓発活動
	(4) 自転車の安全利用の推進		(4) 自転車の安全利用の推進	
	11 ①自転車の安全利用に係る広報活動の推進		11 ①自転車の安全利用に係る広報活動の推進	広報紙、ホームページ、注意喚起の看板等設置、街頭啓発活動の実施
	12 ②自転車の点検整備の促進		12 ②自転車の点検整備の促進・保険加入の促進	交通安全教室や講習会において、自転車の定期的な点検整備の意識徹底を図る。
	13 ③自転車保険への加入促進		13 ③自転車安全整備制度(TSマーク制度)の普及促進	講習会等において自転車保険の必要性を説明し、TSマークなどの各種保険への加入促進を図る。
	14 ④反射材の普及		14 ④反射材の普及	警察、交通安全団体と協働で毎月の自転車安全利用キャンペーンで反射材を配布。
	15 ⑤自転車安全利用指導員による指導の実施		15 ⑤自転車安全利用指導員による指導の実施	市内主要16駅周辺で市民マナー条例推進指導員が自転車安全利用の声かけを実施。
	16 ⑥自転車乗車用ヘルメットの着用推進		16 ⑥自転車乗車用ヘルメットの着用推進	講話で小中学生や保護者を対象としたヘルメット着用の促進
	17 ⑦幼児二人同乗自転車の適正利用の促進		17 ⑦幼児二人同乗自転車の適正利用の推進	保護者を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗自転車の安全利用の指導を行う。
	(5) 交通安全に関する普及啓発活動の推進		(5) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
	18 ①交通安全運動の推進		18 ①交通安全運動の推進	年4回の交通安全運動期間において、広報紙、ホームページ、イベント、街頭啓発等を実施。
	19 ②交通安全に関する広報の推進		19 ②交通安全に関する広報の推進	小中学校の児童、生徒から募集した交通安全ポスターの入賞作品をポスターカレンダーとして市内各所に掲示。
	20 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		20 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	警察及び交通安全団体と共同でシートベルト及びチャイルドシート着用キャンペーンを実施。
	(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進		(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
	21 ①幼児に対する交通安全教育		21 ①幼児に対する交通安全教育	幼稚園・保育園に交通安全指導員を派遣し、交通安全教室を開催。
	22 ②児童に対する交通安全教育		22 ②児童に対する交通安全教育	小学生を対象とした歩行安全教室・自転車安全教室を開催。
23 ③中学生・高校生に対する交通安全教育	23 ③中学生・高校生に対する交通安全教育	スクエアード・ストレイト方式による交通安全教室		
24 ④成人に対する交通安全教育	24 ④成人に対する交通安全教育	街頭にて、自転車安全利用、シートベルト着用、飲酒運転根絶キャンペーンの実施、自転車安全利用講習会の開催		
25 ⑤高齢者に対する交通安全教育	25 ⑤高齢者に対する交通安全教育	高齢者を対象とした交通安全講習を開催		
26 ⑥その他の対象への交通安全教育	26 ⑥その他の対象への交通安全教育	障害者や外国人等を対象とした交通安全講習を開催		
(7) 効果的な交通安全教育の推進	(7) 効果的な交通安全教育の推進			
27 ①交通安全教育指導者の育成	27 ①交通安全教育指導者の育成	交通安全指導員を各種研修に参加させ、効果的な交通安全教育を習得させる。交通安全教室や講習会等を通じた交通安全教育指導者の育成。		
28 ②交通安全教育の推進	28 ②交通安全教育の推進	交通公園を活用した幼児、児童、保護者等に対する交通安全指導		
第2の柱 道路交通環境の整備	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	第2の柱 道路交通環境の整備	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	
	29 ①生活道路における交通安全対策の推進		29 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と車が共存できる道路空間を創出するため、危険箇所への安全対策を実施する。
	30 ②バリアフリー化の推進		30 ②バリアフリー化など歩行空間等の整備	主要駅周辺を重点地区として、歩道バリアフリー化等の「人にやさしい道づくり」を進めた
	31 ③無電柱化の推進		31 ③無電柱化の推進	市川市無電柱化基本計画を基に、電線共同溝を整備して電線類の地中化を推進
	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進		(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	
	32 ①事故危険箇所対策の推進		32 ①事故危険箇所対策の推進	交通事故が多発している箇所を集中的に、交差点改良等による歩行者安全対策を推進する。
	33 ②適切に機能分担された道路網の整備		33 ②適切に機能分担された道路網の整備	通過交通と地域内交通を分け、効率的な道路ネットワークの構築を図り、市内の渋滞緩和や都市基盤の整備を促進する。
	34 ③道路改良による道路交通環境の整備		34 ③道路改良による道路交通環境の整備	通学路や公共施設等を利用する歩行者の多い区間の歩道整備
	(3) 交通安全施設等の整備推進		(3) 交通安全施設等の整備推進	
	35 ①効果的な交通安全施設等の整備		35 ①効果的な交通安全施設等の整備	道路標示の高輝度化の整備等
	36 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		36 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	歩行者等の安全を確保するため、路側帯のカラー化整備、ゾーン30の指定
	37 ③交差点・カーブ対策の推進		37 ③交差点・カーブ対策の推進	道路標示の整備等による危険箇所の明確化
	38 ④夜間事故防止対策の推進		38 ④夜間事故防止対策の推進	道路照明灯の設置促進、LED化の推進
(4) 自転車利用環境の総合的整備	(4) 自転車利用環境の総合的整備			
39 ①自転車走行空間の整備	39 ①自転車通行環境の整備	H27に自転車走行空間ネットワーク整備計画を策定し、自転車レーン等を整備予定。		
40 ②自転車等駐車場の整備、利用促進	40 ②自転車等駐車場の整備促進	駅周辺の自転車等駐車場の整備、利用促進		

第10次市川市交通安全計画(素案)の体系		第9次市川市交通安全計画の体系		施策の概要	
第10次市川市交通安全計画(素案)の体系	41	③街頭指導員の配置口	41	③街頭指導員の配置口	主要駅周辺の放置禁止区域に街頭指導員を配置
	42	④放置自転車の撤去	42	④放置自転車の撤去	道路上における放置自転車の撤去
	43	⑤駐輪秩序の確立	43	⑤駐輪秩序の確立	自転車等の放置禁止区域として駅周辺の7区域を指定
	44	⑥駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施	44	⑥駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施	『八幡自転車対策協議会』、『元気！市川会』等の商店街の団体と連携し、駅前の放置自転車に対する啓発活動を行っている。
		(5) 交通需要マネジメントの推進		(5) 交通需要マネジメントの推進	
	45	①公共交通機関利用の促進	45	①公共交通機関利用の促進	コミュニティバスの運行や路線バスの利便性向上など、公共交通機関の利用促進を図る。
		(6) 災害に備えた道路交通環境の整備		(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	
	46	①災害発生に備えた安全の確保	46	①災害発生に備えた安全の確保	道路パトロールを実施し、緊急時における体制の確立を図っている。
	47	②災害発生時における交通規制等口	47	②災害発生時における交通規制等口	大規模災害時における応急対策活動を広域的に実施するための緊急輸送道路の指定。
		(7) 総合的な駐車対策の推進		(7) 総合的な駐車対策の推進	
	48	①宅地開発事業等による駐車場整備の推進	48	①市街地開発事業等による駐車場整備の推進	宅地開発に対して、条例による適切な規模の駐車場の整備を指導する。
	49	②既存駐車施設の有効活用	49	②既存駐車施設の有効活用	HP上に時間貸し駐車場の情報を提供し、路上駐車防止に寄与する。
	50		50	③高齢運転者等専用駐車区間の整備	
	(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備		(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備		
51	①道路の使用及び占用の適正化等	51	①道路の使用及び占用の適正化等	不法な屋外広告物の撤去により、景観を維持し、通行者への危害防止を図る	
52	②道路法に基づく通行の禁止又は制限	52	②子どもの遊び場等の確保	工事の申請等により、必要に応じて適切な制限等を実施した。	
53	③子どもの遊び場等の確保	53	③道路法に基づく通行の禁止又は制限	路上における遊びや運動による交通事故防止のため、都市公園の整備や子供館の運用	
		第3の柱 道路交通秩序の維持	(1) 暴走族対策の強化		
	54	④暴走族追放気運の高揚等	54	①暴走族追放気運の高揚等	「不正改造車を排除する運動」を展開し、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。
	55	⑤暴走行為をさせないための環境づくり	55	②暴走行為をさせないための環境づくり	非行の早期発見、未然防止のため、少年補導員160名と警察による巡回を実施
第3の柱 救助・救急体制の整備		(1) 救助・救急体制の整備		(1) 救助・救急体制の整備	
	56	①大規模事故における広域応援体制の整備	56	①大規模事故における広域応援体制の整備	H25県北西部6市による共同指令センターを設置し、広域応援体制を構築。
	57	②心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進	57	②心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進	訓練用人体形を用いて心肺蘇生法、AEDの実技訓練。応急手当の重要性を理解し、救命率向上を図る。
	58	③救急救命士の養成・配置等の推進	58	③救急救命士の養成・配置等の推進	救急救命士を計画的に養成し、救急車搭乗率を向上させ、救急業務の高度化を図る。
	59	④救助・救急施設の整備の推進	59	④救助・救急施設の整備の推進	人命救助に関する高度で専門的な教育を受けた隊員で編成された高度救助隊の運用。
	60	⑤救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	60	⑤救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	県消防学校等の教育機関、救助隊員セミナー、救助シンポジウム等に参加させ、知識、技術等の習得を図っている。
		(2) 救急医療体制の整備		(2) 救急医療体制の整備	
61	①救急医療機関等の整備	61	①救急医療機関等の整備	急病及び休日急病等歯科診療所、7病院による2次救急医療機関の輪番。4病院による2.5次救急医療体制を図る。	
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等		(3) 救急関係機関の協力関係の確保等		
62	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	62	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	医師による救急救命士の特定行為実施に伴う指示体制の確保、救急隊員が実施した救命処置に対する医師による事後検証及び教育体制の充実を図った。	
63	②迅速な救急体制事業の推進	63	②ドクターヘリ事業の推進	迅速に搬送して救命率向上、後遺症の軽減を図るため、ラピッドカードの活用やドクターヘリの臨時離着陸場を市内13ヶ所、市外2ヶ所及び高速道路等が指定された。	
第4の柱 被害者支援の推進		交通事故相談体制の確保		交通事故相談体制の確保	
	64	(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 (2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	64	(1) 交通事故相談体制の確保	交通遺児の健全な育成と福祉の増進を図るため、手当てを支給 交通事故に伴う損害賠償や示談の方法について、相談を行っている。 (毎月第2、第4木曜日)
第5の柱 交通事故調査・分析	65	交通事故多発箇所の共同現地診断	65	(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	交通事故が多発若しくは発生が懸念される箇所について、関係機関と共同して現地診断を実施し、交通事故防止を図る。
鉄道交通の安全についての対策		第1の柱 鉄道交通環境の整備		第1節 鉄道交通安全の施策	
	66	(1) 鉄道施設等の安全性の向上	66	(1) 鉄道施設等の安全性の向上	高齢者、障害者等の移動等円滑化を図るため、駅のバリアフリー化の整備に対する補助金を交付。
	67	(2) 踏切道の改良	67	(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	歩道が狭小または歩道がない踏切における安全対策のための構造改良を推進する。
	68	(3) 踏切道の立体交差化	68	(3) 救助・救急活動の充実	踏切遮断による道路交通への弊害除去のため、立体交差化を検討する。
		第2の柱 鉄道交通安全に関する知識の普及・啓発		第2節 踏切道における交通安全の施策	
69	鉄道交通安全に関する知識の普及・啓発	69	(1) 踏切道の立体交差化	交通安全教室や講習会による周知 踏切道における警戒標識や路面表示等による注意喚起	
	第3の柱 救助・救急活動の充実				
70	救助・救急活動の充実	70	(2) 踏切道構造の改良促進	重大事故等の発生に対して、救助・救急活動を迅速かつ正確に行うため、鉄道事業者との連携協力体制の強化を推進する。	

市川市交通安全計画 新旧対照表

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>計画の基本的な考え方</p> <p>1. 計画の位置付け 本計画は、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、国の交通安全基本計画及び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「人と地域」、「交通環境」、「交通機関」の相互の関連を考慮し、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたものです。</p> <p>2. 計画の期間 平成28年度から平成32年度までの5ヵ年間</p> <p>3. 計画の推進体制 交通事故の防止は、市をはじめとした関係機関・団体だけでなく、市民と協働して取り組まなければならない課題であり、市民一人ひとりの意識と行動が大切です。本計画は人命尊重の理念の下に、多様な主体が持つ「強み」や「特性」を組み合わせることで、総合的な交通安全施策を推進し、悲惨な交通事故の撲滅を目指していくこととします。</p> <p>4. 計画の重点事項 「道路ネットワークの整備」や「自転車利用者が多い」、「高齢者人口の増加」など、本市の特性や社会事情の変化等を踏まえて、「自転車の安全利用対策」と「高齢者の交通安全対策」の2項目に重点を置いた計画とします。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、全ての人々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。</p>	<p>9次計画における「まえがき」と計画の基本的な考え方については、題目別に要点を整理することで、わかりやすい表現に改めた。</p> <p>また、計画の重点事項として「自転車の安全利用対策」、「高齢者の交通安全対策」の2項目に重点を置いた計画とする。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考																									
<p>第1編 道路交通安全の施策 第1章 道路交通安全の目標 1 道路交通事故の現状と今後の目標 （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おり、平成27年は発生件数897件、負傷者数1,015人で、平成23年の発生件数1,159件、負傷者数1,336人と比較して、2割以上減少しています。 第9次市川市交通安全計画で掲げた抑止目標(平成27年までに年間死者数を4人以下に、死傷者数を1,140人以下に抑止する)の死傷者数については、平成26年において達せしているものの、死者数は平成24年から平成26年において上回りました。</p> <p>（2）交通事故の特徴 ① 自転車に関係する交通事故の発生件数は5年間で33%減少しましたが、構成率は3割以上を推移しています。 ② 高齢者が関係する交通事故は、高齢化率の上昇に伴い、上昇傾向にあります。</p> <p>2 交通安全計画における目標 交通安全計画の最終目標は、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」ですが、早急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、当面の推進指標として、本計画の計画期間である平成32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。</p> <table border="1" data-bbox="468 1213 926 1255"> <tr> <td>平成27年</td> <td>平成32年</td> </tr> </table> <p>○ 交通事故発生件数 897件/年 → 690件以下/年 [897人×0.77(過去5年の減少率約23%減) = 690.7≒690件/年]</p> <p>○ 死傷者数 1,019人/年 → 770人以下/年 [1,019人×0.76(過去5年の減少率約24%) = 774.4人/年≒770人/年]</p> <p>(参考)</p> <table border="1" data-bbox="213 1480 1216 1795"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>平成27年 実績</th> <th>平成32年 目標</th> <th>減少率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">国の 目標</td> <td>24時間死者数</td> <td>4,117人</td> <td>2,500人以下/年</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>死傷者数</td> <td>670,140人</td> <td>500,000人以下/年</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">県の 目標</td> <td>24時間死者数</td> <td>180人</td> <td>150人以下/年</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>死傷者数</td> <td>23,442人</td> <td>18,000人以下/年</td> <td>23%</td> </tr> </tbody> </table>	平成27年	平成32年			平成27年 実績	平成32年 目標	減少率	国の 目標	24時間死者数	4,117人	2,500人以下/年	39%	死傷者数	670,140人	500,000人以下/年	25%	県の 目標	24時間死者数	180人	150人以下/年	17%	死傷者数	23,442人	18,000人以下/年	23%	<p>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。</p> <p>（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。 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</p> <p>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。</p> <p>○ 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</p> <p>○ 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</p>	<p>交通事故の発生状況について、数値を更新した。</p> <p>重点事項である自転車利用者と高齢者について、交通事故の特徴としている。</p> <p>交通事故の抑止目標を国県と合わせて掲載している。</p>
平成27年	平成32年																										
		平成27年 実績	平成32年 目標	減少率																							
国の 目標	24時間死者数	4,117人	2,500人以下/年	39%																							
	死傷者数	670,140人	500,000人以下/年	25%																							
県の 目標	24時間死者数	180人	150人以下/年	17%																							
	死傷者数	23,442人	18,000人以下/年	23%																							

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>第2章 道路交通における安全対策</p> <p>第1節 今後の道路交通安全対策の方向性</p> <p>近年、道路交通事故の発生件数と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、一定の効果があっ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7つの視点を重視して対策の推進を図ります。</p> <p>【第1の視点】高齢者の安全確保</p> <p>本市では、高齢者が関係する交通事故の割合が増加傾向にあり、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に外出できるような交通社会の形成が必要です。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ります。</p> <p>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関わりなく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交通環境の形成を図ることも重要です。</p> <p>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します。</p> <p>【第2の視点】子供の安全確保</p> <p>幼い子供は大人よりも視野が狭く、一つのものに注意が向くと周囲が目に入らなくなってしまう傾向があるため、安全確認を忘れて道路に飛び出すことにより、事故に遭う特徴があります。また、下校時や放課後といった時間帯や、自宅近くの道路で交通事故が多いというのは、安心感や開放感からくる気の緩みで注意不足になってしまうことが原因と考えられます。</p> <p>このため、日頃から安全確認の習慣をつけさせるため、心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進します。また、自動車等による子供の被害を未然に防止する観点から、通学路等における歩行空間の整備等を推進します。</p> <p>【第3の視点】自転車の安全確保</p> <p>自転車は、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ります。自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、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ります。また、自転車利用者はドライバーと比較して、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</p>	<p>第2章 道路交通安全についての対策</p> <p>第1節 今後の道路交通安全対策の方向</p> <p>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。</p> <p>【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保</p> <p>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。</p> <p>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交通環境の形成を図ることも重要である。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保</p> <p>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。</p>	

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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ります。このため、市では子供から高齢者まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育に加え、実際の自転車事故を再現する参加体験型の交通安全教育を取り入れ、自転車をもつ危険性の習得を図る事業を推進します。</p> <p>さらに、駅前や繁華街の放置自転車等の問題に対しては、自転車等駐車場の整備や利用促進、放置防止策を行うことで、通行空間の確保や防災活動の円滑化を図り、良好な道路環境に努めます。</p> <p>【第4の視点】歩行者の安全確保 安心して出歩ける交通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、高齢者や子供、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ます。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ります。</p> <p>【第5の視点】幹線道路における安全確保 幹線道路の事故は、特定の区間・箇所に集中して発生していることから、死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、事故多発箇所での集中的な対策を実施する必要があります。</p> <p>そのため、事故多発箇所の現地を診断し、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施する「共同現地診断」により、交通事故の防止に努めます。</p> <p>また、東京外郭環状道路の整備による道路環境の変化が予想されることから、関連する幹線道路においても、交通安全対策の更なる推進を図ります。</p> <p>【第6の視点】生活道路における安全確保 生活道路では、地域住民の生活環境として歩行や自転車利用の際に安心して安全に利用出来る道路環境が必要ですが、現状では、交通混雑を避ける抜け道として通過交通が入り込むことにより、住民の安全性や環境が脅かされる状況が見られます。</p> <p>住宅地や人が集中する地区の生活道路においては、「人優先」の考え方の下、自動車交通の規制を図りながら、歩行者専用または歩車共存道路として、歩行者等の安全性・快適性を確保することが必要です。</p> <p>そのため、今後も生活道路における交通事故の危険性を極力低下させるため、道路交通環境の整備等について、関係機関との連携により、地域に応じた対策を推進します。</p>	<p>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。</p> <p>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をもつ危険性の習得を図る事業の導入を検討する。</p> <p>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。</p> <p>【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。</p> <p>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。</p>	

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>【第7の視点】地域でつくる交通安全</p> <p>市内で発生した交通事故のうち、その半数近くが市内居住者による事故であることから、交通事故は、市民の居住する身近な地域で発生しており、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。</p> <p>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ります。</p> <p>第2節 道路交通安全の施策</p> <p>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5つの柱により交通安全対策を実施します。</p> <p>① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</p> <p>② 道路交通環境の整備</p> <p>③ 救助・救急活動の充実</p> <p>④ 被害者支援の推進</p> <p>⑤ 交通事故調査・分析の充実</p> <p>【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</p> <p>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、市民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。</p> <p>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、強力で推進します。</p> <p>（1）市民総参加でつくる交通安全の推進</p> <p>① 交通安全の日における活動の推進</p> <p>ア 市民一人ひとりの活動の推進</p> <p>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ります。</p> <p>また、自治会等が行う防犯活動と連携・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ります。</p>	<p>【第4の視点】地域でつくる交通安全</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>第2節 道路交通安全の施策</p> <p>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。</p> <p>① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</p> <p>② 道路交通環境の整備</p> <p>③ 道路交通秩序の維持</p> <p>④ 救助・救急活動の充実</p> <p>⑤ 被害者支援の推進</p> <p>⑥ 交通事故調査・分析の充実</p> <p>【第1の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（1）市民総参加でつくる交通安全の推進</p> <p>① 交通安全の日における活動の推進</p> <p>ア 市民一人ひとりの活動の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>「道路交通秩序の維持」の柱については、柱から項目とした。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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します。</p> <p>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します。</p> <p>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ます。</p> <p>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ます。このため、交通安全協会に対する必要な支援を行うとともに、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します。</p> <p>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ます。 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します。</p> <p>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ります。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します。</p> <p>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ます。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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うとともに、より効果的な活動が行なわれるように推進します。</p> <p>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・個人に啓発物やポスター、のぼり旗、横断旗等を提供し、地域における交通安全活動を支援します。</p> <p>⑤市民参加型交通安全対策の推進 通学路交通安全プログラムに基づき、通学路安全推進協議会による通学路合同点検を実施し、通学路の危険箇所における安全対策を推進します。</p> <p>（2）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進</p> <p>① 高齢者宅訪問活動の推進 警察や自治会など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、反射材を配布するなど、交通事故防止を呼びかける活動を推進します。</p> <p>② 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を減少させるため、運転に自信がなく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講じます。</p> <p>（3）飲酒運転の根絶</p> <p>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ります。</p> <p>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ります。</p> <p>そのため、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ため、飲食店に対する訪問活動や広報キャンペーン等を通じて、飲酒運転の根絶に対する意識が一過性の</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（2）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（3）飲酒運転の根絶</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>つについては、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</p>	<p>横断旗以外の啓発物についても提供しているため、記載した。</p> <p>平成24年に通学路交通安全プログラムを作成し、地域と協力した安全対策を実施中のため、記載内容を変更した。</p> <p>三世代交流型の交通安全教育に特化した施策から、より幅広い世代を対象としたイベント等の開催による交通安全教育に対応するため、項目を削除。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>ものとならないよう、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します。</p> <p>（4）自転車の安全利用の推進</p> <p>① 自転車の安全利用に係る広報活動の推進</p> <p>自転車は、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利で手軽な乗り物ですが、近年、スポーツ自転車の普及や携帯機器を使用しながらの運転などの影響により、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。</p> <p>そのため、交通安全運動などの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周知を推進する必要があります。また、危険なルール違反を繰り返した違反運転者を対象とした、「自転車運転者講習制度」の周知徹底を図ることで、自転車乗車中の交通違反による事故の発生を防止します。</p> <p>ア 自転車安全利用キャンペーンの実施</p> <p>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します。</p> <p>イ 自転車交通安全教室の開催</p> <p>児童生徒及び高齢者等を対象に、警察、学校、自治会等と連携して、参加・体験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ります。</p> <p>② 自転車の点検整備の促進</p> <p>交通安全教室や講習等において、日常点検実施の習慣化、自転車安全整備店における定期的な点検・整備を呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図ります。</p> <p>③ 自転車保険への加入促進</p> <p>自転車に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、交通安全教室や講習等において、自転車保険の必要性を説明し、TSマークなどの各種自転車保険への加入促進を図ります。</p>	<p>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。</p> <p>（4）自転車の安全利用の推進</p> <p>① 自転車の安全利用に係る広報活動の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>ア 自転車安全利用キャンペーンの実施</p> <p>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。</p> <p>イ 自転車の交通安全教室の開催</p> <p>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。</p> <p>② 自転車の点検整備・保険加入の促進</p> <p>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るよう呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図る。</p> <p>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。</p> <p>③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）※の普及促進</p> <p>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。</p>	<p>重点項目として、「自転車運転者講習制度」の周知徹底を図ることを追記。</p> <p>民間自転車保険の普及により、TSマークに限らず保険の普及促進として項目を統合。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>④反射材の普及活用 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の効果について周知させ普及を図ります。</p> <p>⑤街頭における自転車安全利用の指導 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うとともに、違反者への声かけ等を実施します。</p> <p>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ります。</p> <p>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の普及促進を図るとともに、保護者を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。</p> <p>（5）交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>① 交通安全運動の推進 ア 期間を定めて行う運動 四季の交通安全運動を中心に、警察や交通安全団体と連携して市内の交通事故防止に向けた運動を展開します。</p> <p>イ 日を定めて行う運動 千葉県が定める毎月10日の「交通安全の日」、毎月15日の「自転車安全の日」を中心として、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナー向上の実践を目的に、広報啓発や指導等の施策を推進します。</p> <p>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、夕暮れ時から夜間における視認性を高める交通事故防止策などの幅広い運動を行います。</p> <p>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 交通安全意識の普及を図るため、警察や交通安全団体と密接な連携の下、駅前や大型商業施設などにおいて啓発キャンペーンを積極的に実施し、市民に</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（5）交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>違法駐車をなくす日としての「クリーンロードの日」については、取り締まりの強化や遵守意識の向上により、啓発活動としては県と同様に削除。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>対する広報啓発に努めます。</p> <p>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、広報紙や関係団体を通じ、広報啓発を積極的に実施します。</p> <p>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、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します。</p> <p>エ 交通安全団体・報道関係に関する資料・情報の提供 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、情報等を提供します。</p> <p>③ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底 シートベルト及びチャイルドシートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、全ての座席におけるシートベルト着用、チャイルドシートの正しい着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、あらゆる機会を着用の徹底を図ります。</p> <p>（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>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 幼児が道路を通行する際に必要な安全知識を提供するためだけでなく、将来に渡って道路を通行するときに必要な交通安全意識と実践する力を養うためにも、幼少期からの教育は必要不可欠です。 そこで、幼稚園・保育園等と連携し、参加・体験型の歩行安全教育を推進します。</p> <p>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を高め、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・交通安全団体と連携・協力し、積極的な情報提供、広報活動などの働きかけを実施します。</p> <p>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 小学生は、登下校や自転車の利用等により幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、保護者から離れて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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（6）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>シートベルト及びチャイルドシートの着用率がほぼ100%近いことによる変更。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>計画的かつ継続的に実施します。</p> <p>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、児童だけでなく保護者にも日常生活における交通安全意識の高揚を図ります。</p> <p>ウ 交通安全教育事業・自転車免許証事業の推進 市内の小学生を対象として参加・体験型の歩行安全教育、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します。</p> <p>③ 中学生・高校生に対する交通安全教育 スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室や自転車安全利用講習会の開催など、警察や学校等と連携・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します。</p> <p>④ 成人に対する交通安全教育 大学や自治会、企業等の団体を対象として、自転車の交通ルールやマナー向上についての講習会を開催し、受講者の自転車利用に対する安全意識の高揚を図ります。</p> <p>⑤ 高齢者に対する交通安全教育 自治会、高齢者クラブ、シルバー人材センター等の会員を対象に、高齢者を対象とした交通安全教室の開催を推進します。 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います。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>ウ 交通安全教育事業・自転車免許証事業の推進 市内の小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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>平成24年度より開始した自転車交通安全教室について追記。</p> <p>交通安全団体等への支援等に記載しているため、割愛。</p> <p>高齢者が多く集まる場所として特定せず、より幅広く対応しているため場所を特定する記述を削除。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>⑥その他の対象への交通安全教育 障害者や外国人など、特段の配慮が必要な対象については、きめ細かい講習の内容や指導方法による交通安全教育を推進します。</p> <p>（7）効果的な交通安全教育の推進</p> <p>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ります。</p> <p>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・小中学校・高校大学・自治会・企業等において交通安全教室を開催します。</p> <p>イ 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供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努めるとともに、親子で交通ルールを学べる指導を行います。 また、設備の更新を適宜行うことで、子供が安全に利用できる環境を提供します。</p> <p>【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図るには、「人優先」の考えの下、歩行者と自転車や自動車との分離がされ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。 特に、道路交通においては、歩道や自転車走行空間の整備を積極的に実施するなど、通学路、生活道路、幹線道路等において、「人優先」の交通安全対策を推進します。</p> <p>（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>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します。</p> <p>② バリアフリー化の推進 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</p>	<p>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。</p> <p>（7）効果的な交通安全教育の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【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。</p> <p>（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>交通安全教育用補助機材等は老朽化により、利用可能数が限られており、貸し出し希望がなく実績がないため削除。</p> <p>交通公園は老朽化が著しく、今後順次設備の更新を行うため追記。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間の整備を推進します。</p> <p>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します。</p> <p>イ 通学路の整備 登下校時における児童の交通環境を改善するため、関係機関と連携し、歩行者のための道路整備として、道路環境と自動車の交通規制を活用することで、安全な通学路の実現を推進します。</p> <p>ウ 人にやさしい道づくり 全ての人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します。</p> <p>③ 無電柱化の推進 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保し、災害が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止するため、電線類の地中化を推進します。</p> <p>（2）幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>① 事故危険箇所対策の推進 交通事故が多発している交差点などに対して、集中的な事故抑止対策のため、当該箇所においては、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線、道路照明灯、視線誘導標の設置、道路標識の整備等の対策を推進します。</p> <p>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します。</p> <p>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します。</p> <p>イ 都市計画道路の整備 都市計画道路の整備を推進し、交通の効果的な配分を行い、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図ります。</p> <p>③ 道路改良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・快適な移動を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進します。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（2）幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>（3）交通安全施設等の整備推進</p> <p>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、道路標識または道路標示の高輝度化の整備等に努めます。</p> <p>② 生活道路における安全対策の推進について 通学路や自動車交通量の多い生活道路においては、学校や警察と連携を図りながら、歩行者と自転車利用者に係る死傷事故の抑止を図るため、自動車に対する交通規制、自動車の速度を低下させる物理デバイスやカラー舗装の整備、まごころ道路の整備、ゾーン30の指定等に努めます。</p> <p>③ 交差点・カーブ対策の推進 交通事故発生危険性のある交差点・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、カラー舗装などによる交差点存在の明確化、線形の明確化に努めます。</p> <p>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、交差点やカーブに道路照明灯、道路標識の設置、道路標示の高輝度化に努めます。</p> <p>（4）自転車利用環境の総合的整備</p> <p>① 自転車走行空間の整備 「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、歩行者と自転車利用者が安全で快適に通行できるよう、自転車レーン等の自転車走行空間の整備を推進します。</p> <p>② 自転車等駐車場の整備及び利用の促進 駐輪需要が高い地域の放置自転車の解消を目指し、鉄道事業者や地域と協力して、計画的に自転車等駐車場を整備し、その利用を促進します。</p> <p>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います。</p> <p>④ 放置自転車の撤去 放置抑止策として、放置禁止区域内または公道にある放置自転車の撤去を行います。</p> <p>⑤ 駐輪秩序の確立 路上駐輪を防止し、駅周辺の駐輪需要を適正かつ効率的な利用促進を図るため、駐輪場の利用促進に努めます。</p>	<p>（3）交通安全施設等の整備推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>③ 交差点・カーブ対策の推進 交通事故発生危険性のある交差点・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。</p> <p>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。</p> <p>（4）自転車利用環境の総合的整備</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>生活道路における具体的な安全対策として、まごころ道路やゾーン30等を追記。</p> <p>平成27年に「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を策定したことから、自転車レーン等の整備について追記。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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します。</p> <p>（5）交通需要マネジメントの推進 コミュニティバスの運行や路線バスの利便性向上に対する支援など、公共交通機関の利用促進を図り、自動車交通からの利用転換を図ります。</p> <p>（6）災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>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します。</p> <p>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、緊急活動道路等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します。 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します。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します。</p> <p>（7）総合的な駐車対策の推進 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、警察と協力した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。</p> <p>① 宅地開発事業等による駐車場整備の推進 駐車需要が生じる一定規模以上の建築物の開発に対して、「市川市宅地開発事業に係る手続き及び基準等に関する条例」、「大規模小売店舗立地法」等の運用により、適切な規模の駐車場の整備を図ります。</p> <p>② 既存駐車施設の有効利用 路上駐車を防止し、駅周辺の駐車需要を適正かつ効率的な利用促進を図るため、ホームページに時間貸し駐車場等の情報を掲載することで、ドライバーに必要な情報提供に努めます。</p>	<p>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。</p> <p>（5）交通需要マネジメントの推進</p> <p>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。</p> <p>（6）災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（7）総合的な駐車対策の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>バス停の改善や現在地情報提供システムの導入支援等について記載。</p> <p>市街地再開発に限らず、宅地開発等による指導を通じて、総合的な駐車対策を推進するため記載。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>（8）交通安全に寄与する交通環境の整備</p> <p>① 道路の使用及び占用の適正化等</p> <p>ア 道路の使用及び占用の適正化</p> <p>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。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ます。</p> <p>イ 不法占有物件の排除等</p> <p>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。</p> <p>ウ 道路の掘り返しの抑制等</p> <p>道路の掘り起こ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。</p> <p>エ 大規模事業等への先行対策の推進</p> <p>都市計画、開発事業、大規模小売り店舗等の建設に際し、地域の交通情勢を勘案した上、計画の段階から安全の確保、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。</p> <p>②道路法に基づく通行の禁止または制限</p> <p>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、決壊また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または制限を行います。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または制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。</p> <p>③子供の遊び場等の確保</p> <p>ア 都市公園等の整備</p> <p>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します。</p> <p>イ こども館等の活用の促進</p> <p>市街化、核家族化、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</p>	<p>③ 高齢運転者等専用駐車区間の整備</p> <p>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。</p> <p>（8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備</p> <p>① 道路の使用及び占用の適正化等</p> <p>ア 道路の使用及び占用の適正化</p> <p>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、占有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。</p> <p>イ 不法占有物件の排除等</p> <p>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なう。</p> <p>ウ 道路の掘り返しの抑制等</p> <p>道路の掘り起こ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する。</p> <p>エ 大規模事業等への先行対策の推進</p> <p>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。</p> <p>② 子どもの遊び場等の確保</p> <p>ア 都市公園等の整備</p> <p>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。</p> <p>イ こども館等の活用の促進</p> <p>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</p>	<p>高齢運転者等専用駐車区間については、市内で実績がなく、パーキングチケットも縮小傾向であることから削除。</p> <p>道路の使用に関する項目として、順番前倒し。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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します。</p> <p>④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ります。 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、関係機関との連携の下、暴走族追放気運の醸成を図るため、車両の不正改造等の防止を訴えかける広報活動を推進します。</p> <p>⑤暴走行為をさせないための環境づくり 暴走行為につながる非行の早期発見及び未然防止のため、警察と連携して、少年補導員等による巡回を実施するとともに、関係機関や施設管理者と連携して非行防止を通じた暴走行為をさせないための環境づくりに努めます。</p> <p>【第3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また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します。</p> <p>(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、</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【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するとともに、「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、関係機関との連携の下、暴走族追放気運の醸成を図ります。 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。</p> <p>【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。</p> <p>(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、</p>	<p>県計画においては、警察による取締りや捜査の項目であるため、市においては、柱から「交通安全に寄与する交通環境の整備」とし、暴走行為につながる非行の防止や不正改造の防止について取り組む。 少年補導員等による巡回について記載。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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・救急体制を構築します。</p> <p>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ります。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・技術の普及を図ります。</p> <p>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ります。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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ります。</p> <p>（2）救急医療体制の整備 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します。</p> <p>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います。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・啓発を図ります。</p>	<p>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。</p> <p>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ります。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。</p> <p>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。</p> <p>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する。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」の充実を図る。</p> <p>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・促進を図る。</p> <p>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。</p> <p>（2）救急医療体制の整備 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。</p> <p>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。</p>	

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>（3）救急関係機関の協力関係の確保等</p> <p>① 救急関係機関の協力関係の確保等 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の充実を図ります。</p> <p>②迅速な救急体制事業の推進 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やラピッドカーの積極的な活用を推進します。</p> <p>【第4の柱】被害者支援の推進 交通事故相談体制の確保 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。交通事故被害者を支援するため、交通事故相談、交通事故被害者等に対する連絡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。</p> <p>（1）自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 交通事故により、父または母が死亡となった交通事故被害者を救済するため、「市川市遺児手当支給条例」に基づき、その児童を養育する方に手当を支給し、児童の健全な育成と福祉の増進を図ります。</p> <p>（2）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 ア 相談業務の充実 交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、専任の相談員による、被害者等の心情に配慮したきめ細かい相談業務や心のケア対策の実施に努めます。</p> <p>イ 交通事故相談活動の推進 損害賠償など、交通事故による被害者等の抱える問題に適切に対応するため、相談内容の多様化、複雑化に対処するため、広報紙やホームページ等の活用により交通事故当事者に対し、広く相談の機会の提供を図ります。</p> <p>【第5の柱】交通事故の調査・分析 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、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、警察や道路管理者などの関係機関・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、</p>	<p>（3）救急関係機関の協力関係の確保等</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【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。</p> <p>【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</p>	<p>平成25年よりラピッドカーの運用を開始したことによる追記。</p> <p>遺児手当での支給について追記。</p> <p>遺児手当での支給について記載したことにより、相談業務と項目を分けた。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>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。</p> <p>第2編 鉄道交通の安全 第1章 鉄道交通における安全対策 第1節 鉄道交通における今後の方向性</p> <p>本市における鉄道事故及び踏切事故は、過去5年発生していないことから、引き続き、事故の発生ゼロを目指します。 また、多数の乗客を輸送する電車との衝突事故は甚大な被害をもたらす重大事故に直結するため、あってはならないものであり、電車の適正な運行管理と鉄道施設の維持管理により、未然防止を図られる必要があります。 さらに、踏切道においては、構造の改良や踏切設備の安全対策と同時に、交通の円滑化などにも影響することを考慮しなければならないため、下記の視点に基づき、今後も関係機関との連携の下、鉄道交通における交通事故防止を更に推進していくものとします。</p> <p>（第1の視点）重大な列車事故の未然防止 （第2の視点）利用者等の関係する事故の防止 （第3の視点）それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進</p> <p>第2節 鉄道交通の施策 鉄道における事故をなくし、市民の安全を確保するため、以下の3つの柱を中心に交通安全対策を推進します。</p> <p>【第1の柱】 鉄道交通環境の整備 鉄道における交通事故を未然に防止するためには、踏切や軌道敷における安全施設が適正に整備・管理されていることが重要であることから、関係機関による対策の実施を推進します。</p> <p>（1）鉄道施設等の安全性の向上 鉄道施設の維持管理及び補修を定期的実施するとともに、台風や大雨など鉄道の運行に影響を与える気象情報を的確に把握し、危険箇所への対策や適正な運行管理を図ることにより、脱線・転覆等の事故の未然防止を推進します。また、駅構内においては、高齢者や障害者等の安全に十分配慮し、バリアフリー化を今後も推進するとともに、プラットホームにおける転落事故の未然防止対策として、ホームドアや内方線付点状ブロック等の整備を推進します。</p>	<p>を推進する。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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るが、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る。 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る。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く。</p> <p>（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する。 （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ある。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象</p>	<p>今後5年間における踏切の立体化について記載。</p> <p>第2編 鉄道交通の安全 第3編 踏切道における交通の安全 について、市計画では県計画と比べ記載箇所が少ないため、まとめて整理した。</p> <p>3つの視点と3つの柱として、県計画と同様の構成とした。</p>

第10次市川市交通安全計画（素案）	第9次市川市交通安全計画	備考
<p>（2）踏切道の改良 市内の踏切道は、今後、都市計画道路や東京外郭環状道路の整備箇所において、立体化による踏切除去が進むことから、安全性の向上が見込まれる一方で、市内には、京成本線に踏切が29箇所あります。そのため、ボトルネックとなる踏切道を優先的に、歩道がないか歩道が狭小な場合の安全対策を警察や道路管理者、鉄道事業者などの関係機関と連携を図りながら推進します。</p> <p>（3）踏切道の立体交差化 踏切遮断により道路交通への著しい弊害をもたらしている踏切道の解消を図るため、道路単独立体化や京成本線の立体交差化の検討を進め、踏切の除去を促進します。</p> <p>【第2の柱】 鉄道交通の安全に関する知識の普及・啓発 鉄道上での交通事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者・周辺住民等の理解と協力が必要です。 そのため、市民に対して踏切通行時の危険性や安全確認に関して、交通安全教室や講習会等で周知を図るほか、踏切事故等の発生箇所や危険性の高い踏切道において、警戒標識や路面表示等により、道路利用者に注意を促すよう対応を図ります。</p> <p>【第3の柱】 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確実に行うため、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、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します。</p>	<p>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る。</p> <p>（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。</p> <p>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。</p> <p>2 交通安全計画の目標 踏切事故0をめざす。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（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。</p>	<p>転落防止策として、ホームドアや点状ブロック等について記載。</p> <p>第1節（2）鉄道交通の安全に関する知識の普及、から移動 交通安全講習や路面表示等による安全対策について追記。</p> <p>第1節（3）救助・救急活動の充実、から移動</p>

第 9 次市川市交通安全計画

(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

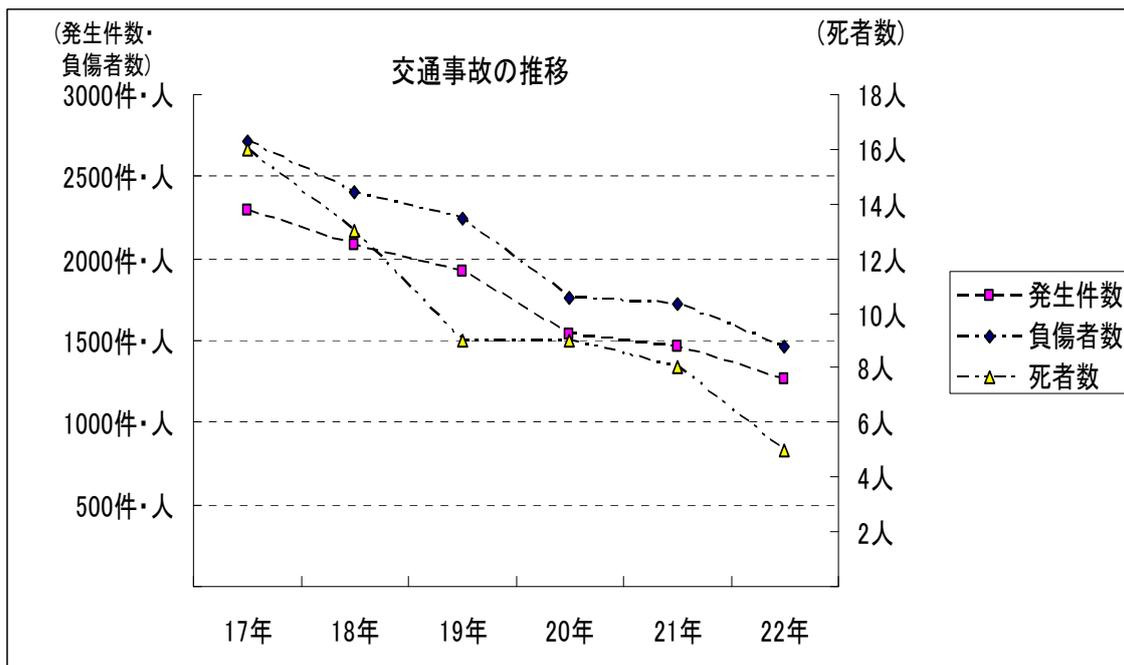
1 道路交通事故のすう勢等

(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

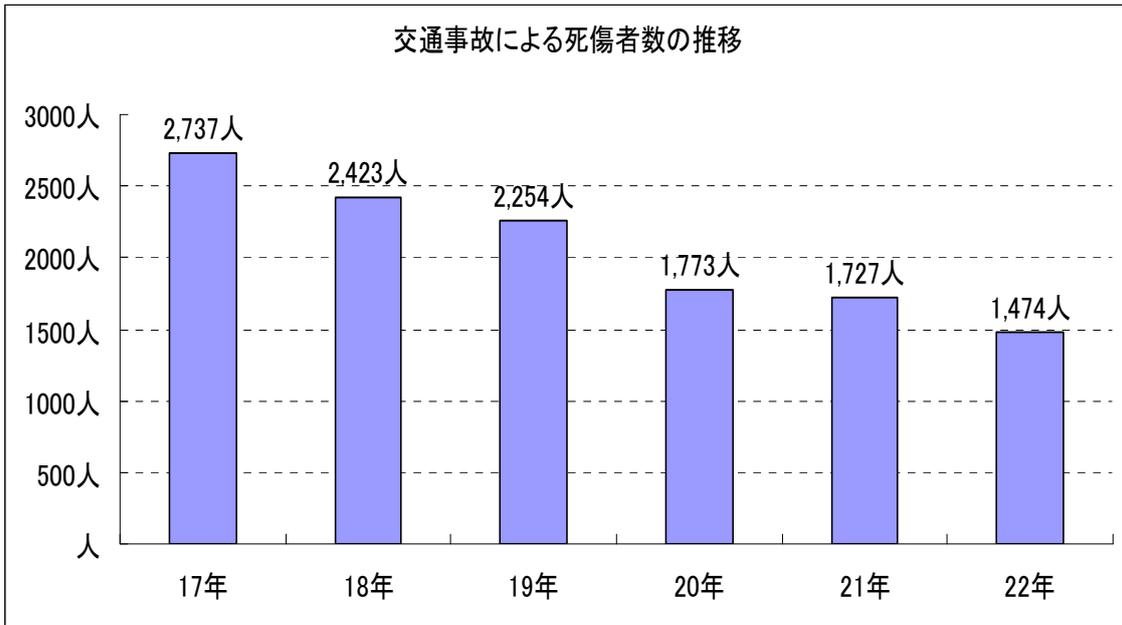
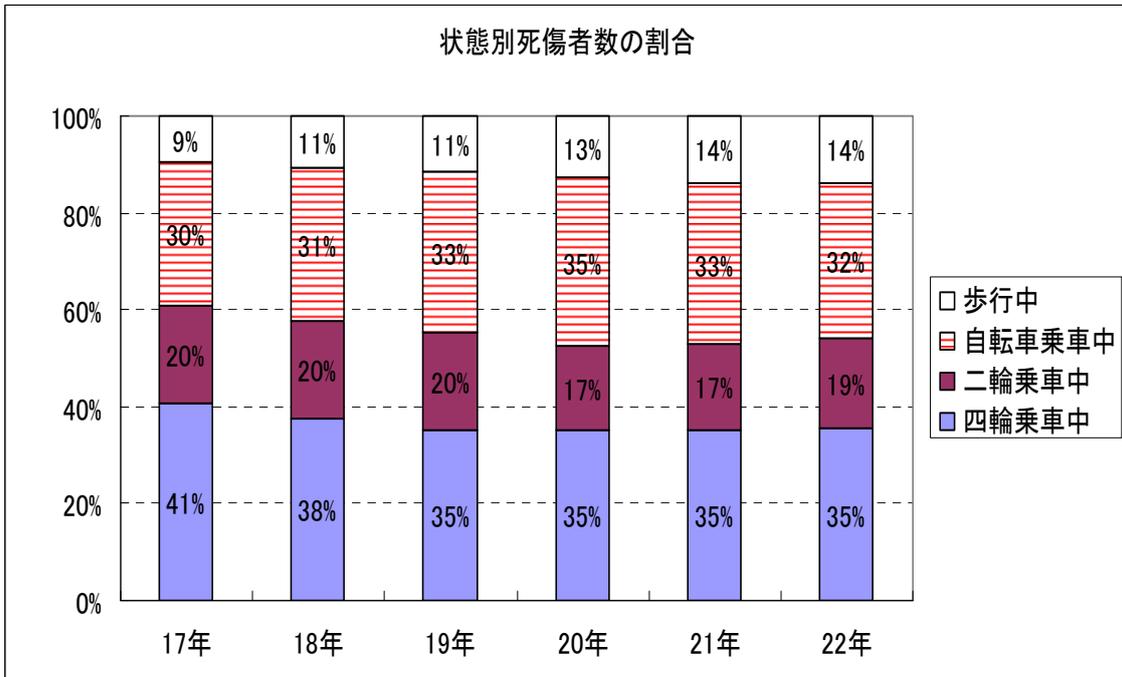
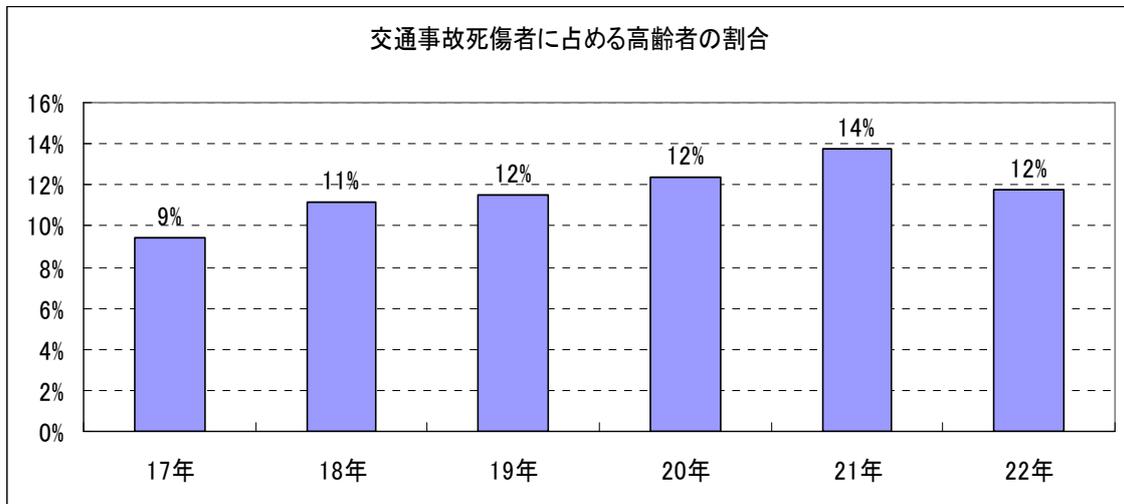


図3



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交通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ため、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

多くの人が行き交う駅周辺を中心に、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する。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」の充実を図る。

※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・促進を図る。

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るが、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る。

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る。

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く。

(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する。

(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ある。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る。

(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

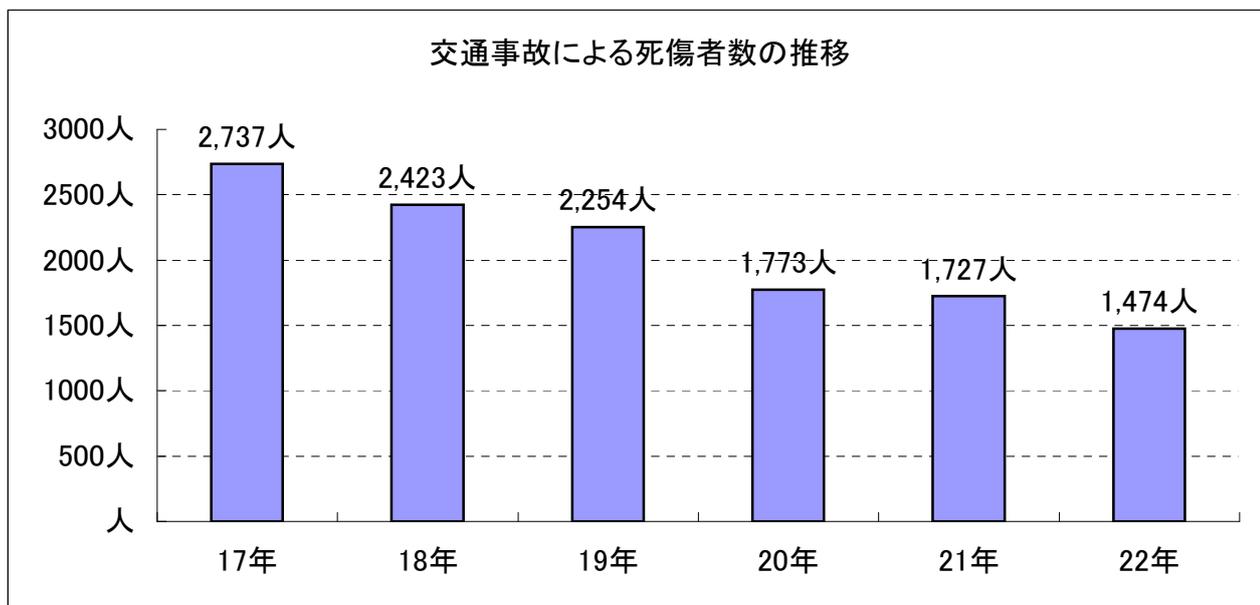
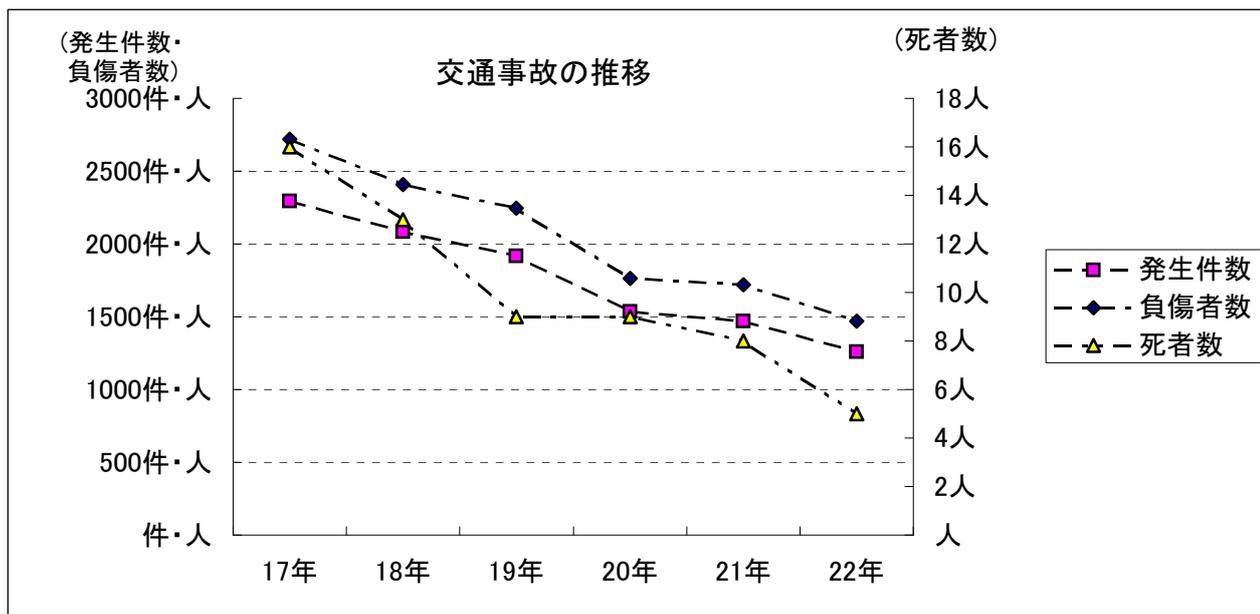
踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な踏切等における安全対策のための構造改良を推進する。

資料編

1. 市川市における交通事故発生件数、及び負傷者数・死者数の推移

	17年	18年	19年	20年	21年	22年
発生件数	2,293件	2,083件	1,916件	1,533件	1,468件	1,259件
負傷者数	2,721人	2,410人	2,245人	1,764人	1,719人	1,469人
死者数	16人	13人	9人	9人	8人	5人

資料：千葉県警交通総務課



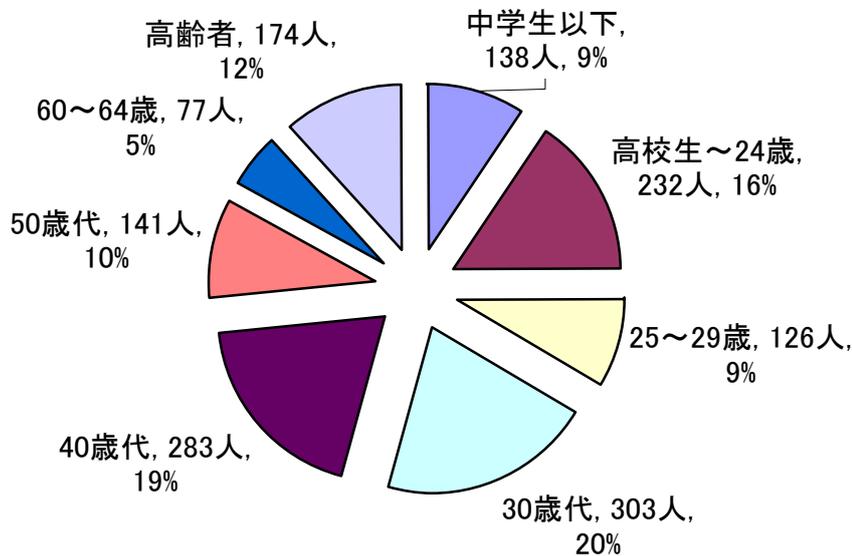
2. 市川市における年代別交通事故死傷者数

	中学生以下	高校生～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	高齢者	死傷者総数
17年	222人	464人	321人	642人	329人	355人	145人	259人	2,737人
18年	208人	415人	283人	514人	312人	313人	107人	270人	2,423人
19年	223人	384人	239人	461人	331人	253人	103人	260人	2,254人
20年	161人	291人	162人	361人	294人	189人	96人	219人	1,773人
21年	153人	269人	161人	359人	261人	182人	105人	237人	1,727人
22年	138人	232人	126人	303人	283人	141人	77人	174人	1,474人

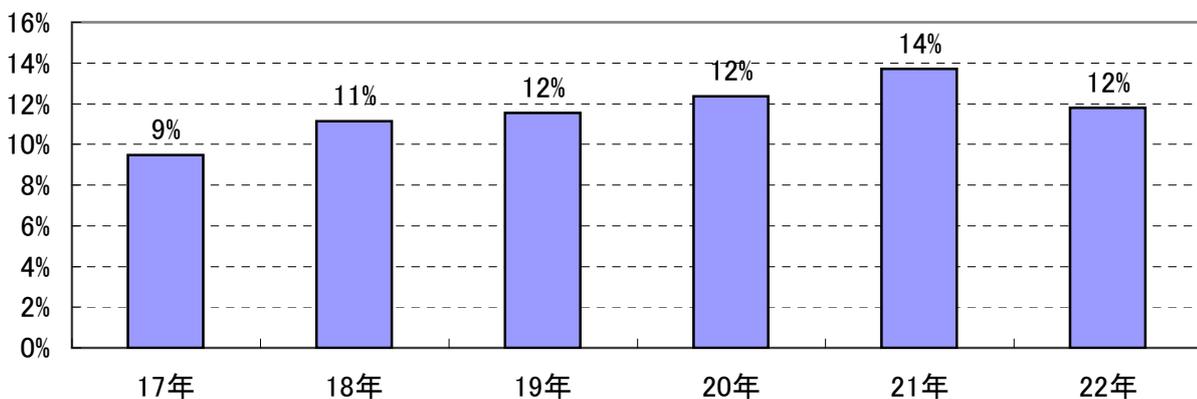
資料：千葉県警交通総務課

(平成22年) 年代別死傷者の構成率

※死傷者総数 1474人



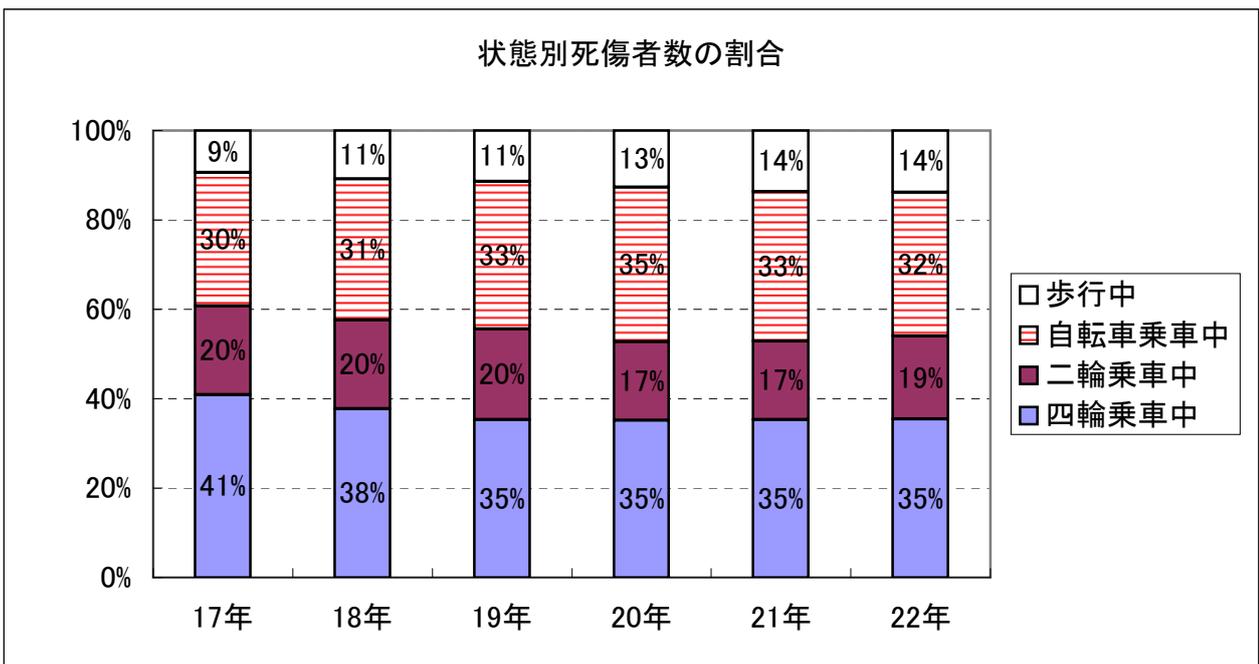
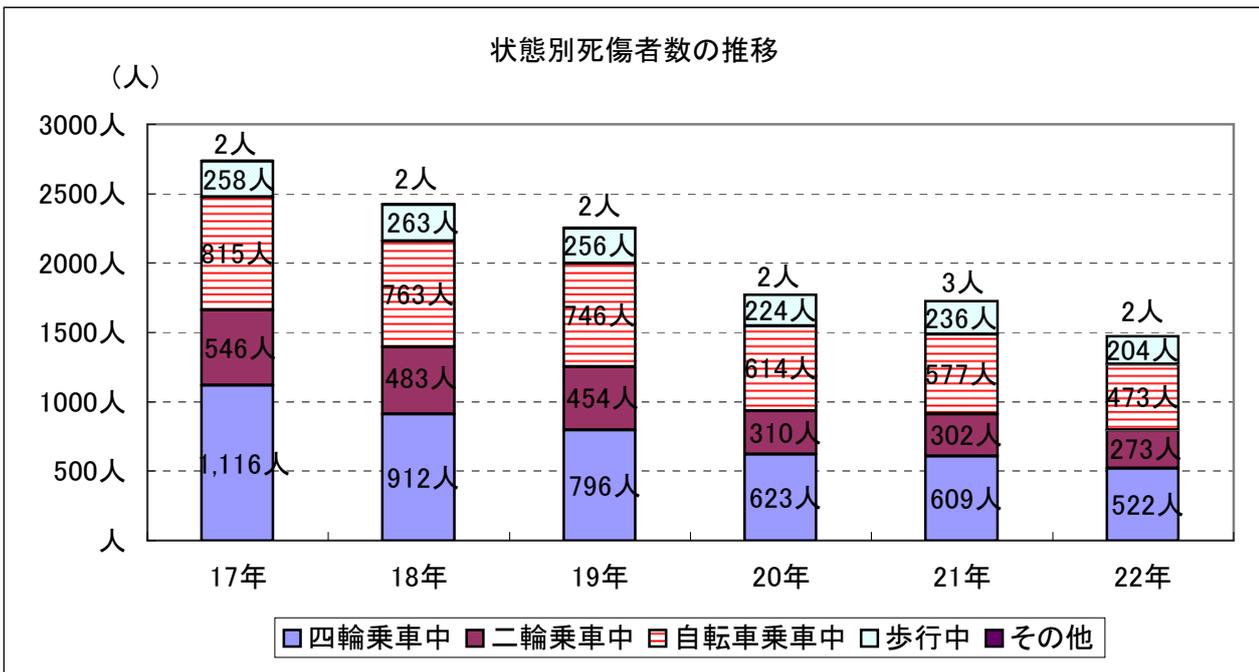
交通事故死傷者に占める高齢者の割合



3. 市川市における状態別交通事故死傷者数

	四輪乗車中	二輪乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他	合計
17年	1,116人	546人	815人	258人	2人	2,737人
18年	912人	483人	763人	263人	2人	2,423人
19年	796人	454人	746人	256人	2人	2,254人
20年	623人	310人	614人	224人	2人	1,773人
21年	609人	302人	577人	236人	3人	1,727人
22年	522人	273人	473人	204人	2人	1,474人

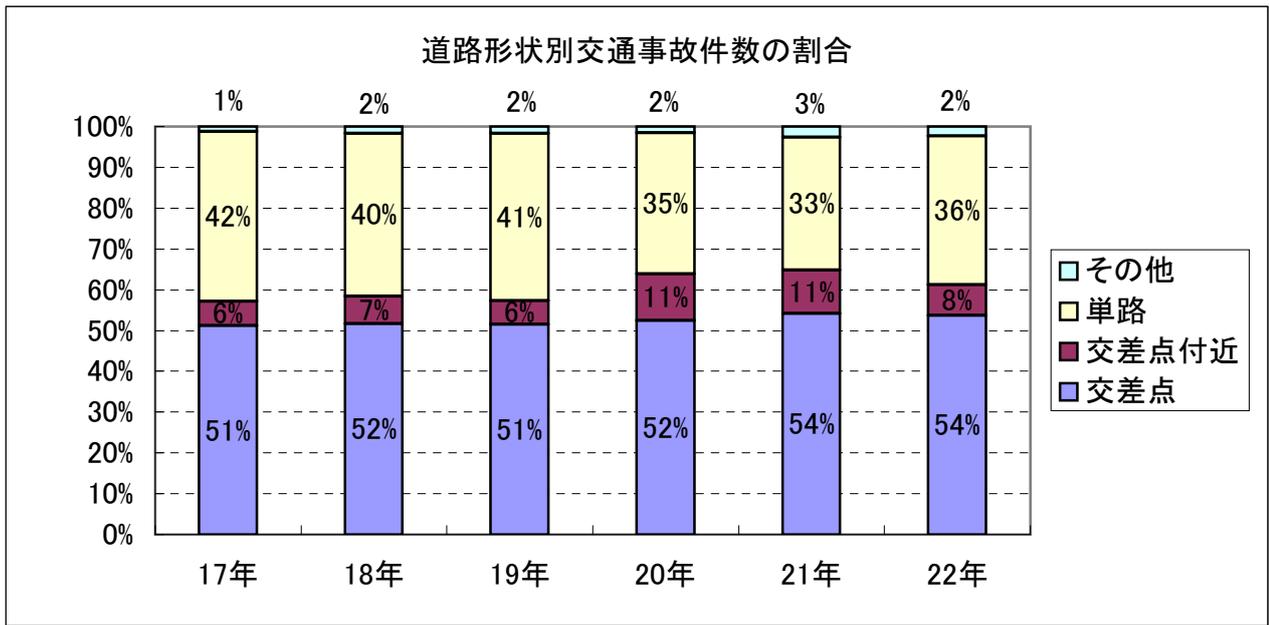
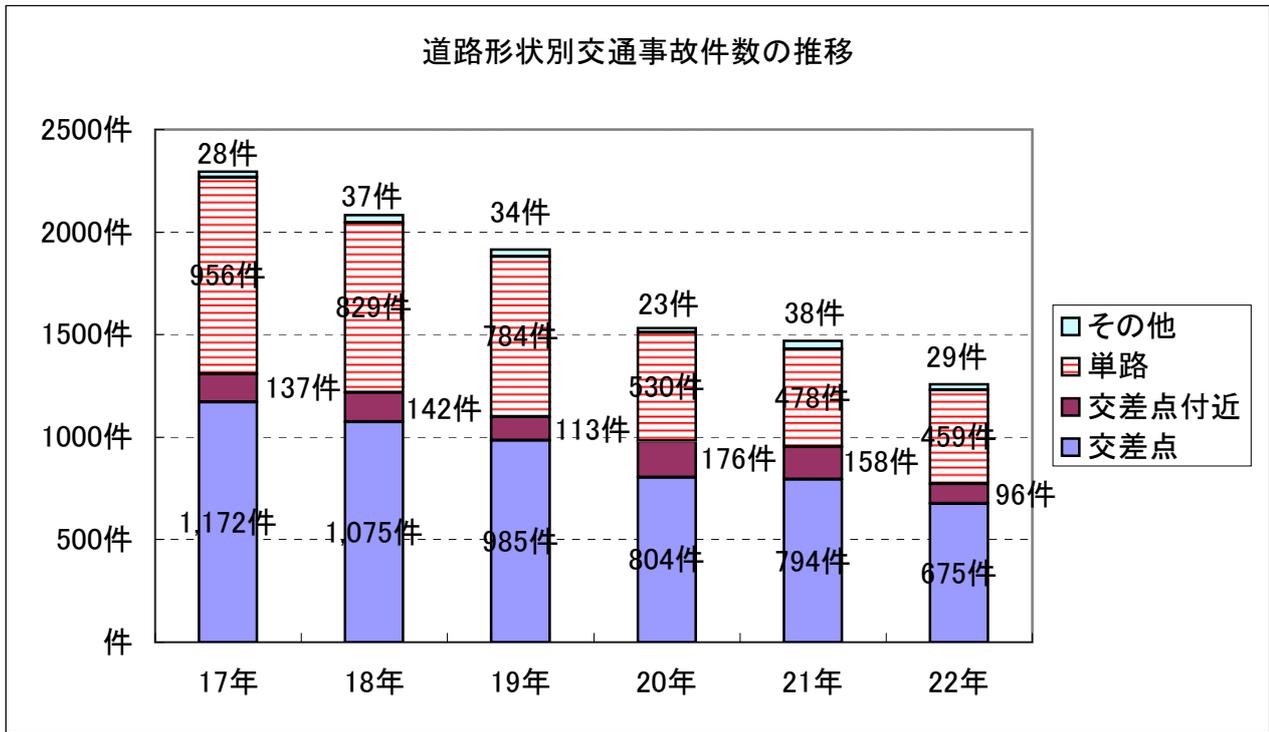
資料：千葉県警交通総務課



4. 市川市における道路形状別交通事故件数

	交差点	交差点付近	単路	その他	合計
17年	1,172件	137件	956件	28件	2,293件
18年	1,075件	142件	829件	37件	2,083件
19年	985件	113件	784件	34件	1,916件
20年	804件	176件	530件	23件	1,533件
21年	794件	158件	478件	38件	1,468件
22年	675件	96件	459件	29件	1,259件

資料：千葉県警交通総務課



5. 市川市における住民基本台帳と外国人数の合計人口・年齢別(65歳以上) (平成23年3月31日現在)

年齢	総数	男性	女性	年齢	総数	男性	女性
65	4,160人	2,065人	2,095人	83	1,732人	686人	1,046人
66	5,132人	2,460人	2,672人	84	1,593人	578人	1,015人
67	5,890人	2,871人	3,019人	85	1,480人	483人	997人
68	5,354人	2,606人	2,748人	86	1,170人	387人	783人
69	5,333人	2,637人	2,696人	87	1,067人	341人	726人
70	4,782人	2,337人	2,445人	88	873人	250人	623人
71	4,182人	1,966人	2,216人	89	756人	206人	550人
72	3,758人	1,746人	2,012人	90	665人	157人	508人
73	4,063人	1,867人	2,196人	91	537人	132人	405人
74	3,866人	1,786人	2,080人	92	396人	94人	302人
75	3,777人	1,742人	2,035人	93	315人	71人	244人
76	3,432人	1,589人	1,843人	94	296人	60人	236人
77	2,914人	1,319人	1,595人	95	226人	37人	189人
78	3,044人	1,294人	1,750人	96	167人	32人	135人
79	2,533人	1,095人	1,438人	97	145人	29人	116人
80	2,311人	919人	1,392人	98	98人	12人	86人
81	2,153人	847人	1,306人	99	57人	10人	47人
82	1,967人	766人	1,201人	100以上	105人	19人	86人
				計	474,160人	242,238人	231,922人

6. 市川市における高齢夫婦世帯、高齢単身世帯数の推移 (各年10月1日現在)

単位：世帯

年			高齢夫婦世帯	高齢単身世帯
昭和	60	年	4,005	2,581
平成	2	年	5,541	3,857
平成	7	年	6,962	5,625
平成	12	年	9,474	8,817
平成	17	年	12,544	11,730

注：高齢夫婦世帯とは、夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦1組の

一般世帯（他の世帯員がないもの）をいう。

高齢単身世帯とは、65歳以上の者一人のみの一般世帯

（他の世帯員がないもの）をいう。

資料：全て市川市ホームページ

7. 市川市における地域別老人クラブ数および会員数（各年4月1日現在）

年 度	総数		市川地域		大柏地域		行徳地域	
	クラブ数	会員数	クラブ数	会員数	クラブ数	会員数	クラブ数	会員数
平成18年度	168	8,297人	101	4,996人	18	798人	49	2,503人
平成19年度	160	7,931人	96	4,560人	16	720人	48	2,651人
平成20年度	153	7,405人	91	4,260人	15	671人	47	2,474人
平成21年度	149	7,068人	88	3,936人	14	629人	47	2,503人
平成22年度	148	6,894人	87	3,871人	14	570人	47	2,453人

注：市川地域には信篤、二俣地区が含まれる。

8. 市川市におけるいきいきセンター利用状況 9. 市川市における自治（町）会数および加入世帯数・集会所設置数
（各年1月1日現在）

年度・内訳		
平成17年度	利用者数	164,535人
	男	76,179人
	女	88,356人
	1日平均	43人
平成18年度	利用者数	157,151人
	男	71,480人
	女	85,671人
	1日平均	43人
平成19年度	利用者数	161,290人
	男	75,696人
	女	85,594人
	1日平均	42人
平成20年度	利用者数	159,120人
	男	73,707人
	女	85,413人
	1日平均	42人
平成21年度	利用者数	155,282人
	男	70,838人
	女	84,444人
	1日平均	41人

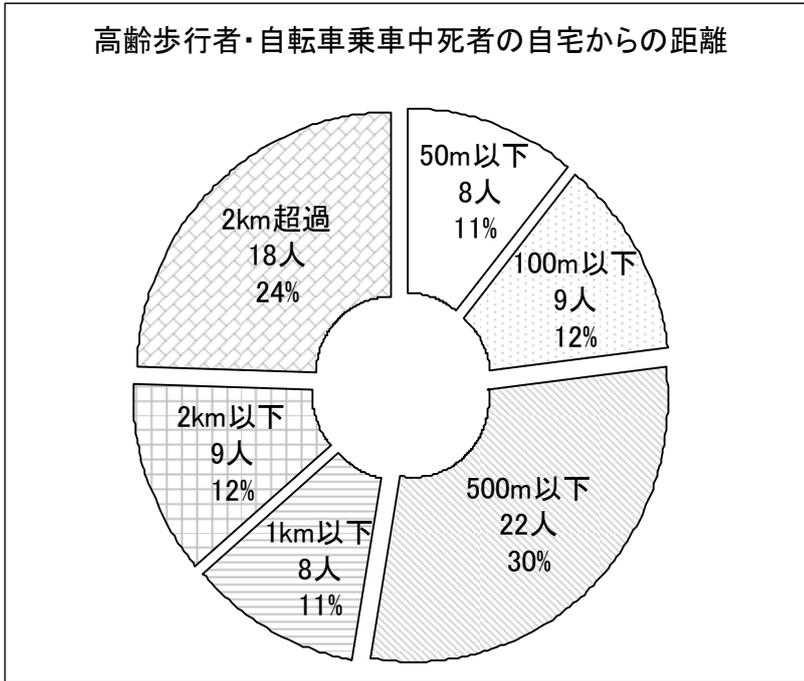
区 分	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
自治（町）会数	229	222	222	222
加入世帯数	134,941	135,972	137,539	137,551
自治（町）会集会所数	151	147	146	147

注：いきいきセンターは、老人福祉センター及び老人いきいきの家の愛称。

資料：全て市川市ホームページ

10. 千葉県における高齢歩行者・自転車乗車中死者の自宅からの距離

平成22年中 千葉県内データ

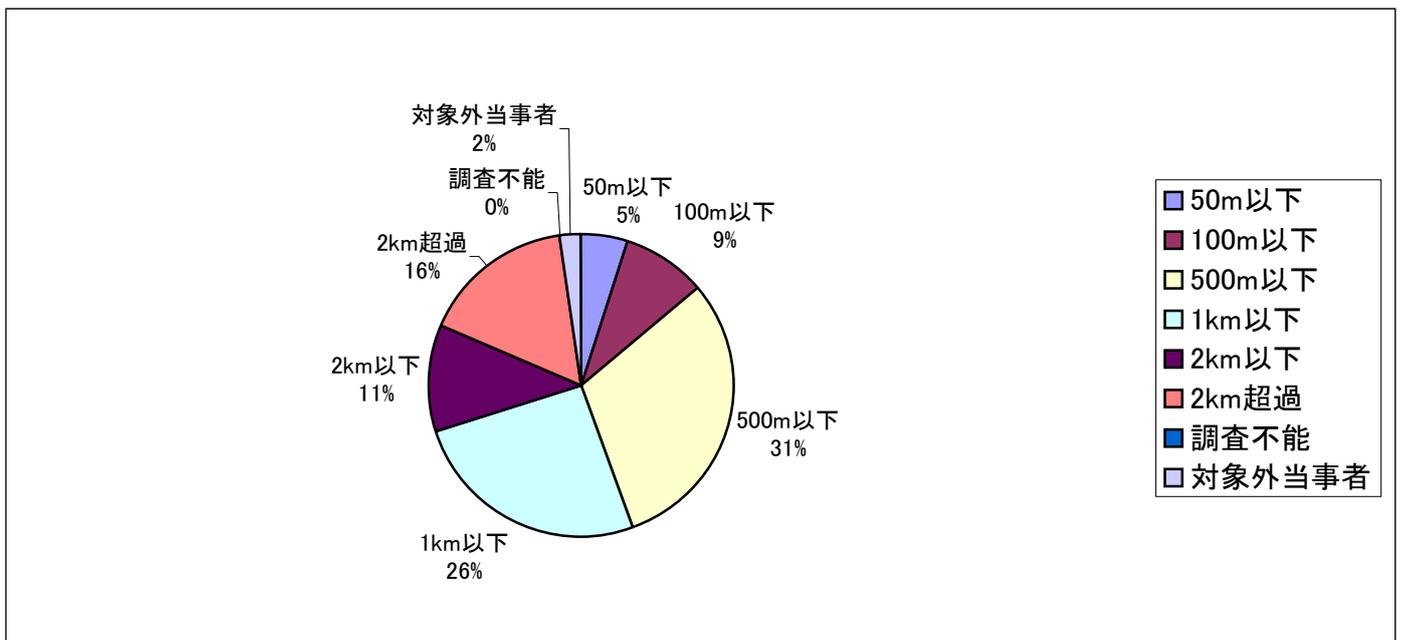


資料：千葉県警交通総務課

11. 市川市における交通事故死傷者の自宅からの距離

平成18年～平成22年

自宅からの距離	50m以下	100m以下	500m以下	1km以下	2km以下	2km超過	調査不能	対象外当事者	小計
死傷者数	217人	390人	1,324人	1,117人	500人	712人	4人	92人	4,356人



※高速道路における死傷者は除く

※対象外当事者とは、自転車同乗者のことである。

資料：千葉県警交通総務課

12. 千葉県内市町村道における死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合

	17年	18年	19年	20年	21年	22年
市町村道死亡事故件数	111件	109件	86件	81件	79件	70件
全死亡事故件数	295件	261件	246件	208件	194件	179件
割合	37.6%	41.8%	35.0%	38.9%	40.7%	39.1%

資料：千葉県警交通総務課

