

平成 2 8 年度

第 2 回市川市交通対策審議会

日 時:平成28年7月21日(木)午後3時00分～

場 所:市川南仮設庁舎1－1、1－2会議室

会 議 次 第

1. 第 10 次市川市交通安全計画について（答申）
2. その他

平成 28 年 7 月 21 日

市川市長 大久保 博 様

市川市交通対策審議会
会長 高田 邦道

第 10 次市川市交通安全計画の策定について（答申案）

平成 28 年 5 月 24 日付け、市川第 20160512-0247 号により諮問がありました標記の件について、当審議会において慎重に審議した結果、下記のとおり答申いたします。

記

近年、市川市内における交通事故発生件数が平成 23 年の 1,159 件から平成 27 年の 897 件まで減少していることは、市・警察・交通安全団体等がそれぞれの立場で交通安全対策に日々取り組み、努力を重ね、連携して互いが良好な補完関係を保っている結果であり、評価することができる。

しかしながら、近年の自転車利用者の違反行為や歩行者への加害事故、高齢者の関わる事故の増加等が課題とされており、更なる交通事故の削減を進める必要があることから、第 10 次市川市交通安全計画においては、交通事故に関する抑止目標及び重点事項について、次の事項を踏まえた計画が妥当であるという結論に至った。

1. 交通事故に関する抑止目標

第 10 次市川市交通安全計画の抑止目標については、第 9 次市川市交通安全計画の期間における交通事故件数及び死傷者数等を勘案し、平成 32 年までに年間交通事故件数を 690 件以下、年間負傷者数を 770 人以下、年間死者数を 0 人とすること。

2. 計画の重点事項

第 10 次市川市交通安全計画の抑止目標を達成するため、市川市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、計画の重点事項としては、「自転車の安全利用対策」、「高齢者の交通安全対策」の 2 点とし、自転車利用者及び高齢者に対する普及啓発活動と交通安全対策を積極的に講じること。

以上

第 10 次市川市交通安全計画（修正案）

（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 道路交通安全	3
第1章 道路交通安全の目標	3
第2章 道路交通安全における安全対策	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5の柱】交通事故の調査・分析	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1の視点】重大な列車事故の未然防止	25
【第2の視点】利用者等の関係する事故の防止	25
【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	25
第2節 鉄道交通の施策	25
【第1の柱】鉄道交通環境の整備	25
【第2の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及・啓発	26
【第3の柱】救助・救急活動の充実	26

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の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 ヶ年間

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 道路交通の安全

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 6 9 0 件以下/年（平成27年比23%減）
交通事故負傷者数	平成32年までに 7 7 0 人以下/年（平成27年比24%減）
交通事故死者数	平成32年までに 0 人/年



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

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¹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)

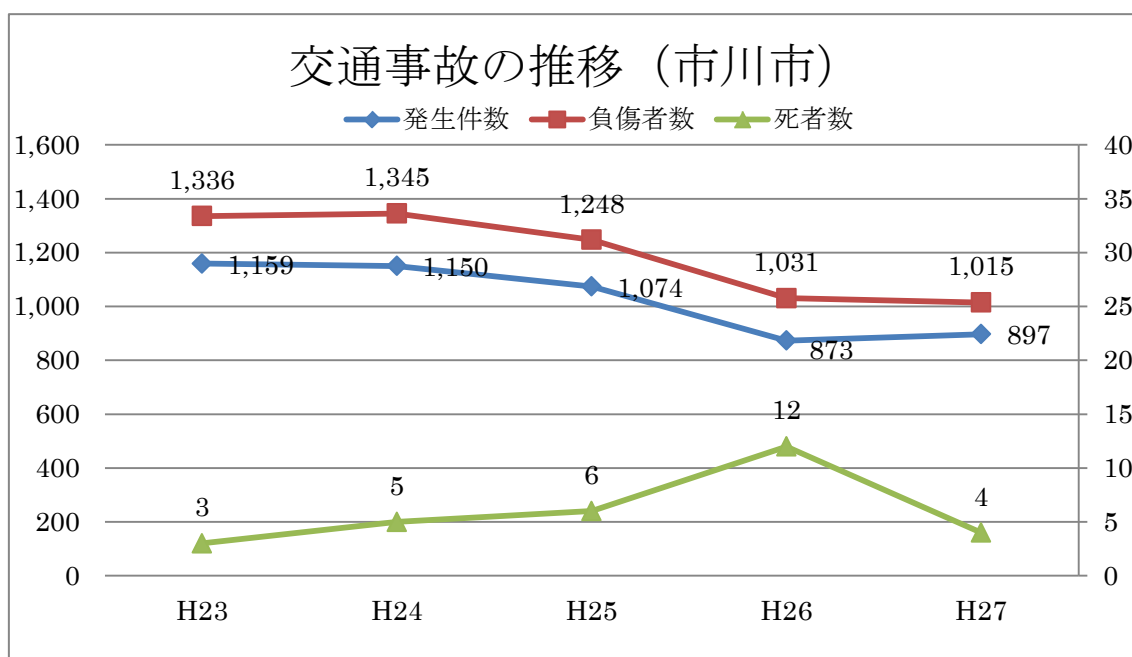


図 1

(資料：千葉県警察交通白書)

¹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

(2) 交通事故の特徴

- ① 自転車が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。(図2)
- ② 高齢者が関係する交通事故の割合は、高齢化率²の上昇に伴い、上昇傾向にあります。(図3)

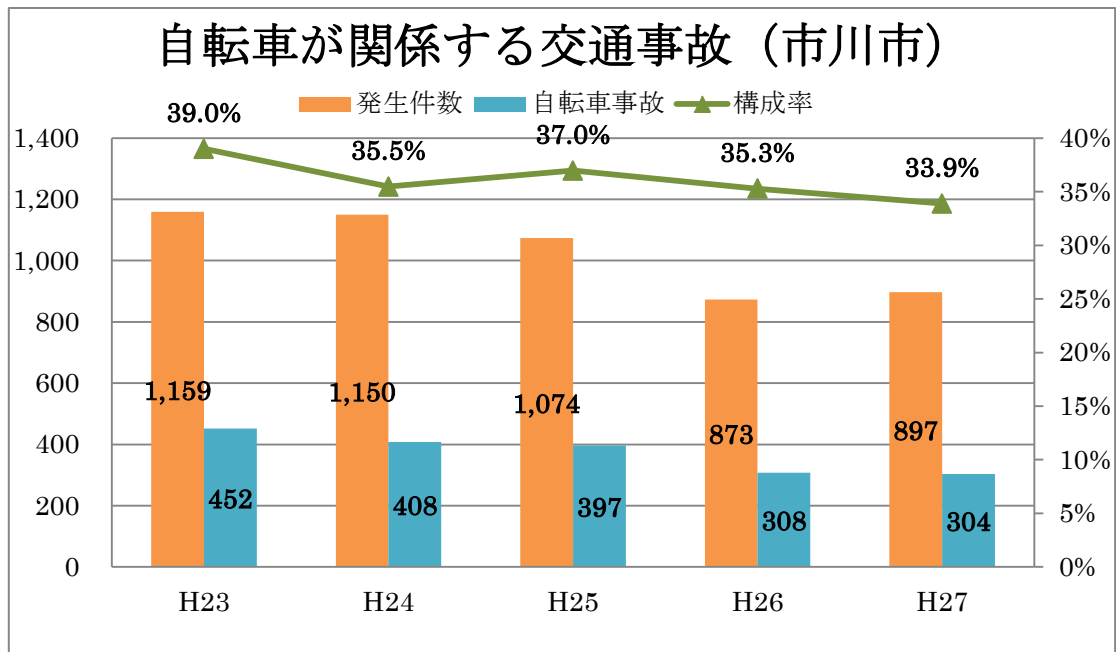


図2

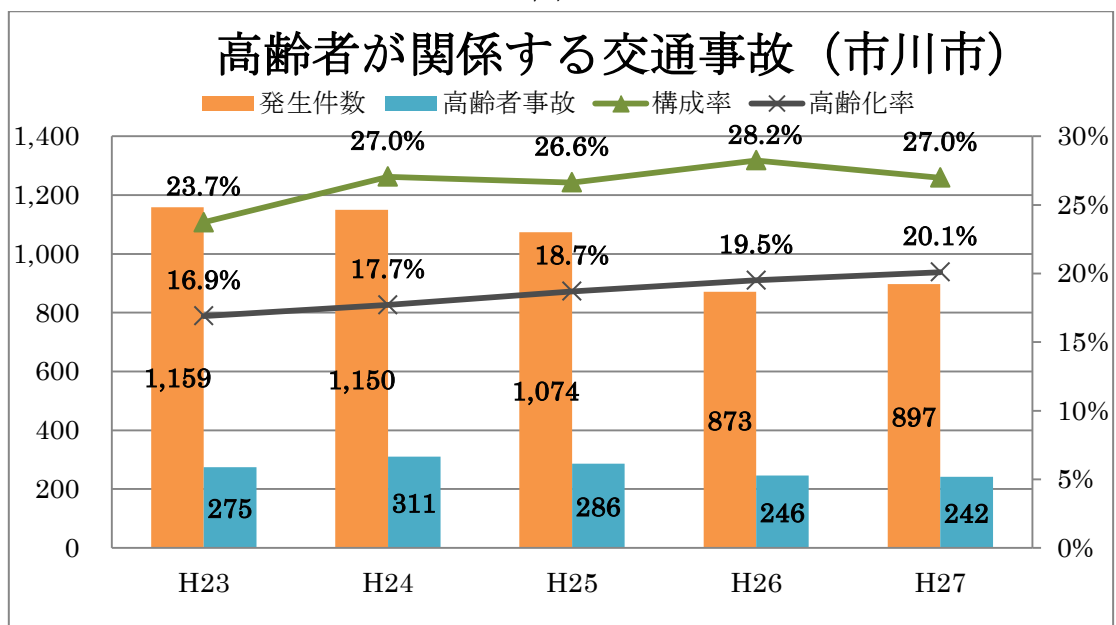


図3

(資料：千葉県警察交通白書、千葉県統計課)

² 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、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件/年]		
○ 負傷者数	1,015人/年	→	770人以下/年
	[1,015人×0.76（過去5年の減少率 約24%）=771.4≒770人/年]		
○ 死者数	4人/年	→	0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/年	2,500人以下/年	39%
	死傷者数	670,140人/年	500,000人以下/年	25%
県の 目標	24時間死者数	180人/年	150人以下/年	17%
	死傷者数	23,442人/年	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

話し合い、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スマートフォンなどの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



T S 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

自転車が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³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。

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。

³Traffic 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。

(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。

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⁴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。

⁴ 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

多くの人が通行する駅周辺を中心に、高齢者や障害者を含むすべての人々が安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間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、視覚障害者誘導用ブロック、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⁵の整備、ゾーン30⁶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

⁵ 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。

⁶ 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、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⁷による応急手当の普及等を推進します。

⁷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^８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^９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

^８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。

^９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次救急医療を行なっており、救急医療体制の充実を図るとともに、救急医療に対する知識の普及・啓発を図ります。

（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、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、あつ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)

資料 2

関係機関による第 10 次市川市交通安全計画（案）への意見について

交通計画課

□意見の件数：3 件

□意見への対応：①ご意見を踏まえて修正するもの 2 件
 ②ご意見の趣旨や内容について、考え方が盛り込み済みであるもの 1 件
 ③今後の参考とするもの 0 件
 ④その他 0 件

N O	該当 ページ	意見の概要	市の考え方・対応	意見 分類
1	p. 2	計画期間内の総数と混同するため、「2. 道路交通の安全についての目標」の交通事故発生件数と死傷者数に年間目標であることを明記した方が良い。	ご指摘を踏まえまして、下記のとおり修正いたします。 交通事故発生件数 平成 32 年までに 6 9 0 件以下 /年 交通事故死傷者数 平成 32 年までに 7 7 0 人以下 /年	①
2	p. 3	第 9 次計画における死者数の目標を「平成 2 6 年に達成しました」とあるのは、2 7 年の誤りではないか。	第 9 次計画の抑止目標については、2 6 年に死傷者数、2 7 年に死者数を達成していることを記述していますが、目標数が文中にあると分かりづらいため、注釈に移動しました。	①
3	p. 5	外環道開通による効果として「生活道路の安全性向上」があげられており、交通事故の減少も期待されているため、計画の抑止目標においても「外環道効果」を一定数見込んで設定すべき。	外環道の開通効果については、生活道路の安全性向上などが見込まれていますが、定量的な効果が不確定であるため、抑止目標については過去の傾向から算出した数値とします。	②

資料 3

パブリックコメント

第 10 次市川市交通安全計画（案）への意見募集結果について

道路交通部交通計画課

□募集期間：平成 28 年 6 月 4 日（土）～7 月 4 日（月）【30 日間】

□ご意見を応募された方の人数及び意見の件数：2 名 2 件

□ご意見への対応：①ご意見を踏まえて修正するもの 0 件
 ②ご意見の趣旨や内容について、考え方が盛り込み済みであるもの 2 件
 ③今後の参考とするもの 0 件
 ④その他 0 件

N O	該当 ページ	意見の概要	市の考え方・対応	意見 分類
1	p.16	歩道内にある電柱や信号柱などが視覚障害者や車椅子、ベビーカーの通行に支障となるので、改善してほしい。	ご意見につきましては、「(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備②バリアフリー化の推進」、「③無電柱化の推進」において記載しているため、引き続き道路環境の改善に努めてまいります。	②
2	p.17	市川手児奈通りと京成本線の踏切が交わる市川 1 丁目の 5 差路は危険な交差点であるため、信号を設置して欲しい。また、似たような交差点にも信号を設置すべき。	ご意見につきましては、「(3) 交通安全施設等の整備推進③交差点・カーブ対策の推進」に記載しているほか、警察等と連携して引き続き安全な道路環境の整備に努めてまいります。	②