

第11次市川市交通安全計画

令和3年度～令和7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	2
第1章 道路交通安全の目標	3
1 道路交通事故の現状と今後の目標	3
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性	6
【第1の視点】高齢者・子供の安全確保	6
【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	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】地域が一体となった交通安全対策の推進	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) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	9
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	10
(4) 自転車の安全利用の推進	10
(5) 飲酒運転の根絶	12
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(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	14
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	14
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(3) 交通安全施設等の整備促進	15
(4) 自転車利用環境の総合的整備	16
(5) 交通需要マネジメントの推進	16
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	17
(7) 総合的な駐車対策の推進	17
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
【第3の柱】救助・救急活動の充実	19
(1) 救助・救急体制の整備	19
(2) 救急医療体制の整備	20
(3) 救急関係機関との協力関係の確保等	20
【第4の柱】被害者支援の充実と推進	20

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	21
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	21
【第5の柱】交通事故調査・分析の充実	21
第2編 鉄道交通の安全	22
第1章 鉄道交通における安全対策	23
第1節 鉄道交通における今後の方向性	23
【第1の視点】重大な列車事故の未然防止	23
【第2の視点】利用者等の関係する事故の防止	23
【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	23
第2節 鉄道交通の施策	23
【第1の柱】鉄道交通環境の整備	23
【第2の柱】鉄道交通の安全に関する知識の普及	24
【第3の柱】救助・救急活動の充実	24

計画の基本的な考え方

第一 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。

第二 計画策定の趣旨

市川市交通安全計画は、第1次計画が策定された昭和46年度から実施され、国が定める交通安全基本計画に基づき5年ごとに計画を改定しています。平成28年度を初年度とする第10次計画は令和2年度で計画期間が終了することから、令和3年度から始まる第11次計画を新たに策定するものです。

第三 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

第四 計画の重点事項

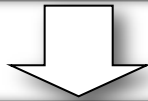
この計画は、「自転車利用者が多い」や「高齢者の増加」など本市の特性や、「道路ネットワーク整備の進捗」など社会情勢の変化を踏まえ、「自転車の安全利用対策の強化」及び「高齢者の交通安全対策の強化」の2項目に重点を置いた計画とします。

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

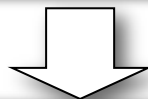
人命尊重の理念に基づき、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる市川市を目指します。

死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みます。



2. 道路交通の安全についての目標

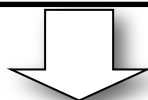
交通事故発生件数	令和7年度までに800件以下/年
交通事故重傷者数	令和7年度までに85人以下/年
交通事故死者数	令和7年度までに0人/年



3. 道路交通の安全についての対策

(4つの視点)

- ① 高齢者・子供の安全確保
- ② 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路・幹線道路における安全確保
- ④ 地域が一体となった交通安全対策の推進



(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・救急活動の充実
- ④ 被害者支援の充実と推進
- ⑤ 交通事故調査・分析の充実

第1章 道路交通安全の目標

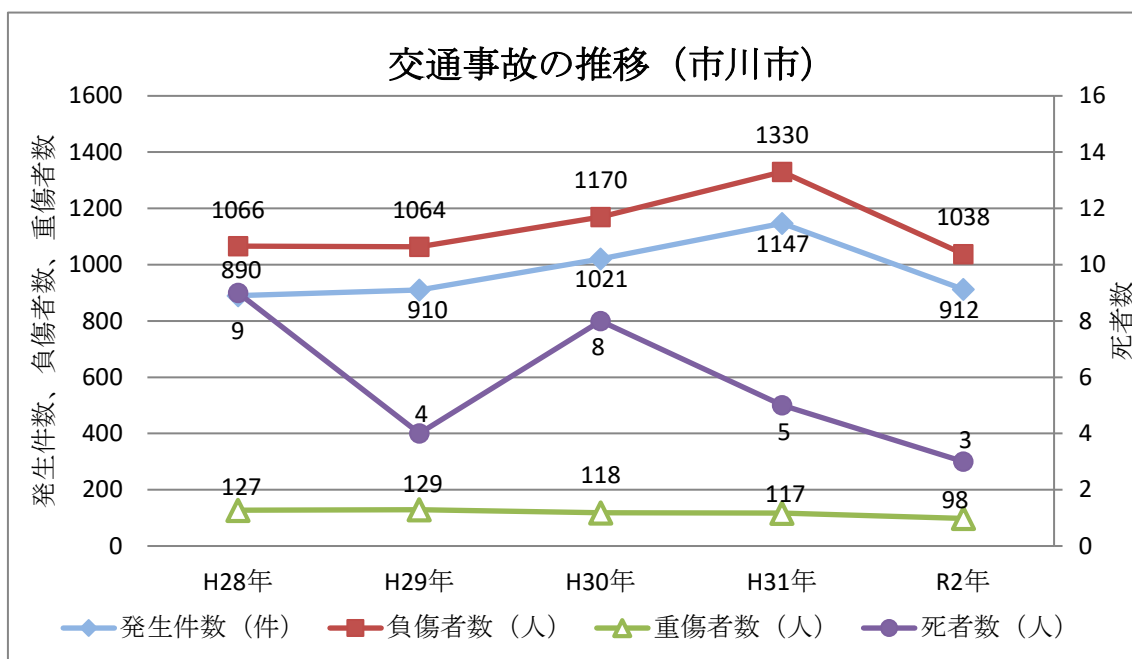
1 道路交通事故の現状と今後の目標

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故状況として、発生件数は平成29年から平成31年まで増加傾向にありましたが、令和2年の発生件数は912件と減少に転じました。負傷者数についても同様に、平成31年まで増加傾向にありましたが、令和2年は1,038人と減少しています。

令和2年に減少した要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等の影響も考えられるため、事故発生件数及び負傷者数の動向については今後も注視していく必要があります。

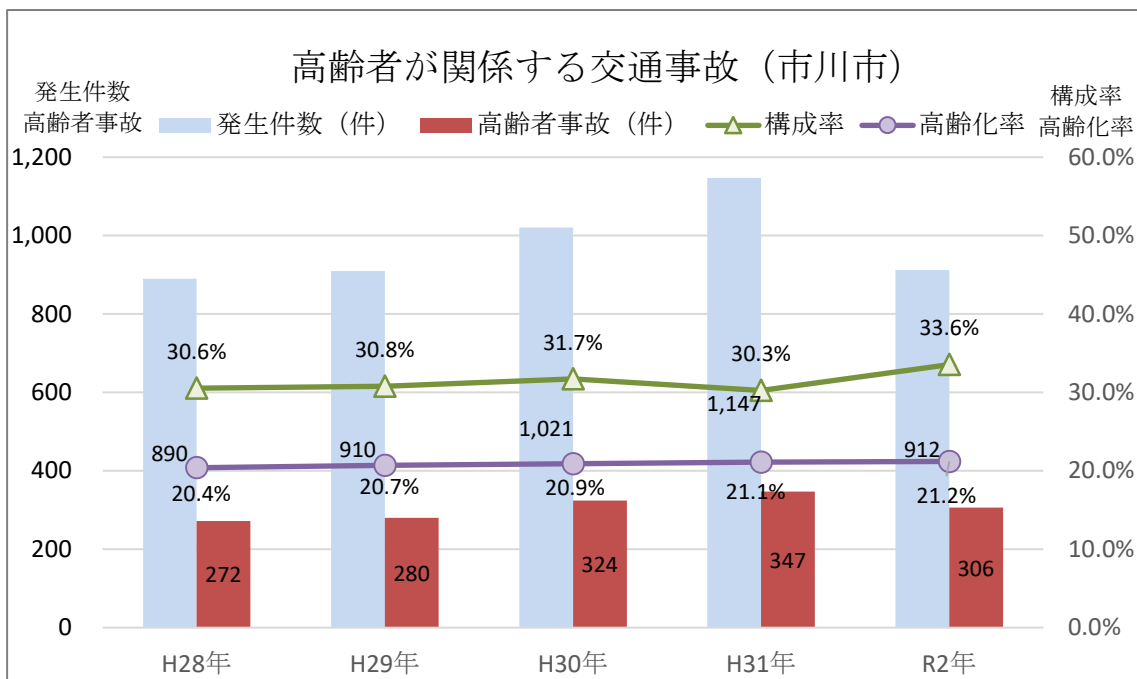
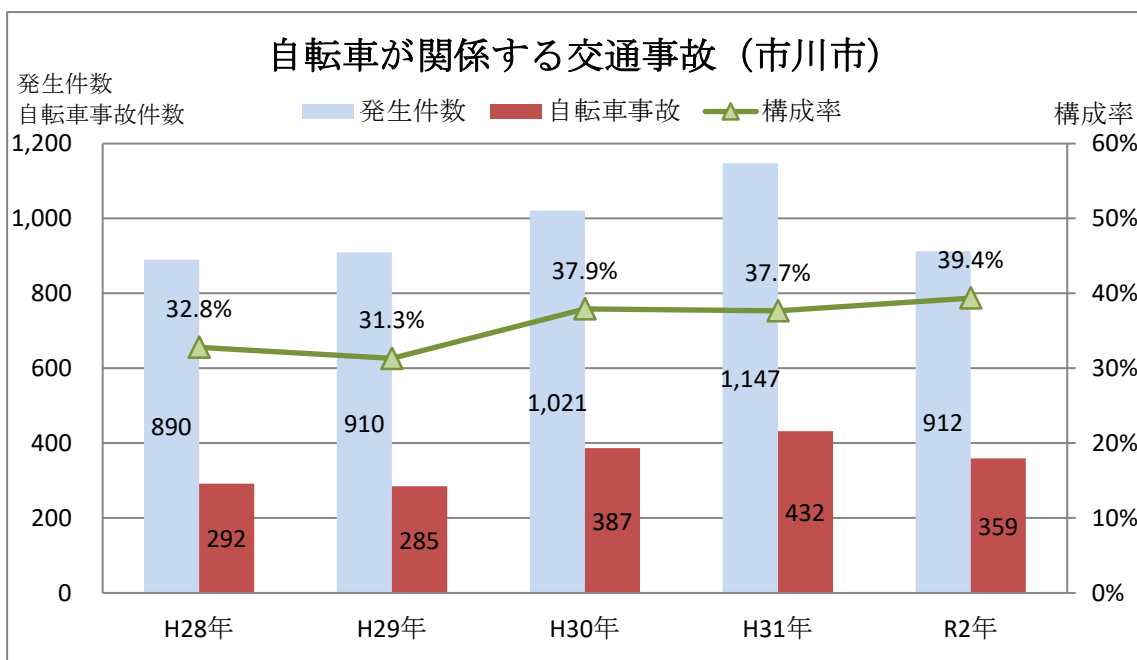
なお、第10次市川市交通安全計画で掲げた抑止目標（令和2年までに年間死者数を0人に、交通事故発生件数を690件以下、負傷者数を770人以下に抑止する）については達成することができませんでした。



千葉県警察交通白書をもとに市川市作成

（２）交通事故の特徴（平成２８年～令和２年）

- ①自転車に関係する交通事故の発生件数は近年増加傾向にありましたが令和２年に減少に転じました。また、構成率は約４割近くまで上昇しています。
- ②高齢者が関係する交通事故の割合は、高齢化率の上昇に伴い、上昇傾向にあります。



千葉県警察交通白書をもとに市川市作成

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ます。

そこで、当面の指標としては、本計画の計画期間である令和7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。

なお、国及び千葉県が従来の死傷者数に代わり、より命に関わり優先度が高い重傷者（交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）以上の治療を要する者）に関する目標値を設定したことを踏まえ、本市においても重傷者数を目標とすることとし、過去の推移から、年間85人以下と設定します。

（参考）国の目標 重傷者数 年間22,000人以下
 県の目標 重傷者数 年間 1,300人以下

	令和2年		令和7年
○ 交通事故発生件数	912件/年	→	800件以下/年
	[912件×0.882（減少率を11.8%として）＝804.38 ≒ 804件/年]		
○ 重傷者数	98人/年	→	85人以下/年
	[98人×0.869（減少率を13.1%として）＝85.16 ≒ 85人/年]		
○ 死者数	3人/年	→	0人/年

※減少率の算出

千葉県の事故件数のうち新型コロナウイルス感染症発生前の平成26年から平成30年の5ヶ年の減少率

（参考）

		令和2年実績	令和7年目標
国の目標	24時間死者数	2,839人/年	2,000人以下/年
	重傷者数	26,448人/年	22,000人以下/年
県の目標	24時間死者数	128人/年	110人以下/年
	重傷者数	1,429人/年	1,300人以下/年

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性

近年、本市では道路交通事故の発生件数と死傷者数が増加傾向であったことから、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ついて分析し改善を図るとともに、新型コロナウイルス感染拡大等による市民のライフスタイル・交通行動の変化や、交通事故発生状況・事故防止対策への影響について注視したうえで必要な対策を検討していく必要があります。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、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4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・子供の安全確保

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、多様な高齢者の実状を踏まえた、総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

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。

一方で少子化の進展のなかで、安心して子供を産み育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

それには、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2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な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、障がい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。

さらに、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進するなど、歩行者の安全確保を図ります。

次に自転車については、自動車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。それには、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車利用者においても、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景に、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、自転車を利用する幅広い世代に対して、自転車が持つ危険性の認識を深める必要があり、世代に応じた交通安全教育等の充実を図る事業を推進します。

さらに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整備を積極的に進めていきます。

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、放置防止策を講じることで、通行空間の確保や防災活動の円滑化を図り、良好な道路環境の整備に努めます。

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路では、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。

次に幹線道路では、事故が特定の区間・箇所に集中して発生していることから、集中的な対策を実施し、死傷事故率の高い箇所を重点的に改善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、東京外郭環状道路等の整備により道路環境が変化してきたことから、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4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

市内で発生した交通事故の半数近くが市内居住者による事故であり、交通事

故は、市民の居住する身近な地域で発生しているため、地域のコミュニティを活用して、地域ぐるみでの交通安全対策に取り組みます。

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 被害者支援の充実と推進
- ⑤ 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、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、強力に推進します。

(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

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進めます。

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、交通事故防止を図る取組を促進します。

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、SNS等を利用し、交通安全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、市民からの意見・要望を交通安全の施策に役立てます。

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 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。

エ 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) 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。

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、広報紙やホームページ等を積極的に活用します。

ウ 交通安全ポスター

市内の小学校から交通安全ポスターを募集し入賞した作品を使用して、次年度の交通安全ポスターカレンダーを作成し、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。

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

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、自転車運転者が加害者となる事故の増加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

児童生徒及び成人から高齢者等を対象に、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。

特に、自動車免許等を取得されていない自転車利用者の方にもわかりやすい交通安全教室の開催等を推進し、正しい交通知識や交通ルールの周知徹底を図ります。

ウ 自転車利用者への広報啓発

公共施設や駐輪場、自転車販売店などの自転車利用者が目にする機会の多い場所にポスター等を掲示するなど、より多くの自転車利用者に届くよう広報活動を実施し、自転車利用者に自転車の交通ルールと正しい交通マナーの周知徹底を図ります。

また、高齢者の行動や身体的な特徴に合わせた交通安全に関する周知や啓発を推進し高齢者の交通事故減少を図ります。

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¹などの各種自転車保険への加入促進を図ります。

④ 反射材等の普及・促進

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

¹ Traffic 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貸与されている。

の着用や反射材等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

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

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。

⑧ 悪質・危険な運転者対策の強化

正しい交通ルールの浸透や交通マナーの向上を図るため、違反者に対し、街頭指導を行うとともに、交通安全の関係団体と連携し「自転車安全の日」を中心に自転車利用者への法令遵守の徹底を図ります。

また、「自転車運転者講習制度」の周知を図るとともに、危険な自転車運転者に対する指導取締りを実施し、悪質・危険な運転者等への対策を強化します。

(5) 飲酒運転の根絶

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のため、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とともに、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や交通安全の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。

(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、将来にわた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ため、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 中学生に対する交通安全教育

スケアード・ストレイト教育技法²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 高校生・成人に対する交通安全教育

高校や大学、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。

身体機能の低下が及ぼす影響について理解を促すほか、交通手段に応じた交通ルールを遵守するよう高齢者に指導を行います。

また、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指導を行います。

⑥ その他の対象への交通安全教育

障がい者や外国人など、特段の配慮が必要な人へは、きめ細かい講習の

² 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学ばせる方法。

内容や指導方法による交通安全教育を推進します。そこで、関係団体等と連携を図りながら、幼児から社会人まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行います。

(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(市川児童交通公園、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。

【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、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため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」の交通安全対策を更に推進します。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保するための取組を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進します。

また、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全

点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校や教育委員会、警察、保育所、幼稚園等及びその所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について歩道を整備するとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

④ 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・快適性を確保するとともに、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する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。

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促進

① 効果的な交通安全施設等の整備

道路における、交通の状況、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、市民等から寄せられる各種要望や交通環境等をもとに道路管理者と警察等が共同で検討して取り組みます。

② 生活道路における交通安全対策の推進

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³の整備、ゾーン30プラス⁴の取組について警

³ 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。

⁴ 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備することを目的として、区域

察との緊密な連携、自転車の通行位置を示すピクトグラム等の設置に努めます。

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します。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。

(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」等に基づき、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。その他にも、駅周辺における自転車走行環境の整備に努めます。

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

(ゾーン) を定めて 30km/h の速度規制を実施するとともに、物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図る生活道路対策。

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⁵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、交通規制等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)等に基づき、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等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。

③ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、道路利用者等へ情報提供を行います。

また、通行可能な道路網の把握と緊急輸送道路や緊急活動道路の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

(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、警察と協力して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、ホームページ等により、時間貸し駐車場等の利用を促進します。

⁵ 災害時において物資・資機材の搬入、応急給水活動、瓦礫の搬送等が必要となるため、千葉県の緊急輸送道路と有機的に連携を保ち、災害時の道路啓開の優先性等を考慮して選定した道路。

(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

都市計画事業や大規模開発事業、大規模小売り店舗等の建設に際し、地域の交通状況を勘案した上、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 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促進します。

③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥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、重量等の最高制限を超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・強化を図ります。

【第3の柱】救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため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、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、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、看護師、救急救命士、救急隊員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、事故現場からの緊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。

（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、応急手当の普及を図ります。

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心肺停止前の静脈路確保及び輸液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

⁶ 事故や災害の現場に居合わせた第三者のこと。

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に搬送する間に医師以外の者が医療行為を実施する場合、医師が必要な処理を指示あるいは指導して、それらの医療行為の質を保証するもの。

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5病院⁹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）救急関係機関との協力関係の確保等

① 救急関係機関と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。

【第４の柱】被害者支援の充実と推進

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。

⁹ 国立国際医療研究センター国府台病院、東京歯科大学市川総合病院、行徳総合病院、順天堂大学医学部附属浦安病院、東京ベイ・浦安市川医療センター

（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

① 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。

② 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】交通事故調査・分析の充実

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。

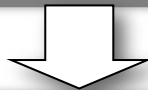
第2編 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。



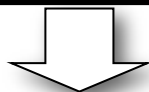
2. 鉄道交通の安全についての目標 乗客の死者数ゼロを目指します



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 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 第3の柱 救助・救急活動の充実

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。

（2）踏切道の改良

市内の京成本線の踏切が29箇所あり、今後、都市計画道路の整備に併せて立体化による踏切除去を推進します。

【第2の柱】 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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、交通安全に関する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

〒272-8501

千葉県市川市南八幡2丁目20番2号

市川市役所 第2庁舎

TEL 047-712-6341 (直通)