第１２次市川市交通安全計画

（令和８年度～令和１２年度）

（案）

市 川 市

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及び重点事項 3
　１　道路交通事故のすう勢等 3
　２　交通安全計画における目標 5
　３　計画の重点事項 6
第２章　道路交通安全についての対策 7
　第１節　今後の道路交通安全対策の方向性 7
　【第１の視点】高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策 7
　【第２の視点】こどもの安全確保のための環境整備 7
　【第３の視点】歩行者の安全確保のための意識変容 8
　【第４の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 8
　【第５の視点】外国人の交通安全対策の推進 8
　【第６の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保 9
　【第７の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進 9
　第２節　道路交通安全の施策 10
　【第１の柱】市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 10
　（１）市民総参加でつくる交通安全の推進 10
　（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進 11
　（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進 13
　（４）自転車の安全利用の推進 13
　（５）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 15
　（６）効果的な交通安全教育の推進 16
　【第２の柱】飲酒運転の根絶 16
　（１）教育・知識の普及・啓発・意識の高揚 16
　（２）飲酒運転等に係る被害者等支援 17
　【第３の柱】道路交通環境の整備 17
　（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 17
　（２）幹線道路における交通安全対策の推進 17
　（３）交通安全施設等の整備促進 18
　（４）自転車利用環境の総合的整備 19
　（５）交通需要マネジメントの推進 19
　（６）災害に備えた道路交通環境の整備 19
　（７）総合的な駐車対策の推進 20
　（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備 20
　【第４の柱】救助・救急活動の充実 21
　（１）救助・救急体制の整備 21
　（２）救急医療体制の整備 22

（３）救急関係機関との協力関係の確保等 22
【第５の柱】被害者支援の充実と推進 23
（１）交通事故被害者等に対する援助措置の充実 23
（２）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 23
【第６の柱】交通事故調査・分析の充実 23
第２編　鉄道交通の安全 24
第１章　鉄道交通の安全についての対策 25
第１節　今後の鉄道交通安全対策の方向性 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　鉄道交通安全の施策 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 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

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、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、県が定める交通安全計画に基づき５年ごとに計画を改定しています。令和３年度を初年度とする第１１次計画は令和７年度で計画期間が終了することから、令和８年度から始まる第１２次計画を新たに策定するものです。

第三　計画期間

令和８年度から令和１２年度までの５年間

第四　計画策定のプロセス等

本計画は、市川市総合計画をはじめ、市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画などとの整合性を図るとともに、広く市民に浸透し、実効性のある計画とするため、市川市交通対策審議会の各委員等からの様々な意見を集約し、策定していきます。

第五　計画の推進

計画施策を着実に推進するとともに、関係機関や、交通関係団体等で組織する市川市交通対策審議会を中心として、総合的、一体的な交通安全対策を推進します。

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１２年度までに７５０件以下/年
交通事故重傷者数	令和１２年度までに８５人以下/年
交通事故死者数	令和１２年度までに０人/年

３．道路交通の安全についての対策

（７つの視点）

①高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
②こどもの安全確保のための環境整備
③歩行者の安全確保のための意識変容
④自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤外国人の交通安全対策の推進
⑥生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保
⑦地域が一体となった交通安全対策の推進

（６つの柱）

①市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
②飲酒運転の根絶
③道路交通環境の整備
④救助・救急活動の充実
⑤被害者支援の充実と推進
⑥交通事故調査・分析の充実

第１章　道路交通安全の目標及び重点事項

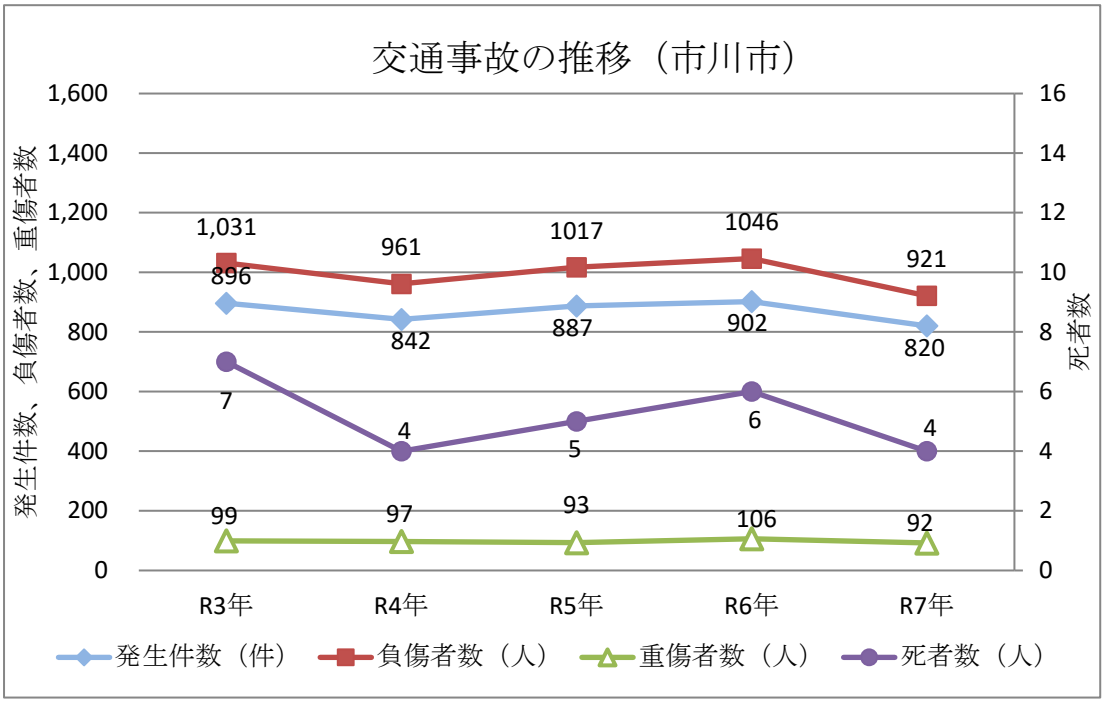
１　道路交通事故のすう勢等

（１）道路交通事故の現状

市内の交通事故状況として、発生件数は令和３年から令和６年まで横ばい傾向にありましたが、令和７年の発生件数は８２０件と減少に転じました。負傷者数についても同様に、令和６年まで横ばい傾向にありましたが、令和７年は９２１人と減少しています。

令和７年に減少した要因として、令和８年４月から施行された、自転車の交通反則通告制度（青切符）の事前周知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。

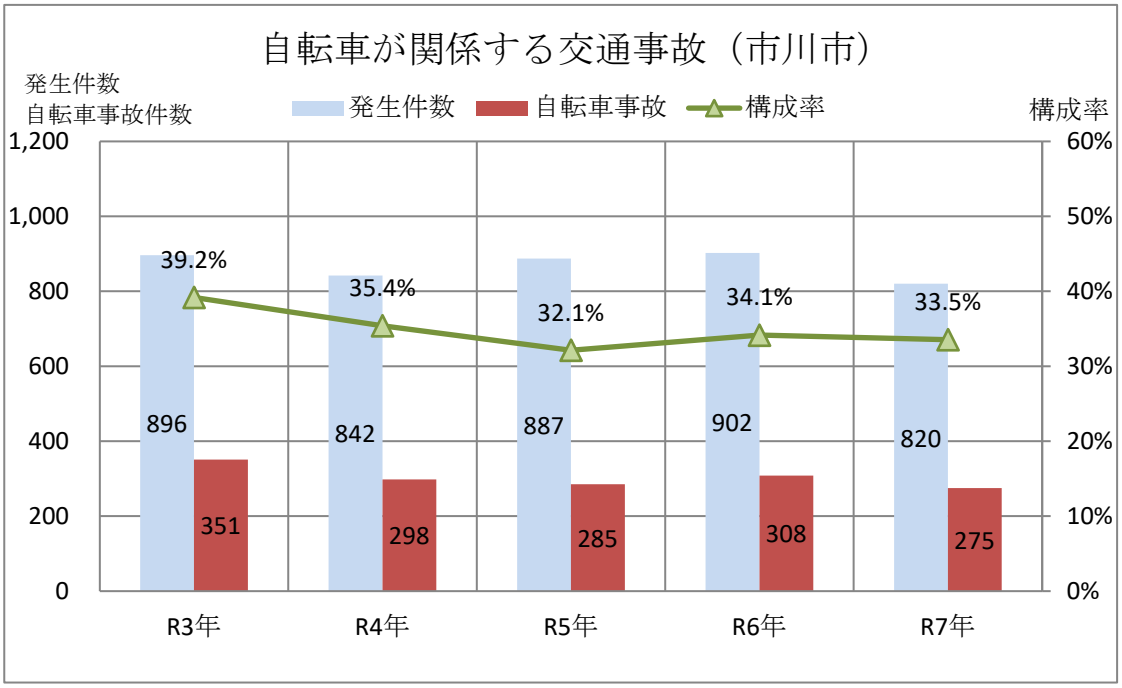
なお、第１１次市川市交通安全計画で掲げた抑止目標（令和７年までに年間死者数を０人に、交通事故発生件数を８００件以下、重傷者数を８５人以下に抑止する）については、達成することができませんでした。

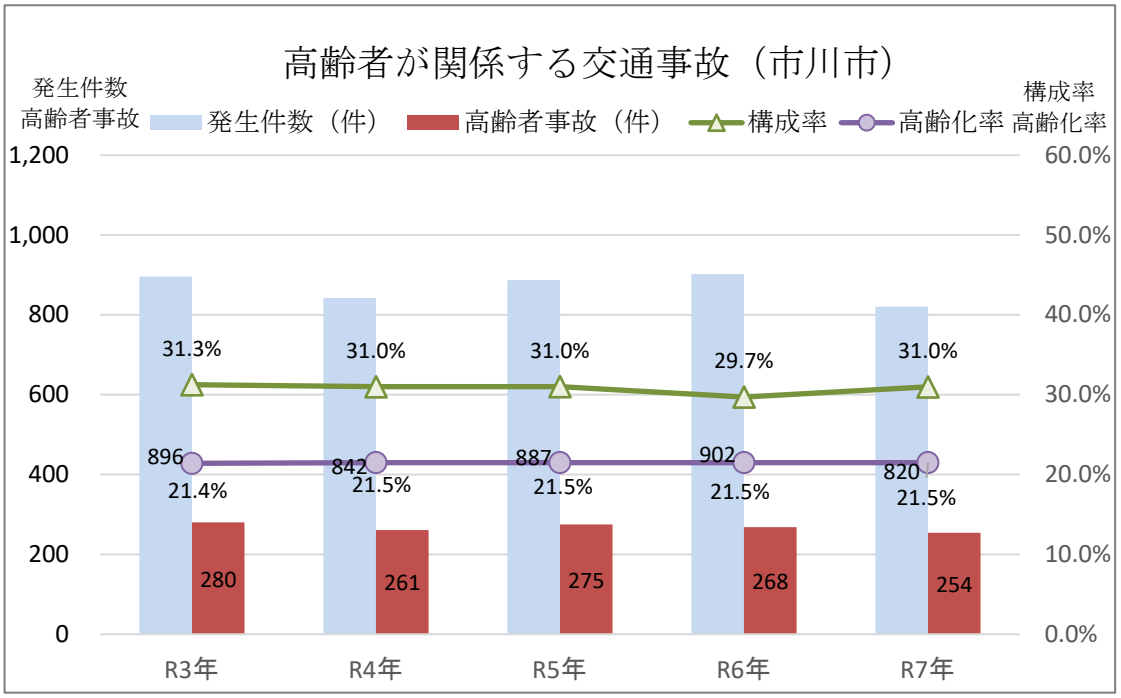


千葉県警察交通白書をもとに市川市作成

（２）交通事故の特徴（令和３年～令和７年）

①自転車が関係する交通事故の発生件数は近年減少傾向にありますが、
　構成率は依然として高い水準で推移しています。
②高齢者が関係する交通事故の割合は、ほぼ横ばいで推移しています。





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「安全で安心に暮らせるまち」です。

その目標を実現させるための着実な歩みとして、本計画の計画期間である令和１２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。

	令和７年		令和１２年
○ 交通事故発生件数	８２０件/年	→	７５０件以下/年
［820件×0.915（減少率を8.5%として）＝ 750.3 ≒ 750件/年］			
○ 重傷者数	９２人/年	→	８５人以下/年
［92人×0.929（減少率を7.1%として） ＝ 85.46 ≒ 85人/年］			
○ 死者数	４人/年	→	０人/年

※減少率の算出
市川市の交通事故発生件数、重傷者数の令和3年から令和7年の5ヶ年の減少率

（参考）

		令和７年実績	令和１２年目標
国の目標	２４時間死者数	2,547 人/年	1,900 人以下/年
	重傷者数	27,563 人/年	20,000 人以下/年
県の目標	２４時間死者数	122 人/年	110 人以下/年
	重傷者数	1,335 人/年	1,300 人以下/年

３　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、「高齢者の交通安全対策の強化」及び「自転車の安全利用対策の強化」の２項目に重点を置いた計画とします。

◆ 重点項目１：高齢者の交通安全対策の強化

高齢者が関係する交通事故は依然として多く発生しており、交通事故全体の中で高い割合を占めています。

このため、高齢者が交通事故の被害者だけでなく、加害者にならないための対策の更なる強化が必要となります。

（１）交通事故に遭わないための取組

本市においては、交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数以上となっており、交通事故の防止に取り組む上で、特に高齢者が歩行中に被害者となる交通死亡事故の防止が喫緊の課題となっています。

このため、従来から実施している交通安全教育、反射材の普及着用促進などの対策を強化することで、高齢者が被害者となる交通事故の抑止を図ります。

（２）交通事故を起こさせないための取組

高齢者の運転に起因した交通事故の中で特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故が社会問題化しています。

高齢運転者に対しては身体・認知機能の低下に伴い、交通事故のリスクが高まることから、運転免許自主返納事業などの効果的な取組を実施するなど、高齢者が加害者とならないための交通事故防止対策を一層強化します。

◆ 重点項目２：自転車の安全利用対策の強化

本市の自転車乗用中の交通事故件数は交通事故全体の３割以上を占めており、また、交通ルールがいまだ浸透していない状況であることから自転車の安全利用対策を更に強化する必要があります。

（１）幅広い世代を対象とした対策

次代を担う小・中・高校生のこどもたちの安全な育成環境を確保するほか、高齢者を含めた幅広い世代に対する自転車の安全利用対策を更に強化します。

（２）自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

自転車の安全利用には、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に加え、自身を守るための自転車乗車用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更に強化します。

また、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があるほか、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

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、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。

道路交通の安全については、次の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】高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市では、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。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる政策にとどまりませんが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になります。また、バリアフリーな道路交通環境の形成を図ることも重要です。

【第２の視点】こどもの安全確保のための環境整備

本市における少子化の進展の中で、安心してこどもを生み育てることができる社会を実現するためには、こども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。

このため、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。

このほか、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進します。

また、６歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を実施します。

【第３の視点】歩行者の安全確保のための意識変容

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、高齢者やこども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、こどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等にお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。

また、基本的な交通ルールの周知を図ることに加え、歩行者が自らの安全を守る行動を促すための交通安全教育等を推進し、歩行者の安全確保を図ります。

【第４の視点】自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は、被害者にも加害者にもなり得るものですが、自転車の交通ルールがいまだ浸透していない状況です。

令和６年には道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）が改正され、同年１１月から自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。

これを踏まえ、ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の乗車用ヘルメット着用、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、自転車利用者による交通事故の防止については、関係団体と協力して指導啓発等を行います。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車道や自転車専用通行帯の整備等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。また、自動車の運転者に対しても、令和８年４月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

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５の視点】外国人の交通安全対策の推進

外国人が母国との交通ルールやマナーの違い等を理解できるよう、啓発動画や多言語リーフレット等を活用した効果的な広報啓発に努めます。

【第６の視点】生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

生活道路[1]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でき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。

また、令和８年９月から生活道路における法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられたことから、広報啓発等を実施するとともに、今後も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[2]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７の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

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。

---

1 主に地域住民の日常生活に利用される、中央線や中央分離帯などがない比較的狭い道路のこと。

2 主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。高速自動車国道・一般国道・主要地方道・一般都道府県道などのこと。

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ます。

① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
② 飲酒運転の根絶
③ 道路交通環境の整備
④ 救助・救急活動の充実
⑤ 被害者支援の充実と推進
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す。そこで、交通安全に関する活動への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。

さらに、参加・体験型の交通安全教育を推進するとともに、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない方に対する交通安全教育にも配慮します。

（１）市民総参加でつくる交通安全の推進

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。

イ　関係機関・団体等における活動の推進

関係機関・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした施策を一斉に展開することにより、市民一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの浸透を図ります。

②　交通安全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行われ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。

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

本計画における重点事項の「高齢者の交通安全対策の強化」、「自転車

の安全利用対策の強化」の２項目を中心としつつ、幅広く展開します。

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、ＳＮＳ等を積極的に活用します。

ウ　交通安全ポスターの活用

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た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する等、市民に対する広報啓発を積極的に推進します。

エ　交通安全団体に対する資料、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　シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用が徹底されていない現状を踏まえ、その着（使）用効果及び正しい着（使）用方法についての周知に努め、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使用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、あらゆる機会を活用した着（使）用の徹底を図ります。

④　小型モビリティの安全対策

電動キックボードやペダル付き電動バイク等について、利用者による交通事故の実態や違反の状況を踏まえ、基本的な交通ルールの周知に努めます。

⑤　その他の普及活動の推進

ア　視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者・自転車利用者の交通事故防止を図るため、交通安全教室や交通安全イベント等において、各種資機材を活用し、視認性の高い明るい色の服装の着用や反射材・ＬＥＤライトの効果について周知させるとともにこれらの普及促進を図ります。

イ　ゼブラ・ストップ[3]活動及び３（サン）・ライト運動[4]の推進

歩行者の横断歩道横断中や道路横断中の交通事故が後を絶たないことから、ゼブラ・ストップ活動及び３（サン）・ライト運動の内容の周知とその推進を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

（３）地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢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が積極的に免許返納をするような施策を展開します。

また、高齢者が集まる場所において、交通安全講話、ポスターの掲示、交通安全教育映像の上映、反射材の配布等の交通安全広報活動を実施します。

（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、幼児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、歩道での暴走や携帯電話等を使用しながらの走行などの影響により、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、令和８年４月施行の自転車運転者に対する交通反則通告制度（青切符）について広報活動を実施します。

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　交通ルールの周知

幼児から高齢者まで各年齢層を対象に、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

---

[3] 運転者に対して横断歩道等における歩行者等の優先義務を周知徹底させることにより、横断歩道上における歩行者等の保護を強化することを目的とし、横断歩道の和製英語であるゼブラゾーンの「ゼブラ」にかけて下記の項目をドライバーに意識させるもの。
①ゼ「前方」、②ブ「ブレーキ」、③ラ「ライト」

[4] 夕暮れ時から夜間に掛けて多発している歩行者の道路横断中の事故抑止を重点とし、３つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動。
①ライト（前照灯）：早めのライト点灯と、下向き・上向きの小まめな切り替えを心がける
②ライト・アップ（目立つ）：反射材等の活用や明るい色の服装によって自分を目立たせる
③ライト（右）：右からの横断者にも注意

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　自転車損害賠償保険等への加入促進

令和４年７月に千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により、自転車損害賠償保険等への加入が義務となっていることや、自転車の関係する交通事故の民事裁判において、高額の損害賠償が命じられている事例を示す等、交通安全教室や講習会等において、自転車損害賠償保険等の必要性を説明し、ＴＳマーク[5]などの各種自転車損害賠償保険等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、明るい服装の着用や反射材等の効果について周知し、普及を図ります。

⑤　街頭における自転車安全利用の指導

警察や交通安全団体と連携して、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　全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及促進

自転車乗用中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受けるおそれがあり、頭部への衝撃を減らすことができる自転車乗車用ヘルメットの着用は大変重要です。そのため、交通安全教室や講習会等において、幼児から高齢者まで全ての年齢層に対し、自転車乗車用ヘルメットの正しい着用と効果について広報し、着用の促進を図ります。

⑦　幼児二人同乗用自転車の適正利用の推進

保護者を対象とした交通安全教育において、幼児二人同乗用自転車の安全な利用方法の指導を積極的に実施します。

---

[5] 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附帯されている。

⑧　悪質・危険な運転者対策の推進

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、警察などの関係機関と連携し、悪質・危険な運転者等への対策を推進します。

（５）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の推進

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、積極的な情報提供や広報活動を行います。

②　小学生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

小学校において、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た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　交通安全に関する資料等の配布

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の日常生活における交通安全意識も高揚を図ります。

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[6]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。

---

[6] 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技法。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。

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。

また、公民館等の施設で交通安全に関するチラシやポスターの掲示や配架を通じて交通安全に対する意識を高めます。

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の高齢者を対象に、自転車安全利用講習会をはじめとした交通安全教室の開催の更なる推進を図ります。

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

障がいのある人や外国人など、特段の配慮が必要な人へは、きめ細かい講習の内容や指導方法による交通安全教育を推進します。

（６）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、こ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、こどもが安全に利用できる環境を提供します。

【第２の柱】飲酒運転の根絶

（１）教育・知識の普及・啓発・意識の高揚

①　市民に対する啓発・意識の高揚

飲酒運転に関する理解を深めてもらうため、広報紙やホームページ、Ｓ

ＮＳ、講習や安全教育等のあらゆる機会を通じて、市民に対して情報を提供します。

②　飲酒運転根絶に係る教育の実施

社会人・学生等への各種安全講習の機会を活用し、飲酒運転根絶に係る教育を実施します。

（２）飲酒運転等に係る被害者等支援

交通事故等の被害者やその家族は、事件・事故による直接的な被害だけではなく、精神面や経済面において二次的被害を受けることが多い状況にあることから、再び平穏な生活を営むことができるよう、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援に努めます。

【第３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。

（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

通学路における児童等の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、幼児・児童・生徒の通行に係る安全を確保するため、通学路の歩道整備等を積極的に推進します。

③　高齢者、障がいのある人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

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保を図るため、「市川市無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進します。

（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。

また、都市計画道路の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な配分を行い、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、歩道及び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

道路の構造、交通の状況等に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等を推進するとともに、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[7]の整備、ゾーン３０プラス[8]の取組について警察との緊密な連携、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。

さらに、令和８年９月１日の改正道路交通法施行令の施行により、主に中央線又は車両通行帯が設けられていない生活道路における自動車の法定速度が３０キロメートル毎時となることを踏まえ、制度の周知を図ります。

③　交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の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や、カーブ地点においては、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。

---

[7] 幅員が４ｍ未満の道路を一部拡幅し、車のすれ違いができるようにする狭あい道路対策。

[8] 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（ゾーン）を定めて 30 キロメートル毎時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。

（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、自転車交通量の多い路線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、駅周辺の駐輪場の適正かつ効率的な利用促進を図ります。

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。

⑦　シェアサイクル事業の推進

市民や来街者の移動の利便性及び回遊性の向上を図るため、事業者等と連携し、シェアサイクルの利用を推進します。

（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のほか、デマンド型乗合タクシーをはじめとした新たな移動手段の導入など、公共交通機関の利用を促進し、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構築します。

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[9]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必要がある場合には、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に努めます。

また、本市は安全で快適な都市環境を備えたまちづくりを目的に、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、違法駐車に繋がらないように対策をします。

（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①　道路占用の適正化等

ア　道路占用の適正化

工作物の設置のための道路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。

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。

---

[9] 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。

ウ　道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返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　大規模事業等への適切な指導

都市計画事業や大規模開発事業、大規模小売店舗等の建設に際し、地域の交通状況を勘案した上で、交通管理上必要な指導を行います。

②　こ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、都市公園等の整備を促進するほか、こどもの遊びの場として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４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[10]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、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われるようにする必要があります。

[10] 事故や災害の現場に居合わせた第三者のこと。

このため、「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するなど、地域住民、学生、事業所等に応急手当の知識・技術の普及を図ります。

③　救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア[11]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教育を推進します。

④　救助・救急資機材の整備の推進

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

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１次救急医療機関である市川市急病診療所及び休日急病歯科診療所の運営を継続します。

また、１次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２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、３次救急医療機関である東京ベイ・浦安市川医療センター、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[12]が輪番制で３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[13]体制の充実を図ります。

②　迅速な救急体制事業の推進

交通事故等の負傷者は重症である可能性が高いことから、医師等が同乗して速やかに救命医療を開始することが極めて重要です。

---

11 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。

12 国立健康危機管理研究機構 国立国府台医療センター、国際医療福祉大学市川総合病院、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

13 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。

このため、重篤患者の救命率向上や後遺症の軽減を目指し、高度医療機関への迅速な搬送・収容を可能にす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５の柱】被害者支援の充実と推進

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、またはかけがえのない生命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験をされています。交通事故被害者を支援するため、交通事故相談、必要な情報の提供及び助言を行うとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

（１）交通事故被害者等に対する援助措置の充実

「市川市遺児手当支給条例」や「市川市犯罪被害者等支援条例」に基づき、児童を養育する方への手当や、犯罪行為による被害者等への見舞金の支給など、交通事故被害者等の精神的又は身体的な苦痛の慰藉、経済的負担の軽減等を図ります。

（２）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

①　交通事故相談業務の充実

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、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６の柱】交通事故調査・分析の充実

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

　踏切道の事故発生ゼロを目指します

３．鉄道交通の安全についての対策

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　鉄道交通の安全についての対策

第１節　今後の鉄道交通安全対策の方向性

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、電車の適正な運行管理と鉄道施設の維持管理により、未然防止を図り、踏切道の事故発生ゼロを目指します。

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を進める際、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　鉄道交通安全の施策

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

鉄道施設の駅構内においては、高齢者や障がいのある人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について、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
ＴＥＬ０４７－７１２－６３４１（直通）