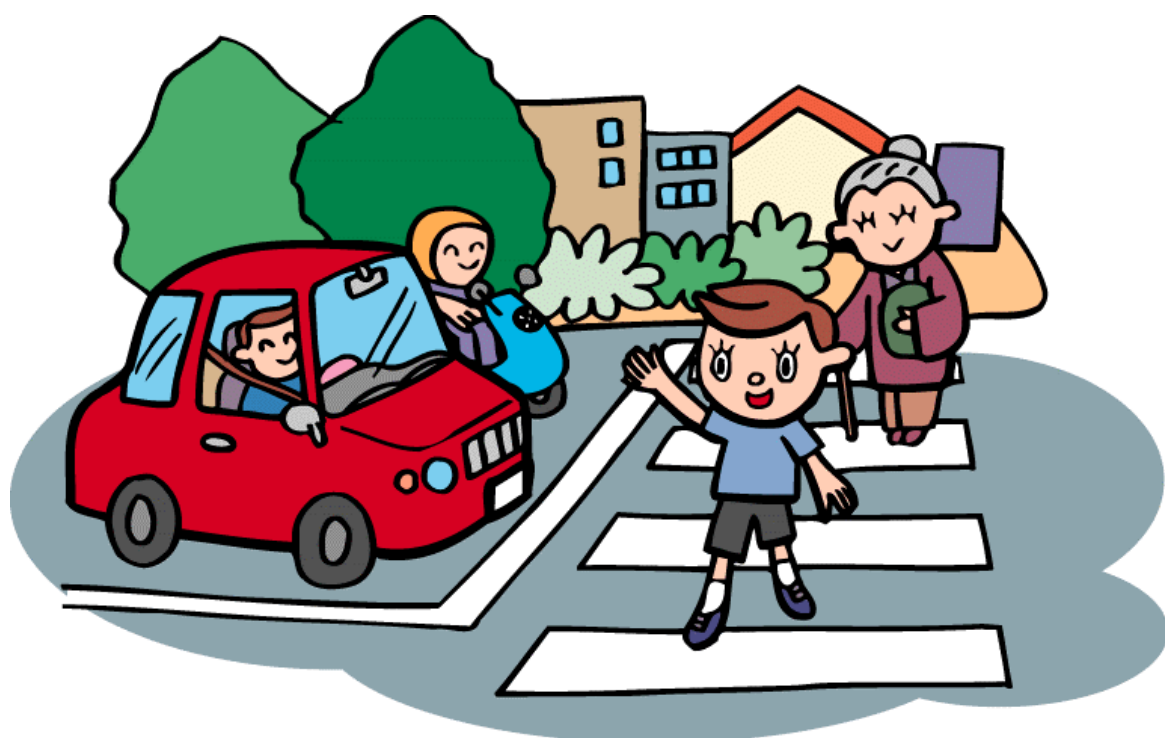


阿賀野市交通安全計画

(第7次)



平成16年4月1日

阿賀野市交通安全対策会議

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月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、6次にわたり旧水原町、旧京ヶ瀬村で交通安全計画を作成し、昭和46年以降、町村、県、国等の指定地方行政機関、関係民間団体等と一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

しかしながら、近年の状況を見ると、道路交通事故の発生件数はほぼ一貫して増加する傾向にあり、今後の「くるま社会」と「高齢化社会」の一層の進展を考えれば、極めて厳しい状況にある。また、鉄道交通においては、事故件数は減少傾向にあるものの、一たび交通事故が発生した場合には、事故の大型化は避けられず、多数の死傷者を生ずるおそれがある。

このような状況から、交通事故の防止は従来にも増して、市、県、国の指定地方行政機関、関係民間団体並びに市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題となっており、引き続き、人命尊重の理念の下に、安全な交通社会の形成に向けて、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸政策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、平成16年4月1日、町村合併による「阿賀野市」誕生にあたり交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、平成16年度から平成17年度までの2年間に構ずるべき阿賀野市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市、県、国の指定地方行政機関においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通安全	3
第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	3
1 道路交通事故のすう勢	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	3
(3) 道路交通事故の見通し	4
2 道路交通安全対策の今後の方向	4
(1) 高齢者の交通安全対策の推進	4
(2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底	5
(3) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備	5
(4) 交通安全教育の推進	5
(5) 車両の安全の確保	5
(6) 効果的な指導取締りの実施	6
(7) 救助・救急体制の整備	6
(8) 被害者対策の推進	6
(9) 交通事故調査・分析の充実	6
(10) 市民参加型の交通安全活動の推進	6
3 阿賀野市交通安全計画における目標	6
第2節 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進	7
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	9
(3) 高速自動車国道等における交通安全施設等の整備	11
(4) 効果的な交通規制の推進	12
(5) コミュニティ・ゾーンの形成	12
(6) 総合的な駐車対策の推進	13
(7) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備	14
(8) その他の道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及啓発	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19

(3)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	2 1
3	安全運転の確保	2 2
(1)	運転者教育等の充実	2 2
(2)	安全運転管理の推進	2 2
(3)	自動車運送事業者等の行う運転管理の充実	2 3
(4)	気象情報等の充実	2 3
(5)	災害発生時における情報提供の充実	2 3
4	車両の安全性の確保	2 3
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	2 4
(2)	自転車の安全性の確保	2 4
5	道路交通秩序の維持	2 4
(1)	交通の指導取締りの強化等	2 5
(2)	暴走族対策の強化	2 5
6	救助・救急体制の整備	2 6
(1)	救助・救急体制の整備	2 6
(2)	救急医療体制の整備	2 7
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	2 8
7	被害者対策の推進	2 8
(1)	交通事故被害者対策の充実・強化	2 8
第2章	鉄道交通の安全	2 9
第1節	鉄道交通のすう勢と交通安全対策の今後の方向	2 9
第2節	講じようとする施策	2 9
1	鉄道交通環境の整備	2 9
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	2 9
3	救助・救急体制の整備	3 0
第3章	踏切道における交通の安全	3 1
第1節	踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	3 1
第2節	講じようとする施策	3 1
1	踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	3 1
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	3 1
3	踏切道の統廃合の促進	3 1
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	3 2

計画の基本的な考え方

21世紀の安全な交通社会の形成に向け、人命尊重の理念に立つのはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者根絶の究極目標を目指す立場から、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に即した安全施策を講じていく必要がある。

このような観点から、国並びに県の基本計画に基づき、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通安全対策に関する効果評価・予測等の成果をも踏まえ、本市の実態に即した適切かつ実施可能な施策を総合的に策定し、かつ、これを官民一体となって強力に推進する。

第一に、人間に関する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人一人の交通安全思想の高揚と交通安全意識のかん養を図ることが極めて重要であることを考慮し、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第二に、車両等の交通機関が原因となる事故の防止策としては、車両等の安全性を高めるため、各交通機関の社会的機能や特性に考慮しながら、社会的要求に応じた安全水準を常に維持させるための措置並びに必要な検査、点検等実施し得る体制の強化に協力する。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実等を図るものとする。また、交通環境の整備にあたっては、特に、混合交通に起因する接触危険を排除するため、必要な方策を講じ、交通の流れを秩序付けることによって、交通機関の安全な通行に資するものとする。

これら三要素に関する有効適切な交通安全施策を講ずるにあたっては、その基礎として

交通事故原因の総合的な調査研究結果を、市民への広報を実施することで注意を促し、また、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるための、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等の措置に万全を尽くすよう努め、さらに、被害者が事故相談を受けられる機会の充実等、被害者の心情に配慮した対策を推進するものとする。

交通安全に対する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を保有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが最も重要である。また、これらの施策は、高齢化、情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、施策の効果等を考慮して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、これらの視点に十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、防災の観点からも適切な配慮を行うものとする。

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に推進するとともに、官民一体となって施策を推進することが重要であることから、市、県及び国の指定行政機関の行う交通の安全に関する施策について、計画段階から広く市民の声を反映させ、市民参加型の交通安全活動が促進される等、真に実行性あるものとする。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

1 道路交通事故のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

本市の道路交通事故による死傷者数は、昭和47年には死者10人、傷者358人を数えたが、交通安全対策基本法に基づき各地区において交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策を総合的かつ強力に推進した結果、徐々に減少し、昭和60年には死者3人、傷者171人まで減少することができた。

しかしながら、その後死傷者数は再び増勢に転じ、平成10年には、死者8人、傷者310人と激増、近年、平成15年においては死者4人、傷者316人といった死傷者を生ずるに至っている。

近年の交通死亡事故の特徴は、

- ① 高齢者の被害事故・加害事故の増加
- ② 自動車乗車中の死者数が高水準で推移
- ③ 自動車乗車中死者のうちシートベルト着用者が低水準
- ④ 死者の半数以上が夜間事故

等となっている。

これは、

- ① 経済活動の活発化や自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加、さらには、自動車を利用した余暇活動の増加等に伴って道路交通の量的拡大が進んだこと。
- ② 人口の高齢化が一層進展し、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口が増加するとともに、社会参加活動の拡大等による高齢者の交通行動の機会が増大していること。また、それに伴い、高齢運転者が増加していること。
- ③ シートベルトの着用率が低迷していること。
- ④ 市民の生活パターンや経済活動の24時間化等に伴って事故の危険性の高い夜間の交通量が引き続き増加していること。

等によるものと考えられる。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行台キロ共に着実に増加することが見込まれる。また、このような道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

(3) 道路交通事故の見通し

本市における将来の交通事故状況については、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、正確には見極め難いところであるが、自動車走行台キロの伸び等事故発生の諸要因を一定の前提の下に推定し、平成17年の交通事故を予測すると、自動車乗車中、高齢者、夜間等の事故が高水準で推移し、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になるおそれがある。

2 道路交通安全対策の今後の方向

量的・質的に変化していく道路交通を背景とした厳しい道路交通事故状況に対処していくためには、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、交通事故のない安全な交通社会を実現することを理想として、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に十分対応した交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

交通安全対策の推進に当たっては、交通事故防止対策の充実による事故発生の抑制、被害軽減対策の充実による死者数及び重傷者数の抑制並びに事故発生後の被害者等の負担の軽減を図ることが重要である。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、市、県、国の指定地方行政機関、警察及び関係団体が相互に連携し、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こととし、対策の実施に当たっては、目標を設定して、その実施後においては、施策評価を行い、必要に応じて改善するという枠組みの確立を図ることとする。

また、市民参加型社会の進展、高齢化、国際化、情報化、広域化等の社会情勢の変化に対応した施策の展開を図るとともに、高齢者、身体障害者、交通事故被害者等の視点にも十分配慮することとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、防災の観点にも適切な配慮を行うこととする。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制の整備、被害者対策の推進等の各般の交通安全対策を充実し、関係機関・団体の緊密な連携の下に、総合的かつ計画的に推進することとする。特に、次の重点施策及び新規施策を強力に推進する。

(1) 高齢者の交通安全対策の推進

高齢化の進展に伴い、今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通

行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を取得させることを目標として、参加・体験・実験型の交通安全教育及び高齢者交通安全推進員（シルバーリーダー）の養成を積極的に推進するほか、各種の普及啓発活動の推進や、反射材の活用等交通安全用品の普及に努め、高齢者への交通安全意識の普及徹底を図る。

また、「平坦性が確保された幅の広い歩道」、高齢者等感応信号機、コミュニティ道路等の整備、生活ゾーンにおける交通規制の充実や居住系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの形成等により、バリアフリー化を始めとする歩行区間の整備を行うとともに、解りやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者等が安心して暮らせる道路環境づくりを行う。

(2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、運転中の携帯電話の使用禁止

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、正しい着用の徹底を図る。あわせて、後部座席におけるシートベルトの着用推進を図るとともに、シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反に対する指導取締りの充実を図る。

また、道路交通法の改正により、取締りの対象となったという理由だけでなく、運転中携帯電話を使用すると、わき見状態やブレーキ操作の遅れにより交通事故に直結するということを強く認識させるとともに、携帯電話使用等（交通の危険）違反に対する指導取締りの充実を図る。

このため、国、県、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

(3) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備

事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所について重点的に対策を講ずるとともに、道路の面的整備等と交通規制を組み合わせたコミュニティ・ゾーンの形成、歩道の整備、自転車道の整備等及び商店街における駐車対策の推進を図る。

さらに、災害に強い道路及び交通安全施設等の整備、的確な交通規制の実施等災害時における交通安全を確保するための施策を推進する。

(4) 交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、市、県、警察、学校、関係民間団体及び家族が互いに連携を図るとともに、指導者の養成・確保、学習教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図る。

(5) 車両の安全性の確保

自動車乗車中の事故死傷者数の増加等を踏まえ、点検整備の確実な実施を推進し、整備

不良車両の運行を防止するため、自動車の検査及び整備の充実を図る。

(6) 効果的な指導取締りの実施

死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取締りの実施などを推進する。特に、暴走族による悪質事犯に対して、取締り体制等を充実することにより、その指導取締りの強化を図る。

(7) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の搬送途上又は救急現場における応急処置、救急医療等の充実を図る観点から、救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用の推進を図るとともに、消防・防災ヘリコプターによる救急業務、ドクターヘリによる救命医療について検討を進める。また、交通事故による負傷者の救命率を向上させるため、心肺そ生法等の応急手当の普及に努めるとともに、事故車両等から自動車に緊急通報等を行うシステムの普及を図る。さらに、救命救急センター等の整備促進を図る。

(8) 被害者対策の推進

近年増加している交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進するため、被害者等が事故相談を受けられる機会の充実、被害者等への事故概要、捜査経過等の情報の提供、被害者連絡制度の充実、行政処分に関する情報の適切な提供等被害者対策の充実を図る。

(9) 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、走行環境面、車両構造面等の様々な角度から交通事故に係る情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要がある。この事故調査・分析の充実強化を図る観点から、交通事故総合分析センターの活用を図るとともに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報提供の充実を図る。

(10) 市民参加型の交通安全活動の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できる仕組みづくり、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検等により、市民参加型の交通安全活動を推進する。

また、交通安全対策に関する行政及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、市、県、国の指定地方行政機関、関係民間団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化する。

3 阿賀野市交通安全計画における目標

2に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故発生件数の増加傾向に歯止めをかけ、特に死亡事故の防止には格段の意を注ぎつつ、交通事故による死傷者数を限り

なくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることを目標とする。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合って構成される発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。

このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、高規格幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備に当たっては、事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所ごとに、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案実施することとし、また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、必要に応じて対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。

(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

ア 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、高規格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道路の体系的整備を推進するとともに、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) 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、特に自転車・歩行者専用道路及び自転車・歩行者道等の整備を積極的に推進する。
- (イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路のハード整備を推進する。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路、歩行者道等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路（歩道等の設置が困難な場合において、ランプ（路面を盛り上げたこぶ）や狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路）等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施する。

イ 改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業を強力に推進する。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存の道路で幅員狭小、線形不良により安全な道路交通が困難な区間においては、拡幅工事やバイパスの建設などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。また、交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しむとともに、市民の心身の健全な発達に役立てるため、自転車道の整備を推進する。

(イ) 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐車対策等の推進を図る。

(エ) 歩行者及び自転車利用者の利用の多い商店街等においては、歩行者等の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ（歩行者用通路）等の総合的な整備を推進する。

(カ) 歴史的町並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

ウ 災害発生時に備えた安全の確保

豪雨・豪雪、地震、火山噴火等による災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、異常気象時において地域の孤立等を避けるための生命線となる緊急輸送道路等の道路を中心とした道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るとともに、道路交通の危険箇所について落石防止、雪崩・地吹雪防止等に資するための施設を整備するなど各種防災対策を促進する。

エ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや

道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

オ 冬期の道路交通の確保

冬期の道路交通の確保と円滑化を図るため、適時適切な除雪を実施するとともに、消・融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場の整備を推進する。また、歩行者の安全を確保するため、歩道除雪を実施する。

さらに、除雪の効率化を図るための堆雪スペースを配慮した道路幅員の確保等の整備を推進するとともに、安全運転の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する気象情報システムの整備を推進する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を次の方針により整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

ア 事故多発地点対策の推進

- (ア) 自動車交通の安全と円滑を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、詳細な事故分析を行い、これに基づき適切な交通規制等を行うとともに、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備を、改築事業による整備等と併せて重点的に実施する。

また、道路の構造等に応じて、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、道路標識、道路標示、区画線、道路反射鏡等の交通安全施設等の整備を推進する。整備後においては、その効果を評価し、対策効果が不十分な箇所においては、事故発生要因の分析・対策立案段階の立ち返り、追加的な対策を講ずる。

また、効果的な事故削減段階のノウハウを整理・蓄積し、これを適切に活用することにより、幅広く交通事故の削減を図る。

- (イ) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感应化、多現示化、右折感应化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感应化・閑散時押ボタン化を推進する。
- (ウ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車

接近システムの整備を推進するとともに、幹線道路の単路における速度超過による事故を防止するための高速走行抑止システムを整備する。さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

- (エ) 救急医療機関等へのアクセスを改善するため、緊急開口部、交差点改良等の整備を促進する。

イ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全で快適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、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。

その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者・自転車専用道路等の整備を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進するとともに、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするため、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、視認性の向上を図る。

- (イ) 高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に「平坦性が確保された幅の広い歩道」、音響信号機、弱者感应信号機、歩行者感应信号機、待ち時間表示装置等の整備を推進する。

特に、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号。交通バリアフリー法）に基づき、重点整備地区に定められた駅周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加した信号機等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。

さらに、バリアフリー化による歩行空間が有効に利用されるよう、障害者や高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー化が確保された経路等を適切に案内する。

このほか、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、鉄道駅周辺、中心市街地、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な所において、歩道等の除雪の重点的な実施や、交通バリアフリー法の特定事業としての融雪施設、流雪溝、雪覆工の整備を推進する。

- (ウ) 高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・道路標

示の高輝度化等高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備を図る。

- (エ) 児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。
- (オ) 市街地における安全かつ円滑・快適な道路交通環境を効率的に確保するため、交通安全施設等の整備と併せ、道路空間と一体となって交通安全施設と同様に機能する歩行者用通路等の整備を推進する。
- (カ) 市街地周辺及び農村地域の都市化の進展に伴う通学・通園路・住宅密集地等の用排水路転落事故を防止するため、ガードレール、ふた等の安全施設を整備する。

ウ 円滑・快適で安全な道路交通の確保

- (ア) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、信号機の高度化の推進を図る。
- (イ) 多数の路上駐車のため安全で円滑な道路交通が阻害されている市街地内の道路において、交通安全施設としての駐車場、駐車場案内等の総合的な駐車対策を推進する。
- (ウ) 過労運転に伴う事故防止のため、都市間の一般道路において、「道の駅」等簡易パーキングエリアの整備を推進する。
- (エ) 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、道路情報提供装置、路側通信設備等の整備、時間別・車種別の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近における大型案内標識や交差道路標識の整備を重点的に進めることとし、外国人に分かりやすいローマ字併用・シンボル表示を積極的に取り入れ、国際化の進展への対応に努める。

エ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として信号機電源付加装置の整備を推進する。

(3) 高速自動車国道等における交通安全施設等の整備

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策について、高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画を基本に、計画的な交通安全施設等の整備や、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進する。

○ 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い個所について、雨天、夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき、中央分離帯強化型防護策、自発光式視線誘導標、可変速度規制標識、高機能舗装、高視認性区画線の

整備等の各種交通安全対策を重点的に実施する。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じた効果的な交通規制を行う。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点を置ゾーン規制を実施し、コミュニティ・ゾーンの形成を図る。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市総合交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

エ 事故多発地域における重点的交通安全規制

交通事故の多発する地域、路線等については、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

オ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、う回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

(5) コミュニティ・ゾーンの形成

住居系地区や商業系地区において、通過交通の進入を抑え、歩行者等の安全等地区内の生活の安全を確保するため、歩行者の歩行等に車両の通行を調和させるという考え方の下

に、ハンプや狭さく等が整備されたコミュニティ道路等の面的整備とゾーン規制等の交通規制を適切に組み合わせて、良好なコミュニティ・ゾーンの形成を図り、安心して歩ける生活環境を整備する。

特に、歩行者、自転車、自動車等が集中し錯そうする地区においては、コミュニティ・ゾーンの形成と併せて、バリアフリー歩行区間の整備、自転車走行空間の整備など各交通モードの安全で快適な通行空間の整備を総合的に実施する。

整備の立案・実施に当たっては、コミュニティ・ゾーンの形成が身近な生活道路の利用の在り方に密接に関係することから、整備の立案段階において、関係住民との意見交換を

行う等理解と協力を得ることに十分配慮する。

事業実施後は、事故の発生状況調査や通過交通量調査、改善状況等に関する地域住民等へのヒアリング等を実施し、対策の効果を評価するとともに、対策効果が不十分な場合は、事故発生要因の分析・対策立案段階に立ち返り、追加的な対策の実施を適切に講ずる。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 秩序ある駐車場の推進

(ア) 市街地内部における無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、都市機能、道路及び交通の状況等に対応した都市交通全体の駐車管理構想を策定し、駐（停）車禁止規制の適切な推進を図る。その一環として、短時間駐車需要、路外駐車場の整備状況等を勘案し、駐（停）車禁止規制の見直しを進める。

(イ) 違法駐車取締りに当たっては、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化にも資するため、悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、車輪止め措置及びレッカー移動の効果的運用に努める等、重点的かつ効果的に推進する。

なお、放置駐車違反については、県公安委員会による指示及び使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追求する。

イ 駐車場等の整備

商店街における駐車場等の整備について推進するとともに、既存駐車場の有効利用を図

るため、駐車場案内を推進する。

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(7) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点をいかすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、はがき、インターネット等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(8) その他の道路交通環境の整備

ア 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

イ 道路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等

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の抑制工作物の設置、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、原則として抑制する方針の下に適正な運用を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導を強化する。

(イ) 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、強力な指導取締りによりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。

ウ 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（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

エ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備する等、総合的な自転車利用環境を整備する必要

がある。

このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車道及び自転車専用道路、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車・歩行車道等を整備するとともに、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行区分の指定等の交通規制を実施する。

- (イ) 自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)による施策を総合的に推進する。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、県、道路管理者、県警察、鉄道事業者等の適切な協力関係を保持し、駅前駐輪場及び道路に放置されている自転車の整理・撤去等の推進を図る。

特に、交通バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車行為に係る自転車の取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組みを重点的に推進する。

- (ウ) 自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求めため、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動の推進を図る。

オ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に役立てるとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、街区公園を始めとする住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。また、都市公園、学校等の各種公共施設を有機的に連絡し、災害時には避難路ともなる緑道の整備を促進する。

さらに、幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童遊園を設置するとともに、公立小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

2 交通安全思想の普及啓発

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識と交通マナーを身に付けるためには、人間に成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが必要である。

このため、幼児 から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢化が進展する中で、社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から、高齢者に対す

る交通安全教育を強力に推進する。特に自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実及び実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、県、警察、学校、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる市職員及び教職員等の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した主体的な活動を促進する。

また、家庭においては、毎月10日の「交通安全家庭の日」及び、毎月第3日曜の「家庭の日」の普及を図り、交通安全に関する話合いの場を持ち、子ども、父母、祖父母の世代間交流によって各世代が交通安全について互いに注意を呼び掛け合うことにより、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進に努める。

地域においては、交通安全母の会等の母親組織、交通指導員、子ども会活動、母親クラブ活動等の地域活動の積極的な推進に努め、良き社会人の育成を図る。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に確認することにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の認識が深まるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、心身の発達段階に応じて、身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り、交通マナーを実践する習慣や態度、安全に道路を通行するための基本的な技能及び知識を身につけさせることを目標とし、幼稚園・保育所、家庭、地域等の連携を図りながら、計画的かつ継続的に行う。

幼稚園・保育所においては、幼児の発達段階や地域の実情に応じ、幼児の特性に十分配慮するとともに、家庭及び関係機関・団体等と連携・強力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用したり具体の場面を設定したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

さらに、関係機関・団体は、教材・教具の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通指導員等による幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 児童に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、道徳、学級

活動・児童会活動・学校行事等の特別活動を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる自転車交通安全教室等の交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、父母等の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を交通するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、ビデオ等視聴覚教材を活用した中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪

車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動を中心に、学校教育活動全体を通じて自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、二輪車の安全運転を推進する機関・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、二輪車の実技指導等を含む交通安全教育の充実を図る。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、ビデオ等視聴覚教材を活用した高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

オ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努め、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るとともに、交通安全運動期間中に実施される安全運転コンテスト等諸活動を促進するなど、PTA、女性団体、子育てサークル、子ども会、自治会等による交通安全に関する活動を促進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解し、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得してもらうことを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢者交通安全推進員等高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導體制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通指導員、福祉関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の着用効果、有効な活用方法等について積極的な広報啓発活動を行い、交通安全用品の普及に努める。

また、今後、高齢運転者による加害事故が一層増加することが予想されることから、高齢運転者に対しては、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全推進員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して、「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行う。

さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動、世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

キ 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用する等して、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。さらに、自立歩行ができない身体障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の身体障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育

外国人に対する交通安全教育は、我が国の交通ルールに関する知識の普及と交通マナーの実践を目的として推進するとともに、交通ルール等が交通の秩序を維持し交通事故を防止するために重要な役割を果たしていることを理解させる。

また、外国人を雇用する使用者等の交通安全意識の醸成に努め、雇用等されている外国人による積極的な講習会等への参加を促進する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全運動は、市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、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とともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、市、県の交通安全対策連絡協議会の構成機関・団体が相互に連携し、次の方針により組織的・継続的に展開する。

(ア) 交通事故の発生実態、市民の要望・意見等の計画への反映に努め、市民の理解と共感に支えられ、かつ、真に交通事故防止に効果のあがる運動が推進されるよう配慮する。

(イ) 交通安全運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通安全、運転中の携帯電話使用禁止等、自転車の安全利用の促進、違法駐車等の排除等、全国、県及び市内の交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

(ウ) 市、県、民間交通安全団体等が一致協力して、春・秋の全国交通安全運動及び各季の交通事故防止運動を中心として、市民各層の参加の下、幅広い市民運動を展開する。

さらに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努め、地域の実態に応じた運動重点を定めるとともに、地域の実情に精通し、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア活動の活性化、住民が主体的に参加する交通安全総点検等の自主的な交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の交通死亡事故において、シートベルト等の着用者が少ないことを踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、正しい着用の徹底を図る。あわせて、後部座席におけるシートベルトの着用推進を図る。

このため、国、県、民間交通安全団体等との連携を強化し、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や、各種の広報媒体を通じた積極的な広報活動を展開するとともに、特に、チャイルドシートについては、効果的な広報啓発に努め、幼児の保護者等に対する指導・助言、情報提供等の充実を図る。

また、市が行うチャイルドシート購入費助成制度の拡充を促進し、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを進める。

ウ 走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像注視の危険性に関する広報活動

各種講習会、交通安全運動等の機会をとらえ、走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性について、具体的事故事例等を紹介する等して周知徹底を図る。

また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるように努める。

エ 交通の安全に関する広報の推進

市民一人一人の交通の安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、市、県、民間交通安全団体等が、密接な連携の下に、家庭、学校、地域等に対し、交通事故等の実践を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、それぞれの場に応じた広報媒体を活用して、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、市、県、民間交通安全団体等が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車排除等を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用を図るとともに、市、県、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を追放する。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、交通の安全に関する資料、情報の提供等を積極的に行うとともに、全市民的気運の盛り上げを図るため、報道機関の理解と協力を求める。

オ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識の高揚を図るため、高齢者交通安全マークの積極的な普及・活用を図る。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるよう努める。

さらに、高齢者の運転中の事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マーク）を普及するとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、歩行者及び自転車利用者の交通事故を防止するため、ドライバーから視認性の高い服装を着用し、反射材を活用する気運の醸成を図るとともに、自転車の点灯の徹底及び自転車の側面等への反射器材の取付けを促進するなど、夜間事故の防止を図る。

さらに、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯を促す。

- (ウ) 自転車利用者の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図り、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を推進する。
- (エ) 市民が、交通事故の発生実態を認識し、交通事故防止を自分の問題として捉え、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネットによる事故データ及び事故多発地点に関する情報提供の広報に努める。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

市民に交通安全思想の普及徹底を図る上で大きな役割を果たしている、民間交通安全団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実する等、その主体的な活動の促進を図る。

また、その他の民間団体については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

また、交通指導員等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

さらに、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり、積極的に参加できるよう仕組みをつくり、行政と住民の連携による交通安全対策を推進する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上をはかることが必要であり、このため、運転者教育等の充実に努める。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、特に危険予測・危険回避能力向上のための教育を行う。

ア 運転免許取得者安全対策の推進

運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、各種講習の実施の推進に努め、運転者に対し広報紙等で参加の促進を図る。

イ 二輪車安全運転対策の推進

自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の実施の推進に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた安全運転指導を推進し、さらに、高齢運転者に対する実車を用いた参加・体験・実践型講習を積極的に推進する。

エ シートベルト及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等を積極的に行う。

また、広報活動と連動させた、シートベルト着用義務違反の取締りを推進するとともに、乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習内容を充実するとともに、これらの者の資質及び安全意識の高揚を図る。さらに、使用者等の交通安全意識の醸成を図り、事業所内で、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等に指導を行う。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一層を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

(3) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

過労運転等の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。また、事故を惹起した運行管理者等に対する特別な講習の導入等運行管理者講習の充実を行う。

(4) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、強風、霧、地震、津波、火山噴火等の自然現象に対して、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に執り得るよう適時・適切な予報、及び注意報・警報等の防災情報を、迅速かつ的確に発表して、事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利用を図るため、関係機関等との情報の共有化を推進する。

(5) 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・提供し、復旧対策の早期立案や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

4 車両の安全性の確保

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範

囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

また、自動車を使用される段階においては、自動車には走行に伴い摩擦・劣化する部品や走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性の大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査体制の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査体制の整備を推進することにより、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両の排除等を推進する。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、自動車点検整備推進運動を関係者の協力の下に展開するなど、自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進する。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者に対して日本工業規格・基準に適合した自転車の利用及び自転車安全整備店における定期的な点検整備を受ける機運を醸成する。

また、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするTSマークの普及に努める。

さらに、生活の24時間化に伴う夜間交通量の増大等により、夜間における交通事故が増加傾向にあることから、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被

視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。このため、交通指導取締り体制の充実に努め、事故多発路線等における朝夕の街頭指導活動を強化し、子ども、高齢者等の交通弱者保護の観点に立った交通指導取締りを推進するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等、交差点関連違反等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の利用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、さらに、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(2) 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体を連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性にかんがみ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及びこれに伴う群集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を推進するとともに、地域における関係機関・団体及び道路管理者等が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

ウ 暴走族に対する指導取締り強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実に努めるとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、あらゆる法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行う。

エ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、車両の部品等が不正な改造に使用されることのないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じての広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、車両の運転者だけでなく、改造等を行った業者に対しても背後責任の追及を徹底する。

6 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、高速自動車国道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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、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、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、応急措置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場における応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

事故による被害者を迅速に救護し、また、被害を最小限にとどめるため、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実

交通事故に起因する負傷者の救命率の向上を図るため、救急隊員の行う応急処置範囲の拡大、救急救命士による高度な応急処置の実施、医師や看護師が直接現場へ出動できるようなシステムの構築等により、救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実を図る。

ウ 集団救助・救急設備等の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整

備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

エ 救助・救急設備等の整備

救助工作車、救助資機材、高規格の救急自動車、高度救命処置用資機材、心電図伝送システム、FAX 装備自動車電話等の整備を更に推進するとともに、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図など検索装置等を一元化した消防緊急情報システムの更新を進め、救急医療機関、道路網等の整備と併せて救助活動及び救急業務の円滑な実施を期する。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を一層強力に推進することとし、特に救急隊員の行う応急処置の範囲拡大に対応した新たな教育訓練を行うなど、救急隊員の資質向上に積極的に取り組んでいく。

カ 救急救命士の養成

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の向上のために、市内の消防機関において救急救命士の計画的配置を図る。

キ 応急手当の普及

事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速、適切な応急手当等が一般に行われるよう、関係機関は、応急手当の知識、実技の普及を図るため、指導資料の作成、配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報、啓発活動を積極的に推進する。

学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において、心肺そ生法等の応急手当について指導する。また、小学生、中学生、高等学校及び特殊教育諸学校の教員を対象として、心肺そ生法の実習を含む各種講習会を開催し、指導力の向上を図る。

ク 緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、経路誘導情報の伝送及び緊急車両優先の信号制御システムの整備を図る。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤を構成する休日、時間外の初期救急医療体制を整備拡充するために、休日夜間急患センター及び在宅当番医制の整備充実を図る。

また、急患発生時において、救急患者をその傷病に最も適した医療機関に短時間のうちに搬送し、適切な診療が受けられるよう救急医療に必要な応需情報の収集及び提供を迅速かつ的確に行う救急医療情報システムの円滑な運営に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を強化する。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

7 被害者対策の推進

交通事故被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的若しくは経済的打撃を受け、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おり、交通事故発生後における諸対策がますます重要になっている。

また、交通事故被害者は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる。

(1) 交通事故被害者対策の充実・強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業を広く住民に周知し、その利用促進を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

関係機関・団体との連携を強化し、交通事故被害者の心情に配慮した適切な相談業務を推進し、被害者にとって必要な情報を提供する。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

鉄道の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、この減少傾向は、これまで講じてきた各種の安全対策の成果と考えられる。

しかしながら、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりではなく、被害が甚大となることが予想される。

より安全な鉄道を目指すためには、事故等の教訓をいかし、問題の所在に的を絞った効果的な対策を講ずること等により、同種事故を未然に防止することが極めて重要である。

また、鉄道交通においては、重大インシデント（結果的には事故には至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態）が多く存在している。このような重大インシデントを分析し、その未然防止を図ることが、事故の防止のために有効である。

そのため、鉄道事業者からの事故等の報告制度について、事故報告の内容及び事故速報の対象範囲の見直し等を踏まえ、的確な情報収集を行い、重大インシデント分析の充実を図り、事故等の未然防止に有効な対策を推進する。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、基盤である線路施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基盤を構築する必要がある。そのため、施設の耐久性の強化と保安管理の徹底を図るとともに、運転保安設備の高機能化、緊急時に用いる通信装置の整備を促進する。

さらに、営団日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故に関する調査報告書（平成12年10月）を踏まえ、脱線を防止する上で有効とされる軌道の平面性の管理等についても徹底を図る。

また、駅施設等については、高齢者、身体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推進するとともに、ホームからの転落事故に対する適切な安全対策の推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。このため、鉄道事業者に対し、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象とし

て、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう指導する。

また、建設工事・保守作業等施設の建設・保守に携わる作業員についても、安全対策の徹底を図るよう、鉄軌道事業者を指導する。

3 救助・救急体制の整備

鉄道の重大事故等の発生に際して、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連絡協調体制の強化を図り、災害現場における協力活動体制の整備を促進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。

平成13年度を初年度とする第7次踏切事故防止総合対策を踏まえ、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、統廃合の促進その他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止することとする。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

踏切事故の危険性が高いもの、道路交通量の多いもの、主要な道路との交差に係るもの等については、単独立体交差化することにより、踏切道の除去を推進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、大口径遮断桿等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことにかんがみ、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。