

第 11 次筑後市交通安全計画

～交通事故のない「安全・安心ちくご」を目指して～

令和 5 年 4 月

筑後市交通安全対策会議

ま え が き

交通事故の防止は市、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとり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であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を実施する必要がある。

昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、交通安全計画を作成し、市、関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

この結果、本市においては、交通事故による負傷者数は減少傾向に向かっている。交通事故発生件数は、平成 28 年までは 300 件以上発生していたが、令和元年から令和 3 年までの 3 年間は 200 件台と減少傾向にある。しかしながら、高齢者による交通事故の発生件数は以前として高い水準でとどまったままである。

また、飲酒運転による交通事故発生件数については、福岡県下では令和 3 年の発生件数が 94 件と、統計が残る昭和 40 年以降最少となった。しかしながら、全国順位はワースト 7 位と以前として高い水準であり、飲酒運転の撲滅と高齢者の交通事故防止は、本市の交通安全対策を推進する上で大きな課題であるといえる。

このような状況下において、事故そのものを減少させるための諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第 11 次筑後市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、本市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

なお、計画期間は、第 6 次筑後市総合計画の終期に合わせるため、令和 5 年度から 8 年度までの 4 年間とする。

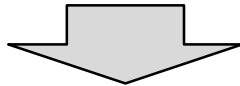
目次

第1章 道路交通の安全.....	1
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）.....	2
第2節 道路交通の安全についての目標.....	3
I 道路交通事故の現状と今後の見通し.....	3
1 道路交通事故の現状.....	3
(1) 発生件数と死傷者.....	3
(2) 令和3年中の交通事故の特徴.....	4
(3) 飲酒運転事故発生件数.....	6
2 道路交通事故の今後の見通し.....	6
II 交通安全計画における目標.....	7
第3節 道路交通の安全についての対策.....	8
I 今後の道路交通安全対策を考える視点.....	8
(1) 高齢者及び子どもの安全確保.....	8
(2) 歩行者及び自転車の安全確保.....	8
(3) 飲酒運転の撲滅.....	9
(4) 先端技術の活用推進.....	9
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進.....	9
II 講じようとする施策.....	10
1 道路交通環境の整備.....	10
(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	10
(2) 通学路における交通安全の確保.....	10
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実.....	10
(4) 自転車利用環境の総合的整備.....	10
2 交通安全思想の普及徹底.....	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	11
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	12
(3) 高齢者の交通事故を防止するための取組.....	13
(4) 住民の参加、協働の推進.....	14
第2章 踏切道における交通の安全.....	15
第1節 踏切事故のない社会を目指して.....	15
第2節 踏切道についての交通の安全についての対策.....	15
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点.....	15
II 講じようとする施策.....	15

第1章 道路交通の安全

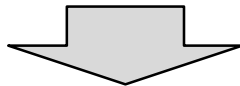
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

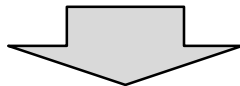
- 令和8年までに年間の交通事故死者数をゼロ
- 令和8年までに年間の交通事故発生件数を167件以下



3. 道路交通の安全についての対策

<視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 飲酒運転の撲滅
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<講じようとする施策>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

2. 歩行者の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合が高いため、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

地域の実情を踏まえた上で、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

行政、学校、家庭、職場、団体、企業、地域等がそれぞれ責任を持ちつつ役割分担しながら連携を強化し、住民が交通安全に関する活動に対して様々な形で積極的に参加、協働していくことが有効である。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

(1) 発生件数と死傷者

福岡県全体と本市の交通事故発生件数を比較すると、どちらも減少傾向にあり、平成30年から令和3年にかけては約3割減少している。

また、交通事故による負傷者数も着実に減少しており、本市において令和3年には300人を下回った。死者数は、福岡県では令和元年より100人前後で推移しており、筑後市は平成25年以降0人～3人に留まっている。

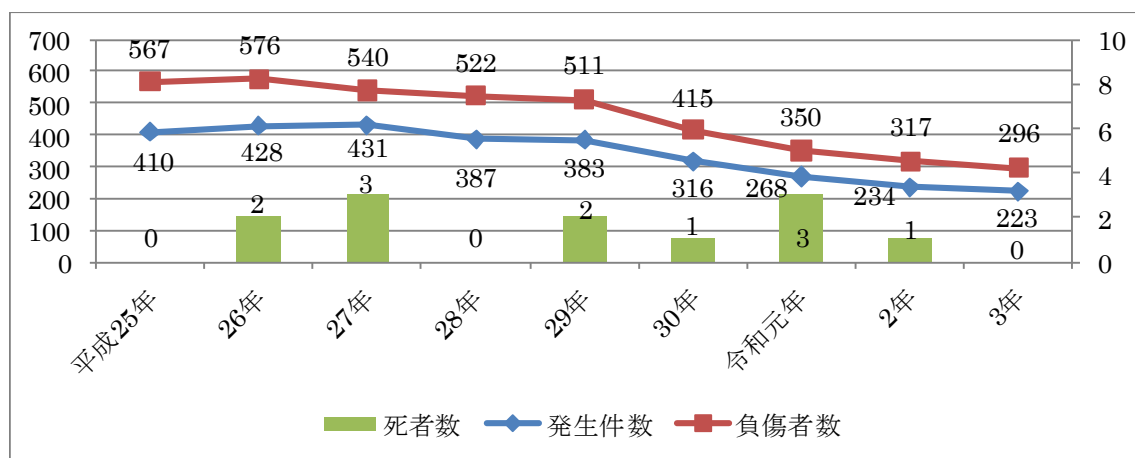


図 1 筑後市における交通事故発生件数と死傷者数

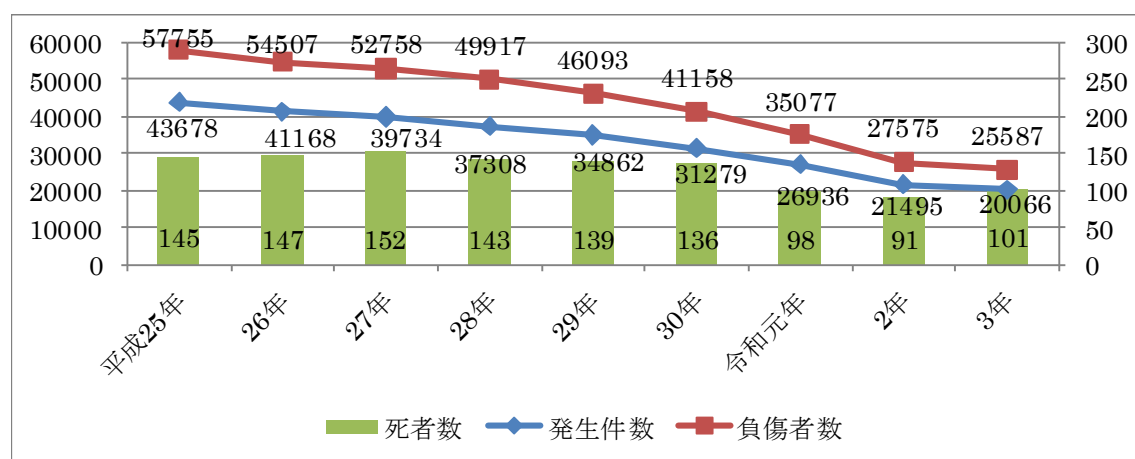


図 2 福岡県における交通事故発生件数と死傷者数

(2) 令和3年中の交通事故の特徴

令和3年中の交通事故状況（発生件数223件）の特徴は次のとおり。

①時間帯別

時間帯別では18時～20時の39件が最も多くなっている。次に多いのが8時～10時の37件。通勤・通学中の車の行き来が多い時間帯に事故が発生しやすいことがうかがえる。

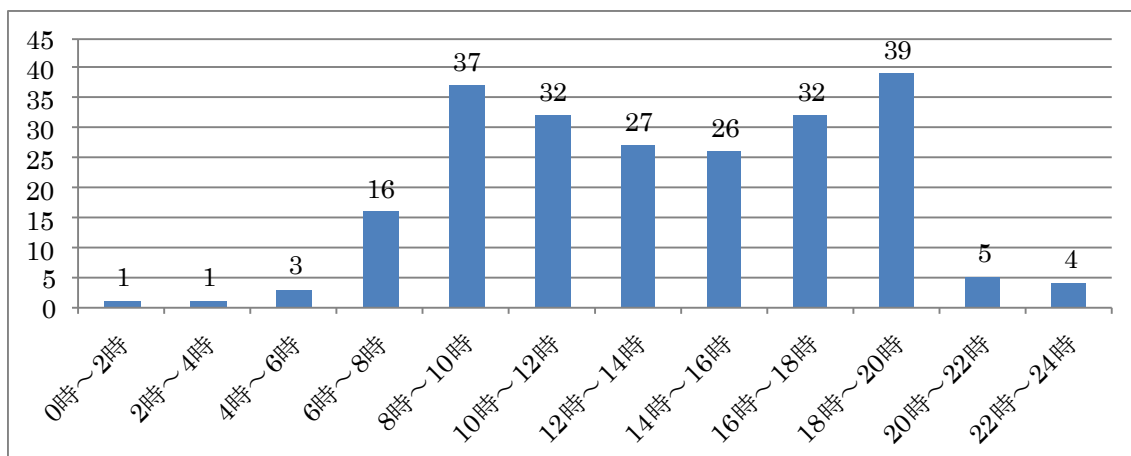


図 3 時間帯別交通事故発生件数

②事故類型別

類型別では車両相互による追突事故と出会い頭の事故が多数を占めている。

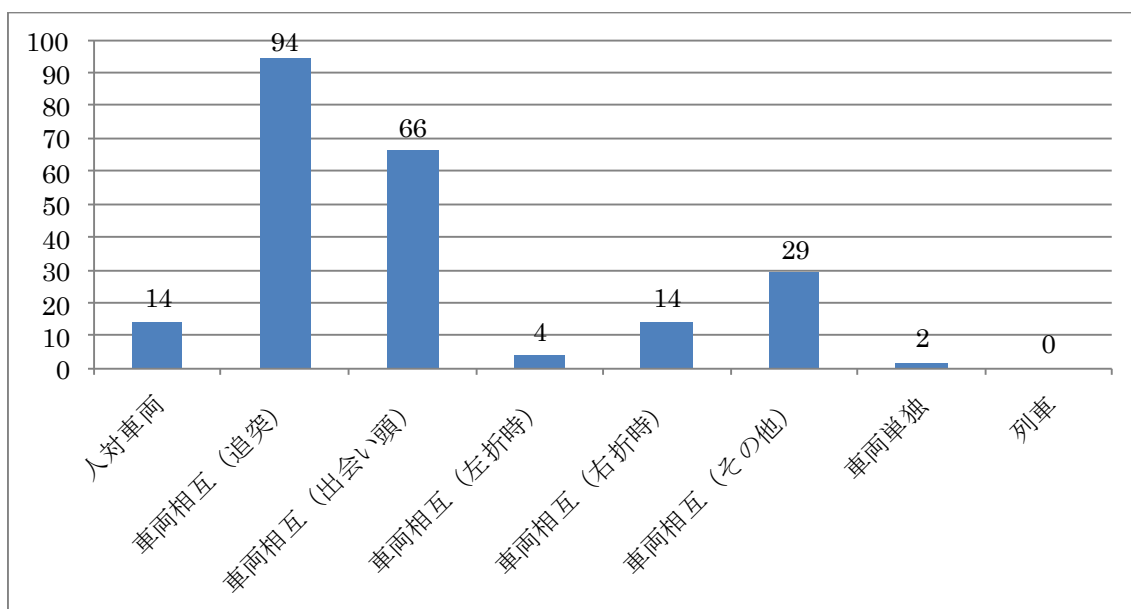


図 4 類型別交通事故発生件数

③道路形状別

道路形状別では交差点及び交差点付近、直線での事故が多数を占めている。

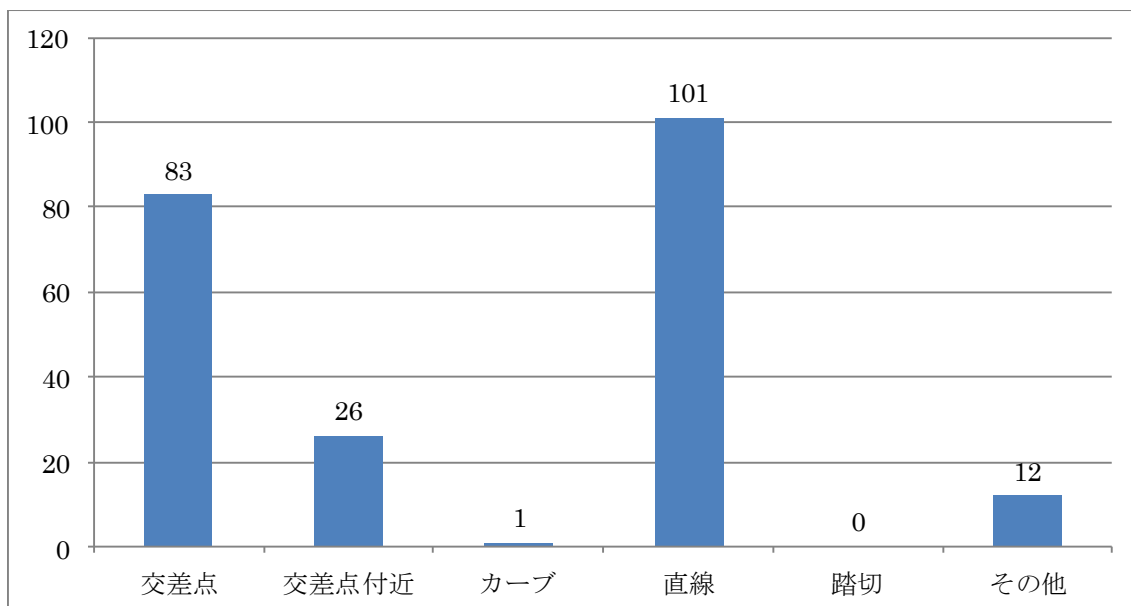


図 5 道路形状別交通事故発生件数

④曜日別

曜日別では火曜日が最も多く、次いで金曜日が多い状況である。

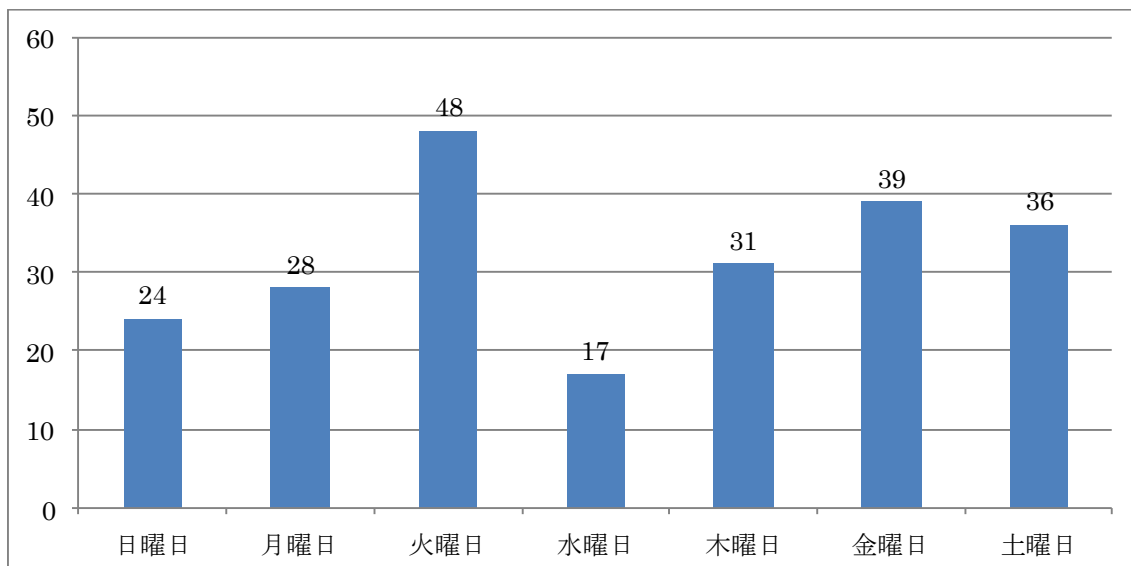


図 6 曜日別交通事故発生件数

⑤高齢者（65歳以上）関連

事故発生件数は減少傾向にあるものの、高齢者の占める割合は約4割と高い状況にある。また、死者数の多くは高齢者である。

表 1 事故件数のうち高齢者数

	発生件数		負傷者数		死者数	
		うち高齢者		うち高齢者		うち高齢者
平成 30 年	316	122 (38%)	415	86 (20%)	1	1 (100%)
令和元年	268	94 (35%)	350	66 (18%)	3	2 (66%)
令和 2 年	234	108 (46%)	317	67 (21%)	1	1 (100%)
令和 3 年	223	93 (41%)	296	57 (19%)	0	0 (-)

(3) 飲酒運転事故発生件数

福岡県全体の発生件数は減少傾向にある。本市においては低い水準を維持しており令和3年度は0件であった。

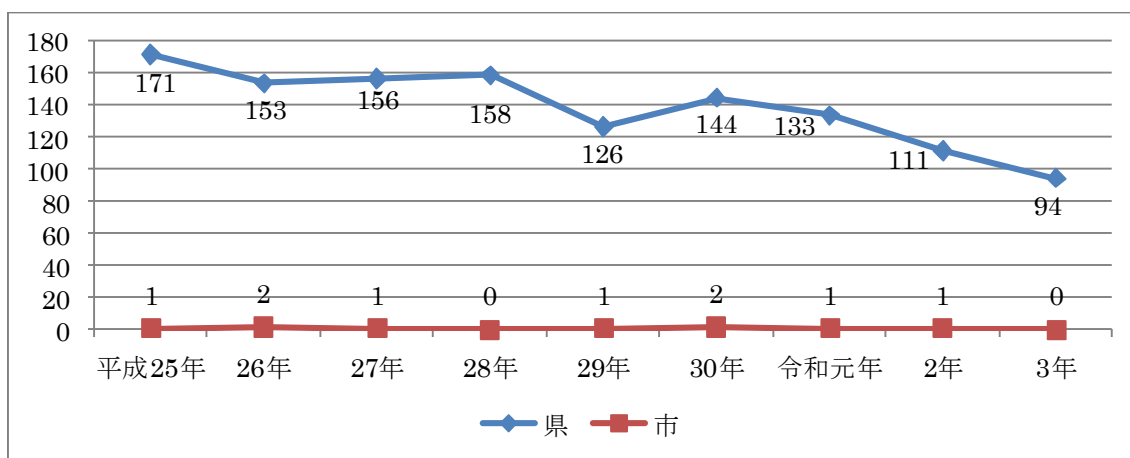


図 7 福岡県及び筑後市における飲酒運転事故の発生状況

2 道路交通事故の今後の見通し

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、市民のライフスタイルや交通行動に制約が生じたことが、事故発生件数の減少の一因と考えられるが、高齢者の事故発生件数は高い水準で推移している。

今後も高齢化社会の進展に伴い高齢運転者が増加し、事故発生件数に占める高齢者の割合が一層高くなることを見込まれることから、高齢者の交通安全対策が課題となっている。

また、飲酒運転事故においては、飲酒運転の厳罰化や関係機関の連携した飲酒運転撲滅の取り組みにより減少しているが、更なる減少を目指して取り組みを推進する必要がある。

II 交通安全計画における目標

第10次筑後市交通安全計画において掲げていた交通事故死者数年間ゼロについては、令和3年は達成できたが、交通事故死者が発生している年もあり、完全に達成したとは言い難い。また、年間交通事故発生件数は目標300件以下に対し平成30年は316件であり達成できなかったが、それ以降は順調に目標を達成している。

第11次筑後市交通安全計画においては次の数値目標を掲げ、市、関係機関・団体と市民が一体となった交通事故抑止のための各種対策を総合的かつ強力に推進する。

なお、数値目標は第6次筑後市総合計画において設定した数値目標と合わせ、同計画においても事業の進捗管理を行うものとする。

【数値目標】

令和8年までに、年間の交通事故死者数 ゼロ

令和8年までに、年間の交通事故発生件数を167件※以下

※第11次福岡県交通安全計画に準拠し、年間交通事故発生件数の25パーセント減少を図ることを目標として設定している。

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年の道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による負傷者及び死者数を見てみると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には一定の効果があったものと考えられるが、依然として多数の交通事故が発生しており、更なる対策が必要である。

また、高齢者事故の増加、スマートフォン等の普及に伴う運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されており、今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化に柔軟に対応し、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対策を推進する必要がある。

なお、対策の推進にあたっては、以下の視点を重視する。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

今後の高齢社会の進展を踏まえると、高齢者が安全に、かつ、安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかで総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行、自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。

さらに少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み、育てることのできる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

このため、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

まず、横断歩道が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵守意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところ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、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、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。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、交通ルール違反やマナーに反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図

るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

(3) 飲酒運転の撲滅

平成18年8月福岡市内で幼児3人が犠牲となった飲酒運転による交通事故が発生したことを契機に、飲酒運転撲滅の気運が高まり、県内の飲酒運転事故は大きく減少した。その後、糟屋郡粕屋町で発生した高校生2人が犠牲となる事故や福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例（平成24年福岡県条例第1号。以下「飲酒運転撲滅条例」という。）が制定され、更に飲酒運転撲滅に向けて取り組まれるようになった。

さらに、令和2年6月の条例改正により、飲酒運転に係る通報の義務化や事業者の責務等の強化及び具体化などの対策を強化し、官民一体となって飲酒運転撲滅の各種取組を協力を推進した結果、令和3年には飲酒運転による交通事故が、統計の残る昭和40年以降最少となる94件となったが、いまだ飲酒運転の撲滅には至っていない。

本市においても、ほとんどの年で飲酒運転事故が発生しており、飲酒運転撲滅のためには市民一人ひとりが「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない、そして見逃さない」という強い意識を持つとともに、飲酒運転を見掛けたときは必ず通報をすることが重要である。

飲酒運転の危険性・悪質性等についての交通安全教育や広報啓発活動を強化するほか、ハンドルキーパー運動の展開など具体的な対策を推進し、飲酒運転の撲滅を図る。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。

本市においても、安全運転支援自動車購入又は既存の車に安全運転支援装置を設置する場合に費用の一部を補助する支援事業を実施し、交通事故の防止及び事故時の被害軽減を図る。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴い、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具現化することが急がれる中で、それぞれの地域において、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいく。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、生活道路への通過交通の流入等の問題は依然として深刻である。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道等を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。特に歩行者や自転車の利用が多く交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等、安全な道路交通環境を形成するために、関係機関と協力する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者や自転車の利用が多い生活道路では、歩道整備、車両速度の抑制などの事故防止対策を、地域住民及び警察署等の関係機関と協働して推進する。

イ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し、活動できる社会を実現するため、バリアフリー化された歩行空間等の整備を推進し、関係機関との連携を図る。

(2) 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、歩道の定期的な合同点検の実施や安全対策の改善・充実等の継続的な取組を警察等の関係機関と連携して推進する。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和4年3月に策定した筑後市地域公共交通計画の趣旨を踏まえ、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

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。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子どもや高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、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、道路交通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、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、正しい道路の歩き方や正しい自転車等の乗り方等の交通安全教育を実施する。

イ 中学生に対する交通安全教育の推進

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通行するために、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ようにす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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車・二輪車の特性、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。

ウ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許証の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係団体と連携して、高齢者の交通安全

教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育、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推進する。さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう務める。

エ 障害者に対する交通安全教育の推進

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、交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(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

市民一人ひとり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、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体と連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車はさまざまな目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことを背景とした交通ルール違反やマナーに反する行動が多いため、「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両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の強化を図るとともに、自転車の歩道通行時における交通ルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用しての乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

また、自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有していることから、交通ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生の危険性、交通事故の加害者となった場合の責任の重大性等に係る啓発を図る。併せて、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、また、「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例」（令和2年福岡県条例第9号。以下「自転車条例」という。）により、

自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、関係事業者の協力を得つつ、市民への損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、道路交通法の一部改正により、令和5年4月から全ての自転車利用者に対し乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことに伴い、自転車乗車時のヘルメット着用について周知・啓発を図る。

ウ 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発、飲酒運転撲滅条例の内容の啓発や、市民の通報義務の周知活動を強力に推進するなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない、そして見逃さない」という市民の規範意識の確立を図る。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、着用徹底の啓発活動を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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、幼稚園、保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮から夜間の時間帯における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

キ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、広報ちくごやホームページ等の広報媒体を活用する。また、警察や交通安全協会等の団体と連携した広報活動を展開する。

(3) 高齢者の交通事故を防止するための取組

交通事故による死亡者のうち高齢者の占める割合が高いことから、高齢者の交通事故防止に特に積極的に取り組む。

高齢者向けの交通安全啓発イベント等を活用し、高齢者の交通安全意識を高めるとともに、キャンペーン等への参加・協力を推進する。

また、夜間における歩行中、自転車乗車中の交通事故防止のため、反射材用品の普及促進を図り、明るい服で外出するなど効果的な交通事故防止を推進する。

さらに、ドライバーに対しては、高齢者の身体的特性や歩行者・運転者としての交通行動の理解を推進し、高齢者に優しい運転を心がける交通モラル・マナーの啓発を推進する。

また、筑後市地域公共交通計画に基づき高齢者が自主的に免許返納しやすい環境整備の推進のため、運転免許証自主返納支援事業を実施し、高齢者の公共交通機関の利用を積極的に促す。

(4) 住民の参加、協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

第2節 踏切道についての交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な踏切道の交通安全に関する知識の普及に努めるものとする。

II 講じようとする施策

自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の歩道が狭いもの等について、関係機関・団体と協議しながら歩行者安全対策を検討していく。

