

大網白里市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



大網白里市のキャラクター
「マリン」

大網白里市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、昭和37年4月に交通安全都市宣言を行い、また、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通事故の防止に努めてきたところです。

しかしながら、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、交通事故そのものを減少させることが一層求められています。

交通事故の防止は、国、県、市、関係民間団体だけではなく、市民一人ひとりに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の大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、このような視点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全施策の大綱を定めたものです。

この交通安全基本計画に基づき、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、推進していくこととなります。

目 次

計画の基本的な考え方（令和3年度～令和7年度計画の概要）	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢等	2
2 交通安全計画における目標	5
3 計画の重点事項	5
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	7
第1の視点 高齢者・子どもの安全確保	7
第2の視点 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
第3の視点 生活道路・幹線道路における安全確保	9
第4の視点 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
第5の視点 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進	10
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	11
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進	14
(4) 自転車安全利用の推進	15
(5) 飲酒運転の根絶	17
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(7) 効果的な交通安全教育の推進	18
第2の柱 安全運転の確保	18
運転者教育等の充実	19
第3の柱 道路交通環境の整備	20
(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	20
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	20
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	21

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	2 2
(5) 効果的な交通規制の推進	2 2
(6) 自転車利用環境の総合的整備	2 2
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 3
(8) 駐車対策の推進	2 3
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	2 3
第4の柱 道路交通秩序の維持	2 4
交通指導取締りの強化等	2 4
第5の柱 救助・救急活動の充実	2 4
救助・救急体制の整備	2 5
第6の柱 被害者支援の充実と推進	2 5
(1) 交通事故相談の普及啓発	2 5
(2) 交通災害共済制度の加入促進	2 5
第7の柱 交通事故調査・分析の充実	2 5
(1) 交通事故多発箇所共同現地診断	2 5
(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	2 6
第2編 踏切道における交通の安全	2 7
1 踏切道の構造改良の促進	2 7
2 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	2 7
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	2 7

計画の基本的な考え方

市民が安全で安心して生活のできる大網白里市を目指していくためには、人命尊重の理念を基本に交通事故がもたらす大きな社会的・経済的な損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死者を限りなくゼロに近づけることを目標に、市内の交通環境や交通事故の実態に応じた対策を講じていく必要があります。

この交通安全計画は、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県の交通安全計画に基づき、市内における交通社会を構成する『人』、『交通環境』について、相互の関係を考慮しつつ適正かつ効果的な施策について総合的に検討し策定しました。

第1に、『人』に関する安全対策については、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識を高めるとともに、指導等の強化により、交通マナーの徹底を図ります。また、交通社会に参加する市民一人ひとりの交通安全思想の向上を図るため、交通安全に関する教育、普及活動を推進します。

第2に、『交通環境』に関す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、交通に関する情報の提供等の充実を図ります。また、子どもや高齢者、障がいのある方等に配慮した人優先の安全で快適な交通環境の整備に努めます。

交通事故防止のためには、市民・関係機関・団体が連携・協力し、施策を進めていくことが必要であり、適切な施策を総合的に推進します。

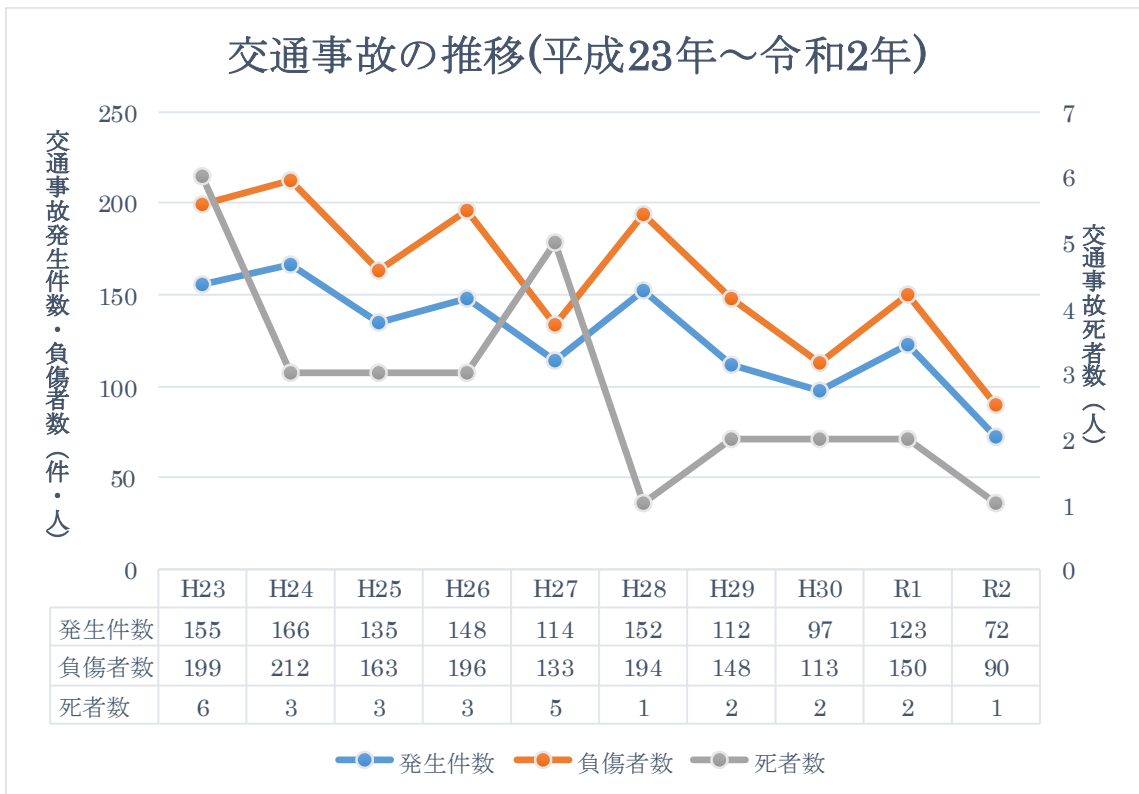
第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故のすう勢等

(1) 交通事故の現状

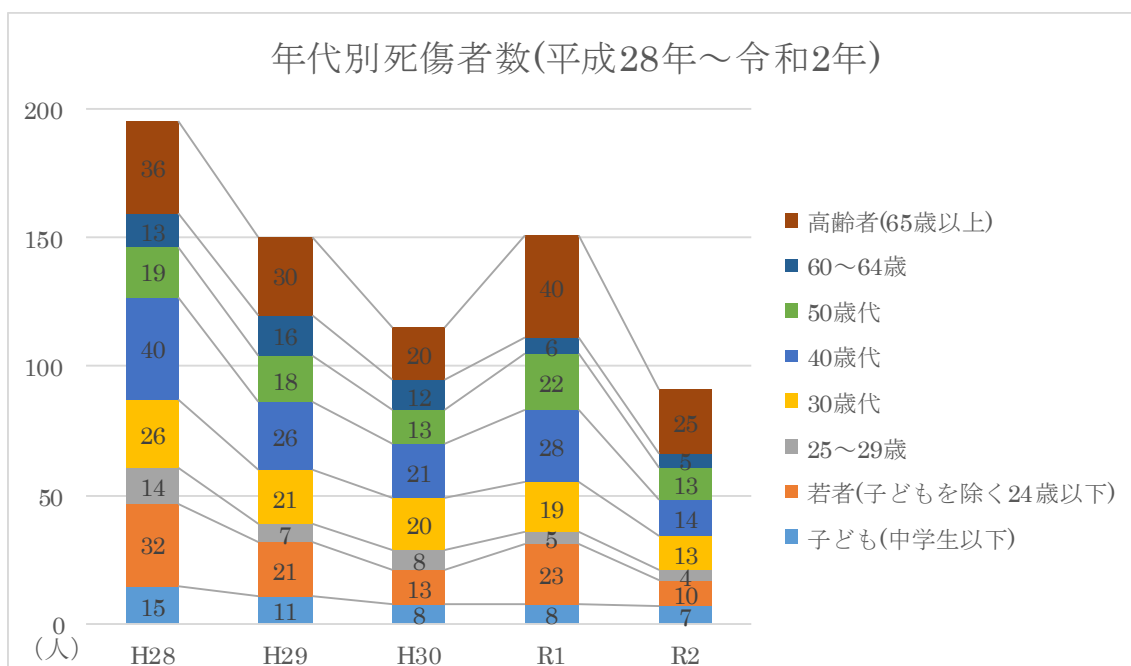
大網白里市内の交通事故発生状況をみると近年減少傾向にあり、令和2年中の発生件数は72件、死傷者数は91人で、平成28年中の発生件数152件、死傷者数195人と比較して、新型コロナウイルス感染症拡大防止による外出自粛の影響が考えられるものの、発生件数で約52%、死傷者数も約53%の減少となっています。



資料：東金警察署

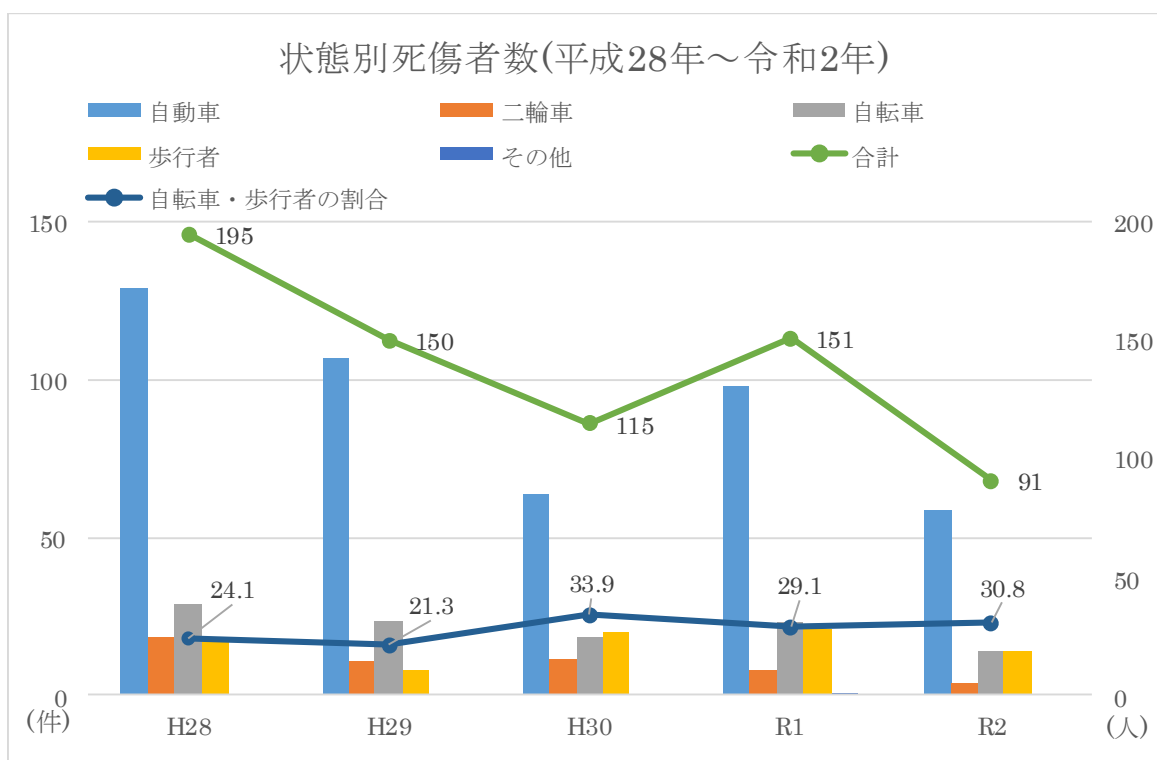
(2) 大網白里市における交通事故の特徴(平成28年～令和2年)

- ① 大網白里市内における交通事故の死傷者のうち、65歳以上の高齢者が占める割合が平成28年中は36人で死傷者全体の18.5%を占めているのに対し、令和2年は25人で死傷者全体の27.5%となっており増加傾向にあります。



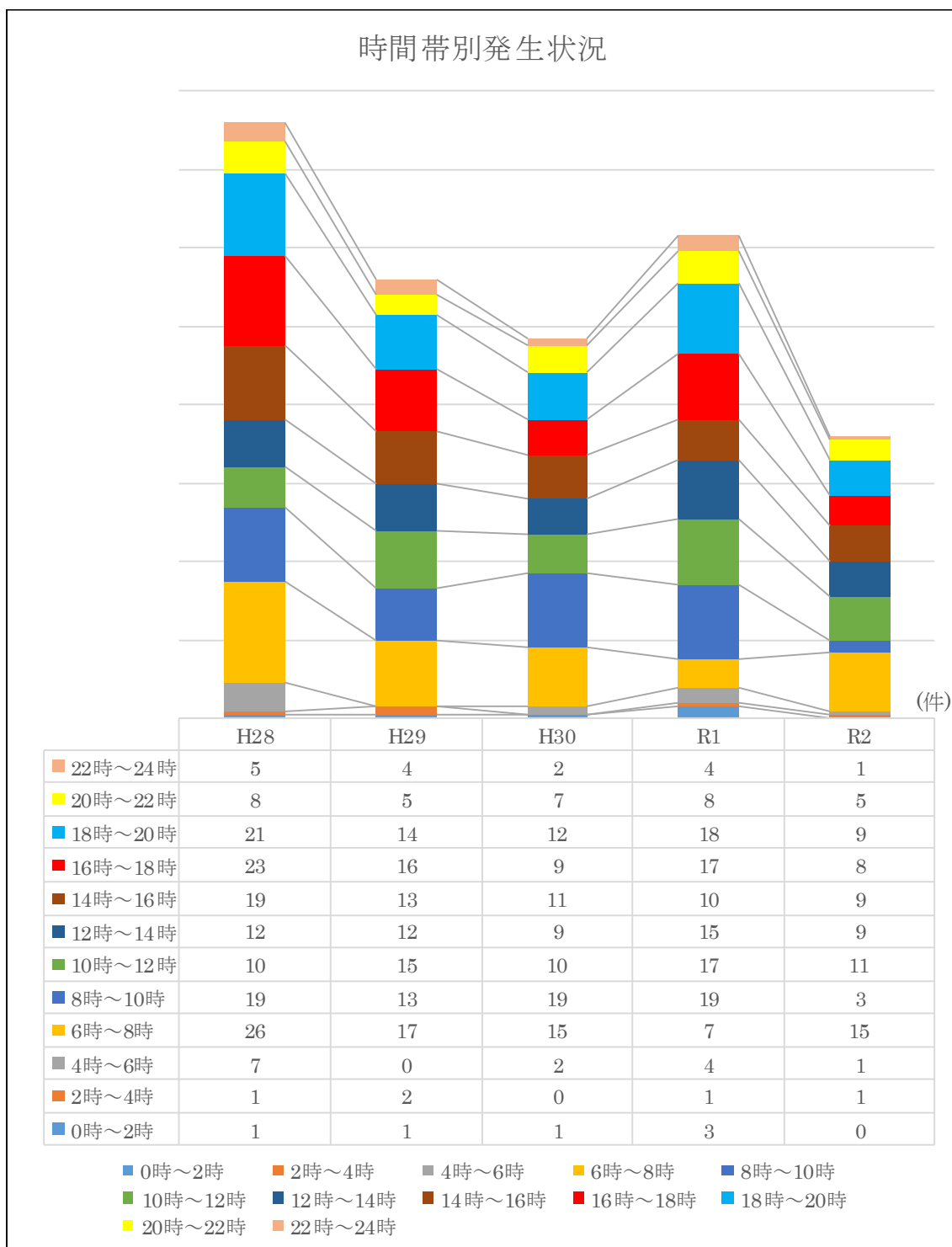
資料：千葉県警察本部交通総務課

- ② 平成28年以降、交通事故による死傷者のうち歩行者と自転車利用者の占める割合は2～3割近くで推移しています。令和2年の事故死者数1名は、歩行者となっています。



資料：千葉県警察本部交通総務課

- ③ 朝の通勤時間帯（6時～10時）と薄暮時から夜間（16時～20時）にかけて交通事故が多発しており、令和2年中では6時～10時の時間帯で25.0%、16時～20時までの時間帯で23.6%の交通事故が発生し、全体の約5割も占めています。



資料：千葉県警察本部交通総務課

2 交通安全計画における目標

究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築ですが、一朝一夕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、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることで、安全で安心して暮らすことのできる大網白里市を目指します。

そのため、警察をはじめ関係機関・団体と連携・協力して、この計画の施策を推進します。

3 計画の重点事項

計画の策定に当たっては、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり「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」及び「悪質・危険な運転者対策の強化」の3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

市内で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、交通事故全体が減少傾向であるなか全事故に占める割合は高い割合を占めていることから、対策の更なる強化が必要となっています。

(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が高いことから、交通事故防止に取り組むうえで、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反射材の普及促進などの対策を強化することにより、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

高齢者人口の急速な増加に伴い、高齢者の運転に起因した交通事故の発生が増加傾向にあり、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。

高齢運転者の増加に対応した心身機能低下に伴う相談など、効果的な取組を実施することにより、高齢者が加害者となる交通事故の防止を強化します。

◆重点項目2：自転車の安全利用対策の強化

自転車の安全利用に関するこれまでの取組は、自転車運転者が自動車等との交通事故により被害者となることを防止する対策を中心に展開してしまし

た。しかしながら、自転車運転者が歩行者等と衝突し加害者となる事故も多く発生し社会問題化していることから、自転車の安全利用をさらに徹底するための対策の強化が急務となっています。

(1) 幅広い世代を対象とした対策強化の必要性

学齢期には、日常的な行動範囲が広がり自転車の運転を行う機会が増加することに伴い、自転車に関係する事故が多くなります。

また、高齢者の自転車利用や、近年、通勤や配達等で自転車を利用する人も増えてきています。

このため、次代を担う小・中・高校生の子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しても、自転車の安全利用対策をさらに強化する必要があります。

(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、ルール遵守とマナーの向上はもちろんですが、自身を守るための自転車ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策をさらに強化する必要があります。

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配慮する必要があります。

◆重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化

近年、「妨害運転」や運転中のスマホ等利用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が、社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「妨害運転」や「ながら運転」に関する規制が強化されました。

しかしながら、これらの悪質・危険な運転に加え、飲酒運転による交通事故も後を絶たないことから、これらの運転者等への対策を強化します。

(1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

「妨害運転」や「ながら運転」については、その危険性や迷惑性を十分広報する必要があるほか、飲酒運転についても、アルコールが運転に及ぼす影響や重大交通事故に直結する危険性などを、あらゆる機会を通じ運転者などに対し周知啓発を行う必要があります。

特に、飲酒運転の根絶には、市民の飲酒運転根絶意識の醸成を図り、地域で飲酒運転を排除する取組を、市民総ぐるみで進め、飲酒運転根絶の環境づ

くりを推進することが重要です。また、「妨害運転」に関する罰則は、自転車利用者にも適用されることから、広報啓発活動を推進し、市民への浸透を図る必要があります。

(2) 飲酒運転などの悪質・危険な運転に対する取締りの強化

飲酒運転をはじめ、車間距離不保持などの「妨害運転」、携帯電話を使用している「ながら運転」などの迷惑運転は、重大事故に直結する危険性を有しているほか、ひき逃げを誘発するおそれがあることから、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、取締りの強化を推進します。

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

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び負傷者数が減少傾向にあることは、これまで実施してきた交通安全対策に一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来から実施し効果を発揮してきた交通安全対策に加え、さらに、社会状況や交通情勢の変化等に対応し、また、変化している状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、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新たな施策を取り入れながら、より効果的な対策への改善を図ります。

今後、対策を実施していくに当たり、特に、次のような5つの項目に重点を置いた対策の推進を図ります。

【第1の視点】高齢者・子どもの安全確保

高齢化が急速に進行していることを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成に取り組んでいくことが重要です。

そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自動車を利用する場合とがありますが、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取り組みなど、それぞれの高齢者の特性に応じた対策を強化することが喫緊の課題です。

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かかわらず交

通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化するなど利用しやすい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を踏まえ、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、少子化の進展の中で、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子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、次代を担う子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実施するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等における歩道等の安全・安心な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、高齢者や子どもにとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高める必要があります。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子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ける歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動等の推進を通じて、運転者に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等、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、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、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、反射材等を利用すること等、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等、各種の取組を総合的に推進することにより、歩行者の安全確保を図ります。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には一転して加害者になることから、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、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、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通行空間の確保を進め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の通行空間の確保等の環境整備で完結するものではありません。自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する

る理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が歩行者等の安全な通行を脅かし、重大な交通事故を発生させることが社会問題化していることから、自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等の充実を図る必要があります。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追い越し、自転車通行帯への駐停車などの問題もあることから、自動車運転者への啓発も必要です。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

市内における交通事故件数や死傷者数は減少傾向にありますが、市民が日常使う生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため引き続き、生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行を普及するための啓発等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を推進する必要があります。

また、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、関係機関・団体等を召集のうえ、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

多くの交通事故は、居住してい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積極的に活用した高齢者に対する交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、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、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

これらの地域で行われる交通安全活動を支援するため、交通安全に関する情報の提供、地域と一体となった運動の展開、交通安全ボランティア団体の活動

や地域で行う交通安全教育への支援、高齢者の自主的な交通安全活動の促進を図ります。

【第5の視点】 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故により多くの生命が失われています。

交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するために、警察や関係機関と連携して交通死亡事故の発生場所、形態、交通流等を詳細に分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を推進することが求められます。

第2節 道路交通安全の施策

交通事故をなくし道路交通安全を確保するため、交通安全対策基本法に定められた施策に基づく7つの柱により交通安全対策を実施していきます。

- ① 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 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考え、行動することが何よりも重要であることから、交通安全に関する活動へ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、取り組んでいきます。

(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と考えられることから、市民が家庭、学校、職場等において交通安全について語り、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、各区・自治会等が行う防犯活動と連携・協働して交通安全活動を促進し、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・団体等と連携し、交通安全意識の高揚を目的とした各種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 交通安全に関する情報提供の推進

交通安全への理解を深め、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、広報紙やホームページ等を活用し、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 交通安全団体への支援等

ア 交通安全団体の育成支援

a 交通安全協会

交通安全協会は、地域において交通安全教育や広報・啓発等の様々な活動を展開するなど、重要な役割を担っています。このため、交通安全協会による各種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支援を行います。

b 安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、道路交通法第74条の3の規定により、一定台数以上の自動車を使用している事業所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、地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るため、安全運転管理者協議会に対する必要な支援を行います。

c 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おけるモラルを向上させ、交通安全の確保について市民の理解を深める重要な役割を担っているため、より効果的な活動が行われるよう必要な支援を行います。

d その他の民間団体

民間団体に関しては、交通安全活動が効果的に行われるよう必要な情報提供等の支援を行います。

(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

交通安全思想を普及させ、市民一人ひとりが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ことにより交通事故の防止を図ることを目的に、春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通安全運動を実施し、交通事故の実態に即した運動を展開します。

イ 日を定めて行う運動

千葉県が定める交通安全意識を高める日としての「交通安全の日（毎月10日）」、自転車の安全利用促進を図る日としての「自転車安全の日（毎月15日）」において、広報や指導及び啓発等の施策を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

子どもと高齢者の交通事故防止、薄暮時や夜間・明け方における交通事故防止、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、交差点での交通事故防止、悪質な違反・危険運転の防止等を中心に幅広い運動として展開します。

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

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、街頭や駅等における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、市民に対する広報に努めます。

イ 広報媒体の積極的活用

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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ため、広報紙やホームページ等を活用します。

また、関係機関・団体及び各区・自治会等を通じ、幅広く各家庭に浸透し、日常生活に密着した広報啓発に努めます。

③ シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底

自動車乗車中の交通事故現場において、未だに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、関係機関・団体と一体となり、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着用効果及び正しい着用方法についての周知に努め、全ての座席のシートベルト着用、子どもを同乗させる場合の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、交通安全運動等あらゆる機会を通じて広報媒体を活用し、着用・使用の徹底を図ります。

④ その他の普及活動の推進

ア エコドライブの推進

交通安全にも役立つ環境対策として、エコドライブの実施を呼びかける取組を実施します。

イ 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、視認性の高い明るい色の服装の着用や反射材・LEDライトを活用する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。

特に、反射材の着用については現時点では十分に普及しているとはいえません。今後、反射材を着用する習慣が浸透するよう取組をさらに進めることにより、特に歩行者の交通事故を効果的に減少させることにつなげる必要があります。

ウ ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）・ライト運動

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。

※ ゼブラ・ストップ活動

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ており、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である。

- ① ゼ「前方」：前をよく見て安全運転、横断歩道を発見したら、その周りに歩行者がいないか十分に注意する
- ② ブ「ブレーキ」：横断歩道の手前では、「ブレーキ」操作で安全確認し、渡ろうとする歩行者がいるかもしれない場合は横断歩道の手前で停まれる速度で進む
- ③ ラ「ライト」：3（サン）・ライト運動で道路横断中の交通事故防止
- ④ ストップ：横断する歩行者がいたら、必ず一時停止（ストップ）で交通事故をストップ

※ 3 (サン)・ライト運動

薄暮時間帯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ており、3つのライトを推進し、交通事故を抑止する運動である。

- ① ライト (前照灯) : 薄暗くなってきたら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) : 歩行者・自転車は、反射材、LEDライト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) : 運転者は右からの横断者にも注意

(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、家族に限らず隣近所で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで、交通安全を意識する機会の少ない高齢者に声を掛けるなど、高齢者をケアする活動を推進します。

① 高齢者に対する交通安全教育

関係機関・団体が連携し、各区・自治会や高齢者サークル等、高齢者が集まる場所において、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に事故防止に関する情報提供をするとともに、夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色の服装の着用や反射材の着用を推進します。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

ア シルバーリーダーの指導・育成

地域における高齢者の交通安全意識を高める交通安全リーダーを育成するとともに、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進します。

イ 高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進

高齢者に対して交通安全指導及び反射材の配布を行い、指定期間中の無事故を目指すことを目的として実施している「高齢者交通安全いきいきキャンペーン」は、交通安全指導等を受講する機会の少ない高齢者を中心として、交通安全意識の高揚を図ることに大きな効果が得られています。

このため、より多くの高齢者に同キャンペーンへの参加を促し、高齢者の交通安全意識の高揚と高齢者の交通事故未然防止を図ります。

ウ 運転免許自主返納に関する高齢者への周知促進

運転に自信がなくなった高齢者に対して運転免許の自主返納を促すため、運転免許自主返納制度の周知を促進し、高齢運転者による交通事故抑止に努めます。

(4) 自転車安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報活動の推進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、配達や通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、自転車の歩道での暴走や携帯電話等を使用しながら走行するなど、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、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。

そこで、自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、交通安全運動等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の遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

ア 自転車安全利用キャンペーン等の実施

毎年5月に実施する「自転車安全利用推進月間」や毎月15日の「自転車安全の日」を重点に関係機関・団体と連携した広報啓発活動を実施し、自転車安全利用五則の普及促進を図るとともに、交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、街頭啓発活動を実施するなど自転車安全利用対策を推進します。

※ 自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は、左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

イ 交通安全教室の開催

幼稚園、保育園、小・中学生対象に、警察、学校、交通安全協会等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車安全利用五則の普及促進を図るとともに、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。

ウ 自転車利用者への広報啓発

自転車の安全利用に関する交通安全教室を受けることの少ない社会人等に対し、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車の運転が歩

行者等との重大な事故を発生させている危険があることの認知を高め、「自転車安全利用五則」等の周知を図る必要があります。

このため、様々な広報媒体を通じて啓発を強化するとともに、駐輪場など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。

② 自転車の点検整備の促進

交通安全教室等において、日常点検実施の習慣化及び自転車安全整備店における定期的な精密点検・整備を呼び掛け、自転車点検整備の促進を図ります。

③ 自転車安全整備制度（T Sマーク制度）※の普及促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、関係機関・団体、学校と連携し、定期的な自転車点検整備を推進するとともに、T Sマークの普及促進を図ります。

※T Sマーク制度：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で、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

④ 自転車保険への加入促進

自転車の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、関係機関・団体と連携し、交通安全に関する広報や教育活動を通じ、過去の裁判結果を例示する等、自転車保険の必要性を説明し、各種自転車保険への加入を促進します。

⑤ 反射材等の普及

薄暮時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服装の着用や自転車の側面を含む反射材の効果と必要性について周知させることで、自転車利用者が自ら身を守る意識の向上を図り、反射材の自発的な普及活用の促進に努めるとともに、灯火の取付け並びに点灯を指導し、自転車の視認性の向上を図ります。

⑥ 全ての年齢層へのヘルメットの普及促進

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は頭部に重大な損傷を受ける恐れがあるため、頭部への衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転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安全利用の推進

幼児二人同乗用自転車の普及促進を図るとともに、同自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進します。

(5) 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飲酒運転が重大事故に直結する危険性と職場や家庭をはじめすべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。

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

飲酒運転根絶活動を行う環境づくりを進めるため、ハンドルキーパー運動※による飲酒運転防止活動等の推進や運転代行サービスの利用促進をするほか、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

※ハンドルキーパー運動：自動車で飲食店に行く場合、グループでお酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は他の人を送り届ける役を務めるという運動。

(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するため自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、交通事故を自らのものと考えさせ、それに対する態度を身に着けさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、幼児から高齢者まで、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。

① 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の充実

幼児に対する交通安全教育は、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来に渡って、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する交通安全意識を養うためにも必要です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、関係機関・団体等の連携により、幼児、保護者に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 家庭における広報活動等の推進

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が必要です。そのため、関係機関・団体

と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供や広報活動等を行います。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。

また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独または複数で行動する機会が増えます。

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、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、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。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。また、通学等の交通手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生の交通事故全体のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

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、自転車で安全に道路を通行させ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、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、その多くが近い将来、自動車等の運転者として交通社会に参加するようになります。また、高校生が関連する交通事故のうち、高い割合を占めている自転車の交通事故を防止する必要があります。

交通社会の一員として、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践により、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できるような交通安全教育を推進します。

⑤ 成人等に対する交通安全教育の推進

広報活動やキャンペーンを積極的に実施し、歩行者、自転車利用者の保護、シートベルトの着用の徹底、速度超過、飲酒運転等の悪質・危険な運転の防止を中心に安全運転を促進し、社会的責任を自覚させるとともに、警察、交通安全協会等の関係機関・団体等と連携・協力して、交通安全活動を促進し、交通安全意識の高揚を図ります。

高齢者においては、道路横断時の安全確認や反射材の着用など、事故防止のための自主的な安全行動について啓発を推進します。

(7) 効果的な交通安全教育の推進

交通事故を防止するには、幼児から高齢者まで段階的かつ体系的に実施する交通安全教育が必要不可欠です。このため、交通安全教育用信号機や横断マットなどを各種交通安全教育の実施時に貸し出しを行い、参加・体験・実践型の交通安全教育が行われるよう支援します。

【第2の柱】安全運転の確保

「人優先」を基本とした安全運転を確保するために、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努め運転者の能力や資質の向上を図ります。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図っていきます。

また、運転者に対して、広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

運転者教育等の充実

① 高齢運転者対策の充実

ア 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

70歳以上の運転者は、高齢運転者標識を表示する努力義務があることから、積極的に広報を実施し、高齢運転者標識の標示の定着化を図るとともに、他の年齢層には、高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車に配慮する運転者教育に努めます。

イ 「はればれ運転」の広報啓発の推進

高齢運転者に対して、「雨の日や夜間は運転を控える。」「運転は、近所のスーパーや病院までにする。」「体調がすぐれない日は、運転をしない。」など、天候や自身の体調を考慮し、適切な運行行動をとる「はればれ運転」を積極的に広報し、高齢運転者の意識改善を促すことで交通事故抑止に努めます。

ウ 安全運転サポート車の普及促進

安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車をいう。）について、関係機関と連携し、更なる普及促進を図ります。

併せて、安全運転サポート車の普及啓発に当たり、条件によって適切に作動しない場合があり、事故を完全に防ぐものではないことなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せず責任を

もって安全運転を行わなければならない旨の周知を図ります。

エ 運転免許を自主返納しやすい環境整備の促進

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」等の理由により、自動車の運転に不安がある高齢者が、自主的に運転免許を返納しやすい環境の整備を推進します。

特に、運転免許を自主返納した高齢者に対しては、代替の交通手段が必要となることから、電車・民間路線バス・コミュニティバス等の公共交通機関やタクシーへの運賃割引などの優遇措置を周知し、免許を返納しやすい環境整備に取り組みます。

(ウ 削除)

【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 歩行空間等の整備

ア 歩道及び自転車利用環境の整備

歩行者及び自転車利用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、歩道及び自転車利用環境の整備を推進します。

イ 通学路等の整備

児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

また、大網白里市通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の安全確保を図ります。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 適切に機能分担された道路網の整備

道路交通の安全を確保するため、主要幹線道路をはじめとする各種道路それぞれの機能が適切に分担されるよう体系的な道路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します。

② 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、

道路の改築等による交通事故対策を推進します。

ア 道路改築等に併せた歩道等の整備

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、道路の改築等に伴い、歩道等の新設・拡幅について、整備を推進します。

イ 交差点のコンパクト化等の推進

交差点及びその付近における交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。

ウ 交通安全施設の整備

道路の改築等に当たっては、交通環境に応じ、信号機、道路標識・標示、道路照明灯及び防護柵等の交通安全施設の整備を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、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して取り組みます。

イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、関係機関と連携し、効果的な交通規制の実施及び交通安全施設の整備を推進します。

ウ 信号機の設置及び改良の推進

市民から寄せられる信号機の設置要望等に対し、交通量、交通事故発生状況等の交通環境や必要性を総合的に勘案して、信号機の設置・改良を推進します。

エ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性のある交差点・カーブ区間において、関係機関と連携し、適切な交通規制を実施するとともに、ドット線、視線誘導標、道路照明灯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などにより交差点存在を明確化し、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。

オ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等へ道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識、標示など、夜間事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

市では、公共交通空白地域における移動手段として、「コミュニティバス」の運行や、事業所が運行する送迎バスの空席を活用した「高齢者外出支援事業」を行っており、引き続き、利用者の利便性向上や利用促進を図ります。

(5) 効果的な交通規制の推進

① 地域の特性に着目した交通安全対策

主に通過交通の多い幹線道路においては、円滑化に重点を置いた交通規制を実施し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路等においては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を実施するなど、関係機関と協力し、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

② 交通事故多発箇所における重点的交通規制

交通事故が多発している箇所、路線等においては、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況を勘案し、関係機関と協力しながら、事故抑止に資する重点的、効果的かつ合理的な交通規制を推進します。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、自転車と歩行者等が安全に通行でき、かつ共存できるよう、関係機関が連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

② 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等により交通が阻害されている現状を踏まえ、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対する正しい駐輪方法等に関する一層の普及・浸透を図ります。

③ 放置自転車の一掃

放置自転車の問題を広く市民に訴え、関係機関と連携・協力して放置自転車の一掃を図ります。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備

大規模地震等の災害が発生した場合に対応できる、道路ネットワークと機能の充実を図ります。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した際の道路における混乱を最小限に抑えるため、災害を想定した交通安全施設等の整備を推進します。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、災害対策基本法、道路交通法等、関係法令に基づき、交通規制を迅速かつ的確に実施します。

④ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時には、道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(8) 駐車対策の推進

違法駐車対策の推進

違法駐車の実態等を踏まえ、警察や関係機関等と協力して違法駐車対策を推進します。

(9) 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、道路工事等に伴う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より、交通の安全と円滑を確保します。

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、関係機関と協力して実態調査、指導・対応を行い、その是正を実施します。

また、不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を行います。

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。

② 子どもの遊び場等の確保

路上における遊び・運動による事故防止のため、子どもの遊び場等となる都市公園の整備を推進します。

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、決壊又は異常気象時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。

【第4の柱】道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、飲酒運転や著しい速度超過等悪質・危険・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します。

交通指導取締りの強化等

① 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線における重大事故防止に重点を置いた交通取締りを効果的に推進します。

このため、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過及び交差点に関連する違反等の悪質性、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ります。

また、自転車利用者による違反走行及び歩道通行者に危険を及ぼす違反者に対して、指導警告及び、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する取締りの強化を図ります。

通学路における交通安全対策として、通学時間帯の通行車両に対する交通指導取締りのほか、地域住民の交通取締り要望を反映させた住民に安心感を与える交通指導取締りを実施します。

② 飲酒運転等に対する交通指導取締りの強化

飲酒運転に対しては、重点的かつ効果的な取締り手法により指導取締りを強化、推進するとともに、取締り体制の確保に努めます。さらに、飲酒運転を助長する車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のいわゆる周辺者三罪についての取締りの強化も推進します。

【第5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、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推進します。

救助・救急体制の整備

① 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行い、また、被害を最小限にとどめるためには現場において、交通事故の当事者や現場に居合わせた人等による応急手当が適切に行われる必要があります。

このため、各消防機関等において、地域住民を対象に交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や実技の普及を図るとともに、指導員の養成が行われるよう連携・協力します。

【第6の柱】 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等を支援するため、交通事故相談等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) 交通事故相談の普及啓発

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、交通事故被害者等を支援するため、県交通事故相談所等と協力し、交通事故相談を開催するとともに、そのことを広報・周知します。

(2) 交通災害共済制度の加入促進

千葉県市町村交通災害共済制度は、会員である住民が会費を出し合い、交通事故による被災者に見舞金を支給する会員相互の扶助制度であるため、広報紙やホームページ等で積極的な広報活動を展開し、本制度の一層の普及を図ります。

【第7の柱】 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、事故が発生した状況について、運転者等の行動に加え、道路環境面等様々な角度から情報収集に努めるとともに、関係機関・団体等による事故原因の分析、効果の高い対策を実施します。

(1) 交通事故多発箇所共同現地診断

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関係機関・団体等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、交通事故防止を図ります。

(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や社会的反響の大きな事故が発生した場合には、現地において警察や道路管理者等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因（特性・心理・思い違い等）や道路環境の外的要因（昼・夜・交差点・カーブ・道路環境等）を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して同種事故の再発防止を図ります。

第2編 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造改良の促進

踏切道の交通安全対策として、踏切道に接続する道路の幅員については、幅員差が生じないように努めるとともに、歩道が狭隘な踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進するなど、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を推進します。

2 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備等の整備

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、大型遮断機装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進します。

(2) 交通規制の実施

踏切道における交通事故は重大事故に直結することから、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路等の状況を総合的に勘案して、必要に応じた交通規制を推進します。

3 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、車両等の踏切一時不停止、しゃ断踏切立入り等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを積極的に推進します。