

第 1 1 次下諏訪町交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

下 諏 訪 町

は じ め に

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたる下諏訪町交通安全計画を作成し、町、関係機関・団体が一体となり交通安全対策を実施してきました。

その結果、町内の交通事故は、平成 12 年の発生件数 169 件、負傷者 206 人をピークに年々減少し、令和 2 年には発生件数 52 件、負傷者 71 人まで減少しています。

これは、関係機関・団体はもとより、町民一人ひとりが交通安全に対して積極的に取り組んできた成果です。

しかしながら、近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が発生しており、交通事故のない社会を目指し、町民の安全と安心を確保していくためには、交通安全施設の充実を図り、関係機関・団体のみならず、町民一人ひとりが、交通事故の危険性を十分に認識した上で、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識し、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうという意識をもつことが大切です。

この第 11 次下諏訪町交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法に基づき、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に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関・団体と更なる連携を図り、町民の理解のもと、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進していきます。

目 次

第1章 道路の交通安全

第1節	道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節	道路交通の安全についての目標	1
1	道路交通事故の現状と今後の見通し	1
(1)	道路交通事故の現状	1
(2)	道路交通を取り巻く状況の展望	2
(3)	道路交通事故の見通し	2
2	第1次交通安全計画における目標	2
3	第1次交通安全計画の推進	2
(1)	下諏訪町	2
(2)	事業者、交通関係団体、ボランティア等	2
(3)	町民	3
第3節	道路交通の安全についての対策	3
1	今後の道路交通安全対策について	3
(1)	高齢者及び子どもの安全確保	3
(2)	歩行者及び自転車の安全確保	4
(3)	町民自らの意識改革	5
第4節	講じようとする施策	5
1	道路交通環境の整備	5
(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	5
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	6
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	7
(4)	効果的な交通規制の推進	8
(5)	自転車利用環境の総合的整備	8
(6)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
2	交通安全意識の普及徹底	9
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
3	安全運転の確保	14
(1)	運転者教育等の充実	14
4	車両の安全性の確保	14
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	14
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	15
(3)	自動車の点検整備の充実	15
(4)	自転車の安全性の確保	15
5	道路交通秩序の維持	16
(1)	交通の指導取締りの強化等	16
(2)	暴走族対策の強化	16
6	救助、救急活動等の充実	16

(1) 救助、救急体制の整備	17
(2) 救急医療体制の整備	17
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	17
7 交通事故被害者支援の推進	18
(1) 損害賠償の請求についての援助等	18
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	18
8 調査研究の充実	18
(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進	18
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	19

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	20
第2節 踏切道における交通安全の対策	20
1 踏切道の統廃合等の促進	20
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	20

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現するには、町民が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要であり、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ためにも、行政と町内の学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化し、また、町民が交通安全に関する各種活動に様々な形で参加し、協働による活動を強化していく必要があります。

第 2 節 道路交通の安全についての目標

1 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

下諏訪町は、長野県のほぼ中央に位置し、南は諏訪湖に面し人口約 19,500 人の地方都市です。幹線道路は、東西に国道 20 号、県道岡谷・下諏訪線と町道湖岸通り線、南北に国道 142 号、県道諏訪大社春宮線と町道西大路線が走っています。

下諏訪町の交通事故発生件数は、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間に於いて 321 件、県下においては 34,587 件であり、その割合は 0.93% となっています。

なお、下諏訪町での交通事故による死亡者数は 5 年間で 3 人、県下においては 377 人であり、その割合は 0.80% となっています。町の交通事故の発生場所を見ると、国道や県道の事故が大半を占めており、事故原因としてはスピードの出し過ぎ、安全確認の不足など、避けることができた事故が大半で、特に交差点とその付近において発生しています。

また、死亡事故の全体のうち、高齢者の事故、シートベルト非着用者による事故、夜間の事故が多く占めています。

下諏訪町における道路交通事故の推移

令和 2 年交通統計より抜粋

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数	100	93	80	71	89	68	73	63	65	52
死者	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0
傷者	120	116	97	86	107	83	87	92	83	71

※ 各年（1月～12月）

※「交通事故」とは、道路上（道路交通法第 2 条第 1 項第 1 号）において発生した人の死亡又は負傷を伴った事故（人身事故）をいう。

※「死者」とは、交通事故発生後、24 時間以内に死亡した人をいう。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許所有者数の減少が始まっている中、高齢化の進行に伴い高齢者の運転免許所有者は、年々増加傾向にあり、今後さらに増加することが見込まれます。交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許所有者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

(3) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済情勢や社会情勢の動向に伴い今後ますます複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の発生状況については、正確な見極めが難しいところですが、今後新規に行われる交通安全施策や、最近導入されてきた新しい施策を実施していくことにより交通事故の減少が期待されます。

2 第1次交通安全計画における目標

人命尊重の理念に立って、第3節、第4節に掲げる諸施策を総合的に推進することにより、特に死亡事故の防止には格段の意を注ぎ、交通事故抑止に努めながら、年間の交通事故件数を令和7年までに55件以下とすることを目指します。

本計画では、下諏訪町の地域特性、交通事故状況等を踏まえ、特に取組むべき施策として、総合的な高齢者交通安全対策及び通学路の交通安全対策の2点を重点課題として、交通安全対策を推進します。

3 第1次交通安全計画の推進

(1) 下諏訪町

下諏訪町は、地域の他の行政機関や交通安全協会等の団体と連携し、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進します。

(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等

町民を交通事故から守るうえで、各事業者は、大きな役割を果たしており、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど交通事故防止に努めることとします。

また、交通関係団体、ボランティア等の行う交通安全運動は、地域における社会的期待も大きいため、行政等と連携、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくことが求められます。

(3) 町民

悲惨な交通事故をなくすためには、何よりも、町民一人ひとりが交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践を習慣とすることが肝要です。交通事故による被害者とその家族はもとより加害者においても、心身ともに傷つき苦しんでいる状況にあり、この計画が効果的に推進されるよう、町民一人ひとりが交通安全について考え、担い手となって行動していくことが大切です。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策について

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死傷者数が減少していることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと考えられます。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故件数の減少幅は、縮小傾向にあり安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する交通事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や運転中の操作による危険性も指摘されています。

今後は、従来 of 交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、さらに実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実させ、より効果的な対策に向けて改善を図り、有効性が見込まれる新規施策を推進します。対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、効果評価・検証を行い、必要に応じて改善をしていくことが必要です。

【交通安全対策】

①道路環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥救助・救急活動の充実 ⑦被害者支援の充実と推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実

(1) 高齢者及び子供の安全確保

ア 高齢者の安全確保

- ・ 高齢者については、主として歩行や自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、さらに運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策とも連携を深め推進していきます。高齢者の交通事故防止は、高齢歩行者（自転車利用者を含む）と高齢運転者のそれぞれの特性を理解した対策を講じます。特に、高齢運転者については、今後大幅な増加が予想されることから、交通事故を起こさないための対策強化が課題となります。

また、運転免許を自主返納した高齢者の移動手段を確保するための交通環境整備等運転免許自主返納制度に対する支援施策を推進します。

- ・ 高齢者が歩行や自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性や地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育の充実のほか、今後は多様なモビリティの安全利用や、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用も重要になると考えられます。

また、年齢等にかかわらずすべての人が利用しやすいよう街づくりや生活環境を設計するとの考えに基づいた、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることが必要です。

高齢運転者の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う安全運転サポート車の活用や普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生していることを踏まえ、運転支援機能技術とその限界について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供を行います。

イ 子供の安全確保

次世代を担う子供の安全を確保する観点から、子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進して、子供が移動しやすい環境の整備を推進します。

また、子供だけでなく保護者や地域住民を含めた、地域の交通情勢に応じた交通安全教育の充実や、地域で子供を見守っていく取組みを充実させていきます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

ア 歩行者の安全確保

令和2年の交通事故死者数に占める歩行者の割合は3割を占めています。横断歩道における交通事故は歩行者事故の3割を占めるなど、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び幹線道路において、横断歩道の設置や適切な維持管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の維持・確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

イ 自転車の安全確保

令和2年の交通事故死者数に占める自転車の割合は約2割を占めています。自転車は自動車と衝突した際に被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となるため、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。安全利用を促進するため、安全で快適な自転車走行空間の確保や自転車利用者による交通ルール無視やマナー違反に対する各種の対策に加え、歩行者に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

(3) 町民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての町民が交通事故の悲惨さを十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識することが必要です。

交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実させ、一方的な情報提供や呼びかけにとどまらず、多くの町民が自ら安全で安心な交通社会を構築しようとする前向きな意識を持つようにしていく必要があります。

町民が身近な地域において、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわっていくことなど、安心で安全な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

第4節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全で安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

- ・ 道路管理者はバイパス等外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を推進します。
- ・ 歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進します。
- ・ 公安委員会は生活道路において、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制の推進を図ります。

また、高輝度標識等の見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化等の安全対策、外周道路を中心とした、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を推進します。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

- ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、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みを実施するとともに、合同点検の結果等を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。
- ・ 小学校、保育園等に通う児童や幼児、高等学校、中学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、路肩の

カラー舗装、防護柵の設置、横断歩道等の拡充により、通学路及び通園路の整備を図ります。

ウ バリアフリー化などによる歩行空間等の整備

- ・ 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推進します。
- ・ 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、道路標識の高輝度化・自発光化・表示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示などの高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。
- ・ 旧来の歩道に多い波打ちや段差を解消し、歩行者にやさしい、使いやすい歩行空間を形成する歩道リメイク事業を推進します。
- ・ 高齢者、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、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心とした整備の推進に合わせ、高齢運転手の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。
- ・ 冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、町中心部や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設等の整備を推進します。

(2) 幹線道路におけ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

- ・ 異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格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、自転車歩行車道等の整備を推進します。
- ・ 高規格道路等の整備などにより、利用しやすい道路環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上を図ります。
- ・ 通過交通の転換と交通の効果的な分散により、町内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等の整備を推進します。
- ・ 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、道路の系統的な整備及び交通安全施設の整備等、総合的な推進を図ります。
- ・ 町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、鉄道等複数の交通機関の連携を図ります。

イ 改築等による交通事故対策の推進

- ・ 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、歩道等を設置す

るための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置などの交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

- ・ 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、交差点の改良や付加車線の設置等を推進します。
- ・ 一般道路の新設、改良にあたっては、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、防護柵等の整備を図るとともに歩行者の安全を確保するための施設の整備を推進します。
- ・ 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、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- ・ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティー道路、歩車共存道路等の整備を推進します。
- ・ 歴史的街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します。

ウ 幹線道路における交通規制

交通事故多発区間においては、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策の見直しを行い、適正化を図ります。

エ 重大交通事故の再発防止

死傷者が多数に上るなど社会的に大きな影響を与える重大な交通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講じます。

オ 幹線道路における除雪・消融雪施設等の整備

冬期における車両の安心・安全な通行を目標に、除雪の充実や消融雪施設等の整備を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

公安委員会及び道路管理者が連携し、効果的かつ効率的に交通安全施設等を推進し、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後、長期間が経過した交通安全施設の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化等を推進します。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進のため、生活道路において人優先の考えのもと「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間においては重点的な交通事故防止対策を実施するとともに、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を図ります。

(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、交通流等を考慮し、既存の交通規制を見直す等、地域実態に応じた規制内容とし、かつ、合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を実施します。

ア 地域の特性に応じた交通規制

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制等の内容について、常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

イ より合理的な交通規制

一般道路^{※1}においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引き上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進します。

また、生活道路^{※2}においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細やかな駐車規制を推進します。

※1：一般道路

車両および歩行者など、あらゆる交通の用に供する道路。

※2：生活道路

一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車と歩行者の事故を防止するため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道等の自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間の整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

イ 自転車駐輪場対策

自転車の駐輪対策については、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こととし、路外、路上の自転車駐輪場の整備等を図り、自転車、歩行者の通行の安全を確保します。

(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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行を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を及ぼす不法占用物件等については、実態把握、積極的な指導取締りによりその排除を行い、特に迷惑性が高くなる市街地を重点にその是正を実施します。さらに、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い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

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、施工時期や施行方法を調整します。

2 交通安全意識の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る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ます。

さらに、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町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す。

(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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを守り、日常生活において、安全に行動できる習慣や態度を身に付けることを目標とします。
- ・ 保育園においては、家庭や保護者会交通安全部会、警察、交通安全教育支援センター等と連携・協力を図りながら、日常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います。

また、これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、保育士の指導能力の向上及び指導資料の作成、教材・教具の整備を推進します。

- ・ 警察等関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具あるいは、情報の提供等を行うことにより、保育園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、保護者が幼児の手本となって適切

な指導ができるよう保護者に対する交通安全教育等の実施に努めます。

イ 小学生に対する交通安全教育

- ・ 小学生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、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得してもらうとともに、道路や交通状況に応じて、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します。
- ・ 小学校においては、家庭及び警察等関係機関・団体と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車並びに乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、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します。
- ・ 警察等関係機関・団体は、小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、児童に対する補完的な交通安全教育を推進します。
また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車使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交通安全教育の実施に努めます。

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通行するために必要な技能と知識を十分習得してもらうとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持ち、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します。
- ・ 中学校においては、家庭及び警察等関係機関・団体と連携、協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味並びに応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。
- ・ 警察等関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の実施に努めます。

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、特に自動二輪車運転者及び自転車利用者として、安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得してもらうとともに、交通社会の一員として、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等責任ある行動ができるような、健全な社会人を育成することを目標とします。
- ・ 高等学校においては、家庭及び警察等関係機関・団体と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深まるよう努めます。
- ・ 生徒の多くが、近い将来、運転免許証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、運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。
特に、自動二輪車・自動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、警察等関係機関・団体やPTA等と連携しながら、交通安全、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

- ・ 警察等関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進します。

また、小・中学校との交流を図るなどして、高校生の果たしうる役割を考えてもらうとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、免許取得者以外の社会人に対する交通安全教育の充実に努めます。
- ・ 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上を推進します。
- ・ 免許取得後の運転者教育は、運転手として社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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します。
- ・ 事業所等の自動車の使用者は、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な参加を促し、事業所等における自主的な安全運転管理の活発化に努めるほか、事業所等の運転管理の一環として、安全運転管理者、運行管理者等による交通安全教育を推進します。
- ・ 警察及び支援センター、交通安全協会等による免許を持たない若者や社会人を対象とした自転車の安全利用を含めた交通安全教育の促進を図ります。

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運転者又は、歩行者の交通行動に及ぼす影響を理解してもらうとともに、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実践的スキル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します。
- ・ 町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努めるとともに、高齢者交通安全推進員等を対象とした参加、体験、実践型の交通安全教育を積極的に推進します。
- ・ 警察及び交通安全協会、医療機関、福祉施設関係者等と連携して、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活動・福祉活動、各種行事等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- ・ 交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に高齢者交通安全推進員及び関係機関等で個別訪問を通じた個別指導を実施するなど、地域ぐるみで推進を図ります。

また、活動に当たっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、事故の実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の活用等交通安全用品の普及・活用等の促進に努めます。

- ・ 高齢者運転手に対しては、安全運転サポート車の普及啓発や運転免許証の自主返納制度の周知についても推進します。

キ 身体障がい者に対する交通安全教育

- ・ 身体障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。自立歩行が困難な身体障がい者については、介護者、交通ボランティア等の身体障がい者に付き添う者を対象とした講習会等の推進を図ります。

ク 外国人に対する交通安全教育

- ・ 外国人に対して交通ルールやマナーに関する知識の普及を目的として、交通安全教育を推進するとともに定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらう等効果的な交通安全教育に努めます。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 町民参加型交通安全運動の推進

- ・ 町民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・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、町民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進し、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的、継続的に展開します。
- ・ 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町民に周知することにより、町民参加型の交通安全運動の充実、発展を図ります。
- ・ 警察等関係機関・団体が連携し、運動期間終了後も継続的・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ます。

イ 自転車の安全利用の推進

- ・ 自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知していきます。
- ・ 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、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ります。特に、歩道通行時における歩行者保護のルールや、スマートフォン等を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。
- ・ 夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、反射材用品等の取り付けによる自転車の視認性の向上対策を促進します。
- ・ 交通事故の被害軽減の効果がある自転車用ヘルメットの着用を全ての年齢層に対して促進します。
- ・ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、加害者側に高額な損害賠償命令が下される事例が発生している状況も踏まえ、被害者の損害を確実に補償し、翻って加害者側の経済的破綻も回避するため、損害賠償責任保険等への加入を促進するとともに、自転車の点検整備促進の対策を推進します。

- ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底
- ・ 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、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着用の徹底を図ります。
 - ・ 警察等関係機関・団体等との協力により、あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報啓発活動を展開します。
- エ チャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・ 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、保育園や警察等関係機関・団体と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。
- また、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用することができない子供にはチャイルドシートを着用させることについても、効果的な広報啓発・指導を推進します。
- オ 反射材用品等の普及促進
- ・ 夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に期待できる反射材用品等の積極的な普及を図ります。普及に際しては全年齢を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の利用を推進します。
- カ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進
- ・ 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広報啓発等を推進し、町民の規範意識の確立を図ります。
 - ・ 警察や交通安全協会等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町民の規範意識の確立を図ります。
- キ 効果的な広報の実施
- ・ 町広報誌、新聞、インターネット等広報媒体を活用し、効果的な運動を図ります。
 - ・ 家庭、保育園、学校、事業所等と一体となった広範的なキャンペーンを積極的に行い、高齢者の事故防止、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、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶等を図ります。
 - ・ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細やかな広報に努め、子供や高齢者等を交通事故から守るとともに飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する機運の向上を図ります。
- ク 高齢者及び夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進
- ・ 高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、高齢者の交通安全対策の推進を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての交通安全啓発活動を積極的に行います。
- また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）取り付けた車両への保護意識を高めるよう努めます。
- ・ 夕暮れ時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、歩行者の横断違反等による事故実態、危険性等を広く周知し、これらの交通事故防止を図ります。

- ・ 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、運転者に対して、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、夜間の運転を意識してのスピードダウン、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。
- ・ 歩行者や自転車利用者には、反射材用品等の効果と着用を周知するための広報啓発活動を推進します。

ケ 町民の参加、協働の推進

交通の安全は、町民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、該当地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、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り、交通安全思想の普及徹底に当たっては行政、各種団体、企業等と住民が連携を密にし、実情に即した身近な活動を推進し、町民の参加・協働を積極的に推進します。

3 安全運転の確保

(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、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるため、次により、運転教育の充実を図ります。

ア 自動二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう、警察や交通安全協会と連携し、高齢者の交通安全教室等の効果的实施に努めます。

ウ シートベルト、チャイルドシー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、チャイルドシー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、警察等関係機関・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、着用効果の啓発等着用の推進を図ります。

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及を推進します。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があります。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。

(3) 自動車の点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車使用者に、自動車の走行に伴い摩耗、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原因となる等、保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図ります。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的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を得て「不正改造車を排除する運動」を展開し徹底を図ります。

ウ 自動車の新技術の対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、これらの変化に対応する必要があることから、自動車整備業における整備技術の向上が不可欠でありこれを推進します。

(4) 自転車の安全性の確保

ア 自転車保険への加入促進

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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

イ 自転車用ヘルメットの着用促進

交通事故の被害軽減の効果があることを広報啓発するとともに、全ての年齢層に対して自転車用ヘルメットの着用を促進します。

また、高齢者の自転車利用者に対しては、免許返納後の移動手段としても活用されることが予想され、高齢者の自転車運転時の死亡事故も増加しており、自転車乗車時の死亡事故の負傷部位の約7割が頭部であることから、特に高齢者への自転車ヘルメットの着用を推進します。

ウ 夜間における自転車の安全運転

夜間における交通事故の防止を図るため、自転車の被視認性の向上を目指し、灯火の取付けの徹底と反射材用品等の普及促進を図ります。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 効果的な交通指導取締りの強化等

- ・ 交通事故多発路線等における街頭活動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、横断歩行者妨害、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、町民から取締り要望の多い通学路等での違反や駐停車違反等の指導取締りを推進します。

また、子供、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

イ 悪質・危険・迷惑違反の取締り強化

- ・ 悪質、危険性の高い飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組みに努めます。
- ・ 事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反や、これに伴う交通事故にあつては、車両使用者等に対する責任追及の徹底に努めます。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から次の施策を推進します。

ア 暴走行為阻止のための環境整備

- ・ 学校、関係団体等と連携し、青少年に対して暴走族の解体や暴走族からの離脱等の支援・指導に努めます。
- ・ 暴走族及びこれに伴う群衆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します。

イ 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改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に仕様されることがないように、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導に努めます。

6 救助、救急活動等の充実

救急医療機関、諏訪広域消防本部、警察と連携して、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ける、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事故現場における応急手当の普及

啓発活動を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・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、救助活動を円滑な実施に努めます。

イ 集団救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故に対応するため、「長野県消防相互応援協定（平成8年2月締結）」に基づき、連絡体制を整備し、応援体制を強化します。

ウ 救急救命士の養成、配置等の促進

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措置）の充実のため、救急救命士の養成、配置等の促進を図り、医師の指示又は指導助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急措置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を推進します。

エ 救助・救急設備等の整備

救助工作車、救急資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

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、消防学校における教育訓練の充実を強力に推進します。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、軽度の救急患者を受け入れる休日夜間急患センター及び在宅当番医制の体制強化を推進します。

また、救急車で搬送される中等症以上の救急患者を診療する第二次救急医療体制、重篤な救急患者の治療に当たる第三次救急医療体制の整備充実を推進します。

イ 救急医療担当医師、看護師等の養成等

救急医療に携わる救急医療担当医師、看護師を確保するため、専門研修の充実を図り救急医療従事者の確保と資質の向上を促進します。

(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相互の緊密な連携、協力関係の確保を図るとともに、救急医療機関内の受け入れ、連絡体制の明確化を図ります。

また、救急現場、搬送途上の医療の確保を図るため、医師、看護師等が同乗する

ドクターカー制度の充実など、医療機関と消防機関が相互に連絡をとりあう、効果的な救急体制の整備を推進します。

7 交通事故被害者支援の推進

(1) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談所の活動の強化

町は次の措置により交通事故相談所の充実強化を図ります。

- ・ 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等との連絡協調を図ります。
- ・ 交通事故相談所について各種の広報を行うほか、町の広報誌を活用し交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援のため、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談のほか、行政相談員による交通事故に起因する救済制度や交通事故相談を積極的に取り扱い、業務の充実及び関係機関との連携を図ります。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸し付け、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及び重度後遺障がい者に対する介護料の支給、治療・看護を専門に行う療護センターの周知を図ります。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を県の交通事故相談所相談員、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター相談員、犯罪被害者支援センター相談員、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ることを推進します。

ウ 下諏訪町交通災害共済への加入促進

万が一交通事故に遭った際に、お見舞い金を支給する助け合い制度への加入を促進します。

8 調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因の複雑化、多様化、高齢者人口の増加、情報通信技術の発展、交通事故のすう勢、交通安全対策の今後の方向を考慮して、「人」「道路」「車両」のそれぞれの分野における調査研究を推進します。

ア 高度道路交通システムに関する研究開発の推進

情報通信技術（ICT）を用いて、人間と道路と車両とを一体の高度道路交通

システム（ITS）システムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通し、環境保全に寄与することを目標とします。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

- ・ 高齢者人口及び高齢運転手の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動、運転できるよう適切な安全対策を実施するため、高齢者の交通行動特性に関する調査を推進します。

ウ 交通安全対策の評価、効果予測方法の充実

- ・ 交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故削減効果及び交通事故時の被害軽減効果について、客観的な事前・事後評価を効率的に行うためのデータ収集、分析、効果予測方法の充実を推進します。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故分析センター等のデータを活用した事故分析を推進し、交通事故の調査、分析に係る情報を積極的に提供するとともに、データを活用した交通安全対策の推進を図ります。

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、全国的にみて長期的には減少傾向となっています。

しかし、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお多く残されている状況にあります。町内には、道路と交差する踏切道が残されていることから、引き続き踏切道の改良等の安全対策と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、踏切事故の発生防止に努めます。

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 踏切道の統廃合等の促進

道路交通量の多い踏切道及び道路との交差に係る踏切道について、踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて踏切道の除去を促進するとともに、その利用状況、迂回路の状況等を考慮して、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は統廃合を推進します。

2 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の円滑化を図るため、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を促進するとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導を引き続き推進します。

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことを鑑みて、自動車運転手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啓発、広報活動を推進します。