

# 第9次 琴浦町交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

琴浦町交通安全対策会議

# ま え が き

本町では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、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年以降、8次にわたる交通安全計画を策定し、交通安全思想の普及啓発や各種交通安全施策の整備等に努めてきたところである。

交通事故の防止は、国、県、警察、交通安全協会、交通安全指導員、交通安全母の会といった関係機関・団体の協力とともに、町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重要な問題であり、交通事故により町民の尊い命が奪われ、心と体の健康が損なわれることのないよう、21世紀の安全な交通社会の形成に向けてより具体的な活動を推進していかなければならない。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項に規定に基づき、平成27年度までの5年間に講ずるべき交通安全に関する施策の大綱と数値目標を定めたものである。

# 目 次

第1部 道路交通の安全	2
第1章 道路交通事故のすう勢と交通安全計画における目標	2
第1節 道路交通事故のすう勢	2
第2節 交通安全計画における目標	3
第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点	3
第2章 講じようとする施策	4
第1節 道路交通環境の整備	4
第2節 交通安全思想の普及徹底	6
第3節 安全運転の確保	9
第4節 車両の安全性の確保	10
第5節 道路交通秩序の維持	10
第6節 救助・救急体制等の整備	11
第7節 損害賠償の適正化等	11
第2部 鉄道交通の安全	12
第1章 鉄道の安全な運行の確保	12
第1節 鉄道交通の安全に関する知識の普及	12
第3部 踏切道における交通の安全	12
第1章 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	12
第2章 講じようとする施策	12
第1節 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	12
第2節 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	12

## 第1部 道路交通の安全

### 第1章 道路交通事故のすう勢と交通安全計画における目標

#### 第1節 道路交通事故のすう勢

本町の過去10年間における交通事故は【表1】のとおり推移している。とりわけ死者については、平成18年から22年までの5年間に10人もの方が亡くなられており、予断を許さない情勢にある。負傷者については、平成19年からは100人以下と減少しているが、こちらも予断を許さない情勢である。

最近の交通事故の特徴、問題点として

- (1) 国道9号で多発している。
- (2) 前方不注意による追突事故が多い。
- (3) 一時不停止、安全不確認などによる、交差点での出会い頭の事故が多い。

などが指摘される。また、飲酒運転・速度違反・信号無視などの悪質交通違反者の増加や歩行者・自転車利用者による安全不確認による道路横断中の事故も多発している。

【表1】交通事故年別発生状況

	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
件数	84	93	90	95	72	83	79	64	63	62
死者	1	1	3	3	1	2	2	1	1	4
負傷者	110	140	122	140	106	134	98	91	97	81

【表2】交通違反者件数

	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
飲酒運転	14	16	13	16	30	16	4	6	9	7
無免運転	2	12	6	4	1	5	1	1	1	0
速度違反	566	589	568	488	480	476	507	321	282	318
追越違反	8	18	9	8	15	10	17	3	1	2
その他	1,490	1,541	1,223	1,111	1,520	1,325	1,347	1,018	1,213	932
合計	2,080	2,176	1,819	1,627	2,046	1,832	1,876	1,349	1,506	1,259

平成16年9月に町合併。以前の数値は、旧町の数値を合算したもの。

今後、交通事故のない安全で安心な琴浦町を目指すためには、関係機関、関係団体等がこれまで以上に一層の緊密な連携を図りながら諸対策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要である。このため、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、これらに対応できる交通安全対策を推進していかなければ交通事故を抑制することはできない。

## 第2節 交通安全計画における目標

交通事故がもたらす人命、心身の損傷、社会的・経済的損失を考えると、交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、鳥取県が掲げている「年間の24時間死者数を25人以下とする」「年間死傷者数を1,700人以下とする」という目標を踏まえつつ、本町では以下のとおり目指すものとする。

### 【年間目標】

交通事故死者数	ゼロ
交通事故死傷者数	50人以下

## 第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

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ち、交通事故の実態に対応した実効ある諸施策を積極的に推進する必要がある。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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施策を推進することが必要である。

このような観点から、

- (1) 道路交通環境の整備
- (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

といった交通安全対策を実施する。

今後、施策を実施していくに当たっては、次の視点を重視して対策の推進を図る。

### 1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢化の進行に伴い、今後とも増加を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た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・実践型の交通安全教育及び交通安全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、夜間に視認性を高める効果がある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、子どもを交通事故から守るため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

## 2 自転車利用者の安全確保

地球環境に優しい「エコ」への関心や健康志向への高まりなどから、自転車を利用する人が増えているが、自転車に関する交通事故の割合が増加傾向にあり、対策が急がれている。交通事故のない安全で安心な琴浦町を実現するには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車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ことがより一層求められる。

このようなことから、「人優先」の考えの下、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

## 3 飲酒運転の根絶

町民一人ひとりが交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない安全で安心な琴浦町を目指し、「交通事故は起こさない、交通事故に遭わない」と意識を再確認することが求められる。とりわけ、飲酒運転の危険性、責任の重大性を認識し、犯罪である飲酒運転は絶対にしないとの広報啓発を推進する。

# 第2章 講じようとする施策

## 第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等、関係機関の連携による対策を推進してきたところであるが、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとして「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

### 1 道路の新設・改築によ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

ア 市街地の交通渋滞の解消、交通事故防止等のためのバイパスの整備

イ ゆとりある道路の整備を図るための機能分類にあった交通安全施設の整備

#### (2) 改良等による道路交通環境の整備

道路の効果的利用及び、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路改良等に当たっては、次の方針により交通安全に寄与する施設整備を積極的に推進する。

ア 歩道等の新設、既存歩道の拡幅、余暇活動の増大に対応した自転車道等の整備。

イ 交通事故防止と交通渋滞の解消を図るための交差点改良等の推進。

ウ 歩道の障がい物、段差除去の推進。

エ 安全で円滑な道路交通を確保するため駐車スペースの確保。

オ 歩行者及び自転車利用者の地域での幅の広い歩道の整備。

カ 誰でも分かりやすい道路案内標識の推進。

キ 緑地等沿道施設と調和した良好な景観の創設、交通空間の整備。

ク 積雪時の交通確保のための融雪施設、堆雪帯の整備、スリップ事故防止のためチェーン脱着場を整備。

## 2 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

子どもや高齢者等歩行者の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充を図り、人の視点に立った交通安全対策を推進する。

## 3 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活・社会活動等に密接に関係するため、地域の道路環境や利用実態及び交通状況等を確認し、地域の実情にあった道路交通環境の整備を行う。

## 4 効果的で重点的な事故対策の推進

事故危険箇所においては、道路改良や安全施設等の設置を行うとともに、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、警察署等関係機関と連携し、速やかに当該箇所の調査を行うとともに、発生要因に即した対策を早急を実施し、事故の再発防止に努める。

## 5 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要であり、道路の使用・占用の適正化等により、道路交通の円滑化を図る。

## 6 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策をはじめ、地域の生命線となる道路の整備を行うとともに、災害発生時には、道路の被災状況等を迅速かつ適確に収集し、復旧や迂回路等の確保と利用者等への情報提供を行う。

## 7 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、「琴浦町違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、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。

## 8 自動車専用道路（山陰道）における事故防止対策の推進

事故発生に際しては、交通状況を把握すると共に、事故要因の分析を行い、これに基づいた対策を実施する。

## 第2節 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、交通安全意識の向上と交通マナーの習得をはじめ、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能と知識の習得を目標とする。このため、幼児から高齢者にいたる各年齢段階に応じ、家庭・地域・学校・職場等が連携を図りながら、体系的な交通安全教育を推進する。また、指導者の養成、確保、教材の充実を図り、参加・体験・実践的な教育の普及に努める。

### 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、身近な生活における交通安全のルールを理解し、進んでルールを守り、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、保育園・幼稚園、家庭、地域等と連携を図りながら、計画的かつ継続的に行う。

保育園・幼稚園においては、幼児の発達段階や特性及び地域の実情に応じ、紙芝居・腹話術等を活用した分かりやすい指導を行うとともに、模擬現場を想定した正しい横断の仕方等参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

さらに、家庭においては適切な指導、話し合い等が行われるよう広報啓発活動等を推進するとともに、交通安全母の会等の育成に努め、親子ぐるみの交通安全教育を計画的、組織的に実施する。

#### (2) 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、安全に通行するための危険予測と、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。

そのためには、警察や地域安全パトロール隊など関係機関や家庭・地域等と連携を図りながら、教科・道徳・学級活動・学校行事等の特別活動・総合的な学習の時間などの学校教育全体を通して、各学校の指導計画に沿って具体的に指導し、交通安全の推進と充実を図る。

#### (3) 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技能と知識の十分な習得はもとより、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、他人の安全にも配慮できるような意識の高揚を目標とする。

そのためには、警察や地域安全パトロール隊など関係機関や家庭・地域等と連携を図りながら、教科・道徳・学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動・総合的な学習の時間など学校教育全体を通して、各学校の指導計画に沿って具体的に指導し、交通安全教育の推進と充実を図る。

#### (4) 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、免許取得後の運転者の教育を中心として行なうほか、社会人等に対する交通安全教育の充実

に努める。

免許取得後の運転教育は、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・交通安全マナーの向上を目標とし、事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。また、自治公民館などにおける交通安全に関する諸活動を積極的に推進する。

#### (5) 高齢者等に対する交通安全教育

本町の交通死亡事故において、高齢者が被害者又は加害者となる割合は高率であり、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、交通ボランティア、保健・医療・福祉関係者等と連携して、高齢者がなじみ易い交通安全教室等を創意工夫して開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種会合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なかった高齢者を中心に、自治公民館などにおける交通安全に関する諸活動が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、夜間の視認性を高める反射材の活用等交通安全用品の普及に努める。

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、交通安全シルバーリーダーの養成等を促進し、高齢者クラブや自治会と連携して、「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援助・協力を行う。

さらに、家庭においては適切な助言等が行われるよう、世代間交流による交通安全普及活動等を促進するため、交通安全母の会等交通ボランティア等の活動を活発にするよう努める。

#### (6) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、教育施設や地域福祉活動の場等を利用して、それぞれに応じたきめ細かい交通安全教育を行う。

## 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

町民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、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ため、交通安全運動を次の方針により組織的・継続的に展開する。

ア 子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含むシートベルトとチャイルドシート（以下略）の正しい着用徹底、飲酒運転の根絶、自転車の安全利用の促進等を推進する。

イ 春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末の交通安全県民運動は、琴浦町交通安全対策協議会を中心に地域住民及び民間団体が一致協力して、幅広い運動を展開するほか、交通事故の実態を踏まえ、それぞれの地域の実情に即した交通安全運動を実施する。

ウ 運動の趣旨が地域の末端まで徹底し、町民一人ひとりに浸透させるため、住民組織と一体となった交通安全推進体制の強化を図る。

(2) 後部座席を含むシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

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から、運転手はもちろん助手席、後部座席における着用、子どもを同乗させる場合におけるチャイルドシート使用の推進を図る。

(3) 走行中の携帯電話等の危険性に関する広報啓発

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など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。

(4) 交通の安全に関する広報の推進

町民一人ひとりの交通安全に対する関心や意識を高めるため、交通安全母の会及び交通安全協会等関係団体が密接な連携の下に、家庭・地域・学校等がそれぞれの立場に応じた効果的な手段を活用して、日常生活に密着した内容の広報活動を展開する。そのために、町放送・部落放送・町広報紙・ポスター・チラシ・広報車等各種媒体を積極的に行い、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転や無謀運転を追放する。

また、道路利用者が広範囲に及ぶことを考慮し、周辺市町村との連絡を密にし、統一的な取り組みを実施する。

(5) その他の普及啓発活動の推進

上記に掲げるもののほか、次のような活動を推進する。

ア 高齢者の交通事故防止に関する町民の意識の高揚を図るため、高齢運転者標識（高齢者マーク）等の積極的な普及を図る。

イ 夜間における歩行者、自転車利用者等の交通事故防止に効果的な反射材についての理解の促進及び反射材用品の普及を参加・体験・実践型等の交通安全教育、広報等を通じて行う。また、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯を促す。

ウ 自転車の正しい乗り方とマナー向上に関する活動を推進する。

エ 恒常的な交通安全意識の高揚をねらい、各交通安全運動期間中及び交通安全の日は、各家庭・事業所等における交通安全旗の掲揚を推進する。

### 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

交通安全に関する町民の関心を高め、全町民に交通安全意識を定着させるためには、職場、地域における町民の交通安全のための自主的な組織化とその生きた活動が必要であり、交通安全母の会をはじめとする交通安全組織の拡充とその主体的な活動及び団体相互の連絡協力体制の整備を促進する。

また、町交通対策協議会において行政及び民間団体の定期的な連絡協議、官民の交通安全に関する各種情報の集約を図ることにより、町、民間団体等が一体となった交通安全推進体制を強化し、町民挙げての交通安全活動の展開を図る。

#### (1) 交通安全母の会の育成指導

交通安全母の会の育成を行い、諸行事に対する情報、資材の提供、交通安全活動の促進に必要な資料の提供等を行うことにより、家庭の中心である母親による交通安全活動を促進する。

#### (2) 交通部長の活動強化

地域における交通安全指導のリーダーとして、子どもや高齢者の事故防止はもとより交通安全母の会等と一体となって、町民総ぐるみの交通安全運動が展開されるよう、情報、資材の提供を行い活動の強化を図る。

#### (3) 交通安全指導員活動の充実

交通安全指導員活動の充実に努め、街頭監視体制の確立を図り、地域住民のよき指導者となるよう、各講習会等への参加などにより資質の向上を図る。

## 第3節 安全運転の確保

### 1 運転者教育等の充実

各職場、地域ぐるみで交通安全教室、研修会等を開催し、運転者の交通ルール、交通マナーを充実させるとともに、シートベルト、チャイルドシート、ヘルメットの正しい着用の徹底とその定着化を図る。

#### (1) 高齢運転者対策の充実

高齢者クラブや各地域で実施する交通安全講習会、交通安全対話集会、交通安全協会主催の交通安全教室などに積極的に参加するよう促す。

#### (2) 後部座席を含むシートベルト、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

後部座席を含むシートベルト、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一層の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習会、交通安全運動期間中の街頭での指導等、あらゆる機会を通じて着用啓発を実施する。

## 2 道路交通に関する情報の充実

道の駅「ポート赤碕」の情報コーナー内に設置されている道路情報システムや「物産館ことら」内のデジタルサイネージの活用、町ホームページや町有線放送等を活用した迅速で正確な情報提供に努める。

### (1) 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、道路の損壊、落石、土砂崩れ、冠水及び凍結等必要な道路情報を提供するため、道路パトロールの強化、交通安全指導員、その他関係機関において交通情報の提供を図る。

### (2) 気象情報等の充実

道路交通の安全に関係の深い台風、大雨、大雪、強風、霧、地震、津波等の自然現象に対して、関係機関・道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう適時・適切な予報、警報等の情報を音声告知、文字放送等を通じて提供し、事故の防止軽減に努める。

## 第4節 車両の安全性の確保

### 1 自転車の安全性の確保

自転車利用者に対しては、地域、学校、職域等において、自転車安全整備制度により点検・整備された安全な自転車の利用を呼び掛けるとともに、併せて、T Sマーク保険制度の普及促進を図る。

また、夜間の事故防止を図るため、灯火の取付け徹底と反射材の普及・促進を図り、自転車の視認性の向上を図る。

## 第5節 道路交通秩序の維持

### 1 暴走族対策の強化

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、次の暴走族対策を強力に推進する。

#### (1) 鳥取県暴走族根絶条例に沿った施策の推進

鳥取県暴走族根絶条例に基づき、県、町及び町民、事業者等が協力して暴走族を根絶するための施策を積極的に推進する。

#### (2) 暴走族追放気運の醸成及び家庭・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めるため、報道機関、車両販売店等の理解と協力を求めつつ、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導の実施等を促進する。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を考慮し、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という観点から施策を推進する。

## 第6節 救助・救急体制等の整備

### 1 救急関係機関の協力関係の確保等

交通事故をはじめとする救急事故に対処するため広域的救急業務体制が確立しているが、今後とも増大する救急需要に対応するため、県等の指導により業務内容の充実を図る。

## 第7節 損害賠償の適正化等

### 1 自動車損害賠償保障制度の活用等

自動車による人身事故の被害者救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償補償制度を活用し、被害者救済の一層の充実を図る。

(1) 無保険(無共済)車両対策の徹底

(2) 任意の自動車保険(自動車共済)についての指導の強化

### 2 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談の活動の推進

町民の交通事故に関する諸種の相談に応じ、事故の円滑な処理を促進し、町民の福祉に貢献するため、県が設置する交通事故相談所の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する。

(2) 交通災害共済事業の推進

鳥取中部ふるさと広域連合による交通災害共済事業の平成22年度の加入者は13,683人で町民全体の71.4%であり、年々加入者は減少している。

今後は加入率の向上を目指し、交通安全母の会をはじめとする各団体との連携を強め、加入促進を図り、共済事業の認識を高める。

## 第2部 鉄道交通の安全

### 第1章 鉄道の安全な運行の確保

#### 第1節 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防止のため、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、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。

## 第3部 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は鉄道の運転事故の約7割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

県内における、踏切事故に関わった人の年齢構成は、65歳以上が最も多く、全体の約6割を占めている。

このため、踏切道踏切道の構造の改良、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章 講じようとする施策

#### 第1節 踏切道の構造改良の促進

本町の踏切道のうち、自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等については、交通弱者等に配慮し、歩道の設置等構造の改良を推進する。

#### 第2節 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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。