

# 栗東市交通安全計画(案)

平成18年度～平成22年度(第8次計画)

～ゼロへの挑戦・栗東ロード～



栗東市交通安全対策会議

# ま え が き

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これまで、この法律に基づき第 1 次から第 7 次にわたる交通安全計画を作成し、各種の陸上交通安全対策を各分野において推進してきました。

その結果、栗東市の交通事故による死者数については減少し、平成 17 年には 1 人となっています。

しかしながら、栗東市は、交通の要衝であり、栗東市の発展と共に道路交通量は増え続け、主要道路のみならず住宅地内の生活道路においても交通量は増加しております。また、栗東市の人口は増加を続けており、それに伴い自動車保有数、免許保有者数も増加を続けることが予測されます。

現在、交通事故発生件数、負傷者数は増加傾向にあり、負傷者数については平成 16 年には年間 700 人を超えており、交通事故の増加は、陸上交通環境に対する市民の不安や不満を増大させる要因となっていると考えられます。

安全で安心な交通社会を実現することは、全ての市民の共通した願いです。

交通環境を改善し、事故を防止するためは、従来にも増して、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが意見と力を出し合い取り組まなければならない重要な課題であり、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、「交通安全宣言のまち」にふさわしい交通事故のないまちを目指します。

そのため、市民の交通安全に対する意識の改革を図るとともに、くりちゃんバスや民間路線バス交通の活用などによる交通総量削減対策、歩車分離や速度抑制、交差点などの安全対策といった交通環境の整備など、各種の交通安全対策を交通安全推進団体や企業、市民との協働のもとに推進して、道路交通の危険性を低減させ、より住み良いまち「栗東」を目指します。

この交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定及び、第 4 次栗東市総合計画（夢と活力あふれる ふれあい都市 栗東）に基づき、平成 18 年度から 22 年度までの 5 年間に講ずべき陸上交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

# 目 次

第1部	理念等	
1	計画の基本理念	5
2	計画期間	5
2	計画の考え方	5
第2部	陸上交通の安全	
第1章	道路交通の安全	7
第1節	道路交通安全についての目標	7
1	道路交通事故のすう勢	7
(1)	道路交通事故の現状	7
(2)	道路交通を取り巻く状況と道路交通事故の見通し	8
2	交通安全計画における目標	9
第2節	今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1	幹線道路および生活道路の安全対策の推進	10
(1)	住民と一体となった道路交通環境の整備	10
(2)	幹線道路対策の推進	10
(3)	生活道路対策の推進	10
2	高齢社会への対策の強化	10
(1)	道路交通環境の整備	10
(2)	移動手段に対応した交通安全教育の推進	11
3	公共交通と近距離移動手段の発展	11
(1)	公共交通機関の利便性向上	11
4	市民の意識改革	11
(1)	地域住民の参加	11
(2)	広報啓発活動の強化	11
第3節	講じようとする施策	12
1	道路交通環境の整備	12
(1)	道路のネットワーク化と高規格幹線道路の利用促進	12
(2)	交通安全施設等整備事業の推進	14
(3)	効果的な交通規制の推進	14
(4)	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	15

(5)	地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備	17
(6)	効果的で重点的な事故対策の推進	17
(7)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	18
(8)	交通需要マネジメントの推進	19
(9)	総合的な駐車対策の推進	20
(10)	災害に備えた道路交通環境の整備	21
(11)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
2	交通安全思想の普及徹底	23
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
(2)	効果的な交通安全教育の推進	28
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	28
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	31
3	安全運転の確保	32
(1)	運転者教育等の充実	32
(2)	自動車運送業者等の行う運行管理の充実	33
(3)	交通労働災害の防止等	33
(4)	道路交通に関する情報の充実	34
4	車両の安全性の確保	34
(1)	自動車の検査および点検整備の充実	34
(2)	自転車の安全性の確保	35
(3)	交通関係用品の安全性の確保および向上	35
5	道路交通秩序の維持	35
(1)	交通指導取締りの強化等	35
(2)	暴走族対策の強化	36
6	救助・救急活動の充実	37
(1)	救助・救急体制の整備	37
(2)	救急医療体制の整備	39
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	39
7	被害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	39
(1)	損害賠償の請求についての援助等	39
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	40

第2章 踏切道における交通の安全	4 1
第1節 鉄道事故のないまちを目指して	4 1
1 踏切事故の状況等	4 1
2 交通安全計画における目標	4 1
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	4 1
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	4 1
2 講じようとする施策	4 2
(1) 踏切道の立体交差化および構造の改良促進	4 2
(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	4 2
(3) 踏切道の統廃合の促進	4 2
(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	4 3

# 第1部 理念等

## 第1 計画の基本理念

交通事故による被害者数は犯罪被害者数と比べて圧倒的に多いことを考え、多くの人が負傷する道路交通の危険性を低減させるため、交通事故のない住み良い地域社会の構築を図ります。特に悲惨な交通死亡事故防止のために、市民すべてが意識改革を図り、もって、究極的には陸上交通事故のない住み良いまち栗東を目指します。

## 第2 計画期間

平成18年度から平成22年度までの5年間とします。

## 第3 計画の考え方

安全な交通社会の形成に向けて、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て、交通事故の実態に対応した安全対策を講じていく必要があります。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両、交通環境の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通安全対策に関し適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民の理解と協働のもと強力に推進します。

第1に、人に対する安全対策については、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、無謀運転や自己中心的運転の防止、交通ルールの遵守を図り、かつ、歩行者等の交通弱者への交通安全意識の徹底、指導の強化等を図り、交通事故を防止いたします。

更に、市民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動が行われるよう誘導する。

交通事故防止のためには、市民・関係機関・団体の主体的な交通安全活動が大切であることから、本市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参画し、交通安全総点検、地域の特性に応じた取り組み等により、市民参画・協働型の交通安全活動を推進します。

第2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、交通に関する情報の提供の充実等を図るものとする。特に、人優先の考えのもと、人と自動車や鉄道との分離を

図るなどにより、衝突の危険を排除する施策を充実させます。

また、有効かつ適切な交通安全対策を行うため、情報の役割が重要である。国、県など関係機関からの情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進め、交通事故原因の総合的な調査・分析の結果を受けて施策を講じます。

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、迅速な救助・救急活動の充実等被害者の救済に必要な措置に万全を尽くすよう努めます。

さらに、自動車通行量の拡大の抑制のため、沿道の土地利用、道路利用のあり方も視野に入れた取り組みを行うほか、地震等に対する防災の観点にも適切に配慮を行うものとします。

このほか、平成 17 年の J R 西日本の福知山線における列車脱線事故を教訓として、公共交通機関の分野において、交通行政や車輛の運行管理に関わるものが安全の確保が最優先の課題であることを再認識し、ヒューマンエラー（人為的過失）を単に個人の問題として捉えず、そのエラーの背後関係を調査し、不備・欠点を改善する取り組みが重要です。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっていますが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要です。また、これらの施策は、少子高齢化、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、交通安全活動を押し進めます。

## 第2部 陸上交通の安全

### 第1章 道路交通の安全

#### 第1節 道路交通安全についての目標

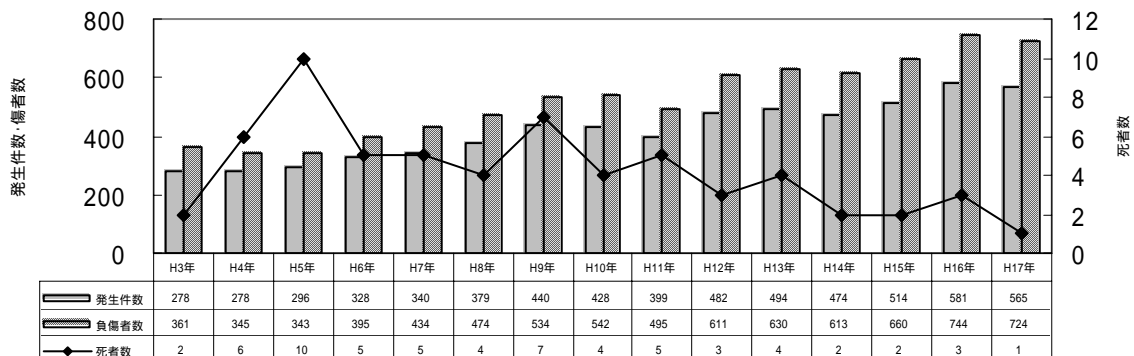
##### 1 道路交通事故のすう勢

##### (1) 道路交通事故の現状

本市の交通事故による死者数は、平成5年に10人を数えたが、翌年より減少傾向に転じ、平成17年には1人となりました。しかしながら、平成16年の負傷者数は744人、交通事故件数は581件と、共に過去最高を記録しました。

第7次の栗東市交通安全計画において、「交通事故による死傷者数並びに交通事故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。」とし、各般の交通安全対策を推進した結果、死者数は目標に近づいたものの、負傷者数においては年々増加しており減少させることはできませんでした。

市内の交通事故発生状況の推移



近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

交通死亡事故では、平成16年、17年の2年間に20歳から29歳までの若年層の乗用車の無謀運転による単独死亡事故が4件中3件発生している。

また、高齢者の自転車で道路横断中に乗用車との衝突による死亡事故が1件発生している。

平日の朝夕の通勤通学時間帯に交通事故が多く発生している。また、負傷者の半数以上が市外居住の方である。

朝の通勤ラッシュと中高生の通学自転車と小学児童の集団登校の時間が重なり、小学生が交通事故に巻き込まれる事故が発生した。

自転車事故の発生比率が県下平均より高い。

#### 過去 5 年間の死亡事故の統計

路線：国道 3 件、県道 7 件、市道 2 件

単独事故 7 件、交差点事故 5 件

歩行中の死者 2 名

時間帯：午前 1 時から午前 3 時 5 件

午前 5 時から正午 5 件

午後 4 時から午後 6 時 2 件

年齢層別：16～19 歳 1 名、20～24 歳 5 名

25～29 歳 1 名、30～39 歳 3 名

50～59 歳 2 名

#### 過去 5 年間の死傷者数の統計

年	死傷者数(死者)	内栗東市住民(死者)
13	634(4)人	250(1)人
14	615(2)人	216(1)人
15	662(2)人	203(0)人
16	747(3)人	267(1)人
17	725(1)人	237(1)人

## (2) 道路交通を取り巻く状況の展望と道路交通事故の見通し

本市を含む湖南地域は依然として開発圧力が高く、適切な土地利用を誘導するための計画的道路整備が不可欠です。

また、人口増加に伴う、運転免許人口、自動車保有台数、自動車交通量が増加が見込まれる中で、慢性的な交通渋滞、通過交通と地域内交通の錯綜を打開し、通過交通の効果的な排除による市街地内の交通混雑の解消、生活環境の改善、安全性の向上が必要となっております。

そして、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、中でも高齢者の運転免許人口の増加は、今後、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられ、高齢者の関わる事故や交通弱者である歩行者、自転車にかかる重傷事故などを予防する対策が必要となっております。

## 2 交通安全計画における目標

政府目標の「平成 22 年までに、年間の 24 時間死者数を 5,500 人以下にする。」と滋賀県目標の「平成 22 年までに、年間の 24 時間死者数を 80 人以下にする。」を踏まえ、年間の 24 時間死者数を無くすことを目指すものとする。合わせて交通事故そのものや傷者数の減少も目指します。

## 第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

第3節に掲げる交通安全対策を実施するにあたり、交通死亡事故の発生をより抑制するため、特に次の視点に配慮した対策を推進します。

### 1 幹線道路および生活道路の安全対策の推進

幹線道路と生活道路の両面において、交通事故実態を踏まえた安全対策を推進します。

#### (1) 住民と一体となった道路交通環境の整備

幹線道路や生活道路の交通安全施設の整備については、地域住民、道路利用者、PTA等による交通安全総点検等を推進すると共に、提言・要望等を反映した道路交通環境の整備を推進します。



#### (2) 幹線道路対策の推進

幹線道路に対する対策として、警察、道路管理者等関係機関が連携して、事故発生の危険性の高い交差点やカーブを抽出し、道路改良をはじめ交通安全施設等の整備を推進します。

#### (3) 生活道路対策の推進

生活道路における安全な歩行空間を確保するため、「あんしん歩行エリア<sup>\*</sup>」について、警察、道路管理者、自治体等が連携して、総合的な交通事故防止対策を推進します。

### 2 高齢社会への対策の強化

交通事故死者数の中で、高齢者が高い比率を占めており、今後の交通社会の進展を考えると、高齢者が安心して外出したり移動したりできる交通社会の形成が求められ、あわせて多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな交通安全教育が不可欠であり、高齢者が日常生活で主体的に用いる移動手段や方法の違いに応じた諸対策を推進する。

#### (1) 道路交通環境の整備

「平坦性が確保された幅の広い歩道」、高齢者等感应信号機（高齢者が横断に必要な点滅時間に配慮した信号機）、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住居系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの形成等に

（\*あんしん歩行エリア：歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、交通安全施設等の整備を重点的に行う地域）

より、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行うとともに、分か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います。

## **(2) 移動手段に対応した交通安全教育の推進**

身近な生活圏で多くの高齢者が事故にあっていることから、徒歩や自転車利用を移動手段としている高齢者を対象に参加体験型の交通安全教育を推進します。また、高齢ドライバーの事故増加傾向を踏まえた安全教育の推進を行います。

## **3 公共交通と近距離用移動手段の発展**

交通総量の抑制は、地球温暖化の抑制をはじめとする環境保全と交通事故防止の両面からも、重要な課題です。交通量を削減し、市内の幹線道路の渋滞を緩和することは、生活道路への自動車流入を防ぎ交通事故を防止します。公共交通機関の一層の利便性向上とマイカー自粛等、近区間の移動に用いる交通手段の改善を推進します。

### **(1) 公共交通機関の利便性向上**

本市では、平成15年度から「バス交通体系計画」に基づくコミュニティバス「くりちゃんバス」の運行を開始し、民間バス路線と連携をとりながら、市内公共交通機関の充実拡大を図っています。今後は更に市民ニーズに沿った利便性の高いバス運行を目指し、バスネットワークの一層の充実を図ります。

## **4 市民の意識改革**

交通行政に関わる者、交通機関に関わる者を含め、道路交通に参加する全ての者が、交通事故の危険性を認識し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという行動を実践するような広報啓発活動を展開します。

### **(1) 地域住民の参加**

地域住民が自らの地域の交通事故防止に向けて、自治会や地域振興協議会の行う交通安全に関する各種活動に参加し、また栗東交通安全パトロール隊やシルバーキャラバン隊などの交通安全団体に加入し、直接交通安全活動を実施するなど、安全な交通社会の形成に関与するしくみを構築します。

### **(2) 広報啓発活動の強化**

交通事故実態情報の提供に努めるとともに、徒歩、自転車利用者、運転者等、移動の手段方法の相違に加え、性別や年齢の相違に着目した対象を絞った広報啓発活動を行います。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 道路のネットワーク化と高規格幹線道路の利用促進

交通の安全を確保するため、機能に応じた道路の体系的整備を進めるとともに、他の交通機関と適切に連携した道路整備を推進します。

#### ア 道路網の体系的整備

- (ア) 自動車、自転車、歩行者等の交通種別ごとに交通を分離し、交通の流れを単純化させるため、高規格幹線道路<sup>\*</sup>から居住地域内道路に至る道路網の体系的な整備を進めます。
- (イ) 一般道路に比較して安全性の高い高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を進め、より多くの交通量を分担させることで道路網全体の安全性を向上を図るよう関係機関に働きかけます。
- (ウ) バイパス等の整備を進め、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の防止、通過交通車両の削減と分散を図るよう関係機関に働きかけます。
- (エ) 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では、生活環境を向上させるため、通過交通車両の幹線道路への転換を働きかけます。  
また、補助的な幹線道路、歩行者専用道路、歩行者等の安全確保を図るコミュニティ道路<sup>\*</sup>、歩車共存道路<sup>\*</sup>等の整備等を総合的に実施します。
- (オ) 効率的な輸送体系を確立し、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進め、鉄道駅等の交通結節点への連絡道路の整備等を実施します。

#### イ 道路の改築による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築事業を推進します。

- (ア) 歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路の

- 
- ( 高規格幹線道路：自動車交通網を構成する自動車専用道路 )
  - ( コミュニティ道路：歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げる舗装等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路 )
  - ( 歩車共存道路：歩道等の設置が困難な場合において、段差のある舗装や道路が狭く見える工作物の設置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 )

拡幅による歩道等の設置、小規模バイパスの建設など、道路交通の安全に役立つ道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点およびその付近における交通事故の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、立体交差化等を推進します。

(ウ) 一般道路の新設・改築に当たっては、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の交通安全施設をあわせて整備します。

また、歩行者の安全を確保する立体横断施設の整備を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者およ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、交通量や通行の状況に応じて、歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を進めます。

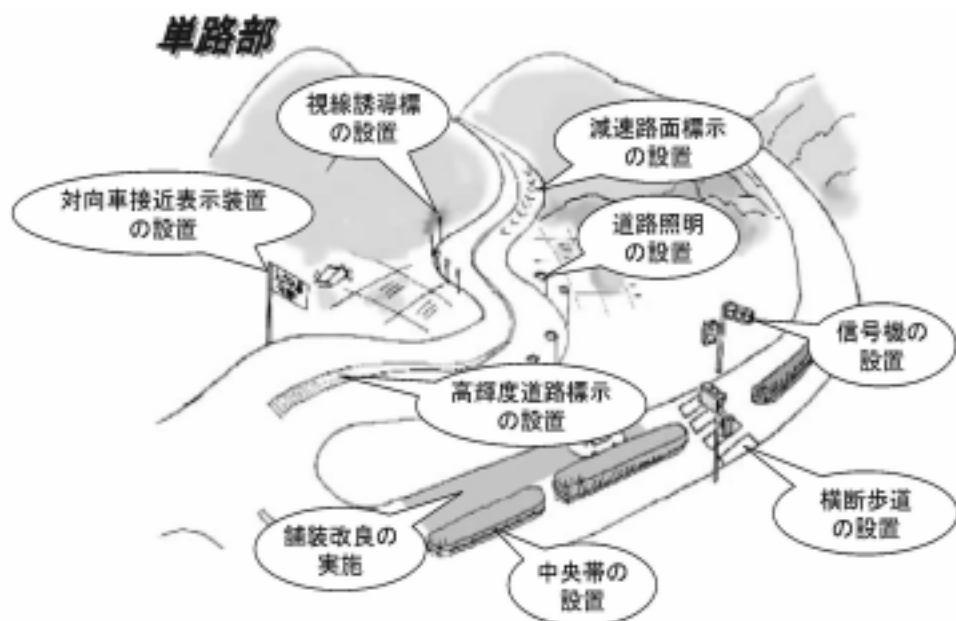
(オ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の整備を進めます。

(カ) 歴史的街並みや史跡等優れた歴史的環境の残る地区において、地区内の生活交通と観光交通、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、観光的な道路等の整備を体系的に進めます。

## ウ 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等へ交通の転換を促進し、道路交通に伴う死傷事故の減少を図ります。

そのため、高規格幹線道路等のネットワークの整備の推進、インターチェンジの増設、適切な案内・誘導等を実施し、より利用しやすい環境の整備を進めるよう関係機関に働きかけます。



## (2) 交通安全施設等整備事業の推進

公安委員会および道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を進めることにより、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 歩行者等の安全通行の確保

市内の「あんしん歩行エリア」をはじめ、事故の危険性高い交差点等を対象に、総合的な事故抑止対策を実施します。

また、「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（交通バリアフリー法）」に定める特定経路を構成する道路において、信号機の整備や歩道の段差、勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化を進めます。

### イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

交通事故が多発している幹線道路の交差点等において、公安委員会と道路管理者等が協議し、交通事故危険箇所として選定のうえ、集中的に交通安全施設等を整備し、交通事故の抑止を図ります。



## (3) 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化を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通の流れ、交通量の状況等地域の実態等に応じ、交通規制を見直して効果的な交通規制が行われるよう関係機関に働きかけます。

### ア 地域の実態に応じた交通規制

主として通過交通に利用される道路については、交通の流れを秩序だてるため

の交通規制を、また、主として地域交通に利用される道路については、通過交通車両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、主として歩行者および自転車利用者に利用される道路については、交通弱者保護のための交通規制が実施されるよう関係機関に働きかけます。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全確保に重点を置いた交通規制を働きかけます。

#### イ 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、交通実態、周辺的生活環境等を考慮しつつ、速度規制や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ます。

### (4) 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、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等による交通の危険性等の問題も依然として深刻です。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

##### (ア) 「あんしん歩行エリア」対策の推進

公安委員会および道路管理者が連携して、エリア内の生活道路を中心とした対策を推進します。

信号灯器の改良、道路標識の高輝度化、路側帯の設置や拡幅等  
交通バリアフリー法に定める特定経路を構成する道路の交差点への信号機の整備

通行車両の速度抑制のための部分的段差舗装や屈折路等の設置

歩道の整備、段差や階段のスロープ化等安心して移動できる歩行空間の整備

エリア内への通過交通車両を抑制するため、エリア外の道路の通行を円滑化する外周道路対策

##### (イ) 「あんしん歩行エリア」以外の生活道路対策

あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制対策、交差点明示対策、歩車道それぞれの通行区分明示対策等を進め、歩行者と自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出

---

( 高輝度化：光の反射性能のより高い道路標識 )

します。

## イ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

### (ア) 歩行者および自転車利用者の安全確保対策

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、道路改築事業等による道路整備とあわせて歩道および路側帯の拡張等を行います。

既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を進めます。

歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、通過交通車両の進入を抑えるコミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を進めます。

道路標識の高輝度化・大型化・自発光化（電光式等）、設置場所の統合・改善、を行い、見やすく分かりやすい道路標識とするなど視認性の向上を図ります。

### (イ) 高齢者、身体障害者等の自立した日常生活および社会生活の確保対策

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に平坦性が確保された歩道整備を行い、また、自転車駐輪場、身体障害者用の駐車スペースを有する自動車駐車場等の施設を整備します。

高齢者、身体障害者等の通行の安全と円滑化を図るため、信号灯器の改良、道路標識の高輝度化等を進めます。

駅前等の交通結節点において、安全で快適な歩行空間を確保するため、エレベーター等の設置、建築物との直結化が図られた立体横断施設等の整備を進めます。

公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等の適切な案内など、バリアフリー歩行空間が有効に利用されるよう、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の整備を進めます。



---

（コミュニティ道路：歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げる舗装等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路）

（歩車共存道路：歩道等の設置が困難な場合において、段差のある舗装や道路が狭く見える工作物の設置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）

### (ウ) 児童・幼児の通行の安全確保対策

通学路、通園路等において歩道整備を進めるとともに、押ボタン式信号機の設置、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道の拡充、各種交通規制を関係機関と連携して推進します。

### (エ) 冬期の安全で快適な歩行者空間の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施します。



### (5) 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、経済・社会活動に密接に関係するため、地域住民や道路利用者の意見を反映した安全対策を推進します。また、地域によって道路環境や道路利用の実態および交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を進めます。

#### ア 道路交通環境整備への住民参加の促進

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生かすため、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」を進めます。

#### イ 暮らしのみちゾーン の形成

一般車両の居住地区内への流入を抑制する等、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る「暮らしのみちゾーン」の形成に取り組みます。

また、歩行者優先の道路、道路のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備などの施策を展開する、人にやさしい街・みちづくりのための総合対策を実施するモデル地区の構築を進めます。

### (6) 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の整備を推進します。

#### ア 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・機能の高度化、歩車分離式信号の運

---

( 暮らしのみちゾーン：生活道路から通過交通を排除し、歩行者の安全性や快適性を確保しつつ、環境や景観にも配慮した地区(地域)の形成)

用、道路標識の高輝度化等、交差点改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置および防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を実施します。

#### イ 交通安全施設等の整備

(ア) 道路の構造および交通の実態を考慮して、交通事故が発生する危険性が高い場所等を考慮し信号機を要望していきます。

(イ) 交通の安全を確保するため、高輝度の道路標識の整備を進めます。また、依然として多い夜間事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置を推進します。



#### ウ 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を考慮し、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います。

#### エ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等に対しては、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交通規制を要望します。

#### オ 重大事故の再発防止

重大な死亡事故等が発生した時は、関係機関・団体が連携し、道路交通環境の視点から事故発生の要因を調査するとともに、発生要因に対応した対策を早急を実施し、同種事故の再発防止を図ります。

### (7)円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

分かりやすい道路標識等の整備、道路の使用および占用の適正化等によって、道路交通の円滑・快適化を図ります。

#### ア 道路の使用および占用の適正化等

##### (ア) 道路の使用および占用の適正化

道路に対する工作物の設置、工事等のための道路の使用およ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、許可条件の履行、占有物件等の適正な維持管理を指導します。

##### (イ) 不法占有物件の排除

不法占有物件等の実態把握に努め、指導取締りにより不法占有物件の除去を

図ります。

さらに、不法占用を防止するための啓発活動を積極的に行い、「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道路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や渋滞防止のため、施工時期や施工方法の調整に努めます。

### イ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 自転車を安全かつ円滑に利用できる自転車利用環境を整備するため、自転車が通行できる広い歩道である自転車歩行者道、道路の路肩のカラー舗装化や縁石の設置等による自転車通行路の設置等の自転車走行空間を整備します。

また、必要により普通自転車の歩道通行可の指定等の交通規制を関係機関に働きかけます。

(イ) JR 駅前をはじめとする自転車等の駐輪需要の多い箇所の自転車等の駐輪場整備を推進します。

さらに、自転車駐輪場の整備とあいまって、自転車等利用者の通行の安全を確保するために必要な交通規制を働きかけます。

(ウ) 栗東駅、手原駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が協力し、効率的・総合的な自転車駐輪場の整備を進めるとともに、「栗東市自転車等駐車秩序の確立に関する条例」により駅前周辺道路に放置されている自転車等の撤去を図ります。

特に、交通バリアフリー法に基づき、市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、違法駐輪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輪を防止する取組みを推進します。



### (8) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和と道路交通の安全と円滑化を図るため、道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制機能の高度化等に加えて、公共交通機関利用の促進、自動車利用の効率化等を推進します。

#### ア 公共交通機関利用の促進

子どもや高齢者等の生活における移動手段を確保するため、コミュニティバス

「くりちゃんバス」の積極的な利用を促進し  
道路交通の円滑化を図ります。

併せて、鉄道・バス事業者による運行頻度  
・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、  
利用者の利便性の向上を図るとともに、交通  
の接続や連絡機能の強化を図ります。



#### イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加および貨物自動車の積載率の向上により効率的な  
自動車利用を推進するため、通勤時等の自動車相乗りの促進、共同配送システム  
の構築による物流の効率化等の促進を図ります。

#### ウ 交通需要の平準化

交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学およびフレック  
クスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図ります。

### (9) 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、都市機能の維持およ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します。

#### ア 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立す  
るため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化と、道路の区間ごとの交通  
環境や道路構造の特性から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮し  
て、個々の時間および場所に応じたきめ細かな駐車規制を働きかけます。

#### イ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するた

め、駐車規制および違法駐車取締りの推進とあわせ、駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備基本計画を基に、自動車交通が輻輳する栗東駅前及び手原・安養寺地区及び新幹線新駅周辺地区等において、計画的、総合的な駐車整備を推進します。

(イ) 大規模な建築物や新たな開発に対し、「栗東市建築及び開発事業に関する指導要綱」に基づき、駐車場の確保を推進します。また、地域においては、地域主導の駐車場対策として、「栗東市交通安全等公益に供する行政区駐車場施設設置費助成要綱」の活用を促進します。

#### ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除およ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、市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・高揚を図ります。



### (10) 災害に備えた道路交通環境の整備

#### ア 災害に備えた道路の整備

豪雨・豪雪、地震等の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、「栗東市地域防災計画」における道路防災計画に基づき、日頃から道路、橋りょう等の維持補修につとめます。

また、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、法面等の防災対策や地域の生命線となる道路の改良、施工を行います。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、注意標識、通行規制標識、通行止標識等の資材、機材の整備を行うと共に、応急仮復旧に必要な土のうや凍結防止融雪剤などの資材の整備を進めます。

#### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、「栗東市地域防災計画」に基づき、必要に応じて緊急交通路を確保するとともに、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します。

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迅速かつ的確に行うため、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を的確に把握し、災害および応急対策状況の情報伝達に基づき迅

速に行動します。

## エ 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、道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保および道路利用者等への交通に関する情報の提供等に役立てるため、緊急交通路確保のための交通規制が決定したとき、または災害によって道路が通行不可能となったときは、「栗東市地域防災計画」に定められた情報連絡体制により、すみやかにそれら道路情報の周知徹底を図ります。

## (11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ア 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路法の規定に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

また、危険物を積載する車両の通行の禁止または制限および道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止または制限に対する違反の防止を図ります。

### イ 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による子どもの交通事故防止や、子どもの遊び場不足の解消と良好な生活環境づくりを図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、交通頻ぱん地域等、子どもが遊び場等の環境に恵まれない地域またはこれに近接する地域に児童館等の設置を推進するとともに、公立の小学校および中学校等の校庭および体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。



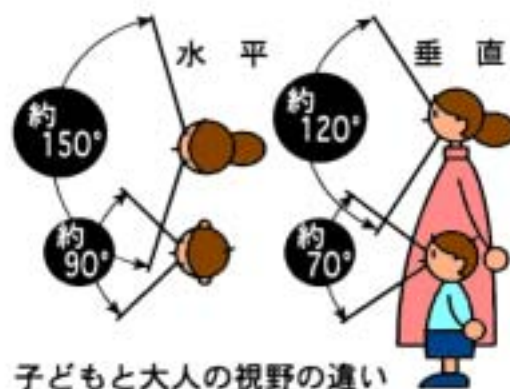
## 2 交通安全思想の普及徹底

### (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遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、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および知識を習得させることが目標です。

幼稚園・保育園においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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とが大切で、交通安全教育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、指導資料の作成、教職員の指導力の向上を推進します。



児童館においては、主として幼児とその保護者を対象に、遊びによる生活指導の一環で、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の活動の充実を図ります。

各地域で組織される幼児交通安全カンガルークラブ、交通安全家族会等地域の交通安全指導団体においては、リーダーを中心に定期的に、継続して幼児に関する交通安全指導が行えるよう、組織への活動支援を図ります。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、地域ボランティア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します。



## 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、歩行者およ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、道路およ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および能力を高めることが目標です。

小学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、危険の予測と回避、交通ルールの意味およ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。

交通安全家族会、交通安全パトロール隊等の関係機関・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の推進を図ります。



また、児童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交通安全講習会等を開催します。

さらに、地域ボランティアやシルバーキャラバン隊等の交通安全啓発ボランティア団体による通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

## 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が目標です。

中学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、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等を中心に、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、自動車等の特性、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します。

交通安全パトロール隊、交通安全協会等の関係機関・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、地域において、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推進を図ります。



## 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、二輪車の運転者およ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交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することが目標です。

高等学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の若者に対して、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。特に、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、安全運転を推進する機関・団体やPTA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、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。

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、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、小中学校等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させるとともに、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、免許取得時および免許取得後の運転者の教育を中心として

行うほか、社会人、大学生等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に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能および技術、特に危険予測・回避能力の向上、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育および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います。

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ます。

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など、地域振興協議会などの自治組織における交通安全のための諸活動を促進するとともに、交通安全協会、安全運転管理者協会、交通安全家族会、交通安全パトロール隊などの関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

## カ 高齢者に対する交通安全教育

近年の交通死亡事故において、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移していることを踏まえ、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また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、道路およ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および交通ルール等の知識を習得させることが目標です。

このため、日常生活の移動手段が徒歩中心の高齢歩行者と高齢ドライバーを対象に、参加・体験型の交通安全教育を推進します。



高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導担当者の養成、関係団体、交通ボランティア、福祉施設関係者等と連携して、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を有効に活用します。

また、特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による個別指導、助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。



さらに、高齢運転者に対しては、自動車教習所を活用するよう促し、高齢者講習および更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体や福祉関係団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

また、地域における高齢者の交通安全のリーダー的な役割を果たしている、老人クラブの交通安全担当者、シルバーキャラバン隊、高齢者交通安全指導員等を対象としたリーダー育成の安全運転教育を実施します。

さらに、地域および家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。



## キ 身体障害者、外国人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およ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などして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。また、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに介護者、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します。

外国人に対しては、我が国の交通ルール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、外国人向け教材の充実に図り、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能および知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣および情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実および効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

## (3) 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り組みが必要です。「交通安全県民総ぐるみ運動」を受け、重点を定めて交通対策協議会の推進機関・団体等が相互に連携して、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住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・発展を図ります。

さらに、地域の実情に即した効果的な運動を実施するため、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着した民間団体および交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

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します。

### イ 自転車の安全利用の推進

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を行います。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図ります。

夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の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し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を促進します。

## ウ シートベルト着用の徹底

自動車乗車中の死者数の約7割がシートベルト非着用であることを踏まえ、シートベルトの着用効果および正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図ります。

このため、関係機関・団体等との協力のもと、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します。

特に、後部座席乗員の車外放出を防ぐため後部座席等におけるシートベルト着用推進を図ります。

～滋賀県の着用率（平成17年10月、警察とJAFの合同調査）～  
一般道における運転席のシートベルト着用率は92.4%  
（全国平均92.4%）  
高速道路における運転席のシートベルト着用率は96.9%  
（全国平均97.7%）。

## 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および正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園、児童館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、正しい着用の徹底を図ります。

また、安全協会等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートの利用しやすい環境づくりを促進します。

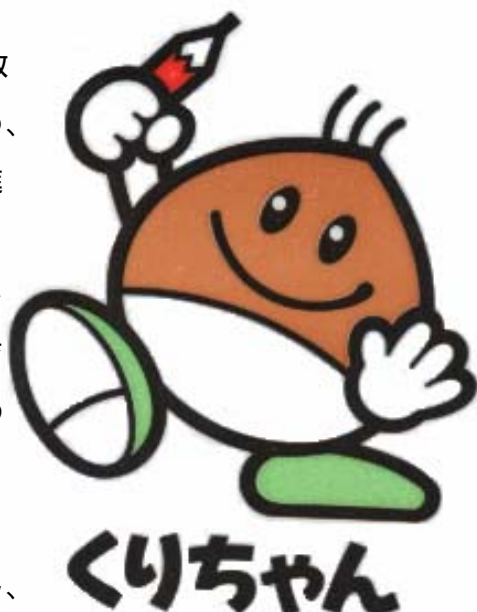


## オ 反射材の普及促進

夜間における歩行者および自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。

反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施および関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進します。

反射材の普及運動を「くりピカ運動」と称し、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。



## カ 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、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の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、実効の挙がる広報を推進します。

(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、行政と民間が一体となった各種の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、シートベルトおよびチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車等の排除等を図ります。

(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、市広報、地域の便り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、飲酒運転等の追放を図ります。

(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、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市的気運の盛り上げを図ります。

## キ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止意識を高めるため、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科学的な知見に基づいた広報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）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。



- (イ) 夕暮れ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凶るとともに、自動車の前照灯の昼間点灯や夕暮れ時の早期点灯を推進します。
- (ウ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、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、インターネット等を通じて事故データおよび事故多発地点に関する情報の提供に努めます。
- (エ) 自動車アセスメント情報（衝突や急制動実験等に基づく安全性の評価情報）や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者などの情報の受け手に応じ適時、適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。
- (オ) 交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、交通安全に関わる者や地域住民が参加する交通安全大会を開催します。

#### (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業および諸行事に対する援助ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間および民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図ります。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に役立つ援助を行うことなどにより、その主体的な活動および相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

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（地域集団）の形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図（危険箇所を表す地図）」の作成、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と住民の連携による交通安全対策を推進します。

### 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および技能を身に付けたうえ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、免許取得時および免許取得後においては、特に、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の教育を行います。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識および態度を向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

#### ア 運転者に対する再教育等の充実

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実を求めます。

#### イ 二輪車安全運転対策の推進

免許取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習および原付等安全講習の推進を求めるとともに、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型の安全教育を推進します。

#### ウ 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支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要があります。

##### （ア）高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施等に努めるとともに、身体機能の検査項目の追加、

検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなどし、高齢者講習を充実させます。

#### (イ) 適性検査の充実等

高齢運転者の交通事故の状況を詳細に分析するなどして、適性検査の充実方策の見直し・検討を行い、また、認知症の疑いがある運転者の把握に努めます。

#### (ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

#### (エ) 運転免許証自主返納の促進

運転に不安を感じている高齢運転者に、自らの意思で運転免許の返納を促す環境づくりを検討します。



この場合においては、免許返納者が公共交通機関を利用しやすい仕組みを併せて検討します。

### エ シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートおよ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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での啓発を強化します。

## (2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

### ア 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

市および民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

## (3) 交通労働災害の防止等

### ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインを関係事業場に周知徹底することにより、交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理の徹底

および適正な走行管理の徹底並びに自動車運転業務従事者に対する安全教育等の実施、健康管理の徹底および交通労働災害防止への意識高揚のための施策の実施に努めます。

また、これらの対策が効果的に推進されるよう関係団体との連携をさらに強化します。

## **イ 運転者の労働条件の適正化等**

自動車運転者の労働時間、休日、賃金の支払い等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための啓発を実施します。

## **（４）道路交通に関する情報の充実**

### **ア 気象情報等の充実**

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報および台風、大雨、地震等に関する情報の質的向上と適時・適切な発表および迅速な伝達に努めます。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、さらに、気象、地震等に関する防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（IT）を活用した観測・監視体制の強化を図ります。このほか、広報や講習会を通じて気象知識の普及に努めます。

## **4 車両の安全性の確保**

### **（１）自動車の検査および点検整備の充実**

#### **ア 自動車点検整備の充実**

##### **（ア）自動車点検整備の推進**

自動車ユーザー（使用者等）の保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「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、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

##### **（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、関係機関の支援およ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、関係者への指導等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー（使用者等）および自動車関係事業者等の認識を高めます。

また、不正改造行為の禁止および不正改造車両に対する整備命令制度の強化について、その的確な運用に努めます。

## （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定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保およ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<sup>\*</sup>マークの普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故防止と自転車の被視認性の向上を図るため、灯火の取付けと点灯の徹底と反射器材の普及促進を図ります。

## （３）交通関係用品の安全性の確保および向上

乗車用ヘルメットの安全性の確保については、利用者の生命または身体に対する危害の発生を防止するとの観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメットおよび原動機付自転車乗車用ヘルメットを、消費生活用製品安全法（昭和48年法律第31号）に規定する特定製品に指定しており、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売は禁止されています。こうした製品の安全性確保に努めます。

## 5 道路交通秩序の維持

### （１）交通の指導取締りの強化等

#### ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道においては、歩行者および自転車利用者の事故防止なら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た、効果的な交通指導取締りを求めていきます。

このため、指導取締り体制を充実し、高齢者、身体障害者等の保護の観点に立っ



---

（ ＴＳマーク：自転車安全整備店の自転車安全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。傷害保険および賠償責任保険が附帯されている。）

た交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、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求めます。

さらに、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止および歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に啓発を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

## イ 高速道路における指導取締りの強化等

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあるため、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的なパトロール等を実施することにより、違反の未然防止および安全な交通の確保を求めます。

また、交通指導取締りは、悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点に、速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等を対象に要請します。

更に、大型車による重大事故防止のための指導と取締りを要請いたします。

## (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のため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を推進します。

### ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、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、関係機関・団体との緊密な連携を図るとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、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い、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し、さらに、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底します。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に着目し、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観点から施策を推進します。

### イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族およ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するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、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います。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

#### ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制の充実と、集団暴走行為、爆音  
暴走行為その他悪質事犯に対する指導取締りの強化を要請します。



#### 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、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されること  
がないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進を行います。

### 6 救助・救急活動の充実

#### (1) 救助・救急体制の整備

##### 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および事故の種類・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図ります。



##### イ 集団救助・救急体制の整備

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  
体制の整備および救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進します。

##### ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実  
施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED<sup>\*</sup>）  
の使用も含めた応急手当について、消防機関や保健所等が行う講習会等、普及啓  
発活動を推進します。

このため、平成12年度に策定された心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知  
識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、  
民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を進  
めるとともに、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  
に推進します。また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請  
受信時における応急手当の指導を推進します。さらに、自動車教習所における教

（ AED：心臓蘇生用の心臓に電気ショックを与える機器）

習および取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等および交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を進めます。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教職員の指導力の向上を図ります。

## **エ 救急救命士の養成**

財団法人日本救急医療財団の行う救急救命士養成講習等を利用して、計画的な救急救命士の養成を行うとともに救急救命士の資質の向上を図ります。

また、医師の指示または指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール（支援）体制の充実を図ります。

## **オ 救助・救急施設の整備の推進**

救助工作車、救助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進めます。

また、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進します。

## **カ 防災ヘリコプターによる救急業務の推進**

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、防災ヘリコプターによる救急業務の実施を推進します。

## **キ 救助隊員およ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および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進します。

## **ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備**

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社および西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協

力して適切かつ効率的な人命救護を図ります。

さらに、高速道路株式会社および関係市町等は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

## ケ 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および事故処理の迅速化のため、新交通管理システム（UTMS）の構想等に基づき、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じて、その発生場所の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HEL<sup>\*</sup>P）の普及を図ります。

## （２）救急医療体制の整備

### ア 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、原則として医療圏単位に地域設定し、地域内の病院による輪番制の実施とインターネットなどにより救急医療情報を提供しており、これらの体制が有効に運用されるよう充実を図ります。

## （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図ります。

## 7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

### （１）損害賠償の請求についての援助等

#### ア 交通事故相談活動の推進

（ア）交通事故相談所等を活用し、市の広報誌の積極的な活用等により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。



（ HELP：迅速な救援活動を可能にすることを目的としたシステム）

## **( 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の充実**

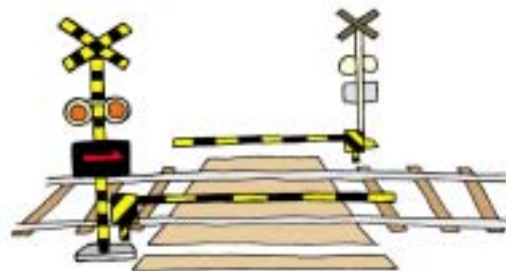
自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業、財団法人おりづる会が交通遺児に行う援助事業等を支援します。

## 第2章 鉄道、踏切道における交通の安全

人や物を大量に高速かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高密度である現在の運行形態においてはひと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なく、被害が甚大となります。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要があります。

### 第1節 踏切事故のないまちを目指して

#### 1 踏切事故の状況等



##### (1) 踏切事故の状況

栗東市では、平成15年1月にJR草津線踏切で、軽四乗用車と列車が衝突し、乗用車の運転手が重傷を負うという事故が発生しています。

##### (2) 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、原因別では直前横断によるもの、衝撃物別では自動車と衝撃したものが多くを占めています。

#### 2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故ゼロを目指します。

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### 1 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、ひと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、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、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、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等も踏まえつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

## 2 講じようとする施策

### (1) 踏切道の立体交差化および構造の改良促進

歩道が極端に狭い踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進します。

また、「開かずの踏切」等の遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築および鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図ります。以上の構造改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進します。

### (2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、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考慮し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間短縮を図ります。

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考慮して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を考慮し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、あわせて道路標識等の大型化，高輝度化による視認性の向上を図ります。

### (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、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します。

#### (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、情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を要請するとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に推進します。

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から、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上およ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必要があります。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が生じないよう努めます。