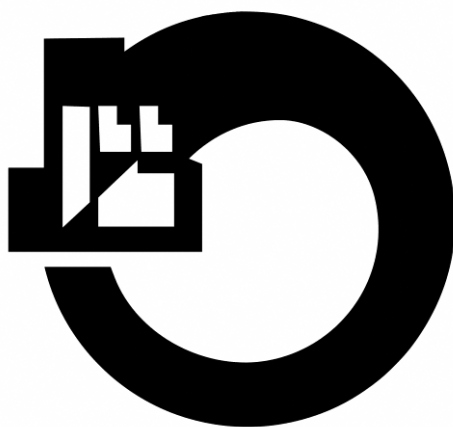


階上町交通安全計画

～交通死亡事故ゼロの町を目指して～

第 1 1 次

(令和 3 年度～令和 7 年度)



令和 4 年 3 月

階上町交通安全対策協議会

ま え が き

車社会化の急激な進展に対し、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に、昭和 45 年 6 月に交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されたことから、これに基づき、本町では 10 次にわたる「階上町交通安全計画」を策定し、町及び関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を実施してきた。

青森県内では、昭和 47 年において、最悪の道路交通事故死者数 238 人を記録したが、その後、官民一体となった交通安全対策に取り組んだ結果、令和 2 年には 28 人と、約 9 分の 1 にまで減少し、現在の統計方法で最少となった。

一方、本町においても、昭和 47 年に最悪の死者数 7 人を記録したが、関係者一丸となった取組により、平成 27 年の交通死亡事故以来、平成 30 年に交通死亡事故ゼロ最長記録 1,343 日を達成し、令和 3 年 12 月には交通死亡事故ゼロ 2,500 日を、令和 4 年 1 月には交通死亡事故ゼロ 7 年を達成した。交通死亡事故ゼロの記録を継続中であるが、引き続き交通死亡事故ゼロの町を目指して交通安全対策を実施する必要がある。

また、本町における鉄道や踏切事故については、ここ数十年発生してはいないものの、ひとたび発生した場合には、重大な事故となるおそれがある。

このような状況から、交通事故の防止は、町及び関係機関・団体等だけでなく、町民一人一人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、安全で安心して暮らせる階上町を目指して、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強力に推進していかなければならない。

この第 11 次階上町交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に、本町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り、この計画に基づき、関係機関・団体と緊密な連携を図り、効果的な交通安全施策を推進するものとする。

目 次

序章	1
第1節 計画の基本的事項	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	1
4 計画の推進体制	1
第2節 計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
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）	3
1 道路交通事故のない社会を目指して	3
2 歩行者の安全確保	3
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	3
4 役割分担と連携の強化	3
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
2 道路交通を取り巻く状況の展望	5
II 第11次階上町交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
<重視すべき視点>	5
1 高齢者及び子どもの安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	6
3 町民自らの意識改革	6
II 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(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	7
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	9
(4) 効果的な交通規制の推進	9
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	9
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	11

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進	13
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	16
3 安全運転の確保	16
(1) 運転者教育等の充実	16
(2) 安全運転管理の推進	17
4 自転車の安全性の確保	17
5 道路交通秩序の維持	17
6 救助・救急活動の充実	17
(1) 救助・救急体制の整備	17
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	18
7 被害者支援の充実と推進	18
第2章 鉄道交通の安全	19
第1節 鉄道交通の安全についての対策	19
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	19
II 講じようとする施策	19
1 鉄道交通環境の整備	19
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	19
3 救助・救急活動の充実	19
4 被害者支援の推進	19
第3章 踏切道における交通の安全	20
第1節 踏切道における安全についての対策	20
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	20
II 講じようとする施策	20
1 踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置	20

序 章

第1節 計画の基本的事項

階上町交通安全計画は、階上町交通安全対策協議会（会長：町長）が、5年ごとに策定する計画である。

1 計画策定の趣旨

県では、青森県交通安全対策会議（会長：知事）が、交通安全対策基本法第25条第1項を根拠とし、国の交通安全基本計画に基づき、昭和46年以降、5年ごとに、「青森県交通安全計画」を策定し、官民一体となった交通安全対策を強力に実施してきた。

本町においても、階上町交通安全対策協議会が、県の交通安全計画に基づき、5年ごとに、「階上町交通安全計画」を策定し、交通安全対策を実施してきた。

その結果、令和2年の本町の交通人身事故件数は23件、死亡者数0人、傷者数24人と第10次階上町交通安全計画策定時より減少傾向にある。町内交通事故の特徴としては、人対車の事故は少ないものの車両相互の事故が多く、昨今では駐車場での事故が多く見受けられる。

また、全国的に見ると、未就学児をはじめとする子どもが巻き込まれる交通事故が後を絶たないことから、子どもや障がい者等の安全確保も大きな課題となっている。

このような状況を踏まえ、階上町交通安全対策協議会では、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき陸上交通（道路交通、鉄道交通、踏切道における交通）の安全に関する施策の大綱として、「第11次階上町交通安全計画」を策定し、交通事故による死者をゼロにし、究極的には交通事故のない安全・安心な町の実現を目指す。

2 計画の位置付け

本計画は、青森県交通安全計画に基づき、独自で策定する計画である。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

4 計画の推進体制

階上町交通安全対策協議会が、町民、町及び関係機関・団体と連携・協力しながら、効果的な交通安全施策を推進していく。

第2節 計画の基本理念

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一層求められている。このため、これまで実施してきた

各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する新たな時代における対策に取り組むことが必要であることを踏まえ、本計画では、次の3項目を基本理念として掲げる。

① 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、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故を根絶し、究極的には交通事故のない社会を目指すため、更なる一歩を踏み出す。

② 人優先の交通安全思想

全ての交通において、高齢者、障がい者及び子ども等の安全を一層確保する必要があり、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。

③ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通における喫緊の課題である高齢運転者や歩行者による交通事故対策の解決が不可欠であり、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会の構築を目指す。

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（基本的な考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心して暮らせる社会の実現は町民全ての願いである。

その中でも交通事故は、町民にとって「最も身近な危険」であることを認識し、交通社会に参加する町民全てが、人命尊重の考え方にに基づき、相互理解と思いやりを持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る。

また、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、今後とも死者数ゼロに取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

そのためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細やかな対策を着実に遂行していくことで、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。また、交通社会に参加する全ての町民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

2 歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、歩道の整備や夜間歩行者の視認性を高めるため反射材用品等の普及を積極的に図ることで、歩行者の安全確保を図る。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

それぞれの地域の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組合せを行う。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策を推進する。

また、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災・減災と併せて一体的に推進していくことが重要である。

4 役割分担と連携の強化

行政、学校、家庭、職場、団体及び企業等がそれぞれ責任を持ち、役割分担をしながら、その連携を強化し、また、町民が交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で積極的に参加し、協働していくことが重要である。

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

本町で発生した交通事故の状況をみると、昭和47年に過去最悪の7人を数えた死者数は、昭和48年以降0～3人で推移している。過去5年間では、死亡事故が発生しておらず、20

～40 件台で推移していた交通事故発生件数は、10～20 件台と減少傾向にあり、傷者数も減少している。第 10 次階上町交通安全計画における目標である、「年間死者数をゼロ」を達成し、「年間死傷者数を 29 人以下」は平成 28 年を除き達成した。

町内における交通事故状況

年次計画	第 1 次交通安全計画					第 2 次交通安全計画				
年	S46 年	S47 年	S48 年	S49 年	S50 年	S51 年	S52 年	S53 年	S54 年	S55 年
事故件数	25	41	34	31	35	29	49	34	44	38
死者数	1	7	1	2	2	1	0	0	1	3
傷者数	39	59	54	36	48	44	62	57	58	54
年次計画	第 3 次交通安全計画					第 4 次交通安全計画				
年	S56 年	S57 年	S58 年	S59 年	S60 年	S61 年	S62 年	S63 年	H 元年	H2 年
事故件数	39	44	60	58	49	58	48	51	37	44
死者数	1	0	2	3	2	1	1	2	0	1
傷者数	54	56	97	89	65	73	62	70	61	60
年次計画	第 5 次交通安全計画					第 6 次交通安全計画				
年	H3 年	H4 年	H5 年	H6 年	H7 年	H8 年	H9 年	H10 年	H11 年	H12 年
事故件数	48	54	59	60	69	72	76	68	69	70
死者数	1	0	2	0	2	0	0	0	2	1
傷者数	67	63	79	93	83	103	96	95	91	96
年次計画	第 7 次交通安全計画					第 8 次交通安全計画				
年	H13 年	H14 年	H15 年	H16 年	H17 年	H18 年	H19 年	H20 年	H21 年	H22 年
事故件数	69	64	51	63	50	55	53	38	37	41
死者数	3	0	1	1	0	0	2	0	0	0
傷者数	91	86	59	83	69	66	60	49	50	50
年次計画	第 9 次交通安全計画					第 10 次交通安全計画				
年	H23 年	H24 年	H25 年	H26 年	H27 年	H28 年	H29 年	H30 年	R 元年	R2 年
事故件数	40	43	42	43	23	21	16	15	12	23
死者数	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0
傷者数	59	56	51	49	29	35	17	27	15	24

近年の交通事故の発生状況に関する特徴としては、次のとおりである。

- | | | |
|---------------|------------|-------------|
| ①夏に事故が多い | ②朝夕に事故が多い | ③国道での事故が多い |
| ④交差点での事故が多い | ⑤高齢者の事故が多い | ⑥買い物時の事故が多い |
| ⑦優先通行妨害の違反が多い | | |

これは、高齢化の進展により、交通事故の当事者となる比率が高い高齢者人口及び高齢者運転免許保有者数が増加していること、生活パターンの多様化に伴い、事故の危険の高

い、夕暮れ・夜間の交通量が増加していること及びささいな不注意による漫然運転が安全運転義務違反による交通事故につながっていること等によるものと考えられる。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行台キロ（交通量（台）と距離（キロ）を乗じたもの）のいずれも、今後減少することが見込まれるが、このような中、高齢者人口の増加に伴う高齢者の運転免許保有者の増加は、今後、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

II 第11次階上町交通安全計画における目標

- | | |
|----------------------|-------|
| ①交通事故による死者の抑止目標（年間） | ゼロ |
| ②交通事故による死傷者の抑止目標（年間） | 23人以下 |

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、第10次計画期間において、死者数ゼロの目標を達成したことから、引き続き、令和7年まで、年間の24時間死者数ゼロを目標とする。

また、死傷者数の減少に積極的に取り組み、令和7年までに、第10次計画期間の平均値を下回る年間の死傷者数23人以下を目標とする。

そのため、町民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の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

従来の交通安全対策を基本としつつ、実際に発生した交通事故に関する情報の収集及び分析をし、より効果的な対策を講ずるとともに有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

その対策に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その対策について評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

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自転車等の安全性の確保、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の7つの交通安全対策を実施する。

その実施に当たっては、特に、次のような視点を重視して推進する。

<重点すべき視点>

1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者が主として歩行及び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るべきである。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策が重要になると考えられる。後者については、今後も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、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。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は、本計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策を深めつつ推進することが重要となる。

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備及び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。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、適切な管理及び歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

2 歩行者及び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身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

人優先の考えの下、子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、適切な管理及び歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の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する。

また、横断歩行者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、運転者の遵法意識の向上を図る。

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など、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。

次に、自転車は極めて身近な交通手段であり、その利用が交通による環境への負荷の低減及び健康増進に資するものである一方、その運転によって人の生命又は身体に著しい被害を与える重大な事故を生じさせることがあるため、県は、令和3年3月に制定した「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨や自転車の点検・整備等により、自己の安全を確保するとともに、他者の安全に配慮して自転車を利用すること及び自転車損害賠償責任保険等への加入促進の対策を推進している。

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、交通安全教育の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじ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 町民自らの意識改革

交通安全は町民にとって自らの安全を守るために主体的・積極的に関わっていくべき課題である。そして、交通事故の危険性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」、「交通事故に遭わない」という意識を再認識すべきである。その上で、自ら安全で安心な交通社会を築いていこうとする前向きな意識を持つようになる

ことが重要である。

このため、町民が交通安全対策に関心を持ち、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、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依然として十分とはいえず、また、通過交通のために生活道路へ流入等の問題も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、生活道路及び幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「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り、特に、交通安全を確保する必要がある道路において、歩道の交通安全施設等の整備及び効果的な交通規制の推進など、きめ細やかな事故防止対策を実施することにより車両速度の抑制や、自動車、自転車及び歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 通学路等の歩道整備の推進

幼児、児童及び生徒の通行の安全を確保するため、定期的な合同点検等の実施や対策の改善・充実の継続的な取組を支援するとともに、県及び警察と連携して、通学路等の整備を図る。

イ 高齢者及び障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

(ア) 高齢者及び障がい者を含めた全ての人々が安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設及び福祉施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道の整備を推進する。

(イ) 冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、居住地域内や公共施設周辺等における除雪の充実を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的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する。また、特に、交通安全を確保する必要がある道路について、交通事故対策への投資効率を高めるため、町民の参加・協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る。

ア 交通安全対策の重点実施

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、交通事故が特定の区間に集中していることを踏まえて、より効果的・効率的に交通事故を抑止するため、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間など、事故の危険性の高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定し、町民に事故危険区間であることの注意

喚起を行うとともに、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は多発している交差点や単路等の「事故危険箇所」については、青森県公安委員会や道路管理者と連携して事故抑止対策を推進する。

エ 重大事故の再発防止

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、速やかに事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 通過交通の抑制と交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑及び交通事故多発等の防止を図るための道路網の整備を推進する。

(ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や通行の多い商店街等においては、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の生活道路等の交通安全施設の整備を推進する。

(エ) 町民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等による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、道路交通等複数の交通機関の連携を図り、各交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進する。

カ 道路の改築等による交通事故対策の推進

(ア) 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、既存道路の拡幅やバイパスの整備と併せた道路空間の再配分など、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点及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、交差点の改良を推進する。

(ウ) 一般道路の新設・改築に当たっては、道路標識や道路照明等の交通安全施設及び歩行者の安全を確保するために必要な施設の整備を推進する。

(エ) 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道路環境の整備や植樹帯の設置等を推進する。

(オ) 商店街等における、歩行者の安全で快適な通行空間を確保するため、歩行者の通行量や通行の状況に即して、幅の広い歩道や生活道路の整備を推進する。

(カ) 交通混雑が著しい地区等においては、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、地区周辺の道路及び交通広場等の総合的な整備を図る。

(キ) 歴史的建造物や史跡を有する地区においては、地区内の交通、観光交通及び通過交通を適切に分離するため、これらの地区への誘導路及び地域内の生活道路等の整備を体系的に推進する。

(ク) 観光地における道路混雑を防ぐため、観光地までのアクセスを考慮した、道路

環境の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に、交通安全を確保する必要がある道路について、青森県公安委員会及び道路管理者と連携し、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、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、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・安心な歩行空間の確保や自転車利用環境の整備を図る。

イ 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、関係機関と連携し、重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 道路交通環境整備への町民参加の促進

道路交通の安全は、町民の生活に密接に関係するため、対策の立案に当たっては町民の意向を反映させる必要がある。また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通状況が異なることから地域の実情を踏まえた道路環境の整備を行う。

安全な道路環境の整備に当たっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、町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実施するとともに、道路利用者等から寄せられた意見を道路交通環境の整備に反映する。

(4) 効果的な交通規制の推進

交通規制の内容や速度規制について、点検・見直しを図るとともに、地域の交通実態や交通事情の変化等を的確に把握して対策を実施することで、安全で円滑な交通流の維持と速度抑制対策を図る。

(5) 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

地震、豪雨、豪雪及び津波等の災害の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、道路構造物の補強等による耐震性の向上や道路交通の危険箇所について、落石防止の施設を整備するなど、各種防災対策を推進する。

また、豪雨等においても安全で安心な信頼性の高い道路網を確保するため、道路斜面等の防災対策や地域の災害の恐れのある区間を回避及び代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水想定区域を回避する道路の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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、交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入規制を行うとともに、被害状況を把握した上で、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ適確に実施する。

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、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ適確に収集・分析をし、道路利用者等への道路交通災害情報の提供を図る。

(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

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工事等の道路使用及び占用の許可に当たっては、道路管理者と連携を図りながら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、許可条件の遵守及び占有物件等の維持管理の適正化について努める。

(イ) 不法占有物件の排除

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、道路管理者と青森県公安委員会が連携を図りながら実態把握に努める。特に、歩道上において、歩行者の通行の障害となり危険であると認められる占有物件については、強力な指導等により、その排除を行うよう努める。

(ウ) 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故防止のため、子どもの遊び場としての公園の維持管理に努める。

また、子どもの遊び場が少ない地域については、小中学校の校庭、体育施設及び社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ適確に通行の禁止又は制限を行う。

また、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又は制限に対する違反を防止するための対策を講ずる。

エ 地域に応じた安全の確保

交通安全は地域に根ざした課題であることから、町民のニーズや道路の利用実態及び交通流・量の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

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、町民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識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、高齢者及び障がい者等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。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動については、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れ、町、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携を図りながら地域一体となった活動として、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境整備に努める。

(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の推進

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な技能及び知識を習得させることを目標とする。

保育園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場合をとらえて交通安全教育を行うとともに、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。

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る。

イ 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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用、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室を実施する。

関係機関・団体等は、小学校におけ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る。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、歩行中及び自転車乗車中の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する。

交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導及び児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を推進する。

ウ 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、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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任及び応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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及び情報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を推進する。

エ 成人に対する交通安全教育の推進

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、社会人及び大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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能、特に、危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を図る。

事業所等における自動車の使用者は安全運転管理者の法定講習受講はもちろん、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る。

大学生等に対しては学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

オ 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の有無等により、交通行動、危険認識及び交通ルール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及び自転車の危険行動を理解させるとともに、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させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成に努めるとともに、高齢者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

関係団体と連携して、高齢者の交通安全教室の開催や各種催し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、家庭訪問による個別指導及び見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めるとともに、反射材等の交通安全用品の普及にも努める。

高齢運転者に対しては関係機関・団体及び自動車教習所等と連携して、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努める。

カ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用し、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) 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スキル及び知識を習得し、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する。

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、講師の派遣及び情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、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、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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及び利用する教材の見直しを行うなど、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

町民一人一人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、町民参加による取組を推進するため、町や警察をはじめ、階上町交通安全対策協議会を構成する関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点としては、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含む全席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、夜間（特に夕暮れ時）における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、飲酒運転及び妨害運転等の

悪質・危険な運転の根絶等に加え、町内の交通情勢に即した事項を設定するとともに、必要に応じて地域の重点を定める。

春・秋の全国交通安全運動をはじめ、夏・冬の交通安全県民運動の各季節の交通安全運動を強力に推進するとともに、事故発生状況等を踏まえ、地域の実情に即した交通安全運動を実施する。

交通安全運動の推進に当たっては、関係機関・団体等が一体となって推進するとともに、町民の参加と協力のもとに、町民一体の運動として展開することに加え、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう推進体制の強化を図る。

さらに、交通安全に対する町民の意識の向上を図り、町民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通死亡事故ゼロを継続するためにも、「交通事故死ゼロを目指す日」を交通安全運動と併せて周知する。

イ 横断歩行者の安全確保

歩行者に対して、横断歩道を渡ること及び信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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など、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車の利用に当たっては、自転車が本来車両（軽車両）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理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を推進するため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、歩行者や他の車両に配慮した通行など、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は様々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も背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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おり、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進の対策を推進する。

また、夕暮れ時からの点灯を徹底し、反射材の取り付けと自転車乗車時のヘルメット着用を促進する。特に、幼児・児童の保護者に対しては、自転車乗車時のヘルメット着用についての理解促進に努め、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図る。

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は後部座席を含めて義務であり、その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、市町村及び関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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、関係機関・団体等との連携を図り、家庭、学校及び地域等において、あらゆる機会を通じて積極的な広報活動を展開し、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを推進する。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的に広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果及び使用方法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を実施する。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

平成30年3月に制定した、「階上町飲酒運転しない、させない、許さない条例」に基づき、町民及び事業者が一体となって飲酒運転を根絶するための活動を推進し、飲酒運転は絶対しない、させない、許さないという町民意識を定着させ、安全で安心な生活の実現を図る。

ク 効果的な広報の実施

関係機関・団体等が緊密に連携して、家庭、学校、職場及び地域等に対し、交通事故の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報を積極的に行う。

(ア) 高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転及び妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶を図るため、関係機関・団体等と一体となった効果的な広報の充実に努める。

(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活用や町内会等を通じた広報により、家庭に浸透する広報の充実に努める。

(ウ) 交通安全協会及び安全運転管理者協会等の民間交通安全団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料及び情報等の提供を積極的に行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する町民意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。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る。

(イ) 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、夜間の事故の危険性を広く周知するとともに、高齢者等への視認性の高い服装の着用の推進、夕暮れ時における自動車及び自転車の前照灯の早期点灯及び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、歩行者及び自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 町民の交通安全意識高揚を図ることを目的に、青森・岩手県境交通安全推進大会等を開催する。

(エ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団

体と連携した広報啓発活動を推進する。

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は町民等の安全意識により支えられることから、町民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者も含め、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る。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等及び町民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、町民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図る必要があることから、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含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後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努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導及びその他広報啓発等により、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、障がい者及び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高揚を図る。

(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、安全意識を醸成する運転者教育の充実に努めるとともに、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推進する。

また、個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育及び交通事故の悲惨さの理解を深める教育等を通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう教育内容の充実に努める。

ア 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

関係機関・団体及び自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。また、交通安全運動等を通じて、高齢運転者の安全運転に対する啓発活動を推進する。

(イ) 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着用の促進を図る。

(ウ) 高齢者支援施策の推進

自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携して、運転経歴証明書制度の周知を推進するとともに、平成 29 年度より実施している階上町高齢者運転免許証自主返納支援事業を引き続き実施する。

イ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

交通安全運動や関係機関・団体等との連携した啓発活動を通じて、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の周知徹底を図る。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

4 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、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者救済の十全を図るため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夕暮れ時から夜間における交通事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

そのため、自動車運転者による無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過及び交差点関連違反等の交通事故に直結する違反や、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等をなくするための街頭活動を強化する。

また、暴走行為をさせないための環境づくりとして、家庭、学校、職場及び地域等においては、基本的な交通ルールの遵守とともに、暴走行為による生命・身体への危険性等について周知徹底を図るほか、関係機関と連携して暴走族追放気運の醸成に努める。

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

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防機関の救助体制の整備・拡充を図る。

イ 応急手当の普及

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、後遺障害等を軽減するためには、事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。

このため、町民への応急救護処置の知識や自動対外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、消防機関、医療機関及び町等が互いに

連携しながら、応急手当の講習会等を実施する。

(2) 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受入体制を確保するため、救急医療機関及び消防機関等の緊密な連携・協力関係を構築するとともに、救急医療機関の受入れ・連絡体制の明確化を図る。

7 被害者支援の充実と推進

広報活動等を通じて無保険（無共済）車両に対して、自動車損害賠償責任保険（共済）や任意の自動車保険（自動車共済）への加入率の向上を図ることに加え、自転車利用者に対しても、被害者救済の十全を図るため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、損害賠償保険等への加入を促進する。

また、交通事故被害者等は精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識及び情報が乏しいことが少なくないことから、青森県交通事故相談所や交通事故紛争処理センター等の専門機関の周知及び紹介に努めるなど、交通事故被害者の救済に必要な対策を推進するとともに、青森県交通災害共済への加入促進を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じる恐れがある。重大な列車事故の未然防止を図るためにも、総合的な視点から施策を推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設及び運転保安設備等について、システムの安全性に加えて、防災の観点からも安全対策の推進を図るように要望する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

全国交通安全運動等を通して、ポスター掲示やチラシ配布等による広報活動を積極的に行うよう指導する。

3 救助・救急活動の充実

重大事故等の発生に対して、避難誘導及び救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、各駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関及びその他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

4 被害者支援の推進

公共交通事故が発生した場合には、関係機関等と連携を図り、被害者を支援する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における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

JR 八戸線を有する本町において、ここ数十年踏切事故は未発生であるが、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる等、重大な結果をもたらすことが予想されることから、それぞれの踏切の現状等を踏まえつつ、事故防止に向けた対策を講ずる必要がある。

II 講じようとする施策

1 踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標等の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導を積極的に行う。

また、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の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とともに、学校及び自動車教所等において踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

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拡幅差が新たに生じないように努める。