

第10次
東海村交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、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。

これに基づき、本村では「東海村交通安全計画」を策定し、行政・関係機関・各団体・村民が一体となって、それぞれの分野において交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本村での交通事故発生件数については、ほぼ横ばいで推移しております。しかし、超高齢社会を迎えた現在、交通事故死亡者数や交通事故発生件数の増加が懸念されます。

このような社会環境の中、安全な道路交通社会を実現していくためには、すべての人々が相互に理解と思いやりの心をもって行動し共生していくことが重要です。交通事故防止は、社会全体で取組まなければならない重要課題であり、人命尊重の理念のもと、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な大綱を定め、諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この第10次交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、本村が平成28年度から平成32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す。この計画に基づき、高齢者、障がい者、子ども等を思いやる「ひと優先」の交通安全思想を基本に、関係機関・各団体・村民などが連携を強化し、交通の状況や地域の実態に即した交通安全啓発活動を実施するとともに、道路環境の整備を図り、交通事故防止に向けての各種施策を強力に推進してまいります。

目 次

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	1
第2節 道路交通安全についての目標	1
1 道路交通事故の現状	1
(1) 道路交通事故の現状	1
(2) 道路交通安全対策の今後の方向	3
2 交通安全計画における目標	3
第3節 交通安全に関する施策	3
1 道路交通環境の整備	3
(1) 体系的道路交通環境の整備	3
(2) 改修による道路環境の整備	4
(3) 交通安全施設等の整備	4
2 安全な道路交通政策の推進	5
(1) 効果的な交通規制の推進	5
① 地域の特性に応じた交通規制	5
② 安全で機能的な交通確保のための交通規制	5
③ 幹線道路における交通規制	5
④ 交通事故多発地域・路線等における重点的交通規制	5
(2) 総合的な駐車対策の推進	6
① 秩序ある駐車場の推進	6
② 自転車駐車対策の推進	6
③ 自動車駐車対策の推進	7
(3) 交通安全に寄与する環境の整備	7
① 道路の使用及び占用の抑制	7
② 不法占用物件等の排除	7
③ 道路の掘り返しの規制	7
3 交通安全思想の普及徹底	7
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
① 幼児に対する交通安全教育	7
② 児童生徒等に対する交通安全教育	8
③ 成人に対する交通安全教育	8
④ 高齢者に対する交通安全教育	8

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	8
① 交通安全運動の推進	8
② 交通安全に関する広報の推進	9
4 道路交通秩序の維持	9
(1) 交通指導取締りの推進	9
(2) 暴走族対策の強化	9
5 救急・救助体制の整備	10
(1) 救急活動の整備	10
(2) 救助活動の充実	10
(3) 救急医療体制の充実強化	10
(4) 応急手当の普及	10
6 交通事故被害者支援の充実	11
(1) 交通事故相談業務の充実	11
(2) 交通災害共済事業の促進	11

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通安全対策を考える視点	11
第2節 踏切道における安全に関する施策	11
1 踏切道の改良の検討	11
2 踏切道の統廃合の検討	12
3 踏切道の交通安全対策	12

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

本村では、幹線道路や生活道路における道路環境整備が進み、それに伴い交通体系が大きく変化したことに加え、超高齢社会の到来という新たな時を迎えています。

このような大きな環境変化の中、安全で安心な社会を実現していくためには、すべての人々が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になります。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきであり、そのためには村民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持ち、交通事故の一層の減少に取り組まなければなりません。

交通安全の施策に関しましては、これまでも様々な対策を実施してまいりましたが、依然として交通事故発生件数が高い水準で推移していることから、今後は、本村の交通事情や特徴を十分に考慮した上で、最も効果的な施策を地域と一体となっていくことが重要になっています。

特に、生活道路における交通安全対策につきましては、総合的なまちづくりのなかで実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った施策の推進に当たっては、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担をしながら連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価等の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。また、地域の安全性を総合的に高めていくには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要になります。

第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の現状

(1) 道路交通事故の現状

本村の交通事故の発生状況を見ますと、各般にわたる交通安全対策を総合的に推進した結果、交通死亡事故は減少していますが、交通事故の発生件数につきましては、ほぼ横ばいで推移しています。

本村での交通事故原因としましては、漫然、脇見運転、前横不確認等の安全運転義務違反や信号無視、交差点安全進行違反等によるものが増えており、これらを総合すると、交通ルールが遵守されていないことや交通マナーが徹底されていないことがうかがわれます。

また、全国的に高齢者の事故が多く発生しており、本村でも平成23年から平成27年までの5年間に於ける65歳以上の高齢者の事故件数では、各年とも25パーセントを超える高い割合を示しています。

交通事故原因別発生状況

(件)

原因		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
安全運転義務違反	ハンドル操作不適	2	0	1	0	0
	ブレーキ操作	10	18	9	12	5
	漫然	24	31	30	32	29
	脇見運転	53	41	38	61	60
	動静不注意	19	23	18	16	14
	前横不確認	40	43	44	44	38
	後不確認	10	12	13	7	6
	安全速度	3	2	2	1	1
	予測不適	2	0	1	0	0
	その他	2	0	0	0	2
信号無視	4	3	2	8	4	
右側通行違反	1	2	2	0	0	
車間距離不保持	1	0	1	0	0	
追越し違反	0	0	1	0	0	
右折違反	3	0	0	0	1	
左折違反	0	1	1	1	2	
優先通行妨害	2	3	4	5	2	
交差点安全進行違反	2	2	3	0	4	
歩行者妨害等	0	4	3	3	1	
徐行運転違反	6	0	4	1	1	
一時不停止	0	8	2	1	1	
その他	6	7	8	3	2	
計		190	200	187	195	173

(ひたちなか警察署調べ)

交通事故年別推移及び高齢者の割合

() は 65 歳以上の高齢者数 【 】 は高齢者の割合

区 分	平成 2 3 年	平成 2 4 年	平成 2 5 年	平成 2 6 年	平成 2 7 年
事故件数	190(60) 【 32% 】	200(52) 【 26% 】	187(55) 【 29% 】	195(54) 【 28% 】	173(44) 【 25% 】
負傷者数	243(39) 【 16% 】	260(31) 【 12% 】	244(33) 【 14% 】	261(32) 【 12% 】	231(23) 【 10% 】
死者数	2(1) 【 50% 】	2(1) 【 50% 】	1(1) 【 100% 】	1(0) 【 - 】	0(0) 【 - 】

(ひたちなか警察署調べ)

(2) 道路交通安全対策の今後の方向

今後の交通安全対策を考えるにあたっては、人命尊重の理念に基づき交通事故根絶を目指し、村民一人ひとりの交通安全意識を高めるとともに、交通事故を起こさないようにするための施策を強化することが急務になります。本村においては、ひたちなか地区の開発に伴う道路交通体系の整備に加え、村内を走る主要幹線道路及び接続する生活道路等の整備が充実したことにより、交通量が増大し、加えて超高齢社会に突入したことからも、今後の交通事故の更なる増加が懸念されます。

このような観点から、道路交通環境の整備、安全な道路交通政策の推進、交通安全思想の普及徹底、道路交通秩序の維持、救急・救助体制の整備、交通事故被害者支援の充実等の施策を関係諸機関と協議しながら総合的に推進します。

2 交通安全計画における目標

交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであり、関係諸機関との連携を一層緊密にするとともに、各種団体の自主的な交通安全活動を積極的に推進し、交通事故防止の徹底を推進していくことが必要不可欠です。そのため交通事故のない社会を実現し、村民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であることから、第 9 次交通安全計画を踏まえ、第 10 次交通安全計画では各年度とも、死亡者数を 0 人、交通事故発生件数を 150 件以下を目指し、取り組みを進めてまいります。

本計画では、前計画の施策を継承しつつ、特に、高齢者や子供などの交通弱者に対する安全確保、自転車利用者の安全確保及び利用しやすい道路環境の整備について重点的に取り組んでまいります。

第 3 節 交通安全に関する施策

1 道路交通環境の整備

(1) 体系的道路交通環境の整備

- ① 国・県・村道の各機能を明らかにし、有機的かつ体系的な道路網の確立を推進する。

- ② 生活道路については道路の利用実態，交通量等に応じた整備を推進する。
- ③ 通勤通学路等の歩道の安全を確保するための整備を推進する。
- ④ 高齢者や障がい者等の安全を考慮した整備を推進する。

(2) 改修による道路環境の整備

- ① 生活道路における歩行者等の安全確保のため，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」の整備を推進する。
- ② 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，右折車線の設置を推進する。また，見通しの悪い場所や交差点での視距を確保するための改善を図る。
- ③ 段差のない歩道・植栽による緑化・ポケットパークの設置などによる「人と環境にやさしい道路作り」を推進する。
- ④ 歩行者や自転車利用者の安全及び生活環境の改善を図るため，歩道や東海駅西口を拠点とした自転車専用レーンの整備を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備

- ① 高齢者や障がい者の移動の安全を確保するため，道路や歩道の段差の解消や点字ブロックの設置を推進する。また，交差点の安全確保のため，歩車分離式信号等の整備を図る。
- ② 交通事故が多発している道路や，緊急に交通の安全を確保することが必要な道路については，交通信号機，道路標識，道路照明，道路反射鏡，ガードレール，区画線の設置等，その現状に応じた交通安全施設の整備を図る。

交通安全施設の現況

(平成28年 3月現在)

区 分	単 位	数 量	備 考
半感応式	基	44	
定周期	〃	26	歩車分離式信号 3基
押しボタン	〃	11	
一灯式	〃	1	信号機合計82基
視覚障害者用信号装置	〃	11	
道路照明灯	〃	637	
道路反射鏡	〃	1,063	
防犯灯	〃	2,737	道路照明兼ねる
交差点中心鏡	〃	77	
イメージハンブ	箇所	85	
クロスマーク	〃	114	
Tマーク	〃	260	
チャッターバー	個	193	
点字ブロック	箇所	8	
パト看板	〃	2	白方・石神外宿

2 安全な道路交通政策の推進

(1) 効果的な交通規制の推進

警察と協力し、地域の交通事情等を踏まえ、道路における危険を防止するとともに、道路の円滑な交通流を図るため、社会的機能や道路構造、付随する交通安全施設の状況等が、地域の実態に対応したものとなるよう既存の交通規制を見直す等、地域の特性を踏まえた合理的な規制を図ります。

① 地域の特性に応じた交通規制

通過交通の用に供される道路については、交通流を整序化するための規制を実施し、また、地域内交通の用に供される道路は、通過交通を抑制し良好な生活環境を維持するための交通規制を強化する。さらに、歩行者や自転車利用者の用に供される道路については、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を推進する。特に、区域を定めた交通安全規制である「ゾーン30」等のゾーン規制の活用を図る。

② 安全で機能的な交通確保のための交通規制

安全で機能的な交通を確保するため、計画的に交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

③ 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・交通の状況等を勘案し、速度規制及び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、その適正化を図る。

④ 交通事故多発地域・路線等における重点的交通規制

交通事故が多発し、または、多発する恐れがある地域・路線、地点を選定し、事故原因に対応した交通規制を集中的に実施する。

交通規制実施状況表

(平成28年3月現在)

		区間 (本・箇所)	延長 (m)
横断歩道		461	-
自転車横断帯		92	-
通行禁止	大型車	2	1,300
	その他	1	950
	計	3	2,250
歩行者用道路		28	972
一方通行		2	690
指定方向外進行禁止		20	-
追越しの為の右側部分はみ出し禁止		13	46,701
自転車の歩道通行可		19	46,850
一時停止		790	-
最高速度	50キロ	11	43,890
	40キロ	7	7,870
	30キロ	31	33,360
	20キロ	-	-
	計	49	85,120
駐停車禁止		-	-
駐車禁止		39	75,260
駐停車禁止路側	片側	-	-
	両側	-	-
	計	-	-

※歩行者用道路については東海村調べ。

(ひたちなか警察署調べ)

(2) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の推進

- ア) 安全で円滑な道路交通を確保するため、地域住民等の意見要望等を十分に踏まえた駐車禁止規則の適切な推進を図る。
- イ) 違法駐車については、効果的な啓発活動を行い、また、放置駐車違反についても、公安委員会による指示及び使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追求する。
- ウ) 交差点及び路上の違法駐車は、歩車共存道路において通行の障害となり、消防車や救急車等の妨害要因になるなど、さまざまな問題であることから、関係機関と連携を図り啓発活動を行う。

② 自転車駐車対策の推進

- ア) 自転車の駐車対策については、特に駐車が多い駅周辺の駐輪場の整備を推進する。
- イ) 本村において、良好な環境を確保するため、公共の場所に自転車やバイク等を放置させないよう放置車両の発生を防止する。放置車両については、適正な処理に関する条例に基づき、放置車両の整理及び撤去を行う。

③ 自動車駐車対策の推進

自動車の駐車対策については、駅周辺において駐車場を整備し、道路交通の安全と円滑化を図る。

駅周辺駐輪施設設置状況

(平成28年3月現在)

所在地	収容台数	面積
舟石川 747-113・758-3 (駅西・水戸側)	1,148 台	1,693 m ²
舟石川 801-41 (駅西・日立側)	132 台	393 m ²
舟石川 801-43 (駅西・日立側)	187 台	561 m ²
舟石川 747-11 地先 (駅東・水戸側)	107 台	278 m ²
舟石川 799-5 地先 (駅東・日立側)	194 台	329 m ²

(3) 交通安全に寄与する環境の整備

① 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全・円滑な道路交通の確保のため適正な許可を行うと共に指導監督を強化し、道路使用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図る。

② 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害になる不法占用物件については、指導取締りにより排除すると共に、不法占用等の防止を図るための啓発活動を実施する。

③ 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返し工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制すると共に、計画的な占用工事等の施工を指導する。

3 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

交通安全対策を推進するには、村民一人ひとりに交通安全に対する意識を喚起し、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上を目的に、学校・家庭・職場・地域において、幼児から成人に至るまで、そのライフステージや年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施します。

また、全国的に高齢者による交通事故が増加していることから、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

これらの交通安全教育の実施に当たっては、交通安全対策協議会・警察・民間交通指導員・交通安全協会・高齢者クラブ連合会・PTA・自治会等の協力を得ながら、村と地域が一体となって推進します。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対しては、心身の発達段階に応じて、安全に行動できる習慣を身に

付けることが大切であり，日常生活において安全に行動できるように，基本的な技能及び知識を習得する必要がある。

保育所，認定こども園，幼稚園では，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。これらを効果的に実施するため，紙芝居や腹話術，視聴覚教材等を利用したり体験活動を設定したりするなど，分かりやすい指導に努めるとともに家庭生活においても適切に指導できるようパンフレットの配布等により啓発活動を推進する。

② 児童生徒等に対する交通安全教育

小学校，中学校及び高等学校の児童生徒に対しては，交通安全のために必要な知識を十分身に付けることで，日常生活において的確な安全行動がとれるよう計画的かつ継続的な教育を行う。

小学校では，学校行事等を中心に学校教育活動全体を通じ，歩行者としての安全確保，自転車，乗り物の安全な利用の仕方，交通安全施設，交通標識等の理解について指導する。

中学校では，学校教育活動全体を通じ，歩行者としての心得，自転車の安全な乗り方，自転車の特性を踏まえた交通事故防止，事故時における基本的な応急措置等について指導する。

高等学校では，学校行事，生徒会活動等を中心に，学校教育活動全体を通じ，歩行者としての安全確保，自転車の安全な利用，二輪車・自動車の特性を踏まえた交通事故防止及び事故時における基本的な応急措置等について指導する。

③ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転確保の観点から，交通安全キャンペーンの実施，また村内の事業所等を訪問して運転者へ直接啓発活動を行う等，運転者としての社会的責任の自覚を促し，交通安全意識，特に高齢者や子供に配慮した運転の実践等，交通ルールの遵守及び交通マナーの向上を推進する。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対しては生涯教育活動，福祉活動，各種の催し物等の機会を活用した交通安全教育を実施する。日常のスタイル，生活時間，生活環境など，生活構造を中心とした視点から，歩行者としての安全確保，自転車の安全な利用の仕方，反射材の活用，高齢運転者の安全意識を高めるための高齢者マークの促進等について，リラックス体操，腹話術，視聴覚教材等を利用し，重点的に指導する。自転車については，理論と実技の指導をし，安全な乗り方に関する能力とマナーの向上に努める交通安全教育を行う。

これらの交通安全教育の実施に当たっては，交通安全対策協議会・警察・民間交通指導員・交通安全協会・自治会等の協力を得ながら，村と地域が一体となって推進する。

(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

村民一人ひとりが，ゆとりと思いやりの心を持ち，正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付けるため，警察や関係機関等と連携しながら各種交

通安全運動を強力に展開する。

- ア) 交通安全キャンペーンを中心とし、年齢段階にあった幅広い運動を効果的に推進するため、関係機関・団体と緊密な連携を図りながら交通事故防止の徹底を図る。
- イ) 自動車等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。
- ウ) 自動車のシートベルトやチャイルドシートの着用、バイクや自転車においてのヘルメット着用の徹底を図るため、関係機関・団体・地域での着用効果の体験的理解を図るほか、村民一人ひとりへの着用意識を図る。

② 交通安全に関する広報の推進

村民に対し、安全を確保するため、各季交通安全運動のほか次の広報活動をする。広報とうかい、村公式ホームページ、防災無線、交通安全家庭新聞各戸配布、街頭によるチラシの配布、指導車による広報PR、幼児から高齢者までの年齢にあった印刷物配布、懸垂幕、SNS（フェイスブック、ツイッターなど）の広報活動を通じて交通事故防止の広報活動を推進する。

4 道路交通秩序の維持

交通事故原因として特に多い交通ルール違反による事故を防止する観点から、警察が行う交通指導取締りの強化に向け、ひたちなか警察署と協力して対応を検討する等、道路交通秩序の維持を図ります。また、暴走族対策については、交通安全対策協議会・警察・民間交通指導員・交通安全協会・関係機関・各団体等の協力を得ながら、村と地域が一体となって環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの推進

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並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ひたちなか警察署とともに推進します。

また、ひたちなか警察署に対し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化を働きかけます。

(2) 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、関係機関・団体が連携し暴走族対策を強力に推進します。暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年に対する指導の充実を図ります。暴走族の生まれる背景には、社会環境や教育等の問題があることから、関係機関、団体で構成する暴走族追放強調運動を展開し、暴走族を許さない、暴走させない環境づくりを推進するとともに、家庭、学校等地域ぐるみで暴走族追放運動を展開します。

これらの交通安全教育の実施に当たっては、交通安全対策協議会・警察・民間交通指導員・交通安全協会・PTA等の協力を得ながら、村と地域が一体となって推進します。

5 救急・救助体制の整備

複雑多様化する交通事故に即応するため、消防機関、救急医療機関、警察等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ救急・救助体制の整備を図ります。

(1) 救急活動の整備

交通事故等による傷病者の救急活動を迅速に行うため傷病者を搬送する救急車と救命処置に係る救急資器材の整備を行うとともに救急救命士及び救急隊員を計画的に養成し、年々高度化する救急技術の向上を図るため、救急救命士を含む救急隊員による医療機関での病院実習や各種研修・訓練を行い救急活動の充実を図ります。

(2) 救助活動の充実

交通事故に起因する救助活動は、社会環境の変化に伴い複雑多様化しています。迅速な救助活動を実施するために、救助工作車ならびに高度な救助資器材の整備を行うとともに救助隊員の教育・訓練を計画的に実施し救助技術の向上を図ります。

(3) 救急医療体制の充実強化

救急医療体制の充実強化を図るため、地域におけるメディカルコントロール協議会等を通じて、傷病者搬送時における医師からの指示または指導・助言体制、救急搬送に係る事後検証体制、救急隊員の教育体制等の拡充と救急医療機関との緊密な連携体制の構築を図ります。

また、危機的状況にある患者に対して、いち早く現場において医師・看護師による救命処置と病状に合った医療施設への搬送を行うため、茨城県ドクターヘリとの連携体制の充実強化を図ります。

(4) 応急手当の普及

交通事故等による傷病者の悪化防止を図るため、その場に居合わせた人『バイスタンダー』による応急手当（心肺蘇生やAEDを含む）が迅速に行われることが重要であることから、地域住民に対し救命講習会を通じて基本的な知識や技術の普及を図ります。

救 急 出 動 状 況

(件)

	交通事故	急病	一般負傷	その他	合計
平成23年	143	696	130	253	1,222
平成24年	165	763	150	232	1,310
平成25年	186	819	182	215	1,402
平成26年	174	832	166	210	1,382
平成27年	164	886	184	227	1,461

(ひたちなか・東海広域事務組合東海消防署調べ)

6 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための施策等を計画的に推進します。

(1) 交通事故相談業務の充実

交通事故相談内容の多様化・複雑化に対処するため、村の相談窓口をはじめ県が運営する交通事故相談窓口の利用促進に努めます。

(2) 交通災害共済事業の促進

交通災害による経済不安解消をするため、交通安全意識の高揚と県民相互扶助の役割を果たしている、県民交通災害共済への加入促進を図ります。加入促進のため、役場窓口における一般者の申し込み受付をはじめ、保育所、認定こども園、幼稚園、小学校、中学校等への団体加入申し込みを推進します。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通安全対策を考える視点

本村には南から北へ、お茶の原踏切（須和間）・船場踏切（船場）・須和間踏切（船場）・舟場道踏切（船場）・押延街道踏切（舟石川）・新村松踏切（舟石川）・白方街道踏切（白方）・白方農道踏切（岡）の8か所の踏切があり、このうち6か所の踏切で自動車等の交通規制を行っています。

列車運行が高速・高密度である現在においては、一たび列車の事故が発生すると、多数の死傷者を生ずるなど被害が甚大となり、多くの利用者の利便に重大な支障をもたらすことから、踏切道における交通安全対策について総合的な視点からJR東日本と協力し、各種交通安全施策を推進します。

第2節 踏切道における安全に関する施策

1 踏切道の改良の検討

踏切道の段差や進入路の不具合等については改良を行うことにより、安全に通行できる踏切道を確保します。

2 踏切道の統廃合の検討

踏切道の構造改良等の実施に併せて、地域住民の通行に支障をおよぼさないと思えられるものについて、近接する踏切道の統廃合を検討します。

3 踏切道の交通安全対策

踏切道の幅員減少・かまぼこ型踏切等の標識や停止ラインの改善等により安全確認の意識を高める措置を講じます。また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、交通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とともに、置石・投石等の鉄道妨害や線路内立入等の外部要因による事故を防止するためにJR東日本が行う啓発活動等への積極的な協力を図ります。