

第 11 次

春日市交通安全計画書

春 日 市

令和4年3月

目 次

計画の基本的考え方	1
第 1 章 道路交通の安全	2
第 1 節 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向	
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	
(2) 道路交通事故の今後の見通し	
2 道路交通安全対策の今後の方向	3
(1) 高齢者及び子供の安全確保	
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	
(3) 飲酒運転撲滅	4
3 第 1 次春日市交通安全計画における目標	
第 2 節 講じようとする施策	
1 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	
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	5
(3) 交通安全活動における関係者の連携の推進	6
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	
2 道路交通環境の整備	
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	7
(2) 交通安全施設等の整備の推進	8
(3) 自転車利用環境の総合的整備	
(4) 違法駐車対策	9
(5) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備	
(6) その他道路交通環境の整備	
3 救助・救急活動の支援	10
(1) 救助体制の整備支援	
(2) 応急手当の普及啓発活動の推進	
4 損害賠償の請求についての援助等	
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	
第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策	11
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	
2 講じようとする施策（踏切道の構造改良の推進）	
【 資料 】 交通事故発生件数一覧表	12

計画の基本的考え方

安全で安心な社会を実現するために、高齢者、障がい者等を含む全ての人々が、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必要がある。

そこで、本計画は、「交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の情勢等を踏まえて、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力で推進する。」という県における交通安全基本計画の基本的考えに基づき作成した計画である。加えて、本計画は交通事故の現状を勘案し、市内の交通安全対策として重点的に取り組むべき施策の方向を示したものである。

今後の交通安全対策として、「高齢者及び子供の安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」、「飲酒運転撲滅」の3つを重点施策として掲げた。

これらの重点施策とともに、道路交通環境の整備等を実施し、交通事故の撲滅を目指すものである。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながら、その連携を強化し、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ある。

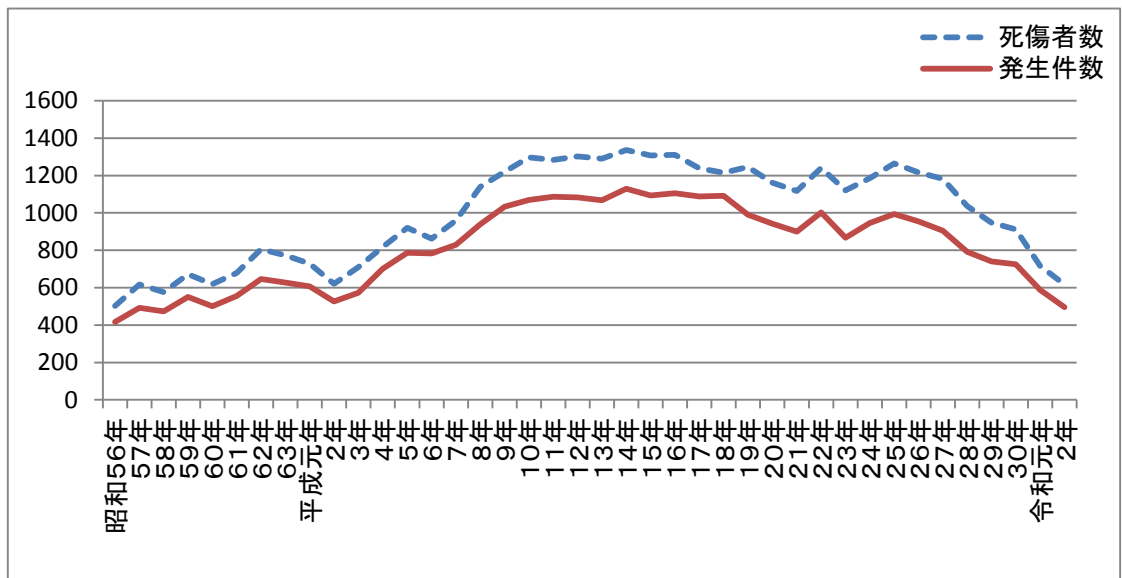
さらに、防犯や防災と併せて地域の安全として考えていくことも、地域における取組を推進する上で有効である。

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

本市における交通事故の発生件数及び死傷者数は、平成14年をピークに概ね減少傾向にある。特に、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛の影響もあり、発生件数は495件と減少しているが、死亡者数は3人に上っている。

第10次春日市交通安全計画に掲げた「令和2（平成32）年には年間の交通事故死亡者数0人、年間の交通事故発生件数750件以下にする」という目標については、発生件数は達成したものの、死亡者数は達成することができなかった。



(2) 道路交通事故の今後の見通し

市内の道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

また、超高齢社会の進展により、高齢者が交通事故当事者となる割合は、一層高くな

ること等が予想される。

2 道路交通安全対策の今後の方向

近年、交通事故の発生件数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策が一定の成果があったものと考えられる。

しかしながら、市内では、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事故が依然として発生している。また、運転中や歩行中、自転車乗車中のスマートフォン操作やイヤホン使用による危険性も引き続き指摘されている。

このため、従来交通安全対策を基本としつつ、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ため、今後は、次の点を重視した対策を推進する。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

県内の高齢者交通事故死者の占める割合が増加傾向であること、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、高齢者が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べきである。

また、超高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

(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、交通弱者で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、生活道路の安全性を高めることがより一層求められている。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者の遵法意識の向上を図るとともに、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していく必要がある。

同じく自転車利用者については、事故の状況によっては被害者にも加害者にもなるため、自転車の交通ルールに関する交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、それぞれの対策を講じる必要がある。

(3) 飲酒運転撲滅

県内の飲酒運転発生件数は、平成 18 年 8 月福岡市内で幼児 3 人が犠牲となった飲酒運転による交通事故が発生したことを契機に、飲酒運転撲滅の気運が高まりその後、福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例（平成 24 年福岡県条例第 1 号。以下「飲酒運転撲滅条例」という。）の制定を背景に減少を続けた。

さらに、令和 2 年 6 月の条例改正により、飲酒運転に係る通報の義務化や事業者の責務等の強化等を行った結果、令和 2 年には、飲酒運転による交通事故が、統計の残る昭

和 40 年以降最少となる 111 件（うち春日市 2 件）となったが、いまだに飲酒運転の撲滅には至っていない。

このため、飲酒運転の危険性等について交通安全教育や広報活動等の対策を継続して推進する。

3 第 11 次春日市交通安全計画における目標

高水準で推移する交通事故に歯止めをかけ、市内における年間の交通死亡事故を「ゼロ」とすべく目標に向かって、関係機関・団体等と市民が一体となり、本計画における諸施策を推進することにより交通事故が減少することを目指すものとする。

第 10 次春日市交通安全計画で掲げた「令和 2（平成 32）年には年間の交通事故死亡者数 0 人」という目標は達成できなかったが、「年間の交通事故発生件数 750 件以下にする」という目標は達成することが出来た。これは、過去からの各取組みが功を奏した結果と言える。しかしながら、未だ多くの交通事故が発生していることから、今後、更なる取組みの強化を図る必要がある。

したがって、令和 7 年には、引き続き市内における年間交通死亡事故を 0 とし、発生件数は 450 件以下を目標とする。

第 2 節 講じようとする施策

1 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市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の改革を促すことが重要である。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

当市の重点施策の一つである「高齢者及び子供の安全確保と遵法意識の向上」に関連し、以下のとおり段階的かつ体系的な交通安全教育を推進していく。

ア 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、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。

この目標実現のため、交通安全指導員等による通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童や保護者を対象とした交通安全講習会の開催などの交通安全教育を推進する。

イ 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。

この目標実現のため、警察官による交通安全講習や擬似体験型の交通安全教室等を実施し、更なる交通安全教育の推進を図る。

ウ 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、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や自転車の危険行動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。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、関係機関・団体と連携し、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行い、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

(2) 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

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市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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、市民のニーズ等を踏まえた実施に努める。

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する。

イ 自転車の安全利用の促進

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を活用することにより、歩行者等に配慮した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面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は、市内での自転車事故原因がこれらに起因することが多いため、周知・徹底を図る。

また、薄暮時間帯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、市内における「自転車無灯火街頭啓発」を実施し、自転車利用者に対し、自転車灯火の徹底を促していく。

ウ 自動車等の安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の資質の向上を図ることが必要であり、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を含め、安全運転についての教育等の充実に努める。特に、今後大幅に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を図る。

エ 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

シートベルト及び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の理解を求め、着用徹底を図るため、関係機関・団体等協力の下、普及啓発活動を実施する。

オ 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯から夜間における周囲からの視認性を高め、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、交通安全教室や各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進する。

カ 飲酒運転追放対策の強化

飲酒運転追放の気運を高め、飲酒運転を許さない社会環境を作るため、広報紙等を積極的に活用し、飲酒運転の危険性等についての周知を図る。

また、関係機関・団体が中心となり、飲酒運転追放の気運を高めるような掲示物等の掲示を推進するとともに、事業所・店舗等への働きかけやハンドルキーパー運動への参加を促進し、市民一人一人が「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」ことに加え「見逃さない」という規律意識の確立を図る。

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に関する市民の意識を高めるため、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広報を積極的に行うとともに、運転免許証を自主的に返納するための支援を行う。
- (イ) 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行うことができるよう、市報、SNSやホームページ等を活用し事故データ等に関する情報の提供・発信に努める。

(3) 交通安全活動における関係者の連携の推進

効果的な交通安全活動を展開するため、必要に応じ、地域の住民、自治会、交通安全指導員、交通安全協会、警察、行政など関係者による連携及び協働を推進する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

地域に根づいた交通安全活動を推進し、自主的な交通安全活動の展開を図るためには、行政主体の活動だけでなく、地域民間組織、事業所等における交通安全活動の充実が必要であり、これらの団体が行う交通安全活動に必要な資料の提供、広報の支援等、活動が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通じて働きかけを行う。

2 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及び関係機関等が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の交通事故抑止力効果は認められている。

歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があることから、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者

中心の生活道路の機能分化を進め、交通安全の確保に取りくむこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がいのある人が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を図っていくものとする。

(1) 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上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、生活道路への通過交通の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、市街地の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る。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成に努める。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて道路管理者、地域住民等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。また、生活道路にあっては、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」の設定など交通安全対策の実施を努める。

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、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、歩道や自転車通行空間の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努める。

ウ 通学路等における交通安全の確保

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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく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を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者、保育所等の対象施設、その所管機関等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の

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、防護柵等の設置、自転車通行空間・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の整備等の対策を推進する。

エ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がいのある人等を含め全ての人が安全に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、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備に努める。

また、駅前広場等の交通結節点においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道を整備し、歩行者動線のネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(2) 交通安全施設等の整備の推進

社会資本整備充填計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化に努める。

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、「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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保に努める。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に努める。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路の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、重点的に交通事故対策に努める。この際、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、交差点改良及び信号機の改良要望等の対策に努める。

(3) 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

自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、自転車活用推進法（平成 28 年法律 113 号）により定められる自転車活用推進計画に基づき、道路管理者が自転車ネットワーク計画の作成や道路空間の整備を推進する。また、警察と連携して通行ルールの徹底を進められるよう、「安全で快

適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

イ 自転車の駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、関係機関が協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、自転車放置禁止区域における違法駐車は多くの歩行者の安全を損ねることに繋がりがねないため、広報啓発活動を推進するとともに、放置自転車の撲滅に向けた取り組みを強化する。

ウ 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、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、被害者の救済が滞りなく図られるよう、関係事業者の協力を得つつ、福岡県自転車条例により自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、市民の損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(4) 違法駐車対策

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、違法駐車等の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報、啓発活動を行なうとともに、関係機関・団体等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排除気運の高揚を図る。

(5) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備

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ことが重要であることから、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(6) その他の道路交通環境の整備

ア 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、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、警察と連携してこれを抑制する方針の下に適正な許可を行うとともに、道路使用許可条件の履行、施工中の交通安全対策の徹底、占用物件等の維持管理の適正化を図る。

イ 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等を排除し、適正な道路利用を促進する。

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等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、これを抑制するとともに、計画的な占用工事の施工等について合理

的な調整を図る。

エ 災害に備えた道路の整備

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、法面等の防災対策や地域の孤立解消の生命線となる道路整備に努める。

オ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う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するよう努める。

3 救助・救急活動の支援

交通事故による負傷者等の救助・救急活動を行う消防署等が、円滑に活動できるよう救助・救急活動の支援を行う。

(1) 救助体制の整備支援

交通事故に起因する救助活動の増加及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防、警察機関及びその他関連団体と連携し、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動が円滑に実施出来るように努めていく。

(2) 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、心肺停止後一刻も早く心肺そ生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた者により、負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当等が行われるようにする必要がある。

このため、止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について知識・実技の充実を図る。特に、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含む各種講習会を開催し、応急救護処置に関する知識の普及に努める。

4 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者等に対する支援にあっては、県が設置する交通事故相談所等各種の広報を行うほか、各種広報紙等を活用することにより交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

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（鉄道運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。以下同じ。）は、長期的には減少傾向である。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている状態である。こうした状況を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

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、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、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、統廃合の対策を実施すべき踏切道が残されているのが現状にあること、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、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な踏切道の交通の安全に関する知識の普及に努めるものとする。

2 講じようとする施策（踏切道の構造改良の推進）

自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の歩道が狭いもの等について、関係機関・団体と協議しながら歩行者安全対策を検討していく。

【資料 1】

交通事故発生件数一覧表

(出典：福岡県警察本部)

	福岡県内			春日市		
	発生件数	死亡者数	負傷者数	発生件数	死亡者数	負傷者数
昭和 5 3 年	25,777	270	33,470	375	1	475
5 4 年	27,207	264	35,122	410	0	516
5 5 年	28,175	269	36,271	420	3	538
5 6 年	28,586	281	35,995	417	1	502
5 7 年	29,360	271	36,485	492	1	617
5 8 年	31,047	301	38,695	474	1	575
5 9 年	29,886	313	36,670	551	5	657
6 0 年	30,110	321	36,914	501	2	617
6 1 年	30,889	331	37,777	556	1	678
6 2 年	32,391	329	39,311	647	6	800
6 3 年	33,837	373	40,999	627	3	770
平成 元年	35,569	382	42,791	607	4	725
2 年	33,821	411	40,404	526	5	616
3 年	34,539	399	41,254	573	4	706
4 年	36,467	390	43,221	701	7	811
5 年	37,595	356	44,082	787	2	918
6 年	39,193	403	45,589	784	5	857
7 年	40,491	393	46,827	830	1	959
8 年	42,179	358	51,980	939	5	1,135
9 年	45,669	349	56,718	1,034	5	1,215
1 0 年	49,368	352	60,325	1,070	3	1,294
1 1 年	50,717	310	62,144	1,086	5	1,279
1 2 年	51,711	307	63,590	1,083	4	1,299
1 3 年	49,545	334	61,891	1,067	6	1,285
1 4 年	49,323	323	61,603	1,129	3	1,333
1 5 年	51,523	312	63,418	1,094	4	1,304
1 6 年	51,185	275	62,244	1,106	2	1,308
1 7 年	51,773	249	62,585	1,089	2	1,236
1 8 年	50,890	241	61,646	1,091	2	1,213
1 9 年	45,703	199	60,129	991	1	1,244

	福岡県内			春日市		
	発生件数	死亡者数	負傷者数	発生件数	死亡者数	負傷者数
20年	44,353	197	57,363	942	3	1,159
21年	44,340	195	57,447	899	1	1,117
22年	44,445	170	58,099	1,002	2	1,239
23年	43,326	157	56,720	868	0	1,120
24年	43,178	161	56,670	946	2	1,184
25年	43,678	145	57,755	994	6	1,258
26年	41,168	147	54,507	955	3	1,213
27年	39,734	152	52,758	905	2	1,180
28年	37,308	143	49,917	792	0	1,036
29年	34,862	139	46,093	741	1	947
30年	31,279	136	41,158	725	2	912
令和 元年	26,936	98	35,077	588	0	716
令和 2年	21,495	91	27,575	495	3	618
令和 3年	20,066	101	25,587	506	3	606