

計画の基本的考え方

安全で安心な交通社会を実現するためには、高齢者、障害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社会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べきであります。

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条に基づき「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 3 つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、官民一体となって強力に推進する。」という国における交通安全計画の基本的な考えや福岡県交通安全計画を踏まえて作成した計画であります。

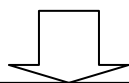
加えて、本計画は交通事故の現状を勘案し、平成 20 年度から平成 22 年度の 3 年間に講ずべき市内の交通安全対策として重点的に取り組むべき施策の方向を示したものです。

今後の交通安全対策として、「少子高齢化社会における交通安全対策の推進」、「飲酒運転追放の推進」、「シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底」、「交通安全教育の推進」、「市民参加型の交通安全活動の推進」の 5 つを重点施策として掲げました。

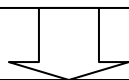
これらの重点施策とともに、道路交通環境の整備等を実施し、交通事故の減少を目指します。

第1章 道路交通の安全

1. 道路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、究極的には、交通事故のない社会を目指します。
今後は、死者数の一層の減少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。



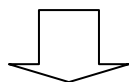
2. 道路交通の安全についての目標
平成22年までに、年間の交通事故死者数を
0人
にするとともに、年間の交通事故発生件数を
150件以下
にして、死傷者数を確実に減少させる。



3. 道路交通の安全についての対策

< 5つの視点 >

少子高齢化社会への対応	飲酒運転の追放
シートベルト等の着用	交通安全教育の推進
市民参加型に交通安全活動	



< 6つの柱 >

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底
- 安全運転確保
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動体制の充実
- 損害賠償の適正化等

第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害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ためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が連携を強化し、また、市民が交通安全に関する各種活動の計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効であります。

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、地域における取組みを進める上で有効です。

1. 道路交通事故のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

全国の交通事故による死者数は、昭和45年の16,765人をピークに徐々に下がり、昭和54年には8,466人まで減少しましたが、昭和63年には再び1万人台まで増加しました。しかし、平成8年から1万人台を切り、平成18年は6,352人とピーク時の38%まで減少し、昭和29年の件数より更に少なくなりました。

しかし、事故発生件数は、年々上昇しており、平成18年は昭和45年の124% (886,864件) 増であります。

県内をみますと、交通事故の発生件数は、昭和46年の42,005件から昭和52年には24,903件まで減少しましたが、その後徐々に増加し、平成11年には50,000件を超え、その後は51,000件前後で推移しています。

なお、死者数は昭和46年の623人をピークに年々減少し、平成18年は241人と昭和24年以来、56年振りに250人を下回るなど、減少傾向の定着化がみられつつあります。

平成18年中の県内の交通死亡事故の特徴は次のとおりです。

高齢者(65歳以上)の死者数が、全体の約5割を占めており、歩行中と自転車乗用中の死者数がその多く占めています。

事故発生件数では、朝夕のラッシュ時間帯(8-10、16-18)が特に多く、死亡事故件数では、10時~12時の間における時間帯が最も多く発生しています。

交差点及びその付近での事故による死者数が、全体の約5割を占めています。

安全不確認など前方不注意による死亡事故が55%占めています。

シートベルト非着用での死者数が25人で自動車乗車中死者数の

32.9%を占めています。

うきは警察署管内での事故発生状況は、過去10年近く特に大きな変動は見られません。また、事故発生の原因等については、県内の状況と同じ傾向が見られます。例えば、交差点内やその付近での事故件数が58%を占め、脇見運転等の前方不注意による事故件数が59%占めています。
(後掲資料参照)

(2) 道路交通事故の今後の見通し

市内の道路交通の今後の見通しは、運転免許保有者数、車両保有台数が着実に増加することが見込まれ、道路交通の量的拡大に加え、少子高齢化の進行、生活の24時間化による道路交通の質的变化も進むものと思われます。

特に高齢社会の進行により、高齢者の交通事故者数は、一層憂慮すべき事態になることが懸念されます。

2. 道路交通安全対策の今後の方向

厳しい道路交通事故状況に対処していくためには、今後とも、市及び関係機関・団体と市民が一体となって、各種施策を積極的に、かつ、強力に推進していかなければなりません。また、今後、対策を実施していくに当たっては、特に、次の点を重視して対策を推進します。

(1) 少子高齢化社会における交通安全対策の推進

高齢化の進行に伴い、今後とも増加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、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、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ります。

また、少子化が進行する中で、安心して子どもを生み、育てることができると社会を実現するため、防犯も含め、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備に努めます。

あわせて、大型化・高輝度化による見やすく分かりやすい道路標

識等の整備を推進し、子どもや高齢者が安心して暮らせる道路環境づくりに努めます。

(2) 飲酒運転追放の推進

飲酒運転は、重大な死亡事故につながる犯罪行為です。平成18年に福岡で起きた飲酒運転による子ども3人の無残な死亡事故は全国に飲酒運転撲滅の機運を高めています。

飲酒運転の怖さを認識させるとともに、「飲んだら乗らない。乗るなら飲まない。飲んだら運転させない。乗るなら飲ませない。」の四ない運動を関係機関・団体との協力のもと、市民運動として強力に推進していきます。

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故のうち、シートベルト非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、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、その徹底を図ります。あわせて、後部座席におけるシートベルトの着用推進を図ります。

このため、関係機関・団体との協力のもと、普及啓発活動を展開します。

(4) 交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するために、市、警察、学校、関係民間団体、地域及び家庭が互いに連携を図るとともに、指導者の養成、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図ります。

特に、現在問題となっている前方不注意等の原因である携帯電話の使用やカーナビゲーションの注視による危険性を認識させる交通安全教育を推進します。

(5) 市民参加型の交通安全活動の推進

良好で安全なコミュニティの形成を図るため、交通安全総点検等により、市民参加型の交通安全活動を推進します。

また、交通安全対策に関する関係機関及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体

制の整備を図ることにより、関係機関・団体及び市民が一体となった交通安全活動推進体制を強化します。

3. 第1次うきは市交通安全計画における目標

関係機関・団体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高水準で推移する交通事故に歯止めをかけ、交通事故が減少することを目指すものとします。

なお、計画期間の平成22年までに市内における年間の交通死亡事故を「ゼロ」とし、事故発生件数は150件以下を目標とします。

<参考>

福岡県の目標

死者数	200人以下
事故発生件数	45,000件以下

第2節 講じようとする施策

1. 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまで警察や道路管理者等の連携により、一定の効果は認められます。

今後は、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、歩行者と車両が共存する安全で安心な道路交通環境の整備に努める必要があります。

(1) 道路の新設・改良による交通安全対策の推進

交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等を整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立に努めます。

歩行者の安全を図るため、市街地、その他歩行者の多い地域を中心として歩行者用の道路を整備、また身体障害者の通行の安全確保のため歩道段差切下げ等のバリアフリー対策に努めます。

通勤、通学、買物等日常生活に利用される自転車の通行を確保するため歩行者道、自転車歩行者道の整備に努めます。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路について、交通安全施設等整備に努めます。

自動車交通の安全と円滑を確保するため、交差点改良、道路標示等の整備・改善に努めます。また、夜間の事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策に努めます。

児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機の設置、横断歩道の拡充等により、通学路、通園路の整備に努めます。

(3) 違法駐車対策

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、違法駐車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駐車マナーの向上と違法駐車排除気運の醸成・高揚を図ります。

(4) 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、地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の総点検を実施するとともに、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します。

(5) その他の道路交通環境の整備

道路使用及び占用の適正化等

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、警察と連携して極力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、占用物件等の維持管理の適正化を図ります。

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の防止を図るための啓発活動を行います。

道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力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ります。

自転車利用環境の整備

放置自転車対策

J R 駅周辺等における放置自転車等の問題解決を図るため、関係機関が協力し、自転車駐車場の整備に努めるとともに、駅前広場及び道路等に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等への自転車、自動二輪車等の違法駐車の排除に努めます。

自転車利用者に対する啓発・広報

自転車利用者に対し、交通社会における責任の自覚を求めするため、自転車の点検整備、自転車の安全な乗り方、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）その他の法令の遵守、防犯登録の加入指導、正しい駐車方法等に関する啓発及び広報活動を推進します。

災害に備えた道路交通環境の整備

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の整備に努めます。

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ます。

2. 交通安全思想の普及徹底

自他の生命尊重の理念のもとに、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、相手の立場を尊重する良き社会人を育成することを基本方針として、心身の発達段階、道路交通への参加の態様等に応じた教育の機会を確保するとともに、幼児から高齢者に至るまでのライフステージに応じた体系的な交通安全教育の推進及び家庭学校、職場、地域等で行われる教育相互の有機的な連携を図ります。

また、指導者の養成・確保・教材等の充実を図るとともに、参加体験型教育の普及に努めます。

(1) 階層に応じた交通安全教育の推進

幼児・児童に対する交通安全教育

幼児・児童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決まりを理解し、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけることを目標とし、保育所・幼稚園・学校・家庭等の連携を図りながら行います。また、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう広報啓発活動等を推進します。

青少年及び成人に対する交通安全教育

運転者については、地域・職場等と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト及びヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、信号無視、飲酒運転等死亡事故に直結する恐れの高い悪質・危険な運転の防止意識の向上を図ります。

特に、飲酒運転については、「飲んだら乗らない・乗るなら飲まない・飲んだら運転させない・乗るなら飲ませない」の意識付けを定着させるよう市民の意識高揚を図ります。

高齢者に対する交通安全教育

高齢化の進行に伴い、交通事故に占める高齢者の割合が高くなり、特に夜間の歩行中又は二輪車乗車中の事故が増加しています。これらの交通事故を防ぐため、老人クラブ等関係団体と連携して高齢者交通安全教室を開催し、また、反射材の活用等交通安全用品の普及に努めます。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全市民運動の推進

市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を習慣付けるため、市・警察・交通安全協会を中心とした交通安全運動を展開します。

交通情勢に即した交通安全運動の重点事項の設定

市民参加型の交通安全運動の充実・発展

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、正しい着用の徹底を図ります。
あわせて後部座席におけるシートベルトの着用推進を図ります。

このため、関係機関・団体協力の下、普及啓発活動を実施します。特にチャイルドシートについては、正しい着用を指導する指導者を養成し、保護者等に対する指導・助言、情報の提供等の充実を図ります。

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注視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に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、周知徹底を図ります。

交通安全に関する広報の推進

広報紙等を積極的に利用し、家庭へのきめ細やかな広報の充実に努めます。

その他の普及啓発活動の推進

高齢者交通安全マークの積極的な普及・活用の推進

薄暮時から夜間にかけての交通事故危険性の周知、灯火点灯・

反射材取付けの推進

自転車利用者の交通マナー向上の啓発広報の推進

(3) 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す。これら地域民間組織、事業所等における交通安全活動の役割の重要性を認識し、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春・夏・秋・年末の交通安全県民運動等の機会を利用して働きかけを行います。

また、毎月1日・10日・20日をうきは市交通安全の日として定め、交通指導員を中心に市民あげて交通安全街頭活動を行います。

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ことが必要であり、このため、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た交通安全教育等の充実に努めます。

(1) 二輪車安全運転対策の推進

若年層に事故の多い二輪車の交通安全対策として、安全運転教育を行う団体の活動に協力して、二輪車の安全運転講習を強力に推進するとともに教育内容の質的向上を図ります。

また、正しいヘルメット着用の徹底を図ります。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢社会の進行にともない、増加傾向にある高齢運転者の交通事故防止を図るため、参加体験型講習会等を通じて安全運転の推進を図ります。また、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。

(3) 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、講習会・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、着用の徹底を図ります。

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、点検整備の確保及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した**TSマーク**の取得普及に努めます。

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

TSマーク：自転車を安全に利用してもらうための制度で、自転車安全整備士が普通自転車を点検、整備して安全の確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には傷害及び賠償責任保険が付加されている

ます。

5．道路交通秩序の維持

(1) 暴走族追放対策の強化

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、暴走族追放対策を強力に推進します。

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、暴走族を許さない社会環境を作るため、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推進します。

暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集・走行場所として利用されやすい施設等の管理の改善を図り、暴走族をい集・走行させないため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・団体が協力し、暴走行為ができない道路環境づくりに努めます。

(2) 飲酒運転追放対策の強化

重大な死亡事故にもつながる飲酒運転を未然に防止し、交通秩序を確保するため、関係機関・団体が連携し、飲酒運転追放対策を強力に推進します。

飲酒運転追放機運の醸成

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ります。

飲酒運転をさせないための環境づくり

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、飲酒運転を許さない環境づくりに努めます。

6. 救助・救急活動体制の充実

(1) 救助・救急体制等の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救助・救急体制の整備・拡充を推進します。

救助体制の整備・拡充

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、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を推進します。

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ります。

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・実技の充実を図ります。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の開催を推進し、応急救護処置に関する知識の普及に努めます。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

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、救急医療機関の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステムさらにはドクターヘリ等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を推進します。

7. 損害賠償の適正化等（損害賠償の請求についての援助等）

県が設置する交通事故相談所において各種の広報を行うほか、広報紙等の活用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します。

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

全国の踏切事故(鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。)は、長期的には減少傾向にあり、平成17年の発生件数は450件、死傷者数は306人であり、平成12年の発生件数450件、死傷者数260人と比較して、発生件数は変化がなく、死傷者数で18%の増加となっています。

踏切事故による発生件数当たりの死者数は、他の交通事故に比べて極めて高く、また、改良をすべき踏切道が残されています。

うきは市では、鉄道事業者・警察・行政で組織する「久大本線踏切事故防止対策三者連絡会議等」において、踏切事故の危険性が高い4種踏切の廃止や1種への格上げを行ってきており、今後も事故防止対策を積極的に推進することにより踏切事故の絶無を目指すものとします。

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、一度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、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、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

2. 講じようとする施策

(1) 踏切道の構造の改良促進

車道・歩道が狭隘な踏切等は、脱輪による大事故が発生しやすく、また歩行者の安全が十分確保できません。従って、道路の新設・改良時等に合わせて踏切の拡幅を行うとともに、特に事故発生危険性のある踏切については、落輪防止装置等の設置を促進します。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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勘案し、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、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間の短縮を推進します。

更に、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施するとともに、併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、う回路の状況等を勘案して、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は、統廃合を進めます。

(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及び踏切支障時における非常ボタンの操作等、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、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。

H18.10.1 現在

うきは市内踏切の現況			
踏切種別	旧吉井町	旧浮羽町	計
第1種	1 1	2 2	3 3
第3種	0	0	0
第4種	3	0	3
合計	1 4	2 2	3 6

第1種：踏切警報機と自動遮断機又は踏切保安係の配置

第2種：踏切警報機と一定時間限りの踏切保安係の配置（該当なし）

第3種：踏切警報機と踏切警標（該当なし）

第4種：踏切警標だけ