

栗東市交通安全計画

(案)

(第 10 次)

交通事故のない栗東を目指して

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 9 次にわたる交通安全計画を作成し、計画に沿って各種施策を推進してきました。

その結果、栗東市では、平成 24 年 4 月 1 日から平成 25 年 8 月 22 日まで 510 日間、平成 25 年 9 月 20 日から平成 26 年 12 月 9 日まで 446 日間、死亡事故をゼロにすることができました。しかしながら、平成 27 年では 4 人へと増加に転じています。このことから、交通事故により多くの人が命を落とすという事態を深刻に受け止め、1 件でも多く悲惨な事故を減らすことが急務であります。

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、未だに交通事故は 315 件(平成 27 年)発生しており、引き続き交通安全対策が必要であります。

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には、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、市民一人ひとりの交通安全に対する意識の高揚を図り、それぞれの地域における交通安全活動に積極的に参画し、交通安全関係機関、団体とより一層連携を強化し、市民と協働し各種交通安全対策を積極的に推進します。

第 10 次栗東市交通安全計画は、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、平成 28 年度から平成 32 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。また、本市のまちづくりの指針である第 5 次栗東市総合計画(ひと・まち・環境 とともに育む「健やか・にぎわい都市」栗東)の分野別計画に掲げる基本政策である「安全、安心に暮らせるまち」を実現するための計画です。

目 次

基本理念等	1
第1章 道路交通安全	3
道路交通安全に関する施策の体系図	3
第1節 道路交通事故のない栗東を目指して	4
1 道路交通事故の現状	4
2 近年の栗東市における交通事故発生状況の特徴	5
(1) 自転車事故の発生比率(2) 高齢者事故の発生比率	5
(3) 子どもの事故の発生比率	5
(4) 交通死亡事故の発生状況(5) 月別(6) 時間帯別(7) 曜日別の事故状況	6
第2節 交通安全計画の目標	7
1 道路交通事故の見通し	7
2 第10次栗東市交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を進める視点	7
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	7
(1) 高齢者および子どもの安全確保	7
(2) 歩行者および自転車の安全確保	7
(3) 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保	8
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	8
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
(2) 市民と一体となった道路交通環境の整備	8
II 道路交通に関する安全施策	9
1 道路交通環境の整備	8
(1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活に密着した身近な道路等との機能分化	9
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	10
(5) 効果的な交通規制の推進	10
(6) 自転車利用環境の総合的整備	10
(7) 交通需要マネジメントの推進	11
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
(9) 総合的な駐車対策の推進	12
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12
2 交通安全思想の普及徹底	13
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(2) 効果的な交通安全教育の推進	16
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(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	19
(5) 住民の参加・協働による推進	19

3 安全運転の確保	20
(1) 運転者教育等の充実	20
(2) 交通労働災害の防止	20
4 車両の安全性の確保	21
(1) 自動車の検査および点検整備の充実	21
(2) 自転車の安全性の確保	21
(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上	21
5 道路交通秩序の維持	21
(1) 交通の指導取締りの強化等	21
(2) 暴走族対策の推進	22
6 救助・救急活動の充実	23
(1) 救助・救急体制の整備	23
(2) 救急医療体制の整備	23
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	23
7 被害者支援の充実と推進	24
(1) 交通事故相談活動の推進	24
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	24
(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進	24
第2章 踏切道における交通の安全	24
第1節 踏切事故のないまちを目指して	24
1 踏切事故の状況等	24
2 交通安全計画における目標	24
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	24
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	24
2 踏切道における交通に関する安全施策	25
(1) 踏切道の構造の改良促進	25
(2) 踏切保安設備の整備	25
(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための装置	25

基本理念等

～「交通事故のない栗東を目指して」～

1 基本理念

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。そこで、人命尊重の理念に基づき、悲惨な交通事故による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も積極的に取り組み、究極的には交通事故のない栗東を目指します。

2 計画期間

平成 28 年度から 32 年度までの 5 年間とします。

3 計画の考え方

人命尊重の理念に基づき、また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。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出さなければなりません。本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

(1) 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保するため、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進します。

(2) 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人」、車両等の「交通機関」、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、相互の関連を考慮しながら効果的な施策を策定し、市民の理解と協働のもと強力に推進します。

人に対する安全対策については、運転する人の知識・技術の向上、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、かつ、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図り、交通事故を防止します。

また、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します。

車両等の交通機関に対する安全対策については、車両等の構造、設備、装置等安全性の維持、検査体制の充実を関係機関に呼びかけます。

交通環境に対す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、交通に関する情報提供の充実、交通安全施設の老朽化対策を図ります。なお、超高齢社会の到来を踏ま

えるとともに地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

(3)救助・救急活動および被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り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るとともに、交通安全の分野においても被害者支援の一層の充実を図ります。

(4)参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、市民の主体的な交通安全活動を積極的に推進することが重要であることから、本市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から、市民が参加できる仕組みづくり等により、市民参画・協働型の交通安全活動を推進します。

(5)効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むなど効率化に配慮します。

第1章 道路交通の安全

道路交通の安全に関する施策の体系図

1. 基本理念

- 市民の安全と安心を確保し、真に豊かで活力のある社会を構築していく。
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない栗東を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

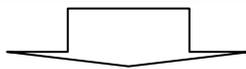
- ①平成 32 年までに連続 600 日間死亡事故ゼロを達成する。
- ②平成 32 年までに年間負傷者数を 300 人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

〈視点〉

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ①高齢者および子どもの安全確保
 - ②歩行者および自転車の安全確保
 - ③生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - ①交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - ②市民と一体となった道路交通環境の整備



〈7つの柱〉

- 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車両の安全性の確保
- 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

第1節 道路交通事故のない栗東を目指して

人命尊重の理念に基づき、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み、究極的には、道路交通事故のない栗東を目指します。

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人を数えましたが、翌年より減少傾向に転じ平成17年、平成20年、平成21年には1人となり平成23年には0人を記録しました。交通人身事故の発生件数、負傷者数については、平成16年に発生件数581件、負傷者数744人と過去最高を記録しましたが、その後は減少に向かい、平成27年には発生件数315件、負傷者数403人にまで減少しました。究極の目標である「道路交通事故のない栗東」に向け引き続ききめ細かな交通安全対策を推進していきます。

市内の交通人身事故発生状況の推移

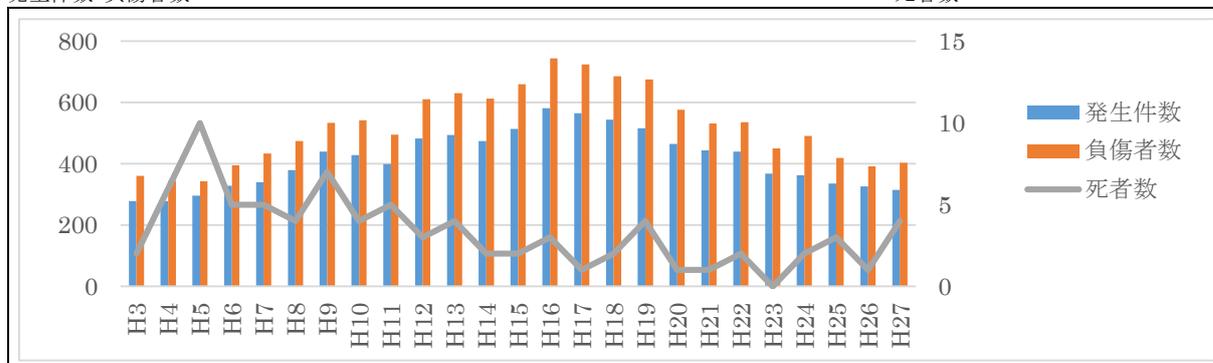
	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12
発生件数	278	278	296	328	340	379	440	428	399	482
負傷者数	361	345	343	395	434	474	534	542	495	611
死者数	2	6	10	5	5	4	7	4	5	3

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
発生件数	494	474	514	581	565	544	516	465	444	440
負傷者数	630	613	660	744	724	686	675	576	532	536
死者数	4	2	2	3	1	2	4	1	1	2

	H23	H24	H25	H26	H27
発生件数	368	363	336	326	315
負傷者数	450	491	419	392	403
死者数	0	2	3	1	4

発生件数・負傷者数

死者数



2 近年の栗東市における交通事故発生状況の特徴

(1) 自転車事故の発生比率

過去5年間の自転車事故の発生比率は、滋賀県の平均は、15.8%となっていますが、栗東市は19.9%と高い割合になっています。

○自転車事故の割合

年	栗東市交通事故発生件数	自転車事故発生件数	割合	県割合
23	368 件	89 件	24.2%	16.7%
24	363 件	71 件	19.6%	15.7%
25	336 件	57 件	17.0%	15.9%
26	326 件	72 件	22.1%	15.9%
27	315 件	52 件	16.5%	15.0%

(2) 高齢者事故の発生比率(65歳以上)

過去5年間の高齢者事故の発生比率は、滋賀県の平均は、24.4%となっていますが、栗東市は18.7%と高齢化の進展で今後の増加が懸念されます。

○高齢者事故の割合

年	栗東市交通事故発生件数	高齢者事故発生件数	割合	県割合
23	368 件	62 件	16.8%	23.0%
24	363 件	71 件	19.6%	22.8%
25	336 件	66 件	19.6%	25.0%
26	326 件	61 件	18.7%	25.3%
27	315 件	59 件	18.7%	25.9%

(3) 子どもの事故の発生比率(中学生以下)

過去5年間の子どもの事故の発生比率は、滋賀県の平均は、4.6%となっていますが、栗東市は5.1%と高い割合になっています。

○子どもの事故の割合

年	栗東市交通事故発生件数	子どもの事故発生件数	割合	県割合
23	368 件	21 件	5.7%	5.4%
24	363 件	14 件	3.9%	4.5%
25	336 件	17 件	5.1%	4.2%
26	326 件	18 件	5.5%	4.6%
27	315 件	16 件	5.1%	4.3%

(4)交通死亡事故の発生状況

過去5年間の交通死亡事故は、発生件数 10 件で死者数は 10 人となっています。高齢者の死亡事故が 40%を占めています。

○死亡事故の統計(平成 23 年～27 年)

道路別	国道 4件	県道 4件	市道 2件
時間帯	2～4時 2件 10時～12時 2件	4～6時 2件 20～24時 1件	8～10時 3件
状態別	歩行中 2件 自動車運転中 3件	自転車運転中 1件 自動車同乗中 1件	二輪・原付運転中 3件
年齢層別	25～29歳 2件 40～44歳 1件	30～34歳 1件 20～24歳 1件	35～39歳 1件 75歳以上 4件

(5)月別事故の発生状況(件数)

過去5年間の月別事故の発生状況では、11月・12月が多くなっています。

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
23	33	29	41	30	22	26	34	29	31	28	31	34
24	28	24	35	19	19	28	40	34	24	31	36	45
25	27	25	34	23	22	27	29	23	24	30	37	35
26	27	26	30	25	25	25	29	28	27	32	22	30
27	23	31	33	20	24	24	33	15	24	25	36	27
計	138	135	173	117	112	130	165	129	130	146	162	171

(6)時間帯別事故の発生状況(件数)

過去5年間の時間帯別事故の発生状況では、8時～10時・16時～20時と通勤・通学時間が多くなっています。

年	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
23	6	4	3	31	64	34	30	51	56	50	24	15
24	9	5	5	35	57	30	33	39	67	48	23	12
25	10	1	4	45	43	26	27	45	51	41	26	17
26	4	4	5	36	59	25	39	26	47	46	23	12
27	9	5	5	31	41	28	25	39	46	56	15	15
計	38	19	22	178	264	143	154	200	267	241	111	71

(7)曜日別事故の発生状況(件数)

過去5年間の曜日別事故の発生状況では、土日より平日の方が多くなっています。

年	日	月	火	水	木	金	土
23	47	67	57	46	64	47	40
24	29	54	51	58	59	60	52
25	35	49	60	42	58	58	34
26	33	54	53	51	47	55	33
27	27	48	56	37	45	56	46
計	171	272	277	234	273	276	205

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況については、現在も人口増加が続いており、運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車交通量も、今後一定期間は増加することが見込まれます。このような道路交通の量的拡大に加え、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と考えられます。こうした状況の中、高齢者の車両運転中の事故の増加はもちろんのこと、歩行中、自転車乗車中の事故の増加も憂慮すべき事態となることが懸念されます。

2 第10次栗東市交通安全計画における目標

政府目標の「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」および滋賀県目標の「平成32年までに、年間の24時間交通事故死者数を45人以下にする。」を踏まえ、年間交通事故負傷者数300人以下と600日間交通死亡事故ゼロを目指します。

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進める視点

目標に向けてII(道路交通に関する安全施策)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、特に次の視点を重点に推進します。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者および子どもの安全確保

今後、本市の高齢化が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や移動ができる交通社会を形成するために、歩行および自転車等を利用する場合と、自動車を運転する場合の特性を理解したきめ細やかな交通安全対策を推進する必要があります。

特に、今後、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推進します。

さらに、高齢者の特性を理解した歩道の整備や生活道路対策、高齢者が交通社会に参加することを可能とするため、バリアフリー化された道路交通環境整備を推進します。

また、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を推進します。

(2) 歩行者および自転車の安全確保

道路交通の場において、歩行者・自転車は自動車と比較して弱い立場にあることから、こうした交通弱者を保護し安全を確保する対策を推進します。

しかし、最近、自転車利用者が被害者になるだけでなく加害者となる交通事故も増加していることから、自転車の安全利用についての対策を推進します。

ア 安全な通行空間の確保

人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の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進めます。

イ 交通安全教育の推進

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ため、ルールやマナー違反による交通事故が多いことから、交通安全教育等の充実を図ります。

(3)生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

歩行者、自転車といった交通弱者を保護し、住民が道路交通の安全を体感することができるようにするため、車両の走行速度抑制を図るための道路交通環境の整備や、交通指導取締りの強化を関係機関に働きかけるほか、幹線道路からの自動車の流入を防止するための幹線道路における交通円滑化対策など、総合的な対策を推進します。

交差点(交差点付近を含む。)については、交通事故を防止するため、実態に応じた交通安全施設の設置を進めます。

また、農道への一般車両の流入により、農業者が遭遇する交通事故、および農道水路等農業用施設の破損がおきています。一般車両の農道流入の防止や農作業中の交通事故防止や農作業車の安全走行に支障を起こさないように総合的な対策を推進します。

市民全て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広報啓発活動を展開します。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1)交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

近年、自動車等の運転中における安全運転義務違反(運転者の操作不適、前方不注意、安全不確認等)が原因の交通事故が多く発生しています。平成 27 年では、安全運転義務違反による交通事故の死者が全体の約 48%を占めています。

発生地域、場所、形態等の詳細な情報を収集し、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことにより安全運転義務違反による交通事故の減少を図っていきます。

(2)市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対策については、地域住民、道路利用者、PTA 等による提言や要望等を反映した道路交通環境の整備を推進します。

II 道路交通に関する安全施策

1 道路交通環境の整備

(1)生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

駅前やDID地区(人口集中地区)等の歩行者・自転車といった交通弱者が多く輻輳するエリアについて、生活に密着した身近な道路等、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、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整備に努めます。

ア 生活に密着した身近な道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化等の交通円滑化対策を関係機関に働きかけます。

また、ハンプ、クランク等道路構造等による車両速度の抑制、通過車両の抑制対策により、歩行者・自転車利用者が安心して利用できる歩車共存道路¹、コミュニティ道路²等の整備や、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等における交通安全を確保するため、通学路等交通安全プログラムに基づき、関係機関と連携しそれぞれが実施する通学路点検等を通じて、通学路、通園路等において路側帯のカラー化や路面表示等それぞれの箇所の実情に沿った効果的な改善を継続的に推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者などを含めて全ての人が安全に安心して活動できる社会の実現のため、バリアフリー基本構想に基づく駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心にバリアフリー化を推進します。

- 1 歩車共存道路:歩道等の分離が困難な道路において、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路
- 2 コミュニティ道路:歩車分離を図り、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備して歩行者等の安全な通行を確保する道路

(2)高速道路の更なる活用促進による生活に密着した身近な道路等との機能分化

高規格幹線道路(自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道および一般国道の自動車専用道路で構成)等、事故率の低い道路の利用促進について関係機関と連携して取組みます。

(3)幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路の道路整備事業の実施に当たっては、交通事故の危険性が高い特定の区間を選定し、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、事故原因に即した効果の高い対策を実施します。

ア 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、歩道等の整備、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関係機関と連携して実施します。

イ 幹線道路における交通規制

一般道路については、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、交通の状況等を考慮して、速度規制およ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、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。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

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および歩道や自転車道等の整備を進めます。また、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス等の整備を目指します。

(4)交通安全施設等整備事業の推進

事故実態の調査・分析を行い、交通事故が多い交差点等について、効果的かつ効率的に関係機関と連携し、交通安全施設等整備事業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を図ります。

生活に密着した身近な道路等において人優先の考えの下、「ゾーン30」¹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および通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

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・自転車の通行の安全確保を図ります。

さらに、音響信号機の整備など障がい者や高齢者に配慮した交通安全施設の整備推進に努めます。

1 ゾーン30:地域の歩行者事故防止の観点から、30キロ規制等を展開していく地域(ゾーン)

(5)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、道路の構造、交通安全施設の整備、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。

(6)自転車利用環境の総合的整備

ア 利便性の高い車両である自転車の利用については、環境面に配慮した交通体系の実現に向けて、通勤、通学、買物など手軽で便利な近距離交通手段として自転車の役割を位置づけ、乗用車から自転車への転換を図り、安全で快適な自転車利用環境づくりを目指します。また、自転車の正しい交通ルールとマナーを身につけるため、自転車安全利用五則¹(H19.7.10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定)の周知、前照灯の早め点灯、反射材の取付け促

進、二人同乗用自転車の安全性を体験できる参加・体験・実践型交通安全教育の実施、幼児・児童・生徒の乗車用ヘルメット着用の促進、自転車事故被害者救済に資するための各種保険制度の普及等のソフト施策を推進します。

イ 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行うとともに、広報啓発活動等により違法駐輪を防止する取組みを推進します。

- 1 自転車安全利用五則：①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ○夜間はライトを点灯 ○交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 ○飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ⑤子どもはヘルメットを着用

(7)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、平成 15 年度から運行を開始しているコミュニティバス「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、交通の接続や連絡機能の強化を図ります。

イ 公共交通とエコ交通の発展

公共交通機関を利用しやすい環境整備を目指すとともに、市民が日常生活の様々な場面で公共交通利用を優先して考えるよう、利用促進に向けた働きかけを促進するほか、事業所におけるエコ通勤の普及を図ることにより、通勤手段をマイカーから電車やバス、自転車、徒歩などへ転換を進めます。

(8)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努めます。

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、法面等の防災対策を推進します。

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」における交通規制計画に基づき、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。

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、緊急輸送道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」における交通規制計画により、すみやかにそれら道路情報の周知徹底を図ります。

(9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持また緊急車両の通行を確保するため、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。

また、特に違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている道路においては、きめ細かな駐車規制の実施や違法駐車取締りを要請するとともに、市民と一体となった広報、啓発活動を実施します。

ア 違法駐車対策の推進

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、駐車場の有効利用を働きかけるとともに、駐車規制および違法駐車取締りの強化を働きかけます。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の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を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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

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に適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の適正な維持管理について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りを行い、特に市街地について重点的に実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、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占用工事については、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します。

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、公園等の整備を推進します。

さらに、公立の小学校および中学校等の校庭および体育施設等の開放を図ります。

ウ 冬期の安全な道路交通の確保

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。

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・幼稚園等では、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・保育活動等を通じ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の利用や、親子で実習するなど、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。

児童館では、主として幼児とその保護者を対象とした児童館活動において、交通安全に関する啓発の取り組みも行います。

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、各園等で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、交通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や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 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。

小学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力し、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、交通安全協会等の関係機関・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を推進します。

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るよう保護者を対象とした交通安全講習会等の実施に努めます。

さらに、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を促進します。

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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の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の推進

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、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十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールの遵守等規範意識を確立し、さらに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健全な社会人を育成することが目標です。

高等学校では、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ます。また、生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視し、危険な飲酒運転等の交通違反を許さないという意識の醸成をはじめとする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、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。

運転者教育については、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、交通ルールの遵守等の規範意識の確立を目標とし、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などを中心として関係機関と推進します。

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の推進

近年の交通死亡事故において、死者数全体に占める65歳以上の高齢者の割合が約半数を占めていることを踏まえ、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、交通行動や危険認識、交通ルール等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また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の危険行動の理解を促し、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。

また、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、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、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、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活用して、高齢者の交通安全教室を開催します。

さらに、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により、運転に不安を感じている高齢運転者に、交通事故を心配する家族等周辺の方の協力を得ながら免許の返納を促します。

また、高齢者が加害者となる視点に立ち、高齢者の危険運転にかかる安全教育について推進します。

さらに、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シルバーキャラバン隊等を対象とした安全教育を実施します。

キ 障がい者・外国人に対する交通安全教育の推進

障がいのある方に対しては、字幕入りビデオの活用にも努めるとともに、障がい者関係団体や福祉施設関係者等と連携して、催し等の多様な機会を活用しながら、

交通安全教室を開催するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

外国人に対しては、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、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を図り、効果的な交通安全教育に努めます。

(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 交通安全県民総ぐるみ運動の推進

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組みを推進するため「交通安全県民総ぐるみ運動」として、重点を定めて草津栗東地区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。

イ 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、運動の重点、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を実施します。

また、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地域の運動の重点を定め、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を得て、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。

さらに、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、より一層効果的な運動を展開します。

ウ 自転車安全利用の推進

自転車が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広く周知するとともに、自転車乗車中の交通事故の防止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（H19.7.10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定）を活用するなどにより、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

関係団体と協力しながら実施します。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の周知・徹底を図ります。

併せて、自転車は、他の道路利用者(歩行者、バイク、自転車等)と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加するもの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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、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から、自転車の灯火の早め点灯や自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

さらに、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用や安全性に優れた幼児二人乗用自転車の活用による被害軽減効果について、理解を促します。

エ すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

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、関係機関・団体等と協力して、積極的に普及啓発活動を展開し、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

～滋賀県の着用率(平成27年10月、警察とJAFの合同調査)～

- 一般道におけるシートベルト着用率
 - ・ 運転席…97.8%(全国平均 98.4%)
 - ・ 助手席…94.4%(全国平均 94.6%)
 - ・ 後部座席…43.5%(全国平均 35.1%)
- 高速道路におけるシートベルト着用率
 - ・ 運転席…99.3%(全国平均 99.4%)
 - ・ 助手席…99.5%(全国平均 98.0%)
 - ・ 後部座席…80.4%(全国平均 71.3%)

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果および正しい使用方法について、幼稚園・保育園・幼稚園・児童館等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

また、交通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。

～滋賀県のチャイルドシート使用率
(平成27年6月、警察とJAFの合同調査)～
62.3%(全国平均 56.8%)

カ 反射材の普及促進

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するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とします。特に、夜間の歩行中および自転車乗車中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者に対しては、衣服や靴、靴等の身の回り品、自転車や手押し車等への反射材の取り付けを働きかけるとともに、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。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を行うとともに、自動車運転事業者および酒類を提供する飲食店等と連携して、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を推進し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立、ハンドルキーパー運動¹への参加の促進を通して、飲酒運転事故ゼロを目指します。

また、関係機関・団体は、中学校・高等学校および教育委員会等と連携して、将来の運転者となる中学生・高校生を対象として、飲酒運転の危険性および社会的責任の重さを周知させ、飲酒運転を追放し根絶する交通安全意識および規範意識を醸成するための交通安全教育の推進を図ります。

1 ハンドルキーパー運動:自動車で仲間と飲食店などに行く場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を安全に自宅まで送り届ける運動

ク 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグに関する内容を盛り込んだポスターを掲示するなど、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

ケ 交差点事故防止対策の推進

交差点での交通事故の多くは、信号無視や一時不停止、安全不確認等の基本ルール無視が原因であり、交通ルールを遵守させ交通事故を防止するため、関係機関・団体等が連携し、街頭指導、啓発活動を通して市民に「止まる、見る、待つ」の交差点通行時の基本の周知徹底を図ります。

コ 高齢者に優しい3S運動の推進

高齢者の安全を確保するため、運転者や自転車利用者に高齢者を発見したときの優しい運転(3S「See:見る」、「Slow:減速する」、「Stop:止まる」)を呼びかけ、運転者自身の交通安全意識の高揚を図ります。

サ 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、あらゆる広報媒体を活用して、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上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交通安全規範意識高揚のための啓発活動(以下「キャンペーン」という。)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、高齢者と子どもの交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀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支援するため、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、全体的気運の盛り上げを図ります。

シ その他の普及啓発活動の推進

(ア)高齢者の交通安全意識を高めるため、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行動特性を理解させるとともに、高齢者標識(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)視聴覚障がい者や車いす使用者等の障がい特性に関する理解を深めつつ、市民やドライバーへの交通バリアフリー教育を推進します。

(ウ)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図るとともに、自動車および自転車の前照灯早め点灯運動を推進します。

(エ)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など、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(オ)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。

(カ)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推進大会等の開催を推進します。

(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支援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、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、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実施されるよう、交通安全運動等の機会に働きかけるなど、市民総ぐるみの交通安全活動を展開します。

(5) 住民の参加・協働による推進

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)」の作成や交通安全点検等、住民が積極的に参加できるような仕組みづくりなどにより、地域に根ざした具体的な目標を設定することで住民と行政の連携を図ります。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

単に知識や技能を教えるだけでなく、個々の運転者に応じた教育や交通事故被害者の手記を活用した講習等を行い、交通事故の悲惨さについて理解を深め、自らの身体機能や健康状態について自覚を促し、運転者の安全運転意識の高揚およびマナーを向上させるための教育が行われるよう関係機関に働きかけます。

ア 高齢運転者対策の充実

(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、特に、講習予備検査(認知機能検査)に基づく高齢者講習では、検査結果に基づいたきめ細かな教育を求めていきます。

(イ) 運転免許自主返納に対する支援の推進

自動車等の運転に不安を有するため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、関係機関と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転免許返納者が公共交通機関を利用しやすい仕組みを検討します。

(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を促進します。

イ 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、運転免許を取得しようとする者に対してだけでなく、既に運転免許を取得している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が図られるよう要請します。

ウ 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) 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の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する安全衛生教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進し、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体との連携をさらに強化

します。

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させ、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」を関係者と協力して展開します。

(イ) 不正改造車の排除

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、関係機関および自動車関係団体と連携を図り「不正改造車を排除する運動」を展開するとともに、広報活動の推進により自動車ユーザーおよび自動車関係事業者等の不正改造防止の意識高揚を図ります。

(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の醸成と、点検整備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と附帯保険により自転車による事故の被害者の救済を目的とする TS¹マークの普及に努めます。

また、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等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、自転車事故により被害が大きくなりやすい、幼児、児童、生徒および高齢者の乗車用ヘルメットの着用を促進します。

1 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付帯されている。

(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上

二輪車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は、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されており、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。基準に適合する製品の普及促進に努めます。

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

一般道路においては、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おいた、効果的な交通指導取締りを関係機関に求めています。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの強化

事故多発路線等における街頭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、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化を求めています。

(イ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による飲酒運転、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等の危険性・迷惑性の高い違反行為に対して積極的に指導を行うとともに、歩道通行者に危険を及ぼすなど、指導に従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては取り締りを強化するように求めています。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、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ことから、交通指導取締り体制の整備を働きかけ、交通や交通事故発生状況等の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止および円滑な交通の確保を求めます。

また、交通指導取締りは、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に著しい速度超過、車間距離不保持、通行帯違反、積載重量違反等の取締りの強化を要請します。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止して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・団体と連携し、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、暴走族の実態について、広報活動を積極的に行います。

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、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ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 暴走行為阻止のための環境整備

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に努めます。

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部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進します。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の拡充を図り、救助活動の円滑な実施を働きかけていきます。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

交通事故等により多数の負傷者が発生する大事故に迅速かつ円滑に対処するため、関係機関と連携した救護訓練の実施、集団救助・救急事故対策を推進し、関係機関等への連絡体制の明確化に努めます。

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)の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動に努めます。

エ 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、消防法(昭和 23 年法律第 186 号)の規定に基づき、関係機関と相協力して適切かつ効率的な人命救護を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

交通事故による傷病者の救急医療体制については、医療圏毎に救急告示病院で行う二次救急体制および重篤な救急患者の治療を行う救命救急センターで行う三次救急体制で対応されています。

平成 27 年4月の済生会滋賀県病院を拠点とした京滋ドクターヘリ運航開始により、「県内全域で 30 分以内での救急医療提供体制」が整備されました。また、ドクターヘリ事業は関西広域連合の事業であることから、大規模事故時においては、他の関西広域連合ドクターヘリの支援を直ちに受けることができます。

さらなる救急医療体制の確立のために、関係機関と連携して二次救急医療体制の充実を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故において、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します。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の推進

滋賀県立交通事故相談所等を活用し、市の広報紙の積極的な活用等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。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

公益財団法人おりづる会が交通遺児に行う経済的、精神的な援助事業等を支援し、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を実施している滋賀県立交通事故相談所、警察署、交通安全活動推進センター等との関係機関相互の連携を図ります。

(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車は、趣味やスポーツ、健康増進の目的として幅広く利用されるようになってきたが、その一方で利用者のマナーの悪さが指摘されるなど、安全な利用対策が喫緊の課題となっています。そのような中、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、被害者の救済への十分な対応を図るため、自転車の安全利用に関する意識や運転マナーの向上を図り、自転車利用者が自転車の運転中などに他人の生命または身体の損害を与えてしまったときに補填することができるように保険または共済への加入義務の推進を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のないまちを目指して

1 踏切事故の状況等

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。また、歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多くなっています。

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、構造の改良、踏切保安設備の整備等の安全対策を実施すべき

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、高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な安全対策を推進します。

2 踏切道における交通に関する安全施策

(1) 踏切道の構造の改良促進

歩道が狭隘な踏切について、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を働きかけます。

(2) 踏切保安設備の整備

自動車交通量の多い踏切道について、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置¹、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働きかけます。

また、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を働きかけます。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための装置

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動等を強化します。

1 オーバーハング型警報装置:踏切内道路の歩行者や車両運転者等に音と光によって列車が接近していることを警告する警報装置