

栗東市交通安全計画(案)

(第 11 次)

交通事故のない安全・安心な栗東を目指して

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 10 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 28 年 3 月 8 日から平成 30 年 12 月 27 日まで 1025 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、令和元年には死者数が 4 人となったことから、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ます。令和 2 年においても、交通事故は 137 件発生しており、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、市民一人ひとりが取り組まなければならない重要な課題であります。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、各種交通安全対策を積極的に推進します。

第 11 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、令和 3 年 7 月 19 日に策定された滋賀県の交通安全計画を基に令和 3 年度から令和 7 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六次栗東市総合計画(いつまでも 住み続けたい 安心な元気都市栗東)に掲げる基本政策である「暮らしの安心を支える」を実現するための施策である「交通安全の推進」に取り組むための計画です。

目 次

基 本 理 念 等	1
第 1 章 道路交通の安全	4
道路交通の安全に関する施策の体系図	4
第1節 道路交通事故のない安全・安心な栗東を目指して	5
1 道路交通事故の現状	5
2 近年の栗東市における交通事故の特徴	6
(1)高齢者事故の発生割合	6
(2)子どもの事故の発生割合(3)自転車事故の発生割合	7
(4)交通死亡事故の発生状況	7
(5)月別(6)時間帯別(7)曜日別事故の発生状況	8
第2節 交通安全計画の目標	9
1 道路交通事故の見通し	9
2 第11次栗東市交通安全計画における目標	9
(1)目標	9
(2)目標値の根拠	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を進める視点	10
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	10
(1)高齢者および子どもの安全確保	10
(2)歩行者および自転車の安全確保と順法意識の向上	10
(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	10
(4)地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 道路交通に関する安全施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(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	12
(2)幹線道路における交通安全対策の推進	12
(3)高規格幹線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	12
(4)交通安全施設等整備事業の推進	13
(5)高齢者等の移動手段の確保・充実	13
(6)効果的な交通規制の推進	13
(7)自転車利用環境の総合的整備	13
(8)交通需要マネジメントの推進	14

(9)災害に備えた道路交通環境の整備	14
(10)総合的な駐車対策の推進	15
(11)交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	16
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2)効果的な交通安全教育の推進	20
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	24
(5)住民の参加・協働の推進	24
3 安全運転の確保	25
(1)運転者教育等の充実	25
(2)交通労働災害の防止	25
4 車両の安全性の確保	26
(1)自動車の点検整備の充実	26
(2)自転車の安全性の確保	26
5 道路交通秩序の維持	26
(1)交通指導取締りの強化等	26
(2)暴走族対策の推進	27
6 救助・救急活動の充実	27
(1)救助・救急体制の整備	27
(2)救急医療体制の整備	27
(3)救急関係機関の協力関係の確保等	28
7 被害者支援の充実と推進	28
(1)交通事故相談活動の推進	28
(2)交通事故被害者支援の充実強化	28
(3)自転車損害賠償保険等への加入促進	28
第2章 踏切道における交通の安全	30
第1節 踏切事故のないまちを目指して	30
1 踏切事故の状況等	30
2 交通安全計画における目標	30
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	30
1 踏切道における交通に関する安全施策	30
(1)踏切道の構造の改良促進	30
(2)踏切道における路面標示の整備	30
(3)その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	30

基 本 理 念 等

～ 「交通事故のない安全・安心な栗東を目指して」 ～

1 基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、10次・50年にわたる取組を行ってきたところです。

しかし、依然として、毎日のように、新たに交通事故被害者等(交通事故の被害者およびその家族または遺族。以下同じ。)となる方がおられます。高齢化の進展への適切な対処、交通弱者の安全の一層の確保、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中、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ます。

そこで、これまで実施してきた各種施策を引き続き実施し、市民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会、究極的には「交通事故のない安全・安心な栗東」を目指します。

2 計画の目的

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、第11次滋賀県交通安全計画に基づき栗東市交通安全対策会議が作成する、市区域における陸上交通の安全に関する総合的な大綱で、交通安全対策の総合的かつ長期的な推進を図るためのものです。

また、本市の最上位計画である、第六次栗東市総合計画基本計画に掲げる基本政策である「暮らしの安心を支える」を実現するための施策である「交通安全の推進」に取り組むための計画です。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

4 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、第1次5か年計画(昭和46年度～昭和50年度)から第10次5か年計画(平成28年度～令和2年度)まで半世紀を経た今、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる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、障がいのある人、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

①交通社会を構成する「人」②車両等の「交通機関」③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、相互関連を考慮しながら施策を推進します。

ア 人に対する安全対策

運転する人の知識・技術向上、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、普及啓発活動を支援します。

イ 交通機関に対する安全対策

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。

ウ 交通環境に対する安全対策

人優先の考えとした、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。

(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・救急活動の充実を図ります。

また、交通事故被害者の支援として、関係機関と連携します。

(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進

市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、計画段階から市民が参加できる仕組みづくり等に取り組み、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(5) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市民のライフスタイルや交通行動への影響が認められます。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に着手

します。

5 SDGs(SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS)

2015 年 9 月に国連で合意された“全世界全ての人たち”が“持続的”に“人らしく生きる”ための世界共通の開発目標です。

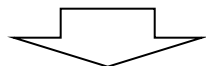


第1章 道路交通の安全

道路交通の安全に関する施策の体系図

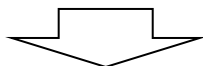
1. 基本理念

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない安全・安心な栗東を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

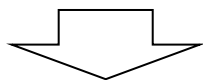
- ① 令和7年までに連続 1,000 日間死亡事故ゼロにする。
- ② 令和7年までに年間重傷者を 15 人以下にする



3. 道路交通の安全についての対策

< 4つの視点 >

- 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と順法意識の向上
- 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
- ④ 地域が一体となった交通安全対策の推進



< 7つの柱 >

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

第1節 道路交通事故のない安全・安心な栗東を目指して

高齢化の進展への適切な対処や歩行者・自転車の安全確保など、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現状を踏まえ、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数の減少に積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない安全・安心な栗東を目指します。

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9年に7人を数えましたが、翌年より減少傾向に転じ平成23年には0人を記録し、その後平成27年には4人まで増えたものの平成29年には再び0人となり、第10次栗東市交通安全計画(平成28年～令和2年)期間中の目標である、令和2年までに連続600日間死亡事故ゼロを達成することができました。また、負傷者数の発生件数についても、平成16年に744人と過去最高を記録しましたが、その後は減少に転じ、令和2年には発生件数156人にまで減少しました。こちらについても、令和2年までに年間負傷者数を300人以下にする目標を4年前倒しで達成する結果となりました。

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(年)

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
発生件数	440	428	399	482	494	474	514	581	565	544
負傷者数	534	542	495	611	630	613	660	744	724	686
重傷者数	67	53	45	62	67	78	50	54	35	46
死者数	7	4	5	3	4	2	2	3	1	2

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
発生件数	516	465	444	440	368	363	336	326	315	300
負傷者数	675	576	532	536	450	491	419	392	403	356
重傷者数	40	28	36	32	23	25	27	20	40	20
死者数	4	1	1	2	0	2	3	1	4	1

	H29	H30	R1	R2
発生件数	215	184	179	137
負傷者数	261	213	205	156
重傷者数	21	18	23	17
死者数	0	1	4	2

※第10次交通安全計画時における主な対策

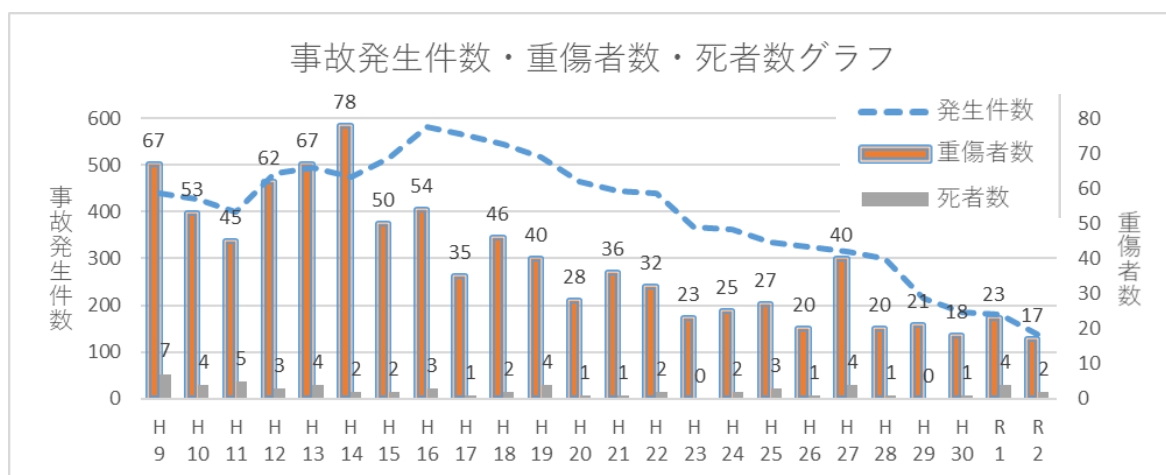
○道路環境整備

下鉤出庭線、出庭4号幹線、岡金勝川3号線、
荏原緒線歩道整備、栗東駅前視覚障がい者誘導ブロック設置、通学路カラー舗装、外側線

○交通安全教室

対象者:幼児・小学生・中学生・高校生・高齢者・

障がいのある人 



2 近年の栗東市における交通事故の特徴

栗東市の交通事故では、①高齢者の交通事故に占める割合は、栗東市の高齢者人口構成比と比べて高くなっている。②子どもの事故の発生割合は、県内平均を上回っている。③自転車事故の発生割合は、県内平均を上回っている、という特徴があります。

(1) 高齢者事故の発生割合(65歳以上)

栗東市の過去5年間の高齢者事故発生件数に占める割合の21.3%は、滋賀県の過去5年間の高齢者事故の発生割合の29.4%と比べると低くなっていますが、栗東市の高齢者人口構成比の18.6%(令和元年10月1日現在栗東市推計人口参照)と比べて高くなっています。

○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
H28	300 件	72 件	24.0%	27.7%
H29	215 件	34 件	15.8%	28.3%
H30	184 件	37 件	20.1%	28.8%
R1	179 件	39 件	21.7%	30.9%
R2	137 件	34 件	24.8%	31.5%
平均	203 件	43.2 件	21.3%	29.4%

(2) 子どもの事故の発生割合(中学生以下)

滋賀県の過去5年間の子どもの事故の発生割合は、平均 4.0%となっていますが、栗東市は 4.4%と若干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
H28	300 件	6 件	2.0%	4.3%
H29	215 件	11 件	5.1%	4.6%
H30	184 件	10 件	5.4%	4.1%
R1	179 件	11 件	6.1%	3.9%
R2	137 件	5 件	3.6%	3.3%
平均	203 件	8.6 件	4.4%	4.0%

(3) 自転車事故の発生割合

滋賀県の過去 5 年間の自転車事故の発生割合は、平均 16.1%となっていますが、栗東市は 20.9%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
H28	300 件	56 件	18.6%	15.0%
H29	215 件	39 件	18.1%	15.8%
H30	184 件	32 件	17.3%	15.9%
R1	179 件	52 件	29.0%	17.2%
R2	137 件	29 件	21.6%	16.7%
平均	203 件	208 件	20.9%	16.1%

(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8件で死者数は8人となっています。

○死亡事故の統計(平成 28 年～令和 2 年)

道 路 別	県道 3 件	市道 4 件	その他 1 件
時 間 帯	8～10 時 2 件	10～12 時 2 件	12～14 時 1 件
	14 時～16 時 1 件	18～20 時 2 件	
状 態 別	歩行中 3 件	自転車運転中 1 件	二輪・原付運転中 2 件
	自動車運転中 2 件		
年 齢 層 別	15 歳以下 2 件	30～34 歳 1 件	45～49 歳 3 件
	75 歳以上 2 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、3 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
H28	20	25	37	4	29	22	19	22	19	25	26	35
H29	11	29	26	22	17	18	19	12	16	13	15	17
H30	12	15	17	17	13	19	9	9	20	16	14	23
R1	15	15	18	11	12	14	20	17	13	12	14	18
R2	13	15	7	8	7	11	8	13	9	17	18	11
計	71	99	105	62	78	84	75	73	77	83	87	104

(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
H28	4	2	1	29	48	37	35	24	41	49	20	10
H29	7	3	5	25	35	20	20	26	31	24	11	8
H30	4	3	0	19	23	13	11	20	37	26	20	8
R1	2	2	5	26	29	18	16	16	27	20	15	3
R2	2	3	1	16	16	22	15	8	20	21	8	5
計	19	13	12	115	151	110	97	94	156	140	74	34

(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
H28	30	39	37	48	53	53	40
H29	24	32	31	42	32	30	24
H30	17	31	25	26	36	32	17
R1	16	21	31	25	25	41	20
R2	14	20	19	22	19	26	17
計	101	143	143	163	165	182	118

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は、経済社会情勢の動向に伴い、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、市民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

本市人口は、現在も微増ながら増加が続いており、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懸念されます。

2 第11次栗東市交通安全計画における目標

(1) 目標

- ①令和7年までに連続 1,000 日間死亡事故ゼロを達成することを目指します。
- ②令和7年までに年間重傷者数を 15 人以下にすることを目指します。

(2) 目標値の根拠

「交通事故死亡者ゼロ」の実現が最終的な目標ですが、まずは悲惨な死亡事故を減少させるために死者数と重傷者数を減少させることを目標として設定します。

①死者数

第10次の実績(平成28年3月8日から平成30年12月27日 1,025日)を基に設定します。

②重傷者数

第10次の計画期間の最小値を下回る数値として15人に設定します。

第3節 道路交通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

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、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができる社会を形成するために、歩道の整備、生活道路の対策、交通安全教育などの安全対策を推進します。

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及び交通安全教育や見守り活動などを推進します。

(2) 歩行者および自転車の安全確保

ア 安全・安心な歩行(通行)空間の確保

人優先の考えの下、生活に密着した身近な道路等における安全・安心な歩行空間の確保に努めます。

イ 交通安全教育等の推進と順法意識の向上

(ア) 歩行者の安全確保

運転者に対して、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ほか、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号の遵守など、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します。

(イ) 自転車の安全利用

近年、自転車が加害者となる交通事故も多く発生していることから、ヘルメット着用の推奨、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車利用者のルールやマナーに違反する行動が多いことから交通安全教育の充実等、自転車の安全利用の促進を図ります。

(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、自転車が安全で安心して通行す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。

併せて、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。

(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進

これまで以上に地域住民の交通安全対策への関心を高め、行政、関係団体、住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策に取り組みます。

なお、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる現状を踏まえ、市民全体が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、交通安全活動に積極的に参加するよう促進していきます。

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

駅前や市街地等の歩行者・自転車が多く輻輳するエリアについて、「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

生活に密着した身近な道路においては、人優先の考えのもと、歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するため、十分な道路幅が確保された安全な道路環境の整備に努めるとともに、住宅が密集するエリアに対しては、歩行者や自転車の通行を優先する道路空間の整備に努めます。

また、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。

イ 通学路及び未就学児が日常的に集団で移動する経路（お散歩ルート）等における交通安全の確保

「栗東市通学路等交通安全プログラム」に基づき、教育委員会や道路管理者等、関係機関による「栗東市通学路等交通安全推進会議」を設置し、情報を交換・共有するとともに、危険箇所に対する安全対策の検討や実施を行い、対策の把握・検証を行った上で、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などを含めた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、栗東市バリアフリー基本構想に基づいた重点地区を中心にバリアフリー化を推進します。

(2) 高規格幹線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めます。

(3) 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対策については、交通事故の危険性が高い特定の区間を選定し、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、通過交通の排除を目的に、バイパス等の整備を関係機関と進めます。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故が多い交差点等について、関係機関と連携し、交通安全施設等整備事業を推進する中で横断歩道の強調標示を実施するなど、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。

また、生活に密着した身近な道路等においても人優先の考えの下、「ゾーン30プラス」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および、障がいのある人の歩行空間のバリアフリー化および通学路・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や自転車における安全・安心な通行空間の確保を図ります。

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。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者の事故防止や運転免許証の自主返納等への対応や、高齢者をはじめとする地域住民が容易に公共交通を利用でき、いつでも安心して移動できる環境づくりを進めるため、鉄道・バスなど様々な方法によって地域の実情に見合った交通手段が確保された状態を目指します。

(6) 効果的な交通規制の推進

交通の安全と円滑化を図るため、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、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。

(7) 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、自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が安全に通行できる空間の整備等により、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、幼児・児童・生徒の乗車用ヘルメット着用の促進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、「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

(8) 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 公共交通機関の利用促進

高齢者や障がいのある人等の日常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するとともに、乗り継ぎの改善やバスロケーションシステムを活用したリアルタイムでの運行情報の提供等、利用者視点に立った利便性の向上に努めます。

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、市民が通勤等日常生活の様々な場面で公共交通を優先して利用していただけるよう、働きかけます。

(9) 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の確保を図ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

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、道路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、応急復旧に必要な資材の整備を推進します。

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」における災害応急対策計画に基づき、災害発生時における災害応急対策を的確かつ円滑に行うため、被災地域における車両の通行を禁止または制限して、緊急通行車両以外の車両の被災地への流入を抑制するとともに、緊急輸送道路の確保や輸送拠点を配置するなど、被災地および関連道路の緊急輸送ネットワークを確保します。

(10) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、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。

(11) 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化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、指導取締りによりその排除を行い、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、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、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 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊または異常気象等により交通が危険であると認められる場合および道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法(昭和27年法律第180号)に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

エ 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な技能および知識を習得させることが目標です。

幼児園・保育園・幼稚園では、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・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、例えば、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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上および教材・教具の整備を推進します。

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。

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ねらいです。

小学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、安全な歩行の仕方、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。

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、児童の保護者等に対しては、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、児童の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。

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ねらいです。

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、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、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。

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を遵守し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な健全な社会人を育成することがねらいです。

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、保健体育、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、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るとともに、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た交通安全教育を行います。

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向上および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。

免許取得後の運転者教育は、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、交通事故被害者などの心情等交通事故の悲惨さに対する理解および交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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および事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教

育を中心として行います。

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地域コミュニティ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。

大学生・専修学校生等に対しては、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ます。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

カ 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や自転車の危険行動を理解させるとともに、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、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や、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 障がいのある人・外国人に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、交通安全のために必要なスキルおよび知識の習得のため、手話通訳者の準備や字幕入りビデオの活用にも努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど障がい特性や程度に応じた、交通安全教育を推進します。

さらに、歩行が困難な障がいのある人に対しては、その介助者や交通ボランティア等を対象とした講習会等を開催します。

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知識および技能を習得し、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 交通安全運動の推進（県民総ぐるみ運動）

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。

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、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体および交通ボランティアの参加促進を図り、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。

イ 横断歩行者の安全確保（横断歩道利用者ファースト運動）

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を関係機関と連携して推進します。

また、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。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つけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

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への周知徹底を図ります。

自転車乗用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」(平成 19 年7月 10 日 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の強化を関係団体と協力しながら実施します。自転車は、通勤・通学を始め、様々な目的で利用されています。交通ルールに関する理解が不十分なことも背景にあり、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ります。

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、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合の備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

夕暮れ時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

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、周知を図ります。

エ 後部座席を含めたすべ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効果および正しい着用方法についての理解促進を図るとともに、関係機関・団体等と協力して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について啓発活動等を展開します。

～滋賀県の着用率(令和2年10月、警察庁と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…98.5%(全国平均99.0%)

・助 手 席…93.9%(全国平均96.5%)

・後部座席…38.6%(全国平均40.3%)

○ 高速道路におけるシートベルト着用率

・運 転 席…99.7%(全国平均99.7%)

・助 手 席…99.3%(全国平均98.5%)

・後部座席…91.6%(全国平均75.8%)

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。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用することについて、啓発に努めます。

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、チャイルドシートを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

(令和元年6月、警察庁とJAFの合同調査)～

60.0% (全国平均70.5%)

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における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用品等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、使用方法等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します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等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交通安全教育および広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による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引き続き推進するとともに、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。

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 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、啓発活動等を通して、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。

ケ 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。

コ 効果的な広報の実施

交通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、実効性のある広報を次の方針により行います。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと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とチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

また、歩行中や自転車および自動車の運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(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として、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、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

(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、全体的な気運の盛り上げを図ります。

サ 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、加齢に伴う身体能力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、高齢者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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) 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ります。

また、年間を通じて自動車および自転車の「前照灯早め点灯運動」、対向車や先行車がない状況における「ハイビーム切替え運動」を実施するとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

- (ウ) 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、ヘルメットの正しい着用と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促進に努めます。

- (エ) 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、インターネット等各種広報媒体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・発信に努めます。

- (オ) 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県民が参加する交通安全推進大会等を開催します。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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、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行われるよう、各期の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、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、交通安全に関する活動の展開を図ります。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられており、また地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、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す。

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、企業等と住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、住民の参加・協働を積極的に推進します。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

免許取得時および免許取得後において、単に知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識および態度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な実施、また更新時におけるきめ細やかな教育を求めています。

(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使用を促進します。

(ウ) 運転免許証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、関係機関が連携し、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環境に努めます。

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働きかけます。

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

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および二輪乗車時における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、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に働きかけます。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の点検整備の充実

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を醸成するとともに、加害者になった場合の備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

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。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 道路における効果的な指導取締りの強化等

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締りを強化するように求めています。

(2) 暴走族対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、学校における青少年の指導の充実

家庭・学校・職場・地域等において、暴走族追放の気運を高め、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

暴走族等¹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。

¹ 暴走族等：暴走族および違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転し、排気騒音や走行形態により一般通行車両等に迷惑を及ぼす者）

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ることがないように、「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。

(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医療体制¹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医療体制²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。

¹ 二次救急医療体制:入院治療や手術をする患者に対する救急医療体制

² 三次救急医療体制:二次救急体制では対応できない重篤患者に対応する救急医療体制

(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「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、保険または共済への加入の徹底を図ります。

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

近年の全国的な踏切事故の特徴としては、自動車の直前横断によるものや歩行者と衝撃したものが多くを占めています。また、歩行者と衝撃した事故では、高齢者が関係するものが多くなっています。本市においては、第10次栗東市交通安全計画期間内(平成28年度～令和2年度)には、市内で踏切事故は発生していません。

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働きかけることにより、引き続き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 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) 踏切道における路面標示の整備

踏切道に進入する車両等の一時停止の明瞭化の取組を強化します。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

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、広報活動に努めます。