

第11次 東近江市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

令和4年（2022年）2月
東近江市交通安全対策会議

まえがき

東近江市では、「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）に基づき、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全計画を策定し、この計画に沿って各種施策を進めてきました。

市内の主要幹線道路として、永源寺ダム湖周辺の国道421号の整備、主要地方道大津能登川長浜線や三津屋バイパスなどの狭あい区間の県道整備や外環状線の延伸、都市計画道路中学校線（垣見工区）の整備などの道路網整備の進捗等により、市内の道路状況は進化を続けています。

こうした道路のインフラ整備により、自家用車が移動手段として大きな役割を担ってきましたが、今後更にその役割は拡大すると考えられます。

しかし、一方では、高齢社会の進展により、高齢運転者の増加が予測され、今後は交通社会に影響を及ぼす一因となることも考えられます。

「第10次東近江市交通安全計画」（平成28年度～令和2年度）では、高齢者及び子どもの安全確保など三つの視点を重点に、年間の交通事故死者数を4人以下、死傷者数を430人以下とする目標を掲げて取り組み、その結果、最終年である令和2年については、死者数1人、死傷者数281人という状況でした。

「第11次東近江市交通安全計画」では、引き続き人命尊重の理念のもと、陸上交通に関する市民の安全と安心を確保し、交通事故のない安全、安心な東近江市の実現を目指します。

交通事故を減らすために重点的に対応すべき事柄については、①高齢者及び子どもの安全確保、②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上、③生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保としました。

こうした状況を踏まえ、市民一人一人が交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を高め、県や関係機関、団体と連携し、交通安全諸対策を積極的に推進します。

「第11次東近江市交通安全計画」は、このような観点から、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

目 次

基本理念等

1 基本理念	1
2 計画期間	1
3 計画の考え方	1

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない安全、安心な東近江市を目指して

1 道路交通事故の現状	3
2 東近江市における交通事故の特徴	4
(1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合	4
(2) 歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合	4
(3) 交差点（付近を含む。）での交通事故発生率	5

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し	6
2 交通安全計画における目標（令和7年までに）	6

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	7
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	7
(3) 生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保	8
2 道路交通に関する安全施策	9
(1) 道路交通環境の整備	9
(2) 交通安全思想の普及徹底	12
(3) 安全運転の確保	19
(4) 車両の安全性の確保	20
(5) 道路交通秩序の維持	21
(6) 救助・救急活動の充実	21
(7) 交通事故被害者等支援の充実と推進	23

第2章 踏切道における交通の安全

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	24
(1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	24

基本理念等

～「交通事故のない安全、安心なまちを目指して」～

1 基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想のもと、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の被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）となる方がおられます。

高齢社会の進展への適切な対処、交通弱者の安全の一層の確保、更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の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を取り入れた新たな時代における対策にも取り組み、市民全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「交通事故のない安全、安心な東近江市」を目指します。

2 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。

3 計画の考え方

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箇年計画（昭和46年度～昭和50年度）から第10次5箇年計画（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、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に講ずる施策は、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、障害者、子ども等の交通弱者の安全に配慮し、歩行者や自転車保護を最優先にした思いやりのある「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間、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、それら相互関連を考慮しながら施策を推進します。

(3) 先端技術の積極的活用

陸上交通の分野では、公共交通機関の運転はもとより、多様な場面における自動化への取組が進められています。

また、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先端技術の活用により、交

通事故が減少しています。

今後こうした交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を積極的に進めます。

(4) 救助・救急活動及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るとともに、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ります。

(5) 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に取り組み、参加、協働型の交通安全活動を推進します。

(6) E B P M^{*} の推進

交通安全に関わる施策におけるE B P Mの取組を強化するため、その基盤となるデータの整備及び改善に努め、多角的にデータを収集し、施策の効果を検証した上で、より効果的な施策に取り組みます。

(7) 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に影響を及ぼすことが予測されます。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し、必要な対策に臨機に着手します。

※E B P M (Evidence-based Policy Making) 合理的根拠に基づく政策立案

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない安全、安心な東近江市を目指して

高齢社会の進展への適切な対処や歩行者及び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傷者数及び事故発生件数の減少に積極的に取り組み、道路交通事故のない安全、安心なまちを目指します。

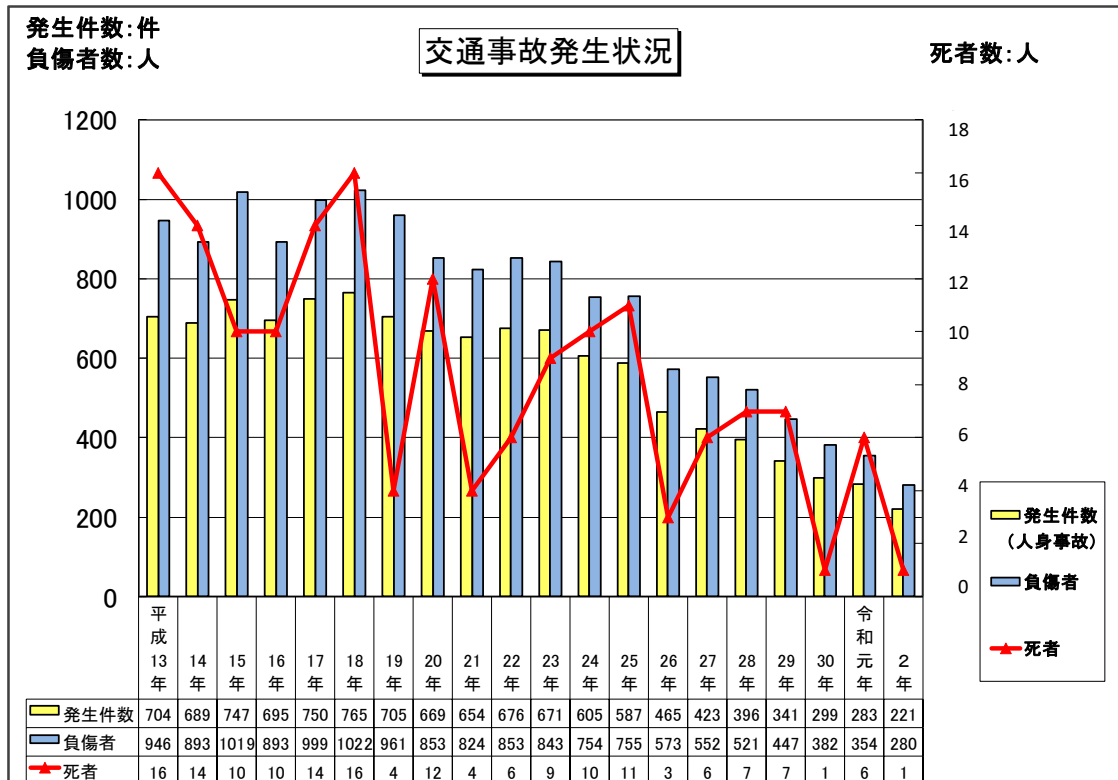
1 道路交通事故の現状

本市での過去10年間の道路交通事故の発生件数（人身事故）は、年々減少しており、令和2年には過去最少の221件となりました。

また、負傷者数についても、平成26年から年々減少し、過去最少の280人となりました。

年間の24時間死者数※については、第10次東近江市交通安全計画において「令和2年までに4人以下」にするという目標で対策を推進した結果、令和2年は、死者数1人という状況でした。

今後より一層、交通事故の被害者を減少させるために、これまで以上にきめ細かな交通安全対策を推進する必要があります。



※24時間死者数 交通事故発生から24時間以内に死亡した人数

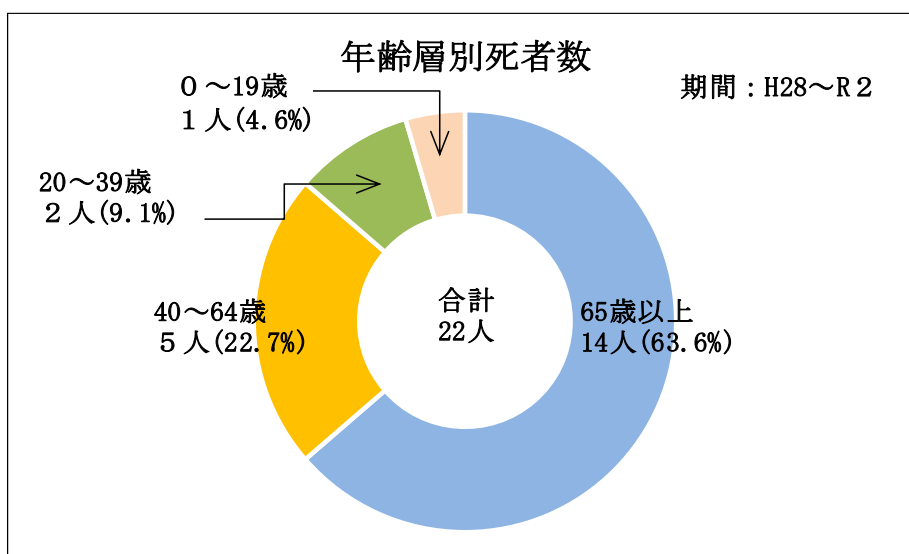
2 東近江市における交通事故の特徴

本市の交通事故は、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い、歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合が高い、交差点（付近を含む。）での交通事故発生率が高いという特徴があります。

(1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合

過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数（14人）は、全交通事故死者数（22人）の63.6%（県 49.4%）を占めています。

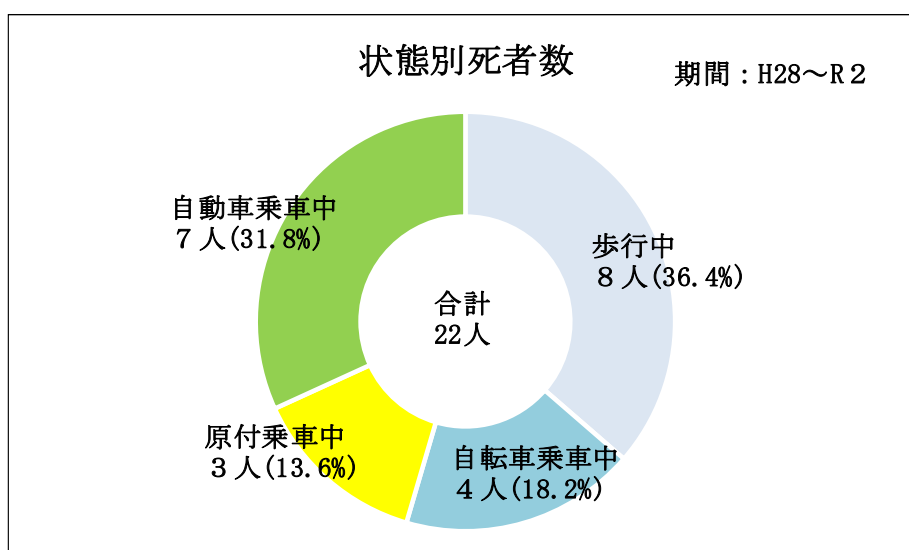
本市の高齢者の人口構成比約26.7%に比べ、交通事故による高齢者の死者の構成比は、約2.4倍になっています。



(2) 歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合

過去5年間の歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合は、全体の54.6%（県 42.7%）を占めています。

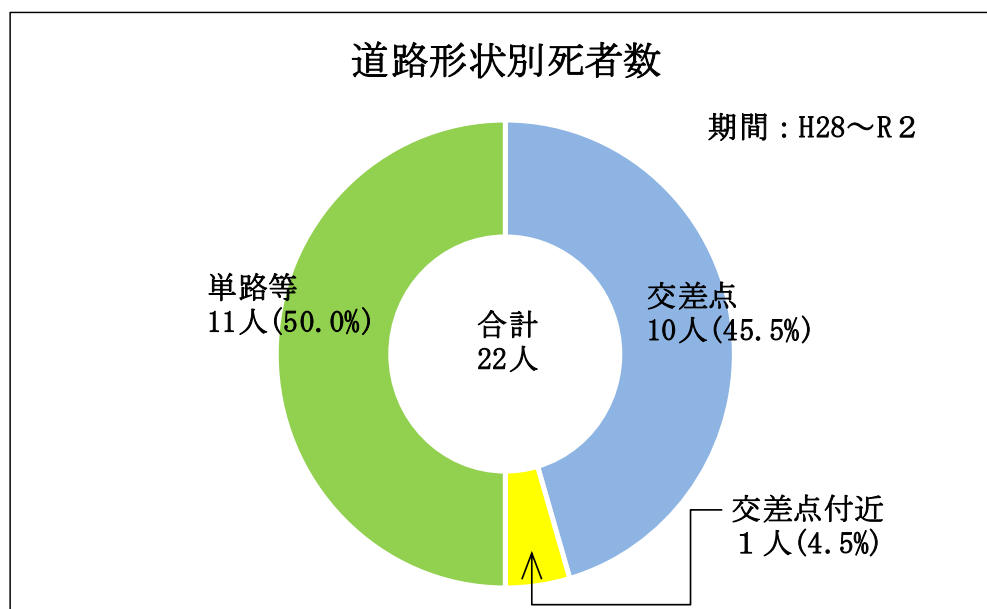
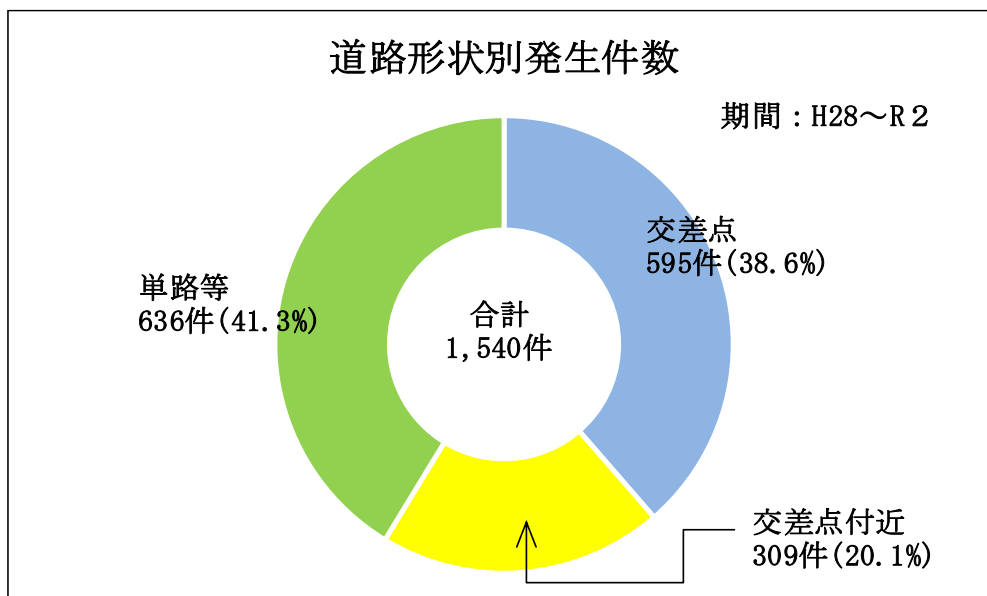
歩行中の交通事故死者数の割合は、36.4%と高い水準で推移しています。



(3) 交差点（付近を含む。）での交通事故発生率

過去5年間の交差点（付近を含む。）事故の発生件数は、全体の58.7%（県 52.8%）を占めています。

死亡事故についても、半数が交差点（付近を含む。）事故となっています。



出典 滋賀県警察本部 交通部 交通企画課
「統計・分析だより 交通事故発生状況」

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会情勢の動向に伴い、今後、複雑に変化すると見込まれており、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測されます。

本市の人口は、平成17年(2005年)の116,797人をピークに減少に転じ、令和2年(2020年)の人口は、112,819人で、2040年(令和22年)には、102,188人になると推測されます。

そのうち、65歳以上の割合は約33.3%まで上昇し、これに比例して高齢者の運転免許保持人口の増加が見込まれ、今後、道路交通に影響を及ぼす一因となることも考えられます。

2 交通安全計画における目標(令和7年までに)

本計画の期間における国の目標は、「令和7年までに交通事故死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とし、世界一安全な道路の実現を目指す」とされ、また、滋賀県の目標は、「令和7年までに年間の24時間死者数を35人以下にし、重傷者数を290人以下にする」とされています。

これらの国及び県の目標と過去の市内の交通事故死傷者数及び事故件数の推移を踏まえ、東近江市では令和7年までに達成する目標を次のとおり設定します。

- ・年間の24時間交通事故死者数を「2人以下」にすることを目指します。
- ・年間の交通事故負傷者数を「200人以下」にすることを目指します。
- ・年間の交通事故件数(人身事故)を「150件以下」にすることを目指します。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

従来 of 交通安全対策を基本として、社会情勢、交通情勢及び技術の進展・普及等の変化に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報収集や分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進します。

(1) 高齢者及び子ども^{*}の安全確保

ア 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進

高齢者が歩行、自転車等を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などを推進します。

また、自動車を運転する場合の支援対策として、身体機能の変化を補う技術の活用や普及を積極的に進めるとともに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を進めます。

イ 子どもの移動経路における安全対策の推進

次代を担う子どもの安全を確保する観点から、園外活動の経路や通学路等において横断歩道や歩道の整備等の安全、安心な歩行空間の整備を推進します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 安全、安心な歩行（通行）空間の確保

歩行者優先の交通安全思想のもと、生活に密着した身近な道路等における横断歩道や歩道の整備等による安全、安心な歩行空間を確保します。

また、車線や歩道の幅員の見直しなどにより、歩行者及び自動車が適切に分離された安全で快適な通行空間の確保を進めます。

イ 交通安全教育等の推進

(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が多く発生していることから、ヘルメット着用 の推奨や自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

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、交通安全教育を充実し、自転車の安全利用の促進を図ります。

^{*}子ども 中学生以下の者

(3) 生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保

ア 生活に密着した身近な道路における安全確保

高齢者、障害者及び子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保するため、自動車の走行速度抑制を図る道路交通環境の整備や交通指導取締りをします。

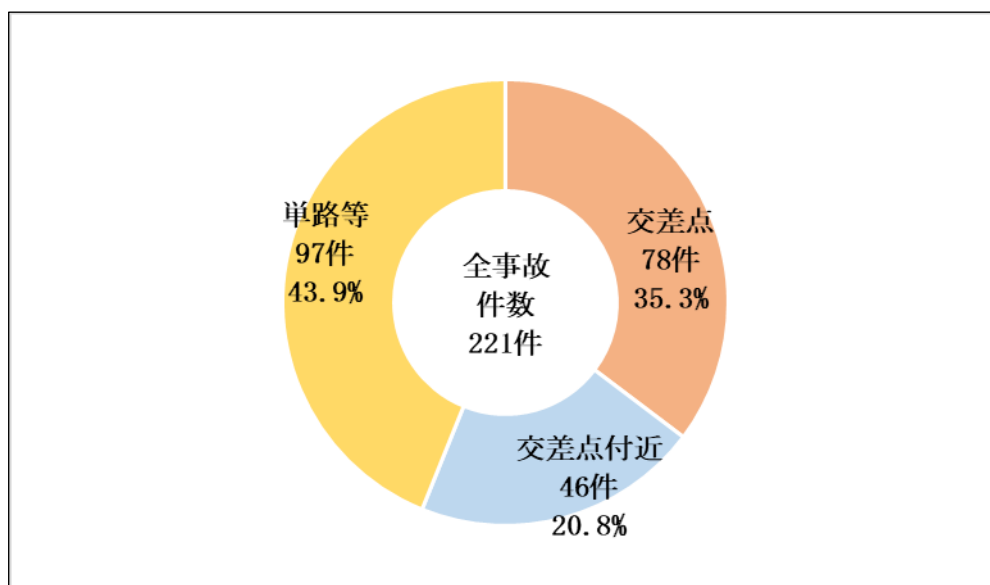
そのほか、幹線道路からの自動車流入を防止するための対策を推進します。

イ 交差点における安全確保

様々な交通が輻輳する交差点は、交通事故発生リスクの高い危険箇所であることから、車両等の安全な通行及び歩行者の安全を確保するため、交差点改良、信号機の設置や改良（電球のLED化や右折の矢印設置など）、歩行者等の安全確保のための防護柵等の交通安全施設の整備を進めます。

また、市民全てが交差点通行時の安全行動を実践するよう交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

【令和2年交差点事故発生状況】事故件数（道路形状別）



出典 滋賀県警察本部 交通部 交通企画課
「統計・分析だより 交通事故発生状況」

2 道路交通に関する安全施策

(1) 道路交通環境の整備

ア 生活に密着した身近な道路における人優先の安全で安心な歩行空間の整備

「人」の視点に立った交通安全対策を推進していくため、歩行者等の安全を特に確保する必要がある道路は、歩道等の交通安全施設の整備及び効果的な交通規制の推進などのきめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や自動車及び歩行者等の異種交通が分離された安全、安心な道路交通環境の形成に努めます。

(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

ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施するとともに、路面標示の改良や物理的デバイスの設置などの安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制します。

また、「東近江市道路整備アクションプログラム」や「滋賀県道路整備アクションプログラム」に基づき、幹線道路を整備し、渋滞を抑制します。

あわせて、道路標識、道路標示の高輝度化や路側帯の設置、拡幅等の交通円滑化対策を実施するとともに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）に基づき、歩行空間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

通学路や園外活動の経路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関とともに、通学路合同点検を計画的に実施します。

また、「東近江市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、ハード及びソフト両面から通学路等の改善や充実に必要な対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障害者を含め全ての人が安全、安心に活動できる社会を実現するため、歩道の段差、傾斜や勾配の改善など道路整備に努めます。

イ 交通安全施設等整備事業の推進

警察と道路管理者が連携し、事故実態の調査や分析を行い、次の方針に基づいて効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備事業を推進します。

また、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。

(ア) 交通安全施設等の維持管理

道路標識、路面標示、防護柵等の交通安全施設については、適切な維持管理に努め、必要に応じて関係機関と連携し、道路の改良、改善を推進します。

(イ) 歩行者や自転車対策及び生活道路対策の推進

ゾーン30等の車両速度の抑制及び通過交通の抑制や排除等の交通事故対策を総合的に推進するとともに少子高齢社会の進展を踏まえ、安全、安心な歩行空間の確保を図ります。

(ウ) 幹線道路対策の推進

幹線道路で事故発生割合が高い区間において、重点的な交通事故対策を実施します。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、信号機の改良、交差点改良等の対策を推進します。

また、国道や県道で交差点や道路の改良等を要する場合は、問題解決に向けて関係機関と協議します。

(エ) 交通円滑化対策の推進

交通安全対策として、右折レーンの整備等の交差点改良を推進するほか、路上駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大や交通の円滑化を図ります。

信号機の設置及び改良が必要と考えられる場合は、関係機関と連携し、信号機の設置及び交通環境の変化に応じた信号機の改良を推進します。

(オ) ラウンドアバウト交差点の整備

ラウンドアバウト交差点は、信号機に頼ることなく、ドーナツ状の円形道路を全ての車が時計周りに進むことで進路を変更する環状交差点です。

交差点の通過速度を抑制できるため、安全な通行が可能で、重大事故を防ぐとともに、災害時などの停電時でも円滑な交通を維持できる効果が期待できます。

交差点を設置する際には、ラウンドアバウト化について検討します。

ウ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 自転車と公共交通機関の組合せによる「エコ交通」の充実に向け、サイクルトレインやサイクル・アンド・ライド※を推進します。

(イ) 自転車のルールやマナーの啓発活動として、「自転車安全利用五則」の周知、前照灯の早め点灯、反射材用品等の取付け、自転車乗用中のヘルメット着用の促進及び自転車事故被害者救済のための損害賠償責任保険等の加入を促進します。

※サイクル・アンド・ライド 自転車でバス停や駅などの近隣の駐輪場まで行き、バスや鉄道などの公共交通に乗り換える仕組み

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)	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 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 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
	⑤ 子どもはヘルメットを着用

(ウ) 駅周辺等における放置自転車対策として、自転車駐車場の整備を進めるとともに自転車等放置禁止区域を中心に放置防止に向けた啓発及び撤去による放置自転車対策に努めます。

エ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置や工事等のための道路の使用及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、許可条件の遵守及び占用物件等の維持管理の適正化について指導を行います。

(イ) 不法占用物件の排除

道路交通に支障を与える不法占用物件については、実態把握や指導を行い、道路上から不法占用物件を一掃できるよう取り組みます。

(ウ) 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、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故や渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

(エ) 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を図るため、公園の利用を推進し、良好な生活環境づくりに努めます。

(オ) 「道路法」に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損、異常気象等により交通が危険であると認められる場合及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、迅速かつ適切に通行の禁止又は制限を行います。

(カ) 公共交通機関の利用促進

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、公共交通機関利用を促進します。

また、近江鉄道をはじめ、生活に必要なコミュニティバスの運行や複数市町をまたがる幹線バス路線を支援し、市民の移動手段となる公共交通の維持確保に努めます。

(キ) 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、積雪や凍結路面对策として適切な除雪や凍結防止剤散布の実施に取り組みます。

(2) 交通安全思想の普及徹底

ア 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、交通マナーの実践を習得するとともに、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知識を習得することを目標とします。

幼稚園、保育所、認定こども園等では、家庭及び関係機関や団体等と連携や協力を図りながら、日常の教育や保育活動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す。

交通安全教育を効果的に実施するため、紙芝居などの視聴覚教材の利用や親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成や教材、教具の整備を推進します。

また、「園外活動時の交通安全マニュアル」や「交通事故マップ」を活用して、園児や保護者等に通園や園外活動時における事故防止に関する交通安全教育を実施します。

関係機関や団体は、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、教具や情報の提供を行うことにより、幼稚園、保育所、認定こども園等で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児交通安全クラブ（カンガルークラブ）の育成、支援を図り、家庭において適切な交通安全指導ができるよう保護者に対する講習会等を開催します。

(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、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得することを目標とします。

さらに、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ます。

小学校では、家庭及び関係機関や団体等と連携を図り、特別活動等を中心に教育活動全体を通じて、交通ルールの意味や必要性等について重点的に交通安全教育を推進します。

関係機関や団体は、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、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の交通安全に対する意識の向上を図ります。

(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習得することを目標とします。

また、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、自転車利用者の法令を遵守し、ほかの人々の安全にも配慮できるようにします。

中学校では、家庭及び関係機関や団体等と連携を図り、特別活動等を中心に教育活動全体を通じて、自動車の特性、危険予測と回避、標識の意味、自転車事故における加害者の責任等について交通安全教育を推進します。

また、中学校における交通安全教育を効果的なものとするため、安全な通学のための教材を作成し、配布します。

関係機関や団体は、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や情報提供の支援を行います。

(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、二輪車の運転者及び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習得することを目標とします。

また、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重し、責任を持って行動することができる健全な社会人を育成します。

高等学校では、家庭及び関係機関や団体等と連携を図り、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動等の学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車や自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任及び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視点を重視した交通安全教育を推進します。

高等学校における交通安全教育を効果的なものとするため、安全な通学のための教材を作成し、配布します。

(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、免許取得時及び取得後の運転者の教育を中心として行い、社会人、大学生等に対する交通安全教育に努めます。

関係機関は、社会人を対象とした事業などにおける自転車の安全利用を含む交通安全教育を促進します。

また、コミュニティセンターなどにおける交通安全のための諸活動を推進し、交通安全協会、安全運転管理者協会、地域の交通安全活動団体等の交通ボランティア活動との連携を図ります。

(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、運転免許の有無により、交通行動、危険認識、通行ルール等の知識に差があることに留意し、加齢に伴う身体機能の変化が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に対する理解を促します。

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技能や交通ルールの知識の習得を目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全・防犯シルバー指導員等高齢者に対する交通安全指導担当者を養成し、安全教育機器を活用した参加、体験及び実践型の交通安全教育を推進します。

また、老人クラブ、自治会、交通ボランティア及び福祉施設関係者と連携して、高齢者の交通安全教室を開催するとともに、高齢者に対する多様な機会を有効に活用した交通安全教育の充実に努めます。

特に交通ボランティアによる訪問での啓発活動を通して高齢者を見守り、地域全体で高齢者の安全が確保されるように努めます。

さらに、地域や家庭において適切な助言等が行われるよう高齢者を中心に子ども、親の三世代が交通安全をテーマに世代間交流の促進に努めます。

また、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を目指すため、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、地域の見守り活動を通じて地域が一体となって、高齢者の交通安全対策に取り組みます。

(キ) 障害者に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、参加、体験及び実践型の交通安全教室を開催するなど障害の種別や程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、日本の交通ルールやマナー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します。

母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解するなど、効果的な交通安全教育に努めます。

イ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行う機関や団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、ほかの関係機関や団体等の求めに応じて、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報を提供し、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、交通安全教育指導者の養成や確保、運転技能評価システムや自転車シミュレーター及びVR[※]の安全教育機器の活用など柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

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や利用する教材を見直し、社会やライフスタイルの変化や技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加えて、動画を活用した学習機会の提供やウェブサイト、SNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

ウ 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

市民一人一人に広く交通安全思想の普及や浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践に努めます。

市民による交通安全啓発を推進するため、「交通安全県民総ぐるみ運動」として、関係機関や団体等が相互に連携し、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

(イ) 横断歩行者の安全確保と手を上げての意思表示の啓発推進（横断歩道利用者ファースト運動）

自動車の横断歩道手前での減速や歩行者の認識が不十分なため、信号機のない横断歩道での死亡事故が発生しています。

路面標示の適切な維持管理や道路の改良、改善を推進するとともに、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の再認識を促すため、交通安全教育や交通指導取締りを推進します。

※VR (Virtual Reality) コンピュータ上に人工的な世界を構築し、あたかもそこにいるかのような体験ができる技術のこと。日本語では、「人工現実感」あるいは「仮想現実」と訳される

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡り、信号機のある所では、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、手を上げて横断する意思を運転者に対して明確に伝え、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など、歩行者が自らの安全を守るための交通安全教育を推進します。

(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を広く市民に周知徹底を図ります。

また、自転車乗用中の交通事故の防止や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」の活用により、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に努めます。

自転車は、車両である認識が低いこと及び交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育の充実を図ります。

また、歩行者と衝突した場合には加害者となることもあり、運転者としての十分な自覚や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自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、夕暮れの時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの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を体感できる参加、体験及び実践型の交通安全教室を実施するほか、幼児を同乗させる場合は、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。

また、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトとヘルメットを着用するよう広報啓発に努めます。

幼児、児童及び生徒の保護者に対して、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推進します。

(エ) 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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、関係機関や団体等と協力してあらゆる機会や媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開し、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を促します。

(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及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所及び認定こども園等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発や指導に努め、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できない子どもには、チャイルドシートの使用が必要になることについて、広報啓発に努めます。

(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の死亡事故が多く発生しています。

自分の身は自分で守るために、運転者からの視認性を高め、交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図り、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。

また、反射材用品等の視認効果、使用方法について参加、体験及び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、靴、鞆などの身の回り品への反射材用品等の組み込みを推奨す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交通安全教育及び広報啓発活動の推進

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するため、交通安全教育や広報啓発を実施するとともに、関係機関や団体等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発を推進します。

さらに、地域や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を図ります。

(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、一時不停止及び安全不確認の基本ルールの無視が原因です。

交通ルールを遵守して交通事故を防止するため、関係機関や団体等が連携し、交通監視、街頭指導及び啓発活動を実施し、市民に「止まる 見る 待つ」の交差点通行時の基本動作の周知徹底を図ります。

(ケ) 子どもや高齢者に優しい3S運動の推進

子どもや高齢者の安全を確保するため、運転者や自転車利用者が子どもや高齢者を発見したときには、優しい運転(3S「S e e:見る」「S l o w:減速する」「S t o p:止まる」)を呼び掛け、交通安全意識の高揚を図ります。

(コ) 効果的な広報の実施

広報ひがしおうみ、市ホームページ、東近江スマイルネット等のあらゆる広報媒体を活用し、具体的で訴求力の高い内容による広報を実施するなど、効果的な広報を行います。

a 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範な交通安全啓発や各種の広報媒体を通じての集中的な交通安全啓発を積極的に行います。

b 家庭における交通安全の果たす役割は極めて大きいことから、家庭に向けた広報媒体の積極的な活用により、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ります。

また、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。

c 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料や情報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、全体的な交通安全意識の気運を高めます。

(カ) その他の普及啓発活動の推進

a 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、高齢運転者標識（以下「高齢者マーク」という。）の表示の促進を図ります。

また、ほかの年齢層に対しても、高齢運転者の特性の理解を促し、高齢者マークを取付けた自動車への思いやりの意識を高めるように努めます。

b 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の実態や危険性を広く周知し、これらの違反の防止に努めます。

また、自動車や自転車の前照灯早め点灯運動や歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

c 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、関係機関や団体等と連携した広報啓発活動を推進し、胸部等保護の重要性についての周知に努めます。

d 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等の啓発を図るため、市ホームページ等各種広報媒体を通じて、事故データや事故多発地点に関する情報の提供や発信に努めます。

e ラウンドアバウト交差点については、その通行ルールについて、交通安全教室での啓発をはじめ、市ホームページ等各種広報媒体を通じて情報の提供や発信に努めます。

エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

カンガルークラブ、交通少年団、交通安全・防犯シルバー指導員、交通安全会等の交通安全を目的とする団体については、交通安全指導者の養成事業の諸行事に対する支援、交通安全に必要な資料の提供及びその主体的な活動を支援します。

また、警察や各団体間において定期的に連絡や協議を行い、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に努めます。

今後、交通ボランティアの高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

オ 住民の参加や協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられており、市民自らが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。

このことから、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市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、市民の参加や協働を積極的に進めます。

(3) 安全運転の確保

ア 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図ります。

また、免許取得時及び取得後においては、特に実際の交通場面で安全に運転する能力を向上するための教育を行います。

これらの機会が単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、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及び態度を向上させるよう教育内容の充実に努めます。

(7) 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう安全運転技能や交通知識の再認識とともに、適性検査による個々の身体機能の自覚を促します。

a 運転免許自主返納の促進

認知機能や身体機能が低下した高齢者に対しては交通事故を防ぐために運転免許の自主返納が必要になることを啓発するとともに、運転免許自主返納後の環境整備に努めます。

b 高齢者マークの活用

高齢運転者の安全意識を高め、高齢運転者への周囲の安全配慮を促すため、高齢者マークの積極的な使用を推進します。

c 「改正道路交通法」の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」（令和2年法律第42号。以下「改正道路交通法」という。）が令和4年6月までに施行されます。

「改正道路交通法」の適正かつ円滑な施行に向けて、施行後のこれらの制度を周知します。

(イ) 横断歩道における歩行者等の優先

横断歩道を横断しようとする歩行者及び自転車がいる場合又は歩道や路側帯を横切る場合の車両の一時停止などをしていない運転者に対しては、関係機関や団体等が連携し、交通監視、街頭指導及び啓発活動を実施することで、市民の交通マナーの向上を図ります。

(ウ) シートベルト、チャイルドシート及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及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、関係機関や団体等と連携し、各種講習や交通安全運動などのあらゆる機会を通じて、着用効果の啓発を積極的に行います。

イ 道路交通に関する情報の充実

大雨、大雪、台風、地震等の道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、警報、注意報等の情報の収集及び伝達に努めます。

(4) 車両の安全性の確保

ア 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進により車両安全対策を推進します。

イ 自動車の検査及び点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の充実

a 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高め、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するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

また、車両不具合による事故については、その原因の把握に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供により、再発防止を図ります。

b 不正改造車の排除

不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関や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」にあわせて広報活動に努めます。

ウ 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を促進し、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の指導を受ける気運を醸成します。

高額な賠償責任を負う事故の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付け及び点灯の徹底と反射材用品等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、自転車事故による被害を軽減するため、全ての自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用を推進します。

(5) 道路交通秩序の維持

安全、安心な道路交通環境の整備が進み、交通事故は年々減少していますが、重大な事故につながる暴走や妨害運転(あおり運転)などの危険な行為は後を絶ちません。

利便性の高い自動車等は、使い方を誤ると悲惨な交通事故を起こす凶器になり得ることを常に意識して運転することが大切です。

道路を利用する全ての人が、交通ルールの遵守に努め、交通マナーを実践することにより、道路交通秩序が保たれる社会の構築を目指します。

また、横断歩道利用者ファースト運動を通して、運転者と歩行者が横断歩道上での交通事故防止に向けたコミュニケーションを図り、相手のことを気遣う「思いやりの心」を醸成する啓発活動を推進します。

(6) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助体制の整備と拡充

交通事故の種類、内容の複雑多様化に対処するため、高度な救助資機材、救助工作車の整備を支援するなど救助体制が充実できるように関係機関と連携を図ります。

(イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模事故に対処するため、関係市町間の広域応援体制を調整し、災害対策用ヘリコプター(以下「防災ヘリ」という。)及び救急医療用ヘリコプター(以下「ドクターヘリ」という。)の効率的運用並びに救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム(DMAT)の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

(ウ) 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者が発生した場合、現場におけるバイスタンダー※による応急手当の実施により救急効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器の使用も含めた応急手当について、消防機関や保健所等が行う講習会や普及啓発活動を推進します。

(エ) 救急救命士の養成や配置の促進

プレホスピタルケア※の充実のため、一般財団法人救急振興財団が実施する救急救命士養成講習を活用し、消防本部において救急救命士を計画的に配置できるように養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与、輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導や助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置の質を確保するメディカルコントロール体制※の充実を図ります。

(オ) 救助・救急施設の整備の充実

複雑多様化する交通事故に対応するため、消防本部の救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車及び高度救命処置用資機材の施設の整備を推進します。

(カ) ヘリコプターによる救急業務の推進

消防本部が交通事故等による負傷者の搬送で、防災ヘリ及びドクターヘリを活用することが有効と判断し、出動要請した場合は、それぞれの緊急運航要項及び救急活動基準に基づいて利用し、高度な救急業務の推進を図ります。

(キ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助・救急隊員の知識及び技術の向上を図るため、最新の救助・救急技術を取り入れるなど、消防学校や各種専門教育機関で実施される教育訓練の積極的な受講を促し、各隊員の資質向上に努めます。

イ 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、医療圏ごとに救急告示病院※で行う二次救急体制※又は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※に対応しています。

※バイスタンダー 救急現場に居合わせた人

※プレホスピタルケア 救急現場及び搬送途上における応急処置

※メディカルコントロール体制 医学的観点から救急隊が行う応急処置など質を確保する体制

※救急告示病院 救急隊による救急搬送を受け入れるため、知事が認定、告示した医療機関

※二次救急体制 入院治療や手術を必要とする患者に対応する救急医療体制

※三次救急体制 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

京滋ドクターヘリの運航により、「県下全域で30分以内での救急医療提供体制」が整備されています。

また、滋賀県における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、大規模事故においては、ほか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。

今後も二次救急医療体制の強化のため、病院群輪番制^{*}の充実と救急医療を支える医師等人材の確保を促進します。

ウ 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や協力関係の確保を推進します。

また、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」に基づき、救急医療機関内の受入れや連絡体制の強化を図ります。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様です。

(7) 交通事故被害者等支援の充実と推進

ア 交通事故相談活動の推進

市民相談日の弁護士相談や滋賀県立交通事故相談所等の活用により、交通事故相談活動を推進します。

イ 交通事故被害者等支援の充実強化

(ア) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

公益財団法人おりづる会が交通遺児に対して行う経済的、精神的な援助事業を支援します。

また、独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児に対する生活資金の貸付けや交通遺児育成のための基金事業について、情報提供を行います。

(イ) 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

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ましたが、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り、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ます。

他人の生命又は身体に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」（平成28年滋賀県条例第1号）に基づき、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

^{*}病院群輪番制 地域ごとに休日夜間に対応できる病院が日を決めて順番に対応する体制

第2章 踏切道における交通の安全

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、一たび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらします。

構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備及び交通規制の対策を実施すべき踏切道がなお残されており、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が考えられます。

については、それぞれの踏切の状況を踏まえ、より効果的な安全対策を総合的かつ積極的に推進します。

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ていない踏切道は、整備された踏切道に比べて事故発生率が高いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員及び交通規制の実施状況を勘案し、踏切道の状況に応じた適切な踏切遮断機の整備を関係機関に働きかけます。

また、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況や事故の発生状況を勘案し、必要に応じて、大型遮断装置などにより事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進します。

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、非常押しボタンの整備及び障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況及びう回路の状況を勘案し、必要に応じて自動車通行止め、大型自動車通行止め又は一方通行の交通規制を求めます。

あわせて道路標識の高輝度化による視認性の向上を図ります。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に促進します。

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押しボタンの操作による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。

また、学校等において踏切の通過方法の教育を引き続き推進します。

東近江市交通安全対策会議委員名簿

	役 職	氏 名
会 長	東近江市 市長	小 椋 正 清
1号委員	滋賀国道事務所 総括保全対策官	竹 井 宏 和
2号委員	滋賀県東近江土木事務所 所長	平 松 良 哉
3号委員	滋賀県東近江警察署 署長	筒 居 昭 博
4号委員	東近江市 総務部 部長	久 保 孝 司
”	東近江市 企画部 部長	田 口 仁 紀
”	東近江市 こども未来部 部長	小 梶 理 栄子
”	東近江市 健康福祉部 部長	中 西 眞 弓
”	東近江市 都市整備部 部長	下 川 雅 弘
5号委員	東近江市教育委員会 教育長	藤 田 善 久
6号委員	東近江行政組合消防本部 消防長	村 田 昌 由

(敬称略、順不同)

第 11 次東近江市交通安全計画

令和 4 年（2022 年）2 月

発行 東近江市交通安全対策会議

編集 東近江市市民環境部市民生活相談課

〒527-8527 滋賀県東近江市八日市緑町 10 番 5 号

電話 0748-24-5699 IP 電話 050-5802-8484

FAX 0748-24-0217