

湖南省交通安全計画

(第 10 次)

平成 28 年度～平成 32 年度

湖南省交通安全対策会議

平成 28 年 (2016 年) 12 月

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年に交通安全対策基本法が制定されました。

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により、各種の陸上交通安全対策を各分野において推進してきたところです。

その結果、湖南省の道路交通事故による死者数は、平成23年に1人、平成24年に3人、平成25年に1人、平成26年に2人、平成27年は4人となっています。

本来交通事故による死者数は、ゼロであるべきであり、交通事故により命を落とすという事態を深刻に受け止めなければなりません。

豊かな自然に恵まれた湖南省において、陸上交通事故に対する不安を取り除き、安全で安心な交通社会を実現することは、すべての人々の共通の願いです。全国的に少子高齢化が進行する中であって、本市においても、全国平均に遅れて高齢社会を迎えようとしています。

また、今年3月19日に国道1号栗東水口道路、4車線拡幅した水口道路が開通となり、主要渋滞個所の交通混雑の緩和、交通安全の確保等の効果が期待されています。

この環境の変化の中で、湖南省交通安全計画において、人命尊重の理念のもと、この環境の変化を乗り越え、市が目指す「ずっとここにくらしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」を構築するため、道路交通に関わる市民の安心と安全を確保し、道路交通による「交通死亡事故ゼロ」を目指します。

そのため、道路交通については、市民の交通安全に対する意識の改革を図るとともに、交通環境の整備等、各種の交通安全対策を市民と協働のもとに推進して、道路交通の危険性を低減させ、より安全な道路交通システムの構築を図ります。

この湖南省交通安全計画については、このような観点から、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき道路交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

目次

第1部 理念等	1
第1節 計画の基本理念	1
第2節 計画の期間	1
第3節 計画の基本的な考え方	1
第2部 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のすう勢	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通を取り巻く状況	2
3 道路交通事故の見通し	2
第2節 今後の道路交通安全対策の視点	3
1 高齢者および子どもの安全確保	3
2 歩行者および自転車の安全確保	3
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	3
4 地域ぐるみの交通安全対策の推進	3
第3節 講じようとする施策	4
1 道路交通環境の整備	4
(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	4
(2)幹線道路における交通安全対策の推進	4
(3)交通安全施設等整備事業の推進	4
(4)効果的な交通規制の推進	5
(5)自転車利用環境の総合的整備	5
(6)災害に備えた道路交通環境の整備	5
(7)総合的な駐車対策の推進	6
(8)交通安全に寄与する道路交通環境の整備	6
2 交通安全思想の普及徹底	6
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	6
(2)効果的な交通安全教育の推進	9
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(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	12
3 安全運転の確保	12
(1)運転者に対する教育	12
(2)シートベルト・チャイルドシート等の正しい着用の徹底	13
4 車両の安全性の確保	13
(1)自動車の点検整備等の充実	13

(2) 自転車の安全性の確保	13
5 道路交通秩序の維持	14
(1) 交通の指導の強化等	14
(2) 暴走族対策の強化	14
6 救助・救急活動の充実	14
(1) 救助・救急医療体制の整備	14
7 被害者支援の充実と推進	14
(1) 損害賠償の請求についての援助	14
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	15
(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進	15
第3部 踏切道における交通の安全	16
第1節 踏切道における交通安全についての対策	16
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	16
第2節 踏切道における交通に関する安全施策	16
1 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	16
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	16

資料

- 湖南省の交通事故発生状況の推移
- 湖南省の各種交通事故発生状況の推移

第1部 理念等

第1節 計画の基本理念

交通事故による被害者数は、犯罪被害者数と比べて圧倒的に多いことを考え、多くの人が被害に遭う道路交通の危険性を低減させるため、交通事故のない住みよいまちづくりを目指します。悲惨な交通事故防止のため、陸上交通事故による死者のない、交通死亡事故ゼロの湖南省を目指します。

第2節 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第3節 計画の基本的な考え方

安全な交通社会確立のために、人命尊重の理念に立つことはもとより、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、交通事故およびこれによる死傷者根絶の究極的な目的をめざす立場から、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、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。

本計画は、このような観点から人優先の交通安全思想、交通社会に対する安全対策、参加・協働型の交通安全活動の推進という3つの柱において、適切かつ効果的な施策を市民の理解と協力のもとに推進します。

第一に、人優先の交通安全思想については、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本とした、交通安全施策、活動を推進します。

第二に、交通社会に対する安全対策については、①人間、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3つの要素に基づいて、それら相互関連を考慮しながら、施策を推進します。

人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技術向上、交通安全意識の徹底や運動の管理改善を図り歩行者等の安全を確保するため、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極めて重要なことから、交通安全に関する教育、普及活動を充実します。

車両等の交通機関における安全対策は、車両等の技術的な安全性の向上、高い安全水準が常に維持されるための必要な検査等を強く働きかけます。

交通環境に係る交通対策は、安全性の高い道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制や、交通に関する情報提供の充実を図ります。

第三に、参加・協働型の交通安全活動の推進については、市民の主体的な交通安全活動を促進することが重要であるため、地域の特徴に応じた取り組みを推進します。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっていますが、相互に密接な関連を有することから、総合的かつ効果的に実施していきます。

第2部 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のすう勢

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故の発生件数・負傷者数は、近年横ばい、減少になっています。滋賀県においても、横ばいから多少の減少傾向にあり、昭和30年、40年代の高度経済成長と平行して交通事故も増えていった時期に比べるとはるかに減少しています。これは、道路環境の整備、自動車の安全機能の充実・向上、交通安全教育の実施および意識の向上・浸透があり、また、近年特に飲酒運転防止に対する啓発・取り締まり・法の整備があり、これらにより、特に死者数の減少が顕著となっています。

近年の湖南市の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです(※資料参照)。

(1) 自転車乗用中の事故が多い

自転車乗用中の事故発生が多く、子どもや高齢者による交通事故についても自転車乗用中の事故が大きくなっています。

(2) 出会い頭・追突事故が多い

湖南市における道路交通事故は出会い頭、追突事故で半分以上と高い割合で占められています。

(3) シートベルト非着用者が多い

自動車乗車中の交通死亡事故では、シートベルト非着用者が高い割合で占められています。シートベルトの非着用者が依然として多い状況です。

(4) 飲酒運転の根絶未達

飲酒運転による事故は法の整備等で減少しましたが、依然として飲酒運転根絶にはいたっていません。

2 道路交通を取り巻く状況

今後も運転免許人口、自動車保有台数、自動車交通量の増加が見込まれます。また、このような道路交通の量的拡大に加え、交通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、今後の道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

3 道路交通事故の見通し

道路交通事故の発生件数は、近年横ばいにはなっていますが、今後の高齢者人口の増加により、高齢者のかかわる事故の増加や歩行者、自転車にかかる事故の増加など憂慮すべき事態になることが懸念されます。また、生活道路における出会い頭、追突の事故が依然として高い水準にあるため、生活に密着した身近な道路における安全確保が重要と考えられます。

第2節 今後の道路交通安全対策の視点

1 高齢者および子どもの安全確保

(1) 総合的な交通安全対策の推進

歩行者、自転車または自動車利用等の交通手段の違いによって、それぞれの交通手段に応じた交通安全対策を推進します。また、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。

(2) 交通安全教育の推進

免許を持たない高齢者の交通事故被害者が多いことから、徒歩や自転車利用を移動手段としている高齢者や事故増加傾向にある高齢ドライバーを対象に、幅広い観点から交通安全教育を推進します。また、安心して子どもを育てることができる社会を実現するために、交通安全教育を一層進めます。

(3) 関係機関との連携強化

高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し地域に密着した交通安全活動を推進します。

2 歩行者および自転車の安全確保

(1) 安全な歩行空間の確保

歩行者が最優先であるという、人優先の考えのもと、生活道路等における安全な歩行空間を確保するため警察、道路管理者、自治体等が連携して、総合的な交通事故防止対策を推進します。

(2) 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、交通安全教育等の一層の充実を図ります。

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

(1) 住民と一体となった道路交通環境の整備

道路やその周辺に設ける交通安全施設等については、地域住民、道路利用者、学校（PTA）等からの提言・要望等を反映し、実態に応じた道路交通環境の整備、適正な維持管理に努めます。

(2) 警察、道路管理者等関係機関との連携

幹線道路や生活道路等における安全確保のため、警察、道路管理者等関係機関が連携し、交差点やカーブ等交通事故の発生の危険性の高い箇所の道路改良、交通規制への働きかけを行います。

4 地域ぐるみの交通安全対策の推進

(1) 地域住民の参加

すべての人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ようにしなければなりません。そのためにも、地域住民自らが交通事故防止に向けて、交通安全に関する各種活動に直接関わっていくなど、安全な交通社会の形成に關与するしくみを構築していかなければなりません。

(2) 広報啓発活動の強化

交通事故実態情報の提供に努めるとともに、徒歩、自転車利用者、運転者等、移動手段・方法の違いに加え、性別や年齢の違いに着目した広報啓発活動を実施します。

第3節 講じようとする施策

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

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築事業を推進します。歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、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。これまでの交通安全対策は、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいええず、また、生活道路への通過交通の流入等による交通の危険性等の問題も依然として深刻です。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。一般道路の新設・改築に当たっては、歩道、道路標識、車両停車帯、道路照明、防護さく等の交通安全施設の整備に努めます。特に、通学路、通園路等については、地域の実情を考慮した安全な歩行空間の創出を図ります。また、高齢者や障がい者の安全確保に対しては、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩道のバリアフリー化、高機能の信号機、標識の設置等を図ります。

そして、商業地域や交通混雑が著しい市街地においては、歩行者空間の拡大を図るため、地域周辺の幹線道路等の整備を進めます。

(2) 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事故の危険性が高い区間に関しては事故原因に即した対策を実施します。特に事故の発生割合の高い事故危険箇所においては、警察、関係機関と協議して、信号機の新設、高度化、歩道整備、交差点の改良、道路照明・視線誘導標の設置などの安全対策を働きかけていきます。

重大な死亡事故が発生した時は、関係機関と連携し発生要因に対応した対策を検討し、同種事故の再発防止に取り組みます。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

警察など関係機関と連携し、事故実態の調査・分析を行い、計画的かつ重点的に

交通安全施設等整備事業を進めることにより、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。

生活道路では人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制や安全安心な歩行空間の確保を図り、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策などによる歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。特に通学路については地域の実情に合わせて整備を進めます。

また、老朽化による交通施設の機能低下については事故抑止効果の低下につながることから、適切な維持管理に努めます。

(4) 効果的な交通規制の推進

①地域の特性に応じた交通規制等

道路における危険を防止し、その他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、構造、交通安全施設の整備状況、交通の流れ・交通量の状況等地域の実態等に応じ、効果的な交通規制の実現を図ります。

通過交通に利用される道路については、交通の流れを秩序だてるための交通規制を、また、地域交通に利用される道路については、通過交通車両を抑制するなど良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者および自転車利用者が利用する道路については、交通弱者保護のための交通規制の実現を図っていきます。

幹線道路については、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状況、交通実態、周辺的生活環境等を考慮しつつ、速度規制や駐車禁止規制等について見直しを図っていきます。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

自転車は、利便性の高い車両であり、この自転車を利用しやすくするため、道路の路肩のカラー舗装化や縁石の設置等による自転車通行路の走行空間の整備を行います。また、鉄道の駅周辺における放置自転車の問題解決に向けた取組みを進め、放置されている自転車等の整理および撤去は湖南省自転車等駐車秩序の確立に関する条例等で推進を図ります。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

①災害に備えた道路の整備等

豪雨、地震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、日頃から道路、橋梁等の維持補修に努めます。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生命線となる道路の整備を推進します。

災害発生時は、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。

②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、通行規制標識等交通情報板の交通安全施設の整備および通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

③災害発生時における情報提供

災害発生時においては、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を図っていきます。

(7) 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、都市機能の維持および増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を図っていきます。

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、駐車秩序を確立するため、交通の流れ・交通量の変化、交通環境等を考慮し、より良好な駐車対策を図っていきます。

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ます。違法駐車については、悪質・危険性、迷惑性の高い違反についての取締り強化の実施を働きかけ、違法駐車を防止を図っていきます。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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を図っていくことに加えて、公共交通機関利用の促進を推進します。

路上遊技などによる交通事故の防止や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、子どもの遊び場等の確保を図ります。

子どもや高齢者等の生活のための移動手段を確保するため、コミュニティバスの積極的な利用促進を推進します。また、バスの公共交通機関の施設整備を支援し、公共交通機関の利用促進による道路交通の円滑化を図ります。併せて、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、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道の駅までのアクセス確保のために、駅前広場等の整備を促進し、交通の接続や連絡機能の強化を図ります。

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

①幼児に対する交通安全教育

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。

保育園、幼稚園および認定こども園では、家庭および関係機関・団体と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動等のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画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していきます。カンガルークラブ等の活動の充実を図り、児童に遊びの中での交通安全に関する指導を推進していきます。

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、保育園・幼稚園および認定こども園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、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。

②小学生に対する交通安全教育

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・団体と連携・協力を図りながら、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。

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、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、小学生の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自動車乗車中等実際の交通の場面で、小学生に対し、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を開催します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における小学生に対する安全な行動の指導、小学生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。

③中学生に対する交通安全教育

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。

中学校では、家庭および関係機関・団体と連携を図りながら、保健体育、道徳、学級活動・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、交通ルールを守ることや危険な飲酒運転等の交通違反を許さないという意識を醸成するとともに、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。

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。

④高校生に対する交通安全教育

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、二輪車の運転者およ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目標です。

高等学校では、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るとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の若者に対して、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行います。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、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を図るとともに、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。

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、交通安全運動への積極的な参加を促します。

⑤成人に対する交通安全教育

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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上が図られるよう努めます。

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、安全運転に必要な技

能および技術、特に危険予測・回復能力の向上、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、運転管理者等が行う交通教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的な参加を促し、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

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、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等の関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を推進します。

⑥高齢者に対する交通安全教育

近年の交通死亡事故において、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移し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を留意しながら、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動作に及ぼす影響への理解を深めるとともに、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必要な実践的スキルおよび交通ルール等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に高齢者対象の交通安全教室の開催、高齢歩行者や高齢ドライバーに自動車教習所を活用した実車を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進します。高齢運転者に対しては、高齢講習および更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めます。

また、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県および市は高齢者を対象とした交通指導者を育成します。

さらに、地域および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交流する世代間交流の促進に努めます。

⑦障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、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、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。

⑧外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及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に図り、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者を通じて、外国人の講習会への参加を促進します。

(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。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

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づけるとともに市民自身による道路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」に参加し、関係機関・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、運動の重点、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・発展を図ります。

さらに、地域の実情に即した効果的な運動を実施するため、地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、市民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細やかな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に開催等により、交通事故を身近なものとして意識していく交通安全活動を促進します。

②自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故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（H19.7.10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定）を活用することなどにより、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行います。特に、自転車の歩行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の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。

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を踏まえ、自転車の前照灯早め点灯や、自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

また、保護者には幼児同乗中の自転車操作の危険性が体感できる交通教育を推進するとともに、幼児・児童向けの自転車用ヘルメット着用や安全性に優れた幼児二人乗自転車の活用による被害軽減効果を周知します。

③シートベルト着用の徹底

自動車乗車中の死者は、高い割合でシートベルト非着用であることから、シートベルトの着用の効果および正しい着用方法について理解を求め、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。

このため、関係機関・団体などとの協力のもと、あらゆる機会、媒体を通じて着用徹底の啓発活動を行います。

④チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果および正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、保健センター、保育園、幼稚園、認定こども園、病院等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図ります。

⑤反射材の普及促進

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します。反射材の視認効果、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の実施を推進します。

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、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材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。

⑥飲酒運転の根絶

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活動を行うとともに、関係機関・団体の地域・職場において、「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る広報、啓発活動を展開します。各種交通安全教室、講習会等の開催においては飲酒運転の悪質・危険性の理解を深めるよう働きかけるとともに、飲酒運転をしたときの自分や家族に対する影響等についての指導を行い、飲酒運転追放意識の高揚を図ります。

⑦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、市の広報誌、ホームページ等の広報媒体を活用して、市内の交通事故多発地点を周知するなど具体的な内容を重点的かつ集中的に実施し、実効力のある広報を推進します。

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範囲なキャンペーン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、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車排除等を図ります。

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（回覧物）を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、子ども、高齢者を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等の追放を図ります。

⑧その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止意識を高めるため、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特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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。

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、自動車の前照灯の昼間点灯や夕暮れ時の早期点灯を推進します。

また、道路に捨てられるゴミについても、交通事故の原因となることから、「ゴミを捨てない・落とさない」という当たり前のこととして、マナーの向上に努めます。

（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援助ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実させるなど、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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行います。

また、交通指導員等が必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に役立つ援助を行うことにより、その主体的な活動および相互間の連絡協力体制の整備を促進します。特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築およびカリキュラムの策定に努めます。

さらに、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、交通安全総点検等住民が積極的に参加できる仕組みをつくるほか、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と住民の連携による交通安全対策を推進します。

3 安全運転の確保

（１）運転者に対する教育

運転免許を取得しようとする者や運転者に対する教育・再教育については、自動車教

習所に働きかけ、教習の充実等を図るよう働きかけます。特に、高齢運転者に対しては、運転者に対する対策の充実を図る必要があります。高齢者が安全に運転を継続できるような安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要があります。

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るとともに、運転に不安を感じている高齢運転者には運転免許自主返納者への支援制度や公共交通機関への利用しやすい仕組みを併せて推進していきます。

(2) シートベルト、チャイルドシート等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用車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用車ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを強化します。

①安全運転管理の徹底

安全運転管理者および副安全運転管理者の資質および安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等の研修を行います。

また、安全運転管理者等の未選任事業所に対しては、選任等を働きかけ、企業内の安全運転管理体制を充実・強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記憶型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録等の安全運転の確保に役立てる車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理者への活用方法について周知を図ります。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の点検整備等の充実

自動車の点検整備の充実、不正改造車の排除を徹底するため、自動車関係団体（バス協会、トラック協会、タクシー協会など）に働きかけ、自動車の安全運行の確保に努めます。

(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、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店における点検整備の推進を働きかけていきます。

さらに、夜間における交通事故防止と自転車の被視認性の向上を図るため、灯火の取付けと点灯の徹底と反射器材の普及の啓発を図っていきます。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導の強化等

一般道においては、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防止に重点をおいて、交通指導の強化を効果的に推進します。飲酒運転、著しい速度超過等危険性・迷惑性の高い違反については、取締りを強化するように働きかけるとともに、事故多発路線等における街頭指導活動を強化します。特に飲酒運転については根絶に向けた啓発活動、取り組みへの働きかけを行います。

さらに、改正道路交通法の施行により平成27年6月1日から14歳以上の者が自転車の運転に関して酒酔い運転、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等の危険・迷惑性の高い違反行為を繰り返すと、公安委員会が行う自転車運転者講習の受講義務対象となりました。歩道歩行者に危険を及ぼす違反等に対しては積極的に指導を行うとともに、これに従わない悪質・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働きかけていきます。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による各種の不法行為を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成のため、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を推進していきます。

暴走行為をさせないための環境づくりとして、暴走族等が集まりやすく、利用されやすい施設の管理者に協力を求め、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を積極的に努めます。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急医療体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大および事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充と、救助活動の円滑な実施について働きかけていきます。

また、救急医療施設への迅速かつ円滑な収容が確保されるよう救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の推進を図ります。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 損害賠償の請求についての援助

交通事故相談活動の推進を図るため、滋賀県立交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。市の広報誌等で、交通事故相談活動の周知徹底を図り、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

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を滋賀県立交通事故相談所、警察署の交通課、交通安全活動推進センター等とともに推進し、関係機関相互の連携および民間の犯罪被害者支援団体等と連携を図ります。

(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、被害者の救済の十全を図るため、市は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、自転車損害賠償保険等への加入推進を図ります。

第3部 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通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、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を講ずべき踏切道がなお残されている現状があることから、踏切の状況等も踏まえつつ、より効果的な対策が総合的かつ積極的な推進図ります。

第2節 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および交通規制の実施

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、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を考慮して必要に応じ、障害物探知装置、オーバーハング型（門型）報装置、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。

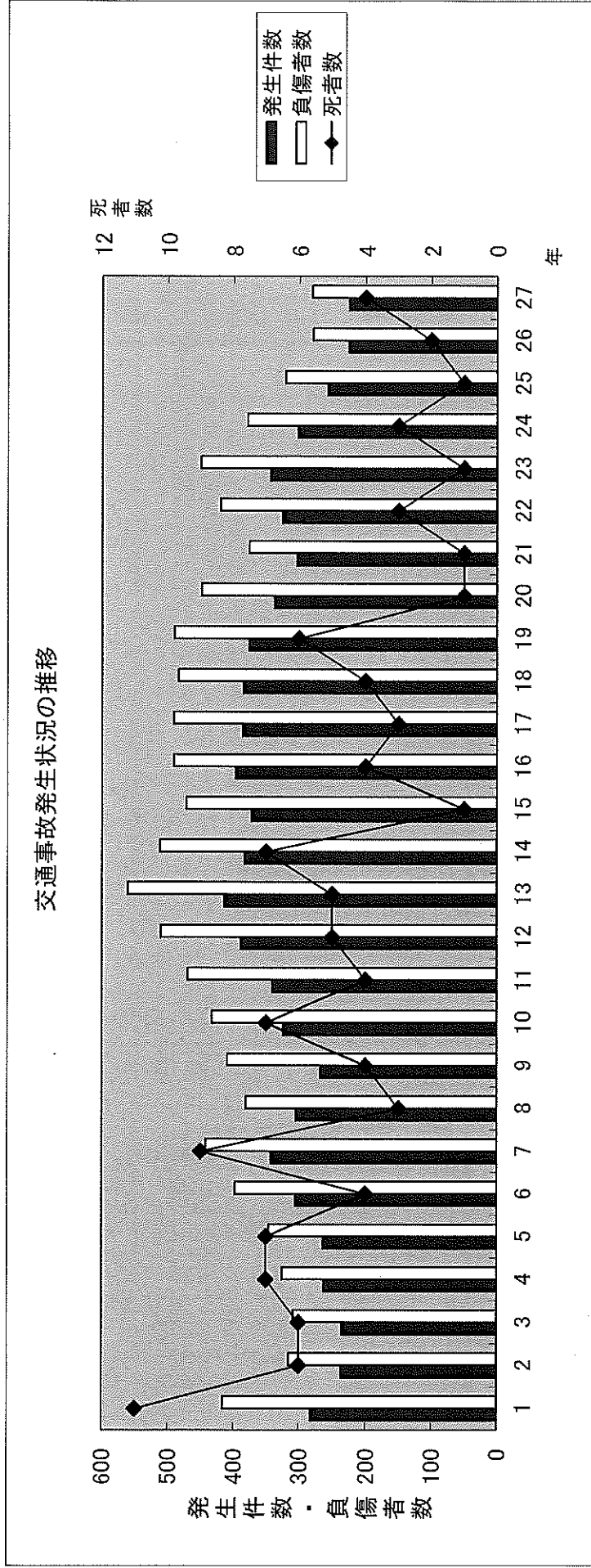
また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を考慮し、必要に応じた交通規制を図るとともに、道路標識等の高輝度化による視認性の向上を図ります。

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および踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動等の強化に努め、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の啓発の促進を図っていきます。

湖南省の交通事故発生状況の推移



年	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
発生件数	282	236	235	262	263	305	343	304	267	324	340	389	414	383	372	397	386	385	376	338	303	325	344	302	257	226	225
負傷者数	416	315	308	325	346	397	442	381	409	433	470	511	561	512	472	491	491	484	490	449	376	420	450	379	321	279	280
死者数	11	6	6	7	7	4	9	3	4	7	4	5	5	7	1	4	3	4	6	1	1	3	1	3	1	2	4

湖南省の各種交通事故発生状況の推移

湖南省の高齢者の事故

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
交通事故発生件数	385	376	338	303	325	344	302	257	226	225
高齢者の事故件数	65	59	58	53	64	63	51	50	35	53
事故件数における高齢者の割合	16.9%	15.7%	17.2%	17.5%	19.7%	18.3%	16.9%	19.5%	15.5%	23.6%
死傷者数	484	490	449	376	420	450	379	321	279	280
高齢者の死傷者数	52	41	37	39	43	51	34	35	23	38
高齢者の死者数(死傷者数の内)	2	2	0	0	0	1	2	1	1	2
交通事故による死傷者数における高齢者の割合	10.7%	8.4%	8.2%	10.4%	10.2%	11.3%	9.0%	10.9%	8.2%	13.6%

湖南省の歩行者、自転車の事故

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
交通事故発生件数	385	376	338	303	325	344	302	257	226	225
歩行者の事故件数	24	26	18	19	17	26	16	18	17	22
事故発生件数における歩行者事故の割合	6.2%	6.9%	5.3%	6.3%	5.2%	7.6%	5.3%	7.0%	7.5%	9.8%
自転車事故件数	64	62	64	61	58	45	40	29	25	32
事故発生件数における自転車事故の割合	16.6%	16.5%	18.9%	20.1%	17.8%	13.1%	13.2%	11.3%	11.1%	14.2%
事故発生件数における歩行者、自転車事故の割合の計	22.9%	23.4%	24.3%	26.4%	23.1%	20.6%	18.5%	18.3%	18.6%	24.0%

湖南省の追突、出会い頭事故

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
交通事故発生件数	385	376	338	303	325	344	302	257	226	225
追突事故件数	141	160	138	109	128	144	133	106	115	113
追突事故の割合	36.6%	42.6%	40.8%	36.0%	39.4%	41.9%	44.0%	41.2%	50.9%	50.2%
出会い頭事故件数	109	103	100	93	89	86	74	68	59	39
出会い頭事故の割合	28.3%	27.4%	29.6%	30.7%	27.4%	25.0%	24.5%	26.5%	26.1%	17.3%

湖南省の飲酒運転による事故

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
交通事故発生件数	385	376	338	303	325	344	302	257	226	225
飲酒運転による事故件数	6	3	7	1	6	5	3	2	1	0
事故発生件数における飲酒運転事故の割合	1.6%	0.8%	2.1%	0.3%	1.8%	1.5%	1.0%	0.8%	0.4%	0.0%

滋賀県と湖南省のシートベルト着用率

(H27.10 警察とJAF合同調査資料から抜粋)	一般道路			高速道路		
	運転席	助手席	後部座席	運転席	助手席	後部座席
全国平均の着用率	98.4%	94.6%	35.1%	99.4%	98.0%	71.3%
滋賀県平均の着用率、順位	97.8%	94.4%	43.5%	99.3%	99.5%	80.4%
	39位	25位	7位	3位	6位	11位

滋賀県のチャイルドシート使用率

(H27.6 警察とJAF合同調査資料から抜粋)	
全国平均の使用率	56.8%
滋賀県平均の使用率	62.3%