

(素案)

湖南省交通安全計画

(第 11 次)

令和 3 年度 ~ 令和 7 年度

湖南省交通安全対策会議

令和 3 年 (2021 年) 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。

湖南省では、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 18 年～22 年は合計で 15 人、平成 23 年～27 年は 11 人、平成 28 年～令和 2 年は 8 人となっています。令和元年には死者数ゼロを達成し、令和 2 年は 2 人となったものの、減少傾向にあります。

しかしながら、交通事故による死者数は、本来ゼロであるべきで、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、今後急速な高齢化が見込まれています。

この環境の変化の中で、第 11 次湖南省交通安全計画においても、引き続き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「ずっとここにいたい！みんなで創ろう きらめき湖南」を構築するため、道路に関わる市民の安心と安全を確保し、道路による「交通死亡事故ゼロ」を目指します。

そのため、道路については、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、道路の危険性を低減させ、より安全な道路システムを構築を図ります。

この、第 11 次湖南省交通安全計画については、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 年間に講じる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章 基本理念等	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章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のない安全・安心な湖南省を目指して	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通事故の見通し	3
3 第11次湖南省交通安全計画における目標	3
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	4
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
4 地域ぐるみの交通安全対策の推進	5
第3節 道路交通に関する安全施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(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	5
(2) 通学路等における交通安全の確保	5
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	5
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	6
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	6
(6) 効果的な交通規制の推進	6
(7) 自転車利用環境の総合的整備	6
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	7
(9) 総合的な駐車対策の推進	7
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	11
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11

(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	14
3 安全運転の確保	14
(1) 運転者に対する教育	14
(2) 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	14
(3) 安全運転管理の徹底	15
4 車両の安全性の確保	15
(1) 自動車の点検整備等の充実および不正改造車の排除	15
(2) 自転車の安全性の確保	15
5 道路交通秩序の維持	15
(1) 交通指導取締りの強化等	15
(2) 暴走族対策の強化	16
6 救助・救急活動の充実	16
(1) 救助・救急医療体制の整備	16
(2) 応急手当の知識・実技の普及啓発活動の推進	16
7 被害者支援の充実と推進	16
(1) 損害賠償の請求についての援助	16
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	17
(3) 自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底	17
第3章 踏切道における交通の安全	17
第1節 踏切事故のない湖南省を目指して	17
1 踏切事故の現状	17
2 第11次湖南省交通安全計画における目標	17
第2節 踏切道における交通安全についての対策	17
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	17
2 踏切道における交通に関する安全施策	18
資料	
湖南省の交通事故発生状況の推移	19
湖南省の各種交通事故発生状況の推移	20

第1章 基本理念等

第1節 計画の基本理念

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、市民が安全で安心して暮らせる社会を実現するための重要な要素のひとつです。高齢化の進展への適切な対処、交通弱者の安全の一層確保、さらに新型コロナウイルス感染症対策等、時代のニーズに応える交通安全の取組みを進め、市民が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、「交通事故のない安全・安心な湖南市」を目指します。

第2節 計画の期間

令和3年度から令和7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をめざす立場から、高齢化や国際化等の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。

(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に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本とした施策、活動を推進します。

(2) 交通社会に対する安全対策

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3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。

ア 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、運転管理の改善を図り、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、自ら交通安全に対する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

イ 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。

ウ 交通環境に係る交通対策については、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。

(3) 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促進することが重要であるため、地域の特徴に応じた取組みを推進します。

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない安全・安心な湖南省を目指して

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、平成13年に414件・561人を記録しましたが、道路環境の整備、自動車の安全性の向上、交通安全教育の実施および意識の向上等により減少傾向を示し、令和2年には、発生件数は134件、負傷者数は171件と、大幅に減少しました。

死者数については、11人を記録した平成元年以降、年によって増減を繰り返しながら、総体的には減少傾向を示し、令和元年には、初めて交通事故による死者数ゼロを達成しました。しかしながら、令和2年には2人の方が亡くなり、連続して死者数ゼロ達成には至りませんでした。

また、重傷者については、発生件数、負傷者数が減少してきているにもかかわらず、横ばいとなっており、負傷者数に占める重症者数の割合は増加傾向にあります。

表1 湖南省における交通事故発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	202件	189件	187件	180件	134件
死者数	2人	1人	3人	0人	2人
内 高齢者の死者数	2人	1人	1人	0人	2人
負傷者数	243人	225人	221人	225人	171人
内 重傷者数	17人	21人	15人	16人	15人
重傷者の割合	7.0%	9.3%	6.8%	7.1%	8.8%

死者数...交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人数。

重傷者数...交通事故によって、30日以上の治療を要するけがを負った人数。

近年の湖南省における交通事故の特徴は次のとおりです。(P20 資料参照)

(1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い

過去5年間(平成28年~令和2年)における高齢者(65歳以上)の交通事故死者数(6人)は、全交通事故死者数(8人)の75%を占めており、滋賀県(49.4%)や全国(55.3%)よりも高い割合となっています。

(2) 歩行中、自転車乗用中の事故の割合が増加している

全交通事故発生件数に占める歩行中、自転車乗用中の交通事故の割合は、増加傾向を示しており、令和元年に一旦下がりましたが、令和2年は再び増加し、全体の4分の1を占めています。

(3) 追突、出会い頭および交差点事故が多い

令和2年の湖南省市における道路交通事故は出会い頭事故と追突事故で77.6%を占めており、滋賀県全体(62.3%)を大きく上回っています。交差点での事故も、40.3%で、滋賀県全体(35.7%)より高い割合となっています。

(4) 飲酒運転による交通事故の根絶未達

飲酒運転による事故は、法の整備等による厳罰化や取締りの強化、様々な啓発活動等により減少し、平成30年には0件を達成しましたが、令和元年には3件、令和2年には1件が発生し、依然として根絶には至っていません。

2 道路交通事故の見通し

道路交通事故の発生件数は、近年減少傾向を示していますが、今後の経済社会情勢の動向や、新型コロナウイルス感染症の影響が、市民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼし、道路交通を取り巻く状況が複雑に変化していくことが予想されます。

今後、高齢者の人口が増加することにより、高齢者の運転免許保有者数の増加が見込まれ、高齢運転者による事故の増加など、高齢者が関わる事故の増加が懸念されます。

また、歩行中、自転車乗用中の事故の割合が増加傾向であることに加え、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。

3 第11次湖南省市交通安全計画における目標

「交通事故のない安全・安心な湖南省市」の実現が長期的な目標ですが、令和7年までの滋賀県の交通安全計画における目標は、年間の24時間死者数を「35人以下」、年間の重傷者数を「290人以下」としていることから、市では滋賀県の目標とこれまでの状況を踏まえ、令和7年までの目標として、次のとおり設定します。

- (1) 年間の24時間死者数を0人にする
- (2) 年間の重傷者数を10人以下にする

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

高齢者および中学生以下の子どもが、交通事故により重大な被害を受ける可能性

が高いことから、安心して外出や移動ができるよう、歩行および自転車などの交通手段に応じた交通安全対策を推進します。

今後、高齢運転者の増加が予想されることから、事故防止につながる啓発を推進するとともに、運転に不安を感じる高齢運転者に対して、運転免許の自主的な返納を促すための対策を推進します。

(2) 交通安全教育の推進

徒歩や自転車利用を移動手段としている高齢者や、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、次代を担う子どもの安全を確保するため、子どもに対する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、地域や高齢者の団体と連携し、地域に密着した交通安全活動を推進します。

また、地域や学校と連携して、子どもに対する交通安全対策を推進します。

2 歩行者および自転車の安全確保

(1) 安全な歩行（通行）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心で安全な歩行空間および自転車通行空間を確保するため、警察、道路管理者等と連携して、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、交通ルールに関する理解が不十分なことによる交通事故を防止し、自転車が加害者となる交通事故も防止するため、交通安全教育等の一層の充実を図るとともに、歩行者に対しても、自らの安全を守る行動を促すための交通安全教育等を推進します。

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るとともに、生活道路や交差点での安全行動の実践について、広報啓発活動を推進します。

(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発生の高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するため、地域住民自らが交通安全への関心を高め、行政、関係団体等との協働により、地域に根ざした各種交通安全対策に取り組みます。

(2) 広報啓発活動の強化

地域住民に対して、交通事故実態情報の提供に努めるとともに、移動手段や年齢等の違いに着目した広報啓発活動を実施します。

第3節 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

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ず、生活道路への通過交通の流入等による交通の危険性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ていく必要があり、特に歩行者等の安全を確保するため、地域の協力を得ながら関係機関と連携し、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等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、自転車、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。

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。高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車等についても、撤去等を行い解消に努めます。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や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」に基づく定期的な合同点検の結果等を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、学校、教育委員会、保育園等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、高校、中学校に通う生徒、小学校、保育園等に通う児童・未就学児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進します。

(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区間等、地域の交通安全の実績を踏まえて対策を実施します。

特に事故発生割合の高い事故危険箇所においては、警察、道路管理者等の関係機

関と協議して、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、防護柵の設置、交差点の改良、道路照明・視線誘導標の設置等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。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

警察や道路管理者等の関係機関と連携し、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。

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。

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、通過交通の抑制・排除等の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を進め、通学路を中心に、子どもが日常的に集団で移動する経路における安全な歩行空間の確保を図ります。

さらに、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・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

自主的に免許を返納した高齢者への対応や、高齢者を始めとする地域住民が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实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

道路における危険を防止し、道路交通の安全と円滑化を図るため、道路管理者等の関係機関と連携し、道路の構造、社会的機能、交通安全施設の整備状況、交通の流れ、交通量の状況等、地域の実態に応じた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、円滑な交通の流れを維持するための交通規制を、地域交通に利用される道路については、通過交通車両の抑制・排除や速度抑制対策等、良好な生活環境を維持するための交通規制を推進します。

また、生活に密着した身近な道路においては、歩行者や自転車利用者を保護するための交通規制を推進します。

(7) 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、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部分の明確化対策を推進し、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図っていきます。

また、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、駅前広場や道路に放置されている自転車等は「湖南省自転車等駐車秩序の確立に関する条例」等に基づき整理・撤去等を推進していきます。

(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等

地震、豪雨等の災害が発生した場合においても、応急活動を迅速かつ安全に実施でき、地域住民が安全に避難でき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るとともに、道路斜面等の防災対策を進め、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの整備を推進します。

災害発生時は、被害状況の把握に努め、必要に応じて緊急交通路や緊急輸送道路を確保するとともに、関係機関と連携し、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。

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、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設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。また、老朽化した道路標識、道路標示等の計画的な更新を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制の迅速かつ的確な実施について、関係機関と連携していきます。

エ 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、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等へホームページやSNSなどにより、交通に関する災害情報の提供等を図っていきます。

(9) 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推進します。

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。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

子どもの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日常生活での移動手段を確保するため、コミュニティバスの

積極的な利用を促進します。併せて、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

ア 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順守し、交通マナーを実践する態度の習得とともに、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の習得を目標とします。

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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に実施していきます。また、カンガルークラブや自治会等の活動の中で、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。

さらに、動画やウェブサイト等を活用した非集合型の交通安全教育・啓発についても促進します。

イ 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の習得とともに、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、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、小学生に対する補完的な交通安全教育を推進します。

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。

ウ 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、必要な技能と知識の十分な習得とともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、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、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

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、必要な技能と知識の十分な習得とともに、交通社会の一員として交通ルールを順守し、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、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識の醸成を目的として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得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。

オ 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。

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・回復能力の向上、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。

安全運転管理者、運行管理者等に対し、法定講習、指導者向けの研修会等への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・講座などにおける自転車の安全利用を含む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。

このほか、運転免許を取得しない若者や成人に対しても、交通安全について学ぶ機会を設けるように努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育

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の理解とともに、道路および交通の状況に応じて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、関係機関・団体と連携して、高齢者を対象とした交通安全教室の開催、自動車教習所等において実車を用いた参加・体験型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対しては、家族や関係機関等の協力を得ながら免許の自主的な返納を促します。

さらに、高齢者が安全、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、地域全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対する交通安全教育は、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するとともに、介護者や障がい者に付き添う者を対象とした講習会等の開催を推進します。

ク 外国人に対する交通安全教育

外国人に対する交通安全教育は、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。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、交通安全に関する情報を共有し、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。

このほか、動画やウェブサイト等の各種媒体を積極的に活用し、対面によらない交通安全教育や啓発活動についても推進します。

(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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの順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」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・発展を図るとともに、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、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ます。

また、地域に密着したきめ細やかな活動が期待できる地域の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していく交通安全活動を促進します。

イ 横断歩行者の安全確保

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や一時停止が不十分なものが多いため、「横断歩道利用者ファースト運動」を推進します。

運転者に対しては、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、交通安全教育や啓発活動を推進します。

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や啓発活動を推進します。

ウ 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」(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)の活用などにより、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図ります。自転車利用者の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自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底を図ります。

夕暮れの時間帯から夜間における自転車の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同乗中の運転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、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の活用による被害軽減効果を周知します。

幼児・児童・生徒の保護者に対して、自転車乗車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、幼児・児童・生徒の着用の徹底を図るほか、高齢者や中高生等、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

エ シートベルト着用の徹底

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の理解促進を図るとともに、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像等を用いた着用効果が実感できる交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて、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について啓発活動を推進します。

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および正しい使用方法について、理解を深めるため、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、正しい使用の徹底を図ります。

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の実施を推進します。

反射材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等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

共に努めます。

キ 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啓発を推進するとともに、関係機関・団体・事業者と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、地域・職場等において、「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ります。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、運転者やその家族が相談・支援を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組みの推進に努めます。

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、交通ルールを順守させ交通事故を防止するため、交通安全教室や啓発活動等を通じて、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 効果的な広報の実施

交通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、市内の交通事故発生状況や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、後部座席を含めたすべ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、違法駐車等の排除等を図ります。

また、運転中、歩行中および自転車乗用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。

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、自治会等を通じた家庭向け広報媒体の積極的な活用により、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。

コ その他の普及啓発活動の推進

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。

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、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。

(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、各期の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、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、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、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。

さらに、交通の安全は、地域住民等の安全意識により支えられており、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（交通危険箇所を示した地図）」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

安全運転に必要な知識およ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るとともに、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、自動車教習所等に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、高齢者が安全に運転を継続できるよう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が、運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、自主返納者への支援制度や公共交通機関を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交通指導取締りを強化します。

(3) 安全運転管理の徹底

安全運転管理者等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を指導します。

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、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資す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教育や安全運転管理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および不正改造車の排除

自動車ユーザー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するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

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、関係機関の支援および自動車関係団体と協力して全県的に展開される「不正改造車を排除する運動」等において、広報啓発活動を推進し、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を醸成するとともに、自転車有加害者となり、高額な賠償責任を負う事態となった場合に備え、関係事業者の協力を得つつ、自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底を図ります。

また、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、灯火の取付けおよび点灯の徹底と反射材用品等の普及啓発を図ります。

さらに、すべての年齢層の自転車利用者に対して、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

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

故防止に重点を置き、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を考慮した交通指導取締りの強化を働きかけます。飲酒運転や妨害運転、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活動を強化します。特に子ども、高齢者、障がい者保護の観点から通学路等の生活道路における交通指導取締りの強化を働きかけるほか、飲酒運転、妨害運転および無免許運転の根絶に向けた啓発活動や取組みを推進します。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、妨害運転等の危険性、迷惑性の高い違反行為に対して積極的に指導警告を行うよう働きかけるとともに、飲酒運転、制動装置不良自転車運転、遮断踏切立入り等の悪質・危険な違反行為については、交通指導取締りを強化するよう働きかけます。

(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、利用し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行います。

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および二次災害の排除について関係機関へ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。

(2) 応急手当の知識・実技の普及啓発活動の推進

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、消防機関等の関係機関と連携し、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当の知識・実技の普及啓発活動を推進します。

また、市内の公共施設等におけるAEDの設置状況について、周知に努めます。

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

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。市の広報誌やホームページ等で、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

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・精神的な援助事業等を支援します。また、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等について情報提供を行います。

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義務の徹底

近年、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、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、自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底を図ります。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない湖南市を目指して

市内には、JR草津線が東西を横断しており、多数の踏切があることから、踏切道の安全対策を鉄道事業者等と協力し、積極的に推進することにより、踏切事故のない湖南市を目指します。

1 踏切事故の現状

近年、市内で発生した踏切における死亡事故は、平成30年の1件のみとなっています。滋賀県内の踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

2 第11次湖南市交通安全計画における目標

市では、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、令和7年度までの目標として、踏切事故ゼロの湖南市を目指します。

第2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、一たび発生すると多数の死傷者が発生するなど重大な結果をもたらすものであり、立体交差化、構造の改良、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、それぞれの踏切の状況等も踏まえつつ、より効果的な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・自転車と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、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

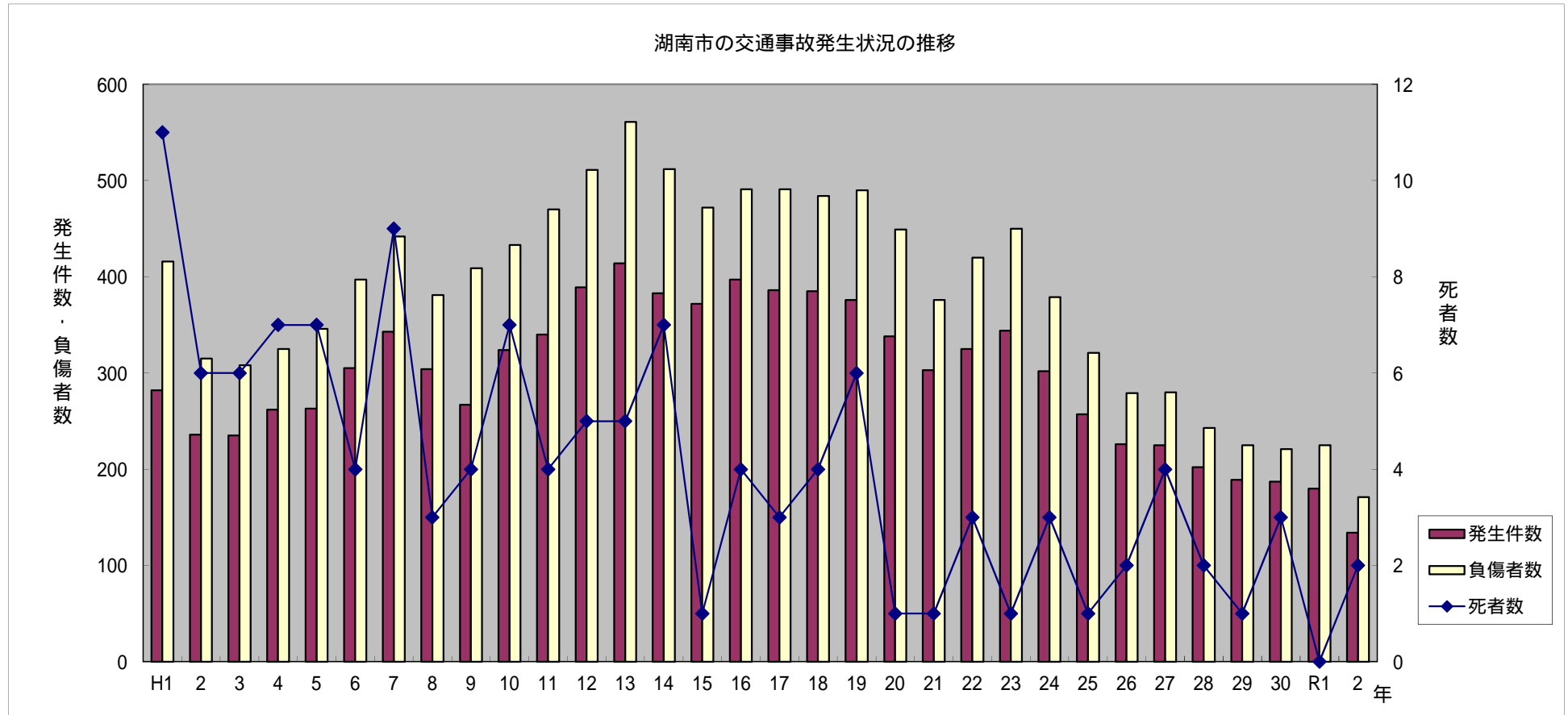
自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

(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、広報啓発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教育を引き続き推進していきます。

また、平常時の交通の安全および円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障をきたす等の課題に対応するため、関係者間で情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組みを推進します。

湖南省の交通事故発生状況の推移



年	H1	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	28	29	30	R1	2
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	202	189	187	180	134
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	243	225	221	225	171
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	2	1	3	0	2

湖南省の各種交通事故発生状況の推移

高齢者の事故

湖南省

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	202	189	187	180	134
高齢者の事故件数	34	39	44	56	39
事故件数における高齢者の割合	16.8%	20.6%	23.5%	31.1%	29.1%
死傷者数	245	226	224	225	173
高齢者の死傷者数	15	26	24	34	22
死傷者数における高齢者の割合	6.1%	11.5%	10.7%	15.1%	12.7%
死者数	2	1	3	0	2
高齢者の死者数(死者数の内)	2	1	1	0	2
死者数における高齢者の割合	100.0%	100.0%	33.3%	-	100.0%
負傷者数	243	225	221	225	171
重傷者数(負傷者数の内)	17	21	15	16	15
負傷者数における重傷者数の割合	7.0%	9.3%	6.8%	7.1%	8.8%

滋賀県

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	5,294	4,876	4,212	3,647	2,893
高齢者の事故件数	1,470	1,383	1,217	1,130	914
事故件数における高齢者の割合	27.8%	28.4%	28.9%	31.0%	31.6%
死傷者数	6,704	6,233	5,400	4,649	3,604
高齢者の死傷者数	905	864	752	670	507
死傷者数における高齢者の割合	13.5%	13.9%	13.9%	14.4%	14.1%
死者数	53	55	39	57	49
高齢者の死者数(死者数の内)	26	29	20	28	22
死者数における高齢者の割合	49.1%	52.7%	51.3%	49.1%	44.9%
負傷者数	6,651	6,178	5,361	4,592	3,555
重傷者数(負傷者数の内)	486	461	406	421	354
負傷者数における重傷者数の割合	7.3%	7.5%	7.6%	9.2%	10.0%

歩行者、自転車の事故

湖南省

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	202	189	187	180	134
歩行者の事故件数	13	15	15	9	14
事故発生件数における歩行者事故の割合	6.4%	7.9%	8.0%	5.0%	10.4%
自転車事故件数	22	26	28	23	20
事故発生件数における自転車事故の割合	10.9%	13.8%	15.0%	12.8%	14.9%
事故発生件数における歩行者、自転車事故の割合の計	17.3%	21.7%	23.0%	17.8%	25.4%

滋賀県

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	5,294	4,876	4,212	3,647	2,893
歩行者の事故件数	479	483	447	405	353
事故発生件数における歩行者事故の割合	9.0%	9.9%	10.6%	11.1%	12.2%
自転車事故件数	798	772	673	628	484
事故発生件数における自転車事故の割合	15.1%	15.8%	16.0%	17.2%	16.7%
事故発生件数における歩行者、自転車事故の割合の計	24.1%	25.7%	26.6%	28.3%	28.9%

追突、出会い頭、交差点事故

湖南省

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	202	189	187	180	134
追突事故件数	107	84	73	79	62
追突事故の割合	53.0%	44.4%	39.0%	43.9%	46.3%
出会い頭事故件数	43	53	51	48	42
出会い頭事故の割合	21.3%	28.0%	27.3%	26.7%	31.3%
追突事故と出会い頭事故の割合の計	74.3%	72.5%	66.3%	70.6%	77.6%
交差点事故件数	63	62	73	62	54
交差点事故の割合	31.2%	32.8%	39.0%	34.4%	40.3%

滋賀県

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	5,294	4,876	4,212	3,647	2,893
追突事故件数	2,216	1,986	1,673	1,428	1,051
追突事故の割合	41.9%	40.7%	39.7%	39.2%	36.3%
出会い頭事故件数	1,328	1,169	1,045	906	752
出会い頭事故の割合	25.1%	24.0%	24.8%	24.8%	26.0%
追突事故と出会い頭事故の割合の計	66.9%	64.7%	64.5%	64.0%	62.3%
交差点事故件数	1,802	1,646	1,441	1,232	1,033
交差点事故の割合	34.0%	33.8%	34.2%	33.8%	35.7%

飲酒運転による事故

湖南省

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	202	189	187	180	134
飲酒運転による事故件数	2	2	0	3	1
事故発生件数における飲酒運転事故の割合	1.0%	1.1%	0.0%	1.7%	0.7%

滋賀県

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	5,294	4,876	4,212	3,647	2,893
飲酒運転による事故件数	49	52	34	36	18
事故発生件数における飲酒運転事故の割合	0.9%	1.1%	0.8%	1.0%	0.6%

シートベルト着用率

警察庁とJAF合同調査資料から抜粋	H27.10						R2.10					
	一般道路			高速道路			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	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%	99.0%	96.5%	40.3%	99.7%	98.5%	75.8%
滋賀県平均の着用率、順位	97.8%	94.4%	43.5%	99.3%	99.5%	80.4%	98.5%	93.9%	38.6%	99.7%	99.3%	91.6%
	39位	25位	7位	31位	6位	11位	40位	43位	30位	30位	11位	3位

チャイルドシート使用率

警察庁とJAF合同調査資料から抜粋	H27.6	R1.6
全国平均の使用率	62.7%	70.5%
滋賀県平均の使用率	62.3%	60.0%