

滋賀県交通安全計画 (第9次)

交通事故のない滋賀を目指して

滋賀県交通安全対策会議

ま え が き

昭和 45 年に第 1 次滋賀県交通安全計画を策定して以来、これまで 8 次にわたり交通安全計画を策定し、計画に沿って各種施策を進めてきました。その結果、死者数は、平成 12 年にはピーク時(255 人)に比べ半減し、平成 19 年には 100 人を下回りました。

第 8 次滋賀県交通安全計画(平成 18 年度～平成 22 年度)では、「交通事故実態を踏まえた安全対策の推進」等 4 つの視点を重点に、年間の交通事故死者数を 80 人以下とする目標を掲げて取り組みました。その結果、平成 20 年には 79 人と 50 年ぶりに 80 人を下回るとともに 2 年前倒しで目標を達成することが出来ました。その後、3 年連続して年間死者数が 80 人を下回り、最終年の平成 22 年は 78 人でした。しかし、未だに道路交通事故の発生は、依然として高い水準で推移し、今や事故そのものを減少させることが求められています。

日本の人口は、平成 17 年から減少に転じており、少子高齢化が進行しています。滋賀県でも、現在は人口増加の傾向にあるものの、平成 27 年をピークとして減少に転じると予想されており、全国に遅れて少子高齢化が急速に進行するものと見込まれています。

第 9 次滋賀県交通安全計画でも、引き続き人命尊重の理念のもと、陸上交通に関わる県民の安全と安心を確保し、究極的には交通事故のない滋賀を目指します。とりわけ、超高齢社会の到来を迎えて、交通安全対策を進める上での重点を 高齢者および子どもの安全確保 歩行者および自転車の安全確保 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の 3 点としました。

そのため、県民一人ひとりの交通安全に対する意識改革を図り、それぞれの地域における交通安全活動への積極的な参画により、交通安全県民総ぐるみ運動を一層推進するなど、各種の交通安全諸対策を、県はもとより市町、交通安全関係機関・団体がより一層連携を強化し、県民とともに積極的に推進します。

この、第 9 次滋賀県交通安全計画は、このような観点から、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間に講じ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 |
| 第1章 道路交通の安全 | 3 |
| 第1節 道路交通事故のない滋賀を目指して | 3 |
| 1 道路交通事故の現状 | 3 |
| 2 滋賀県における死亡事故等の特徴 | 3 |
| 第2節 交通安全計画の目標 | 6 |
| 第3節 道路交通の安全についての対策 | 6 |
| 今後の道路交通安全対策を進める重点 | 6 |
| 1 高齢者および子どもの安全確保 | 6 |
| 2 歩行者および自転車の安全確保 | 7 |
| 3 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保 | 8 |
| 道路交通に関する安全施策 | 9 |
| 1 道路交通環境の整備 | 9 |
| (1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 9 |
| (2) 幹線道路における交通安全対策の推進 | 11 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進 | 13 |
| (4) 効果的な交通規制の推進 | 15 |
| (5) 自転車利用環境の総合的整備 | 16 |
| (6) 高度道路交通システムの活用 | 16 |
| (7) 交通需要マネジメントの推進 | 17 |
| (8) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 17 |
| (9) 総合的な駐車対策の推進 | 18 |
| (10) 道路交通情報の充実 | 20 |
| (11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 20 |
| 2 交通安全思想の普及徹底 | 22 |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 22 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 26 |
| (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 27 |
| (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 | 31 |
| (5) 住民の参加・協働の推進 | 31 |
| 3 安全運転の確保 | 32 |
| (1) 運転者教育等の充実 | 32 |
| (2) 運転免許制度の改善 | 34 |
| (3) 安全運転管理の推進 | 34 |
| (4) 自動車運送事業者の安全対策の充実 | 34 |
| (5) 交通労働災害の防止等 | 36 |
| (6) 道路交通に関する情報の充実 | 36 |
| 4 車両の安全性の確保 | 38 |
| (1) 自動車の検査および点検整備の充実 | 38 |
| (2) 自転車の安全性の確保 | 39 |
| (3) 交通関係用品の安全性の確保および向上 | 40 |

| | | |
|-----|--------------------------|----|
| 5 | 道路交通秩序の維持 | 41 |
| (1) | 交通の指導取締りの強化等 | 41 |
| (2) | 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化 | 42 |
| (3) | 暴走族対策の強化 | 42 |
| 6 | 救助・救急活動の充実 | 45 |
| (1) | 救助・救急体制の整備 | 45 |
| (2) | 救急医療体制の整備 | 47 |
| (3) | 救急関係機関の協力関係の確保等 | 48 |
| 7 | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 | 49 |
| (1) | 損害賠償の請求についての援助等 | 49 |
| (2) | 交通事故被害者支援の充実強化 | 49 |
| 8 | 研究開発および調査研究の充実 | 51 |
| (1) | 道路交通の安全に関する研究開発の推進 | 51 |
| (2) | 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 | 51 |
| 第2章 | 鉄道交通の安全 | 52 |
| 第1節 | 鉄道事故のない滋賀を目指して | 52 |
| 1 | 鉄道事故の状況等 | 52 |
| 2 | 交通安全計画における目標 | 52 |
| 第2節 | 鉄道交通の安全についての対策 | 52 |
| 1 | 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 | 52 |
| 2 | 鉄道交通に関する安全施策 | 53 |
| (1) | 鉄道交通環境の整備 | 53 |
| (2) | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 53 |
| (3) | 鉄道の安全な運行の確保 | 53 |
| (4) | 救助・救急活動の充実 | 55 |
| (5) | 鉄道事故等の原因究明と再発防止 | 55 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全 | 56 |
| 第1節 | 踏切事故のない滋賀を目指して | 56 |
| 1 | 踏切事故の状況等 | 56 |
| 2 | 交通安全計画における目標 | 56 |
| 第2節 | 踏切道における交通の安全についての対策 | 56 |
| 1 | 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 | 56 |
| 2 | 踏切道における交通に関する安全施策 | 56 |
| (1) | 踏切道の立体交差化および構造の改良促進 | 56 |
| (2) | 踏切保安設備の整備および交通規制の実施 | 57 |
| (3) | 踏切道の統廃合の促進 | 57 |
| (4) | その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | 58 |

基 本 理 念 等

～ 「交通事故のない滋賀を目指して」 ～

1 基本理念

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、県民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。そこで、人命尊重の理念に基づき、悲惨な交通事故による死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少にも積極的に取り組み、究極的には交通事故のない滋賀を目指します。

2 計画期間

平成 23 年度から平成 27 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、悲惨な交通事故の防止に向け、今、新たな一步を踏み出さなければなりません。本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

(1) 人優先の交通安全思想

高齢者、障害者、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。

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・技能向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化を図り、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、交通事故の被害者やその遺族の声を直接聞く機会を増やす等して、県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、普及啓発活動を充実させます。

イ 車両に対する安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結びつかないように、不断の技術

開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、高い安全水準を常に維持させ、必要な検査等を充実させます。

ウ 交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、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) ITの活用

情報通信技術（IT）の活用は、人間のミスによる被害の防止等に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）の活用等を積極的に進めます。

(4) 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るとともに、交通安全の分野においても被害者支援の一層の充実を図ります。

(5) 参加・協働型の交通安全活動の推進

県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、計画段階から県民が参加できる仕組みづくり等を地域の特徴に応じて推進します。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない滋賀を目指して

人命尊重の理念に基づき、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない滋賀を目指します。

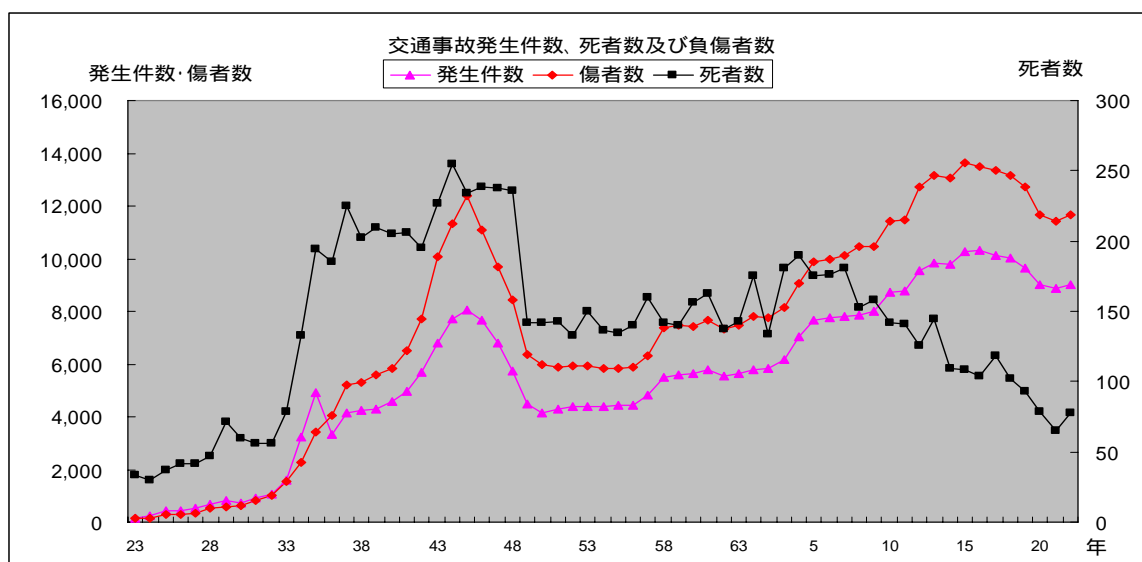
1 道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和44年に255人を数えましたが、昭和45年以降減少に向かい、昭和52年には133人にまで減少しました。

その後、再び増加し平成4年には190人に達しましたが、翌年から減少に転じ、平成20年には、第8次滋賀県交通安全計画の年間の死者数を80人以下にするという中期目標を2年前倒しで達成しました。

その後、3年連続して死者数は80人を下回り、第8次滋賀県交通安全計画における、年間の24時間死者数を「平成22年までに80人以下」にするという目標を達成することができました。

しかし、究極の目標である「交通事故ゼロ滋賀」には遠い状況にあることから、今後とも、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。



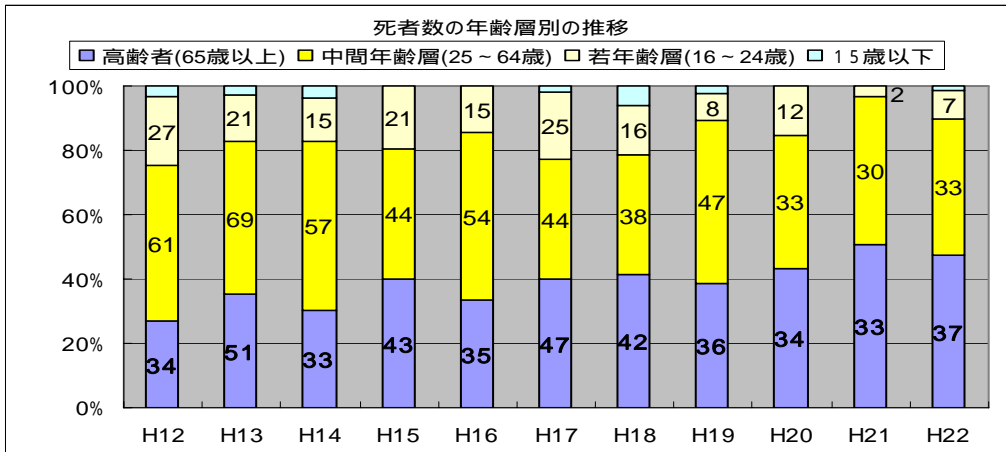
2 滋賀県における死亡事故等の特徴

本県の死亡事故は、「高齢者の事故」、「歩行中および自転車乗車中の事故」、「交差点（付近を含む。）の事故」が多いという特徴があります。

（１）高齢者の交通死亡事故が多い

過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数は、全交通事故死者数の約43.6%を占めています。

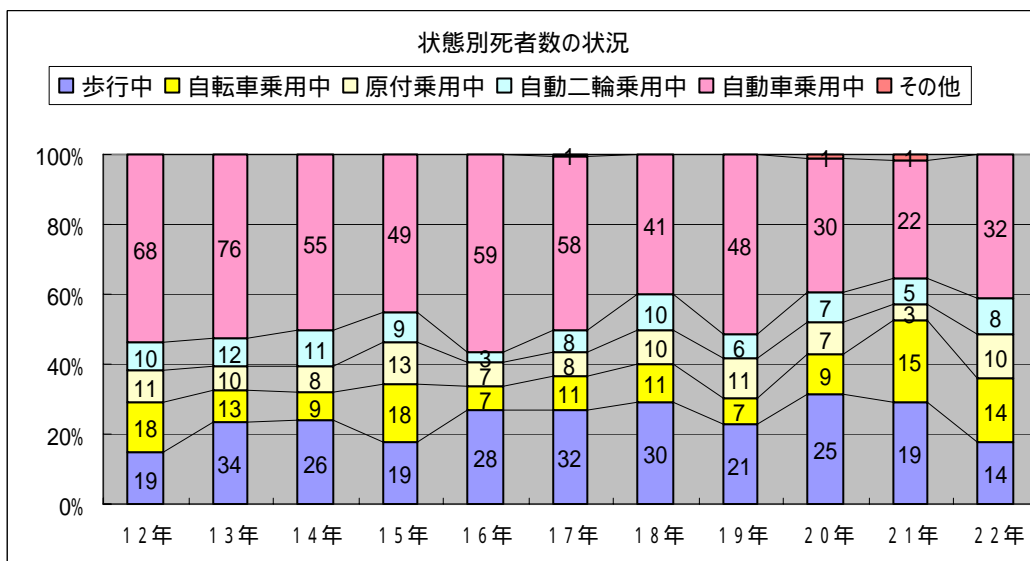
これは、本県の高齢者の人口構成比が約20.5%であるのに比べて、交通事故による高齢者の死者の構成比は2倍以上になっています。



（２）歩行中および自転車乗車中の事故が多い

過去5年間の歩行中の交通事故死者数は、平均して約26%と高い水準で推移しています。自転車の交通事故件数・傷者数はほぼ横ばいですが、死者数は急増しています。

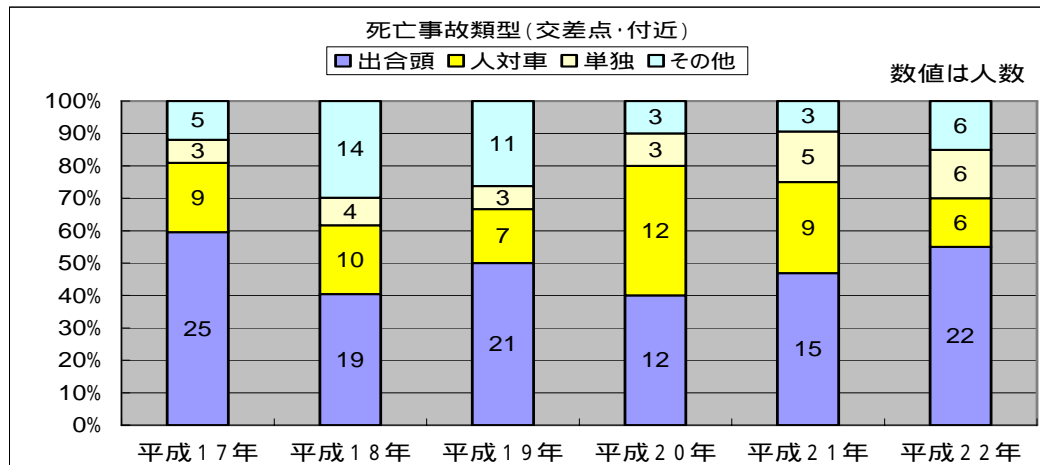
また、自転車が原因となる交通事故は、件数、死者数、負傷者数ともに増加しています。



(3) 交差点での出合頭事故が増加

死亡事故の半数は、交差点事故で占められています。

平成22年は、交差点事故のうち出合頭事故が約55%を占め、平成20年以降増加傾向にあります。



第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本県の人口は、現時点では増加していますが、平成27年前後におよそ140万6千人でピークに達した後、減少に転じ、平成42年にはおよそ136万8千人になると予想されています。平成42年には、老年人口の割合は28.4%まで上昇し、一層少子高齢化が進行すると見込まれています。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ものと考えられます。

こうした状況の中、高齢者の車両運転中の事故の増加は勿論のこと、歩行中・自転車乗用中の事故の増加も憂慮すべき事態となることが懸念されます。

2 第9次滋賀県交通安全計画における目標（平成27年までに）

「交通事故ゼロ滋賀」の実現が究極の目標ですが、中期的には、今後の道路交通事故の見通しや、「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」とする政府目標を踏まえ、次のとおり設定します。

- (1) 年間の24時間交通事故死者数を「55人以下」にすることを目指します。
- (2) 交通事故死傷者数を「8,800人以下」と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

今後の道路交通安全対策を進める重点

目標に向けて、（道路交通に関する安全施策）に掲げる交通安全対策を実施するにあたり、次の3点を重点に推進します。

1 高齢者および子どもの安全確保

今後、本県の高齢化が急激に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができる交通社会を形成するために、日常の移動手段や方法の違いに応じた諸対策を推進します。

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、交通安全対策を一層進めます。

(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。

また、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を推進します。

(2) 道路交通環境の整備

高齢者の意見を反映した歩道等の交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進等、高齢者にやさしい道路交通環境の整備を進めます。

(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。

< 過去5年間の高齢者状態別死者数 >

| | | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|-----------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 年間の死者数 | | 102 | 93 | 79 | 65 | 78 |
| 高齢者の死者数 | | 42 | 36 | 34 | 33 | 37 |
| 高齢者が占める割合 | | 41.2% | 38.7% | 43.0% | 50.8% | 47.4% |
| 内 訳 | 歩行中 | 19 | 11 | 17 | 12 | 8 |
| | 自転車乗用中 | 5 | 7 | 8 | 11 | 10 |
| | 二輪車乗用中 | 9 | 6 | 4 | 2 | 7 |
| | 自動車運転中 | 8 | 10 | 5 | 5 | 10 |
| | 自動車乗用中 | 1 | 2 | 0 | 3 | 2 |

2 歩行者および自転車の安全確保

道路交通の場において、歩行者・自転車は自動車と比較して弱い立場にあることから、こうした交通弱者を保護し安全を確保する対策を推進します。しかし、最近、自転車利用者が被害者になるだけでなく加害者となる交通事故も増加していることから、自転車の安全利用についての対策を推進します。

(1) 安全な通行空間の確保

自動車運転者の意識としては、自動車中心となりがちですが、あくまでも歩行者が最優先であるという人優先の考えの下、安全な通行空間の確保を進めます。

(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) 生活に密着した身近な道路における安全確保

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

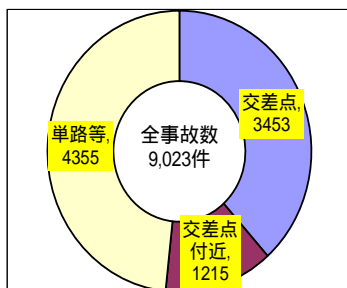
(2) 交差点における安全確保

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

また、県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。

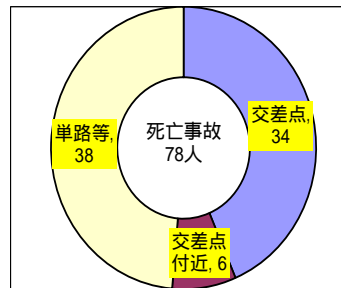
【平成 22 年交差点事故発生状況】

全事故（道路形状別）



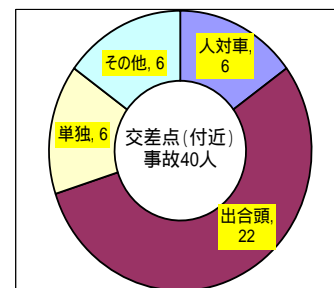
約 52%が交差点(付近)で発生

死亡事故(道路形状別)



約 51%が交差点(付近)で発生

死亡事故（交差点事故）



約 55%が出合頭事故

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

生活に密着した身近な道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、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

(ア) 「あんしん歩行エリア」等の対策

「あんしん歩行エリア¹」等について、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民参加の下で実施します。

このため、地域住民が参画し、ワークショップ²などを通じて関係者間での合意形成のもと、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組みます。

(イ) 交通規制等による対策

生活に密着した身近な道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の交通流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 障
り
ア
フ
リ
ー
新
法)の生活関連経路を構成する道路を中心に障
り
ア
フ
リ
ー
対
応
型
信
号
機³を整備します。

(ウ) 道路管理者による対策

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ランプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

¹ あんしん歩行エリア: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、交通安全施設等の整備を重点的に行う地域

² ワークショップ:住民参加型の活動形態の一つで、地域にかかわるさまざまな立場の人々が自ら参加して、地域社会の課題を解決する共同作業とその総称

³ 障
り
ア
フ
リ
ー
対
応
型
信
号
機:音響により信号表示の状況を知らせたり、押ボタン等の操作により歩行者用信号の青の時間を延長したりすることのできる機能を有する

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路¹、コミュニティ道路²等の整備を推進するとともに、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

通学路、通園路等における歩道整備を推進します。市街地など歩道整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護さく設置の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。また、通学路マップ等により、児童の交通安全意識の高揚を図ります。

このほか、押しボタン式信号機の設置、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道の拡充により通学路等の安全を確保します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 安全で安心して活動できる社会の実現のため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺の歩道等を整備します。

(イ) 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン³、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。

(ウ) 高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

(エ) バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等を整備します。

さらに、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内できるよう、視覚障害者誘導用ブロックや歩行者用の案内標識を設置します。

(オ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、市町と連携を図り、解消に努めます。

エ 無電柱化の推進

¹歩車共存道路：歩道等の分離が困難な道路において、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路

² コミュニティ道路：歩車分離を図り、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備して歩行者等の安全な通行を確保する道路

³ エスコートゾーン：視覚障害者が安全に、最短距離で横断歩道を渡ることができるよう、横断歩道の中央付近に敷設した誘導ブロックのこと

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上（断線等の防止）等の観点から、「無電柱化に係るガイドライン」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的町並みを保存すべき地区等における道路も含めて、無電柱化を推進します。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

ア 成果を上げるマネジメントの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクル¹を適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「成果を上げるマネジメント」を推進します。

- （ア）死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にして選定します。
- （イ）事故データや対策効果データを活用し、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- （ウ）対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・機能の高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置および防護さく、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実施します。

ウ 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状況、交通の状況等を考慮して、速度規制および追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

エ 重大事故の再発防止

重大な死亡事故等が発生した時は、関係機関・団体が連携し、道路交通環境の視点から事故発生の変因を調査するとともに、発生変因に対応した対策を早急に実施し、同種事故の再発防止を図ります。

¹ マネジメントサイクル：交通安全対策を計画（Plan） 実行（Do） 検証（Check） 改善（Action）の手順

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 機能に応じた道路の体系的整備を進めるとともに、他の交通機関と適切に連携した道路および歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図ります。
- (イ) 一般道路に比較して安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることで道路網全体の安全性を向上させます。
- (ウ) バイパス等の整備を進め、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の防止、通過交通車両の削減と分散を図ります。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等では、生活環境を向上させるため、通過交通車両の幹線道路への転換を図ります。

また、補助的な幹線道路、歩行者専用道路等の安全確保を図るコミュニティ道路、歩車共存道路等の整備等を総合的に実施します。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等における、交通安全施設の整備を計画的に進めるとともに、道路の適切な維持管理、道路交通情報の提供を積極的に進め、安全水準の維持、向上を図ります。

(ア) 事故削減に向けた総合的対策の実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護さく、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施します。

また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

さらに、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、ヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(イ) 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(ウ) 高度情報技術を活用したシステムの構築

道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信シス

テム(VICS)およびITSスポット¹等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消および利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上に努めます。

キ 改築等による交通事故対策の推進

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。

(ア) 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、既存道路の拡幅による歩道の設置、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置など、道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点およびその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化²を推進します。また、歩行者等であふれる交差点の滞留部の拡張化を推進します。

(ウ) 商業地区等における歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を進めます。

(エ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ³、交通広場等の総合的な整備を進めます。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 道路の構造および交通の実態を考慮して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置するとともに、既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるよう、集中制御化、系統化、速度感応化等の機能の高度化改良を進めます。特に、夜間等に横断交通が極めて少なくなる幹線道路については信号機の感応化を推進します。

(イ) 交通の安全を確保するため、高輝度の道路標識の整備を進めます。

また、依然として多い夜間事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

¹ ITS スポット：道路に設置されたスポット通信施設(5.8GHz帯狭域通信)クルマ側の「ITSスポット対応カーナビ」との間で高速・大容量通信を行うことにより、広域な道路交通情報や画像も提供される

² 交差点のコンパクト化：横断歩道を交差点の中央側へ移設することで、視認性向上、速度抑止を図る交差点の安全対策の一つ

³ ペDESTリアンデッキ：高架等で車道から立体的に分離された歩行者専用の通路

警察および道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、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整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 歩行者・自転車対策および生活に密着した身近な道路対策の推進

県下11箇所の「あんしん歩行エリア」をはじめ、事故の危険性高い交差点等を対象に、総合的な事故抑止対策を実施します。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に定める生活関連経路を構成する道路において、信号機の整備や歩道の段差、勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化および通学路における安全安心な歩行空間の確保を進めます。

さらに、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の通行の安全確保を図ります。

イ 幹線道路対策の推進

交通事故が多発している幹線道路の交差点等において、警察と道路管理者等が協議し、交通事故危険箇所として選定のうえ、集中的に交通安全施設等を整備し、交通事故の抑止を図ります。

ウ 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(ア) 交通に関する情報の収集、分析および伝達並びに信号の制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・高度化を図ります。

(イ) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、多現示化、右折感应化等の信号機の高度化を図ります。

(ウ) 光ビーコンの整備拡充や交通管制センターの高度化等による新交通管理システム(UTMS)を推進することで、変化する交通状況を把握し、道路の利用者等に対してリアルタイムな情報を提供します。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすため、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う「交通安全総点検」を進めるとともに、道路利用者等の意見について、

「標識BOX」「信号機BOX」¹、「道の相談室」²等を活用し、道路交通環境の整備に反映します。

さらに、道路交通環境の整備に住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等を積極的に公表します。

カ くらしのみちゾーンの形成

一般車両の居住地区内への流入を抑制する等、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る「くらしのみちゾーン」の形成に取り組む意欲のある市町を支援します。

また、歩行者優先の道路、道路のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備などの施策を展開する、人にやさしい街・みちづくりのための総合対策を実施するモデル地区の構築を進めます。

キ 連絡会議等の活用

県、国土交通省および警察本部が設置した「滋賀県道路交通環境安全推進連絡会議」や、その下に設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ交通事故防止に関する施策の企画、評価、進捗管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、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状況、交通の流れ・交通量の状況等地域の実態等に応じ、交通規制を見直して効果的な交通規制を行います。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として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、主として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に利用される道路については、交通弱者保護のための交通規制を実施します。

特に、生活の場である居住地域等においては、歩行者等の安全確保に重点を置いた交通規制を実施します。

イ より合理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交通実態にあった合理的な交通規制に見直しを行います。

¹ 「標識BOX」「信号機BOX」：はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの

² 「道の相談室」：国土交通省地方整備局、地方自治体、道路関連公団等が連携して運営する道に関する相談窓口

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車を公共交通機関と組み合わせ、自動車がなくとも県内の移動が可能な利便性の高い「エコ交通」の充実に向け、自転車を安全かつ円滑に利用できる自転車利用環境を整備するため、自転車が通行できる広い歩道である自転車歩行者道、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走行空間の創出を推進します。

また、必要により普通自転車の歩道通行可の指定等の交通規制を行います。

イ 自転車等の駐輪対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐輪対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐輪需要の多い地域および今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に自転車等の駐輪場整備事業を推進します。

ウ 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、県、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が協力し、効率的・総合的な自転車駐輪場の整備を進めるとともに、地域の状況に応じ、市町における条例の制定等による駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理および撤去の推進を図ります。

特に、バリアフリー新法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、違法駐輪行為の取締りを強化し、違法駐輪防止を呼びかける広報啓発に努めます。

(6) 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、高度道路交通システム（ITS）¹の構築を推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICIS）の整備・拡充を推進するとともに、情報提供の充実および対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン²、ITSスポット等の基幹施設の整備を進めます。

イ 新交通管理システムの推進

交通管制センターを中核に、光ビーコンを通じた個々の車両との双方向通信

¹ 高度道路交通システム（ITS）：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故・渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい車両システム

² 光ビーコン：特定地点における通過交通量等の交通情報収集・提供機能を有する装置

により、交通流・量を総合的に管理し、高度な交通情報提供、公共車両の優先通行、交通公害の減少、歩行者の安全確保等を図ろうとする新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等を推進します。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和と道路交通の安全と円滑化を図るため、道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制機能の高度化等に加えて公共交通機関利用の促進、自動車利用の効率化等を推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

子どもや高齢者の生活の足を確保するため、コミュニティバスの積極的な導入を促進するとともに、交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス感应式信号機の整備、パークアンドバスライド¹や乗降しやすいノンステップバスの導入等バスの利用促進を推進します。また、鉄道、バス等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、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車駐輪場、自転車道、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。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加および貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、通勤時等の自動車相乗りの促進、共同配送による物流の効率化等の促進を図ります。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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網を確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強を推進します。

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。

¹ パークアンドバスライド：都市部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車(パーク)させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え(ライド)を促すシステム

なお、地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通流監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等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道路災害の監視システムを開発導入し、交通規制資機材を整備します。

また、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置を整備します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う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。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供します。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通流監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（IT）を活用した道路・交通に関する災害情報等を提供します。

（9）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持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。

ア 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間および場所に応じたきめ細かな駐車規制を進めます。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 引き続き民間委託による放置駐車の確認事務を実施するとともに、地域の実態に即した駐車対策を推進します。

(イ) 放置車両については、当該車両の利用者に対する放置違反金納付命令および車両使用制限命令の積極的な運用を図り、使用者の責任追及を徹底します。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

ウ 駐車場等の整備

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、駐車規制および違法駐車取締りの推進とあわせ、駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ア) 自動車交通が輻輳する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進します。

(イ) 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進します。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区および交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進します。

(ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システム・駐車誘導システムの整備を進めます。また、郊外部から市街地への過剰な自動車流入を抑止し、交通の混雑を回避するためのパークアンドライド普及のために、駐車場等の環境整備を進めます。

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除および自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要な駐車スペースの確保等については、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、県および市町や道路管理者による路外駐車場や路上荷捌きスペースの整備、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(10) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制を充実します。

イ I T S を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（I T S）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報システム（V I C S）やI T Sスポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

また、交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、公共車両の優先、交通公害の減少、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全を確保しようとする新交通管理システム（U T M S）の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等を進めます。

(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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

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

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進

します。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

ウ 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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、交通頻繁地域等、子どもが遊び場等の環境に恵まれない地域またはこれに近接する地域において、主として幼児および小学校低学年児童を対象とした児童館および児童遊園を設置するよう努めるとともに、公立の小学校および中学校等の校庭および体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を図ります。

エ 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、又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等には、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又は制限を行います。重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りを強化します。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、チェーン着脱場等の整備を推進します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等を整備します。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能および知識を習得させることが目標です。

幼稚園・保育所では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動等を通じて交通安全教育を計画的かつ継続的に行うことが大切で、交通安全教育を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用や、親子で実習するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上および教材・教具の整備を推進します。

児童館および児童遊園では、児童を対象に、遊びの指導の中で、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の活動の充実を図ります。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所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開催に努めます。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 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識および能力を高めることが目標です。

小学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力し、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施し

ます。

また、小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等を対象とした心肺蘇生法を含めた研修会等を実施します。

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。

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目標です。

中学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力し、教科「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、交通ルールを守るという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。

また、中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施します。

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、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の遵守等規範意識を確立し、さらに自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるよう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・協力し、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めます。また、生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視し、危険な飲酒運転等の交通違反を許さないという意識の醸成をはじめとする交通安全教育を行います。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高揚と実践力の向上、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

また、高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施します。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時および免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転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、安全運転に必要な技能および技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上、交通ルールの遵守等の規範意識の確立を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育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。

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に参加させ、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、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動、交通安全協会、安全運転管理者協会、交通安全女性団体連合会、地域交通安全活動推進委員などの関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の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。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

近年の交通死亡事故において、死者数全体に占める65歳以上の高齢者の死者数が約半数を占めていることを踏まえ、高齢者に対する交通安全教育は、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県および市町は、高齢者対象の交通安全指導者を養成し、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を有効に活用した交通安全教育を実施します。

また、特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による事故実態に応じた具体的な個別指導・助言、反射材用品の活用等交通安全用品の普及等が地域ぐるみで行われるように努めます。

さらに、高齢運転者に対しては、高齢者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るほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、自発的な受講の促進に努めます。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返納を促します。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体や福祉関係団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

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3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。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害のある方に対しては、字幕入りビデオの活用にも努めるとともに、交通安全教室を開催するなど、障害の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、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、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実に努め、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等を通じ、外国人の講習会等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合わせた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実および映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用

する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全県民総ぐるみ運動の推進

県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、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するため「交通安全県民総ぐるみ運動」として、重点を定めて交通対策協議会の推進機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

イ 交通安全運動の推進

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知し、住民参加型の交通安全運動を実施します。

また、地域の実情に即した効果的な運動を実施するため、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた地域の運動重点を定め、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を得て、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

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

ウ 自転車の安全利用の推進

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実施します。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図ります。

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ります。

また、夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の事故が多発する傾向にあることから、自転車の灯火の早め点灯や自転車の側面等への反射材の取付けを促します。

さらに、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の

交通安全教育を実施します。幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用や安全性に優れた幼児二人乗用自転車の活用による被害軽減効果について、理解を促します。

エ すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果および正しい着用方法について、市町、関係機関・団体等と協力して、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開し、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

～滋賀県の着用率（平成22年10月、警察とJ A Fの合同調査）～

一般道におけるシートベルト着用率

- ・運転席...95.0%（全国平均97.3%）
- ・助手席...85.1%（全国平均92.2%）
- ・後部座席...20.4%（全国平均33.1%）

高速道路におけるシートベルト着用率

- ・運転席...99.5%（全国平均99.2%）
- ・助手席...95.2%（全国平均97.0%）
- ・後部座席...71.6%（全国平均63.7%）

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、着用推進シンボルマーク等を活用し、幼稚園・保育所、病院等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

また、市町や民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートの利用しやすい環境づくりを促進します。

～滋賀県のチャイルドシート使用率

（平成22年4月、警察とJ A Fの合同調査）～

59.3%（全国平均56.8%）

カ 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

推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施および関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進します。

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ます。特に、夜間の歩行中および自転車乗用中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者に対しては、衣服や靴、鞆等の身の回り品、自転車や手押し車等への反射材の取り付けを働きかけるとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を行うとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、コンビニエンスストア営業者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係業者、タクシー・自動車運転代行業者等と連携して、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」という県民の規範意識を確立し、飲酒運転事故ゼロを目指します。

また、関係機関・団体は、中学校・高等学校および教育委員会等と連携して、将来の運転者となる中学生・高校生を対象として、飲酒運転の危険性および罪悪性を周知させ、飲酒運転を追放し根絶する交通安全意識および規範意識を醸成するための交通安全教育を実施します。

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、交通監視、街頭指導、啓発活動等を実施して、県民に「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

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行います。

(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、

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、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市町、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転等の追放を図ります。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、県および市町は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全体的気運の盛り上がりを図ります。

サ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通安全意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。

また、他の年齢層に高齢者の行動特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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。

- (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るとともに、自動車および自転車の前照灯早め点灯運動を推進します。
- (ウ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データおよび事故多発地点に関する情報の提供に努めます。
- (エ) 自動車アセスメント情報¹や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者など等の情報の受け手に応じ適時、適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。
- (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

¹ 自動車アセスメント：衝突や急制動実験等に基づく安全性の評価情報

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等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業および諸行事に対する支援ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、交通安全対策に関する行政・民間団体間および民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に実施されるよう、交通安全運動等の機会に働き掛けるなど、県民総ぐるみの交通安全活動を展開します。

さらに、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支援を行い、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。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられており、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であることから、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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・協働を積極的に進めます。特に、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¹」の作成や交通安全総点検等住民が積極的に参加できる仕組みづくりなどにより、地域に根ざした具体的な目標を設定することで行政と住民の連携を図ります。

¹ ヒヤリ地図：危険箇所を表す地図

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

単に知識や技能を教えるだけでなく、個々の運転者に応じた教育や交通事故被害者の手記を活用した講習等を行い、交通事故の悲惨さについて理解を深め、自らの身体機能や健康状態について自覚を促し、運転者の安全運転意識の高揚およびマナーを向上させるよう、教育内容を充実します。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習については、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を考慮しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容および技法の充実を図り、教習水準を高めます。

また、教習水準に関する情報を広く県民に提供します。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許および大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習を充実します。

イ 運転者に対する再教育等の充実

運転免許の取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習および高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習内容および講習方法の充実に努めます。

また、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、すで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に努めます。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

運転免許の取得時講習のほか、二輪車安全運転講習および原付安全運転講習の推進に努めるとともに、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習を効果的に実施するとともに、特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習では、検査結果に基づいたきめ細かな教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行います。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなどの態勢を強化します。

(ウ) 運転免許自主返納に対する支援の推進

運転経歴証明書に身分証明書としての機能を充実させることにより、運転免許自主返納者に対する支援に努めます。

あわせて、運転免許返納者が公共交通機関を利用しやすい仕組みを検討します。

(エ) 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。

オ シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを強化します。

カ 自動車安全運転センターが行う事業の利用促進

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を充実します。

また、滋賀県事務所において行う通知、証明および調査研究等の業務を充実します。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全および利

用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを強化します。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する運転適性診断については、診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進します。

ケ 悪質危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

(2) 運転免許制度の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により、更新負担の軽減を図るとともに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備および運転適性相談活動を充実します。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者および副安全運転管理者に対する講習を充実させ、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指導するとともに、安全運転管理者等の未選任事業所を一掃し、事業所内の安全運転管理体制を充実・強化し、安全運転管理業務を徹底します。

また、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し、適正な運転管理を図ります。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という）の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を、交通安全教育や安全運転管理へ活用する方法について周知します。

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行および運行管理の徹底を図るため、

飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行います。

このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築および監査実施体制の充実・強化を図ります。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催および指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導を徹底します。

さらに、平成 23 年 4 月 1 日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

なお、これら指導にあたっては、アイドリングストップやエコドライブの推進にも配慮します。

イ 安全運転の確保に資する機器の普及促進および活用策の充実

ドライブレコーダー等の機器の普及促進に努めるとともに、経営者や運行管理者による事故防止対策の検討・立案等を効率的・効果的に実施するため、映像記録型ドライブレコーダーの活用手順について周知します。

また、ドライブレコーダー等により得られた事故情報を分析し、その分析結果の活用方法を充実します。

ウ 事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業にかかる交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実および強化するとともに、これらの情報について多角的に分析等を実施します。

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報を多角的に分析することにより講習内容を充実させるとともに、講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用による効果的な講習を実施し、安全運行を確保するための指導を徹底します。

オ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

県、市町および民間団体等において貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの

観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

（５）交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、荷主・元請事業者による配慮等、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ます。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者および自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施します。

（６）道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合に被害を軽減するための情報提供の充実等を図るため、イエローカード¹の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。

また、危険物運搬車両が交通事故により危険物を漏洩させた際に安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物に関するデータベースおよび危険物に対応できる装備資機材の整備を図ります。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報、注意報、予報および台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情

¹ イエローカード：危険有害物質の性状、処理剤およびその調達先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード

報の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めます。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等を整備します。

さらに、気象、地震等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（IT）を活用した観測・監視体制を強化します。

このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査および点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両(自動車、原動機付自転車、軽車両)の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応するため、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づく新規検査等の自動車検査を確実に実施します。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の事務所等への立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図り、不正改造車両を始めとした整備不良車両および基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度¹の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化および検査体制の充実強化を図ります。

イ 型式指定制度²の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図ります。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザー(使用者等)の保守管理意識を高揚させ、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者と協力して展開するなど、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。

また、自動車運送事業者の事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会に、関係者に対し車両の保守管理について指導します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止を

¹ 指定自動車整備事業制度：指定自動車整備事業者は、継続検査等の際、国の検査場へ現車の提示を省略できる制度

² 型式指定制度：型式指定を受けた車両については、メーカーによる個別完成車両の検査の実施により、新規検査の際の現車の提示が省略できる制度

図ります。

(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」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化し、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。

また、不正改造行為の禁止および不正改造車両に対する整備命令制度について、的確な運用に努めます。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化および近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、指導します。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を進めます。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術および多様化するユーザーニーズ（使用者の求め）に対応するための環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、ペーパー車検等の不正事案が発生しており、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。

(2) 自転車の安全性の確保

近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、自転車の安全な利用と、自転車の事故を未然に防止するため、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成します。

また、点検整備の実施および自転車の正しい利用法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図るとともに、付帯保険により自転車による事故の被害者の救済を目的とするＴＳマーク¹の普及促進を図る等、損害賠償責任保険への加入により賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図ります。

さらに、夜間における交通事故防止のため、自転車の灯火の取付けと点灯の徹底、反射器材等の活用促進を図ります。

(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上

乗車用ヘルメットの安全性は、利用者の生命または身体に対する危害の発生を防止する観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメットおよび原動機付自転車乗車用ヘルメットを、消費生活用製品安全法（昭和48年法律第31号）に規定する特定製品に指定されており、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売は禁止されています。同法に基づく製造・輸入業者の届け出等の受理、届け出事業者に対する報告の徴収・立入検査等を通じて、こうした製品の安全性確保に努めます。

¹ＴＳマーク：自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険および賠償責任保険が付帯されている。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者および自転車利用者の事故防止、ならびに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいた交通指導取締りを効果的に実施します。

(ア) 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化等

飲酒運転、交差点関連違反、横断歩行者妨害等の悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進するとともに、事故多発路線や交通渋滞路線等における街頭活動を強化します。

特に飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している悪質酒類提供店に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組みを推進します。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。

(ウ) 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警告を行うとともに、歩道通行者に危険を及ぼすなど、指導警告に従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙措置を推進します。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通や交通事故発生状況等の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止および円滑な交通を実現します。

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

ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発、取締り用装備資機材の改良等、科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動取締装置の整備をすすめるなど、交通事故実態に対応した科学的かつ効率的な指導取締りに努めます。

(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

ア 専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上および体制の充実に努めます。

イ 初動捜査体制および科学的捜査体制の強化

交通事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム、その他鑑識機材の整備により、交通鑑識技術の向上を図ります。

(3) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止して交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を強化します。

ア 暴走族追放気運の高揚および家庭・学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族の実態について、広報活動を積極的に行います。

また、家庭・学校・職場・地域等において、青少年に対し「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を行うほか、関係団体との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底します。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族およびこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携

を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族（旧車會¹）の取締り体制および装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙および補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを強化します。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の府県にまたがる旧車會による広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行います。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状・性格・環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

保護処分が付された暴走族少年の処遇にあたっては、非行少年等立ち直り支援事業（あすくる）等の運用により各関係機関が連携して同少年の立ち直りを支援し、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

¹ 旧車會：元暴走族や現役暴走族等により組織されたグループで、暴走族風に改造した旧型の自動二輪車により、週末、他府県のグループと連携し、広域的に大規模集団走行を行い、一般通行車両に迷惑を及ぼしているグループ

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ
厳重に行います。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進および企業・関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

その他、違法行為を敢行する旧車会に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの確に対応します。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増加および事故種類・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の充実を図ります。

イ 集団救助・救急体制の整備

交通事故等により多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、各市町間の広域応援体制を調整するとともに、防災ヘリコプターを効率的に運用するなど集団救助・救急事故対策を推進します。

大規模事故等への対処に当たっては、災害医療チーム(DMAT)の活用や、消防・警察等関係機関と連携した救護訓練を実施するなど、救助・集団救助事故体制を推進します。

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、消防機関や保健所等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関において、指導資料を作成し講習会の開催を実施するほか、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に行います。また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。さらに、自動車教習所における教習および取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等および交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を進めます。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器(AED)の知識の普及を含む各種講習会の開催により教職員の指導力の向上を図ります。

エ 救急救命士の養成

救急救命士の教育訓練を行う(財)救急振興財団への経費負担を行い、財団が行う救急救命士養成講習等を利用した計画的な救急救命士の養成を行います。

また、メディカルコントロール体制¹を強化することで、搬送途中の病院前救護活動の充実を図ります。

オ 救助・救急施設の整備の推進

消防学校における救助救急訓練用資機材の整備を図るとともに、消防本部への救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の導入を推進します。

カ 防災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コプターを活用することが有効と判断し出動要請した場合は、緊急運航要項および救急活動基準に基づき防災ヘリコプターを運航し救急業務の推進を図ります。

キ 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実

救助・救急隊員の知識、技術の向上を図るため、最近の救助・救急技術等を取り入れるなど、消防学校における教育訓練の一層の充実を目指します。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、沿線市町等において消防法(昭和23年法律第186号)の規定に基づき処理すべきものとして、中日本高速道路株式会社および西日本高速道路株式会社(以下「高速道路株式会社」と総称する。)と相協力して適切かつ効率的な人命救護を図ります。

このため、関係市町等と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社がインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、高速道路株式会社および関係市町等は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ 緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出および事故処理の迅速化のため、新交通管理システム(UTMS)の構想等に基づき、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じて、その発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP)の普及を図りま

¹ 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の質を保障する体制

す。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる一次（初期）救急医療体制¹の継続や充実・拡大を図ります。

緊急の手術や入院治療が必要な症例に対応する二次救急医療体制は、救急告示病院が担当していますが、二次医療圏域では、病院群輪番制病院制度²が取られています。

二次保健医療圏によっては、医師を中心とした医療従事者の不足により、輪番制に必要な十分な体制をとることが困難な病院も出てきているため、安全・安心な医療を提供するため、医師等の確保に努めるとともに、より多くの民間病院等の協力も視野に入れた検討を行い、夜間等における二次救急医療体制の充実を図ります。

重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療は、4カ所の救命救急センターが担い、人口約30万人あたり1カ所設置することを目標とし、県の整備目標はほぼ達成されていますが、重篤な救急患者を受け入れる体制を確立するため、一次、二次救急医療体制を充実します。

なお、救急医療機関の情報を収集し、救急医療情報を提供する「滋賀県広域災害・救急医療情報システム」により、救急医療体制の整備・充実を図ります。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育・臨床研修における救急医療に関する教育臨床が充実するよう大学医学部や臨床研修病院と連携を図ります。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救命率の向上を図るため、関西広域連合³でのドクターヘリ共同運航に参画し、救命救急センターから離れている地域での重篤患者の搬送等、救急医療体制の充実を図るため、ドクターヘリの活用を推進します。

大阪府ドクターヘリが、関西広域連合に移管されるまでの間は大阪府と

¹ 一次(初期)救急医療体制：休日急患診療所と在宅当番医制により、比較的症状の軽い救急患者に対する診療

² 病院群輪番制病院制度：地域内の病院群が共同連帯して輪番制方式により休日夜間等における重傷救急患者の診療を受け入れる体制

³ 関西広域連合：2010.12.1に関西7府県が救急医療連携や防災等の府県域を超えた行政課題に取り組むために地方自治法の規定に基づいて設立された特別地方公共団体

の共同利用を行い、救急医療体制の一層の充実を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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するとともに、「傷病者の搬送および受入れの実施に関する基準」¹に基づき、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の強化等を図ります。

¹ 傷病者の搬送および受入の実施に関する基準：平成 21 年の消防法改正に基づき、消防機関による傷病者の搬送および医療機関による受入の迅速かつ適切な実施を図るために定める基準

7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

(1) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

滋賀県立交通事故相談所等の活用により、地域における交通事故相談活動を推進します。

(ア) 滋賀県立交通事故相談所等では、親切で適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図ります。

(ウ) 滋賀県立交通事故相談所等において各種広報媒体を活用した広報を行うほか、県のホームページ・市町の広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援をおこなうため、警察においては、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

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します。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

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で交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を実施します。さらに、民間の犯罪被害者支援団体や関係機関相互との連携を強化していきます。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を可能な範囲において提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに適切に対応します。

さらに、県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努めます。

8 研究開発および調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術（IT）の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進します。

ア 交通行動特性等に関する研究の推進

(ア) 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進

高齢者人口および高齢運転免許保有者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者および高齢運転者の交通行動特性に関する研究を推進します。

(イ) 歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

歩行者事故を防止するため、歩行者の行動特性に関する研究およびそれを踏まえた交通安全対策に関する研究を推進します。

イ 交通安全対策の評価方法の充実

交通安全対策の効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故減少効果および交通事故の被害軽減効果について、客観的な事前・事後評価を行うためのデータ収集・分析の充実を図ります。

ウ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

交通安全対策をより効率的、効果的、重点的に推進するため、交通事故に関して統計学的な分析および解析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図ります。

(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握に努めます。

(ウ) 交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を参考にするなど、交通事故被害者の視点から、交通安全対策を検討します。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に役立てるため、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力のもと、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進します。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図ります。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない滋賀を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。列車の運行が高密度で運行されている現在の鉄道では、一たび事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

このため、各種の安全対策を総合的に推進し、県民が安心して安全に利用できる鉄道交通を目指します。

1 鉄道事故の状況等

鉄道の運転事故は、県下では平成18年、19年にそれぞれ8件、平成20年に5件、平成21年に4件、平成22年に5件発生しています。平成22年の死者数は1人、負傷者数は3人となっています。

県下の人身障害事故は、運転事故全体の約40%（平成18～21年）を占めています。また、踏切障害事故は長期的には減少傾向にありますが、運転事故全体の約50%を占めています。

全国では、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、および乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生しています。

2 交通安全計画における目標

県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止し乗客の死者数ゼロを継続するとともに運転事故件数の減少を目指します。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少しており、これまでの滋賀県交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、県下では年に数件の運転事故が発生している現状から、より一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、列車事故および、利用者等の関係する事故を未然に防止するため、総合的な視点から各種交通安全施策を推進します。

2 鉄道交通に関する安全施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保するため、運転保安設備の整備等の安全施策を推進します。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理および補修を適切に実施します。また、自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進します。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進めます。特に、経営の厳しい地域鉄道については、それぞれが定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進します。

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、その整備を進めます。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約90%以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係しています。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、関係機関等と協力して、交通安全運動および踏切事故防止キャンペーン等を通じて広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情

報およびリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図ります。また、乗務員および保安要員の資質の維持、向上を図るよう適切な指導を行うとともに、鉄道事業者への保安監査等の強化・充実を図ります。

ア 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

イ リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント¹等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導します。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。

ウ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し、気象警報・注意報・予報および台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情報の迅速な伝達に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

また、気象、地震等に関する観測施設を適切に維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や情報通信技術（IT）を活用した観測・監視体制の強化を図ります。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

エ 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的にまたは事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設および車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行います。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図ります。

鉄道事業者が安全管理体制を構築・改善し国の機関がその実施状況について優れている点は評価し、改善の余地がある場合は助言する「運

¹ インシデント：事故には至らなかったが重大な事故につながった可能性があると思われる事象

輸安全マネジメント評価」を行います。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国の機関および鉄道事業者は、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

(4) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(5) 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故および鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速かつ適確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努めます。また、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させます。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない滋賀を目指して

鉄道の運転事故のうち踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない滋賀を目指します。

1 踏切事故の状況等

県内の鉄道の運転事故のうち踏切事故は、半数を占めており、平成18年、19年では各2件、平成20年、21年では各1件の死亡事故が発生しています。重軽傷等の踏切事故についても平成18年以降3件発生しています。

近年の踏切事故の特徴としては、原因別では直前横断によるものが6割以上を占め、自動車と衝突したものが4割、自転車と衝突したものが3割(平成18～21年)となっています。

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらします。立体交差化、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、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されていることから、それぞれの踏切の状況等を踏まえつつ、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) 踏切道の立体交差化および構造の改良促進

立体交差化までに時間のかかる踏切について、効果の早期発現を図るための構造改良等に緊急的に取り組みます。

また、歩道が極端に狭い踏切等における歩行者安全対策のための構造改良

を推進します。

さらに、遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路と交差しているもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっても、極力立体交差化を図ります。以上の構造改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を推進します。

(2) 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、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を行います。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向が見られることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間短縮を図ります。

さらに、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¹、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化による視認性の向上を図ります。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障をおよぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施することとします。

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

(4) 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、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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行います。

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ため、広報活動等を強化します。また、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ます。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。