

愛 荘 町 交 通 安 全 計 画

令和3年度～令和7年度（第11次）



愛 荘 町 交 通 安 全 対 策 会 議

まえがき

愛荘町は、平成18年2月の合併により2万人の人口でスタートいたしましたが、多くの自治体で人口が減少する中、令和2年の国勢調査では前回（平成27年）より0.55%の人口増加となりました。

平成25年10月21日には、長年の念願でありました、湖東三山スマートインターチェンジが開通し、交通量は1日2,300台の当初利用予想を大きく上回る4,000台の利用となっています。

本町には東海道新幹線および近江鉄道が町域を南北に縦断しているほか名神高速道路、国道8号、国道307号が、主要地方道は、彦根八日市甲西線、湖東愛知川線、愛知川彦根線が周辺市町と連結しています。

このような状況の中、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで10次にわたり国や県の交通安全計画に基づき、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。

高齢社会の到来を迎えて、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。

また、東日本大震災において、地域の絆や行政と関係機関が十分な連携を図り、スムーズな救助活動ができるまちづくりが重要であることを認識し、安全で安心な生活を支える道路交通の確保に努めなければなりません。

こうした中、第11次愛荘町交通安全計画でも、人命尊重の理念のもと、交通に関わる町民の安全と安心を確保し、交通事故のないまちを目指します。

とりわけ、交通安全対策を進める上での重点を引き続き ①高齢者および子どもの安全確保 ②歩行者および自転車の安全確保 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の3点としました。

そのため、町民一人ひとりの交通安全に対する意識改革を図り、各種の交通安全諸対策を、交通安全関係機関・団体との連携を強化し、町民とともに積極的に推進します。

この、第11次愛荘町交通安全計画は、このような観点から、滋賀県交通安全計画の計画期間との連携から、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 基本理念等	1
1 計画の基本理念	1
2 計画期間	1
3 計画の考え方	1
第2部 陸上交通の安全	2
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のないまちを目指して	2
1 道路交通事故の現状	2
・愛荘町交通事故発生状況（表—1）	2
・愛荘町の各種交通事故の状況（表—2）	3
2 愛荘町における交通事故等の特徴	4
第2節 交通安全計画の目標	4
1 道路交通事故の見通し	4
2 第11次愛荘町交通安全計画における目標（令和7年度まで）	4
第3節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を進める重点	5
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対処すべき対象	5
（1）高齢者および子どもの安全確保	5
ア 総合的な交通安全対策の推進	5
イ 道路交通環境の整備	5
ウ 関係機関との連携強化	5
（2）歩行者および自転車の安全確保	5
ア 安全対策な通行空間の確保	6
イ 交通安全教育の推進	6
（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	6
ア 生活に密着した身近な道路における安全確保	6
イ 交差点における安全確保	6
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	6
（1）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	6
（2）地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
II 道路交通に関する安全施策	7
1 道路交通環境の整備	7
（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	7

(2) 交通安全施設等整備事業の推進	7
(3) 自転車利用環境の総合的整備	7
(4) 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	10
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4) 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進等	12
(5) 町民参加・協働の推進	12
3 安全運転の確保	13
(1) 運転者教育等の充実	13
(2) 道路交通情報の充実	13
4 車両の安全性の確保	13
(1) 自動車点検整備の充実	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) 暴走族対策の強化	14
6 救助・救急活動の充実	14
(1) 救助・救急体制の整備	14
(2) 救急医療体制の整備	14
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	15
7 被害者支援の充実と推進	15
(1) 交通事故相談活動の推進	15
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	15
第2章 踏切道における交通の安全	15
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	15
2 踏切道における交通に関する安全対策	16

第1部 基本理念等

1 計画の基本理念

交通事故のない明るい社会を構築していくためには、町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、交通事故のないまちを目指します。

2 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 計画の考え方

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の防止に向けた取組が必要です。本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

(1) 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、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三つの要素について、それら相互関連を考慮しながら、施策を推進します。

(3) 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共に、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。

(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進

町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、交通安全啓発推進員と共に町民総ぐるみの取組を推進します。

(5) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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

第2部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない愛荘町を目指して

人命尊重の理念に基づき、死者数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、道路交通事故ゼロの愛荘町を目指します。

1 道路交通事故の現状

本町の道路交通事故数の状況は、第6次計画の最終年の平成12年、第7次計画の最終年の平成17年、第8次計画の最終年の平成22年、第9次計画の最終年の平成27年、第10次計画の最終年の令和2年の事故状況は、次表のとおりです。

年：項目	事故発生件数	死者数	負傷者数
令和2年	45	0	56
平成27年	74	0	100
平成22年	117	2	164
平成17年	153	3	205
平成12年	150	5	214

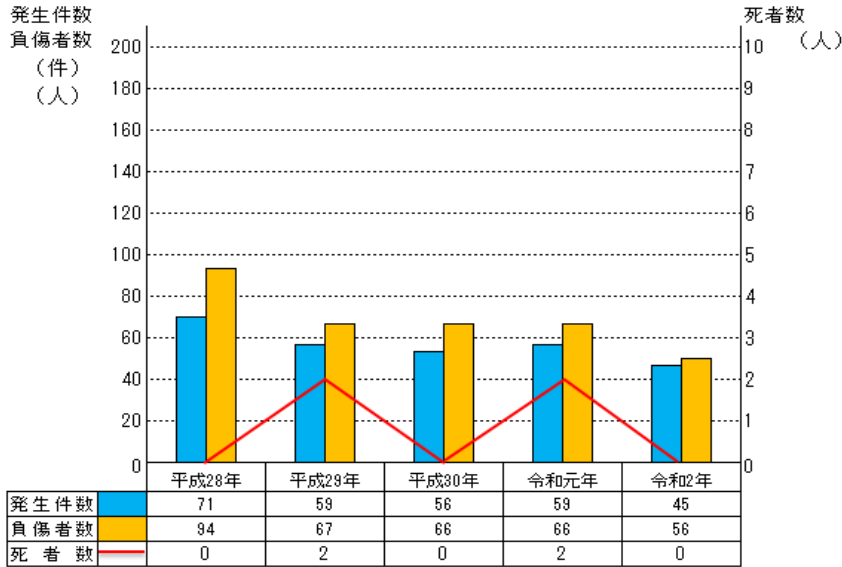
事故発生件数では、平成17年をピークとして激減しました。

死者数については、平成12年をピークに減少しており、平成27年度、令和2年度には年間の死者数については、ゼロとなっています。

負傷者数でも、平成12年の214人をピークに減少しています。

目標である「交通事故ゼロ」を目指し、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。

○愛荘町交通事故発生状況 **表—1**



○愛荘町の各種交通事故の状況 **表—2**

項目 年	人口1万人当りの 発生件数		人口1万人当りの 死傷者数		人口1万人当りの 第1当事者数		飲酒運転事故 第1当事者数	
	順位	件数	順位	件数	順位	件数	順位	人数
2	6	21.4	5	26.7	1	26.7	5	1
1	6	28.3	8	32.6	3	28.7	11	0
30	13	26.8	14	31.6	3	34.4	16	0
29	16	28.2	17	33.0	15	26.3	16	0
28	13	34.1	12	45.2	7	36.5	16	0

■は県内の数値より高いことを表す ※順位は高い方が悪いことを表す

*死傷者数は、各市町で発生した事故の死傷者数であり、居住者ではない

*第1当事者数は、それぞれの市町の居住者が第1当事者となった数

項目 年	交差点事故			うち信号なし			高齢者の事故			子どもの事故			高校生の事故			歩行者事故		
	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率
2	18	12	27	18	3	25	14	14	31	1	3	6.7	12	1	2.2	7	6	13
1	2	28	48	14	12	43	16	15	25	14	2	3.4	15	1	1.7	18	2	3.4
30	9	21	38	2	13	62	15	14	25	17	0	0	17	0	0	19	2	3.6
29	17	18	31	6	9	50	4	20	34	18	1	1.7	18	0	0	15	4	6.8
28	12	23	32	1	17	74	17	17	24	7	4	5.6	8	2	2.8	19	2	2.8

項目 年	二輪車事故			自転車事故			若年ドライバー事故			高齢ドライバー事故		
	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率	順位	件数	率
2	13	4	8.9	15	5	11	5	9	20	11	9	20
1	17	3	5.1	9	10	17	13	6	10	17	8	14
30	10	5	8.9	18	4	7.1	2	13	23	19	4	7.1
29	14	4	6.8	18	4	6.8	5	10	17	4	14	24
28	13	6	8.5	7	11	16	15	9	13	11	12	17

 は合計の発生率より高いことを表す ※順位は高い方が悪いことを表す

用語	説明	明
交差点事故	交差点において発生した事故（交差点付近を除く）	
うち信号なし	交差点事故のうち出合頭事故で信号機はなし	
高齢者の事故	高齢者（85歳以上）が第1当事者又は第2当事者となった事故	
子どもの事故	子ども（中学生以下）が第1当事者又は第2当事者となった事故	
高校生の事故	高校生が第1当事者又は第2当事者となった事故	
歩行者事故	歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故	
二輪車事故	全二輪車（自転車を除く）第1当事者又は第2当事者となった事故	
自転車事故	自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故	
若年ドライバー事故	若年者（16～24歳）が自動車（原付含む、特殊者除く）第1当事者又は第2当事者となった事故	
高齢ドライバー事故	高齢者（85歳以上）が自動車（原付含む、特殊者除く）第1当事者又は第2当事者となった事故	

2 愛荘町における交通事故等の特徴

近年の本町の交通事故の発生状況をみると、その傾向は次のとおりです。

(1) 人口1万人当りの第1当事者数の件数が多い。

3項目（人口1万人あたりの発生件数、死傷者数、第1当事者数）の過去5年間の状況を見ると、本町は第1次当事者数の件数を除いて減少していますが、県平均では比較的高い位置にあります。

(2) 交差点事故、子どもの事故、若年ドライバー事故が多い。

過去5年間の状況から見ると、この3項目（交差点事故、子どもの事故、若年ドライバー事故）については県内で悪い順位になっている年があります。特に、若年ドライバー事故では、悪い順位になっています。

また、子どもの事故については、5年間で県内ワースト1位が1回となっています。

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本町の人口は、全国的な人口減少の中で、合併後特に増加してきました。令和2年国

勢調査の人口は、20,893人となり、前回国勢調査（平成27年）と比較し、0.55%の増となりました。15歳未満人口が占める割合は、16.4%で県内3番目に高い状況です。65歳以上人口の割合は23.9%で、県内で低い方から4番目の状況です。

他の市町と比較すると、子ども世代が多い町といえます。しかし、今後の人口増は見込まれず、高齢化が進行してきます。

中でも高齢者の運転免許保有者数の増加は、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もちろんのこと、子ども世代の多い町では、さらに子どもの事故や歩行者の事故など増加も憂慮すべき事態となることが懸念されます。

2 第11次愛荘町交通安全計画における目標（令和7年までに）

「交通事故ゼロ」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、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下にする。」とする政府目標や「令和7年までに年間の24時間死者数を35人以下にする。年間の重傷者数を290人以下にすること。」とする滋賀県の目標を踏まえ、次のとおり設定します。

数値目標

- (1) 年間の24時間交通事故死者数「ゼロ」を目指します。
- (2) 交通事故死傷者数を「50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

I 今後の道路交通安全対策を進める重点

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対処すべき対象

安全で安心して暮らすことができる社会を実現するため、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、高齢化が急激に進むことを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができる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。

ア 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。

イ 道路交通環境の整備

高齢者の特性を理解した歩道の整備や生活道路対策、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路の交通環境の形成を進めます。

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。

ウ 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

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、歩行者・自転車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。

ア 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。

イ 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

ア 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、町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整備や、交通指導安全教育の強化、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、総合的な対策を関係機関と連携を図り推進します。

イ 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整備を進めます。また、町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。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

近年、自転車等の運転中における安全運転義務違反（運転操作不適、前方不注意、安全不確認等）が原因の交通事故が多く発生しています。

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことで安全運転義務違反による交通事故の減少を図っていきます。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、生活地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加する等住民主体の意識を醸成します。

安全な交通環境の実現のために交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動をサポートしていく社会システムをそれぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係機関・団体、住民等の協働により形成します。

II 道路交通に関する安全施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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。

また、通学路安全点検を行い、通学路などにおける歩道整備を推進します。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柵設置も含め安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

警察および道路管理者が連携し、事故の実態調査・分析を行いつつ、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 連絡会議等の活用

「愛荘町通学路等交通安全対策本部会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを
受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安
全な道路環境の実現を図ります。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

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、効率的・総合的な自転車
駐輪場の整備を進めるとともに、駅前を中心とした放置自転車対策として自転車等の
整理および撤去の推進を図ります。

(4) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路交通環境の整備において、次のことを重点に置き、関係機関と連携を図り交通
環境に取り組みます。

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、占有物件等の維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、指導安全教育を
行い、道路上から不法占有物件等を一扫するため、不法占有の防止を図るための啓
発活動を積極的に行い、道路愛護思想の普及を図ります。

ウ 道路の掘り起しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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。

エ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損や異常気象
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または制限を行います。

オ 公共交通の確保

高齢者等の移動手段を確保するため、乗り合いタクシーや福祉制度など積極的な
利用促進を図ります。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。

カ 安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・路面凍結対策として適時適切
な除雪や凍結防止剤散布の実施に取り組みます。

キ 災害への対応

山岳部の急傾斜地における落石や崩落、豪雨、豪雪、地震等の災害が発生し、ま

たは発生する恐れがある場合には、愛荘町地域防災計画に基づき関係機関と綿密な連絡を取りながら、道路交通法、道路法に基づく規制、災害対策基本法による避難の指示や警戒区域内への立入規制、立入禁止、退去命令等の措置を講じ、被害を最小限に食い止めるとともに、緊急輸送路、避難路の確保に努め災害救助活動を円滑に推進します。

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・保育園では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動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、指導資料の作成や教材・教具の整備を推進します。

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。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路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、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、児童に対する補完的な交通安全教育を推進します。

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、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、自己の安全ばかりでなく、他の通行人の安全を配慮できる思いやりを育むことが目標です。

中学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力し、「保健体育」教科、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、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。

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います。

エ 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、交通安全教育の充実に努めます。

また、交通安全のための諸活動を推進するとともに、交通安全協会、安全運転管理者協会、地域の交通安全活動団体などの関係機関・団体の交通ボランティア活動との連携を図ります。

オ 高齢者に対する交通安全教育の推進

愛荘町内における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半数以上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してもらうとともに、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してもらうことが目標です。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全シルバー指導員等の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。老人クラブ連合会、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、各種催し等の多様な機会を有効に活用した交通安全教育の充実に努めます。

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推進します。電動車いすを利用する高齢者に対しては、関係機関と連携を図り、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

カ 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、交通安全について広報紙による周知に努めます。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。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能および知識の習得のため、手話通訳員の配置や字幕入りビデオの活用に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど障がいの種別や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

(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。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

町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、町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」を受け、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。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを、広く町民に理解させるとともに周知徹底を図ります。

自転車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）を活用する等、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発に努めます。特に、自転車の歩道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を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。

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、自転車事故被害者救済に資するための各種保険制度の普及を推進します。

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、自転車ライト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、幼児・児童・生徒の保護者および高齢者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメットの着用による被害軽減効果についての理解を促します。

ウ 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、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。

エ 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。

オ 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付けを働きかけます。

カ 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、関係機関・団体等と連携して、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」という町民の規範意識を確立し、飲酒運転ゼロを目指します。

キ 麻薬、覚せい剤等の薬物対策の推進

麻薬、覚せい剤等の薬物に関する内容を盛り込んだ麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等を関係機関等へ配付するとともに、麻薬、覚せい剤等の薬物の危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

ク 交差点事故防止対策の推進

交差点での交通事故の多くは、信号無視や一時不停止、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、町民に「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

広報紙・ホームページ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、実効性の高い広報を行います。

サ その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の交通安全意識を高めるため、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。
- ② 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。
- ③ 町民が、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行うことができるよう、ホームページ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。

(4) 交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする団体については、交通安全指導者の養成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支援します。

また、警察および各団体と共に定期的な連絡協議を行い、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に実施されるように努めます。

(5) 町民の参加・協働の推進

交通の安全は、町民の安全意識により支えられており、町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、企業等と町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、町民の参加・協働を積極的に進めます。

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、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、教育内容の充実に努めます。

ア 高齢運転者対策の充実

① 運転免許証自主返納に対する支援の推進

運転免許証を返納し、運転経歴証明書を取得することでのメリットを広く周知する

等、運転免許証自主返納者に対する支援に努めます。あわせて、運転免許証自主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。

- イ 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、あらゆる機会を通じて着用効果の啓発等を積極的に行います。

(2) 道路交通情報の充実

道路利用者にとって必要な道路交通情報の充実を図るため、見やすく分かりやすい道路標識の整備等の推進に努め、安全かつ円滑な道路交通を図ります。

また、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、地震、大雪等に関する情報の収集および伝達に努めます。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車点検整備の充実

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」を関係機関および自動車関係団体と協力して展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進するよう努めます。

(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の醸成と、点検整備および自転車の正しい利用方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ります。

また、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、自転車事故により被害が大きくなりやすい、幼児、児童、生徒および高齢者の乗車用ヘルメットの着用を促進します。

5 道路交通秩序の維持

(1) 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、暴走族対策に努めます。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

本町では、救助・救急体制の整備に努めるとともに、東近江行政組合消防本部等、関係機関が実施する業務について連携し、支援に努めます。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、高度な救助資機材や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 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模事故に対処するため、関係市町間の広域応援体制を調整し、防災ヘリコプター及びドクターヘリの効率的運用、救護訓練の実施及び消防機関と災害医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

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

現場においてバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

エ 救助・救急施設の整備の充実

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

オ 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及びドクターヘリを活用することが有効と判断し、出動要請した場合はそれぞれの緊急運搬要項及び救急活動基準に基づいて利用し、高度な救急業務の推進を図ります。

カ 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、各種専門教育機関等で実施される教育訓練等を積極的に受講させ、各隊員の資質向上を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

交通事故による傷病者の救急医療体制については、医療圏ごとに救急告示病院で行う二次救急体制および重篤な救急患者の治療を行う救命救急センターで行う三次救急体制で対応しています。

京滋ドクターヘリ運行により、「県下全域で30分以内での救急医療提供体制」が整備されています。また、県におけるドクターヘリ事業は関西広域連合の事業であることから、大規模事故においては、他の関西広域連合ドクターヘリの支援を直ちに受けることができます。今後も二次救急医療体制の強化のため、病院群輪番制の充実と救急医療を支える石塔人材の確保を促進します。

(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」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。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の推進

町が開催する弁護士相談や滋賀県立交通事故相談所等の活用により、交通事故相談活動を推進します。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

公益財団法人おりづる会が交通遺児に行う経済的・精神的な援助事業等を支援するとともに、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。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の鉄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。現状では、狭隘な踏切道が多く、構造の改良、踏切保安設備の整備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、関係機関に効果的な対策を総合的かつ積極的に行うよう要請します。

2 踏切道における交通に関する安全施策

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、通行者に対し交通安全意識の向上や踏切支障時における非常ボタン操作等緊急措置の周知徹底や、広報活動等を強化するとともに、学校等においても踏切の通過方法等の指導を推進します。