

滋賀県交通安全計画 (案)

(第 10 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

滋賀県では、陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ組織的に推進するため、昭和46年以降、9次にわたる滋賀県交通安全計画を策定し、県、市町村、関係機関・団体が一体となり交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、交通事故による死者数は、統計史上最悪を記録した昭和44年の255人と比較すると、平成12年には半減し、平成19年には100人を下回りました。

これは、長年にわたり県、市町村、関係機関・団体はもとより、県民一人ひとりが交通安全に対して積極的に取り組んだ成果であります。

第9次滋賀県交通安全計画（平成23年度～平成27年度）では、「高齢者および子どもの安全確保」等3つの視点を重点に、年間の交通事故死者数を55人以下、死傷者数を8,800人以下とする目標を掲げて取り組みました。その結果、死者数は目標を達成することはできませんでしたが、平成26年には過去57年間で最少である63人に減少し、死傷者数については1年前倒しで目標を達成することができました。

第10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、今後の道路交通安全対策を考える視点を、

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - (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
- 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
 - (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

としました。

交通事故のない滋賀を実現するため、県、市町、関係機関・団体のみならず、県民一人ひとりが交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識し、滋賀県交通安全県民総ぐるみ運動等の各種交通安全諸対策を積極的に推進します。

この、第10次滋賀県交通安全計画は、このような観点から、平成28年度から平成32年度までの5年間に講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	4
1 道路交通事故の現状	4
2 滋賀県における死亡事故等の特徴	5
第2節 交通安全計画の目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を進める重点	7
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	7
(1) 高齢者および子どもの安全確保	7
(2) 歩行者および自転車の安全確保	8
(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	9
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	10
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	10
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	10
II 道路交通に関する安全施策	11
1 道路交通環境の整備	11
(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	11
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活に密着した身近な道路等との機能分化	13
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	16
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	18
(6) 無電柱化の推進	18
(7) 効果的な交通規制の推進	18
(8) 自転車利用環境の総合的整備	19
(9) 高度道路交通システムの活用	19
(10) 交通需要マネジメントの推進	20
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	21
(12) 総合的な駐車対策の推進	22
(13) 道路交通情報の充実	23
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	24
2 交通安全思想の普及徹底	26
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2) 効果的な交通安全教育の推進	30
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
(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	35
(5) 住民の参加・協働の推進	36
3 安全運転の確保	37
(1) 運転者教育等の充実	37
(2) 運転免許制度の改善	39

(3) 安全運転管理の徹底	39
(4) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	40
(5) 交通労働災害の防止等	41
(6) 道路交通に関連する情報の充実	42
4 車両の安全性の確保	43
(1) 自動車の検査および点検整備の充実	43
(2) 自転車の安全性の確保	44
(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上	45
5 道路交通秩序の維持	46
(1) 交通の指導取締りの強化等	46
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	47
(3) 暴走族対策の推進	47
6 救助・救急活動の充実	50
(1) 救助・救急体制の整備	50
(2) 救急医療体制の整備	52
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	52
7 被害者支援の充実と推進	53
(1) 損害賠償の請求についての援助等	53
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	53
8 研究開発および調査研究の充実	55
(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進	55
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	56
第2章 鉄道交通の安全	57
第1節 鉄道事故のない滋賀を目指して	58
1 鉄道事故の状況等	58
2 交通安全計画における目標	59
第2節 鉄道交通の安全についての対策	60
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	60
2 鉄道交通に関する安全施策	60
(1) 鉄道交通環境の整備	60
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	61
(3) 鉄道の安全な運行の確保	61
(4) 鉄道車両の安全性の確保	63
(5) 救助・救急活動の充実	63
(6) 被害者支援の推進	63
第3章 踏切道における交通の安全	64
第1節 踏切事故のない滋賀を目指して	65
1 踏切事故の状況等	65
2 交通安全計画における目標	65
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	66
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	66
2 踏切道における交通に関する安全施策	66

(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備促進	66
(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	67
(3) 踏切道の統廃合の促進	67
(4) その他踏切道の交通の安全および円滑化等を図るための措置	68

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 28 年度から平成 32 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、今再び、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。

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、交通事故被害者等（交通事故の被害者およびその家族または遺族。以下同じ。）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下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、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実施し得る体制を充実させます。

ウ 交通環境に係る安全対策としては、適切に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、交通安全施設の管理の適正化を含めた老朽化対策を図ります。なお、超高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

(3) 情報通信技術¹（ICT）の活用

人の認知や判断等の能力や活動を補う情報通信技術（ICT）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²（ITS）の活用等を積極的に進めます。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

(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性に応じて推進します。

(6) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、地域交通実態に応じて少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなどの効率化に配慮します。

(7) 公共交通機関等における一層の安全の確保

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図ります。

¹情報通信技術：情報・通信に関する技術の総称

²高度道路交通システム：最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両との間で情報の受発信を行い、交通事故や渋滞などの道路交通が抱える様々な課題を解決するためのシステム

第1章 道路交通安全

道路交通安全に関する施策の体系図

1. 基本理念

- 県民の安全と安心を確保し、真に豊かで活力のある社会を構築していく。
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない滋賀を目指します。



2. 道路交通安全についての目標

- ① 平成32年までに24時間死者数を45人以下にする。
- ② 平成32年までに死傷者数を6,000人以下にする。



3. 道路交通安全についての対策

<視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - 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
- 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
 - ② 地域ぐるみの交通安全対策の推進



<8つの柱>

- | | |
|---------------|------------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 研究開発および調査研究の充実 |

第1節 道路交通事故のない滋賀を目指して

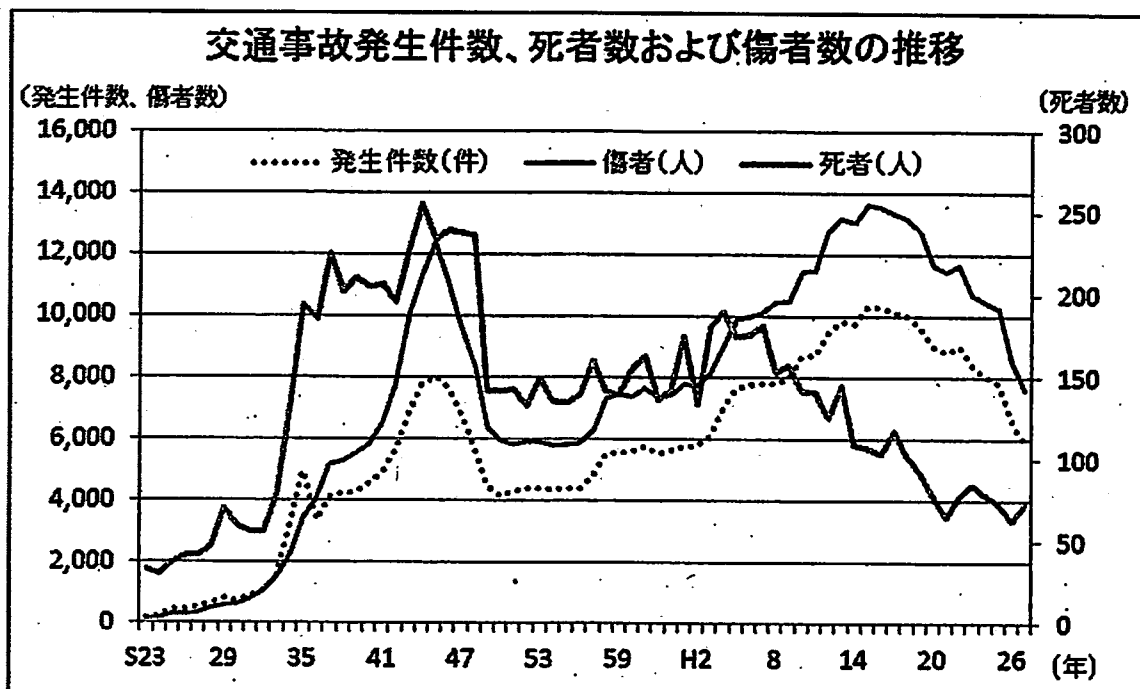
人命尊重の理念に基づき、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない滋賀を目指します。

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12年には126人でピーク時の半減を達成し、平成19年には93人で100人を下回りました。平成26年には63人となり、過去57年間に於いて最少人数で、死傷者数については「8,800人以下」にするという第9次滋賀県交通安全計画における目標を1年前倒しで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

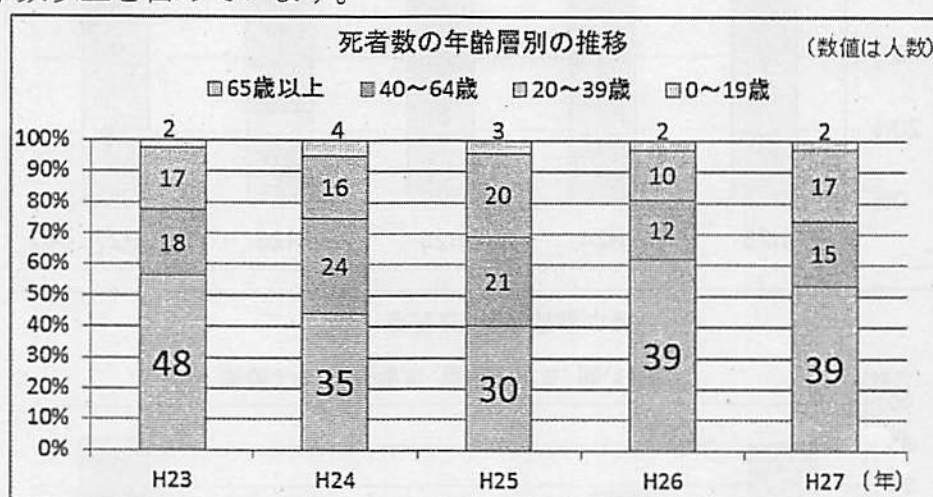
本県の死亡事故は、「高齢者の事故」、「歩行中および自転車乗用中の事故」、「交差点（付近を含む。）の事故」が多いという特徴があります。

（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（１９１人）は、全交通事故死者数（３７４人）の約５１．１％を占めています。

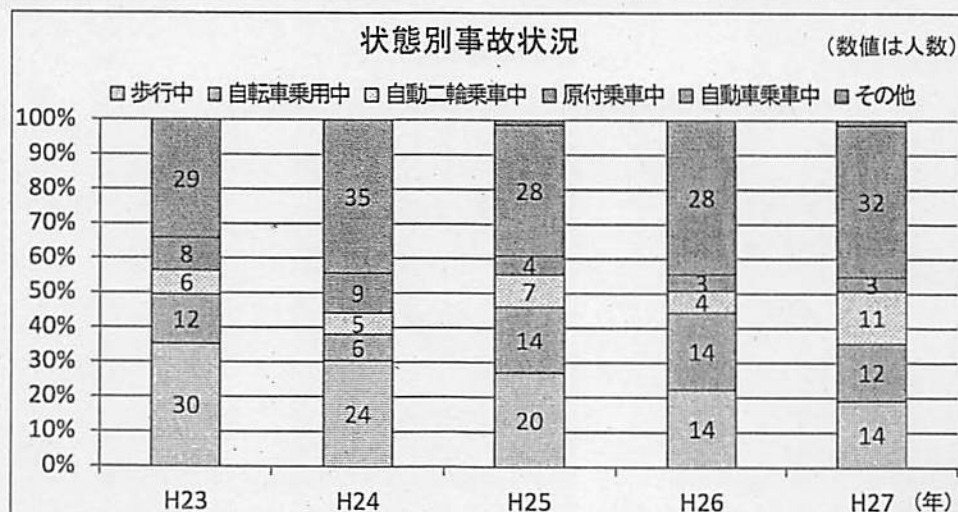
これは、本県の高齢者の人口構成比が約２２．５％であるのに比べて、交通事故による高齢者の死者の構成比は２倍以上になっています。

また、高齢者の死者のうち、歩行中および自転車乗用中の死者が毎年概ね半数以上を占めています。



（２）歩行者および自転車乗用中の事故が多い

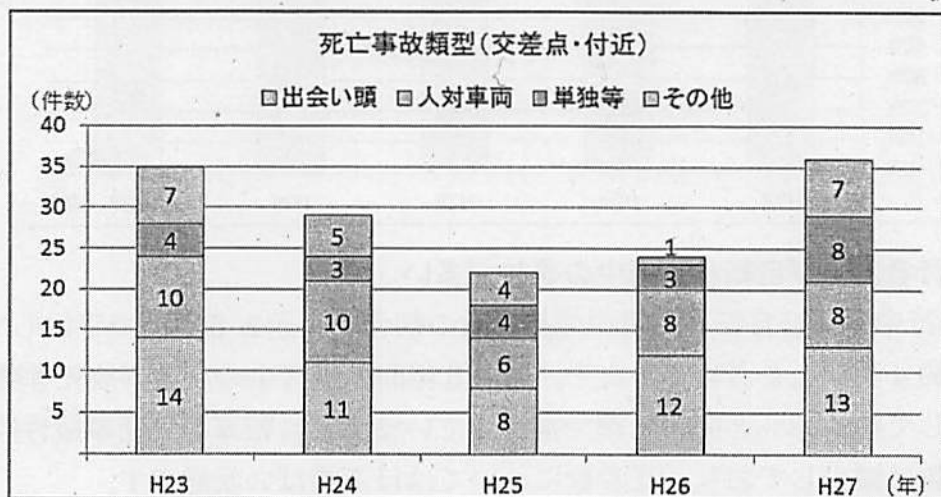
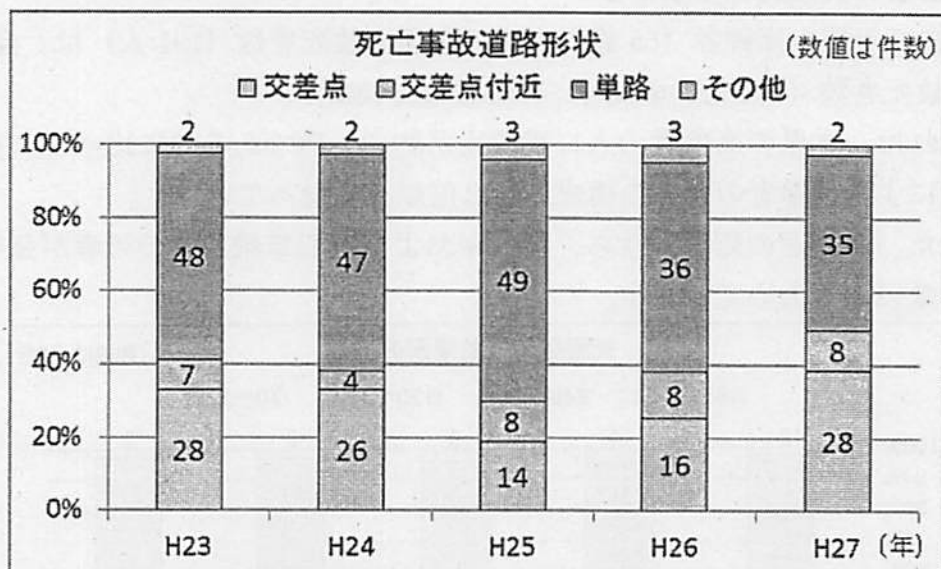
歩行中および自転車乗用中の死者数の割合は、過去５年間で平均して全体の約４割以上を占めています。過去５年間の歩行中の交通事故死者数は、平均して約２７．３％と高い水準で推移しています。自転車の交通事故件数、傷者数は減少しており、死者数についてはほぼ横ばい状態です。



(3) 交差点での出会い頭事故が多い

死亡事故の約4割は、交差点事故で占められています。

平成27年は、交差点事故のうち出会い頭事故が約36%を占め、平成25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

滋賀県の人口は、平成25年に141万7千人でピークに達した後、減少に転じ、平成47年にはおよそ134万5千人になると予想されています。平成47年には、65歳以上の高齢者の割合は30.2%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もちろんのこと、歩行中および自転車乗用中の事故の増加が懸念されます。

2 第10次滋賀県交通安全計画における目標（平成32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「45人以下」にすることを目指します。
- (2) 交通事故死傷者数を「6,000人以下」にすることを目指します。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を進める重点

従来の交通安全対策を基本として、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな施策を推進します。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(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、高齢者が安全で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に、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。

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。

＜過去5年間の高齢者状態別死者数＞

		H23	H24	H25	H26	H27
年間の死者数		85	79	74	63	73
高齢者の死者数		48	35	30	39	39
高齢者が占める割合		56.5%	44.3%	40.5%	61.9%	53.4%
内 訳	歩行中	20	14	12	14	9
	自転車乗用中	11	3	9	9	8
	二輪車乗車中	6	5	2	6	3
	自動車運転中	9	10	5	8	14
	自動車同乗中	2	3	1	2	5
	その他	0	0	1	0	0

(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。

ア 安全な通行空間の確保

人優先の考えの下、通学路、生活に密着した身近な道路、市街地の幹線

道路等において歩道の整備等による、歩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

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、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、自動車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。

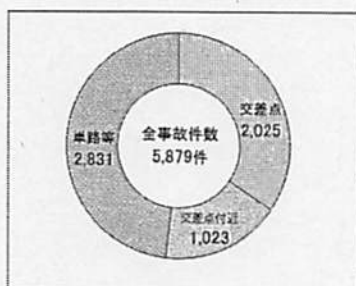
イ 交差点における安全確保

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。

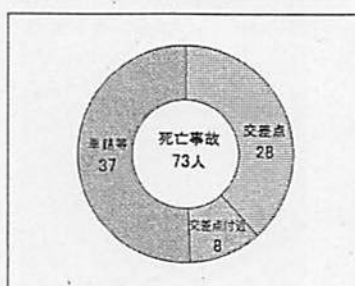
【平成 27 年交差点事故発生状況】

全事故（道路形状別）



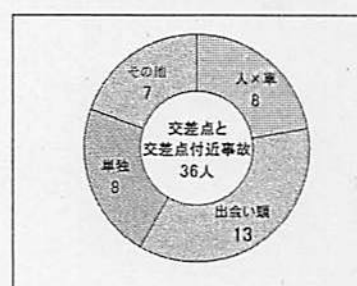
約52%が交差点とその付近で発生

死亡事故（道路形状別）



約49 %が交差点とその付近で発生

死亡事故（交差点事故）



約36%が出会い頭事故

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、自動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。平成27年には、安全運転義務違反による交通事故の死者が全体の約48%を占めています。

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことにより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。

	H23	H24	H25	H26	H27
年間死者数	85	79	74	63	73
うち、安全運転義務違反死者数	41	32	42	30	35
割合	48.2%	40.5%	56.8%	47.6%	47.9%

(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県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

高齢者や子ども等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(ア) 公安委員会による対策

生活に密着した身近な道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、

①最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施します。

②高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号機等のLED化、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン³・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。

③「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。以下「バリアフリー法」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等を推進します。

(イ) 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とともに、公安委員会により実施される交通規制および交通管制との連携を強化し、ハンプや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ハンプや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。

³ 光ビーコン：道路上に設置しており、渋滞や交通規制、所要時間などの交通情報をリアルタイムにカーナビゲーションへ提供するシステム

また、道路標識の高輝度化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。交通事故の多いエリアでは、国、県、市町および、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、計画的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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。

通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

（ア）安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩行者交通量や今後の見込みを勘案して平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

（イ）歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン⁴、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の整備を推進します。

（ウ）高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図り、増加する高齢運転者のために、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。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム⁵（P I C S）を

⁴エスコートゾーン：視覚障害者が安全に車道を横断するために敷設した点字ブロック

⁵歩行者等支援情報通信システム：交差点等に設置する光通信装置と歩行者が所持する携帯端末等が双方向に情報をやり取りすることにより、通行する高齢者、身体障害者等に信号の状態等に関する情報を提供し、安全な移動を支援するシステム

整備し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援します。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設まで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。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活に密着した身近な道路等との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道および一般国道の自動車専用道路で構成）から生活に密着した身近な道路等に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活に密着した身近な道路等においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）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⁶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「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」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) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに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

⁶マネジメントサイクル：計画（Plan）→実行（Do）→検証（Check）→改善（Action）を繰り返すことによって業務を継続的に見直していく手法

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・改良等、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柵、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推進します。

ウ 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、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

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、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、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(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によって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパスおよび環状道路等の整備を推進します。

(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においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化を図ります。

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、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、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柵、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、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図ります。

また、逆走および歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、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あわせて実施するとともに、高速自動車国道等における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

道路利用者の多様なニーズに応え、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⁷（VICS）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、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上に努めます。

(エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路等での逆走に対して、様々な施策を実施し、高速道路での逆走事故を減少させることを目指します。

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保に向け、自転車通行環境の整備や交差点のコンパクト化等の道路改良を推進します。

(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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、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や自

⁷道路交通情報通信システム：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどに表示する情報通信システム

転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する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等を推進します。

(ウ) 商業系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、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

(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⁸、交通広場等の総合的な整備を図ります。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、排水性舗装、高視認性区画線の整備等を推進します。

(4) 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、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、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 交通安全施設等の戦略的維持管理

道路安全施設については平成27年度末に策定予定である「滋賀県公共施設等マネジメント基本方針」等に基づき、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

イ 歩行者・自転車対策および生活に密着した身近な道路等対策の推進

生活に密着した身近な道路等において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故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および通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。ま

⁸ ペDESTリアンデッキ：高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路

た、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・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消、右折レーンの整備等を行い、交差点改良を推進するほか、駐車対策について実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進し、自動車からの二酸化炭素排出の抑止に努めます。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号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、交通管制エリアの拡大等を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム⁹（UTMS）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図ります。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」¹⁰等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

キ 連絡会議等の活用

「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ている「アドバイザー会議」（通学路交通安全対策協議会や滋賀県子どもの安全確保

⁹新交通管理システム：光ビーコンを通じて車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指す新交通管理システム

¹⁰「標識BOX」、「信号機BOX」：はがき、インターネット等を利用して、道路標識等に関する意見を受け付けるもの

に関わる連絡協議会）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交通環境の実現を図ります。

（５）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

（６）無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進します。

（７）効果的な交通規制の推進

交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活に密着した身近な道路等においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者横断秒数の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行います。

(8) 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します。

自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備を行い、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルール徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図ります。

また、自転車のルール・マナーの啓発活動として、自転車安全利用五則の周知、前照灯の早め点灯、反射材の取付け促進、二人同乗用自転車の安全性を体験できる参加・体験・実践型交通安全教育の実施、幼児・児童・生徒の乗車用ヘルメット着用の促進、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等のソフト施策を推進します。

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、関係機関・団体が連携した違法駐輪防止を呼びかける広報啓発に努めます。

(9) 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率および快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進します。

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、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な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、より高度で詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン等のインフラの整備を推進し、自動車走行履歴（プローブ）情報の収集を行い安全対策に活用します。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。

(10) 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 公共交通機関の利用促進

公共交通機関のバリアフリー化を含む施設整備への支援や、生活に必要なコミュニティバス路線や複数市町をまたがる幹線バス路線の運行確保のための支援等により、公共交通機関の維持・確保を図ります。

また、公共交通機関を利用しやすい環境整備を目指すとともに、県民が日常生活の様々な場面で公共交通利用を優先して考えるよう、利用促進に向けた働きかけを促進するほか、国土交通省により制定された「エコ通勤優良事業所認証制度」を積極的に活用しながら、事業所におけるエコ通勤の普及を図ることにより、通勤手段をマイカーから電車やバス、自転車、徒歩などへ転換を進めます。

さらに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通網形成計画の策定による、地域公共交通網の再構築やバス交通の円滑化・利便性の向上についての検討や、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善やバスロケーションシステム¹¹を活用したリアルタイムでの運行情報の提供等、利用者視点に立った利便性の向上を図ります。

イ 自動車利用の効率化

¹¹ バスロケーションシステム：無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することで、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム

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。

ウ 自転車利用の促進

自転車の日常生活における利用、ピワイチ¹²等の観光を目的とした非日常利用の両面から利用環境づくりを進め、自転車を交通体系の中に位置づけることを図ります。

(11) 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ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策、環状交差点の構築を推進するとともに、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。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪等の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、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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の開発・導入や交通規制資機材の整備を推進します。

あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進します。

また、オンライン接続により都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進します。

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を迅速かつ的確に実施します。

¹² ピワイチ：琵琶湖を一周すること。ここでは、自転車でびわ湖岸道路を走行すること

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

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に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等を提供します。

(12) 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、道路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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じたメリハリを付けた取締りを推進します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令および繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令を適用し、使用者責任を追及します。

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の手締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑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施設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の高度化を推進します。また、郊外部から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、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置する等、パークアンドライド¹³の普及のための駐車場等の環境整備を推進します。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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・団体との密接な連携を図り、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を排除しようとする気運の醸成・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

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、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対する路外駐車場および共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、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。

(13) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、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・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図ります。

また、ITS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VICS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、

¹³ パークアンドライド：都市部などの交通渋滞緩和のため、自動車などを郊外の鉄道駅やバス停留所などに設けた駐車場に停車（パーク）させ、鉄道や路線バスなどの公共交通機関へ乗り換えて（ライド）目的地に行く方法

交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITS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VICSの整備・拡充を積極的に図るとともに、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

主要な幹線道路の交差点および交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(14) 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掃するため、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 子供の遊び場等の確保

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、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。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止また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

積雪地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、消融雪施設の整備、チェーン着脱場の整備を推進します。

また、気象・路面状況等を収集し、道路利用者への情報提供装置整備を推進します。

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・保育所および認定こども園では、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・保育活動等のあらゆる場面を捉えて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、遊びによる生活指導の中で、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・保育所および認定こども園で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の開催に努めます。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 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・協力を図りながら体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

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、自転車の安全利用等も含め、安全な通学のための教育教材を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、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、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。

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、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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十分に習得させるとともに、交通社会の

一員として交通ルールへ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・協力を図りながら、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。

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、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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・専修学校生等に対しては、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、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の危険行動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。

特に、運転免許を持たないなど交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、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、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、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、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な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します。また、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、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。

さらに、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

ケ 自転車利用者に対する交通安全教育の推進

自転車利用者に対し、自転車安全利用指導員¹⁴は自転車の安全で適正な利用に向けた交通安全教育および広報啓発活動を推進します。

(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。

¹⁴自転車安全利用指導員：滋賀県知事が委嘱する自転車の安全で適正な利用を指導する者

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機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、広く県民に理解させるとともに周知徹底を図ります。

自転車乗用中の交通事故の防止や自転車の安全利用を促進するため、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・徹底を図るとともに、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

併せて、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

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するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

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を促し、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進します。

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27年10月、警察とJAFの合同調査）～

○ 一般道におけるシートベルト着用率

- ・運転席…97.8%（全国平均98.4%）
- ・助手席…94.4%（全国平均94.6%）
- ・後部座席…43.5%（全国平均35.1%）

○ 高速道路におけるシートベルト着用率

- ・運転席…99.3%（全国平均99.4%）
- ・助手席…99.5%（全国平均98.0%）
- ・後部座席…80.4%（全国平均71.3%）

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。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

また、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27年6月、警察とJAFの合同調査)～

62.3% (全国平均56.8%)

カ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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、夕暮れ時から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特にその普及の促進を図るとともに、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。

このため、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関が連携して推進します。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導

および支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

さらに、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 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで関係機関等へ配布するとともに、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

ケ 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。

コ 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。

サ 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、携帯端末、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、高齢者と子どもの交通事故防止、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、無謀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げを図ります。

シ 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) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

- (エ) 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行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、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。

- (オ) 自動車アセスメント情報¹⁵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。

- (カ) 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

¹⁵自動車アセスメント情報：衝突や急制動試験等に基づく安全性の評価情報

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¹⁶」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。

¹⁶ ヒヤリ地図：交通危険箇所を示した地図

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等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 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し、特に、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講習を実施するとともに、より効果的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努めます。

(ウ) 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。

イ 運転免許自主返納に対する支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、県、市町が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、県、市町による持続可能な地域公共交通網の形成に役立て地域公共交通の整備・拡充に努めます。

ウ 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、準中型免許、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。

エ 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。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した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。

オ 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。

カ 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。

キ 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や職業運転者、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。

ク 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。

ケ 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適性診断については、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、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。

コ 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ほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、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、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。

さらに、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) 安全運転管理の徹底

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、安全運転管理者等による若年運転者対策および貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに未選任事業所の一掃を図り、事業所内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

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の安全運転の確保に役立てる車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周

知を図ります。

(4) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

ア 運輸マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況に対する運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、講習の実施者への民間参入を促進します。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

道路運送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、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

さらに、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、街頭監査を進めていきます。

また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

ウ 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行います。

エ 新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等

のASV¹⁷装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者や高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

カ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドッグ等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

キ 事業用自動車事故の再発防止対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策により、事故の未然防止に向けた取組を促進します。

ク 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、運転者に対する安全衛生教育、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安全衛生教育の実施を推進します。

¹⁷ ASV：先進安全自動車のことで、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

なお、死亡率の高い高速道路の交通事故をはじめ、死亡・重大等交通労働災害が発生した場合には、関係機関が連携し、情報の共有に努め、早期に災害原因を把握し、類似災害の再発防止を関係業界に対して注意喚起します。

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）等の関係法令および「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¹⁸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、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

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の整備を推進します。

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 ICT を活用した観測・監視体制の強化を図ります。

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。

¹⁸ 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など、事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード

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¹⁹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²⁰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図ります。

¹⁹ 指定自動車整備事業制度：指定自動車整備事業者が継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できる制度

²⁰ 型式指定制度：型式指定を受け、かつ完成検査終了証の交付を行けた車両は、新規検査の際、国の検査場への現車の提示を省略できる制度

(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

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の防止を図るため、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。

(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上

二輪車乗車用ヘルメットの安全性の確保については、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との観点から、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しており、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・輸入事業者の届出等の受理、届出事業者に対する報告徴収・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。

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を効果的に実施します。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの強化

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転および無免許運転については、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、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転および無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

また、引き続き、子ども、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進します。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を検証し、取締り計画の見直しに反映させるPD SAサイクル²¹をより一層進めます。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器や、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努めます。

(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。

²¹ PD SAサイクル: Plan (計画) → Do (実行) → Study (評価) → Act (改善) を繰り返すことによって業務を継続的に見直していく手法

イ 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。

ウ 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、通行帯違反、積載重量違反等の取締りを強化します。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷行為処罰法第2条または第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図ります。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実および研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故自動記録装置（タームス）やひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

(3) 暴走族対策の推進

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、暴走族対策を強力に推進します。

ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、学校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 暴走族等に対する指導取締りの強化

暴走族（違法行為を敢行する旧車會グループ²²を含む）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、暴走族等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正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で情報共有するとともに、捜査協力を積極的に行います。

²² 違法行為を敢行する旧車會グループ：暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転し、排気騒音や走行形態により一般通行車両等に迷惑を及ぼしているグループ

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当たっては、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。

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。

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

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、防災ヘリコプターを効率的に運用するとともに、消防等の関係機関と訓練を実施するなど連携して救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 自動体外式除細動器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

現場におけるバイスタンダー²³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。

このため、心肺蘇生法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は、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、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推進します。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。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推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習および各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の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（AEDを含む）について指導の充実を図るとともに、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故

²³ バイスタンダー：救急現場に居合わせた人

救急法講習の確実な実施を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア²⁴の充実のため、(一財)救急振興財団が実施する救急救命士養成講習等を活用し、各消防本部において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与および輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習および実習の実施を推進します。また、医師の指示または指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制²⁵の充実を図ります。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

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整備を推進します。

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をした場合は、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、最新の救助・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図ります。

ク 高速自動車国道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、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。）が、沿線市町等と協力して消防法（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、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を図ります。

さらに、高速道路株式会社と関係市町等は、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整備

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

²⁴ プレホスピタルケア：救急現場および搬送途上における応急処置

²⁵ 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確保する体制

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²⁶(HELP)の普及を図ります。

(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、医療圏毎に救急告示病院²⁷で行う二次救急体制²⁸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²⁹で対応しています。

平成27年4月の京滋ドクターヘリ運航開始により、「県下全域で30分以内での救急医療提供体制」が整備されました。また、本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、大規模事故時には、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。

三次救急体制を担う救命救急センターは県下に4ヶ所を設置し、本県の整備目標はほぼ達成されていますが、救急医療体制の確立のために、二次救急医療体制の充実(全ての救急告示病院が病院群輪番制³⁰に参加できるよう医師等の確保に努める等)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」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。なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様です。

²⁶緊急通報システム：交通事故や緊急事態の発生時に電話等のネットワークを通じて専用の受付センターに手配を行う緊急通報システム

²⁷救急告示病院：救急隊による救急搬送を受け入れるための医療機関で、知事が認定・告示したもの

²⁸二次救急体制：入院治療や手術を必要とする患者に対応する救急医療体制

²⁹三次救急体制：二次救急体制では対応できない重篤患者に対応する救急医療体制

³⁰病院群輪番制：地域ごとに休日夜間に対応できる病院が日を決めて順番に対応する体制

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を活用し、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における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、滋賀県立交通事故相談所等は、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、団体等との連絡協力を図ります。

(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の広報を行うほか、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警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、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き」を作成し、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応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、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等が、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、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図ります。

ウ 自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車は、趣味やスポーツ、健康増進の目的として幅広く利用されるようになってきましたが、その一方で利用者のマナーの悪さが指摘されるなど、安全な利用対策が喫緊の課題となっています。そのような中、自転車が加害者となる事故に関し高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、県、市町は、自転車の安全利用に関する意識や運転マナーの向上を図り、自転車利用者が自転車の運転中などに他人の生命または身体の損害を与えてしまったときに補填することができるよう保険または共済への加入促進を図ります。

8 研究開発および調査研究の充実

(1) 道路交通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、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。特に、以下の事項について研究開発を行います。

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

最先端のITを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進します。

(ア) 安全運転の支援

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を推進します。

(イ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、研究開発を推進します。

(ウ) 歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の改良等の研究開発を推進します。

(エ) 緊急車両の運行支援災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況および道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行います。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展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を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

(ア) 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を踏まえた効果的な交通事故防止対策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

交通事故発生形態の特徴の一つである歩行者事故を低減するため、歩行者の行動特性に関する研究および歩行者等が安心して通行できる環境整備と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。

ウ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、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に図ります。

(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および分析を行うための研究を推進します。

(ウ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進します。

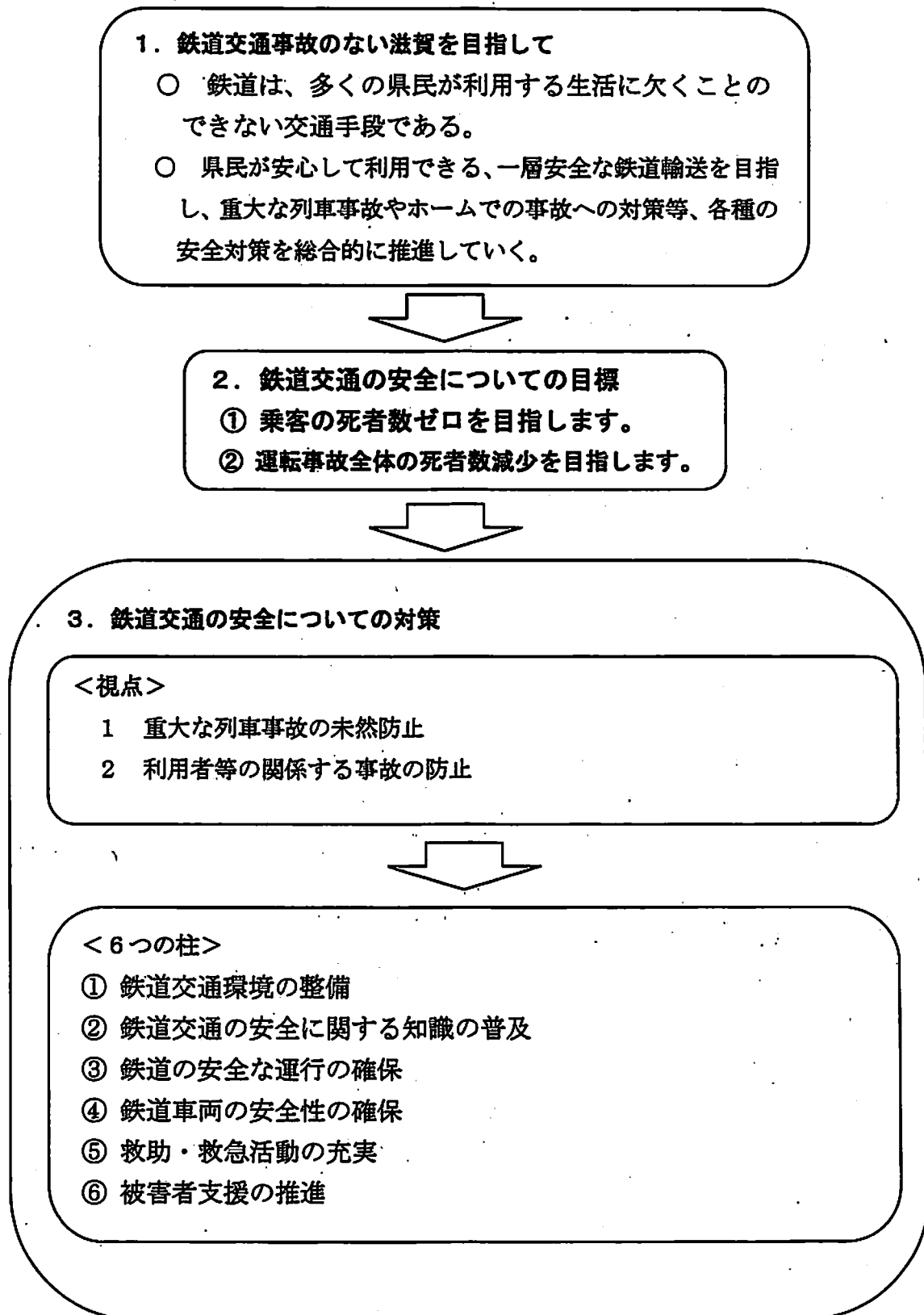
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細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・協力の下、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、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させます。

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

鉄道交通の安全に関する施策の体系図



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（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触またはホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

1 鉄道事故の状況等

（1）鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、滋賀県下において平成27年は5件の運転事故が発生しました。

また、平成27年の滋賀県下において発生した運転事故の死者数は2人であり、負傷者数は2人でした。

なお、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が発生しましたが、18年から27年までの間は乗客の死亡事故が発生しませんでした。

（2）近年の運転事故の特徴

滋賀県下における近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は44%、踏切障害事故は約44%であり、両方で運転事故件数全体の約88%を占めています。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故が全てを占めています。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、平成27年2件でした。

2 第10次滋賀県交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指します。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指します。

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することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2節および第3章第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、乗客の死者数ゼロを継続すること、および運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

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

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、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、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

また、滋賀県下においては、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約 88%を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

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ことが必要です。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

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するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。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。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進します。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

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、ホームドアまたは内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進します。

【数値目標】

- ・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率概ね100%（平成29年度まで）

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ATS³¹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、法令により整備の期限が定められたものの整備については、平成28年6月までに完了しますが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

（2）鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割以上を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等におい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。

また、これらの機会を捉え、駅ホームおよび踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

（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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報および安全上のトラブル情報の共有・活用を図ります。

ア 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的にまたは重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、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等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。また、JR北海道問題を踏まえて平成26年度に実施した保安監査の在

³¹ATS：列車などが停止信号を超えて進行しようとした場合に警報を与えたり、ブレーキを自動的に動作させて停止させ、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置

り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図ります。

イ 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、運転管理者および乗務員指導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。

ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し、事故等およびその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

エ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。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化やICT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。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国および鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故または災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、主要幹線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、列車の運行状況を的確に把握して、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。

カ 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者による

安全最優先の原則およびコンプライアンスに対する意識付けの取組について、評価・助言を行います。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

(5) 救助・救急活動の充実

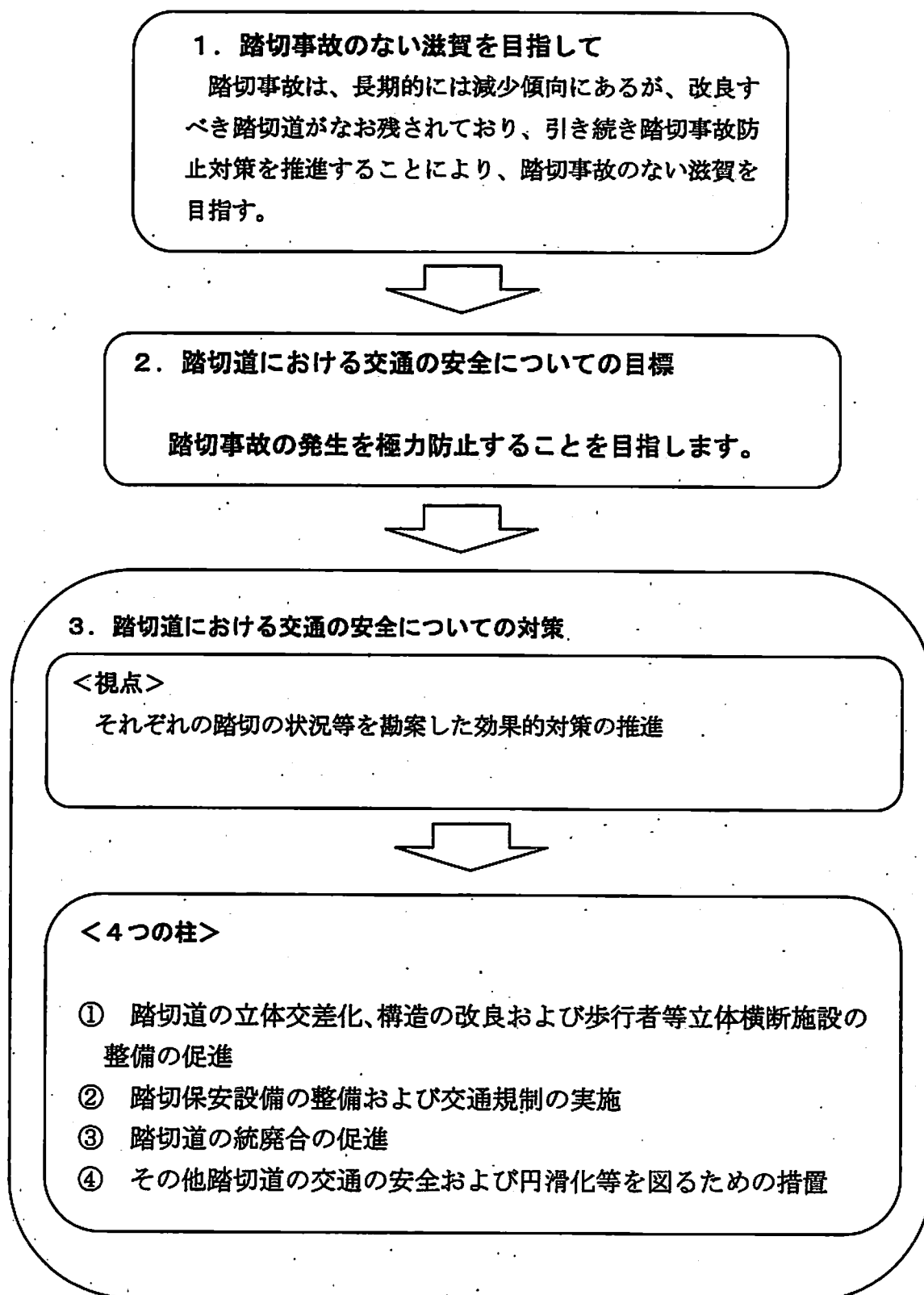
鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

(6) 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置されました。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第3章 踏切道における交通の安全

踏切道における交通の安全に関する施策の体系図



第1節 踏切事故のない滋賀を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、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

(1) 踏切事故の状況

滋賀県下において踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は1件、死傷者数は0人となっています。

これは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。しかし、全国的には依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にあります。

(2) 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道³²（自動遮断機が設置されている踏切道または昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いですが、発生率で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっています、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約56%であり、歩行者と衝撃したものが約13%を占めています、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約44%割を占めています、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、その全てが65歳以上でした、などが挙げられる。

2 第10次滋賀県交通安全計画における目標

踏切事故の発生を極力防止することを目指します。

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下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止

³²第1種踏切道：自動踏切警報機と自動遮断機を設置するか、踏切保安係が遮断機を操作する踏切

することを目指します。

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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次滋賀県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであり、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現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

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、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で自動車・歩行者の交通遮断量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築および鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進します。

なお、歩道が狭隘な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策

に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員します。

(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、着実に踏切遮断機の整備を行います。

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、踏切遮断時間極力短くします。

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³³、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。

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あせて、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、第3、4種踏切道³⁴など地域住民の通行に特に支障を及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できることとします。

(4) その他踏切道の交通の安全および円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、

³³オーバーハング型警報装置：道路の上側にまで柱が張り出し、閃光灯や踏切警標が配置されているもの

³⁴第3種踏切道：遮断機はないが踏切警報機が設置されている踏切

第4種踏切道：遮断機、踏切警報機が設置されていない踏切

透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等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。

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、踏切事故防止キャンペーンを推進します。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するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。

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。