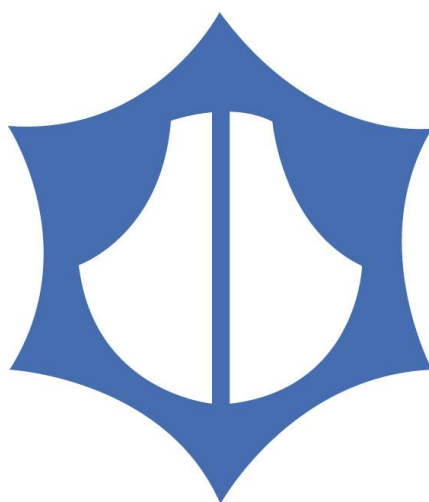


第11次近江八幡市交通安全計画

令和3年度～令和7年度



一 交通安全教育都市宣言一

交通事故のない安全で明るい社会の実現は、私たち近江八幡市民の切実な願いである。

この願いの実現に向け、交通環境を整備するとともに、交通安全教育を積極的に推進し、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図り、交通事故の防止を期するため、ここに近江八幡市を「交通安全教育都市」とすることを宣言する。

平成24年3月宣言

近江八幡市交通安全対策会議

ま え が き

全国において、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和45年、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。近江八幡市においても同年、近江八幡市交通安全対策会議条例を制定し、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、今日まで関係機関（県、市、警察）・関係団体（交通安全に関わる団体）が一体となり、交通安全対策を実施してきました。

これまで、この法令等に基づき、10次にわたる近江八幡市交通安全計画を策定し、各種の陸上交通安全対策を各分野において推進してきたところです。

第10次近江八幡市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、年間の交通事故死者数を0人、交通事故発生件数を400件以下とする目標を掲げて取り組みました。その結果、死者数については目標を達成することはできませんでしたが、交通事故発生件数について平成28年以降は発生件数が400件以下となり、目標を達成することができました。しかしながら、未だ交通事故により尊い人命が失われている事を深刻に受け止めなければいけません。

第11次近江八幡市交通安全計画においても、引き続き人命尊重の理念のもと、究極的には『交通安全教育都市宣言』のまちにふさわしい、交通事故のない安全で安心な社会を目指します。そのため、今後の道路交通安全対策を考える視点を、交通事故の実態を踏まえた安全対策、高齢者および子ども、歩行者等の安全確保、生活に密着した身近な道路における安全確保、地域ぐるみの交通安全対策の推進としました。

交通事故のない安全で安心な社会を実現することは、全ての市民の願いであり、交通事故を防止するためには、国、地方公共団体、関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが地域の交通事故の危険性を十分に認識した上で、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、交通事故防止に取り組むことが重要です。

このような観点から、第11次近江八幡市交通安全計画は、県、市、警察等の関係機関・団体、市民が一体となって、交通環境の整備や交通事故をなくすという意識のもとに交通事故を防止し、交通事故のないより住みよいまち『近江八幡市』を目指します。

<目 次>

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない近江八幡を目指して	3
1 道路交通事故の現状	3
2 近江八幡市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	6
1 道路交通事故の見通し	6
2 交通安全計画における目標	6
第3節 今後の道路交通安全対策を進める視点	6
1 交通事故の実態を踏まえた安全対策の推進	6
2 高齢者、子ども及び障がい者の安全確保	7
3 歩行者及び自転車の安全確保	7
4 生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保	7
5 地域ぐるみの交通安全対策の推進	8
第4節 道路交通に関する安全対策	8
1 道路交通環境の整備	8
2 交通安全思想の普及啓発	13
3 安全運転の確保	19
4 車両の安全性の確保	21
5 道路交通秩序の維持	22
6 救助・救急活動の充実	23
7 被害者支援の充実と推進	25
8 研究開発及び調査研究の充実	26
第2章 鉄道交通の安全	28
第1節 鉄道事故のない近江八幡を目指して	28
第2節 鉄道交通の安全についての対策	29
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	29
2 鉄道交通の安全についての対策	29
第3章 踏切道における交通の安全	30
第1節 踏切事故のない近江八幡を目指して	30
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	30
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	30
2 踏切道における交通に関する安全施策	30

計画の基本的な考え方

～「交通事故のない安全で安心なまちづくり」～

1 計画の基本理念

市民が安全で安心できる社会を実現するためには、交通の安全を確保することは重要な要素の一つです。

しかし、高齢化の進展に伴う交通弱者の増加、さらに新型コロナウイルス感染症対策等、社会情勢の変化を踏まえながら交通事故の実態に対応した安全施策を講じることが一層求められています。

そこで、人命尊重の理念に立ち、交通事故と交通事故による死傷者の根絶に向けて、交通事故の減少に積極的に取り組み、究極的には「交通事故のない安全・安心な近江八幡」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、人優先の交通安全思想のもと、10次・50年にわたる取組を行ってきた今、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

本計画は、このような観点から、その実現を図るために講じるべき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

人命尊重の理念のもと、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本とし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、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解のもとに施策を推進します。

① 人間に係る安全対策

歩行者やドライバーの知識・技能の向上や交通安全意識の徹底、また、市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要であることから、交通安全に関する教育や普及啓発活動に関

係機関・関係団体とともに充実させます。

② 交通機関に係る安全対策

人間は失敗を犯すものとの前提のもとで、それらの失敗が事故に結びつかないように、車両の日常的な点検の呼びかけ、車両本来の設備、装置等の安全性の維持を呼びかけます。

③ 交通環境に係る安全対策

人優先の考えのもと、安全性の高い道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策を含めた交通安全対策の推進を図ります。

(3) 先端技術への対応

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした、先進安全技術の進展・普及により、ヒューマンエラー事故防止等が期待されるため、その適切な活用と当該技術の進展等に応じた取り組みを進めます。

(4) 救助・救急活動及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交通事故被害者等に対する支援の充実を図ります。

(5) 参加・協働型の交通安全活動の推進

市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、自治会等と連携しながら、市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、地域交通の実態に応じて限られた予算で最大限の効果を挙げることができるように、ハード面での交通安全施設整備と、ソフト面での各種情報活用や啓発活動を組み合わせるなど、総合的かつ効果的に地域の交通事情・実態に即した対策に取り組めます。

(7) 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、市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していく必要があります。

第1章 道路交通の安全

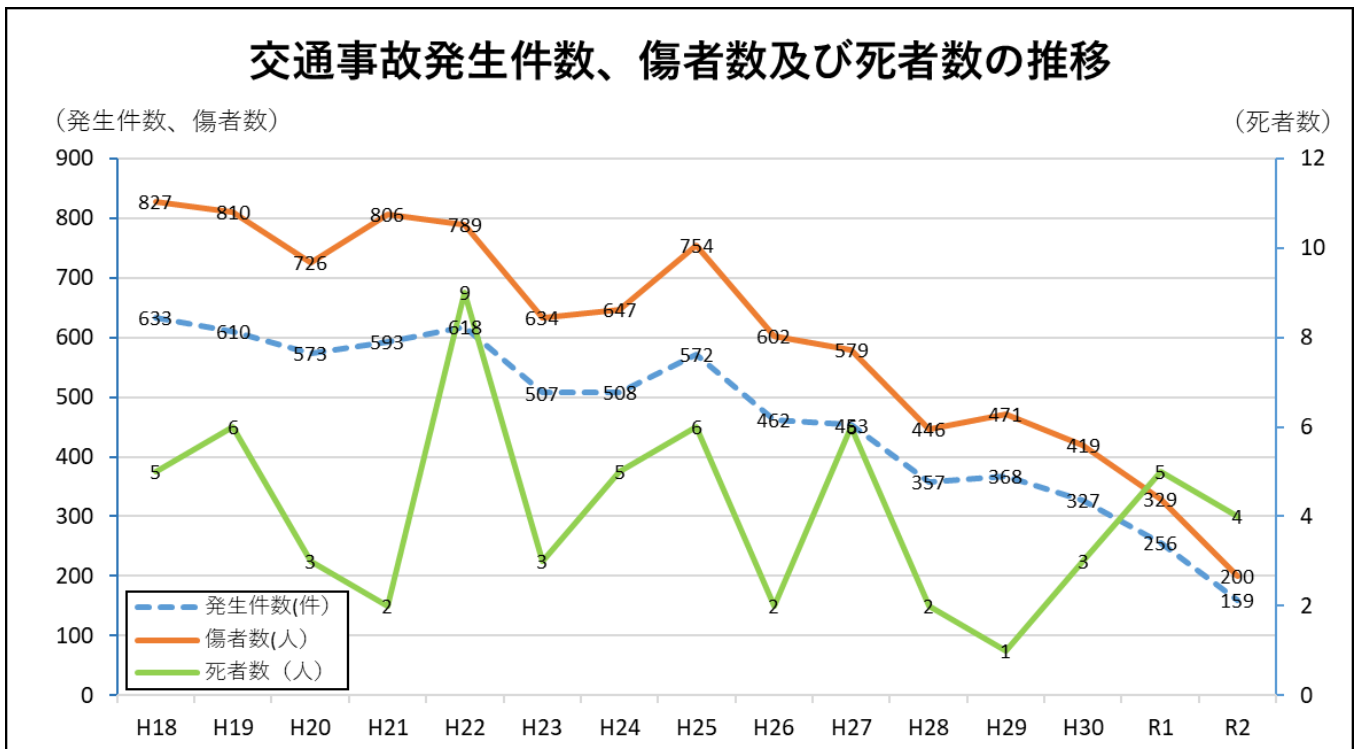
第1節 道路交通事故のない近江八幡を目指して

人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数の減少に積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない安全・安心な近江八幡を目指します。

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故は、平成27年に事故発生件数453件、傷者数579人、死者数6人を数え、その後、発生件数及び傷者数は一定幅での増減を推移しつつ、その後減少傾向となり、令和2年には発生件数159件、傷者数は200人となりました。死者数は増減を繰り返しながら、令和2年に4人となりました。その結果、第10次近江八幡市交通安全計画の目標に掲げた発生件数400件以下の数値目標は達成したものの、死者数0人の数値目標は達成することができませんでした。

今後も、交通事故のない近江八幡市を目指してさらなる交通安全対策を推進する必要があります。



※平成18年～平成21年の数値については、旧近江八幡市と旧安土町の数値を合計したデータ

2 近江八幡市における交通事故等の特徴

(1) 高齢者の事故について

過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数（7人）は、全交通事故死者数（15人）の46.7%（滋賀県49.4%）を占めています。

また、高齢者の事故が占める割合は、平成27年には29.4%で、その後減少したものの、令和2年には31.4%と3割を超える割合を占めており、高齢者ドライバーの事故が占める割合は、平成27年には17.9%でありましたが、平成30年以降は約21%で推移しています。

平成30年以降、高齢者の事故及び高齢者ドライバーの事故のいずれの割合も、滋賀県内の他市町と比べてワースト順位の上位に位置する結果となっており、全国的にも高齢者が関係する重大な交通事故も後が絶えないことから、依然厳しい情勢にあることに変わりはありません。

●年齢層別死傷者数の推移

		H28	H29	H30	R1	R2
全傷者数（人）		446	471	419	329	200
全死者数（人）		2	1	3	5	4
高 齢 者	傷者数（人）	67	52	55	51	26
	全事故件数に占める割合	15%	11%	13.1%	15.5%	13%
	死者数（人）	1	0	1	3	2
	全事故件数に占める割合	50%	0%	33.3%	60%	50%

(2) 交差点事故における出合頭事故について

過去5年間の交差点において発生した事故のうち、信号機のない交差点における出合頭事故が交差点事故に占める割合は、5割から6割で推移しています。

滋賀県全体の数値が40%台前半で推移していることや、ワースト順位が上位に位置していることから、県内他市町と比較して本市の信号機のない交差点における出合頭事故が交差点事故に占める割合は高いことが分かります。

●滋賀県における近江八幡市の交通事故発生状況

		高齢者の事故			高齢ドライバーの事故			交差点事故			交差点事故（うち出発時事故（信号機なし））		
		件数	率（％）	ワースト順位(率)	件数	率（％）	ワースト順位(率)	件数	率（％）	ワースト順位(率)	件数	率（％）	ワースト順位(率)
近江八幡市	H26	138	29.9	5	83	18	6	170	36.8	10	102	60	3
	H27	133	29.4	5	81	17.9	5	165	36.4	9	92	55.8	5
	H28	97	27.2	12	57	16	12	134	37.5	8	74	55.2	5
	H29	87	23.6	16	53	14.4	15	112	30.4	18	70	62.5	2
	H30	102	31.2	7	71	21.7	4	125	38.2	8	54	43.2	12
	R1	91	35.5	4	55	21.5	7	91	35.5	11	49	53.8	4
	R2	50	31.4	9	34	21.4	8	59	37.1	11	31	52.5	7
滋賀県	H26	1649	25.8		976	15.3		2294	35.9		1063	46.3	
	H27	1504	26.3		892	15.6		2025	35.4		903	44.6	
	H28	1447	28.2		909	17.7		1802	35.1		791	43.9	
	H29	1361	28.9		843	17.9		1646	34.9		692	42	
	H30	1194	29.4		746	18.4		1441	35.5		611	42.4	
	R1	1115	31.8		724	20.7		1232	35.2		532	43.2	
	R2	900	32.1		588	21		1033	36.9		434	42	

※着色している項目は滋賀県の数値を超える項目

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本市の人口は、これまで自然増減・社会増減の中で、一定維持の状況として推移していましたが、令和2年には総人口が82,018人となり、今後は減少傾向が予想されています。また、令和7年には高齢者の割合が28.1%まで上昇し、一層の高齢化が進展すると見込まれています。

こうした状況の中、今後も引き続き、高齢化の進展による高齢者が関係する事故の増加が懸念されます。

2 交通安全計画における目標

「交通事故のない安全・安心な滋賀」の実現を究極の目標として、令和7年までに年間の交通事故発生から24時間以内の死者数（以下、交通事故死者数）を35人以下、交通事故重傷者数を290人以下にする滋賀県の目標を踏まえて、次のとおり設定します。

- (1) 交通事故発生件数を「230件以下」とすることを目指します。
- (2) 究極的には年間の交通事故死者数を「0人」とし、令和7年には「3人以下」とすることを目指します。

第3節 今後の道路交通安全対策を進める視点

目標に向けて、第4節（講じようとする施策）に掲げる交通安全対策を実施するにあたり、特に次の視点に配慮した対策を推進します。

1 道路交通の状況を踏まえた安全対策の推進

(1) 住民と一体となった道路交通環境の整備

道路やその周辺に設ける交通安全施設等については、自治会や地域住民、道路利用者、PTA等からの提言・要望を反映し、市民等のニーズに対応する道路交通環境の整備に努めます。

(2) 警察、道路管理者等関係機関との連携

幹線道路や生活道路等における安全確保のため、警察、道路管理者等関係機関が連携するとともに、交通事故の発生の危険性が高い箇所を対象に、交通安全施設等の整備や速度規制等の交通規制の実施に努めます。

2 高齢者、子ども及び障がい者の安全確保

今後、高齢化の進展や交通事故死者数において高齢者が高い比率を占めていくことを踏まえて、高齢者が安全に安心して外出や移動ができる交通社会の形成が求められることから、日常生活で用いる移動の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に子どもの交通安全にも配慮した対策や障がい者に配慮した対策を推進します。

(1) 道路環境の整備

高齢者や子ども、障がい者に配慮した交通安全施設等の整備やバリアフリー化、効果的な交通規制の推進等により、交通弱者にやさしい道路交通環境の整備に努めます。

また、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における交通安全施設等の整備や速度規制等の交通規制の実施に努めます。

(2) 交通安全教育の推進

高齢化社会の進展に伴い、徒歩や自転車を主な移動手段としている高齢者の増加や高齢者が関係する交通事故が増加傾向にあるため、高齢者や重大事故に繋がる恐れのある高齢者ドライバーに対して、関係団体等の協力の下、交通安全教育を推進します。

3 歩行者及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。

4 生活に密着した身近な道路及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、市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交通安全施設等の整備や速度規制等の交通規制の実施など、総合的な対策を推進します。

また、交通総量の抑制を図るため、公共交通機関の一層の利用促進とエコ交通を推進します。

(2) 交差点等における安全確保

交差点（交差点付近及び横断歩道を含む。）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に努めます。

5 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通行政に関わる者、交通機関に関わる者をはじめ、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の全ての者が、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ような広報啓発活動を展開します。

(1) 地域住民の参加

これまで以上に地域住民が自らの地域の交通事故防止に向けて、自治会等の地域団体における交通安全に関する各種活動に積極的に関わるとともに、安全安心な交通社会の形成を自らの問題として積極的に取り組むなど市民が主体となった交通安全意識の醸成に努めます。

(2) 広報啓発活動の強化

警察等の関係機関・団体と連携し交通事故等の情報の提供に努めるとともに、徒歩、自転車利用者、運転者等の移動手段の相違に加え、若年者や高齢者などの年齢や性別に着目した広報啓発活動を行います。

第4節 道路交通に関する安全対策

第3節の視点に重点を置き、次の施策を推進します。

1 道路交通環境の整備

道路交通の安全を確保するため、『近江八幡市都市計画マスタープラン（令和3年3月）』及び『近江八幡市道路網マスタープラン（平成28年4月）』の交通体系整備及び道路整備の基本方針、『近江八幡市道路整備アクションプログラム（平成28年4月）』の道路整備計画に基づく道路交通環境の整備を進めます。

(1) 道路網の体系的整備

ア 道路網の整備による交通集中の緩和

(ア) 通過交通の車両の削減と分散を図るため、幹線道路における渋滞の緩和等を考慮した道路網の整備を推進することで、道路網全体の安全性を向上させます。

(イ) 道路交通と鉄道、市民バス等の公共交通機関の連携を図るため、公共交通の利便性向上に資する道路の整備に努めます。

イ 地域の事情に配慮した整備

観光地における交通渋滞による交通混雑の解消のため、地域のまちづくりを踏まえながら、駐車場等の整備や案内標識などの充実に努め、安全性の高い交通の確保を図ります。

(2) 生活に密着した身近な道路における人優先の安全・安心な歩行空間の確保

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、歩行者等が共存する安全で安心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

警察と道路管理者が連携し、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、通行車両の速度抑制のための整備、交差点の明示等の対策に努めます。

イ 歩行者及び自転車利用者の安全確保

歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い場所等について、道路改良等による交通安全対策を進めます。

ウ 高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活の安全確保

(ア) 誰にとっても暮らしやすいまちづくりを推進し、安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、『近江八幡市交通バリアフリー基本構想（平成16年3月）』及び『近江八幡市交通バリアフリー道路特定事業計画（平成18年3月）』、『篠原駅等周辺移動等円滑化基本構想（平成19年3月）』、『JR安土駅周辺地区移動等円滑化基本構想（平成22年2月）』に基づき、安全な移動の支援のため、道路及び駅等における移動円滑化のための整備を行います。

段差・勾配の改善や視覚障がい者誘導用ブロック（点字ブロック）の敷設・改良、道路照明や街灯の設置、音響式信号機のバリアフリー対応型信号機の整備、案内施設の改良等に努めます。

(イ) 歩行の妨げにならないよう、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、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等における自転車等の駐車についての解消に努めます。

エ 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、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、『近江八幡市通学路交通安全プログラ

ム』による計画的な合同点検の実施や道路交通実態に応じたハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、未就学児が日常的に集団で移動する経路についても、安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、保育所等の対象施設及びその所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(3) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、道路を利用する人の視点を生かすため、自治会や地域住民等の道路利用者の意見や要望をもとに、道路交通環境の整備を進めます。

各自治会等で積極的に取組がされているスクールガード等による見守り活動など、地域ぐるみの活動を推進します。

(4) 効果的で重点的な事故対策の推進

ア 交通事故対策の推進

交通事故が多発している箇所や事故の危険性が高い特定の区間においては公安委員会及び道路管理者等が協議し、集中的な交通安全施設等の整備に努め、交通事故発生を抑止を図ります。

イ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることを考慮し、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備に努めます。

ウ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した時は、警察及び道路管理者等の関係機関が連携し、事故発生 の 要因を調査するとともに、発生要因に対応した対策を実施し、同様の事故の再発防止を図ります。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車利用環境の整備

自転車を公共交通機関と組み合わせ、自動車がなくとも市内の移動が可能な利便性の高い「エコ交通」の充実に向け、既存の自転車道路の有効活用や必要に応じて新たな自転車道路の整備を検討し、自転車を安全かつ円滑に利用できる利用環境の整備に努めます。

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、前照灯早め点灯、反射材の取付け促進、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、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化に伴い自転車事故被害者救済に資す

るための各種保険制度の加入促進等のソフト施策を県、警察等の関係機関と連携して進めます。

イ 放置自転車等の対策

近江八幡駅及び篠原駅、安土駅周辺等における放置自転車等の問題解決に向けて、道路管理者、警察、鉄道事業者等と協力し、駅周辺の自転車等放置禁止区域に放置されている自転車等の整理及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、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化に資するため、違法駐輪行為に係る自転車の取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐輪を防止する取組を推進します。

(6) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の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、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

子どもや高齢者等の生活の移動手段を確保するため、利用者のニーズを踏まえた近江八幡市民バス（あかこんバス）の充実と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。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及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、通勤時の自動車相乗り等の促進を図ります。

ウ 自転車利用の促進

滋賀県と連携し、自転車で琵琶湖を一周するピワイチ等の自転車を利用した観光の推進や、自転車での周遊を促進するためのルート整備や自転車駐車場・レンタサイクル等の整備による観光者の自転車の安全利用について検討します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及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 きめ細や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、地域の交通実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体が密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

(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、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

イ 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等を行うとともに、被害状況等を把握した上で、災害対策基本法の規定に基づく交通規制を迅速かつ的確に実施します。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時には、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、災害の状況や交通規制等に関する情報の提供に努めます。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

道路に対する工作物の設置、工事等のための道路の使用及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、許可条件の履行、占用物件等の適正な維持管理を指導します。

(イ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う道路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や渋滞防止のため、施工時期や施工方法の調整に努めます。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限の違反防止

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路法の規定に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

また、危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限及び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又は制限に対する違反の防止を図ります。

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、『近江八幡市都市計画マスタープラン（令和3年3月）』や『第二期近江八幡市子ども・子育て支援事業計画

(令和2年3月)』の方針に基づく公園等の整備により子どもの遊び場の確保に努めます。

2 交通安全思想の普及啓発

(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習慣・心得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及び知識を習得させることが目標です。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・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及び教材・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・保育所及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通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

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及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、道路及び交通状況に応じて、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及び能力を高めることが目標です。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、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、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育の実施に努めます。

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の開催を推進します。

ウ 青少年に対する交通安全教育の推進

青少年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、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することが出来るような、健全な社会人を育成することが目標です。

中学校・高等学校等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、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、歩行者としての心得、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、標識等の意味、応急手当等について、重点的な交通安全教育の実施に努めます。また、青少年の多くが、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の実施に努めます。

関係機関・団体は、中学校・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・高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

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、免許取得時及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。

事業所等は、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、コミュニティセンター等の地域の活動拠点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などの関係機関・団体、交通安全ボランティア等による活動を推進します。

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。

オ 高齢者に対する交通安全教育

近年の交通事故において、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又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への理解を促し、道路及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技能及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、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、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を実施します。特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導・助言、見守り活動等が地域ぐるみで行われるように努めます。

また、地域における高齢者の交通安全のリーダー的な役割を果たしている老人クラブを対象にリーダー育成の安全運転教育を実施します。

さらに、地域及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。

重大事故に繋がる恐れのある高齢運転者に対しては、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の開催に努め、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、加齢や認知機能の低下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、地域住民等の協力を得ながら免許の返納を促します。

カ 身体障がい者に対する交通安全教育

障がいのある方に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。また、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに介護者、交通ボランティア等の身体障がい者に付き添う者を対象とした講習会等の開催を交通安全協会等の関係団体と連携して推進します。

キ 外国人住民に対する交通安全教育

外国人住民に対し、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、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を推進します。また、外国人を雇用する雇用者等を通じ、関係団体と連携して外国人住民への講習会等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及び知識を習得し、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、交通安全教育に対する情報を共有し、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、講師の派遣及び情報の提供等、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応じた交通安全教育指導者の養成・確保、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 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、県内一斉の「交通安全県民総ぐるみ運動」を受け、重点を定めて関係機関・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。

また、地域の実情に即した効果的な運動を実施するため、自治会等と連携した参加・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、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車走行中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止し、自転車の安全利用を促進するため、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適用し、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、歩行者と追突した場合には加害者となる側面を有しており、自転車も道路交通法に基づく車両であることを十分に認識し、自転車を運転するものとして十分な自覚・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・児童への着用の徹底を図るほか、他の年齢層、特に高齢者の自転車利用者に対してもヘルメット着用を促進します。

ウ シートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、関係機関・団体等と協力して、積極的に普及啓発活動を展開し、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

～滋賀県のシートベルト着用率～

[令和2年10月 警察庁／日本自動車連盟（JAF）調査]

○一般道路における着用率

- ・運転席 … 98.5%（全国平均：99.0%）
- ・助手席 … 93.9%（全国平均：96.5%）
- ・後部座席 … 38.6%（全国平均：40.3%）

○高速道路における着用率

- ・運転席 … 99.7%（全国平均：99.7%）
- ・助手席 … 99.3%（全国平均：98.5%）
- ・後部座席 … 91.6%（全国平均：75.8%）

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着用効果及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つつ、幼稚園・保育所・認定こども園、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、正しい着用の徹底を図ります。

滋賀県のチャイルドシート使用率 … 60.0%（全国平均70.5%）

[令和元年6月 警察庁／日本自動車連盟（JAF）調査]

オ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及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、関係機関・団体と協力の下、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、衣服や靴、鞆等の身の回り品等への反射材の取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。

カ 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・団体が連携し、街頭指導、啓発活動等を実施して、市民に「止まる、見る、待つ」の交差点通行時の基本の周知徹底を図ります。

キ 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時の優しい運転（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。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、インターネットや広報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、実効の上がる広報活動に努めます。

(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、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車排除等を図ります。

(イ) 交通安全を果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報や自治会回覧、インターネット等を通じて、より家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料や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、全市民の気運の向上を図ります。

ケ 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の積極的な実施に努めます。

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、自動車及び自転車の前照灯早め点灯運動を推進します。

- (ウ) 市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情報の提供に努めます。
- (エ) 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、関係機関・団体と連携し、交通安全に関わる者や市民が参加する交通安全推進大会を開催します。
- (オ) 全国において社会問題となっている歩行中、車両の運転中におけるスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等を広く周知し、これらを要因とする交通事故の防止に努めます。
- (カ) 「近江八幡市観光振興計画（平成25年3月）」より、本市の観光客の主な動向として、歴史文化目的の観光が経年的に増加しており、令和元年の滋賀県での観光客入込客数ベスト30をみると、八幡堀が30位以内、日牟禮八幡宮が10位、ラコリーナ近江八幡が1位に位置するなど、滋賀県内における観光拠点として形成されており、今後も観光客の増加が見込まれます。

観光客の増加は、交通事故の発生に影響を与えることが懸念され、観光客に対する交通安全に関する普及啓発活動の推進が必要であることから、近江八幡観光物産協会や近江八幡市観光ボランティアガイド協会等の観光関係団体と連携し、パンフレット等を活用した観光客に対する駐車場の周知啓発やガイドによる広がり歩行等の歩行者に対する注意喚起等、観光客の交通事故防止に努めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並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、組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に役立つ援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

さらに、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから住民や道路利用者が主体的に行うスクールガード事業、キッズつながり隊、「危険箇所マップ」等の作成等住民が積極的に参加できるような仕組みを作るなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進します。

3 安全運転の確保

(1) 運転者への教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けたうえで安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図り、関係機関・団体等と連携して幅広い世代への交通安全教育を推進します。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さについて理解を深め、自らの身体機能の状況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及びマナーを向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

ア 高齢者運転対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者への安全教育の効果的実施等に努めるとともに、認知機能検査に基づく高齢者講習等の身体機能の衰えを自覚させる手法等を行うなど、より効果的な教育の充実に努めます。

(イ) 高齢者標識（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。

(ウ) 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り消し等の行政処分を行います。

(エ) 運転免許証自主返納の促進

運転に不安を感じている高齢運転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、関係機関・団体等と連携し、運転経歴証明書制度の周知や運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の充実、移動手段を確保するため市民バスを始めとする公共交通機関を利用しやすい仕組みの整備等に努めます。

イ シートベルト、チャイルドシート及び自転車等のヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び自転車等の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の積極的な実施に努めます。

(2) 安全運転管理の徹底

関係機関・団体と連携し、安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する

講習の充実等により、これらの者の資質及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室が適切に行われるよう指導します。また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、事業所内の安全運転管理者体制を充実・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は、使用者等への通報制度を十分に活用するとともに、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、使用者の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

(3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインを関係事業所に周知徹底することにより、事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び適正な走行管理の徹底、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に向けた施策の実施に努めます。

(4) 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、消防等の関係機関と協力し、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行います。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報システム等の充実を図ります。

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・予報等の迅速な伝達に努めます。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の点検整備の充実

(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

¹ 危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先など、事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード

を図るため、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を推進します。

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。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化し、自動車ユーザー及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及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。

(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、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

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、生徒及び高齢者に対して、乗車用ヘルメットの着用を促進します。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 効果的な指導取締りの強化等

交通事故抑止のため、街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や市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。

さらに、子どもや高齢者、障がい者等の交通弱者の保護の観点に立った指導取締りを推進します。

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、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、併せて、自転車利用者に対してマナー向上の機運を高めます。

(2) 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、次の暴走族対策を推進します。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校における青少年の指導の充実

暴走族追放の機運を高揚させるため、関係機関・団体との緊密な連携を図るとともに、報道機関等に対する資料提供など、積極的な広報活動に努めます。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する適切な指導等を促進するとともに、関係団体との連携の下、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に着目し、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 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及びこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集まら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環境づくりを積極的に行います。

ウ 車両の不法改造の防止

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競技用車両等の部品が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じて関係団体と協力し、広報活動を推進します。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

救助・救急体制の整備のため、消防機関等が実施する業務を協力して行います。

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大及び交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の拡充を図ります。

イ 集団救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関等への連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団・救急体制を推進します。

ウ 自動体外式除細動器（AED）の使用を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²による適切な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、消防等の関係機関や保健所等が行う講習会等への参加促進を図り、一次救命の普及啓発活動に努めます。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術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救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及び取得時講習、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、安全運転管理者等及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てに用いるゴム手袋、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（自動体外式除細動器（AED）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会等の開催により指導力・実践力の向上を図ります。また、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（自動体外式除細動器（AED）を含む）の応急手当について指導の充実を図ります。

エ 救急救命士の養成

計画的な救急救命士の養成を行うとともに救急救命士の資質の向上に努めます。

また、医師の指示又は指導・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³の充実を図ります。

オ 救助・救急施設の充実強化

救助工作車の救助資機材の充実強化に努めるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、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 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知

² 救急現場に居合わせた人

³ 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

識・技術等の向上を図るため、最新の救助・救急技術を取り入れるなど、教育訓練の一層の充実に努めます。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療体制の充実

救急医療における関係機関の連携強化と医療体制の充実に努めます。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の臨床研修において、救急医療に関する教育研修の充実に努めます。また、救急告示医療機関等に従事する医師や看護師等の救急医療に関する技術の向上に努めます。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保

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・連絡体制の充実・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。

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

- (ア) 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、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・団体との連携を図ります。
- (イ) 各種の広報の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(2) 交通事故被害者支援の充実・強化

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に対して、情報提供などの支援を行います。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の貸付け、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

交通事故被害者等との心情に配慮した相談業務を推進するため、民間の犯罪被害者等支援団体や関係機関相互との連携を強化します。

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、被害者救済の十全を図るため、平成28年2月26日に「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年滋賀県条例第1号）」が施行され、自転車交通安全教育や自転車の安全で適正な利用に関する取組、自転車損害賠償保険等の加入義務化等が定められました。

このため、関係機関・団体と連携し、自転車の安全利用に関する意識やマナーの向上を図り、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化についての周知や、自転車利用者が自転車の運転中などに他人の生命又は身体に被害を与えてしまったときに補填することができるように、賠償責任保険等への加入促進につながる広報活動に努めます。

8 研究開発及び調査研究の充実

(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・高齢者ドライバーの増加、ITの発展、道路交通事故の動向、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、県、警察等の関係機関・団体と連携し、人・道・車それぞれの分野における研究開発を推進します。

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究の推進

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、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や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。

また、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、交通流・量等の交通状況の調査研究を推進します。

イ 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及び高齢ドライバー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
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及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。

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及び解析を行い、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及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の減少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ます。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市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 鉄道事故のない近江八幡を目指して

人や物を大量に高速、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車が高速・高密度で運行されている現在の運行形態においては、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりではなく、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又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身傷害事故と踏切傷害事故が多く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、市民が安心して利用できる鉄道輸送を目指し、各種安全対策を推進していく必要があります。

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、令和2年は、滋賀県下において3件の運転事故が発生し、死者数は2人であり、負傷者数は0人でした。

なお、全国においては、平成17年4月に乗客106名が死亡したJR西日本福知山線の列車脱線事故、平成17年12月に乗客5名が死亡したJR東日本羽越線の列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までの間は乗客の死亡事故は発生していません。

2 交通安全計画における目標

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、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。

このような事故の未然防止を推進するために、県、関係機関等と連携し、市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で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及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

鉄道の運転事故は、ひと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、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。

2 鉄道交通に関する安全対策

(1) 鉄道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傷害事故と踏切事故の多くは、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、県、関係機関等との連携の下、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示やチラシ類の配布等による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の普及に努めます。

特にホームでの接触事故等の人身傷害事故と踏切傷害事故が多くを占めていることから、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のため、利用者等に対する注意喚起や広報活動の実施に努めます。また、視覚障がい者の転落事故について、鉄道事業者による取り組みだけでなく利用者等の協力が必要であることから、合わせて利用者等による視覚障がい者への声かけに関する広報活動に努めます。

(2) 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、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・協力体制の強化に努めます。

(3) 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のため、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ト機能等を担っていることから、公共交通事故の被害者等への支援の取組を進めるため、県、関係機関等を通じ、同支援室との連携の強化を図ります。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない近江八幡を目指して

1 踏切事故の特徴

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、衝撃物別では自動車や歩行者と衝突したものが多くを占めています。

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、市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、踏切事故の発生を防止することを目指します。

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じるなど重大な結果をもたらすものであること、また、踏切道の対策が、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、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。

2 踏切道における交通に関する安全施策

(1) 踏切道の構造の改良促進

歩道が狭隘な踏切について、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者の安全対策のための構造改良を促進します。

また、踏切道に接続する道路の拡幅についても促進します。

(2) 踏切保安設備の整備

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要望し、踏切遮断時間の短縮を図ります。

また、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、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整

備等を要望し、踏切道における事故防止に努めます。

(3) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切事故は、直前横断、脱輪、エンスト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及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動等を積極的に行うとともに、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。