

# 草津市交通安全計画 第11次(案)

交通事故のない安全・安心な草津市を目指して

令和4年 月

草津市交通安全対策会議

## ま え が き

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、この法律に基づき、第1次草津市交通安全計画を策定して以来、これまで10次にわたり交通安全計画を策定し、計画に沿って各種施策を進めてきました。

第10次草津市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、「高齢者および子どもの安全確保」等の3つの視点を重点に、「年間の交通事故死者数をゼロ」にする目標を掲げて交通安全施策に取り組みました。その結果、交通事故発生件数および負傷者数は年々減少し、交通事故対策において一定の効果を出すことができたものの、死者数については増減を繰り返し、第10次交通安全計画の最終年度にあたる令和2年は3名となり、「年間の交通事故死者数をゼロ」にするという目標達成には至りませんでした。毎年、交通死亡事故が起こっている事態を深く受け止め、悲惨な交通事故を一件でも多く減らさなければなりません。

また、本市の交通環境としては、国道1号、京滋バイパス、主要地方道が交差するなど道路交通において重要な役割を担っている一方で、自家用車へ過度に依存しているため、今後、運転免許保有人口や自動車保有台数が増加することで、交通事故発生件数も増加に転じる可能性があります。

このような中、交通事故のない草津市を実現するためには、関係機関や関係団体等が従来にも増して連携を強化するとともに、市民一人ひとりの交通安全に対する意識の高揚をますます図っていく必要があります。

第11次草津市交通安全計画は、このような観点から、令和3年度から令和7年度までの5年間に講じるべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものであり、草津市の最上位計画である「第6次草津市総合計画」において示す、交通事故のない安全で安心なまちを目指すものです。

# 目 次

基本理念等 .....	1
第 11 次草津市交通安全計画の体系図 .....	4
第 1 章 道路交通の安全 .....	5
第 1 節 道路交通事故のない安全・安心な草津市を目指して .....	5
1 道路交通事故の現状 .....	5
2 道路交通事故の特徴 .....	6
第 2 節 交通安全計画の目標 .....	10
1 道路交通事故の見通し .....	10
2 第 11 次草津市交通安全計画における目標 .....	10
第 3 節 道路交通の安全についての対策 .....	11
I 今後の道路交通安全対策における重視すべき視点 .....	11
1 高齢者および子どもの安全確保 .....	11
(1) 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進 .....	11
(2) 子どもの移動経路における安全対策の推進 .....	11
2 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上 .....	11
(1) 安全・安心な歩行（通行）空間の確保 .....	11
(2) 交通安全教育等の推進 .....	11
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 .....	12
(1) 生活に密着した身近な道路における安全確保 .....	12
(2) 交差点における安全確保 .....	12
4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 .....	12
5 地域が一体となった交通安全対策の推進 .....	12
II 道路交通に関する安全施策 .....	13
1 道路交通環境の整備 .....	13
(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 .....	14
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 .....	15
(3) 交通安全施設等整備事業の推進 .....	17
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実 .....	18
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 .....	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 .....	18
(9) 交通需要マネジメントの推進 .....	19
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備 .....	20
(11) 総合的な駐車対策の推進 .....	20
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 .....	21

2	交通安全思想の普及徹底	22
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
(3)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	29
(4)	市民の参加・協働の推進	29
3	安全運転の確保	29
(1)	運転者教育等の充実	29
4	車両の安全性の確保	30
(1)	自動車の検査および点検整備の充実	30
(2)	自転車の安全性の確保	30
5	道路交通秩序の維持	31
(1)	交通の指導取締りの強化等	31
(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	31
(3)	暴走族対策の推進	31
6	救助・救急活動の充実	32
(1)	救助・救急体制の整備	32
(2)	救急医療体制の整備	33
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	33
7	被害者支援の充実と推進	34
(1)	損害賠償の請求についての援助等	34
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	34
第2章	鉄道交通の安全	35
第1節	鉄道事故のないまちを目指して	35
第2節	踏切事故のないまちを目指して	35
(別表)	第11次草津市交通安全計画における重点アクションプラン	36

# 基本理念等

～「交通事故のない安全・安心な草津市を目指して」～

## 1 基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、10次・50年にわたる取組を行ってきたところです。

しかし、依然として、毎日のように、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。）となる方がおられます。高齢化の進展への適切な対処、交通弱者の安全の一層の確保、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

そこで、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を取り入れた新たな時代における対策にも取り組み、これにより、市民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会、究極的には「交通事故のない安全・安心な草津市」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、第1次5か年計画（昭和46年度～昭和50年度）から第10次5か年計画（平成28年度～令和2年度）まで半世紀を経た今、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩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

①交通社会を構成する人間、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 人間に係る安全対策

ドライバーの知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、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、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすなどして、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ことが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

#### イ 交通機関に係る安全対策

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、新技術を活用するほか、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、高い安全水準を維持するとともに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

人優先の考えの下、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、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安全対策を図ります。

#### (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更なる充実を図ります。

#### (4) 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、計画段階から市民が参加できる仕組みづくり等に取り組み、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

#### (5) EBPM<sup>1</sup>の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指します。

#### (6) 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において認められます。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。

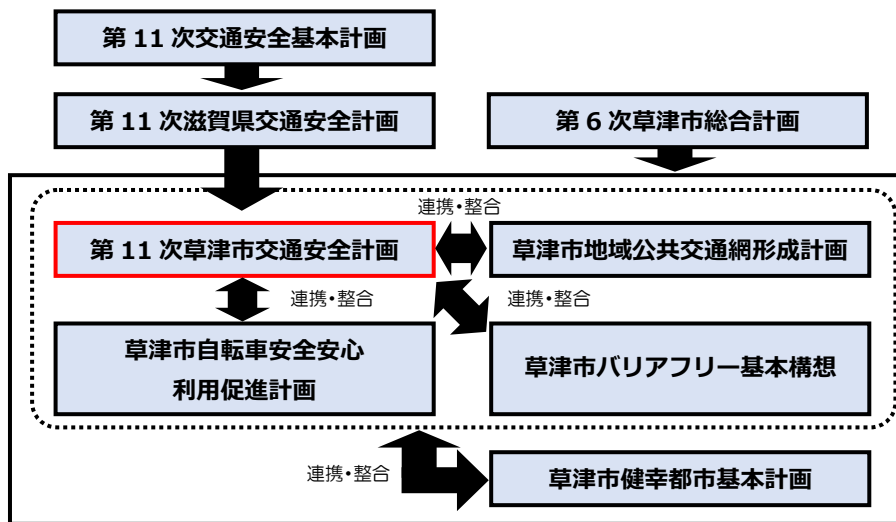
## **4 計画の位置付けおよび推進**

上位計画である第 11 次滋賀県交通安全計画や第 6 次草津市総合計画と整合を図りながら、自転車に係る取組として自転車安全安心利用促進計画により施策を展開するとともに、駅周辺の重点的なバリアフリー化を図る草津市バリアフリー基本構想、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現に向けた交通ネットワークの構築を目指す草津市地域公共交通網形成計画と連携・整合を図り策定しており、これらの計画や草津市健幸都市基本計画とも連携・整合を図ります。

計画に定める各施策の推進については、関係する実施主体が連携して取り組むことにより、交通安全の確保を図ります。

---

<sup>1</sup> EBPM (Evidence-based Policy Making) : 合理的根拠に基づく政策立案



計画の位置付け

## 5 SDGs について

SDGs とは、平成 27 年の国連サミットで採択された、令和 12 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、「誰一人取り残さない」という理念を掲げています。

本計画では SDGs の理念を踏襲して、関連する以下 2 つの項目の達成に貢献していきます。



# 第 11 次草津市交通安全計画 体系図

## 第 1 章 道路交通の安全

### 第 1 節 道路交通事故のない安全・安心な草津市を目指して

- 1 道路交通事故の現状 2 道路交通事故の特徴

### 第 2 節 交通安全計画の目標

- (1) 令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を「ゼロ」にする。  
(2) 令和 7 年までに年間の重傷者数を「30 人以下」にする。



### 第 3 節 道路交通の安全についての対策

#### <5 つの視点>

- 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と遵法意識の向上
- 3 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保
- 4 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- 5 地域が一体となった交通安全対策の推進



#### <7 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   |               |

## 第 2 章 鉄道交通の安全

### 第 1 節 鉄道事故のないまちを目指して

### 第 2 節 踏切事故のないまちを目指して



# 第 1 章 道路交通の安全

## 第 1 節 道路交通事故のない安全・安心な草津市を目指して

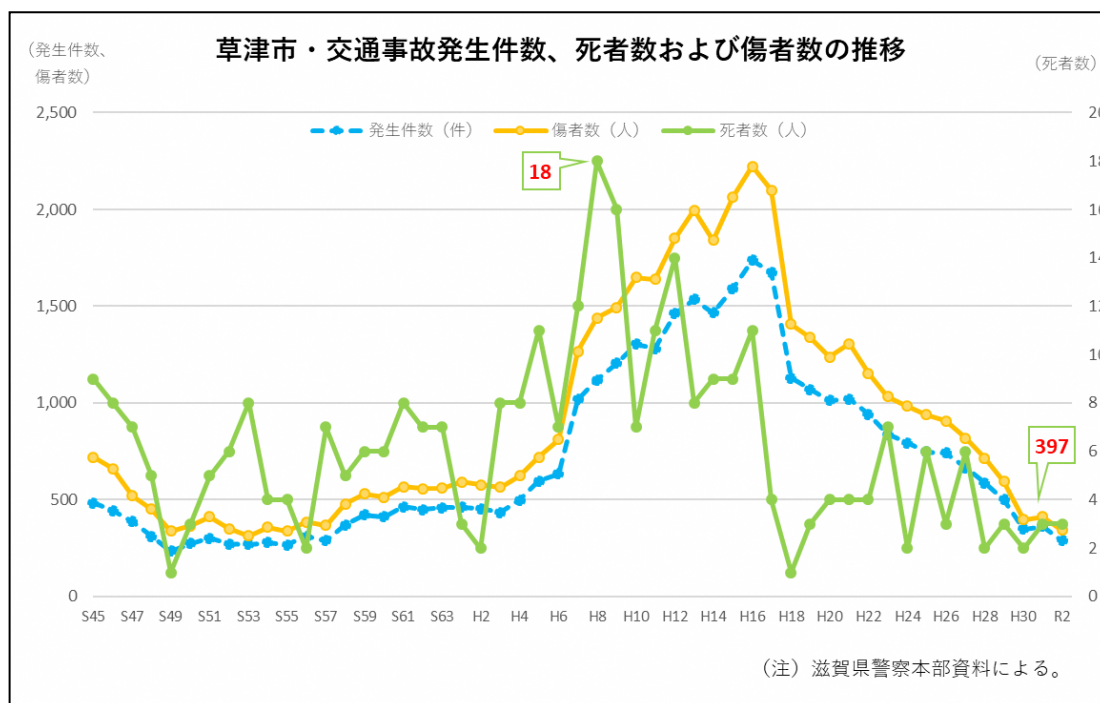
高齢化の進展への適切な対処や歩行者・自転車の安全確保など、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている現状を踏まえ、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数の減少に積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない安全・安心な草津市を目指します。

### 1 道路交通事故の現状

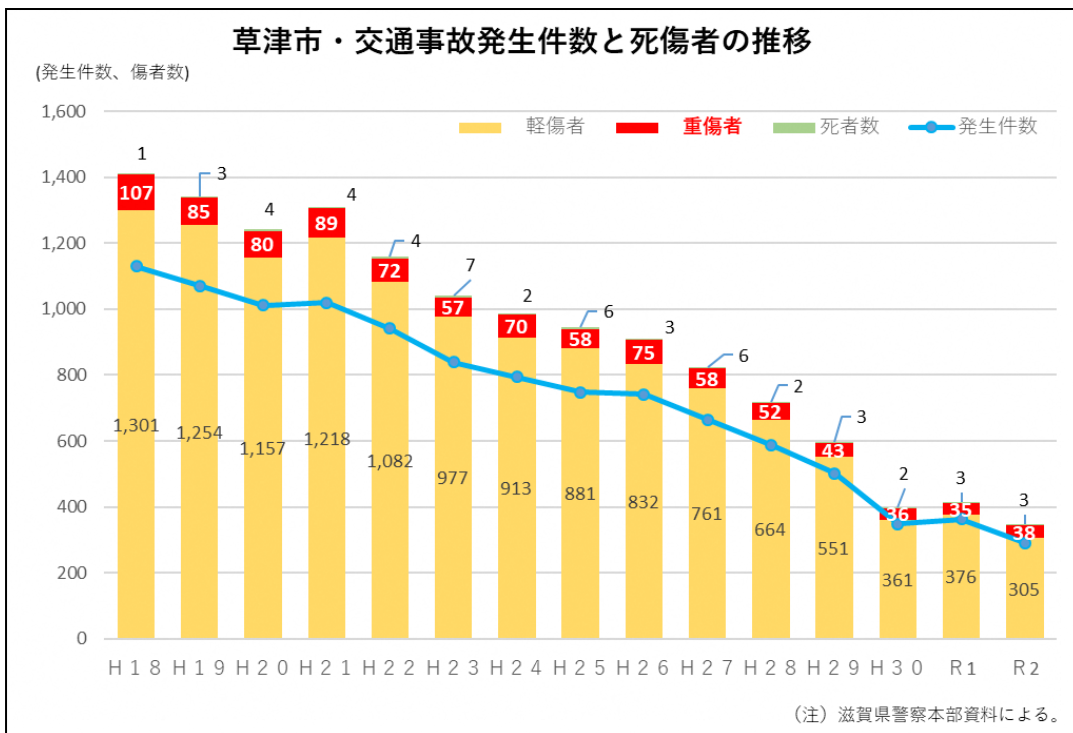
草津市の交通事故による 24 時間死者数<sup>2</sup>は、平成 8 年に 18 人（現行の交通事故統計史上のピーク）を数えましたが、平成 18 年には 1 人にまで減少しました。

以降、増減はあるものの、第 10 次草津市交通安全計画（平成 28 年～令和 2 年）期間中は 3 人以下であったことから、第 10 次計画の「年間の交通事故死者数をゼロ」にするという目標の達成には至りませんでした。

一方で、第 10 次計画の「年間の交通事故負傷者数を 640 人以下」にするという目標は、平成 30 年に 397 人と目標を達成し、以降、わずかな増減はあるものの、減少傾向を維持しています。また、発生件数は平成 21 年以降概ね減少していますが、未だ多くの方が死傷している現状を踏まえ、今後、より一層きめ細かな交通安全対策を推進する必要があります。



<sup>2</sup> 24 時間交通事故死者数：交通事故発生後 24 時間以内に死亡した者の数。



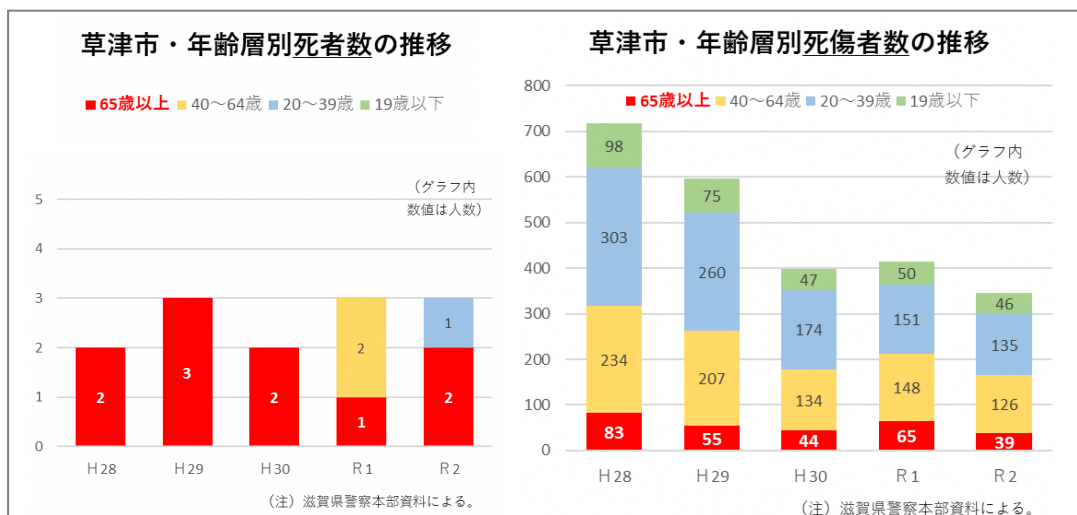
## 2 道路交通事故の特徴

草津市の交通事故では、①交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合が高い、②自動車乗車中の死傷者数の割合が高い、③交差点（付近を含む。）での交通事故発生率が高い、④自転車事故が多い、という特徴があります。

### (1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い

交通事故死傷者数としては全体的に減少傾向にあるものの、過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数（10人）は、全交通事故死者数（13人）の76.9%（全国：55.3%）を占めています。

草津市の高齢者の人口構成比が22.0%（令和元年9月30日現在草津市住民基本台帳人口参照）であるのに比べて、交通事故死者数に占める高齢者の構成比は約3.5倍になっています。



草津市・高齢者状態別死傷者数 (H28~R2)

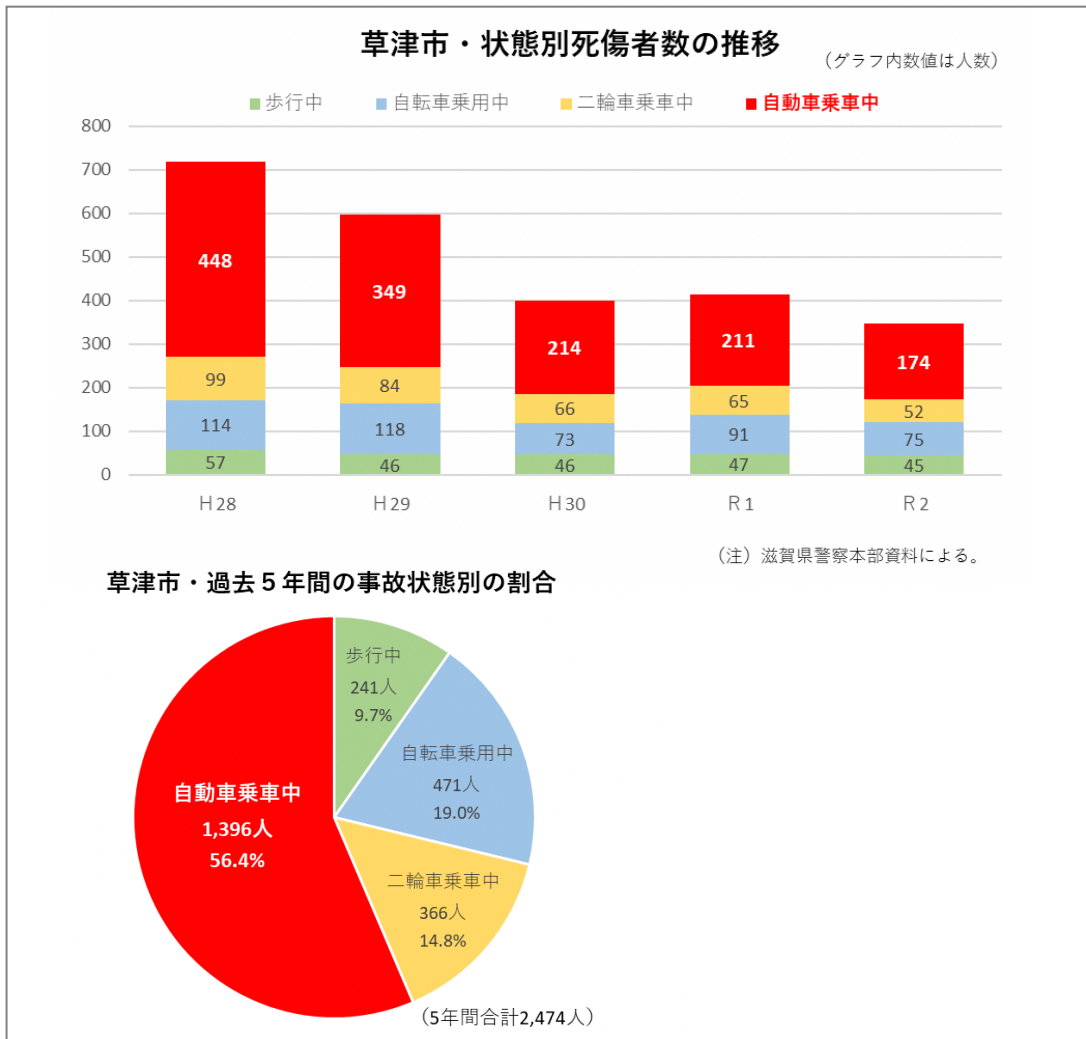
(人)

		H28	H29	H30	R1	R2	計
年間の死傷者数		718	597	399	414	346	2,475
高齢者の死傷者数		83	55	44	65	39	285
高齢者が占める割合		11.6%	9.2%	10.8%	15.7%	11.3%	-
※ 内 うち 死者 数 の内 訳	歩行中	15(1)	9	10(1)	8(1)	13(1)	55
	自転車運転中	20(1)	15(2)	6	20	12	73
	二輪乗車中	10	6(1)	7	5	6	34
	自動車運転中	27	20	17(1)	23	6(1)	92
	自動車同乗中	11	5	4	9	2	31
	その他	0	0	0	0	0	0

(2) 自動車乗車中の死傷者数の割合が高い

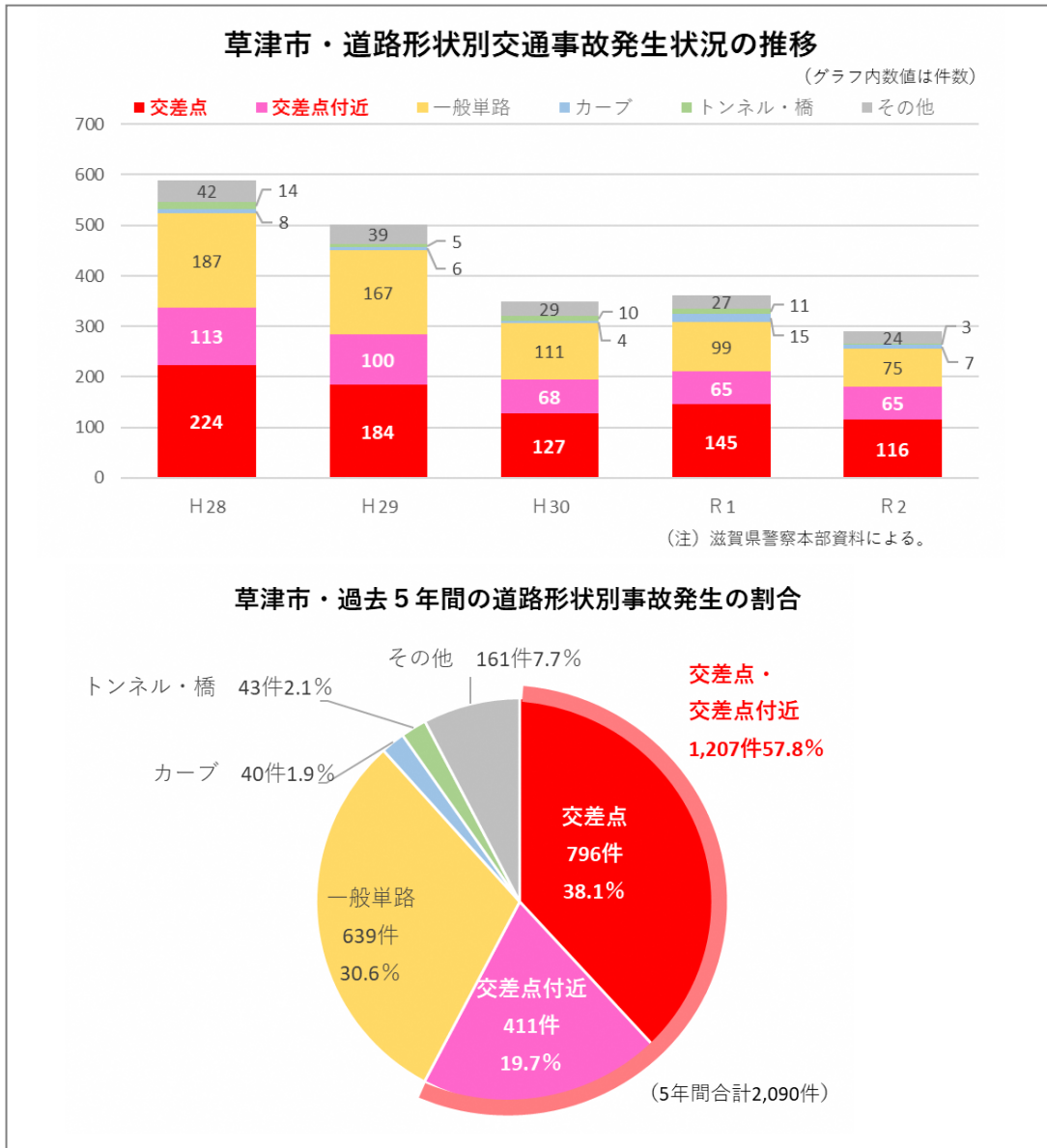
自動車乗車中の死傷者数の割合は、過去5年間で56.4%（全国：64.1%）と高率を占めています。

死傷者数の総数としては減少傾向にある中で、自動車乗車中の死傷者数は常に50%以上を推移しています。



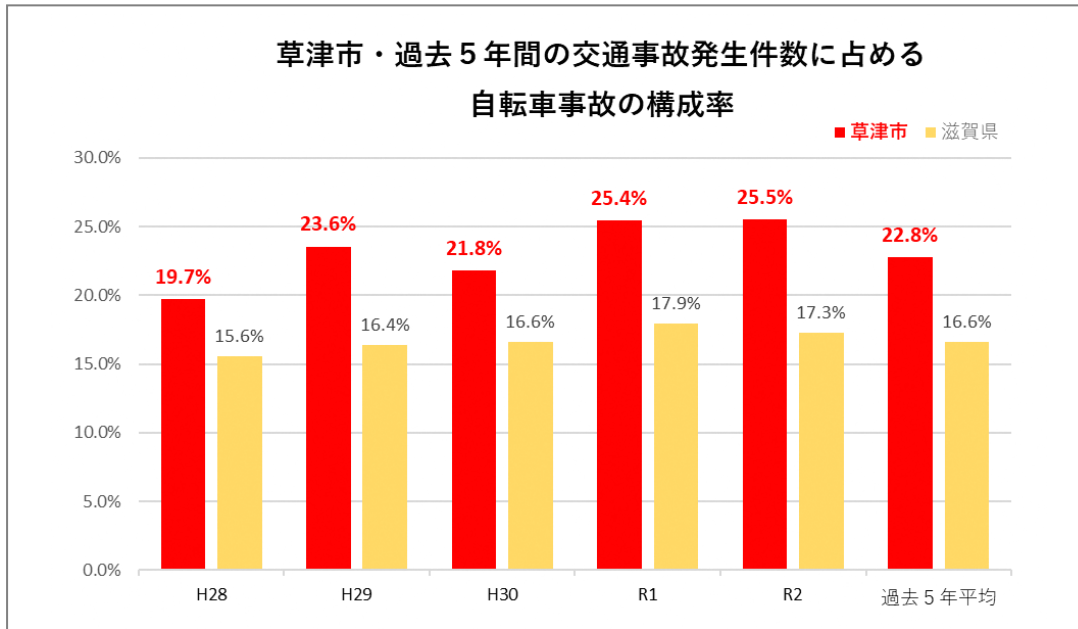
### (3) 交差点（付近を含む。）での交通事故発生率が高い

全交通事故の発生件数が着実に減少傾向で推移している一方で、約半数が交差点および交差点付近で発生しており、交差点（付近を含む。）事故の構成率は過去5年間で57.8%（全国：54.6%）と高率となっています。



#### (4) 自転車事故が多い

過去 5 年間の交通事故発生件数に占める自転車事故の構成率は、平均して約 22.8%（滋賀県：16.6%）と高い水準で推移しており、毎年滋賀県平均を上回っています。



**草津市・交通事故発生件数に占める自転車事故の構成率（H28～R2）** (件)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
草津市	発生件数	588	501	349	362	290	418
	うち自転車事故	116	118	76	92	74	95
	占める割合	19.7%	23.6%	21.8%	25.4%	25.5%	22.8%
	市町順位	4 位	1 位	3 位	2 位	2 位	
滋賀県	発生件数	5,131	4,715	4,055	3,502	2,801	4,041
	うち自転車事故	798	772	673	628	484	671
	占める割合	15.6%	16.4%	16.6%	17.9%	17.3%	16.6%

## 第2節 交通安全計画の目標

### 1 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、市民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

草津市の人口は、2030年から2040年頃をピークとして増加し続けると予想されています。そのうち、65歳以上の高齢化率は大きく増加することが見込まれ、これに比例して高齢者の運転免許人口が増加し、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、高齢運転者による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11次草津市交通安全計画における目標（令和7年までに）

「交通事故のない安全・安心な草津市」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、「世界一安全な道路の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を35人以下、重傷者数を290人以下にする。」とする県目標を踏まえ、次のとおり設定します。

- (1) 年間の24時間死者数を「ゼロ」にすることを目指します。
- (2) 年間の重傷者数を「30人以下<sup>3</sup>」にすることを目指します。

<sup>3</sup> 滋賀県の目標値は、滋賀県内の令和2年重傷者数354人に対し「290人以下」としており、直近の重傷者数に対する目標値の減少率（約81%）であったため、草津市の目標値についても滋賀県の減少率を用い、草津市内の令和2年重傷者数38人×81%≒30人と積算。

## **第3節 道路交通安全についての対策**

### **I 今後の道路交通安全対策における重視すべき視点**

従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢および技術の進展・普及等の変化に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・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、有効と見込まれる施策を推進し、出かけたくなるまちづくりを進めます。

#### **1 高齢者および子どもの安全確保**

##### **(1) 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進**

高齢者が歩行および自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの推進、また、自動車を運転する場合の支援対策として、身体機能の変化等を補う技術の活用・普及を積極的に進めるとともに、これらの対策と連携を深めつつ、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を進めます。

また、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展状況について、交通安全教育等を通じて情報提供していきます。

##### **(2) 子どもの移動経路における安全対策の推進**

子どもの交通事故発生件数は減少してきているものの、令和元年に津市で発生した認可保育園の園外保育の移動中における車両追突事故や、令和3年に千葉県八街市で発生した下校途中の小学生へのトラック追突事故など、重大な交通事故が後を絶たない現状を踏まえ、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置、現地状況に応じた歩道の整備や、通行帯の明示等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

併せて、地域の交通情勢や子ども年代に応じた交通安全教育を推進します。



#### **2 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上**

##### **(1) 安全・安心な歩行（通行）空間の確保**

人優先の考えの下、生活に密着した身近な道路等における横断歩道の設置、現地状況に応じた歩道の整備や、通行帯の明示等による安全・安心な歩行空間の確保、また、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者・自転車および自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を進めます。

##### **(2) 交通安全教育等の推進**

###### **ア 歩行者の安全確保**

運転者に対して、横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するほか、歩行者に対しては、横断歩道や歩道橋の利用、信号の遵守など、歩行者が自ら



の安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

#### イ 自転車の安全利用

近年、自転車が加害者となる交通事故も多く発生していることから、ヘルメット着用の推奨、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車利用者のルールやマナーに違反する行動が多いことから交通安全教育の充実等、自転車の安全利用の促進を図ります。

### 3 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

#### (1) 生活に密着した身近な道路における安全確保

高齢者、障害者および子どもを含むすべての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保するため、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備や交通指導取締りの実施のほか、幹線道路から生活道路への自動車の流入を防止するための対策等を推進します。

#### (2) 交差点における安全確保

様々な交通が輻輳する交差点は、交通事故発生リスクの高い危険箇所であることから、車両等の安全な通行および歩行者等の安全を確保するため、信号機の設置（移設を含む。）や改良、交差点改良、歩道等の安全確保のための防護柵の設置等交通安全施設の整備を進めるとともに、市民すべてが交差点通行時の安全行動を実践するよう交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

### 4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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おり、令和2年の安全運転義務違反による事故件数は全体の48.3%を占めています。

交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施するため、交通ビッグデータ<sup>4</sup>等を活用し、交通事故の減少を図ります。

全事故発生件数のうち安全運転義務違反の件数とその割合 (件)

	H28	H29	H30	R1	R2
年間全事故発生件数	588	501	349	362	290
うち安全運転義務違反	299	274	184	176	140
割合	50.9%	54.7%	52.7%	48.6%	48.3%

### 5 地域が一体となった交通安全対策の推進

これまで以上に地域住民の交通安全対策への関心を高め、行政、関係団体、住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策に取り組みます。

なお、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる現状を踏まえ、若者が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、交通安全活動に積極的に参加するよう促進していきます。

<sup>4</sup> 交通ビッグデータ：カーナビゲーションシステムや携帯電話等から収集される人や車等の移動履歴に係るデータ



## II 道路交通に関する安全施策

### 1 道路交通環境の整備

#### 第11次計画 重点アクションプラン <道路交通環境の整備>

- ◎ 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
  - ・ゾーン30の推進
  - ・通学路の安全対策、高齢者や障害者等の安全に資する歩行空間の整備（通学路対策事業（スクールゾーン設置、歩道整備、道路改良等））
- ◎ 幹線道路における交通安全対策の推進
  - ・事故分析の充実および事故対策のノウハウの蓄積・活用の実施（「事故ゼロプランの推進」）
  - ・交差点改良の実施
- ◎ 高齢者等の移動手手段の確保・充実
  - ・地域と連携した新たな移動手手段の検討
- ◎ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化
  - ・バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備の推進
  - ・草津市バリアフリー基本構想における重点整備地区内の歩道の段差解消等の整備（草津駅、南草津駅移動円滑化促進事業）
- ◎ 無電柱化の推進
  - ・無電柱化の整備の推進
- ◎ 効果的な交通規制の推進
  - ・道路交通環境に則した交通規制の実施と見直し
- ◎ 自転車利用環境の総合的整備
  - ・自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根自転車レーン<sup>5</sup>等の整備（「草津市自転車安全安心利用促進計画」に基づく利用環境の整備）
  - ・JR草津駅・南草津駅周辺における自転車等駐車場対策の推進
  - ・自転車利用環境の改善（放置自転車対策、盗難防止の啓発）
- ◎ 交通需要マネジメントの推進
  - ・公共交通ネットワークの充実化（まめバス、まめタク等の運行）
  - ・公共交通の利便性向上の推進
- ◎ 災害に備えた道路交通環境の整備
  - ・道路、橋梁等の定期点検や補修、補強
  - ・災害発生時における迅速、的確な交通規制の実施
- ◎ 総合的な駐車対策の推進
  - ・自動車駐車場の利用促進
  - ・放置駐車違反に対する取締り活動の強化
- ◎ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
  - ・不法占用調査および指導
  - ・道路パトロールの実施
  - ・地域ぐるみの学校安全推進事業（スクールガード活動事業）の実施

<sup>5</sup> 矢羽根自転車レーン：車道において、自転車専用通行帯の整備が困難な場合に、車道内に青色ライン等のピクトグラムなどで自転車通行位置を明示した箇所

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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「自動車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とは言えず、また、生活道路への通過交通の流入等も依然として深刻な問題です。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の必要な箇所において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。歩行者等の安全を特に確保する必要がある道路においては、現地の状況に応じた歩道整備や歩行者の通行帯の確保、車両速度の抑制に資する交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全・安心な道路交通環境の形成に努めます。

### **ア 生活に密着した身近な道路等における交通安全対策の推進**

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政や地域住民等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

#### **(ア) 警察による対策**

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、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、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灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施します。

また、「草津市バリアフリー基本構想」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、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等を整備します。

#### **(イ) 道路管理者による対策**

歩道の連続的・面的な整備等により、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、警察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区域を形成するゾーン対策、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。

また、住宅街への通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、道路標識・道路標示の設置に努めます。

さらに、交通ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、行政、関係団体、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**

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「草津市通学路等安全対策実施プログラム」に基づく定期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進めるとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結

果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、学校、教育委員会、保育所（園）、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所（園）や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路等の歩道整備等を推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、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) 草津市バリアフリー基本構想に基づき、重点整備地区に定められた草津駅、南草津駅の周辺地区等における生活関連経路は、可能な限り移動等円滑化基準に沿って整備を行い、準生活関連経路については、沿道状況等を加味しながら可能な限り歩きやすい歩道の整備を目指します。また、歩道部における段差の解消や誘導用ブロックの設置等を行い、「安全・安心・快適に移動できる道路整備」を目指します。

(イ) 公共施設や商業施設等の建築物、都市公園、路外駐車場等の生活関連施設についても各施設管理者と調整を図りながら、段差の解消や誘導用ブロックの設置等、可能な限り移動経路のバリアフリー化を行うとともに、わかりやすい案内表示の設置や職員教育を行い、「すべての人が利用しやすい施設」を目指します。

(ウ) 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等の整備を促進するとともに、信号機のバリアフリー化、横断歩道設置位置の改善に努めます。

(エ) 高齢者、障害者等の通行の安全確保と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を実施します。

(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、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車等の解消に努めます。

## **(2) 幹線道路における交通安全対策の推進**

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより有効性を確認した上で、次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等の交通ビッグデータを活用した潜在的危険箇所を分析するなど、きめ細かく効率的な事故対策を推進します。

#### 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<sup>6</sup>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ながら選定します。

(イ) 地域住民に対し、事故多発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、隅切り等の交差点改良、視距の確保、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の交通規制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、関係機関・団体が連携し、速やかに事故要因を調査するとともに、発生要因に対応した対策を早急に実施し、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、現地の状況に応じた歩道整備や歩行者の通行帯の確保、自転車の通行帯の確保等を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(イ) 都市計画道路等の整備を進め、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の防止、通過交通車両の削減と分散を図ります。

(ウ) 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るとともに、交通規制やハンプ・狭さく等による車両速度および通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

#### カ 道路の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・快適な交通の確保に向け、自転車通行環境の整備や交差点のコンパクト化<sup>7</sup>等を推進します。

(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、現地の状況に応じた歩道整備や歩行者の通行帯を確保するための既存道路の拡幅、自転

<sup>6</sup> マネジメントサイクル：計画（Plan）→実行（Do）→検証（Check）→改善（Action）の手順

<sup>7</sup> 交差点のコンパクト化：横断歩道を交差点の中央側へ移設することで、視認性向上、速度抑止を図る交差点の安全対策の一つ

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。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

(ウ) 商業地区等における歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、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、交通広場等の総合的な整備を図ります。

#### キ 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。

### **(3) 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

警察では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成27年度に策定された「滋賀県公共施設等マネジメント基本方針」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。また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の路面標示は経年で摩耗するものであるが、その進行は交通状況等により大きく異なることから定期的な点検により路面標示の適切な管理を行います。

#### イ 歩行者・自転車対策および生活道路対策の推進

生活に密着した身近な道路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、「草津市バリアフリー基本構想」に定める生活関連経路を構成する道路において、歩道の段差、勾配の改善、誘導用ブロックの設置等歩行空間のバリアフリー化および通学路における安全安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の整備、踏切道における交通安全意識の向上を図ることで、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、警察と道路管理者等が協議し、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。

#### エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化等により交差点改良を推進するほか、駐車対策や自動車から公共交通機関等への利用の転換により、道路交通の円滑化を推進していきます。なお、道路交通の円滑化に際しては、環境負荷の軽減や中心市街地の活性化等の観点も踏まえながら進めます。

#### オ 道路交通環境整備への市民参加の促進

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ことで、道路利用者等が日常から抱えている意見を反映した道路交通環境の整備に努めます。

### **(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実**

高齢者の事故防止や運転免許証の自主返納等への対応や、高齢者をはじめとする地域住民が容易に公共交通を利用でき、いつでも安心して移動できる環境づくりを進めるため、鉄道・バスなど様々な方法によって地域の実情に見合った交通手段が確保された状態を目指します。

また、地域公共交通計画を策定し、路線バスやデマンド型交通など暮らしを支える地域交通の改善を図るとともに、自動運転やMaaSといった新たなモビリティサービスを検討する等、階層的かつネットワーク的に組み合わせ、拠点間および拠点外から拠点までの公共交通ネットワークの維持を図ります。

### **(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化**

高齢者や障害者等をはじめ、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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

### **(6) 無電柱化の推進**

主に旧東海道沿いの歴史的な景観形成を推進するとともに、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、情報通信ネットワークの信頼性の向上（断線等の防止）、観光振興等の観点を含め、「無電柱化に係るガイドライン」に基づき無電柱化整備を推進し、安全な移動の円滑化を図ります。

### **(7) 効果的な交通規制の推進**

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の流れ・交通量の状況等地域の実態等に応じた効果的な交通規制が実施します。

### **(8) 自転車利用環境の総合的整備**

ア 安全で安心な自転車利用環境の整備

「草津市自転車安全安心利用促進計画」で定めた自転車ネットワーク計画に基づき、道路管理者と警察とが連携を図りながら、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。併せて、自転車と公共交通機関とが連動する環境に配慮した「エコ交通」の充実化を図ります。

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（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の周知、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・児童等自転車利用者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加入促進等のソフト施策を推進します。



#### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等の駐車需要の多い地域および今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、自転車等の駐車スペースの環境整備を進めます。

#### ウ 放置自転車対策の推進

歩行者の通行の妨げや交通事故の原因、緊急時の防災活動の支障となる放置自転車等について、駅前広場や道路等から撤去するとともに、「草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例」に基づき、自転車等放置禁止区域の周知、啓発を図ります。また、盗難自転車等による放置自転車の発生を防ぐために、自転車駐車場施設や自転車利用の多い大型商業施設等において防犯診断を実施し、無施錠による盗難防止に対する意識の醸成を図ります。

### **(9) 交通需要マネジメントの推進**

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

#### ア 公共交通機関利用の促進

公共交通不便地の解消を図るとともに、持続可能な公共交通ネットワークを構築し、公共交通機関による市内移動の利便性向上を図るため、コミュニティバス「まめバス」やデマンド型乗合タクシー「まめタク」を運行します。また、市民（地域）・事業者・行政の協働と連携の強化によって、地域の特性に応じた公共交通ネットワークの充実を図り、誰もが分かりやすい公共交通の路線図の作成やバスの案内表示の設置、車体のバリアフリー化を促進します。



また、地域公共交通計画の策定による地域公共交通の再構築や、バス交通の円滑化・利便性の向上についての検討、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<sup>8</sup>を活用したリアルタイムでの運行情報の提供等を推進します。

#### イ 自動車利用の効率化

効率的な自動車利用を推進するために、通勤時等の自動車相乗りの促進に努め、乗用車の総量を減らします。また、自動車から排出される二酸化炭素の削減や、交通渋滞緩和等の利点があるカーシェアリングの普及にも努めます。

### **(10) 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を確保することとし、東日本大震災等の大規模地震災害を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、「草津市地域防災計画」における「橋梁、高架の道路等災害予防計画」に基づき、日頃から道路、橋梁等の補修、補強に努めます。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等に強い注意標識、通行規制標識、通行止標識等の交通規制資機材の設置および整備に努めるほか、応急仮復旧に必要な土のうや凍結防止融雪剤等の資材の効果的な活用で、安全性の確保に努めます。

#### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、「草津市地域防災計画」に基づき、必要に応じて緊急交通路を確保するとともに、混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

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

### **(11) 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 きめ細かな駐車禁止規制の推進

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) 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、駐車禁止規制および違法駐車取締りの強化を図るとともに、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、当該車両の所有者に対す

<sup>8</sup> 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



る放置違反金納付命令や車検拒否制度および繰り返し放置違反金納付命令を受けた所有者に対する使用制限命令を適用し、所有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 駐車場の有効利用の促進

自動車駐車場の有効利用を図るため、駐車場提携店舗の拡大や老朽化した駐車場案内システム等の改修を進めます。また、郊外部から市街地への過剰な自動車流入を抑制し、交通の混雑を回避するパークアンドライド<sup>9</sup>の普及のための駐車場等の利用促進を図ります。

### **(12) 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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化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、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、啓発活動を積極的にを行い、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。

##### (エ) 道路パトロールの実施

安全で安心な道路交通環境を維持するため、定期的な道路パトロールを実施します。道路構造物の破損等を発見した場合や、地域住民からの通報があった場合には、簡易な道路維持補修等を実施することで、安全かつ円滑な道路交通を確保します。

#### イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくりを図るため、児童公園等の整備を推進します。

#### ウ 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および道路に関する工事のためやむを得ない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。

<sup>9</sup> 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

## エ 地域ぐるみの学校交通安全の推進

学校における交通安全を地域ぐるみで行うため、小学校区内の地域住民の方に、登下校時における児童の安全確保に協力していただく、スクールガード活動事業を推進します。また、スクールガードリーダーによる巡回指導を各小学校において実施します。

## 2 交通安全思想の普及徹底

### 第11次計画 重点アクションプラン <交通安全思想の普及徹底>

#### ◎段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

- ・ 幼児、児童、生徒および高齢者等への体験型・実践型交通安全教室の実施
- ・ 交通安全シニアカレッジの開催
- ・ ジュニアリーダーの育成

#### ◎交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 全国交通安全運動（春・秋）の実施
- ・ 交通安全県民運動（夏・年末）の実施
- ・ 新入学（園）児と高齢者の交通事故防止運動
- ・ 横断歩道利用者ファースト運動の実施

#### ◎市民の参加・協働の推進

- ・ 学区別事故防止啓発運動の実施

### (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交通環境に応じて、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、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（園）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、日常の教育や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す。また、交通安全教育を効果的に実施するため、紙芝居やDVD・プロジェクターなどの視聴覚教材等の利用、そして、模擬信号や模擬コースを歩いて体験するなど分かりやすい指導に努めるとともに、草津市交通指導員（わかばチーム）の派遣や、教職員の指導力の向上および教材・教具の整備や貸出を推進します。

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（園）および認定こども園において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を開催します。



## 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交通環境に応じて、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、「体育科」、「道徳の時間」、「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、交通ルールの意味および必要性、歩行者としての心得、自転車等の乗り物の安全な利用、危険の予測と回避等について交通安全教育を実施します。

また、小学校における交通安全教育を計画的に実施し、より効果的なものとするため、草津市交通指導員（わかばチーム）による交通安全教室の開催や、自転車の安全利用等も含めた、安全な通学のための指導用参考資料を作成・配布します。

高学年に対しては、地域の子どものための交通ルールの指導者としての自覚を持って、日常的に安全な登下校の誘導に努め、校外においても下級生の交通安全の手本となるよう、ジュニアリーダーの育成を推進します。

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、歩行時や自転車乗用時といった日常生活の中で、児童の模範的な行動をとり、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。



## 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、通学や日常生活での使用頻度が飛躍的に増加する自転車の安全利用を確保するため、必要な技能と知識を十分に習得させ、道路を通行する場合は、自己の安全確保とともに、思いやりをもって周囲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・各団体等と連携・協力を図りながら、「保健体育科」、「道徳の時間」、「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」等を中心とした学校教育活動全体を通じて、交通ルールを守るということや交通違反を伴う危険運転を許さないという意識を醸成するとともに、歩行者・自転車利用者の心構え、自動車等の特性を学習し、危険の予測と回避能力を身につけ交通事故防止に繋げていけるよう、スクエアドストレート方式による自転車安全安心利用教室や、その他交通安全教室の開催等による指導教育を実施します。

また、自転車安全安心利用指導員の派遣や、自転車の安全利用等も含めた、安全な通学のための指導用参考資料等を作成・配布します。

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、自転車の利用者としてだけでなく、二輪車や四輪車の免許を取得できる年齢に達することから、安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールの遵守等規範意識を確立し、自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することが目標です。

高等学校では、家庭および関係機関・団体等と連携・協力し、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、道路上の危険の予測と回避、車両の運転者の責任、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、運転免許を取得することから、免許取得前に飲酒運転や無謀運転等の交通違反を許さないという意識の醸成を行います。

また、高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全利用等も含めた、安全な通学のための指導用参考資料等を作成・配布し、教職員が行う日常的な交通安全指導を支援します。

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。

#### オ 成人および大学生等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徹底の観点から、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、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については、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るよう、関係事業所に働きかけます。

免許取得後の運転者教育については、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知識、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情など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指して、警察が行う各種講習の他、自動車教習所や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を通じて、安全で思いやりのある運転の励行を促します。

また、事業所に対しては、安全運転管理者、運行管理者等の法定講習や指導者向けの研修会等に積極的に参加することで、安全運転管理の徹底化に努めていただくよう働きかけますとともに、関係機関・団体は、事業者や地域の社会教育施設等での交通安全教育において、自動車の安全運転や自転車の安全利用に対する指導者の派遣、自転車利用によるエコ通勤、環境負荷の削減の普及啓発等の推進を図ります。

大学生等に対する交通安全教育については、学生の自転車・二輪車・自動車等の利用実態に応じ、学校が中心となって関係機関・団体等と連携し、学生に交通社会の一員であることを認識させ、社会的責任を含めた交通安全の指導や教育の充実に努めていただくよう、学校へ働きかけます。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動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安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキルおよび交通ルール等の知識を習得させることが目標です。

そのために、草津市交通指導員（わかばチーム）による参加・体験型の交通安全教室や、自転車安全安心利用指導員による自転車安全安心利用教室の開催、また、草津栗東地区交通対策協議会において、交通安全シニアカレッジを開校し、交通安全に関する講座の中で、講話や実技を通して、高齢者の交通事故防止についての意識向上を図ります。



#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害のある方に対する交通安全教育については、模擬道路を活用して、実際に通行しながら、信号機の確認の仕方や道路の渡り方等を指導するなど、指導者や介護者とが連携をとりながら、障害の程度や年齢に合わせた体験型の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

外国人に対する交通安全教育については、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た交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する事業所等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進します。

### **(2) 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、草津栗東地区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。

##### (ア) 主な事業

- ・学区別事故防止啓発運動
- ・自転車交通安全マナーアップ重点校事業
- ・交通安全シニアカレッジ

##### (イ) 年間を通じて実施する運動

- ・横断歩道利用者ファースト運動
- ・近江路交通マナーアップ運動
- ・ハイビーム切替え運動
- ・前照灯早め点灯運動

##### (ウ) 期間を定めて実施する運動

- ・春の全国交通安全運動
- ・夏の交通安全県民運動
- ・秋の全国交通安全運動
- ・年末の交通安全県民運動
- ・新入学(園)児と高齢者の交通事故防止運動

##### (エ) 日を定めて実施する啓発日(交通安全強調日)

- ・交通安全啓発日、自転車安全利用日 毎月 1 日

- ・近畿交通安全日、高齢者交通安全の日 毎月 15 日
- ・シートベルト・チャイルドシート着用啓発日 毎月 20 日
- ・横断歩道利用者ファースト運動啓発日 毎月 25 日
- ・近江路交通マナーアップ運動啓発日 毎月 25 日
- ・自転車安全安心利用日（ツーロックの日） 毎月 26 日
- ・ノーマイカーデー（公共交通機関利用促進日） 毎週金曜日
- ・飲酒運転根絶啓発日 毎月第 4 金曜日
- ・自転車安全利用月間 5 月
- ・交通事故死ゼロを目指す日 4 月 10 日、9 月 30 日

(オ) 交通死亡事故多発警報等発令時に実施する啓発

交通死亡事故多発警報および高齢者事故多発警報発令期間中においては、関係機関、関係団体等が連携し、速効性のある啓発、指導を集中的に行います。



イ 横断歩行者の安全確保（横断歩道利用者ファースト運動）

信号機のない横断歩道上における交通事故は、運転者の安全確認や歩行者優先意識の希薄によるものが多いと考えられることから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を利用すること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。



ウ 自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故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」を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行方法等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を実施するとともに、併進や傘さし、スマートフォン等の操作、イヤホンの使用などの危険行為運転の危険性等について周知・啓発を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓

発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合の備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、夕暮れ時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児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促進に努め、幼児・児童・生徒の着用の徹底を図るほか、高齢者を含む全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

#### エ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用については、警察をはじめ、関係機関・団体等が協力して、あらゆる機会・媒体を通じて後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底について啓発活動等を展開します。

#### オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果および正しい使用方法については、着用推進シンボルマーク等を活用し、警察をはじめ、幼稚園・保育所（園）等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

また、交通安全関係団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

#### カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者および自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について、参加・体験型の講習会の実施および各種教室やイベントで積極的に啓発します。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育および広報啓発活動等の推進

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、草津・栗東安全運転管理者協会、酒類提供飲食店、酒類販売店、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みを推進し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識を確立し、飲酒運転事故ゼロを目指します。

また、関係機関・団体は、高等学校・大学および教育委員会等と連携して、将来の運転者となる生徒・学生を対象として、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 広報媒体を活用した普及啓発

交通安全に関する広報については、ラジオ、広報紙、携帯端末、インターネット等の広報媒体を活用して、交通安全関連事業の開催予定や実施報告、交通事故の統計等、具体的でわかりやすい内容を発信します。



また、地域や企業等の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

### **(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

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等、その主体的な活動を推進します。

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

### **(4) 市民の参加・協働の推進**

交通安全は、市民の安全意識により支えられており、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、学区別事故防止啓発運動などの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、市民の参加・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「安全マップ<sup>10</sup>」等の作成や、草津市スマホアプリ通報システムの活用など、市民が交通安全点検に積極的に参加できる仕組みづくりを行うことで、行政と市民の連携を図ります。

## **3 安全運転の確保**

### **第11次計画 重点アクションプラン <安全運転の確保>**

#### **◎ 運転者教育等の充実**

・交通安全教室、交通安全シニアカレッジでの啓発

#### **(1) 運転者教育等の充実**

運転免許保有者に対して、単に知識や技能を教えるだけでなく、個々の運転者に応じた教育や交通事故被害者の手記を活用した講習等を行い、交通事故の悲惨さについて理解を深め、自らの身体機能や健康状態についての自覚を促すとともに、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

<sup>10</sup> 安全マップ：交通危険箇所を示した地図

交通安全教室や交通安全シニアカレッジにおいて、講話や実技を通しながら、高齢者の交通事故防止についての意識向上を図ります。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

警察をはじめ関係機関と連携し、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、臨時適性検査等を確実に実施します。

イ 運転免許証の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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定することにより、公共交通サービスの改善を図ることで、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

ウ シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用および二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、警察において、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。

#### 4 車両の安全性の確保

##### 第 11 次計画 重点アクションプラン <車両の安全性の確保>

◎ 自動車の検査および点検整備の充実

・ 検査、点検整備における啓発 PR ポスターの掲示

◎ 自転車の安全性の確保

・ 交通安全教室、自転車安全安心利用教室、交通安全シニアカレッジでの自転車安全点検の啓発

##### (1) 自動車の検査および点検整備の充実

自動車点検整備の推進や不正改造車の排除等の運動では、インターネットやポスターの掲示等を活用し、積極的な広報活動を進めます。

##### (2) 自転車の安全性の確保

近年、自転車利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、自転車の安全性を高め、自転車事故の防止を図るため、交通安全教室や自転車安全安心利用教室、交通安全シニアカレッジにおいて、日常点検や定期点検の整備を推進するとともに、インターネットや啓発リーフレット等を活用した積極的な広報活動を進めます。

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。

## 5 道路交通秩序の維持

### 第11次計画 重点アクションプラン <道路交通秩序の維持>

#### ◎ 交通の指導取締りの強化等

- ・ 悪質、危険、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化
- ・ 危険行為を行う自転車利用者に対する指導、取締りの推進

#### ◎ 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

- ・ 科学的捜査の推進

### (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交通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置き、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を考慮した交通指導取締りを効果的に実施します。

指導取締り体制を充実し、高齢者や子ども、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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、著しい過積載、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを強化します。

#### イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、妨害運転等の危険性、迷惑性の高い違反行為に対して積極的に指導警告を行うとともに、飲酒運転、制動装置不良自転車運転、遮断踏切立入り等の悪質・危険な違反行為については検挙措置を推進します。

### (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

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（平成25年法律第86号）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、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

暴走族追放の気運を高揚させるため、関係機関・団体とが緊密な連携を図っていくとともに、暴走族の実態が的確に報道されるよう、報道機関等に対して積極的な広報活動を行います。

また、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、家庭、学校、職場、地域、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の対策を推進します。

さらに、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。

## 6 救助・救急活動の充実

### 第 11 次計画 重点アクションプラン <救助・救急活動の充実>

#### ◎ 救助・救急体制の整備

- ・ 普通救命講習会の開催
- ・ AED 設置場所、施設の公表
- ・ 防災フェア等各種イベントによる啓発活動の実施

#### (1) 救助・救急体制の整備

湖南広域消防局および関係機関が協力して、救助・救急体制の整備を図ります。

##### ア 救助体制の拡充

交通事故に起因する救助活動の増大および事故の種類・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、活動の円滑な実施を図ります。

##### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

交通事故等で多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救助・救急体制の拡充を図るとともに、必要に応じて救急医療班等の出動を要請し、円滑な活動を図ります。

##### 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

現場におけるバイスタンダー<sup>11</sup>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、心肺蘇生法の指針に基づく応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防局、医療機関、民間団体等の関係機関が行う指導資料の作成・配布、講習会の開催等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するとともに、救急の日、救急医療週間、防災フェア等の機会を通じて広報啓発活動に努めます。これらに加え、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を進めるよう関係機関に働きかけます。

さらに、学校における教職員対象の心肺蘇生法（AED 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・実践力の向上に努めるとともに、中学校、高等学校の「保健体育科」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。）についての指導の充実を図ります。また、交通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を習得する観点から、自動車事故救急法講習の実施を関係機関に働きかけます。併せて、AED 設置場所および設置施設の公表を積極的に実施します。



<sup>11</sup> バイスタンダー：救急現場に居合わせた人

## エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア<sup>12</sup>の充実のため、(一財)救急振興財団が行う救急救命士養成講習等を利用した計画的な救急救命士の養成を図り、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<sup>13</sup>の充実を図ります。

## オ 救助・救急施設の整備の充実

消防局における救助救急訓練用資機材の整備を図るとともに、消防局への救助工作車、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

消防局が、交通事故等による負傷者に対し、防災ヘリコプターまたはドクターヘリを活用することが有効と判断した場合は、運航の手順に基づき防災ヘリコプター等の出動を要請し、早期医療介入および早期搬送に努めます。



## **(2) 救急医療体制の整備**

### ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる一次(初期)救急医療体制<sup>14</sup>の継続や充実・拡大に努め、緊急の手術や入院治療が必要な症例に対応する二次救急医療体制についても、その充実を図るよう関係機関に働きかけます。

また、救急医療機関の情報を収集し、救急医療情報を提供する「滋賀県広域災害・救急医療情報システム」を活用し、救急医療体制の整備・充実を図るよう関係機関に働きかけます。

### イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育・臨床研修における救急医療に関する教育臨床が充実するよう関係機関に働きかけます。

## **(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、消防局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」<sup>15</sup>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。

<sup>12</sup> 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

<sup>13</sup> 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

<sup>14</sup> 一次(初期)救急医療体制：休日急患診療所と在宅当番医制により、比較的症状の軽い救急患者に対する診療

<sup>15</sup> 傷病者の搬送および受入れの実施に関する基準：平成 21 年の消防法改正に基づき、消防局による傷病者の搬送および医療機関による受入れの迅速かつ適切な実施を図るために定める基準

## 7 被害者支援の充実と推進

### 第11次計画 重点アクションプラン <被害者支援の充実と推進>

#### ◎ 損害賠償の請求についての援助等

- ・ 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営の推進
- ・ 交通事故相談活動の周知徹底

#### ◎ 交通事故被害者支援の充実強化

- ・ 自転車損害賠償保険等の加入啓発

#### (1) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供するため、滋賀県立交通事故相談所等を活用した交通事故相談活動について、インターネットや広報紙を活用した積極的な広報活動を行います。

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

##### イ 自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底

近年、自転車が加害者となる事故に関し高額な賠償額となるケースが発生していることから、被害者の十全な救済を図るため、県と連携しながら、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に損害を与えてしまったときに補填することができるように、「草津市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、保険または共済への加入促進を図ります。

##### <適用条例>

- 滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
- 草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例

## 第 2 章 鉄道交通の安全

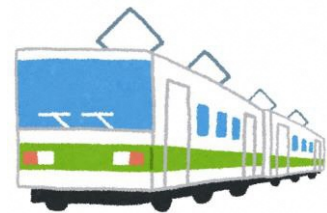
### 第 1 節 鉄道事故のないまちを目指して

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鉄道においては、駅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）等の人身傷害事故等が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりではなく、被害が甚大となるおそれがあります。

このことから、鉄道事故につながる恐れのある危険防止に向けた広報活動の徹底や、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮した、段差の解消、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等の対策が講じられるよう、鉄道事業者に要請していきます。

さらに、踏切事故等鉄道の運転事故や大惨事を引き起こす置石・投石等による鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を未然に防止するために、市広報紙等を積極的に活用するほか、交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を鉄道事業者とともに積極的に行います。

また、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局、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。

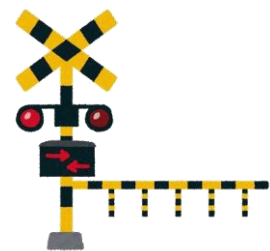


### 第 2 節 踏切事故のないまちを目指して

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が生じるなど、重大な被害をもたらす恐れがあります。

このことから、踏切遮断機の保安設備の整備および交通規制の実施について、効果的な安全対策を総合的かつ積極的に推進するよう、鉄道事業者に要請していきます。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上および踏切支障時における非常ボタンの操作等について、広報活動等で周知徹底を図ります。



(別表) 第11次草津市交通安全計画における重点アクションプラン

道路交通に関する安全施策	実施主体	具体的な安全施策	施策期間				
			R3	R4	R5	R6	R7
<b>1 道路交通環境の整備</b>							
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	警察	ゾーン30の推進					
	県・市	通学路の安全対策、高齢者や障害者等の安全に資する歩行空間の整備(通学路対策事業(スクールゾーン設置、歩道整備、道路改良等))					
幹線道路における交通安全対策の推進	国・警察	事故分析の充実および事故対策のノウハウの蓄積・活用の実施(「事故ゼロプラン」の推進)					
	県	交差点改良の実施					
高齢者等の移手段の確保・充実	市	地域と連携した新たな移手段の検討					
歩行者空間のユニバーサルデザイン化	国・県・市	バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備の推進					
	市	草津市バリアフリー基本構想における重点整備地区内の歩道の段差解消等の整備(草津駅、南草津駅移動円滑化促進事業)					
無電柱化の推進	国・市	無電柱化の整備の推進					
効果的な交通規制の推進	警察	道路交通環境に則した交通規制の実施と見直し					
自転車利用環境の総合的整備	国・県・市・警察	自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根自転車レーン等の整備(草津市自転車安全安心利用促進計画)					
	市	JR草津駅・南草津駅周辺における自転車等駐車場対策の推進					
	市	自転車利用環境の改善(放置自転車対策、盗難防止の啓発)					
交通需要マネジメントの推進	市	公共交通ネットワークの充実化(まめバス、まめタク等の運行)					
	市	公共交通の利便性向上の推進					
災害に備えた道路交通環境の整備	国・県・市	道路、橋梁等の定期点検や補修、補強					
	警察	災害発生時における迅速、的確な交通規制の実施					
総合的な駐車対策の推進	市	自動車駐車場の利用促進					
	警察	放置駐車違反に対する取締り活動の強化					
交通安全に寄与する道路交通環境の整備	国	不法占用調査および指導					
	国・県・市	道路パトロールの実施					
	市	地域ぐるみの学校安全推進事業(スクールガード活動事業)の実施					
<b>2 交通安全思想の普及徹底</b>							
段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	市・警察	幼児、児童、生徒および高齢者等への体験型・実践型交通安全教室の実施					
	県・市・警察	交通安全シニアカレッジの開催					
	市	ジュニアリーダーの育成					
交通安全に関する普及啓発活動の推進	県・市・警察	全国交通安全運動(春・秋)の実施					
	県・市・警察	交通安全県民運動(夏・年末)の実施					
	県・市・警察	新入学(園)児と高齢者の交通事故防止運動					
	県・市・警察	横断歩道利用者ファースト運動の実施					
	県・市・警察	学区別事故防止啓発運動の実施					
市民の参加・協働の推進	県・市・警察	学区別事故防止啓発運動の実施					
<b>3 安全運転の確保</b>							
運転者教育等の充実	県・市・警察	交通安全教室、交通安全シニアカレッジでの啓発					
<b>4 車両の安全性の確保</b>							
自動車の検査および点検整備の充実	国・県・市・警察	検査、点検整備における啓発PRポスターの掲示					
自転車の安全性の確保	県・市・警察	交通安全教室、自転車安全安心利用教室、交通安全シニアカレッジでの自転車安全点検の啓発					
<b>5 道路交通秩序の維持</b>							
交通の指導取締りの強化等	警察	悪質、危険、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化					
	市・警察	危険行為を行う自転車利用者に対する指導、取締りの推進					
交通事故事件等に係る適正かつ厳密な捜査の一層の推進	警察	科学的捜査の推進					
<b>6 救助・救急活動の充実</b>							
救助・救急体制の整備	消防	普通救命講習会の開催					
	消防	AED設置場所、施設の公表					
	消防	防災フェア等各種イベントによる啓発活動の実施					
<b>7 被害者支援の充実と推進</b>							
損害賠償の請求についての援助等	県	交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営の推進					
	県・市・警察	交通事故相談活動の周知徹底					
交通事故被害者支援の充実強化	県・市	自転車損害賠償保険等の加入啓発					