滋 賀 県 交 通 安 全 計 画
（第　12　次）

交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して

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、11次にわたる滋賀県交通安全計画を策定し、県、市町、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。

第11次滋賀県交通安全計画（令和３年度～令和７年度）では、「高齢者および子どもの安全確保」等６つの視点を定め、年間の交通事故死者数を35人以下、重傷者数を290人以下とする目標を掲げて取り組みました。その結果、令和６年の死者数は28人と昭和23年以降で最少を記録しましたが、翌令和７年は54人と大幅に増加したため、目標の達成には至りませんでした。重傷者数についても、中長期的に減少傾向であるものの、令和７年に327人と目標の達成には至りませんでした。

第12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安全・安心な滋賀を目指します。とりわけ、少子高齢化の進展に適切に対処するため、今後の道路交通安全対策を考える視点を、

- 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- 子どもの安全確保のための環境整備
- 歩行者の安全確保のための意識変容
- 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- 外国人の交通安全対策の推進
- 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- 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
- 先進技術の活用推進
- 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 地域が一体となった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持ち、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。

第12次滋賀県交通安全計画は、このような観点から、令和８年度から令和12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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
　第１節　道路交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して　・・・・・・5
　　１　道路交通事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　　２　滋賀県における交通事故の特徴　・・・・・・・・・・・・・・・・6
　第２節　交通安全計画の目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　第３節　道路交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・・・9
　　１　交通安全対策において重視すべき視点　・・・・・・・・・・・・9
　　（１）高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさない
　　ための総合的な対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　（２）子どもの安全確保のための環境整備　・・・・・・・・・・・・10
　　（３）歩行者の安全確保のための意識変容　・・・・・・・・・・・・11
　　（４）自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備　・・12
　　（５）外国人の交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・12
　　（６）特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの
　　法令遵守の徹底と安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・12
　　（７）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・13
　　（８）先進技術の活用推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　　（９）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進　・・・・・・13
　　(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進　・・・・・・・・・14
　　Ⅱ　道路交通に関する安全施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　１　道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　（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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　（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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
　　（３）幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・18
　　（４）交通安全施設等整備事業の推進　・・・・・・・・・・・・・・22
　　（５）高齢者等の移動手段の確保・充実　・・・・・・・・・・・・24
　　（６）歩行者空間のユニバーサルデザイン化　・・・・・・・・・・24
　　（７）無電柱化の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
　　（８）効果的な交通規制の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・25
　　（９）自転車利用環境の総合的整備　・・・・・・・・・・・・・・・25
　　(10) 高度道路交通システムの活用　・・・・・・・・・・・・・・・26
　　(11) 交通需要マネジメントの推進　・・・・・・・・・・・・・・・27
　　(12) 災害に備えた道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・28
　　(13) 総合的な駐車対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・29
　　(14) 道路交通情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
　　(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・31
　　(16) ウォーカブルな公共空間の整備　・・・・・・・・・・・・・・32

２　交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・34
（２）効果的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・・・39
（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・40
（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進　・・・48
（５）住民の参加・協働の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・48
３　安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
（１）運転者教育等の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
（２）運転免許制度の適切な運用　・・・・・・・・・・・・・・・・52
（３）自動運転等の安全の確保と支援　・・・・・・・・・・・・・・52
（４）安全運転管理の徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
（５）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進　・・・53
（６）交通労働災害の防止等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
（７）道路交通に関連する情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・57
４　車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
（１）車両の安全性に関する基準等の改善の推進　・・・・・・・・58
（２）自動運転車の安全対策・活用の推進　・・・・・・・・・・・58
（３）自動車の検査および点検整備の充実　・・・・・・・・・・・58
（４）自転車の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
５　道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
（１）交通指導取締りの強化等　・・・・・・・・・・・・・・・・・61
（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　・64
（３）暴走族対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
６　救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
（１）救助・救急体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
（２）救急医療体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
（３）救急関係機関の協力関係の確保等　・・・・・・・・・・・・68
７　被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
（１）損害賠償の請求についての援助等　・・・・・・・・・・・・69
（２）交通事故被害者支援の充実強化　・・・・・・・・・・・・・69
８　研究開発および調査研究の充実　・・・・・・・・・・・・・・71
（１）道路交通の安全に関する研究の推進　・・・・・・・・・・・71
（２）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化　・・・・72
第２章　鉄道交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
第１節　鉄道事故のない滋賀を目指して　・・・・・・・・・・・・・74
１　鉄道事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
２　第 12 次滋賀県交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・74
第２節　鉄道交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・76
１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・76
２　鉄道交通に関する安全施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・76
（１）鉄道交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
（２）鉄道交通の安全に関する知識の普及　・・・・・・・・・・・77
（３）鉄道の安全な運行の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・77

（４）鉄道車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・79
（５）救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・79
（６）被害者支援の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・79
第３章　踏切道における交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
第１節　踏切事故のない滋賀を目指して　・・・・・・・・・・・・・・・81
１　踏切事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
２　第 12 次滋賀県交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・81
第２節　踏切道における交通の安全についての対策　・・・・・・・・・82
１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点　・・・・・・82
２　踏切道における交通に関する安全施策　・・・・・・・・・・・・82
（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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
（２）踏切道の統廃合の促進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 83
（３）踏切保安設備の整備および交通規制の実施　・・・・・・・・ 83
（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 84

基　本　理　念　等

～　「交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して」　～

１　基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、11 次・55 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、新た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。次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、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進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、県民全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・安心な滋賀」を目指します。

２　計画期間

令和８年度から令和 12 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

運転する人間の知識・技能向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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、交通事故被害者等の声を県民が直接聞く機会を増やすなどして、県民一人ひとりが、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いう前提の下で、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、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、老朽化対策を含めた交通安全施設管理の適正化を図ります。

(3) 増加する外国人運転者等への対応

在留外国人数および訪日外国人数の更なる増加が予想されていることから、関係省庁・地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させるよう取組を推進します。

(4) 先進技術の積極的活用

陸上交通の分野では、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められているほか、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の活用により交通事故が減少しています。今後も、こうした交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用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。

(5) 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。

(6) 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に取り組み、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(7) EBPM[1]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。

[1] EBPM (Evidence-based Policy Making)：証拠に基づく政策立案

第１章　道路交通の安全

道路交通の安全に関する施策の体系図

１．基本理念

人命尊重の理念に基づき、究極的には、**交通事故のない安全・安心な滋賀を目指す。**

２．道路交通の安全についての目標

① 令和 12 年までに 24 時間死者数を 30 人以下にする。

② 令和 12 年までに重傷者数を 270 人以下にする。

３．道路交通の安全についての対策

＜10 の視点＞

① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
② 子どもの安全確保のための環境整備
③ 歩行者の安全確保のための意識変容
④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤ 外国人の交通安全対策の推進
⑥ 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
⑦ 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保
⑧ 先進技術の活用推進
⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

＜８つの柱＞

① 道路交通環境の整備
② 交通安全思想の普及徹底
③ 安全運転の確保
④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持
⑥ 救助・救急活動の充実
⑦ 被害者支援の充実と推進
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安全・安心な滋賀を目指して

従来の交通安全対策を基本として、社会経済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、分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、次世代を担う子どものかけがえのない命を守り、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組をより一層推進し、究極的には、道路交通事故のない安全・安心な滋賀を目指します。

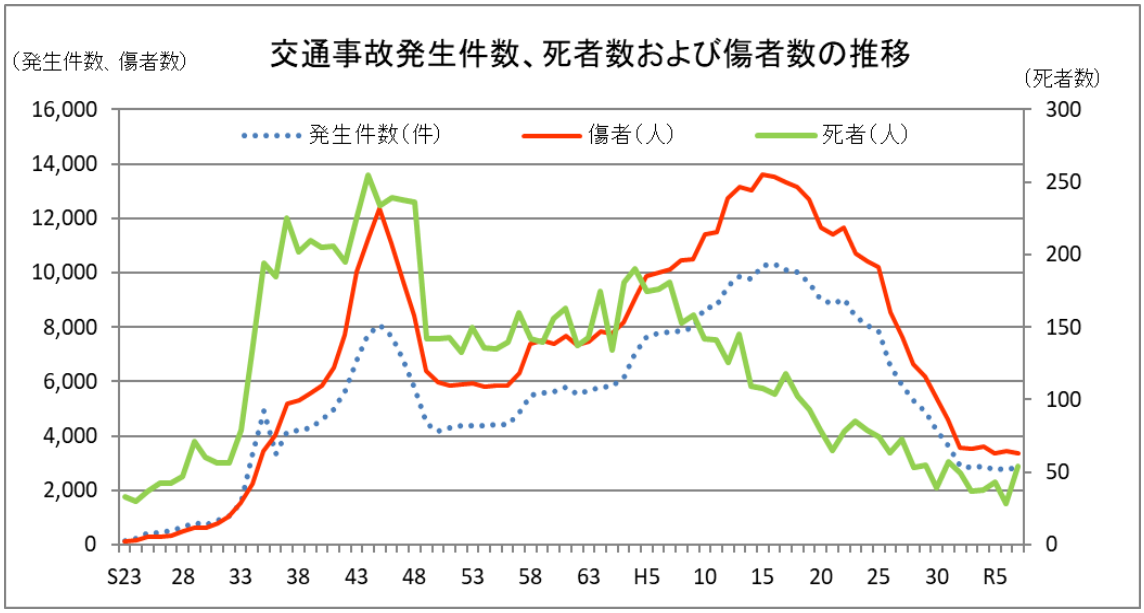
１　道路交通事故の現状

滋賀県の交通事故による 24 時間死者数は、昭和 44 年に 255 人（現行の交通事故統計史上のピーク）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、翌年からは着実に減少に向かい、平成 12 年には 126 人とピーク時の半減を達成し、さらに平成 19 年には 93 人と 100 人を下回りました。

以後、増減はあるものの 100 人以下を維持しながら、総体的には減少傾向で推移し、第 11 次滋賀県交通安全計画（令和３年～令和７年）期間中の令和６年には 28 人と、昭和 23 年以降で最少を記録しました。これは、同時に第 11 次計画の「24 時間死者数を 35 人以下にする。」という目標を達成する結果となりましたが、翌令和７年は 54 人と目標の連続達成には至りませんでした。

また、第 11 次計画の「年間の重傷者数を 290 人以下にする。」という目標については、平成 13 年に 1,534 人と過去最多を記録した後は減少に向かい、令和７年は 327 人となりましたが、未だ達成には至っていません。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。



（注）滋賀県警察本部資料による。

＜過去５年間の死者数および重傷者数＞

（単位：人）

	R3	R4	R5	R6	R7
死 者 数	37	38	43	28	54
重傷者数	325	322	404	368	327

（注）滋賀県警察本部資料による。

２　滋賀県における交通事故の特徴

滋賀県の交通事故は、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歩行中および自転車乗用中の死者数の割合が高い、③交差点（付近を含む。）での交通事故発生率が高い、④自動車乗車中死者のシートベルト着用率が低い、という特徴があります。

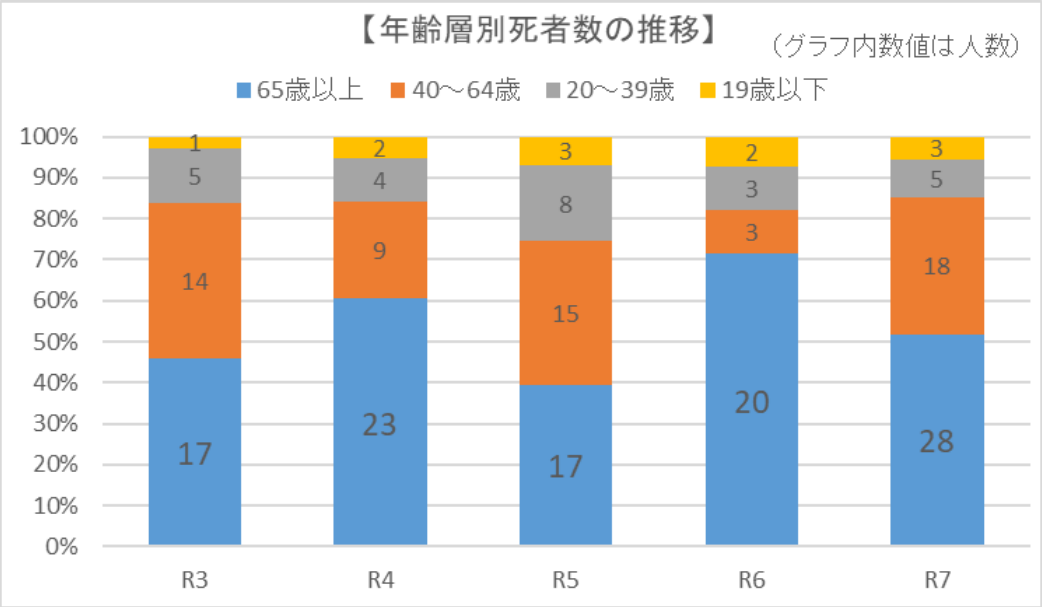
(1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い

長期的に見ると高齢者（65 歳以上）の人口当たりの交通事故死者数は減少傾向にある一方で、過去５年間の全交通事故死者数（200 人）に占める高齢者の死者（105 人）の割合は 52.5%（全国：56.3%）と、依然高い水準となっています。

滋賀県の高齢者の人口構成比が 27.6%（令和７年 10 月１日現在滋賀県推計人口参照）であるのに対して、交通事故死者数に占める高齢者の構成比は約２倍になっています。

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

ね半数を占めており、過去５年間の構成率は 64.8%となっています。



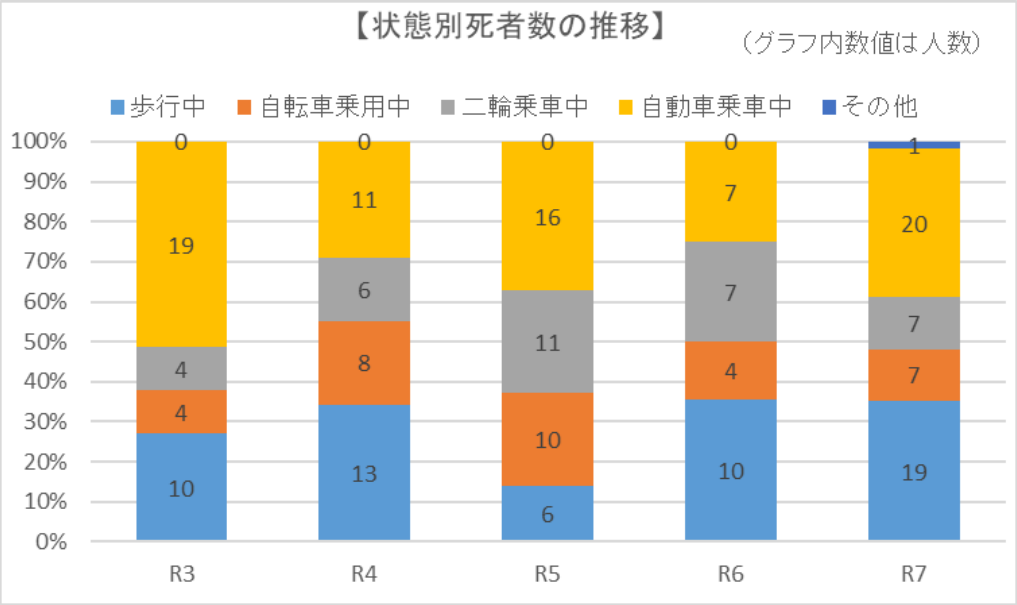
（注）滋賀県警察本部資料による。

(2) 歩行中および自転車乗用中の死者数の割合が高い

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 45.5%（全国：48.8%）と、半数近くを占めています。

特に歩行中の死者数が多く、自転車乗用中との合計では、自動車乗用中の死者数を上回る年も見られます。

自転車乗用中の死者数については、全体の約１～２割で推移しています。

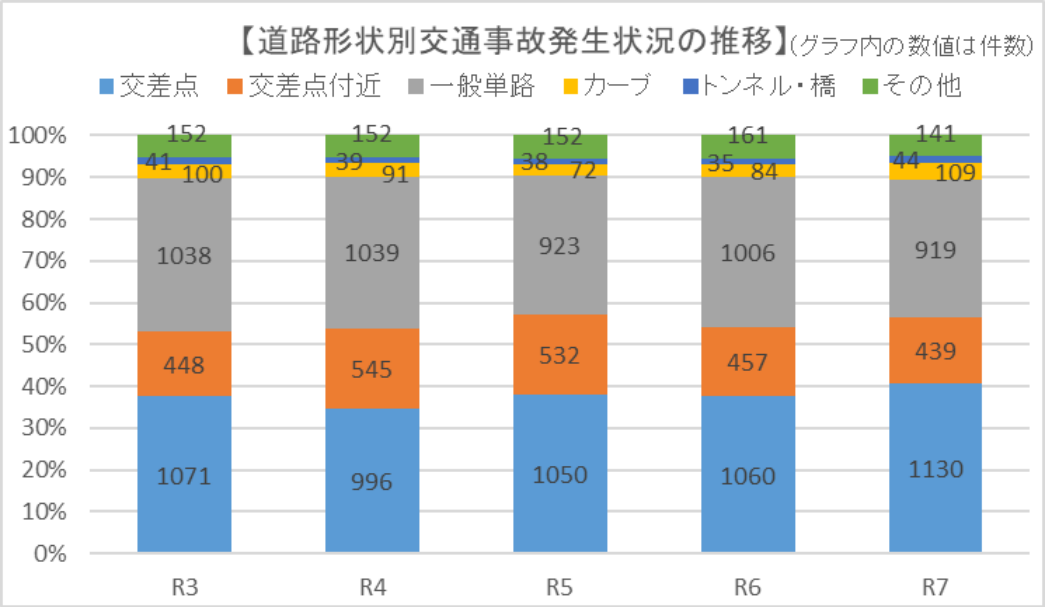


（注）滋賀県警察本部資料による。

(3) 交差点（付近を含む。）での交通事故発生率が高い

交差点（付近を含む。）における事故の割合は、過去５年間の平均で 54.9%（全国：57.5%）と、半数以上を占めており、高い水準で推移しています。

この構成比は、前計画期間からほぼ横ばいで推移しています。

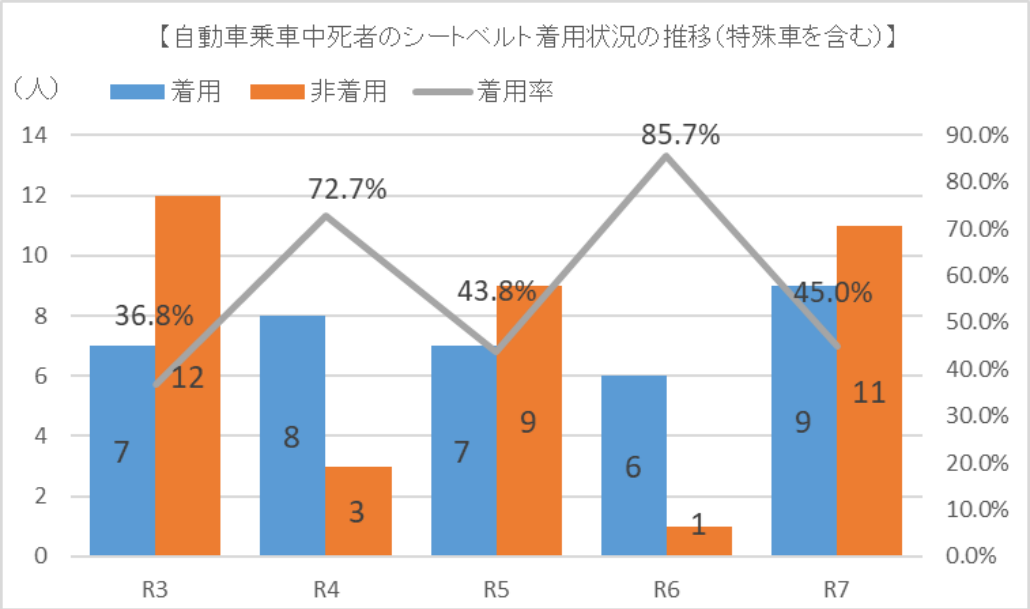


（注）滋賀県警察本部資料による。

(4) 自動車乗車中死者のシートベルト着用率が低い

交通事故死者のうち自動車乗車中（運転、同乗）の死者が占める割合は、過去５年間で 36.5%となっています。

そのうち、自動車（特殊車を含む）乗車中死者のシートベルト着用状況に着目すると、過去５年間の死者 73 人のうち、シートベルトを着用していた方は 37 人で、着用率は 50.7%（全国：56.3%）に留まっています。



（注）滋賀県警察本部資料による。非着用には不明を含む。

第２節　交通安全計画の目標

１　道路交通事故の見通し

本県の道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の変化に伴い、今後も複雑に変化すると見込まれ、県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。

滋賀県の人口は、平成 25 年(2013 年)に 141 万 7 千人でピークに達した後、減少に転じ、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 32 年（2050 年）には、およそ 122 万３千人になるとされています。65 歳以上の年齢層の割合は約 36.7%まで上昇し、これに比例して高齢者の運転免許人口の増加が見込まれ、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。

こうしたことから、高齢運転者による事故の増加はもとより、歩行中および自転車乗用中の事故の増加等も懸念されます。

２　第 12 次滋賀県交通安全計画における目標（令和 12 年までに）

「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、中期的には、今後の道路交通事故の見通しや、「令和 12 年までに 24 時間死者数を 1,900 人以下、重傷者数を 20,000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」とする政府目標を踏まえ、次のとおり目標を設定します。

(1) 年間の 24 時間死者数を「30 人以下」にすることを目指します。
(2) 年間の重傷者数を「270 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考える視点

従来の交通安全対策を基本としつつも、社会経済情勢、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ます。

１　交通安全対策において重視すべき視点

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

ア　歩行者、自転車利用者等としての対策

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の対策として、歩道等の整備や生活に密着した身近な道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保およびバリアフリー化された道路交通環境の形成を推進します。

イ　高齢者の安全運転を支える対策

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進めるとともに、そうした技術には限界があることや技術の進展状況も併せて情報提供していきます。また、逆走防止のための道路環境の整備、広報啓発、臨時認知機能検査の実施を推進します。

＜過去５年間の高齢者状態別死者数＞

（単位：人）

		R3	R4	R5	R6	R7
年間の死者数		37	38	43	28	54
高齢者の死者数		17	23	17	20	28
高齢者が占める割合		45.9%	60.5%	39.5%	71.4%	51.9%
内訳	歩行中	7	10	3	10	15
	自転車乗車中	4	6	6	3	4
	二輪車*乗車中	0	2	0	2	0
	自動車運転中	4	3	2	5	6
	自動車同乗中	2	2	6	0	2
	その他	0	0	0	0	1

*二輪車は原付を含む

（注）滋賀県警察本部資料による。

(2) 子どもの安全確保のための環境整備

ア　歩行空間の整備とソフト面の充実

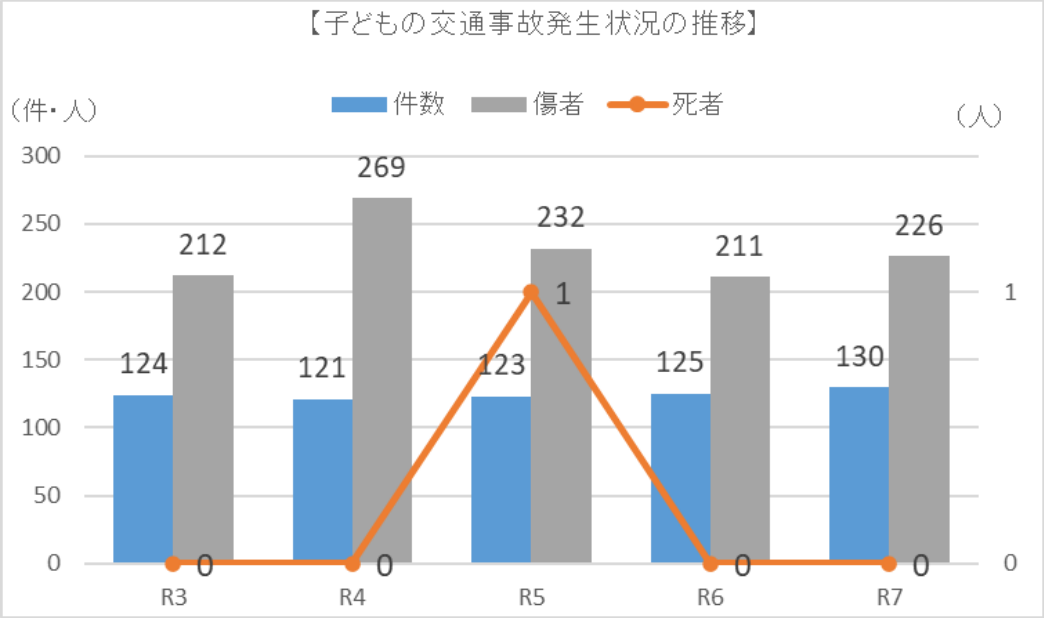
次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道等の整備の安全・安心な歩行空間の確保を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育を推進します。

また、保育所等をはじめ地域で子どもを見守っていくための取組を充実させていきます。

イ　チャイルドシートの適切な使用促進

６歳以上の児童でも身長等の体格に合わせてチャイルドシートを使用すべきことを重点的に広報し、適切なチャイルドシートの使用を定着させます。

＜過去５年間における子どもの交通事故発生状況＞



（注）滋賀県警察本部資料による。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

ア　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や歩道等の整備による安全・安心な歩行空間の確保を進めます。

イ　交通安全教育等の推進

(ｱ) 運転者への交通安全教育

横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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し、歩行者保護意識の徹底を図ります。

(ｲ) 歩行者への交通安全教育

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことに加え、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

ア　交通安全教育とルールの周知徹底

令和６年 11 月に自転車の運転中の携帯電話使用等（ながらスマホ等）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されたことを踏まえて、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育を充実させ、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ります。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入徹底に向けた対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

イ　安全で快適な自転車通行空間の確保

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積極的に進めます。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する企業をはじめとした関係者と連携して取組を推進します。

また、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について広報啓発を行います。

(6) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

ペダル付き電動バイクは、一般原動機付自転車または自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して周知を徹底します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

(7) 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

子ども、高齢者、障害者を含む全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、幹線道路からの自動車の流入を防止するための対策等を推進します。

また、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和８年９月から引き下げられることから、関係機関が連携し、広報啓発等を実施するなど制度の周知を図ります。

イ　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、歩行者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、県民全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。

また、新設交差点についても、供用後に交通の変化などにより、事故の発生リスクが高まることから、警察および道路管理者による供用前の安全対策を推進します。

(8) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用により、交通事故が減少しています。今後も、サポカー・サポカーＳの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転支援システムの普及促進を図ります。

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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、従来の対策では抑止困難であった事故について、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、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していきます。

(10) 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、交通ボランティアをはじめ、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。

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

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歩道等を積極的に整備するなど、「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、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、歩道等の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、県、市町、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) 滋賀県公安委員会による対策

交通規制、交通管制および交通指導取締りの融合に配意した施策を推進します。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」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」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や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・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。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう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、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム[2]（高度化PICS）、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の整備を推進します。さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式オービスを活用した適切な取締りを推進します。

(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、滋賀県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。

また、道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識等の高輝度化等」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。

さらに、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、県、市町、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、各市町で策定する「通学路交通安全プログラム」等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支援するとともに、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、保育所等の対象施設、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、通学路をはじめとした歩道等の整備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

[2] 歩行者等支援情報通信システム：交差点等に設置する電波式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

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。

また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進するとともに、除雪や融雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進します。

ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ｱ) 高齢者や障害者等を含め全ての人が安心して参加し、安全に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平坦性や幅員が確保された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、音響式信号機やバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン[3]、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス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、道路標識等の高輝度化等を推進します。

また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の導入を検討するなど高齢者、障害者等の安全な移動を支援します。

(ｴ) 駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な空間を積極的に確保します。

特に、バリアフリー法に基づく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連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、

[3] エスコートゾーン：道路を横断する視覚障害者の安全性および利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列

公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(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についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図り、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[4]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

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情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対策の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ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策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[5]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。

---

[4]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

[5] 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

(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、道路標識等の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距[6]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

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、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。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図ります。

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)　一般道路と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

---

[6] 視距：見通すことのできる距離

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、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、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により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、滋賀県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・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　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いては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、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併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) 逆走防止対策の推進

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　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、自転車走行環境の整備や交差点のコンパクト化等を推進します。

(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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路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、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、自転車通行が可能な歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

---

[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

(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、ペデストリアンデッキ[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、道路標識等の高輝度化等、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

令和８年度から 12 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、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、道路交通環境の改善や新設道路における供用前の安全対策を行い、交通事故の未然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

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、「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、施設の長寿命化のほか、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理および必要性が低下した信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進します。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すが、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うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進します。

イ　歩行者・自転車対策および生活に密着した身近な道路の対策の推進

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」・「ゾーン30プラス」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や未就学児を中心に子ども

[8] ペデストリアンデッキ：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

が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、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等を推進するほか、駐車対策を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を推進します。

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等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム[9]（UTMS）を推進し、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、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[10]」、「信号機BOX[11]」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。

---

[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：はがき、インターネット等を利用して、道路標識に関する意見を受け付けるもの

[11] 信号機 BOX：はがき、インターネット等を利用して、信号機に関する意見を受け付けるもの

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うとともに会議への市町の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

ク　市町道が新たに接続する県道交差点の安全対策の推進

市町管理の新設道路が県管理の既存道路に接続する交差点において、予想を超えた交通状況の変化などによる交通事故の発生を抑制するため、供用前に警察および道路管理者による現地点検を行い、必要な安全対策を講じます。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・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、各地域で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[12]といった新たなモビリティサービスを活用する等、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網の維持を図ります。

(6) 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。

(7) 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

[12] MaaS：Mobility as a Service

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、無電柱化推進計画に基づいて事業を推進します。また、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等の取組により、本格的な無電柱化を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の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交通管理者と道路管理者が連携したソフト・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。

一般道路の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、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進します。

駐車規制については、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、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

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、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

さらに、滋賀県公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア　安全で快適な自転車利用環境の整備（エコ交通・ビワイチ）

自転車を公共交通機関と組み合わせ、自動車がなくて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、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。また、琵琶湖岸等の美しい景観を楽しみながら行えるサイクリング「ビワイチ[13]」が令和元年 11 月に国土交通省から「第 1 次ナショナルサイクルルート」として指定されたことで、その体験者が増加していることから、引き続き、自転車通行空間の整備や

[13] ビワイチ：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

安全対策を進めることによる「より安全に」「より快適に」誰もがサイクリングを楽しめる環境づくりが必要となってきます。このことから滋賀県自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む市町版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

各市町の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、通行ルールの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[14]」の周知を図り、さらに、レンタサイクルや駐輪場等の自転車利用の促進に資する情報提供や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行部分の明確化対策を推進するとともに、必要に応じて交通規制を実施します。あわせて、自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

イ　自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

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車防止を呼びかける広報啓発活動等を推進します。

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、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に、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「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。

[14] 令和６年６月　国土交通省道路局　警察庁交通局　策定

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

イ　新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（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。

ウ　交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通の安全性を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ITSの構築を推進します。具体的には先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両へ注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能なシステム等の実現や普及に向けて推進します。

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS）をはじめとするUTMSの整備を行うことによりITSを推進します。

エ　ETC2.0等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進します。

オ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）の整備を推進します。

(11) 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の推進や、鉄道・バス等の運行頻度・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により、公共交通機関を利用しやすい環境整備を進めます。

また、あわせて、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、通勤手段のマイカーから電車やバス、自転車、徒歩などへの転換を進めます。

イ　自動車利用の効率化

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（ビワイチ等）

通勤・通学や買い物等の日常生活における利用やビワイチ等の観光を目的とした非日常利用の両面から自転車の利用促進に向けた情報発信や啓発を進めます。

(12) 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おそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

さらに、地震等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

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、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、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。

また、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や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。

ウ　災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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。

あわせて、信号機が不要で、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。

(13) 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、地域の実態を勘案して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、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、駐車規制および違法駐車の取締りの推進と併せ、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) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、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[15]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

違法駐車の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、地域交通安全活動推進委員と連携して、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整備の働き掛け、違法駐車の取締り、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。

（14）道路交通情報の充実

ア　情報収集・提供体制の充実

[15] 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

多様化する道路利用者のニーズに応え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、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

イ　分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた固定標識の整備および利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、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や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めるとともに、外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化します。

(15) 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、許可条件の遵守、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掃するため、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、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

ウ　子どもの遊び場等の確保

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、都市公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの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、中学校および高等学校の校庭および体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

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。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、指導取締りの推進を図ります。

オ　地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

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

（16）ウォーカブル[16]な公共空間の整備

都市における街路空間には、居心地が良く歩きたくなる人中心の空間が求められていることから、車両との接触・衝突による事故の危険性を減少

[16] ウォーカブル：「居心地が良く歩きたくなる」の意

させ、今後自動車中心から人中心の空間に転換していくことで、人々が安全・快適に滞在できる空間の確保を推進します。

また、環状道路の整備を通じたまちなかの通過交通の迂回等も進む中、まちなかの人と自動車の交通量と、それぞれに要している面積との「アンバランス」が生じていることからも、道路と駐車場で区域面積の過半を占めてしまうような空間利用を、人のための空間へと転換することを推進します。人中心のまちなかを実現していくためには、都市の総合的な交通環境の改善に向けた取組と連携して行っていくことが大変重要であり、まちなかへの自動車交通の流入を減少させるために、通過交通を受け持つ環状道路の整備の他、鉄道等公共交通の充実に向けた取り組みを推進します。

また、自家用車によるまちなか目的の交通についても、できるだけ自動車利用から転換するためのモビリティマネジメントの取組が重要であり、パークアンドライドによる公共交通利用の促進、自転車利用の促進、まちの外縁部に設置したフリンジ駐車場の整備等を推進します。

そして、自動車の速度低下や抜け道利用を防止するための物理的デバイスとしては、車両走行速度の低下や車が歩行者に譲るという行動が促進されたという効果がある車道路面に凸部を設ける「ハンプ」や、車道を直線的な線形の変化で屈折させる「クランク」等の整備を推進します。

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な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います。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、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。

また、「園外活動時の交通安全マニュアル」や「あなたの街の交通事故（診断カルテ）」、「滋賀県警察ぽけっとポリスしが」等を活用して教職員等に対する通園や園外活動時等における事故防止に関する交通安全教育を実施し、指導力の向上を図ります。

児童館および児童遊園では、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。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の実施に努めます。

さらに、交通ボランティアや保護者を対象とした幼児の交通安全指導についての講習会の開催、動画やウェブサイト、SNS 等を活用した非集合型の交通安全教育についても促進します。

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、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、安全な歩行の仕方、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での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、思いやりを持って、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、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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、総合的な学習の時間、特別活動等学校の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るとともに、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た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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上および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得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。

このほか、高校卒業時の運転免許取得者が集中することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、令和８年４月から17歳６か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となりました。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察や学校、自動車教習所、関係機関と連携し、交通安全教育を行います。

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。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

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、安全運転に必要な知識および技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者などの心情等交通事故の悲惨さに対する理解および交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進するとともに、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、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の事故・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（高齢者「三方よし」運動）

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技能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、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発、指導体制の充実に努めるとともに、シミュレーター等の安全教育機器を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。また、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、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を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なかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導や見守り活動といった高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努めます。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進します。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習および更新時講習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。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、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、電動車椅子が道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努めます。

また、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、親の三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。

さらに、高齢者の交通行動に対する自発性を促すことを目的とし、近江商人の「三方よし」（売り手よし・買い手よし・世間よし）とかけた県独自の取組である高齢者「三方よし」運動として、高齢運転者には、「三方よし運転」の理念である「体調よし、状況よし、行き先よし」、高齢歩行者には、「きら☆ピカ三方よし」の理念である「時間帯よし、反射材（きら☆ピカ）よし、確認よし」、高齢自転車利用者には、「じてんしゃ三方よし」の理念である「ヘルメットよし、ライトよし、確認よし」という分かりやすいメッセージを活用した呼びかけ等を積極的に行います。

以上の取組を通して、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安

全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって、先進技術も活用しつつ高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

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

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

ク　外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進します。

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させます。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させます。

また、訪日外国人をはじめとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

(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知識および技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、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を行うなど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やシミュレーター、ＶＲ等の安全教育機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努めます。

(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（県民総ぐるみ運動）

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を推進するため「滋賀県交通安全県民総ぐるみ運動」として交通対策協議会の推進機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

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することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、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実施に努めます。

また、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促進を図り、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。

事後においては、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意します。

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）

(ｱ) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、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遵守および信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要性があることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気

をつけるといった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徹底します。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起します。

(ｲ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者および自転車利用者の交通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理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みの推奨に努めます。

ウ　自転車の安全利用の推進（ビワイチ等）

(ｱ) 自転車の安全対策の強化

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理解するための交通安全教育等を強化します。

令和６年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。また、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

○　令和５年４月に施行された全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和４年 11 月１日 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、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。

○　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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、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徹底に向けた広報啓発を推進します。

○　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。

○　高校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用義務化等による着用率の向上を図るとともに、市町によるヘルメットの着用の支援を推進します。

○　高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。

○ 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。

○　薄暮の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。

○　駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）および普通自転車の型式認定制度および安全基準適合品の利用を促進します。

○　駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進します。

○ 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

○　交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(ｲ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じ、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン[17]」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々

[17]令和７年 12 月　自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会　策定

な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図ります。

エ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ｱ) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

(ｲ) 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飲酒運転による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引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となって飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層をはじめ、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、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進します。

(ｳ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止され

ていること、およびその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

(ｴ) 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

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の理解を求め、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を図るための広報啓発を推進します。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス、タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、市町、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開します。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることについて、広報啓発を推進します。

～滋賀県の着用率（令和７年10月、警察庁と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…98.3%（全国平均99.1%）

・助 手 席…95.7%（全国平均96.5%）

・後部座席…52.8%（全国平均45.8%）

○　高速道路におけるシートベルト着用率

・運 転 席…99.7%（全国平均99.6%）

・助 手 席…98.8%（全国平均98.8%）

・後部座席…87.3%（全国平均79.9%）

(ｵ) 児童を含む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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、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。

また、６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させるこ

とが望ましいこと等について、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

また、チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、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、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

～滋賀県のチャイルドシート使用率 （令和７年５月、警察庁とJAFの合同調査）～ 73.5%　（全国平均82.4%）

(ｶ) 高速自動車国道における法定速度の引き上げと逆走防止

令和６年４月に、高速自動車国道における大型貨物車両等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことについて、大型貨物自動車等のドライバーに限らず、幅広くドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルール等の周知徹底を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(ｷ) 二輪車乗車中のヘルメットおよびプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用と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、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(ｸ) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ｹ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS[18]）や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る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・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

オ　新しい小型モビリティの安全対策

(ｱ) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化します。

(ｲ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車または自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車または一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイクおよびキックボード様の

[18] DCAS：レベル２運転支援機能に相当する縦方向および横方向に持続的に制御する機能。

立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン[19]」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

カ　その他

(ｱ) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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、実効の上がる広報を次の方針により行います。

○　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、地方公共団体、町内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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

○　通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。

○　高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行うとともに、高齢者「三方よし」運動等の分かりやすいメッセージを活用した広報啓発活動を推進します。

○　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、情報等の提供を積極的に行います。

(ｲ) その他の啓発活動の推進

○　薄暮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ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車および自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を意識付けます。

○　県民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて

[19] 令和６年 11 月　パーソナルモビリティ安全利用官民協議会　策定

事故データおよび事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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、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行われるよう、各期の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、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、交通安全に関する県民総ぐるみの活動の展開を図ります。

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、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、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。例えば、地域交通安全活動推進委員等交通安全に携わる地域の人材の育成に努めます。

さらに、地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、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ります。

これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するために、県や市町による支援を推進します。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられており、また地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、学校、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するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図ります。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う交通安全総点検等、行政と住民が連携を図り、地域に根ざした交通安全対策を推進します。

３　安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識および技能を身に付けた上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るとともに、免許取得時および免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

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の理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識および態度を向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ｱ) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、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の県民への提供に努めます。

(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の充実に努めます。

イ　運転者に対する再教育等の充実

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、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における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。

ウ　妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ　二輪車安全運転対策の推進

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ます。また、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。

オ　高齢運転者対策の充実

(ｱ) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施等に努めます。

(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等の把握に努め、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、同検査等を実施する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) 運転技能検査の適切な実施

令和４年５月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和２年法律第 42 号）に基づく 75 歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(ｴ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

カ　運転免許証自主返納に対する支援の推進

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、各地域で公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。また、令和７年５月に策定された

「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」に基づき、まずは、集中対策期間（2025 年度～2027 年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等国による総合的な後押しを通じて、「交通空白」の解消に取り組みます。

また、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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ります。

キ　外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている運転免許学科試験の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和 7 年 10 月に改正された新たな制度を厳格に運用します。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化します。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者の増加に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図ります。

ク　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の充実を図ります。

ケ　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実施します。

コ　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、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施

の認定基準の見直しを検討するなど、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

サ　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等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。

また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行います。

(2) 運転免許制度の適切な運用

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新負担の軽減や、交通事故被害者の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査および運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許試験場を障害者等が利用するための設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図ります。

令和７年３月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新およびオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反および交通事故の防止に関する意識の醸成を図ります。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

ア　特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

イ　自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進します。

ウ　遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

(4) 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（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質および安全意識の向上を図るとともに、令和５年 12 月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、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安全運転管理者等を指導します。

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、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、事業活動に関してなされた重大な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。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資す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映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す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。

(5) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プラン[20]に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

ア　運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

[20]事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会　策定

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を通じて、運輸事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、運輸事業者の安全に係る取組および事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を実施します。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図ります。

イ　自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）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。

多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、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し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図ります。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関および傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催および指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

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。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施します。

ウ　運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成 28 年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、関係機関および運送事業者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組みます。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、悪質事業者に対する監査を強力に実施していきます。

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、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル[21]」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

エ　ICT・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、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指します。

オ　業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等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、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、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　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、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

キ　運転者の健康起因事故防止対策の推進

[21] 令和６年３月　国土交通省　物流・自動車局　策定

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因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[22]」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進します。

ク　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。

ケ　トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

(6) 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[23]」の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、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に関する管理者の選任、「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運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ　自動車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、労働基準法等の関係法令および「自動車運転者の労働時間

[22] 平成 26 年４月、国土交通省自動車局　自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会　改訂

[23] 平成 30 年６月、厚生労働省　改正

等の改善のための基準」（令和６年４月１日改正告示）の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催および地方運輸機関、警察機関との相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

(7) 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の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード[24]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、大雪、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や情報の利活用促進に努めます。

[24] 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) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア　近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ASV）の普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産学官の協力による ASV 推進検討会の下、車両の普及の促進を一層進めます。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進します。

イ　高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等普及促進等を推進します。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解等、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進します。

(3) 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

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスタ等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD[25]）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。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、不正改造車両をはじ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。

[25] OBD：On-Board Diagnostics

指定自動車整備事業制度[26]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も、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　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保有する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を行い、その確実な実施を推進します。

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の徹底を図ります。

(ｲ) 不正改造車の排除

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援および自動車関係団体と協力して「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) 自動車特定整備事業の適正化および生産性向上

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、自動車特定整備事業者に対し、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、その実施の推進を指導します。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上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、ユーザーニーズの多様化等の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

[26] 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

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いることから、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引き続き行います。

(4) 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を醸成するとともに、高額な賠償責任を負う事故の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、「滋賀県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、損害賠償責任保険等への加入を徹底します。

また、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、全ての世代に対する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、子ども、高齢者、障害者の保護の観点から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。

(ｱ) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの強化

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭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、通行区分違反、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交通指導取締りを推進します。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化します。

特に、取締り場所の確保が困難な通学路等の生活道路における可搬式オービスを活用した速度取締りを推進するほか、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。

さらに、交通事故実態等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイト等を活用して県民に説明し、PDCA サイクル[27]に基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努めます。

(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

[27] PDCA サイクル：Plan（計画）→Do（実行）→Check（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

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。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底します。

(ｳ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化します。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ります。

また、旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図ります。

(ｴ) 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、一時不停止等の違反行為に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和８年４月から施行された自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、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行います。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由とともにウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性および重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する国民の理解の確保に努めます。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図ります。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せずに免許停止処分を行うなど的確に対処します。

(ｵ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置またはアカウント抹消措置を講ずることを働きかけます。

(ｶ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車または自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化します。

また、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

イ　高速自動車国道等における交通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、交通流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流を実現します。

また、交通指導取締りは、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に著しい速度超過、車間距離不保持、積載重量違反、通行帯違反、携帯電話使用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、適正かつ緻密な捜査を推進します。

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

交通事故の現場見取図の作成に活用する３Ｄレーザースキャナ、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を活用し、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

ア　暴走族追放気運の高揚および家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、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います。

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

暴走族等[28]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、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。

ウ　暴走族等に対する指導取締りの推進

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はじ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推進します。

---

[28]暴走族等：暴走族および違法行為を敢行する旧車會員（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す者）

また、違法行為を敢行する旧車會員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反および不正改造等の取締りを推進し、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。

エ　暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査を通じ、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。

暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、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。

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、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期します。

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、消防本部間の広域応援体制を強化し、防災ヘリコプターやドクターヘリ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[29]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

[29] バイスタンダー：救急現場に居合わせた人

充実を図ります。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア[30]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[31]の充実を図ります。

オ　救助・救急資機材の整備の充実

消防学校における救助救急訓練用資機材の整備の充実を図るとともに、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、滋賀県防災ヘリコプター緊急運航要領および活動要領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

---

[30]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

[31]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

き、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じて、その発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム[32]（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[33]で行う二次救急医療体制[34]および重篤な救急患者の治療を必要とする医療を救命救急センターで行う三次救急体制[35]で対応しています。

京滋ドクターヘリの運航により、「県下全域で30分以内での救急医療提供体制」が整備されています。また、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、大規模事故時においては、他の関西広域連合ドクターヘリの支援を直ちに受けることができます。

三次救急体制を担う救命救急センターを県下で４か所指定しており、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[36]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、全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。

---

[32]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

[33]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

[34]二次救急医療体制：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

[35]三次救急医療体制：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

[36]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、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、団体等との連絡協調を図ります。

(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、交通事故被害者等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　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合せに応じ、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意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義務の徹底

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ており、特に、県内外からのビワイチ体験者は年々増加傾向にあります。その一方で、利用者のマナーの悪さが指摘されるなど、県内で自転車を利用する全ての方に対する安全で適正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、「滋賀県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義務の徹底を図ります。

８　研究開発および調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する研究の推進

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、ICT 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

(ｱ) 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、新たな技術を活用した交通管制システム等について、必要な調査研究、実証実験等を行い、その結果を踏まえ、新システムの確立、導入に向けた検討を進めます。

(ｲ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可・確認システムおよび実際の通行経路を自動的に把握するモニタリングシステム等の研究開発を推進します。

(ｳ) 緊急車両の運行支援

緊急通報システム等の交通事故発生時の緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るための検討を進めます。

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や変化する交通事情に対応して、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。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進します。

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を図ります。

(ｲ) 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

交通事故被害者等をはじめ、県・市町や交通安全に関わる団体等の視点から、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・分析に係る情報や成果を広く一般に提供することにより、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献します。

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

１．鉄道交通事故のない滋賀を目指して

○　鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

○　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。

↓

２．鉄道交通の安全についての目標

① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。

② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

↓

３．鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

① 重大な列車事故の未然防止

② 利用者等の関係する事故の防止

↓

＜６つの柱＞

① 鉄道交通環境の整備

② 鉄道交通の安全に関する知識の普及

③ 鉄道の安全な運行の確保

④ 鉄道車両の安全性の確保

⑤ 救助・救急活動の充実

⑥ 被害者支援の推進

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、令和３年から令和７年の間に滋賀県下において 30 件発生し、死者数は７人、負傷者数は 13 人となっています。

(2) 近年の運転事故の特徴

滋賀県下における令和３年から令和７年の間の運転事故の特徴としては、人身障害事故（列車等の運転により人の死傷を生じた事故）は 50.0％、踏切障害事故（踏切道において、列車等が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故）は約 40.0％であり、両事故で運転事故件数全体の約 90.0％を占めています。また、死者は、全て人身障害事故において発生しています。

２　第 12 次滋賀県交通安全計画における目標

(1) 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指します。

(2) 鉄道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

鉄道の運転事故は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 90.0%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・視覚障害者をはじめとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア整備の加速化をはじめ、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホーム

からの転落防止対策を引き続き推進します。

イ　運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き ATS[37]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完了しましたが、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

[37]ATS（Automatic Train Stop）：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い、また、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・共有することにより、事故等の再発防止に活用します。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、大雪、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や情報の利活用促進に努めます。

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、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者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。情報提供を行うに当たっては、訪日および定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

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引き続き実施します。運輸安全マネジメント評価を通じ

て、運輸事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組および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を的確に確認します。

キ　計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれがあるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日および定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(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備え、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

１　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るが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない滋賀を目指す。

↓

２　踏切道における交通の安全についての目標

踏切事故の発生を極力防止することを目指す。

↓

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

↓

＜４つの柱＞

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、バリアフリー化の促進

② 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

③ 踏切道の統廃合の促進

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

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が、鉄道運転事故の約４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、令和３年から令和７年の間に 12 件発生し、死者数は０人、負傷者数は５人となっています。

(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、下記４点が挙げられます。

①踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道[38]が最も多いですが、発生率でみると、第１種踏切道が最も少なくなっています

②衝突物別では自動車と衝突したものが約 83.3%であり、歩行者と衝撃したものが約 8.3%を占めています

③自動車の原因別でみると直前横断によるものが 60.0%を占めています

④歩行者と衝突した踏切事故では、その全てが 65 歳以上の高齢者が関係するものでした

２　第 12 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することを目指します。

---

[38]第１種踏切道：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

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、これまでの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、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように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、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元や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、早期に安全・安心を確保す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、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。

また、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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果

の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

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、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等も促進します。

(2) 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わせて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、第３、４種踏切道[39]等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。

(3) 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、踏切遮断時間を極力短くします。

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[40]、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。

---

[39]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

[40]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

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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等による視認性の向上を図ります。

(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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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交通指導取締りを適切に行います。

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。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全および円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。