

(案)

第12次日野町交通安全計画

令和8年度～令和12年度

日野町交通安全対策会議

まえがき

日野町は、滋賀県の東南部、鈴鹿山脈の西麓に位置し、東西14.5km、南北12.3km、総面積117.60km²の町です。

町域の北は東近江市、南は甲賀市と境を接しており、半径50km圏内に、京都市、四日市市、大垣市等があります。また、100km圏内には、大阪市、岐阜市、名古屋市等、京阪神、中京圏や敦賀市、舞鶴市の若狭地方、伊勢市、鳥羽市等があります。

交通については、南北に国道307号が縦断し、東西には、国道477号が横断しています。これらの主要道路から、名神高速道路の八日市ICや蒲生スマートIC、竜王ICまた、新名神高速道路の甲賀土山ICや甲南IC、信楽ICにアクセスできます。

一方、公共交通機関については、近江鉄道と近江鉄道バスがJRにアクセスするための手段となっています。

町では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、第1次日野町交通安全計画を策定して以来、これまで11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11次日野町交通安全計画（令和3年度～令和7年度）では、交通事故の実態を踏まえ3つの視点に重点を置き交通安全の推進に取り組みました。その結果、年間交通事故死者数はおおむね1人以下となりました。また、道路交通事故の発生も減少はしていますが、依然として年間30件前後で推移しており、今後も減少させることが求められています。

第12次日野町交通安全計画でも、引き続き人命尊重の理念のもと、陸上交通に関わる町民の安全と安心を確保し、交通事故のない安全・安心なまちを目指します。とりわけ、超少子高齢社会の到来を迎えて、交通安全対策を進めるまでの視点を第11次日野町交通安全計画に引き続き①高齢者の安全確保、②子どもの安全確保、③歩行者の安全確保、④自転車の安全確保、⑤外国人の交通安全対策の推進、⑥生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保の6点としました。

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

本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、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	2
第1節 道路交通事故のない安全・安心なまちを目指して	2
1 道路交通事故の現状	2
2 日野町における交通事故の特徴	3
第2節 交通安全計画の目標	4
1 道路交通事故の見通し	4
2 交通安全計画における目標	4
第3節 道路交通の安全についての対策	4
1 今後の道路交通の安全対策を進める視点	4
(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	4
① 高齢者の安全確保	4
② 子どもの安全確保	5
③ 歩行者の安全確保	5
④ 自転車の安全確保	5
⑤ 外国人の交通安全対策の推進	6
⑥ 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保	6
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	6
① 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	6
② 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
2 道路交通に関する安全施策	7
(1) 道路交通環境の整備	7
① 生活に密着した身近な道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備	7
② 交通安全施設等整備事業の推進	7
③ 自転車利用環境の総合的整備	8
④ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	8
⑤ 交通需要マネジメントの推進	9
(2) 交通安全思想の普及徹底	10
① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
② 効果的な交通安全教育の推進	12

③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
④ 交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進等	15
⑤ 町民の参加・協働の推進	15
(3) 安全運転の確保	15
① 運転者教育等の充実	15
② 道路交通情報の充実	15
(4) 車両の安全性の確保	15
① 自動車点検整備の充実	15
② 自転車利用者の安全性の確保	16
③ 小型モビリティの安全対策の推進	16
(5) 道路交通秩序の維持	16
① 暴走行為対策の強化	16
(6) 救助・救急活動の充実	16
① 救助・救急体制の整備	16
② 救急医療体制の整備	17
③ 救急関係機関の協力関係の確保等	17
(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	17
① 交通事故相談活動の推進	17
② 交通事故被害者支援の充実強化	17
第2章 踏切道における交通の安全	18
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	18
2 踏切道における交通に関する安全施策	18
(1) 踏切道の安全対策に伴う改良促進	18
(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	18
(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	18

基　本　理　念　等

1 基本理念

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、町民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。そこで人命尊重の理念に基づき、悲惨な交通事故による死者数の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故の減少にも積極的に取組み、交通事故のない安全・安心なまちを目指します。

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、交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

(1) 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、次世代を担う子ども等の交通弱者に配慮し、思いやりの「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。

(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被害者支援の一層の充実を図ります。

(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進

町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、町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) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、交通実態に応じて最小経費で最大の効果を挙げることができるよう予算を効率的な対策に集中して取り組みます。

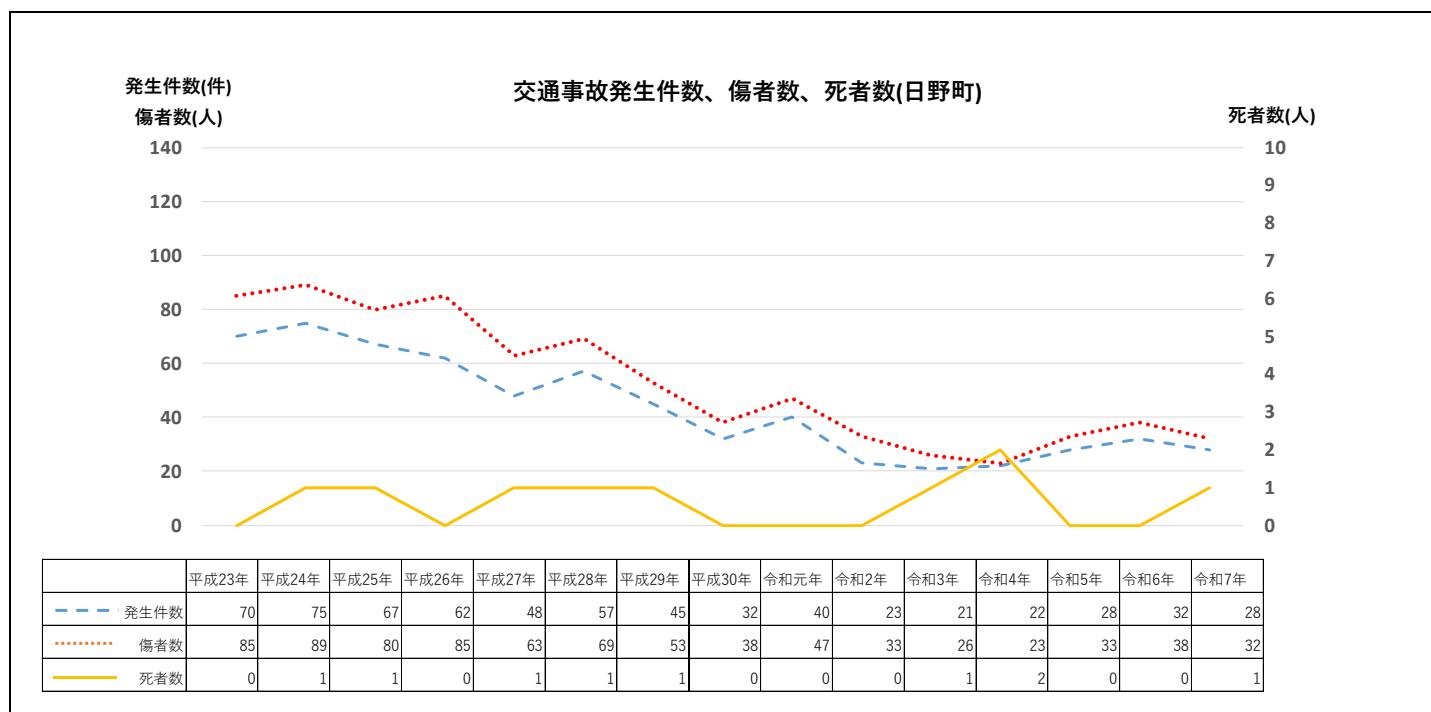
第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない安全・安心なまちを目指して

少子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り組み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、引き続き死者数ゼロに取り組むことはもちろんのこと、事故の一層の減少についても積極的に取り組み、道路交通事故のない安全・安心なまちを目指します。

1 道路交通事故の現状

過去の年間交通事故の発生件数は平成18年、19年の110件をピークに減少傾向となっています。また、年間の死者数については、平成18年からおおむね1人以下で推移しています。引き続き、今後も究極の目標である「交通事故ゼロ」を目指し、これまで以上に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。



2 日野町における交通事故の特徴

(1) 高齢者の交通事故発生率が高い

高齢者(65歳以上)の交通事故件数は12件で、本町の全交通事故件は28件であり、町全体の交通事故発生件数の42.8%を占めています。

(2) 自転車の事故発生率について

自転車の交通事故件数は3件で、町全体の交通事故発生件数の10.7%を占めています。

(3) 交差点および出会い頭事故発生率が高い

令和7年の本町で発生した交通事故のうち交差点事故が11件と町全体の交通事故発生件数の39.3%を占めています。

出会い頭の事故は10件発生し、町全体の交通事故発生件数の35.7%を占めています。

過去5年間の交通事故状況（日野町）

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
交通事故件数	21件	22件	28件	32件	28件
高齢者事故件数	8件	10件	11件	14件	12件
高齢者事故率	38.1%	45.5%	39.2%	43.8%	42.8%
高齢ドライバー事故	6件	6件	10件	11件	11件
子ども事故 件数	2件	1件	0件	1件	1件
子ども事故 負傷者	2人	1人	1人	1人	1人
歩行者事故件数	0件	0件	2件	4件	3件
自転車事故件数	4件	4件	2件	5件	3件
自転車事故率	19.0%	18.2%	7.1%	15.6%	10.7%
交差点事故件数	9件	7件	7件	13件	11件
交差点事故率	42.9%	31.8%	25.0%	40.6%	39.3%
死者数	1人	2人	0人	0人	1人
傷者数	26人	23人	33人	38人	32人
うち重傷者数	0人	1人	5人	5人	2人

(注) 滋賀県警察本部資料による

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本町の人口推移は、近年減少しており住民基本台帳（令和7年12月末）によると、人口は、20,419人となっています。

令和5（2023）年の国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、令和12年の人口は約19,300人、65歳以上の人口の割合は、34.0%となっています。

本計画においても、高齢者の車両運転中の事故の増加はもちろんのこと、歩行中や自転車利用中の事故の増加も憂慮すべき事態となる等、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

2 交通安全計画における目標

「交通事故のない安全・安心なまち」の実現を目指していますが、中期的には、今後の道路交通事故の見通しや政府目標の「世界一安全な道路交通の実現を目指し、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人以下にする。」という目標を踏まえ、当町の目標を次とおり設定します。

- (1) 年間の24時間交通事故死者数を「ゼロ」にすることを目指します。
- (2) 年間の交通事故重傷者数を「3人以下」にすることを目指します。
- (3) 年間の交通事故件数を「20件以下」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

1 今後の道路交通の安全対策を進める視点

従来の交通安全対策を基本として、社会情勢や交通情勢および技術の進展・普及に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集し詳細を調べるなど、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

（1）交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

① 高齢者の安全確保

高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができる交通社会を形成するため

に、日常の移動手段や方法の違いに応じた対策を推進します。

(ア) 道路交通環境の整備

町民の意見を反映した、歩道等の交通安全施設の整備や効果的な交通規制の推進等、高齢者にやさしい道路交通環境の整備を進めます。

(イ) 関係機関との連携強化

関係団体と連携を図り、高齢者の交通安全活動を推進します。

②子どもの安全確保

安心して子どもを育てることができる社会・幼い子どもと一緒に移動しやすい社会を実現するため、交通安全対策を一層進めます。

(ア) 道路交通環境の整備

町民の意見を反映した、歩道等の交通安全施設の整備や効果的な交通規制の推進等、子どもにやさしい道路交通環境の整備を進めます。

(イ) 関係機関との連携強化

保育所や幼稚園、認定こども園、学校等と連携を図り、子どもの交通安全教室を実施します。

③歩行者の安全確保

道路交通の場において、歩行者は自動車と比較して弱い立場にあることからこうした交通弱者を保護し安全を確保する対策を推進します。

(ア) 安全・安心な歩行空間の確保

人優先の考え方の下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等においては歩道の整備等による歩行空間の確保を図ります。

(イ) 交通安全教育等の推進

横断歩道を渡ることや信号の順守、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します。

④自転車の安全確保

道路交通の場において、自転車は、自動車と比較して弱い立場にある交通弱者でもありますが、自転車利用者が加害者となる交通事故も増加していることから、自転車の安全利用についての対策も推進します。

(ア) 安全・安心な通行空間の確保

人優先の考え方の下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等においては自転車レーンの整備等による自転車通行空間の確保を図ります。

(イ) 交通安全教育等の推進

自転車利用者がルールやマナーに違反すること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。

令和6年1月から自転車運転中の携帯電話使用等や酒気帯び運転が罰則の対象となったこと、また、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ることを踏まえ、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ります。

⑤外国人の交通安全対策の推進

在留外国人および訪日外国人のさらなる増加が予想されていることから、町だけでなく、地域社会や外国人労働者を雇用する企業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り組みを推進します。

⑥生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

(ア) 生活に密着した身近な道路における安全確保

歩行者、自転車利用者といった交通弱者を保護し、町民が道路交通の安全を体感できる環境を確保します。また、令和8年9月から生活道路の法定速度30km/hへの引き下げが行われることを踏まえ、車両の走行速度抑制を図るための道路交通環境整備や、交通指導取締りの強化のほか、幹線道路からの自動車の流入を防止する対策等を推進します。

(イ) 交差点における安全確保

交差点（交差点付近を含む）の交通事故を防止するため、実態に応じた交通安全施設の整備を進めます。

また、町民すべてが交通事故の危険性を認識し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという行動を実践する広報啓発活動を展開します。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

①交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

近年、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）が原因での交通事故が多く発生しています。滋賀県では、令和7年に安全運転義務違反による交通事故が1,293件と全体の46.5%を占めています。

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、注意啓発活動を強化するとともに、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことにより安全運転義務違反による交通事故の減少を図ります。

②地域が一体となった交通安全対策の推進

地域住民が、交通安全対策により関心を持ち、生活地域における安全・安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的に参加する等、町民主体の意識を醸成します。

また、運転者や歩行者、自転車利用者に交通安全への意識の向上を図り行政、関係機関、住民などの地域の協力を得て安全な交通環境の実現を目指します。

2 道路交通に関する安全施策

(1) 道路交通環境の整備

①生活に密着した身近な道路等における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

生活に密着した身近な道路等において「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、自動車・自転車・歩行者等の異種交通が分離された安全・安心な道路交通環境の形成に努めます。

特に、通学路の歩道整備を推進し、歩道整備が困難な地域においては、路肩のグリーンベルトや防護さく設置の方法も含め、道路状況に応じた安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

②交通安全施設等整備事業の推進

(ア) 交通安全施設等の維持管理

道路管理者および警察が連携し、事故の実態調査・分析を行いつつ効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備を進めることにより、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。

また、国道および県道等で交差点や道路の改良等を要する場合は関係機関へ積極的に働きかけます。

(イ) 通学路の交通安全の確保

通学路の交通安全については、全国で登下校中の児童、生徒が死傷する事故が発生したことから、通学路での交通事故防止を図るため「日野町通

学路等交通安全プログラム」を作成しました。「日野町通学路等交通安全プログラム」に基づき、合同点検等を実施し各小中学校等の通学路や保育所、幼稚園および認定こども園の未就学児集団移動経路において、関係機関が連携して安全性の向上を図ります。

③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整備

自転車と公共交通機関を組み合わせる等により自動車以外の方法でも移動ができるような「エコ交通」の充実を図ります。自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、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の創出を図ります。

(イ) 自転車の駐車対策の推進

駅前を中心とした放置自転車対策として、自転車の整理および撤去の推進を図ります。

④交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路交通環境の整備において、次のことに重点を置き、関係機関と連携を図り交通環境の整備に取組みます。

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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等に当たっては道路の構造を保全し、適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件などの維持管理について指導します。

(イ) 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、または交通事故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通行することが危険であると認められる場合等には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

(ウ) 冬季の安全な道路交通の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施をします。

⑤交通需要マネジメントの推進

道路交通の安全と円滑化、および道路交通渋滞の緩和を図るため道路整備や交差点改良等に加えて、公共交通機関や自転車利用の促進等を推進します。

(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・運行期間の見直し、乗り継ぎの改善や公共交通のわかりやすい情報の提供など利用者視点に立った利便性の向上を図り、公共交通機関の利用しやすい環境整備を進めます。

また、日常生活の様々な場面で公共交通を利用してもらえるように、利用促進に向けた働きかけを促進するほか、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、徒歩等への転換を進めます。

(イ) 自転車利用の促進

通勤・通学や買い物等の日常生活における利用と、趣味や観光での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活動を進めます。

(ウ) 地域に応じた交通手段の確保

高齢者をはじめ地域住民や日野町への通勤者、または来訪者がいつでも公共交通を利用でき、安心して移動できる環境づくりを進めるため、路線バスやオンデマンド交通をはじめとした地域公共交通の充実を図るとともに、鉄道・バス・タクシーなど公共交通機関相互の連携を進めます。また、AI技術の活用やMaaS¹などの新たなモビリティサービス²の活用も含めた公共交通の再構築を行います。

¹ Mobility as a Service : 従来の交通手段・サービスに自動運転やAIなどのさまざまなテクノロジーを掛け合わせた、次世代の交通サービス

² 自動車を移動・輸送の用途に利用するサービス

(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順守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能および知識の習得を目指しています。

保育所・幼稚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、日常の幼児教育・保育活動等を通じて交通安全教育を計画的かつ継続的に行なうことが大切で、交通安全教育を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を活用するなど分かりやすい指導に努めます。

また、自転車を安全に乗るために必要な経験を積み上げる中で、自転車に乗る体験や、バランス感覚を習得するために自転車教室を実施します。

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・情報の提供等を行うことにより、保育所・幼稚園および認定こども園で行われる交通安全教育の支援を行います。

(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、必要な技能と知識の習得とともに、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、回避して安全に通行する意識および能力を高めることを目標としています。

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、総合的な学習時間、特別活動等の学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行います。

(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するとともに、道路を通行する場合は自己の安全ばかりでなく、

自ら考え思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標としています。

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、応急手当等に重点を置いた交通安全教育を計画的に実施します。

また、より効果的なものとするため、安全な自転車通学のための教育資材等を作成・配布するとともに、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施します。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行います。

(エ) 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の順守等、規範意識を確立し、さらに自他の命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標としています。

令和8年4月1日より、自転車を新たに交通反則通告制度の対象とすることを内容とする規定が施行されます。交通反則通告制度の対象は16歳以上のものとなっていますので、自転車利用者である生徒に対する自転車交通安全啓発活動を推進します。

また、多くの生徒が、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、飲酒運転等の交通違反を許さないという意識の醸成など交通安全教育の推進を学校に働きかけます。

(オ) 成人に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更新時の講習はもちろん、地域の活動や行事においても交通安全に必要な事柄の知識習得の機会づくりに努めます。

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

(カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

近年の交通死亡事故において死者数全体に占める65歳以上の高齢者の死者数が半数以上を占めています。高齢者に対する交通安全教育は、交通行動や危険認識、交通ルールなどの知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者の危険行動を理解するとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的技能および交通ルール等の知識を習得することを目標としています。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係団体と連携して高齢者の交通安全教室等への参加を進めるとともに、各種の催し等の多様な機会を有効に活用した交通安全教育の充実に努めます。

また、加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対しては、家族や関係機関等の協力のみならず、公共交通機関の利用について啓発に努めます。また、運転免許の返納についても呼びかけ促します。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売店等と連携を図り、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

(キ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がいのある方に対しては、障がいの種別や程度に応じた交通安全教育を進めるため、障がい者の当事者団体や支援者団体と連携した取り組みを進めます。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通事故防止の目的として交通ルールに関する知識の普及等、外国人向け教材等も活用し、交通安全教育に努めます。

また、外国人を雇用する事業者等を通じ、外国人の交通安全講習会等への参加を促します。

②効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能および知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるように参加・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機材の貸与、講師の派遣および情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

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

③交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全に関して、次のことに重点を置き、関係機関、団体と連携を図り啓発活動に取組みます。

(ア) 交通安全運動の推進

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点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・発展を促すとともに関係機関・団体と連携を図ります。

(イ) 横断歩行者の安全確保

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、「横断歩道利用者ファースト運動」をはじめとする交通安全教育等を推進します。

また、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、その信号機に従うといった交通ルールの周知をはかり、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付ける等、歩行者が自ら安全を守るための交通行動が身につくよう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

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを順守することを周知するとともに、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面もあることから、損害賠償責任保険等の加入を推進します。

令和6年1月1日から、自転車の運転中における携帯電話使用等および自転車の酒気帯び運転等に関する規定が整備されたことについて広報啓発活動に努めます。

(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効果および正しい着用方法について、関係機関、団体と協力して普及啓発活動を展開し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着用の徹底を図ります。

(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について、理解を深めるための広報啓発活動等を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

(カ) 反射材用品の普及促進

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

(キ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するとともに、飲酒運転を帮助した者、飲酒運転であると知りながら同乗した者に対する罰則についても広報啓発活動等を行います。

(ク) 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、自動車の運転者がすべ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、被害防止につながること等について、広報啓発活動を推進します。

(ケ) 交差点事故防止対策の推進

交差点での交通事故の多くは、信号無視や一時不停止等の基本ルールの違反が原因であり、交通事故を防止するため、関係機関、団体等と連携し、交通ルール順守の啓発活動等を行います。

(コ) 高齢者に優しい3S運動の推進

高齢者の安全を確保するため、運転者や自転車利用者に高齢者を発見したときの優しい運転「^{スリー・エス}3S」（「See : 見る」、「Slow : 減速する」、「Stop : 止まる」）を運転者（自転車利用者を含む）に呼びかけ、運転者自身の交通安全意識の高揚を図ります。

(サ) 効果的な広報の実施

全国交通安全運動期間に向けて、広報紙への記事の掲載やチラシの新聞折込等を行い交通安全意識の普及を図ります。

(シ) その他の普及啓発活動の推進

月二回、広報車での交通パトロールや全国交通安全運動期間中に関係機関と連携して街頭啓発活動をとおして交通安全意識の普及を図ります。

④交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進等

交通安全等を目的とする団体については、交通安全指導者の養成等の事業および諸行事に対する支援ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実する等、その主体的な活動を促進します。

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

当該団体と協力して実施する啓発活動について、実効性や時代の変化を考慮し、より良い方法となるよう努めます。

⑤町民の参加・協働の推進

交通の安全は、町民の安全意識により支えられており、町民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要です。交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と町民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、町民の参加・協働を積極的に進めます。

(3) 安全運転の確保

①運転者教育等の充実

単に知識や技能を教えるだけでなく、交通事故の悲惨さについて理解を深めます。

また、自らの身体機能や健康状態について、自覚を促し運転者の安全運転意識の高揚およびマナーの向上を図る教育内容となるよう、関係機関に要請します。

②道路交通情報の充実

道路利用者にとって、見やすく分かりやすい道路標識の整備等や道路交通情報の充実に努め、安全かつ円滑な道路交通を図ります。

また、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、地震、大雪等自然現象を的確に把握し、特別警報、警報、予報等を日野め～るや日野町防災アプリ等で迅速な伝達に努めます。

(4) 車両の安全性の確保

①自動車点検整備の充実

自動車ユーザー（使用者等）の保守管理意識を高揚させ、点検整備の確実

な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係機関および自動車関係団体と協力して展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底の啓発に努めます。

②自転車利用者の安全性の確保

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し、自転車の安全な利用を促進します。

近年、高額な賠償責任を負う事故もあることから、被害者の救済を図るため関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を徹底します。

また、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けと反射機器等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

令和5年4月1日の道路交通法一部改正に伴い、自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となったことから、自転車に乗車するすべての人に対してヘルメットの着用促進を図ります。

③小型モビリティの安全対策の推進

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について、基本的な交通ルールの周知を図ります。

ペダル付き電動バイクについては、原動機付自転車又は自動車に該当するため、運転には運転免許証を必要とし、ヘルメットの着用が義務付けられていること、また、ナンバープレートや方向指示器が必要なことについて、周知を図ります。

電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めます。

(5) 道路交通秩序の維持

①暴走行為対策の強化

暴走行為による各種不法事案を未然に防止して交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走行為対策に努めます。

(6) 救助・救急活動の充実

①救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増加および事故の種類や内容の複雑多様化に対処するため、次のことを重点に消防本部に働きかけます。

- (ア) 救助体制の整備・拡充
- (イ) 多数傷者発生時の救急体制の整備
- (ウ) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
- (エ) 救急救命士の養成
- (オ) 救助・救急施設の整備の推進
- (カ) 防災ヘリコプターによる救急業務の推進
- (キ) 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実

②救急医療体制の整備

交通事故の種類と内容の複雑多様化に対処するため、救急医療における関係機関の連携強化と医療体制の充実に努めます。

京滋ドクターヘリ運航により「県下全域30分以内での救急医療提供体制」が整備されました。大規模事故時においては、ドクターヘリの支援を受けることができます。

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・協力関係の強化に努めます。

(7) 損害賠償の適正化を中心とした被害者支援の推進

①交通事故相談活動の推進

町社会福祉協議会の法律相談や滋賀県立交通事故相談所等の活用により、交通事故相談活動を推進します。

②交通事故被害者支援の充実強化

- (ア) 公益財団法人おりづる会が交通遺児に行う経済的・精神的な援助事業等の支援や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、交通遺児育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業等について情報提供をします。
- (イ) 自転車利用者が加害者となったときに備えるため、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年滋賀県条例第1号）に基づき、自転車損害賠償保険等への加入義務の周知徹底を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらします。構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道がなお残されていることから、それぞれの踏切の状況等を踏まえつつ、より効果的な安全対策を総合的かつ積極的に推進します。

2 踏切道における交通に関する安全施策

(1) 踏切道の安全対策に伴う改良促進

道路の新設・改築に当たり道路交通量が多いと予想される踏切道については、安全対策に配慮します。

(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は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、踏切遮断機の整備できるよう関係機関と協力します。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を要請します。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ踏切道予告標識等の設置を進めます。

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の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動等を強化します。また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において、道路の幅員差が新たに生じないよう努めます。

