

第 10 次長浜市交通安全計画

交通事故のない長浜市を目指して

(平成 28 年度～平成 32 年度)

長浜市交通安全対策会議

ま え が き

長浜市では、これまで、陸上交通の安全に関する施策を総合的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき長浜市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となりながら各分野における交通安全対策を実施してきました。

第 9 次長浜市交通安全計画（平成 23 年度～27 年度）では、「高齢者及び子どもの安全確保」「歩行者及び自転車の安全確保」「生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保」の 3 点を重点に、年間の交通事故発生件数を 600 件以下、交通事故死傷者数を 600 人以下、とする目標を掲げて取り組みました。その結果、交通事故発生件数は平成 26 年に 479 件、平成 27 年に 420 件に減少するとともに、交通事故死傷者数は平成 27 年に 530 人に減少し、目標を達成することが出来ました。

本市における交通事故発生件数及び交通事故負傷者数は、ここ数年減少傾向となっておりますが、道路交通事故の発生状況は依然として高い水準で推移しており、これまで以上に対策を強化し、事故を減少させることが求められています。

第 10 次長浜市交通安全計画においても、引続き人命尊重の理念のもと、人優先の交通安全思想を基本に、安全で安心なまちづくりを推進し、究極的には交通事故のない長浜市を目指します。

交通事故のない長浜市を実現するため、市民一人ひとりの交通安全に対する意識とともに、各種の交通安全対策を関係機関・団体・市民との協働により推進します。

この、第 10 次長浜市交通安全計画は、このような観点から、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講じるべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

目 次

基本理念等	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない長浜市を目指して	3
1 道路交通事故の現状	3
2 長浜市における事故の特徴	4
第2節 交通安全計画の目標	5
1 道路交通事故の見通し	5
2 第10次長浜市交通安全計画における目標（平成32年までに）	5
第3節 道路交通の安全についての対策	6
I 今後の道路交通安全対策を進める重点	6
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	6
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	6
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保	7
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	7
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	7
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	8
II 道路交通に関する安全施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(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	9
(2) 高速道路と身近な道路等との機能分化	10
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	10
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	11
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	12
(6) 無電柱化の推進	12
(7) 効果的な交通規制の推進	12
(8) 自転車利用環境の総合的整備	12
(9) 情報通信技術（ICT）の活用	13
(10) 交通需要マネジメントの推進	13
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	13
(12) 総合的な駐車対策の推進	13
(13) 道路交通情報の充実	14
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14

2	交通安全思想の普及徹底	15
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	18
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
	(4) 交通安全に関する民間団体・交通ボランティア等の主体的活動の推進	21
	(5) 市民の参加・協働の推進	21
3	安全運転の確保	22
	(1) 運転者教育等の充実	22
4	車両の安全性の確保	22
	(1) 自動車の安全性の確保	22
	(2) 自転車の安全性の確保	22
5	道路交通秩序の維持	23
	(1) 暴走族対策の強化	23
6	救助・救急活動の充実	23
	(1) 救助・救急体制の整備	23
7	交通事故被害者支援の充実と推進	24
	(1) 被害者相談窓口等の周知	24
	(2) 交通事故被害者支援の推進	24
	(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進	24
第2章	鉄道交通等における安全	25
第1節	鉄道事故のない長浜市を目指して	25
1	鉄道事故の状況	25
第2節	鉄道交通等における交通の安全についての対策	25
1	鉄道交通に関する安全施策	25
	(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	25
	(2) 救助、救急活動の充実	26
2	踏切道における交通に関する安全施策	26
	(1) 踏切道の統廃合の促進	26
	(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	26
第3章	計画の推進に向けて	27
1	すべての関係機関等が連携した交通安全の推進	27
2	庁内推進体制の充実	27
参考資料		28
資料1	長浜市交通安全対策会議条例	28
資料2	計画の策定体制と委員名簿	30
資料3	計画の策定経過	32

基本理念等

～ 「交通事故のない長浜市を目指して」 ～

1 基本理念

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市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傷者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少にも積極的に取り組み、究極的には交通事故のない長浜市を目指します。

2 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とします。

3 計画の考え方

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の防止に向け、今再び、新たな一步を踏み出さなければなりません。

本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

(1) 人優先の交通安全思想

高齢者、しょうがい者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進します。

(2) 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する①人間、②車両等の交通機関、③交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力のもとに施策を推進します。

ア 人間に係る安全対策

市民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要なことから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

イ 車両等に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、車両等の操作上の過ちが事故に結びつかないように、構造、設備、装置等の安全性を高めるために、国等の指導や監督機関の取り組みに協力します。

「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例^{※1}」（平成 28 年 2 月）に基づき、自転車^{※2}が関係する交通事故の防止を図り、自転車の安全性の確保に向けた広報、啓発等を行います。

ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、交差点等の危険個所対策等の推進を図ります。

(3) 情報通信技術^{※3}（ICT）の活用

有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

(4) 救助・救急活動の充実

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ります。

(5) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通安全活動等の計画段階から関係機関等との連携・調整をとり、市民が参加できる仕組みづくり等を地域の特徴に応じて推進します。

(6) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、地域の交通実態に応じた効果的・効率的な対策を目指します。

(7) 公共交通機関等における一層の安全の確保

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

※1 滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例：滋賀県全体で自転車の安全で快適な利用の促進に関する運動を展開し、自転車の関係する交通事故防止を図り、県民が安心して暮らすことのできる地域社会の実現を目的としている。

※2 自転車：道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられている。平成 27 年 6 月 1 日から、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復して行った自転車の運転者は、自転車運転者講習を受けることになっている。

※3 情報通信技術：情報・通信に関する技術の総称

第1章 道路交通安全

第1節 道路交通事故のない長浜市を目指して

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

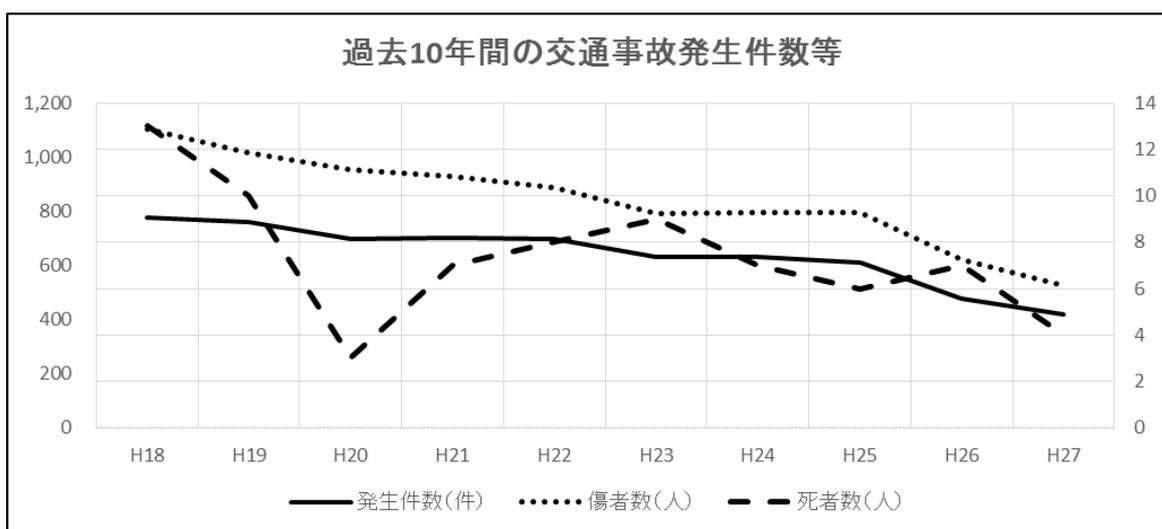
1 道路交通事故の現状

平成23年から平成27年までの5年間の本市の交通事故発生件数、負傷者数は、滋賀県と同様に減少傾向となっています。

本市の死者数は、最も多い平成23年では9名、最も少ない平成27年では4名となっています。

〔第9次長浜市交通安全計画中における交通事故発生件数等〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
発生件数(件)	629	629	611	479	420	2,768
死者数(人)	9	7	6	7	4	33
内、高齢者(人)	8	6	5	3	1	23
傷者数(人)	791	794	794	621	526	3,526
内、高齢者(人)	129	134	137	101	77	578



2 長浜市における事故の特徴

(1) 「高齢者の交通死亡事故」が多い

過去5年間の交通死亡事故における死者の69.7%を高齢者（65歳以上）が占めており、負傷者数に占める高齢者の割合が16.4%であることと比較して、非常に高い割合となっています。

子どもの事故については、過去5年間の交通事故全体に占める事故割合が4.3%であり、県平均の約4.6%よりも低い水準となっています。

〔高齢者（65歳以上）の交通事故件数等〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
発生件数(件)	182	192	193	157	117	841
死者数(人)	8	6	5	3	1	23
傷者数(人)	129	134	137	101	77	578

〔子ども（中学生以下）の交通事故件数等〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
発生件数(件)	39	20	25	24	11	119
死者数(人)	0	0	0	0	0	0
傷者数(人)	64	43	45	39	33	224

(2) 「自転車の事故」が多い

自転車の事故件数は平成23年に123件ありましたが、平成27年には64件まで減少しました。しかし、過去5年間の本市における「自転車の事故」の発生割合は17.5%であり、県全体の発生割合約15.9%と比較すると高くなっています。

〔自転車の事故件数等〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
発生件数(件)	123	116	104	77	64	484
死者数(人)	1	0	3	2	1	7
傷者数(人)	126	116	101	77	64	484

(3) 「交差点での事故」が多い

平成18年から平成22年（第8次期間中）の交差点での事故件数は毎年300件以上発生していましたが、第9次期間中の平成23年に263件に減少し、平成27年には176件まで減少しました。

しかし、過去5年間の本市における「交差点での事故」の発生割合は42.3%であり、県全体の発生割合約36%と比較すると高くなっています。

また、過去5年間の死亡事故のうち、36.4%が交差点で発生しています。

[交差点事故件数等]

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
発生件数(件)	263	256	268	208	176	1,171
死者数(人)	5	2	0	2	3	12
傷者数(人)	316	340	360	268	202	1,486

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

本市の人口は、平均寿命の延びや出生率の低下により、現時点でゆるやかな減少傾向で、高齢化が一層進む状況となっています。すでに3人に1人が高齢者という地域も増え、平成37年(2025年)には市民の6人に1人が75歳以上になると予想されています。

こうした状況の中、高齢者の運転免許人口の増加は、今後、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。高齢者の車両運転中の事故の増加はもちろんのこと、歩行中及び自転車利用中の事故の増加が懸念されます。

2 第10次長浜市交通安全計画における目標(平成32年までに)

本計画期間の最終年である平成32年までに目指す客観的指標として、滋賀県の目標や市の第9次期間中の状況を踏まえ、「交通事故発生件数」「交通事故死傷者数」を下記のとおり設定します。また、交通事故による死者は、究極的にはゼロを目指します。

なお、滋賀県交通安全計画においては、交通事故死者数が45人以下、交通事故死傷者数が6,000人以下と目標設定されています。

(1) 交通事故発生件数

●目標値：370件以下

交通事故発生件数は、第9次計画期間中に200件以上減少し、平成27年は420件であったことから、さらに50件以上の減少の370件以下を目標値とします。

(2) 交通事故死傷者数

●目標値：400人以下

交通事故死傷者数は、第9次計画期間中は減少傾向にあり、このままの減少率を維持することにより、400人以下を目標値とします。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を進める重点

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

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

今後、本市の高齢者の増加を踏まえると、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の諸対策を推進します。

また、安心して子どもを育てることができる社会を実現するため、子どもの安全確保に向けた対策を一層進めます。

ア 総合的な交通安全対策の推進

歩行者、自転車又は自動車利用等の交通手段の違いによって、それぞれの交通手段に応じた交通安全対策を推進します。また、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を推進します。

イ 道路交通環境の整備

高齢者の特性を理解した歩道の整備や生活道路対策、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を進めます。

また、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備に努めます。

ウ 関係機関との連携強化

高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し、地域に密着した交通安全活動を推進します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

道路交通の場において、歩行者・自転車は自動車と比較して弱い立場にあることから、こうした交通弱者を保護し安全を確保する対策を推進します。しかし、最近では自転車利用者が被害者になるだけでなく加害者となる交通事故も増加していることから、自転車の安全利用についての対策を推進します。

ア 安全な通行空間の確保

人優先の考えのもと、通学路、生活に密着した身近な道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保に努めます。

イ 交通安全啓発の推進

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なため、ルールやマナー違反による交通事故が多いことから、交通安全啓発等の充実を図ります。

(3) 生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保

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、市民が道路交通の安全を体感することができるようにするため、自動車の走行速度抑制を図るための道路交通環境の整備や、幹線道路からの自動車の流入を防止するための幹線道路における交通円滑化対策、さらには自転車や農耕作業用自動車の安全確保など、総合的な対策を推進します。

イ 交差点における安全確保

交差点の交通事故を防止するため、実態に応じた交通安全施設の設置を進めます。

また、市民全てが交通事故の危険性を認識し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという行動を実践するよう、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、自動車等の運転中における安全運転義務違反（運転操作不適、前方不注意、安全不確認等）が原因の交通事故が多く発生していることから、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことにより安全運転義務違反による交通事故の減少を図っていきます。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、生活地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加する等市民主体の意識を醸成します。

安全な交通環境の実現のために交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動をサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係機関・団体、市民等の協働により形成します。

また、交通指導員及び交通安全推進員等と連携しながら、地域の実情に即した各種の交通安全活動の実施や人材の育成を進めるなど、「協働による交通安全」を推進します。

II 道路交通に関する安全施策

1 道路交通環境の整備

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

生活に密着した身近な道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、安全な道路交通環境の整備に努めます。

ア 生活に密着した身近な道路における交通安全対策の推進

生活に密着した身近な道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、警察、公安委員会と連携し、「ゾーン 30^{※4}」などの低速度規制、道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化等の実施に努めます。

また、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供や音響式信号機等の推進に努めます。

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間を創出する取り組みを推進します。交通事故の多いエリアでは、市、警察及び地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、計画的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、通学路交通安全対策連絡会を開催し、関係機関が連携しながら、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

通学路等の歩道整備等に努めるとともに、ハンプ^{※5}・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、しょうがい者等の安全に資する歩行空間等の整備

安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、歩行者交通量や今後の見込みを勘案して、歩道の段差・傾斜・勾配の改善を行うとともに、エスコートゾーン^{※6}、自転車駐車場、し

※4 ゾーン 30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制等を実施する安全対策

※5 ハンプ：車両速度を抑制するために道路上に設けられた凸部

※6 エスコートゾーン：視覚しょうがい者が安全に車道を横断するために敷設した点字ブロック

ようがい者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。

また、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、公共施設的位置や施設までの案内標識を設置します。

(2) 高速道路と身近な道路等との機能分化

高速道路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、高速道路等、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の形成に努めます。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険個所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良等、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、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。

イ 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、必要に応じて道路環境の整備や交通規制等の実施を行い、同様の事故の再発防止を図ります。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

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。インターチェンジの増設等により高速道路の利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させるとともに、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

また、歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化を図ります。

エ 改築等による交通事故対策の推進

歩行者及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、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など、道路の改築事業を推進します。また、交差点及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。

交通混雑が著しい市街地、長浜駅周辺等において、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、幹線道路等の総合的な整備を進めます。

オ 交通安全施設等の高度化

生活に密着した身近な道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、警察、公安委員会と連携し、信号灯器のLED化等の実施に努めます。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

警察と連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 歩行者・自転車対策及び生活に密着した身近な道路等対策の推進

生活に密着した身近な道路等において人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路の安全・安心な歩行空間の確保に努めます。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に努めます。

イ 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、交差点改良等の対策の実施に努めます。

ウ 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、右折レーンの整備等の交差点改良を推進するほか、駐車対策を実施することで交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

エ 安全で快適な道路交通環境の実現

情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安

全で快適な道路環境の実現を図ります。

オ 道路交通環境整備への市民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、長浜市ふるさと交通安全推進協議会などを活用し、道路利用者から意見の聞き取りを実施します。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者やしょうがい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化に努めます。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備に努めます。

(6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に努めます。

(7) 効果的な交通規制の推進

生活に密着した身近な道路では、歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、警察、公安委員会と連携し、交通事情の変化を的確に把握して、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持に努めます。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

自転車を公共交通機関と組み合わせ、自動車がなくとも市内の移動が可能な利便性の高い「エコ交通」の充実に向け、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備等、自転車利用環境の総合的な整備の推進に努めます。

自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組などを進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省、警察庁）の周知を図ります。

また、自転車のルール・マナーの啓発活動として、自転車安全利用五則（H19.7.10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定）の周知、前照灯の早め点灯、反射材の取付け促進、参加・体験・実践型交通安全教育の実施、幼児・児童・生徒・高齢者の乗車用ヘルメット着用の促進、自転車事故被害者救済に資するた

めの各種保険制度の普及等のソフト施策を推進します。

自転車等の駐輪対策を総合的かつ計画的に推進するため、駅周辺等の駐輪需要の多い地域及び今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に対策事業を推進します。

(9) 情報通信技術（ICT）の活用

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。

(10) 交通需要マネジメントの推進

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

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

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るとともに、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・提供します。

また、災害に強い交通安全施設等の整備に努めるとともに、災害発生時には、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

あわせて、災害発生時の混乱を最小限に抑える観点から、環状交差点の必要性を検討します。

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全の確保と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、地域の交通実態等に応じた対策を行うとともに、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車場の整備に努めます。

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

また、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、自治会、地元商店街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、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(13) 道路交通情報の充実

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。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

① 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及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理について指導します。

② 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、指導取締りを行います。さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するため、不法占有等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図ります。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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。

イ 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による子どもの交通事故防止や、子どもの遊び場不足の解消と良好な生活環境づくりを図るため、都市公園や主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童公園等を設置するよう努めるとともに、小学校及び中学校等の校庭及び体育施設、児童福祉施設の園庭等の開放を図ります。

ウ 地域に応じた安全の確保

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推進します。また、道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報、注意報、予報及び台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情報の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能及び知識を習得させることが目標です。

幼稚園・保育所及び認定こども園では、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動等のあらゆる場面を捉えて全教育を計画的かつ継続的に行うことが大切で、交通安全教育を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用や、親子で実習するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

子育て支援センター等では、児童を対象に遊びによる生活指導の中で、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の活動の充実を図ります。

関係機関・団体は、幼稚園・保育所及び認定こども園で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の開催に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導を支援します。

イ 小学生への交通安全教育の推進

小学生への交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、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及び能力を高めることが目標です。

小学校では、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通して、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、小学校における交通安全教育を計画的に実施し、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活用し、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、自転車利

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、保護者にも積極的に啓発を行います。さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を支援します。

ウ 中学生への交通安全教育の推進

中学生への交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることが目標です。

中学校では、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、中学校の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、自転車の安全利用を含め、安全な通学のための教育教材等を活用し、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います。

エ 高校生への交通安全教育の推進

高校生への交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及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習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールの遵守等規範意識を確立し、さらに自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することが目標です。

生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視し、危険な飲酒運転等の交通違反を許さないという意識の醸成をはじめとする交通安全教育が求められるため、必要に応じて、滋賀県や滋賀県教育委員会等に協力しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

オ 成人への交通安全教育の推進

成人への交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上、交通ルールの遵守等の規範意識の確立を目標とし、自治会をはじめ、交通安全協会、安全運転管理者協会、長浜市ふるさと交

交通安全推進協議会等の関係機関と連携をとりながら、交通安全教育の充実に努めます。

大学生等については、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

カ 高齢者への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高齢者の死者数が約半数を占めていることを踏まえ、高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることが目標です。

高齢者への交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を有効に活用した交通安全教育を実施します。

特に、運転免許を持たないなど交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による事故実態に応じた具体的な個別指導・助言、反射材用品の活用等交通安全用品の普及等が地域ぐるみで行われるように努めます。

さらに、加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者については、家族や関係機関等の協力を得ながら免許の返納を促し、併せて、運転免許返納者が公共交通機関を利用しやすい仕組みを推進します。

キ しょうがい者への交通安全教育の推進

しょうがいのある方に対しては、字幕入りビデオの活用にも努めるとともに、関係団体と連携をとりながら、しょうがいの種類や程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

ク 外国籍市民への交通安全教育の推進

外国籍市民については、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、交通安全教育を推進します。また、定住外国人については、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

さらに、増加が見込まれる訪日外国人についても、外客誘致等に係る関係機

関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

ケ 自転車利用者への交通安全教育の推進

自転車利用者については、自転車の安全で適正な利用に向けた交通安全教育及び広報啓発活動を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教育機材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

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

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

毎年実施する春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末の交通安全県民運動においては、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民参加型の交通安全運動となるよう運動の重点を設定し、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

また、交通安全運動を効果的に推進するため、各自治会の交通安全推進員や交通指導員と連携・協働して、運動の趣旨を市民一人ひとりに周知するとともに、警察・関係機関・団体等と緊密な連携・協働を保つとともに、推進体制の強化、充実を図ります。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことについて、広く市民に周知し、徹底を図ります。

自転車利用中の交通事故の防止や自転車の安全利用を促進するため、自転車安全利用五則を活用するなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい

乗り方に関する普及啓発を実施します。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等を使用しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車等の危険性についての周知・徹底を図ります。

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

また、夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の事故が多発する傾向にあることから、自転車の灯火の早め点灯や自転車の側面等への反射材の取付けを促します。

さらに、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者には頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解を促し、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者にも、ヘルメットの着用を促進します。

ウ すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、関係機関・団体等と協力して、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開し、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

オ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。

特に、夕暮れ時から夜間の歩行中及び自転車利用中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者については特にその普及の促進を図るとともに、衣服や靴、鞆等の身の回り品、自転車や手押し車等への反射材の取り付けを働きかけるとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

カ 飲酒運転・危険ドラッグの根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転や危険ドラッグの危険性、交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を行うとともに、関係機関・団体等と連携して、地域、職域等における飲酒運転・危険ドラッグの根絶の取組を推進し、市民の規範意識を確立することで飲酒運転や危険ドラッグを使用した運転による事故ゼロを目指します。

キ 交差点事故防止対策の推進

交差点での交通事故の多くは、信号無視や一時不停止、安全不確認等の基本ルール無視が原因であり、交通ルールを遵守させ交通事故を防止するため、関係機関・団体等が連携し、交通監視、街頭指導、啓発活動等を実施して、市民に「止まる、見る、待つ」の交差点通行時の基本の周知徹底を図ります。

ク 3S（スリーエス）運動の推進

市民の安全を確保するため、運転者や自転車利用者に子どもや高齢者等の交通弱者を発見したときの優しい運転（3S「See：見る」、「Slow：減速する」、「Stop：止まる」）を呼びかけ、運転者自身の交通安全意識を高めます。

ケ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、行政放送、広報、携帯端末、市のホームページ等を活用して、具体的な内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行います。

- ① 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、民間と一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者と子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。
- ② 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転の根絶、暴走運転、無謀運転等の追放を図ります。
- ③ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全体的気運の盛り上がりを図ります。

コ その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の交通安全意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。
また、他の年齢層に高齢者の行動特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。
- ② 夕暮れの時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図るとともに、自動車及び自転車の前照灯早め点灯運動を推進します。
- ③ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。
- ④ 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。
- ⑤ 交通安全活動に新しい知見を与え、市民の新たな決意を結集することを目的として、交通安全に関わる者や市民が参加する交通安全のつどい等を開催します。

（4）交通安全に関する民間団体・交通ボランティア等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体・交通ボランティア等について、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を推進します。

また、民間団体・交通ボランティア等の交通安全活動が効果的に実施されるよう、行政等との連絡協議の場が定期的に設けられるように努めます。

（5）市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられており、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であることから、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・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

ア 高齢運転者対策の推進

① 運転免許自主返納に対する支援の推進

高齢運転者に対し、申請による運転免許証の取り消し（自主返納）制度の周知を図るとともに、運転免許返納者が公共交通機関を利用しやすい仕組みをつくるなど、自主返納したものに対する支援に努めます。

② 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、各種講習会、交通安全運動等、広報啓発活動を通じて、高齢者マークの積極的な表示の促進を図ります。

イ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通して、着用効果の啓発等着用キャンペーンを積極的に行います。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

整備不良による自動車事故の防止を図るため、点検整備を確実に実施するよう啓発等を行い、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成と、点検整備及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図ります。

また、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。さらに、自転車事故により被害が大きくなりやすい、幼児、児童、生徒及び高齢者の乗車用ヘルメットの着用を促進します。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止して交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を強力に推進します。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭・学校等における青少年の指導の充実

家庭・学校・職場・地域等において、青少年育成団体等との関係を図り、青少年の健全育成を図る観点から、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導等の施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等がでない道路交通環境づくりを積極的に行います。

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

交通事故に起因する救助活動の増加及び事故種類・内容の複雑多様化に対処するため、高度な救助資機材、救助工作車の整備を支援するなど救助体制の充実を図ります。

イ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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。

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広報啓発活動を積極的に行います。

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）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図るとともに、自動車事故の負傷者に迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図ります。

ウ 救助・救急施設の整備の推進

消防本部への救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の導入を推進します。

エ 高速自動車国道等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、沿線市町等において消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとされており、中日本高速道路株式会社と協力して適切かつ効率的な人命救護を図ります。

7 交通事故被害者支援の充実と推進

(1) 被害者相談窓口等の周知

交通事故被害者やその家族からの相談について、滋賀県立交通事故相談所等の相談窓口を紹介するとともに、広報等を通じて周知・啓発します。

(2) 交通事故被害者支援の推進

交通遺児等の健全育成のため、ほうこう会が行う奨学金・給付金、公益財団法人おりづる会が行う経済的・精神的な援助事業、自動車事故対策機構が行う生活資金貸付け、交通遺児育成基金が行う基金事業等について情報提供を行います。

(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車は、趣味やスポーツ、健康増進の目的として幅広く利用されるようになってきましたが、一方で利用者のマナーの悪さが指摘されるなど、安全な利用対策が喫緊の課題となっています。

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必要があります。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に他人の生命又は身体の損害を与えてしまった場合に補填することができるよう、保険又は共済への加入を促します。

第2章 鉄道交通等における安全

第1節 鉄道事故のない長浜市を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送ができる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。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、ひとたび事故が発生すると、地域活動に大きな影響が出るとともに、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があります。

このため、市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

県下における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、近年はほぼ横ばいの傾向にあります。平成27年は5件の運転事故が発生しており、そのうち踏切事故は1件、死傷者数は0人となっています。これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

鉄道事故についても、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、事故防止対策を推進し、鉄道事故及び踏切事故のない長浜市を目指します。

第2節 鉄道交通等における交通の安全についての対策

市民が安心して安全に利用できる鉄道交通及び踏切道を目指し、鉄道事故及び利用者等の関係する事故を未然に防止するため、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。

1 鉄道交通に関する安全施策

(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割以上を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や市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もと、交通安全運動等の実施時に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。

(2) 救助、救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化に努めます。

2 踏切道における交通に関する安全施策

(1) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障をおよぼさないと認められるものについて、統廃合を進めます。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進します。また、学校等において踏切の通過方法等の教育を引続き行います。

第3章 計画の推進に向けて

1 すべての関係機関等が連携した交通安全の推進

国・県・警察・消防・学校等の行政機関、交通安全協会・安全運転管理者協会等の関係団体や民間団体を含めたすべての関係機関が緊密な連携を図り、各主体の役割や取組、課題についてお互いに認識を深め、情報の共有や意見交換を行うとともに、地域住民の自主的な交通安全活動を推進することにより、交通事故を防止し「交通事故のない長浜市」の実現を目指します。

また、国・県等が実施する人・道・車それぞれの分野における調査及び研究等に協力しながら、今後の道路交通安全対策を推進します。

2 庁内推進体制の充実

計画に盛り込まれた施策や、滋賀県の交通安全計画において市が取り組むこととされた事業を着実に遂行するとともに、情報の共有や連携を図るため、交通安全に関する施策を担う庁内関係部局による推進体制を整備します。

参 考 資 料

資料1 長浜市交通安全対策会議条例

平成18年2月13日条例第84号
改正

平成25年9月30日条例第28号

平成27年3月20日条例第8号

長浜市交通安全対策会議条例

(設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、長浜市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務等)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 本市の交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策を策定し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員15人以内で組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるとき、又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

(1) 関係行政機関の職員

(2) 市の職員

(特別委員)

第4条 会議に特に必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、中日本高速道路株式会社その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該事項が終了したときは解任されるものとする。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、市民協働部において処理する。

(委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成18年2月13日から施行する。

附 則（平成25年9月30日条例第28号）

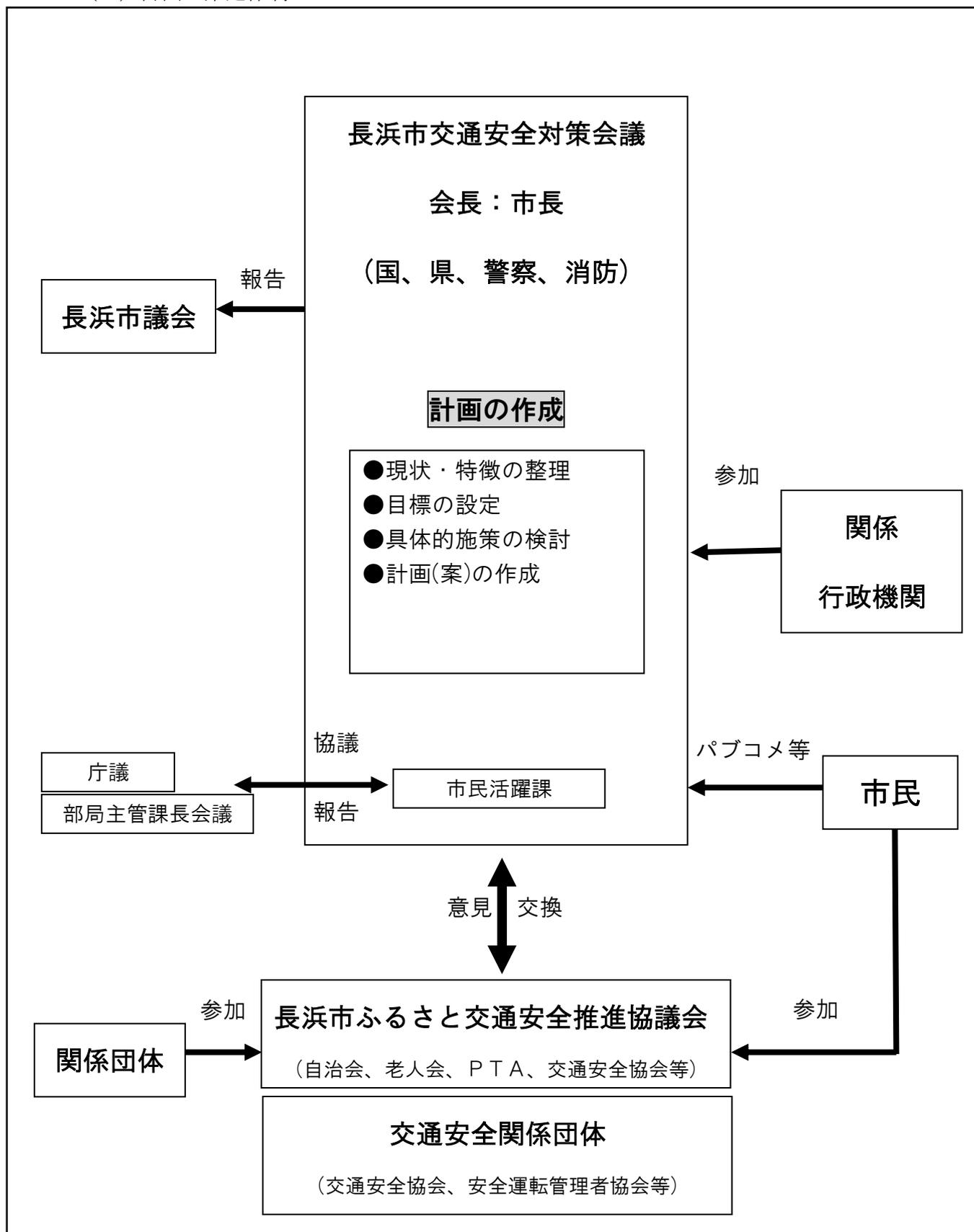
この条例は、平成25年10月1日から施行する。

附 則（平成27年3月20日条例第8号抄）
（施行期日）

- 1 この条例は、平成27年4月1日から施行する。

資料2 計画の策定体制と委員名簿

(1) 計画の策定体制



(2) 委員名簿

(順不同、敬称略。)

行政機関・役職	委員名	備考
市長	藤井 勇治	会長
近畿地方整備局滋賀国道事務所 総括保全対策官	平井 義博	
長浜土木事務所 副所長	金澤 秀樹	
長浜警察署 交通課長	山崎 茂和	
木之本警察署 交通課長	小森 秀和	
湖北地域消防本部 消防長	柏本 正男	
総務部長	且本 安彦	
総合政策部長	松居 雅人	
市民協働部長	米澤 辰雄	
市民生活部長	寺村 治彦	
健康福祉部長	市川 壱石	
産業観光部長	北川 雅英	
都市建設部長	今井 克美	
防災危機管理局長	藤本 茂良	
北部振興局長	山田 昌宏	
教育部長	板山 英信	

(3) 計画の策定経過

年月	内容等
平成 28 年 2 月	庁内連絡協議会 第 9 次計画評価及び第 10 次計画所管課確認
平成 28 年 9 月	第 1 回長浜市交通安全対策会議 各課意見照会 市内交通安全関係団体ヒアリング
平成 28 年 10 月	長浜市ふるさと交通安全推進協議会構成団体ヒアリング
平成 28 年 11 月	第 2 回長浜市交通安全対策会議 各課意見照会 パブリックコメントの実施 (11 月 17 日～12 月 16 日)
平成 28 年 12 月	第 3 回長浜市交通安全対策会議 (書面会議)
平成 29 年 1 月	県報告、計画報告