

第 12 次長浜市交通安全計画 策定方針

1. 策定の趣旨と計画期間

本計画は、「第 12 次滋賀県交通安全計画」と「第 11 次長浜市交通安全計画」の取組結果、ならびに現在の交通事故の状況や社会情勢を踏まえて策定します。

計画期間：令和 8 年度 ～ 令和 12 年度（5 年間）

基本理念：究極的には『交通事故ゼロ』を目指し、『人優先』と『安全・安心の確保』のもと、特に命に関わる重大な事故の減少を推進する

2. 市内の交通事故発生状況（現状）

※詳細データは【資料 6】を参照

- ・交通事故の発生件数・死傷者数は、ともに減少傾向
- ・「高齢者」が関連する交通事故は致死率が高い
- ・交通事故死者数に占める高齢者の割合は、5 カ年平均で 56.3% と高い
- ・高齢者の事故発生件数は横ばいだが、事故全体に占める割合は増加
- ・自転車の事故件数は減少傾向だが、その割合はほぼ横ばい（R7：14.0%）
- ・交差点での事故割合は全体の約半分を占め、県平均を上回る

3. 第 11 次計画の達成状況と課題（振り返り）

(1) 目標の達成状況

指標	目標値（/年）	11 次期間平均
24 時間死者数	4 人以下	3.2 人
重傷者数	24 人以下	26.2 人

→死者数は目標を達成。一方、重傷者数は未達成で、引き続き重点的な対策が必要。

(2) 重点対象ごとの課題

重点対象	11 次期間の状況・課題
① 高齢者及び子どもの安全確保	子どもの事故割合は平均 6% と低いが、高齢者の事故割合は増加（R3：28% → R7：41%）。死者に占める割合も 56.3% と高い
② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	自転車事故の件数は減少傾向だが、事故割合は横ばい。期間中に死亡事故が 3 件発生
③ 身近な道路及び交差点における安全確保	交差点事故はほぼ横ばい、割合も平均 42% と高いまま
④ 先端技術の活用推進	安全運転支援システムの普及による事故の未然防止を推進
⑤ 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策	現場分析のほかビッグデータ・専門家の知見の活用を推進
⑥ 地域が一体となった交通安全対策	行政・関係団体・住民等の協働により推進

4. 第 12 次計画に影響する法改正・制度変更・社会背景

第 12 次計画期間には、以下の変化が見込まれ、これらへの対応が新たな論点となります。

○ 高齢化の進展

- ・ 長浜市の高齢化率：R3 年 4 月 28.54% → R8 年 4 月 30.22%
- ・ 高齢者ドライバーによる事故割合の増加（10 期 21.8% → 11 期 22.7%）
- ・ 運転技能検査の導入

○ 自転車に関する安全対策の強化

- ・ 酒気帯び運転・ながらスマホの罰則規定整備（令和 6 年 11 月施行）
- ・ 交通反則通告制度（いわゆる青切符＝違反に反則金）が適用（令和 8 年 4 月施行）
- ・ ヘルメット着用の努力義務化（令和 5 年 4 月施行）

○ 生活道路の法定速度引下げ

- ・ 生活道路の法定速度が 30km/h に引下げ（令和 8 年 9 月施行）
- ・ ゾーン 30 プラス（速度規制＋物理的デバイスを組み合わせた対策。令和 3 年 8 月～）

○ 外国人運転者の増加

- ・ 在留外国人市民の増加（長浜市 R3 年 6 月 3,745 人 → R8 年 6 月 4,218 人）
- ・ 交通ルール・マナーの周知、理解促進が必要

○ 新しい小型モビリティの増加

- ・ 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）
- ・ ペダル付き電動バイク

5. 第 12 次計画の方向性

(1) 目標値（令和 12 年度までに）

指標	県計画	市計画
24 時間死者数	30 人以下	3 人以下
重傷者数	270 人以下	19 人以下

※市目標値の算出：第 12 次国の目標値 ÷ 第 11 次国の目標値 × 令和 7 年の指標値

(2) 重視すべき視点

視点	主な対応
◎①高齢者を交通事故から守る／起こさない総合対策	歩行者・自転車対策に加え、高齢者ドライバーの安全運転支援
◎②子どもの安全確保のための環境整備	通学路の安全確保等を継続
◎③歩行者の安全確保のための意識変容	交通安全教育等の推進
◎④自転車の安全確保（法令遵守と通行環境整備）	教育・ルール周知徹底＋安全で快適な通行空間の確保
◎⑤外国人の交通安全対策（新設）	交通安全教育・広報啓発の推進
◎⑥身近な道路及び交差点における安全確保	交差点事故減少施策の推進

⑦小型モビリティの法令遵守徹底と安全対策（新設）	交通ルール周知徹底・交通安全教育
⑧先進技術の活用推進	安全運転支援システムの普及
⑨交通実態を踏まえたきめ細やかな対策	ビッグデータ・専門家の知見の活用
◎⑩地域が一体となった交通安全対策	行政・関係団体・住民等の協働

※◎は長浜市として特に重視すべき視点

(3) 主な施策の柱（第 11 次から継続）

- 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 交通事故被害者支援の推進

6. 策定の留意点

○県計画等との関係

本計画は、上位計画である第 12 次滋賀県交通安全計画との整合を基本として策定する

○考え方

県計画が掲げる「人優先」「交通社会を構成する三要素（人間・交通機関・交通環境）」「先端技術の積極的活用」等の 7 つの考え方を反映する

○指標

国・県計画に合わせ「24 時間死者数」「重傷者数」を継続する

○数値目標

県計画が具体的な数値目標を示すことを踏まえ、市も現状に即した数値目標を設定する

○施策の柱

県計画の施策の柱に変更がないため、市計画も継続する

○協働

「長浜市市民自治基本条例」及び「長浜市市民協働のまちづくり推進条例」を踏まえ、『協働』による施策推進を目指す

参考 1 目標値の設定根拠

① 国計画（第 12 次交通安全基本計画）の目標（令和 8 年 3 月 27 日策定）

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 人以下とする

② 算出の基準式

$R12 \text{ 年市の目標値} = \text{第 12 次国の目標値} / \text{第 11 次国の目標値} \times R7 \text{ 年の市の指標値}$

③ 24 時間死者数 → 「3 人以下」

令和 7 年の市の死者数：5 人

国の目標比率： $1,900 \div 2,000 = 0.95$

$5 \text{ 人} \times 0.95 = 4.75 \text{ 人}$

これに第 11 次市計画期間中の平均死者数「3.2 人」を勘案し目標値を 3 人以下とする

③ 重傷者数 → 「19 人以下」

令和 7 年の市の重傷者数：21 人

国の目標比率： $20,000 \div 22,000 = 0.91$

$21 \text{ 人} \times 0.91 = 19.11 \text{ 人}$

これに第 11 次市計画期間中の平均重傷者数「26.2 人」を勘案し、目標値を 19 人以下とする

参考 2 滋賀県第 12 次交通安全計画個別施策の新旧対照（法改正・新制度対応）

分野	第 11 次	第 12 次（変更点）	関連制度・ 施行時期
自転車・罰則	記載なし	ながらスマホ・酒気帯びの罰則強化を反映	R6.11 施行
自転車・青切符	記載なし	交通反則通告制度の適用に対応	R8.4 施行
自転車・ヘルメット	「推奨」	努力義務化を踏まえ着用率向上・市町支援	R5.4 努力義務化
生活道路	記載なし	法定速度 30km/h 引下げの周知	R8.9 施行
ゾーン対策	ゾーン 30	ゾーン 30 プラスを追加	R3.8～
外国人・免許	多言語学科試験	外免切替の厳格運用、入管庁連携	R7.10 改正
小型モビリティ	記載なし	特定小型原付・ペダル付き電動バイク対策を新設	R5.7～制度化

分野	第 11 次	第 12 次（変更点）	関連制度・ 施行時期
高齢運転者	「施行準備」	運転技能検査の本格運用	R4.5 施行
仮免許	記載なし	17 歳 6 か月での仮免許取得対応	R8.4～
免許証	記載なし	マイナ免許証一体化	R7.3 運用開始
高速道路	記載なし	大型車法定速度 90km/h 周知	R6.4～