第 12 次長浜市交通安全計画

（案）

交通事故のない安全・安心な長浜市を目指して

（令和 8 年度～令和 12 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 11 次長浜市交通安全計画（令和３年度～令和７年度）では、「高齢者及び子どもの安全確保」等６点を重視すべき視点とし、年間の 24 時間死者数を４人以下、重傷者数を 24 人以下とする目標を掲げて取り組みました。その結果、死者数は期間平均で 3.2 人となり目標を達成しましたが、重傷者数は期間平均で 26.2 人と目標の達成には至りませんでした。

一方で、「交通死亡事故における高齢者の割合が高い」「交差点での事故割合が高い」といった課題は依然として残されており、効果的な交通安全対策を推進し、交通事故を減少させることが求められています。

また、全国で子どもが犠牲となる痛ましい事故が絶えないことから、改めて「子どもの安全確保」に向けた交通安全対策に注力する必要があります。

これを踏まえ、第 12 次長浜市交通安全計画においては、人優先の交通社会の構築を基本としたまちづくりを推進し、究極的には交通事故のない安全・安心な長浜市を目指します。本計画における交通安全対策としては、「（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）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）特定小型原動機付自転車等の小型モビリティに関する対策の推進」、「（８）先進技術の活用推進」、「（９）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進」、「(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進」の 10 点を重視すべき視点としています。

しかしながら、これらの視点の下で様々な交通安全対策を着実に遂行し、交通事故のない長浜市を実現するためには、市だけではなく、関係機関・団体・市民全てが実施主体であるとの意識を持ち、協働により担うべき役割をそれぞれが推進していくことが必要です。このため、本計画に掲げた交通安全活動の推進については、全市を挙げて取り組む姿勢を基本とした計画としています。

この第 12 次長浜市交通安全計画は、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・・・

（１２）災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・ 16
（１３）総合的な駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
（１４）道路交通情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
（１５）交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・ 16
（１６）ウォーカブルな公共空間の整備・・・・・・・・・・・・・・・ 17
２　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・ 19
（２）効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・ 23
（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・・ 27
（５）市民の参加・協働の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28
３　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
（１）運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
（２）安全運転管理の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
４　車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
（１）車両の安全性に関する基準等の改善の促進・・・・・・・・・・・ 31
（２）自動車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
（３）自転車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
５　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
（１）暴走族対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
６　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
（１）救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
７　交通事故被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（１）被害者相談窓口等の周知・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（２）交通事故被害者支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（３）自転車損害賠償保険等への加入促進・・・・・・・・・・・・・・ 34
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・・・・・・・・・・・・・・・ 35
１　鉄道事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
第２節　鉄道交通等における交通の安全についての対策・・・・・・・・・・ 36
１　鉄道交通に関する安全施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
（１）鉄道交通の安全に関する知識の普及・・・・・・・・・・・・・・ 36
（２）救助、救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
２　踏切道における交通に関する安全施策・・・・・・・・・・・・・・・ 36
（１）踏切道の統廃合の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
（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・・・・・ 36
第３章　計画の推進に向けて
１　全ての関係機関等が連携した交通安全の推進・・・・・・・・・・・ 37

２　庁内推進体制の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　37

【参考資料】

資料１　長浜市交通安全対策会議条例・・・・・・・・・・・・・・・・・・　38
資料２　計画の策定体制と長浜市交通安全対策会議委員名簿・・・・・・・・　39
資料３　計画の策定経過・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　41

基　本　理　念　等

～　「交通事故のない安全・安心な長浜市を目指して」　～

１　基本理念

本市の交通安全計画は、人優先の交通社会の構築を基本として、市民の安全と安心を確保することを目的としています。この安全・安心の確保のためにこれまで 11 次・55 年にわたり交通安全計画に基づく様々な対策を行ってきたところです。この成果として、交通事故発生件数及び交通事故死傷者数は着実に減少してきているものの、まだ交通事故を完全になくすまでには至っていません。

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とともに、特に命に関わる重大な事故の減少に積極的に取り組み、究極的には交通事故のない安全・安心な長浜市を目指します。

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、本市の第１次交通安全計画の策定から半世紀以上を経た今、悲惨な交通事故の根絶に向け、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に講じる施策は、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への総合的な対策

①交通社会を構成する人、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、それらの相互関連を考慮しながら、市民の理解と協力のもとに安全・安心の確保に向けた施策を推進します。

ア　人に対する安全対策

市民一人ひとりが自ら安全・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　車両等の交通機関に係る安全対策

人はエラーを犯すものという前提のもとで、車両等の操作上のエラーが事故

に結びつかないように、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置などに代表される先進技術の安全確保機能の活用を促進し、構造、設備、装置等の安全性を高めるために、国・県等の指導や監督機関の取組に協力します。

また、「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

人優先の考えの下、適切に機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、交差点等の危険個所対策の推進を図ります。

※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）増加する外国人市民等への対応

在留外国人市民や訪日外国人の増加が予想されていることから、関係機関・団体や外国人を雇用する企業等と連携し、日本の交通ルールやマナーの周知、理解促進を図るとともに、交通安全教育や広報啓発活動を推進し、交通事故のリスクを低減させるよう取り組みます。

（４）先進技術の積極的活用

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ることから、こうした先進技術の普及促進を図ります。

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支援の推進を図ります。

（６）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・調整を図り、市民が参加できる仕組みづくり等を地域の実情に応じて進め、参加・協働型の交通安全活動を推進し

ます。

（７）効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で地域の交通実態に応じてより効果的・効率的な対策の実施を目指します。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通事故のない安全・安心な長浜市を目指して

人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死傷者数・事故件数の一層の抑制に取り組むことはもちろんのこと、特に命に関わる重大な事故の減少に積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない長浜市を目指します。

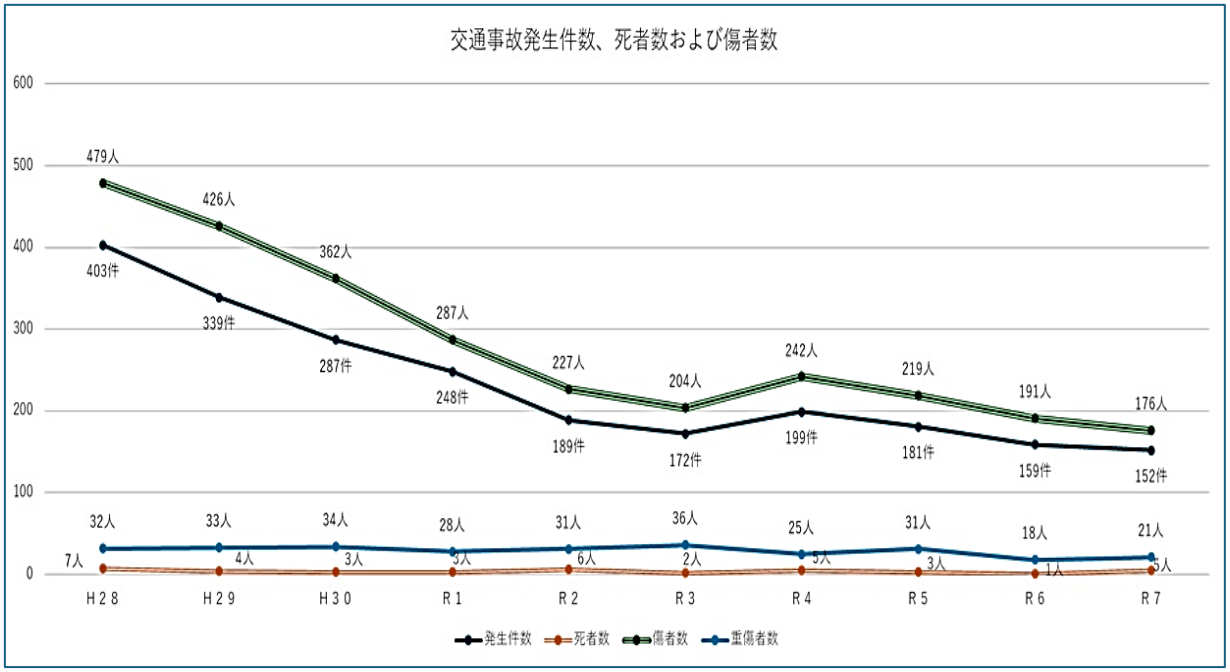
１　道路交通事故の現状

令和３年から令和７年までの５年間での本市の交通事故発生件数、死傷者数は、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、最も多い令和４年及び令和７年では５名、最も少ない令和６年では１名となっています。

〔第 11 次長浜市交通安全計画中における交通事故発生件数等〕

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	合　計
発生件数（件）	172	199	181	159	152	863
死者数（人）	2	5	3	1	5	16
内、高齢者（人）	2	3	1	0	3	9
傷者数（人）	204	242	219	191	176	1,032
内、高齢者（人）	23	31	31	38	36	159
内、重傷者（人）	36	25	31	18	21	131



２　長浜市における交通事故の特徴

（１）「高齢者の交通死亡事故」の割合が高い

過去５年間の交通死亡事故における死者の 56.3%（9 人／16 人）を高齢者（65 歳以上）が占めており、傷者数に占める高齢者の割合が 15.4%（159 人／1,032 人）であることと比較して、非常に高い割合となっています。また、事故件数はおおむね高止まりで推移する一方、事故全体に占める高齢者の割合が増加しており、高齢者の事故を防止し、生命を守る対策の強化が求められています。

子ども（中学生以下）の死亡事故は、平成 14 年以降発生しておらず、過去５年間の交通事故全体に占める事故割合も 4.3%（37 件／863 件）であり、県平均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〕

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	合計
発生件数(件)	49	64	63	62	62	300
死者数(人)	2	3	1	0	3	9
傷者数(人)	23	31	31	38	36	159

〔子ども（中学生以下（義務教育学校の生徒を含む））の交通事故件数等〕

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	合計
発生件数(件)	8	13	5	6	5	37
死者数(人)	0	0	0	0	0	0
傷者数(人)	9	23	9	11	6	58

（２）「歩行者及び自転車乗用者の交通死亡事故」の割合が高い

自転車の事故件数は令和 4 年に 39 件ありましたが、令和 7 年には 26 件まで減少しました。歩行者の事故件数についても、過去 5 年の推移をみるとおおむね横ばいから減少傾向にあります。

しかし、歩行中及び自転車乗用中の交通死亡事故の割合は、過去 5 年間の平均で 37.5%（6 人／16 人）であり、依然として高率を占めています。

〔自転車の事故件数等〕

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	合計
発生件数(件)	26	39	34	28	26	153
死者数(人)	1	1	0	0	1	3
傷者数(人)	25	38	35	28	25	151

〔歩行者の事故件数等〕

	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	合計
発生件数(件)	14	16	17	11	14	72
死者数(人)	1	2	0	0	0	3
傷者数(人)	14	14	18	14	15	75

（3）「交差点での交通事故」の発生率が高い

過去 5 年間の交差点（付近を除く）での事故件数は年平均で 70 件程度発生しており、令和 7 年には 65 件となっています。

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 41.3%（356 件／863 件）であり、依然として高い水準にあります。

〔交差点事故件数等〕

	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	合計
発生件数(件)	71	76	71	73	65	356
死者数(人)	1	2	1	1	2	7
傷者数(人)	88	88	94	89	75	434

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、2010 年以降急激な人口減少が続いている一方で、65 歳以上人口は増加傾向にあり、高齢化が一層進む見込みとなっています。すでに３人に１人が高齢者という地域も増え、令和 12 年（2030 年）の高齢化率は 31.9％と予想されています。（「長浜市人口ビジョン」より引用）

こうした状況の中、運転免許人口の高齢化が見込まれ、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。また、人口の高齢化の影響によって、高齢者の車両運転中の事故の増加だけでなく、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の事故の増加も懸念されています。

２　第 12 次長浜市交通安全計画における目標（令和 12 年までに）

本計画期間の最終年である令和 12 年までに目指す中期的な客観的指標として、政府目標や滋賀県の目標、市の第 11 次期間中の状況を踏まえ、指標を「24 時間死者数」「重傷者数」とし、次のとおり設定します。

また、長期的には交通事故による死者ゼロを目指します。

なお、滋賀県交通安全計画においては、**「年間の 24 時間死者数を 30 人以下」、「年間の重傷者数を 270 人以下」**とすることを目標設定されています。

（１）年間の 24 時間死者数を「３人以下」にすることを目指します

交通事故による 24 時間死者数については、第 11 次計画期間中の平均は 3.2 人／年、第 11 次計画の目標値は４人であったことから、低い方の値に国計画の目標値の減少率（0.95）を乗じて３人以下を目標値とします。

（２）年間の重傷者数を「21 人以下」にすることを目指します

交通事故による重傷者数については、第 11 次計画期間中の平均は 26.2 人／年、第 11 次計画の目標値は 24 人であったことから、低い方の値に国計画の目標値の減少率（0.91）を乗じて 21 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考える視点

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及び技術の進展・普及等の変化に柔軟に対応しつつ、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

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する道路交通環境において、歩道の整備や生活に密着した身近な道路での交通安全対策を進めるとともに、バランス力・筋力の低下や視野の狭窄といった高齢者の身体機能の状況（視覚、聴覚、運動機能の低下など）に応じた交通安全教育や見守り活動等を推進します。

また、高齢者の自動車運転を支援する対策として、身体機能の変化等を補う先進技術の活用・普及を積極的に進めるとともに、これらの対策と連動して、高齢者が運転免許を自主返納した際における日常生活の移動手段を確保するための対策を進めます。

なお、運転技能検査制度の導入をはじめとする高齢運転者に係る制度改正について周知を図るとともに、運転支援機能をはじめとする安全技術とその限界、技術の進展状況については、交通安全教育等を通じて情報提供を行っていきます。

（２）子どもの移動経路における安全対策の推進

子どもの交通事故は減少傾向にありますが、子どもが犠牲となる悲惨な事故が全国で発生しています。子どもの安全を確保する観点から、未就学児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、横断歩道の設置や歩道等の整備により安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

（３）歩行者の安全確保のための意識変容

また、自動車運転者に対して、横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の意識向上についての交通安全啓発等を行い、歩行者の安全確保に努めます。あわせて、歩行者に対しても横断歩道を渡ることや信号の遵守等の意識向上を図るため、特に幼少期における交通安全教育を推進し、将来の安全意識の構築を図ります。

（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

車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者・自転車と自動車の適切な分離を進め、安全で快適な自転車通行空間の確保に努めます。

また、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生じていることから、交通安全教育や交通安全啓発等の充実を図ります。特に、自転車の酒気帯び運転や「ながらスマホ」に対する罰則の強化、交通反則通告制度（いわゆる青切符）の適用、ヘルメット着用の努力義務化といった制度改正について周知を図り、法令遵守の徹底を促します。

（５）外国人の交通安全対策の推進

在留外国人市民の増加が続いていることから、日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、多言語による情報提供や外国人を雇用する企業等と連携した交通安全教育・広報啓発活動を推進します。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への理解を促すとともに、増加が見込まれる訪日外国人についても、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

（６）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

高齢者、しょうがい者及び子どもを含む全ての歩行者、自転車利用者にとって安全・安心な道路交通を確保するため、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対策などを総合的に推進します。

イ　交差点における安全確保

交差点は交通事故発生リスクの高い危険個所であるという認識の下、交通事故を防止するため、交差点改良や歩行者等の安全確保のための防護柵の設置など、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、交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

（７）特定小型原動機付自転車等の小型モビリティに関する対策の推進

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）をはじめとする新たなモビリテ

ィの普及が進んでいることから、これらの利用者に対し、交通ルールの周知徹底や交通安全教育を推進し、法令遵守の徹底と安全対策を図ります。

（８）先進技術の活用推進

近年、衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術を活用した安全運転を支援してくれる自動車（サポカー）の普及により交通事故が減少しています。今後も、サポカー等の普及啓発を推進するとともに、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やかな対策の推進

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、交通ビッグデータ等の様々な交通情報を活用することで、よりきめ細やかな対策の効果的かつ効率的な実施を図ります。

（１０）地域が一体となった交通安全対策の推進

安全・安心な交通社会の形成に向けて、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、関係機関・団体、市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を進めるとともに、交通安全活動を支える人材の高齢化を踏まえ、若者の交通安全活動への参加を促し、次の交通安全活動を担う人材育成・活動の継承を進めるなど、「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、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、自治会・学校等と連携して危険個所等の発見に努め、交通安全施設等の整備を図るなど、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、道路標識・道路標示の整備や信号灯器のＬＥＤ化等の安全対策の実施に努め、実施が可能な箇所では、「ゾーン 30※3」や「ゾーン 30 プラス」等の低速度規制及び物理的デバイスを組み合わせた面的な速度抑制対策を検討します。なお、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことを踏まえ、その周知に努めます。

また、交通情報板等による交通情報提供や音響式信号機等の推進に努めます。

生活道路として沿道の利用にも配慮して歩行空間を整備する取組を推進するとともに、実施が可能な箇所では、ハンプ※4・狭さく等の設置等の車両速度を抑制する道路構造等により通過車両の抑制対策も検討します。

さらに、交通ビッグデータ等の様々な交通情報の活用により交通事故の未然防止を図るほか、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

未就学児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ける交通安全を確保するため、「長浜市通学路交通安全プログラム」に基づく計画的な合同点検の実施や交通安全対策の改善・充実等に取り組むとともに、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。

また、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路の歩道整備等を進めるとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジング

※３　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

※４　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

ボラード※5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、しょ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、公共施設の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

幹線道路における交通安全対策については、自治会等との連携やパトロール等により順次危険個所を把握し対策を講じるとともに、急ブレーキなどの自動車の挙動制御データや速度データ、経路データといった交通ビッグデータをはじめとして、様々な交通情報を活用した効率的な事故対策を推進します。

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

※5　ライジングボラード：特定の車両のみの進入を可能とする昇降式の車止めポール

※6　エスコートゾーン：道路を横断する視覚しょうがい者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚しょうがい者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列

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

高速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。

また、スマート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。

さらに、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　道路の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化等を促進します。

（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道路対策の推進

生活に密着した身近な道路において人優先の考えのもと、車両速度や通過交通の抑制が行える総合的な交通事故対策を行い、実施が可能な箇所では「ゾーン 30」等の面的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を推進します。

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実施の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を支援するとともに、長浜市ふるさと交通安全推進協議会等と連携し、道路利用者から意見を聴取し、道路交通環境の整備に反映します。

（５）高齢者等への公共交通利用促進及び使いやすい公共交通ネットワークの確保

長浜市内で起こる交通事故の相当数に高齢者が関わることから、鉄道・バス・デマンドタクシー等の公共交通利用促進に努めます。

また、「長浜市地域公共交通計画」（令和 6 年度～令和 10 年度）の推進により、高齢者をはじめとする地域住民が容易に利用できるアクセス性の高い地域公共交通ネットワークの確保に取り組みます。

（６）歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、視覚しょうがい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り、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の観点から無電柱化の推進に努めます。

（８）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・公安委員会による交通規制の推進と連携して、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を図ります。

（９）自転車及び特定小型原動機付自転車の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、自動車がなくて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、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るため、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を推進します。なお、これらの自転車走行空間は、特定小型原動機付自転車についても通行が可能であることから、その通行環境の確保にも資するよう、走行空間の整備を進めます。

また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組を進めるとともに、自転車のルールやマナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進します。

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に、「長浜市自転車等放置の防止に関する条例」に基づき、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自転車等放置禁止区域に指定し、区域内の放置自転車の整理・撤去等の推進を図ります。

(10) 情報通信技術（ＩＣＴ）の活用

効果的かつ効率的な交通安全対策を講ずるため、最先端の情報通信技術を用いて、交通ビッグデータ等の様々な交通情報を活用し、交通事故の未然防止を図るほか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。

(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、自転車利用の促進等を推進します。

(12) 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、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、安全・安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

また、災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、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。

(13) 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。

違法駐車の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、地元商店街等の地域の意見・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。

(14) 道路交通情報の充実

道路利用者のニーズに即したわかりやすい案内標識の整備を推進するなど、わかりやすい道路交通環境の確保に努めます。

(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、占用物件等の維持管理について指導します。

② 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、実態把握、指導取締りを行います。さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するため、不法占用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用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期の調整と施工方法を検討します。

イ 子どもの遊び場等の確保

道路への飛び出しを誘引するような環境の解消に努めるとともに、路上遊戯等による子どもの交通事故防止や良好な生活環境づくりを図るため、都市公園の環境整備を進めるとともに、新たな小住宅集合地域の整備時には、主として幼児及び小学校（義務教育学校前期課程を含む（以下同じ））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の推進を図ります。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又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又は制限を行います。

また、道路法に基づく車両の制限を超える車両の通行については、特殊車両通行許可申請を通して適切な指導を行います。

エ 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・凍結路面対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、安全な道路交通の確保に資するため、道路交通に影響を及ぼす自然現象、路面状況等の情報を的確に把握し、道路利用者への情報提供に努めます。

(16) ウォーカブル※7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、人々が安全・快適に滞在できる空間の確保を推進します。特に、自動車中心の街路空間から転換することにより、車両との接触・衝突による

事故の危険性を減少させ、安心・安全な質の高い空間の整備を推進します。

※7　ウォーカブル：「居心地が良く歩きたくなる」の意の造語

また、まちなかにおいては、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見直し、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、通過交通を受け持つ幹線道路の整備や、公共交通のアクセス性向上に向けた取組を推進し、まちなかへの自動車交通の流入を減少させます。

さらに、実施が可能な箇所については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、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・導入を検討します。

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地域の実情に即した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交通安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します。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、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。

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、自転車利用中など、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（義務教育学校後期課程の生徒を含む（以下同じ））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。

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

及び交通安全意識・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・専修学校生等については、学生の自転車や二輪車・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過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や自動車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、家庭訪問による助言及び啓発、反射材用品等の交通安全用品の普及が地域主体で行われるように支援します。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よう努めます。

また、電動車椅子を利用する高齢者に対しては、関係団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言に努めるとともに、電動車椅子が道路交通法上「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、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。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全・安心に外出できる交通社会の形成を目指すため、地域が一体になって取り組む地域の見守り活動を支援するとともに、サポカーなど先進技術を活用した自動車の利用促進による高齢者の安全確保を図ります。

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、交通安全に必要な知識等の習得のため、関係団体と連携しながら、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。さらに、介護者、交通ボランティア等のしょうがい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、日本の交通ルールやマナー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。

その際、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、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。特に、特定技能制度等により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の充実に努めます。

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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。加えて、レンタカー事業者や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、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に努めます。

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、利用する教材の見直しを行うなど、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

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、実施期間、運動重点、実施計画等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・協働を保ち、推進体制の強化・充実を図ります。

イ　横断歩道の安全確保

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であったケースが多いことから、自動車の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の交通安全教育や啓発活動を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所では、その信号に従うといった交通ルールの周知を図るとともに、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど自動車の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注意して横断歩道を渡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よう交通安全教育の推進を図ります。

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、高齢者や付き添う介助者に対しても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。

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。

令和６年 11 月に施行された、自転車の運転中の携帯電話使用等(ながらスマホ)に対する罰則強化及び酒気帯び運転の罰則対象化について広報啓発を推進するとともに、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、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」(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、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の強化を実施します。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことが背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育や交通安全啓発の推進を図ります。

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。このため、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の促進や、駆動補助機付自転車(電動アシスト自転車)の車両特性を踏まえた注意喚起等の対策を推進します。

さらに、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合における安全性に優れた二人同乗用自転車の利用促進を図るとともに、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には、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。加えて、令和５年４月から全ての自転車利用者に対して乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことを踏まえ、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・生徒の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の全ての年齢層における自転車利用者にも、ヘルメットの着用を推進します。

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、後部座席を含めた全ての座席における正しいシートベルト着用の徹底を図ります。特に後部座席のシートベルトについて、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周知します。

また、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。

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及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、不適正使用時の致死率が適正使用時と比較して格段に高くなることから、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。

さらに、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。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。

カ　反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者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取り付けを推奨します。

キ　飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及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活動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を推進します。

また、地域や職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の更なる向上を図ります。特に若年運転者層に対し、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進します。

ク　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。

ケ　子どもや高齢者に優しい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。

コ　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、広報紙、SNS、市のホームページ等を活用して、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、官民が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い、高齢者と子どもの交通事故防止、後部座席を含めた全てのシートベルトの着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転やあおり運転（妨害運転）といった悪質・危険な運転の根絶、違法駐車の排除等を図ります。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

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、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、自治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、飲酒運転やあおり運転（妨害運転）といった悪質・危険な運転を根絶する機運の高揚を図ります。

③ 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。

④ 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。

サ　その他の普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化と交通行動への影響等について、科学的な知見に基づき積極的な広報に取り組みます。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を促進するとともに、他の年齢層に対しても高齢運転者の身体機能の状況（視覚、聴覚、運動機能の低下など）を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護

意識が高まるよう啓発活動に努めます。

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ります。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及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るとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

③ 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。

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、インターネットを活用し、ホームページ・メール等を通じて事故データ及び事故多発地点等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、交通安全の高揚を図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。

⑥ 特定小型原動機付自転車について、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや、ヘルメット着用の有効性について、関係事業者と連携して利用者に対する周知を図るとともに、若い世代を中心に安全教育を推進します。

（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、行政等と交通安全協会、安全運転管理者協会、長浜市ふるさと交通安全推進協議会等の関係機関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。

これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体・交通ボランティア等について、担い手不足等によりその活動が困難となる場合もあることから、その継続

的な活動を確保するため、市による支援を推進します。

（５）市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられており、市民自らが交通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進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市、学校、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）制度及び運転経歴証明書制度を関係機関が連携し周知を図り、運転免許証を自主返納された方を対象とした公共交通の回数券の無料交付等の支援を行います。

また、「長浜市地域公共交通計画」の推進により、アクセス性の高い地域公共交通ネットワークの確保を図るなど、運転免許証を自主返納した者に対する移動手段の確保に努めます。

あわせて、車を運転しなくても生活ができるよう、外出・買物の生活支援活動等による住民同士の助け合い、支え合い活動を支援します。

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。



高齢者マーク

③　改正道路交通法の周知

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制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度について、関係機関と連携してこの法改正の周知を図ります。

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

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用、チャイルドシートの正しい使用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、交通安全教育・交通安全啓発活動等あらゆる機会を通じて、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。

（2）安全運転管理の促進

交通事故の未然防止を更に促進するため、安全運転の確保に資するドライブレコーダー設置の普及促進に努めます。

また、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元として作られた視聴覚教材等により、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について周知を図ります。さらに、事業所における安全運転管理の徹底を図るため、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が確実に行われるよう、関係機関と連携して周知に努めます。

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促進

ア 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、車両の普及促進を進めます。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

ペダルの踏み間違いなど、運転操作ミスや健康等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により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を搭載した安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進します。

（２）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。

また、冬季の積雪・凍結時における安全な走行を確保するため、スタッドレスタイヤの装着やタイヤチェーンの携行など、季節や路面状況に応じた適切な備えについて、広報・啓発を行います。

（３）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促進します。

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、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）暴走族対策の推進

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育成支援等の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族の実態等について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、青少年育成団体等との連携を図り、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青少年の健全育成支援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、暴走行為等ができ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ります。また、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、被害者の救済を図る必要があります。

このため、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償することができるよう、「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、保険又は共済への加入義務の周知徹底を図ります。併せて、特定小型原動機付自転車についても、事故時の被害者救済の観点から、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

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、令和3年から令和7年までの間に30件発生し、死者7人、負傷者13人となっています。その内訳をみると、人身障害事故が50.0%、踏切障害事故が約40.0%を占め、この2種類で全体の約9割を占めており、死者は全て人身障害事故で発生しています。踏切事故については、同じく令和3年から令和7年までの間に12件発生していますが、長期的には減少傾向にあります。なお、乗客の死亡事故については、全国的に見ても、平成17 年に乗客106 人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故が発生して以降、乗客の死亡事故は発生していません。

今後も引き続き、踏切道の改良や事故の未然防止対策を推進し、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、利用者や踏切通行者、鉄道沿線の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及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。特に、遮断機や警報機のない踏切道における事故防止のため、踏切道通行者に対する注意喚起や、直前横断の危険性についての啓発に努めます。

第３章　計画の推進に向けて

１　全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全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、交通事故を防止し究極的には「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、情報の共有化等を図るため、交通安全に関する施策を担う庁内関係部局が連携し、本計画の推進体制の充実を図ります。

参　考　資　料

資料１　長浜市交通安全対策会議条例

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。

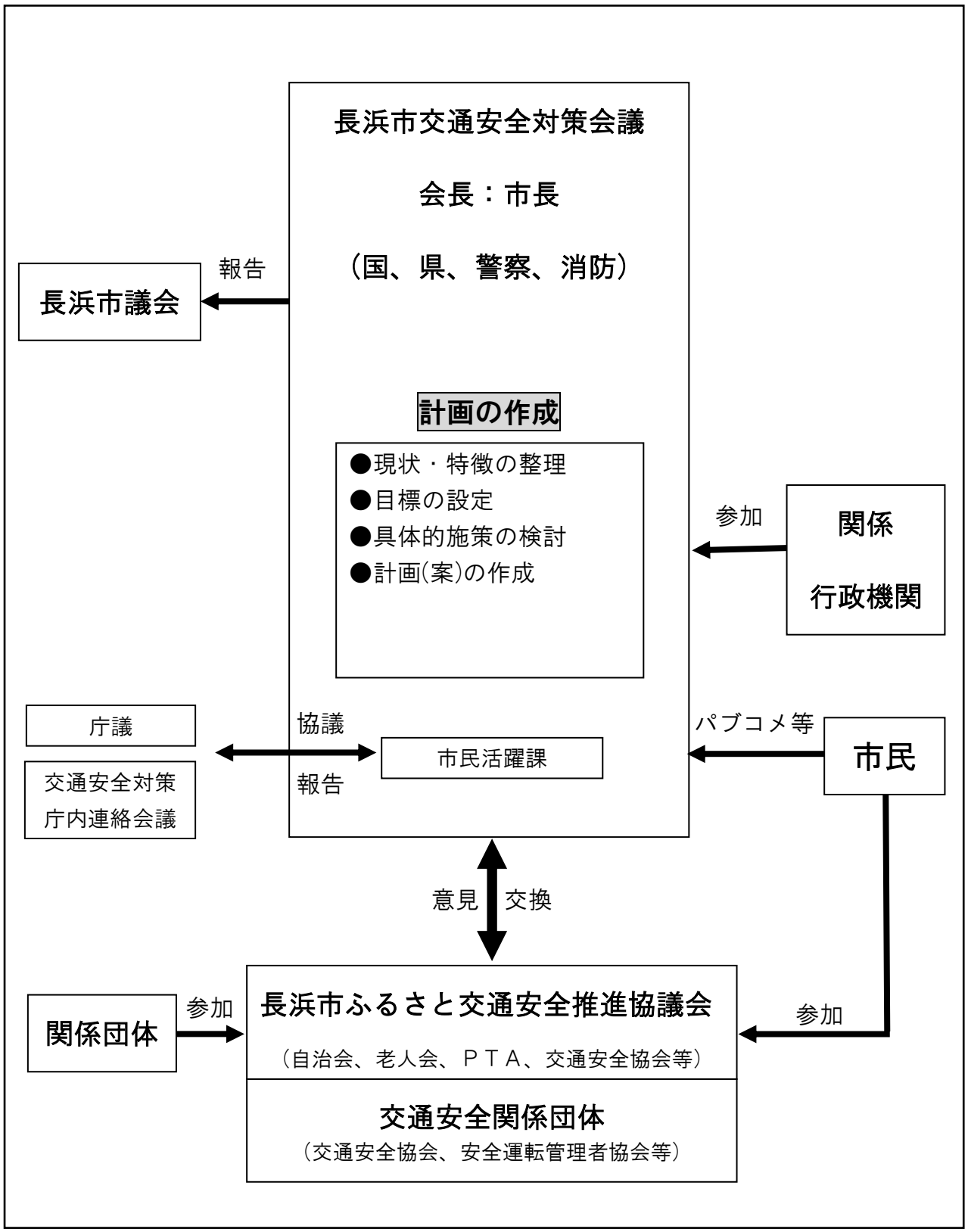
附　則（平成27年３月20日条例第８号抄）

（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　計画の策定体制と長浜市交通安全対策会議委員名簿

（１）計画の策定体制



（2）長浜市交通安全対策会議委員名簿

（順不同、敬称略。）

行政機関・役職	委員名	備考
長浜市長	浅見　宣義	会長
近畿地方整備局滋賀国道事務所 総括保全対策官	松本　裕之	
長浜土木事務所　次長	高木　克久	
長浜警察署　交通課長	三﨑　将吾	
木之本警察署　交通課長	辰巳　弘晃	
湖北地域消防本部　次長	石居　克幸	
健康福祉部次長	大塚　宏未	
都市建設部次長	岩崎　公和	
教育委員会事務局次長	為永　智子	
北部建設局長	廣西　裕介	
市民協働部次長	野村　和博	

資料３　計画の策定経過

年月	内容等
令和８年６月	庁内連絡協議会（第１回）
令和８年７月	第１回長浜市交通安全対策会議
	長浜市ふるさと交通安全推進協議会意見聴取
令和８年９月	庁内連絡協議会（第２回） 庁内各課意見照会
	第２回長浜市交通安全対策会議
令和８年10月	パブリックコメントの実施（10月～11月）
令和８年11月	庁内連絡協議会（第３回） 庁内各課意見照会
	第３回長浜市交通安全対策会議（書面会議）
令和８年12月	計画策定、県報告