
第 11 次彦根市交通安全計画

令和 4 年 3 月

彦 根 市

－ 目 次 －

基本理念等	1
1 基本理念	1
2 計画期間	1
3 計画の考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない彦根市を目指して	3
1 道路交通事故の状況	3
2 彦根市における死亡事故等の特徴	4
第2節 交通安全計画の目標	6
1 道路交通事故の見通し	6
2 第11次彦根市交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を進める視点	7
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	7
II 道路交通に関する安全施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	18
3 安全運転の確保	27
4 車両の安全性の確保	27
5 道路交通秩序の維持	28
6 救助・救急活動の充実	29
7 交通事故被害者支援の充実と推進	30
第2章 鉄道交通の安全	32
第1節 鉄道事故のない彦根市を目指して	32
1 鉄道事故の状況	32
2 交通安全計画における彦根市の目標	32
第2節 鉄道交通の安全についての対策	33
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	33

2 近江鉄道線に関する安全施策	33
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	33
4 救助、救急活動の充実	34
5 鉄道施設のバリアフリー化	34
第3章 踏切道における交通の安全	35
第1節 踏切事故のない彦根市を目指して	35
1 踏切事故の状況	35
2 交通安全計画における彦根市の目標	35
第2節 踏切道の安全についての対策	36
1 踏切道における交通に関する安全施策	36

基本理念等

1 基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、10次・50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。高齢化の進展への適切な対処、交通弱者の安全の一層確保、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中、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端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、市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・安心な彦根」を目指します。

2 計画期間

令和4年度から令和8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、第1次5か年計画(昭和46年度～昭和50年度)から第10次5か年計画(平成29年度～令和3年度)まで半世紀を経た今、悲惨な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、障害のある人、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等を図るとともに、歩行者・

自転車利用者等に対する交通安全意識の徹底等を図ります。また、市民一人ひとりが、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

車両等の構造、設備、装置等の安全性を高められるよう、国等の指導や監督機関の取組に協力します。

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、交差点等の危険個所対策の推進、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) 先端技術の積極的活用

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端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端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。

(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

市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、市民の自発的な交通安全活動を支援する仕組みづくり等を推進するとともに、自治会等と連携を図り、それぞれの地域の実情や特性に応じた交通安全活動に対する取組を支援するなど、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(6) EBPM¹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。

(7) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市民のライフスタイルや交通行動への影響が認められます。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

¹ EBPM (Evidence-based Policy Making) : 合理的根拠に基づく政策立案

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない安全・安心な彦根市を目指して

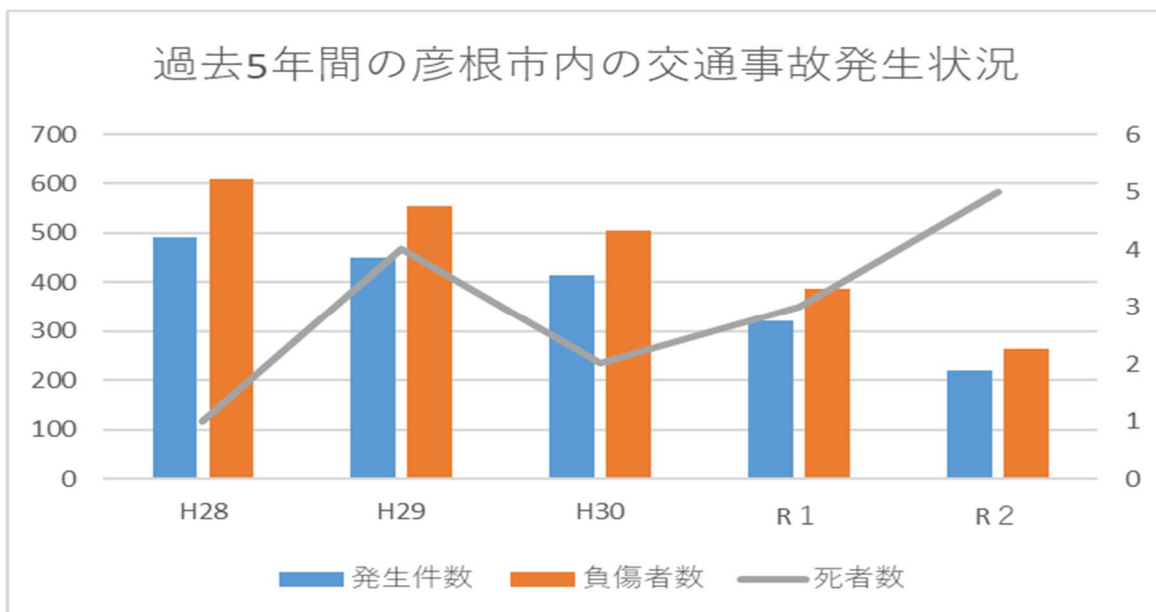
高齢化の進展への適切な対処や歩行者・自転車の安全確保など、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている現状を踏まえ、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死傷者数の減少に積極的に取り組み、究極的には、道路交通事故のない安全・安心な彦根市を目指します。

1 道路交通事故の状況

本市では『第10次彦根市交通安全計画』において、「交通死亡事故ゼロ」の実現を究極の目標に掲げ、各般の交通安全対策を推進してきました。この結果、本市の交通事故発生件数は、平成22年以降、減少傾向を示しており、令和2年で219件まで減少しています。また、交通事故発生件数の減少に伴い、負傷者数も減少傾向を示しており、平成28年で725人であった負傷者数は、令和2年では263人にまで減少しています。

一方、死者数は平成28年に1名まで減少しましたが、平成29年に再び増加。令和2年には5名まで増加し、目標を達成することはできませんでした。

未だ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。



	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	492	450	414	322	219
負傷者数	610	554	504	388	263
死者数	1	4	2	3	5

2 彦根市における死亡事故等の特徴

本市の死亡事故は、「高齢者の事故」「歩行中および自転車乗車中の事故」「交差点（付近を含む。）の事故」が多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

過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故発生件数は、562件で全交通事故発生件数の29.6%を占めています。また、過去5年間の高齢者の死者数は、全交通事故死者数の60.0%を占めています。

表. 過去5年間の彦根市内の交通事故発生状況（高齢者）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
発生件数(件)	161	125	123	87	66	562
死者数(人)	0	2	2	3	2	9
傷者数(人)	91	74	69	42	39	315

(2) 歩行者および自転車乗車中の事故が多い

過去5年間の歩行者の交通事故発生件数は、195件で全交通事故発生件数の10.3%を占めています。また、過去5年間の歩行者の死者数は、全交通事故死者数の40.0%を占めています。

一方、過去5年間の自転車乗車中の交通事故発生件数は、377件で全交通事故発生件数の19.9%を占めています。また、過去5年間の自転車乗車中の死者数は、全交通事故死者数の6.7%を占めています。

表. 過去5年間の彦根市内の交通事故発生状況(歩行者)

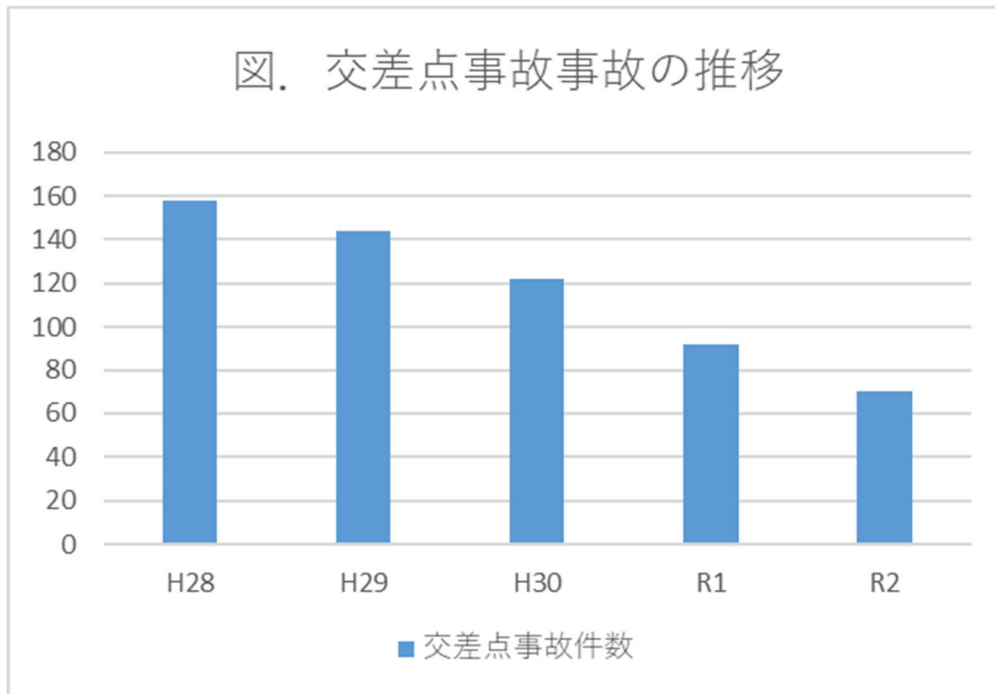
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
発生件数(件)	49	32	49	34	31	195
死者数(人)	0	2	1	2	1	6
傷者数(人)	50	34	50	33	30	197

表. 過去5年間の彦根市内の交通事故発生状況(自転車)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
発生件数(件)	106	86	91	58	36	377
死者数(人)	0	0	1	0	0	1
傷者数(人)	109	88	87	58	36	378

(3) 交差点での交通事故発生率が高い

全交通事故の発生件数が着実に減少傾向で推移している一方で、過去5年間の交通事故件数の約30.9%が交差点で発生しています。



	H28	H29	H30	R1	R2
交差点事故件数	158	144	122	92	70

第2節 交通安全計画の目標

1 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、市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。

昭和 55 年時点で 89,701 人であった本市の人口は、令和 2 年時点で 113,693 人となり、約 1.27 倍に増加しています。しかし、平成 27 年を境として緩やかではありますが減少傾向に転じ、令和 22 年には 109,708 人にまで減少することが予想されています。

一方、高齢者の占める割合は増加傾向を示しており、昭和 55 年時点で 9,167 人（10.2%）であったのに対し、令和 2 年時点では 28,459 人（25.3%）と約 3.1 倍に増加しています。今後、高齢者は増加し続け、令和 22 年には 35,010 人にまで増加することが予想されています。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。

こうした状況の中、高齢運転者による事故の増加はもちろんのこと、歩行中および自転車乗用中の事故の増加が懸念されます。

2 第 11 次彦根市交通安全計画における目標

「交通事故のない安全・安心な彦根市」の実現が究極の目標ですが、中期的には、今後の道路交通事故の見通しや、「年間の 24 時間交通事故死者数 35 人以下、年間の重傷者数を「290 人以下」とする滋賀県の目標を踏まえ次のとおり設定します。

- (1)年間の 24 時間交通事故死者数を「0 人」にすることを目指します。
- (2)交通事故死傷者数を「145 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、経済社会情勢、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) 高齢者および子どもの安全確保

ア 公共交通機関の利用の促進

自動車の運転に不安のある高齢者が、やむを得ず運転する機会を少なくするため、公共交通機関に関する情報提供を進めるなどにより、利用促進を図るとともに、関係機関と協議して公共交通機関の利便性を向上させることにより、高齢者にも使いやすい公共交通機関となるよう対策を進めます。

イ 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進

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については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの推進、また、自動車を運転する場合の支援対策として、身体機能の変化等を補う技術の活用・普及を積極的に進めるとともに、これらの対策と連携を深めつつ、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を進めます。

また、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展状況について、交通安全教育等を通じて情報提供していきます。

ウ 子どもの移動経路における安全対策の推進

次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、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、横断歩道の設置を関係機関に要請します。

併せて、地域の交通情勢に応じた交通安全教育を推進します。

(2) 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上

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歩道の整備による安全・安心な歩行空間の確保を図るとともに、横断歩道の設置を関係機関に働きかけます。

また、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進めます。

イ 交通安全教育等の推進

(ア) 歩行者の安全確保

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するほか、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号の順守など、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(イ) 自転車の安全利用

近年、自転車が加害者となる交通事故の増加が懸念されていることから、ヘルメット着用の推奨、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、自転車利用者のルールやマナーに違反する行動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。

(3) 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

高齢者、障害のある人および子ども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。

イ 交差点における安全確保

様々な交通が集中する交差点は、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、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、信号機の設置（移設を含む。）や改良を関係機関に要請します。また、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。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、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。

(5) 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。

(6) 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ます。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、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。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、関係機関と連携し最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や路側帯の設置・拡幅等の安全対策を実施します。

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、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。

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、「子どもの移動経路交通安全プログラム²」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、通学路等の歩道整備等に努めるとともに、路肩のカラー舗装、防護柵・ボラード³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、立体横断施設の整備等の対策を推進するとともに、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充を関係機関に要請します。

ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害のある人等を含め全ての人々が安心して参加し、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) 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彦根駅・南彦根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、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。

(ウ) 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の強化を要請するとともに、高齢者、障害のある人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放置自転車についても、解消に努めます。

(2) 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績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。

² 子どもの移動経路交通安全プログラム：学校や保育所等の対象施設、市関係部局、教育委員会、警察、道路管理者などの関係機関により、児童生徒が登下校する通学路および未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全対策を検討し実施する取組

³ ボラード：道路等に設置して、車両の通行や進入を規制するもの。車止め

また、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。

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。

ア 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、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、カーブミラー等の設置等の対策を推進するとともに、信号機の新設・改良等を要請します。

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、道路交通環境の視点から速やかに関係機関とともに事故要因を調査するとともに、発生要因に対応した対策を早急に検討し、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

機能に応じた道路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。

また、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、国道8号・306号バイパスおよび都市計画道路等の早期完成を目指します。

さらに、彦根駅から彦根城周辺までの中心市街地部を「歩行環境向上エリア」と位置付け、歩行者を優先とした道路整備を進めます。

エ 改築等による交通事故対策の推進

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、地域特性に応じ、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ことや災害時の対応力が期待されるラウンドアバウト交差点⁴の導入について検討します。

さらに、多くの市民や観光客が利用する彦根駅から彦根城周辺までの中心市街地部を「歩行環境向上エリア」と位置付け、自動車交通量を勘案しつつ、道路空間の再配分による歩行者を優先とした空間整備を検討します。

また、彦根駅前広場（西口）では、一般車、バス、タクシーなどの多様な

⁴ ラウンドアバウト交差点：比較的交通量の少ない交差点において、交差点形状を円形等の環状に整備し、信号に頼らず交通制御を行うもの

交通手段が集中し、朝夕の通勤時などの混雑緩和に向け、人・公共交通を優先とした駅前広場への改築を進めます。

オ 交通安全施設等の高度化

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。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

生活に密着した身近な道路等において人優先の考えの下、「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および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安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進をするなど歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、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では、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を実施します。

(4) 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、湖東地域公共交通網形成計画に基づき、路線バスや愛のりタクシー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 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、湖東圏域の公共交通網の維持を図ります。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人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するなど安全・安心な歩行空間を整備します。

(6) 無電柱化の推進

伝統的建造物群保存地区などの歴史的なまちなみが残る地域や、景観への配慮を重要視する地域では、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、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、電線・電柱類を道路の地下に収容するなどの無電柱化を推進します。

(7) 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

自転車を公共交通機関と組み合わせ、自動車がなくとも移動が可能な利便性の高いまちづくりを目指すため、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」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ビワイチのブランドイメージや知名度が大きく向上すると考えられ、国内外から利用者が増大することが予想されることから、引き続き、自転車走行空間の整備や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。このことから自転車活用推進計画の策定に向け、研究をすすめます。

また、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。

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、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、駅前広場等の放置自転車禁止区域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。

(8) 交通需要マネジメントの推進

「クルマ中心の生活」から、「公共交通や徒歩・自転車などの多様な移動手段をスマートに利用する生活」へ転換を促すため、自治体、企業、団体、個人などを中心にモビリティ・マネジメント⁵に取り組み、市民の意識啓発を目指します。また、学校教育などの一環として、児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメントについて周知することで、将来の交通のあり方の改善にも取り組みます。

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り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。

あわせて、市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

⁵ モビリティ・マネジメント：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

定された「エコ通勤優良事業所認証制度⁶」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。

また、平成30年12月に変更した湖東圏域公共交通網形成計画に基づいて各種施策を実施し、公共交通の利便性の向上を図ります。

イ 自転車利用の促進（ビワイチ）

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。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 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。あわせて、生活道路においては、避難路として安全性に配慮し、狭小部の改良、行き止まりや三叉路などの改良により幹線道路との良好な接続を図ります。

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を推進します。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、避難路および緊急交通路を確保するとともに、道路管理者と公安委員会・警察署とが密接に連携し、交通状況を迅速に把握し、う回指導・広報を行い、あわせて災害の状況や交通規制等に関する情報を関係機関に通知します。

(10) 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 特別史跡彦根城跡地内の駐車場

中心部へ流入する自動車交通の削減を図り、特別史跡彦根城跡の本質的な価値を高めるため、特別史跡彦根城跡地内にある普通車専用の観光駐車場（桜場、二の丸、大手前）は、周囲の駐車場の整備状況や、利用状況を踏まえつつ、段階的に廃止を目指します。

イ 駐車場等の整備

⁶ エコ通勤優良事業所認証制度：公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組を国民に広く紹介する制度

本市への来訪をクルマから公共交通への利用転換を図り、外町交差点周辺部や彦根城をはじめとする中心市街地における観光シーズン時などの交通渋滞を緩和させることなどを目的として、名神高速道路彦根インターチェンジ付近に整備したパークアンドバスライド駐車場を引き続き活用します。

ウ 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、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、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。

(11) 道路交通情報の充実

道路利用者に対し、道路の危険箇所・交通規制・工事等の道路交通情報を提供し、道路交通の安全および道路利用の円滑化を図ります。

(12) 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

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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、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、指導取締りを行います。道路上の不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図るため、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。

さらに、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、施工時期や施工方法を調整します。

イ 冬期における安全の確保

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予防的・計画的な集中的な除雪作業、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、気象・路面状況等を収集し、道路利用者への提供に努めます。

(13) ウォーカブル⁷な公共空間の整備

中心市街地や彦根城周辺、鉄道駅周辺においては、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。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、歩行者の安心感が生み出されることで、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

また、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、鉄道等公共交通の充実に向けた取組を推進します。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、パークアンドバスライドやグリーンスローモビリティ⁸による公共交通利用の促進、自転車利用の促進等を推進します。

⁸ グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

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等では、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、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、幼稚園・保育所および認定こども園等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るとともに、カンガルークラブ⁹の活動を支援します。

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、集合型の講習会の開催に加えて、対面によらない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、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、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活用し、交通安

⁹ カンガルークラブ：発達途上にある幼児を、保護者の手で交通事故から守るため地域で活動しているクラブのこと。

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、自転車の安全利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用し、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を順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。

本市では、関係機関・団体と連携して、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高等学校等からの要請に応じて指導者の派遣、情報の提供等の支援を行います。

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。

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図ります。

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、社会人を対象とした学級・講座等における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、公民館等の社会教育施設における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。

このほか、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が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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、高齢者が、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スキルおよび交通ルール等の知識を習得することが目標です。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者を養成するとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。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。

このほか、高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、安全運転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

免許の返納を促すとともに、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、市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高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、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も努めるとともに、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。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、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してもらうなど、効果的な交通安全教育を推進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、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するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進します。

(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、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、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(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

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、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地域の運動重点を定め、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慮します。

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）

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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、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つけること等、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とともに交通マナーを実践しなければならないことへの理解促進と周知徹底を図ります。

自転車乗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」（平成19年7月10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、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図ります。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ますが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、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、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、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促進等の対策を推進します。

夕暮れ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。

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。

幼児・児童・生徒の保護者に対して、自転車乗車時の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促進に努め、幼児・児童・生徒の着用の徹底を図るほか、高齢者や中高生等、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

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および正しい着用方法についての理解促進を図るとともに、県および関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像等を用いた着用効果が実感できる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について啓発活動等を展開します。

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。

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から、チャイルドシートの使用効果および使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、カンガルークラブ、病院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。

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およ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します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆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、適切な反射性能等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、関係機関等と連携してハンドルキーパー運動¹⁰の普及啓発を行い、地域、職域等における飲酒運転根

¹⁰ ハンドルキーパー運動：「自動車仲間と飲食店等へ行く場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が仲間を安全に自宅まで送り届ける。」という運動

絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立を図ります。

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 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（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の高揚を図ります。

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、「広報ひこね」や「彦根市ホームページ」のほか、関係機関の情報誌を活用して、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、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

- (ア) 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、行政と民間が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。
- (イ) 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、関係機関や団体、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、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。
- (ウ) 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、気運の盛り上げを図ります。

サ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 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、加齢に伴う身体能力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、高齢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。
- (イ) 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、これら違反の防止を図ります。

また、年間を通じて自動車および自転車の「前照灯早め点灯運動」、対向車や先行車がない状況における「ハイビーム切替え運動」を実施するとともに、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。

(ウ) 二輪乗用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、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、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(エ) 衝突被害軽減ブレーキ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ような情報を始め、自動車アセスメント情報¹¹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、適時適切に届けることにより、交通安全に関する意識を高めます。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的な活動の推進等

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、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図ります。

また、必ずしも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するとともに、交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化します。

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。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 市民の参加・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、また地域住民に留まらず、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。

¹¹ 自動車アセスメント情報：衝突や急制動し検討に基づく安全性の評価情報

このため、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・協働を積極的に推進します。

このような観点から、地域の交通安全への市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「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検等、行政と市民が連携を図り、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) 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。

(2) 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、運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転免許証を自主返納した人に対する路線バスや愛のりタクシーの回数券交付等の支援措置を引き続き実施します。

また、湖東圏域地域公共交通網形成計画に基づき、圏域の公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(3) シートベルト、チャイルドシートおよ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とチャイルドシートの正しい使用および二輪乗車時における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、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

(4) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

市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）¹²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。

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 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

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス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

¹² 安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）：トラック運送事業者の安全性に対する取組を評価し、認定を受けた事業所

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、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など、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) 自動車点検整備の推進

自動車の利用者等の保守管理意識の高揚と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」を関係機関と協力して展開するなど、自動車等利用者による保守管理の推進に努めます。

(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、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、生徒および高齢者の乗車用ヘルメットの着用を促進します。

5 道路秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化

一般道路における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おいた交通指導取締りを警察に要請します。特に、子ども、高齢者、障害のある人の保護の観点に立ち、通学路等の生活道路における交通マナーの向上に向けた取組や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。

(2) 自転車利用者に対する啓発の推進

自転車利用者に対し、自転車の交通ルールの啓発を積極的に進め、自転車の適正利用を推進します。

(3) 暴走族対策の推進

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族の実態について広報活動を積極的に行います。また、青少年に対する啓発等を行います。

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。

また、暴走族およ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¹³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、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。

さらに、暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、非行少年等立ち直り支援事業(あすくる)等の運用により各関係機関が連携して同少年の立ち直りを支援します。

6 救助・救急活動の充実

(1) 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、救助資機材や救助工作車の更新および改良など救助体制の充実を図ります。

(2) 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、ドクターヘリや防災ヘリコプターを効率的に活用するとともに、関係機関との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。

(3) 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¹⁴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(以下、「AED」という。)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。

また、応急手当指導員および普及員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、学校では、教職員対象の心肺蘇生法(AEDの取扱いを含む。)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の取扱いを含む。)について指導の充実を図ります。

(4) 救急救命士の養成

救急救命士養成講習等を利用して、計画的な救急救命士の養成を行うとともに、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与などの特定行為を円滑に行えるよ

¹³ 暴走族等：暴走族および違法行為を敢行する旧車會(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)

¹⁴ バイスタンダー：救急現場に居合わせた人

う資格取得に努め救急救命士の資質の向上を図ります。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の充実を図ります。

(5) 救急体制の整備・拡充

複雑多様化する交通事故に対処するため、高度救命処置等救急資機材や高規格救急自動車の整備を図るなど、救急体制の充実を図ります。

(6) 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するためには救助隊員および救急隊員の知識・技術の向上を図ることが必要であることから、消防学校、各種専門教育機関等で実施される教育訓練等を積極的に受講させるなど、各隊員の資質向上に取り組みます。

(7) 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搬送を確保するため、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、救急医療機関内の搬送受入れ・連絡体制の充実等を図ります。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

救急隊のみならず、現場の安全と2次災害防止のための活動を行う消防隊を出場させるとともに、中日本高速道路株式会社等との緊密な連絡体制のもと、円滑かつ効果的な救急・救護活動に努めます。

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

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行います。

(3) 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、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ます。また、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、保険または共済への加入義務の徹底を図ります。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない彦根市を目指して

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、一たび列車事故が発生すれば、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、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

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は、滋賀県下において3件の運転事故が発生し、死者数は2人であり、負傷者数は0人でした。

2 交通安全計画における彦根市の目標

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し、乗客の死者数ゼロを継続するとともに、運転事故件数の減少を目指します。

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約88.9%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 近江鉄道線に関する安全施策

(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、関係団体と連携し、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。

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ATS¹⁵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。

3 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

¹⁵ 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

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。

4 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、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・協力体制の強化に努めます。

5 鉄道施設のバリアフリー化

高齢者や障害のある人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、鉄道事業者等と連携しながら、駅および駅関連施設のバリアフリー化等を進めます。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない彦根市を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、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彦根市を目指します。

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、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は2件、死傷者数は1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。しかし、全国的には依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2 交通安全計画における彦根市の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、以下に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することで、踏切事故の発生件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 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

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。

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に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。

(2) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施にあわせて、近接踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外の踏切道についても、利用状況や回路の状況等を考慮して地域住民の通行に支障を及ぼさないこと認められるものについて統廃合を促進します。

(3) 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

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、踏切道に関する道路標識等の整備を進めます。

また、踏切事故は、直前横断や落輪等に起因するものが多いことから、自転車運転者、歩行者・自動車運転者等の踏切通行者に対する交通安全意識の向上を図るため、踏切通過方法等の教育や広報活動を推進します。