

彦根市交通安全計画（第9次）

[平成23年度（2011年度）～平成27年度（2015年度）]

彦根市交通安全対策会議

ま え が き

彦根市は、琵琶湖の東北部に位置し、大阪市へ約 100 km、名古屋市へ約 60 km、近畿大都市圏・中部大都市圏の接点にあります。

市域面積は 196.84 km²（琵琶湖含む）で、南部は東近江市・愛荘町、東部は豊郷町・甲良町・多賀町、北部は米原市に接しています。

本市には、東海道本線・新幹線および近江鉄道が市域を南北に縦断しており、11箇所の駅を有し、新幹線とは米原駅で接続しています。

また、道路に関しては、幹線道路は、名神高速道路・国道 8 号・国道 306 号が、主要地方道は、大津能登川長浜線・彦根近江八幡線等 5 路線が、一般県道は神郷彦根線・彦根環状線・彦根米原線などの路線が周辺市町と連結しています。

このような状況の中で、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）および彦根市交通安全対策会議条例（昭和 45 年彦根市条例第 41 号）に基づき、昭和 46 年（1971 年）以降第 1 次から第 8 次にわたり、彦根市交通安全計画を策定し、関係機関・団体において各般にわたる交通安全対策を進めてきました。

道路交通事故による死傷者数は昭和 45 年（1970 年）をピークとして数年間は減少を続けましたが、昭和 50 年以降再び増加の傾向で推移しており、平成 16 年（2004 年）には発生件数および負傷者数がともに過去最悪を記録しており、今後のくるま社会の進展を考慮すると、一層憂慮すべき事態が予想されます。

交通事故の防止は、従来にも増して、行政、市民、市民団体および事業者が一体となって取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であるため、人命尊重の理念のもとに今後の安全な交通社会の形成に向けて、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づき諸施策を引き続き一層強力に推進していかねばなりません。

このような観点から、第 9 次彦根市交通安全計画では平成 23 年度（2011 年度）から平成 27 年度（2015 年度）までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めました。これに基づき、関係機関が緊密かつ有機的な連携を図るとともに市民の十分な理解と参加、協力を得ながら総合的かつ効果的に交通安全に関する諸施策を推進します。

目 次

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故の現状と交通安全計画の目標	2
1 道路交通事故のすう勢	2
2 交通安全計画における目標	5
第2節 今後行おうとする施策	6
1 交通安全思想の普及徹底	6
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	6
(2) 効果的な交通安全教育の推進	10
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	14
2 道路交通環境の整備	15
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	15
(2) 道路のネットワーク化	16
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	17
(4) 効果的な交通規制の推進	17
(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	18
(6) 効果的で重点的な事故対策の推進	18
(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	18
(8) 交通需要マネジメントの推進	20
(9) 総合的な駐車対策の推進	20
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	21
3 安全運転の確保	23
(1) 運転者教育等の充実	23
(2) 安全運転管理の徹底	24
(3) 道路交通に関する情報の充実	24
4 車両の安全性の確保	25
(1) 自動車点検整備の充実	25
(2) 自転車の安全性の確保	25
5 道路交通秩序の維持	26
(1) 交通の指導取締りの強化	26
(2) 暴走族対策の強化	26

6	救助・救急活動の充実	27
	(1) 救助・救急体制の整備	27
	(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	28
7	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	28
第2章	鉄道交通の安全	29
第1節	鉄道事故の状況	29
第2節	今後行おうとする施策	29
	1 鉄道交通の安全に関する知識の普及	29
	2 救助・救急活動の充実	29
第3章	踏切道における交通の安全	30
第1節	踏切事故の状況	30
第2節	今後行おうとする施策	30
	1 踏切道の立体交差化の促進	30
	2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	30
	3 踏切道の統廃合の促進	30
	4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	30

計画の基本的考え方

1 交通事故のない社会をめざして

少子化・高齢化の進展や社会経済情勢の大きな変化の中で市民が安全で安心できる社会を実現するためには、交通の安全を確保することは重要な要素の一つです。人命尊重の理念に立ち、交通事故と交通事故による死傷者の根絶に向けて、交通事故の実態や特徴から浮かび上がる課題に対応した安全施策を講じ、究極的には交通事故のない社会をめざします。

2 計画期間

平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間とします。

3 施策推進にあたっての基本的な考え方

本計画は、国および県の交通安全計画に基づき、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、それらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、市民の理解と協働のもとに実施します。

① 人間に対する安全対策

交通安全に関する、教育および普及啓発活動を充実させ、交通社会に参加する市民一人ひとりの運転に関する知識・技能および人優先の交通安全思想の高揚と交通マナーの向上を図ります。

② 交通環境に対する安全対策

安全性の高い道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実を図ります。

③ 交通機関に対する安全対策

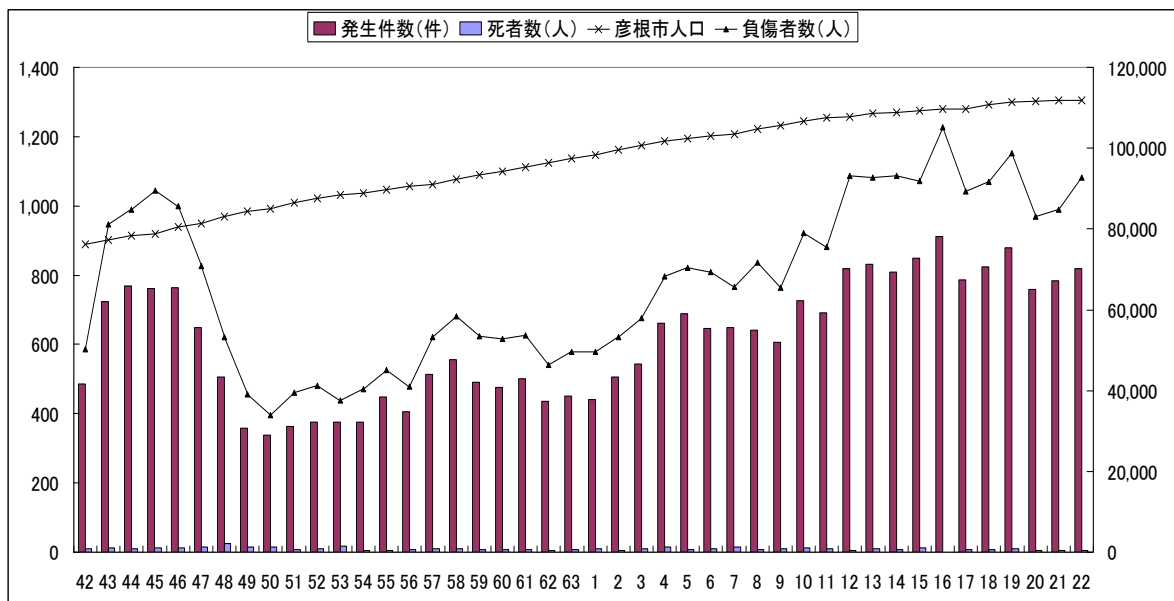
人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結びつかないように、高い安全水準を常に維持させ、車両の点検・整備の実施促進を図ります。

第1章 道路交通の安全

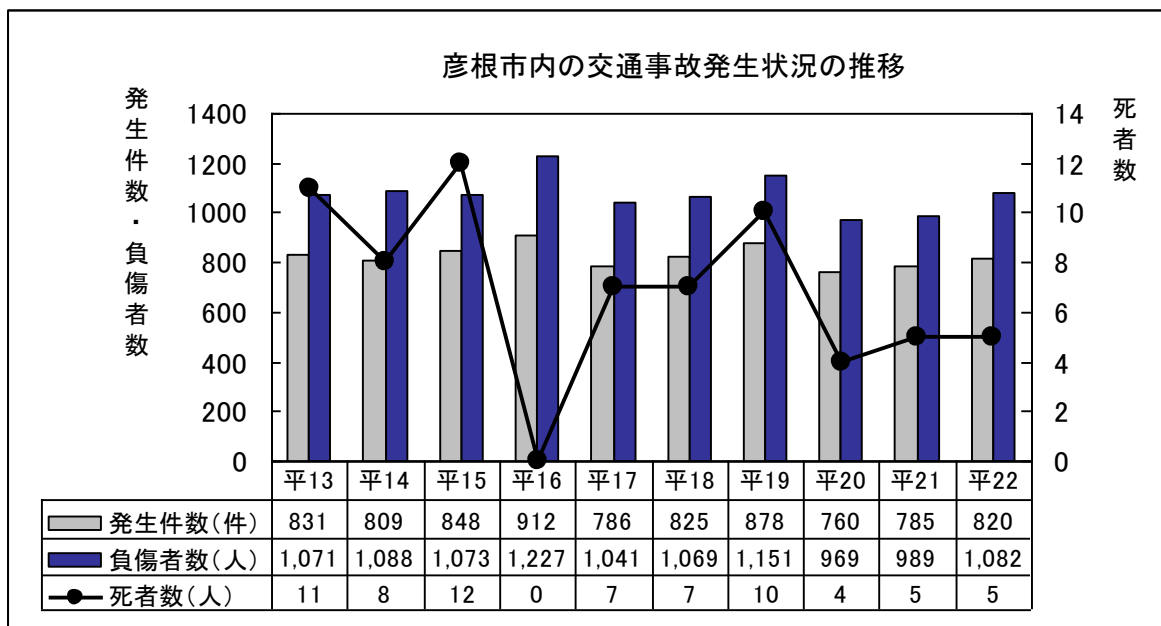
第1節 道路交通事故の現状と交通安全計画の目標

1 道路交通事故のすう勢

彦根市における交通事故は、発生件数では昭和44年（1969年）の770件、死者数では昭和48年（1973年）の24人、負傷者数では昭和45年（1970年）の1,045人をピークに減少し、昭和50年（1975年）には発生件数337件、負傷者数396人、昭和54年（1979年）には死者数4人と半数以下になりました。



しかし、人口、運転免許保有者数、自動車保有台数の増加その他様々な社会的要因から、その後再び増加に転じ、平成13年以降、事故発生件数は800件、負傷者数は1,000人を超える高い状態で推移しています。

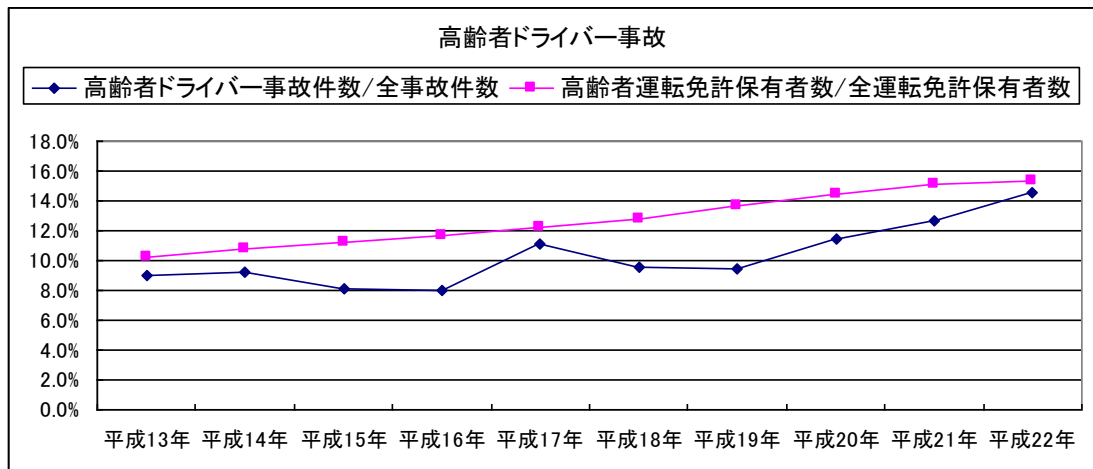
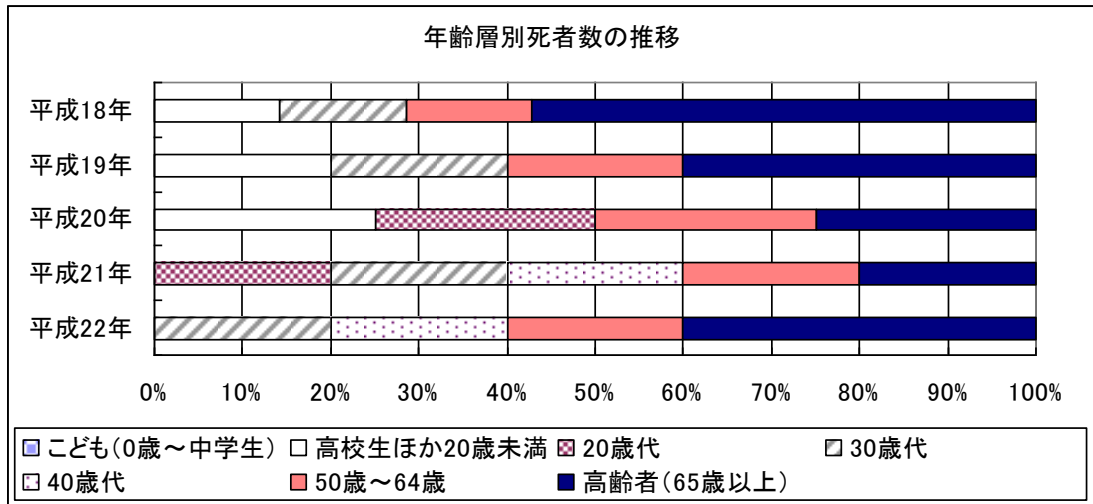


近年の彦根市の交通事故発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

① 高齢者のかかわる交通事故が多い

65歳以上の高齢者の死者数の割合が高水準で推移しています。

また、高齢者の運転免許保有者数は年々増加しており、高齢者ドライバー（65歳以上）が第一当事者となる事故件数の割合も増加しています。

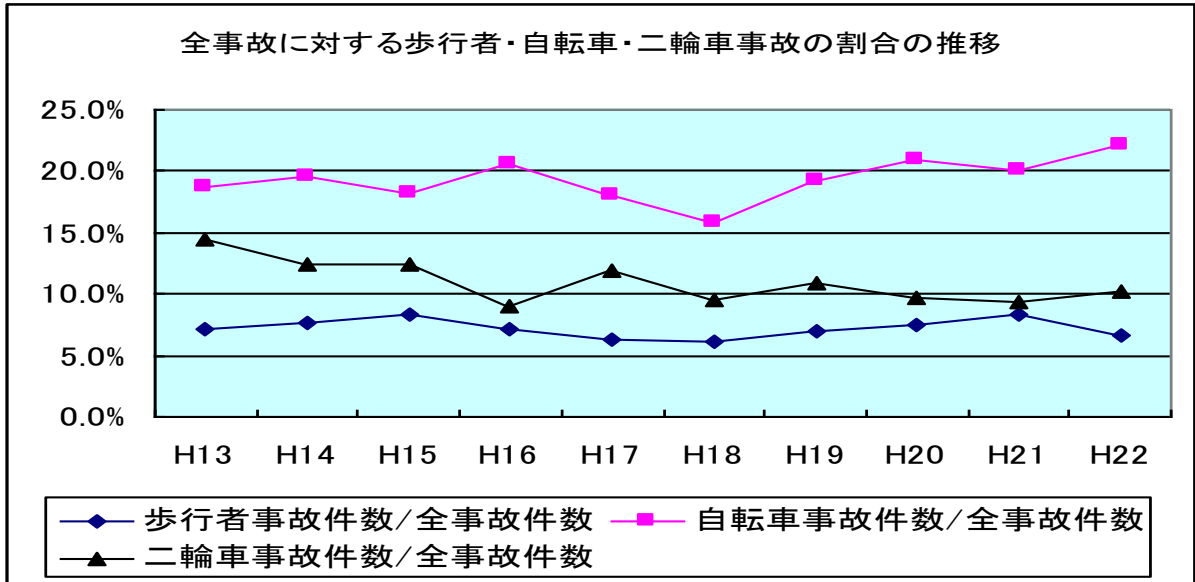


高齢者免許保有者数

年次	全保有者数(人)	高齢者保有者数(人)	高齢者保有者数/全保有者数 (%)
平成18年	71,248	9,119	12.8%
平成19年	72,069	9,819	13.6%
平成20年	72,842	10,482	14.4%
平成21年	73,305	11,077	15.1%
平成22年	73,726	11,314	15.3%

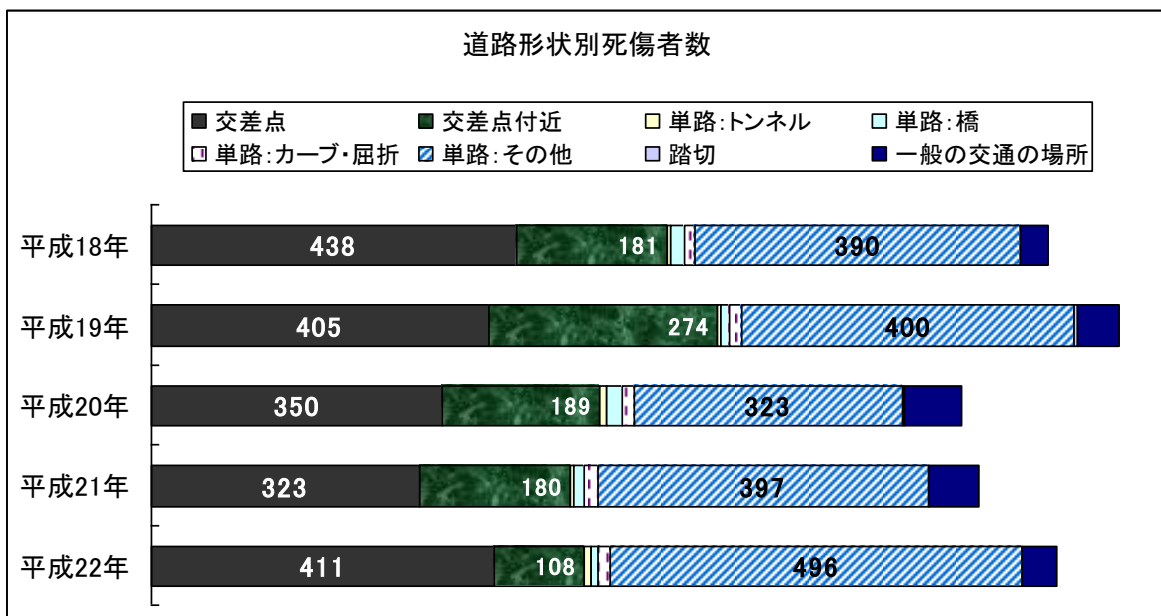
② 自転車乗用中の事故が増加している

自転車乗用中の事故件数割合が年々増加しており、平成22年、自転車乗用中の交通事故は181件発生し、死傷者185名と、前年より発生件数が23件、死傷者が27名増加しました。



③ 交差点での事故が多い

交差点および交差点付近の事故による死傷者数は、毎年500名以上と多く、全体の半数以上を占めています。



2 交通安全計画における目標

「交通死亡事故ゼロ滋賀」の実現を究極の目標に掲げ、交通事故そのものや死傷者数の減少をめざしている滋賀県の目標を踏まえて、交通事故発生件数と死傷者の減少に努め、死者「0人」、負傷者数を、「815人以下」とすることをめざします。

	平成22年 事故件数	平成22年 死傷者数	平成27年度までの 目標
全国	713,573 件	901,071 人 (内、死者 4,863 人)	死者 2,500 人以下
滋賀県	9,023 件	11,734 人 (内、死者 78 人)	死者 55 人以下 死傷者 8,800 人以下
彦根市	820 件	1,087 人 (内、死者 5 人)	死者 0 人 負傷者 815 人以下

目標
死傷者数
25%減

第2節 今後行おうとする施策

1 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

交通安全教育を生涯学習として、家庭・地域・学校・職場等の領域別に、各関係機関が連携し、年齢段階に対応した教育機会の確保を図ります。

また、指導者の育成、教材等の充実を図り、参加・実践型の教育方法の普及に努めます。

ア 幼児に対する交通安全教育

目標

- ・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養います。
- ・日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能、および知識を習得させます。



カンガルークラブでの指導

地域・家庭では

- ・家庭内で正しい交通ルールや交通マナーを実践します。
- ・地域の特性に応じた交通安全教育を計画的、組織的に実施する幼児交通安全クラブ(カンガルークラブ^{※1})の活動を積極的に推進します。

幼稚園・保育園では

- ・幼児の発達段階や地域の実情に合わせ、幼児の特性に応じた指導の徹底を図ります。
- ・日常の教育・保育活動のあらゆる機会をとらえて、計画的かつ継続的に交通安全教育を実施します。



幼稚園・保育園における交通安全教育

※1 カンガルークラブ・・・就学前の幼児と保護者が、幼児期からの交通安全意識を身につけるために自主的な活動を行っているクラブ。

イ 小学生に対する交通安全教育

目標

- ・歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識の向上を図ります。
- ・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、道路における危険を予測し、他者に配慮しながら、安全に通行する意識および能力育成に努めます。



小学校における自転車の交通安全教育

小学校では

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、
- ・交通ルールの意味と必要性等について指導します。



子ども自転車大会

ウ 中学生に対する交通安全教育

目標

- ・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の向上を図ります。
- ・自己の安全ばかりでなく、幼児や高齢者、障害のある人等、他の人々の安全にも配慮できるようにします。

中学校では

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、
- ・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指導します。

エ 高校生に対する交通安全教育



目標

- ・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の習得を図ります。
- ・幼児や高齢者、障害のある人等、交通弱者の安全への配慮など、将来の運転者としてとして備えておくべき安全意識を養います。

高等学校では

学校教育活動全体を通して、

- ・自転車の安全な利用、
- ・二輪車や自動車の特性、
- ・危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めます。



カンガルークラブリーダー研修会

オ 成人に対する交通安全教育

目標

- ・くるま社会の中核的構成員としての社会的責任の自覚を醸成します。
- ・正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけ、地域ぐるみの交通安全教育活動を推進します。

社会人への教育

- ・自動車や二輪車、自転車利用時のルールや、子どもや高齢者、障害のある人に配慮した運転マナーについて指導します。
- ・事業所内での安全運転管理者による交通安全教育を実施します。
- ・公民館等の社会教育施設における講座等実施します。

大学生への教育

- ・自転車や二輪車、自動車運転時のルール、とりわけ、子どもや高齢者、障害のある人に配慮した運転マナーについて指導します。
- ・自転車等の駐輪を含めた交通マナーの徹底を図ります。

カ 高齢者に対する交通安全教育

目標

- ・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について理解を促します。
- ・道路および交通の状況に応じて、他者に配慮し、安全に道路を通行できるよう、実践的スキルおよび交通ルール等知識の向上を図ります。

地域や医療機関・福祉関係機関などでの交通安全教育

- ・老人クラブの活動や各種の催し等を活用し、安全教室を実施します。
- ・家庭訪問による個別指導を地域ぐるみで実施します。
- ・高齢運転者講習および免許更新時講習における内容の充実を図ります。
- ・個別に自動車安全運転の指導を行う講習会等を開催します。

リーダーの育成

地域で高齢者の交通安全のリーダーを育成し、地域および家庭において交通安全の適切な助言が行われるよう、高齢者を中心とした世代間の交流の促進を図ります。

運転免許返納制度

加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対して、家族や関係機関等の協力を得ながら免許の返納を促します。



キ 障害のある人に対する交通安全教育

地域や福祉関係団体での交通安全教育

障害の種別や程度に応じた手法で、交通安全のために必要なスキルおよび知識の習得を図ります。

ク 外国人に対する交通安全教育

外国人向け教材の充実を図り、わが国の交通ルールに関する知識を普及啓発します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

- ・交通安全教育に関する情報を関係機関と共有します。
- ・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、相互の連携を図ります。
- ・参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。
- ・教育手法を見直し・開発・導入し、その効果を確認します。



参加・体験・実践型交通安全教育
(自転車シミュレーター)

(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

目的

- ・市民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図ります。
- ・交通ルールと正しい交通マナーの実践を習慣づけます。
- ・市民による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進します。

春

秋

全国交通安全運動

夏

年末

交通安全県民運動

事故発生状況に応じた運動

運動の趣旨、実施期間、
運動の重点、実施計画等
について広く市民に周知

市民参加型の地域ぐるみ交通安全運動として実施するよう充実・発展を図ります。

彦根市と犬上郡三町にまたがる広域的な組織である彦根・犬上地区交通安全対策連絡協議会等の活動を推進し、広域的な交通安全の普及啓発に努めます。

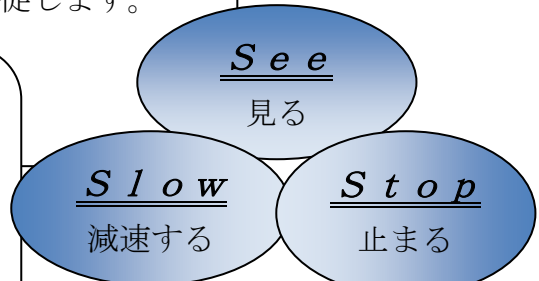


彦根・犬上地区交通安全対策連絡協議会による交通安全フェア

イ 高齢者に優しい運転の推進

・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広報を積極的に行い、高齢者自身だけでなく、他の年齢層にも高齢者の行動特性への理解を促します。

- ・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運動）を推進します。
- ・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を呼びかけます。



高齢者に優しい運転（3S運動）

ウ 障害のある人に優しい運転の推進

- ・身体障害者マークや聴覚障害者マークを取り付けた自動車への保護を呼びかけます。



高齢者運転標識（H23年2月1日～）



身体障害者マーク



聴覚障害者マーク

エ 自転車の安全利用の推進

・自転車安全利用五則を活用した自転車の正しい乗り方を啓発します。

（歩道通行時のルール、ライトの早め点灯など）

- ・車両運転者としての自覚や責任感の向上を図ります。
- ・安全性に優れた幼児二人乗用自転車活用を呼びかけます。
- ・子どもの自転車用ヘルメット着用啓発を実施します。



高齢者自転車大会

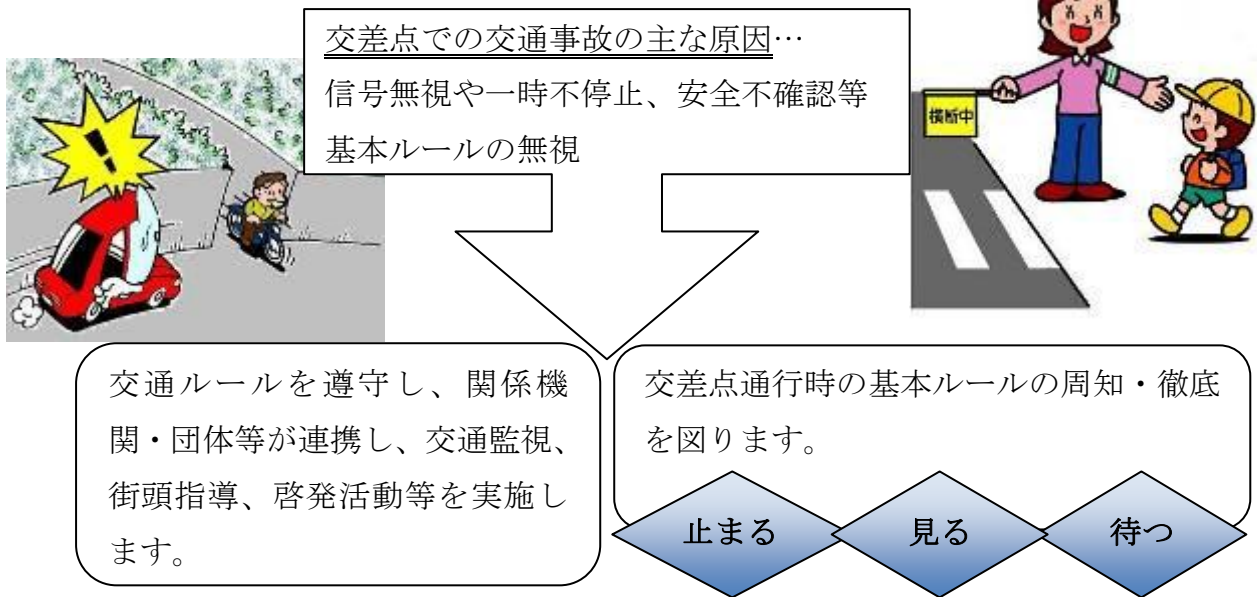
自転車安全利用五則

（H19.7.10 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）

- 1・自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2・車道は左側を通行
- 3・歩道は歩行者優先で、車道よりを通行
- 4・安全ルールを守る
- 5・子どもはヘルメットを着用



オ 交差点事故防止対策の推進

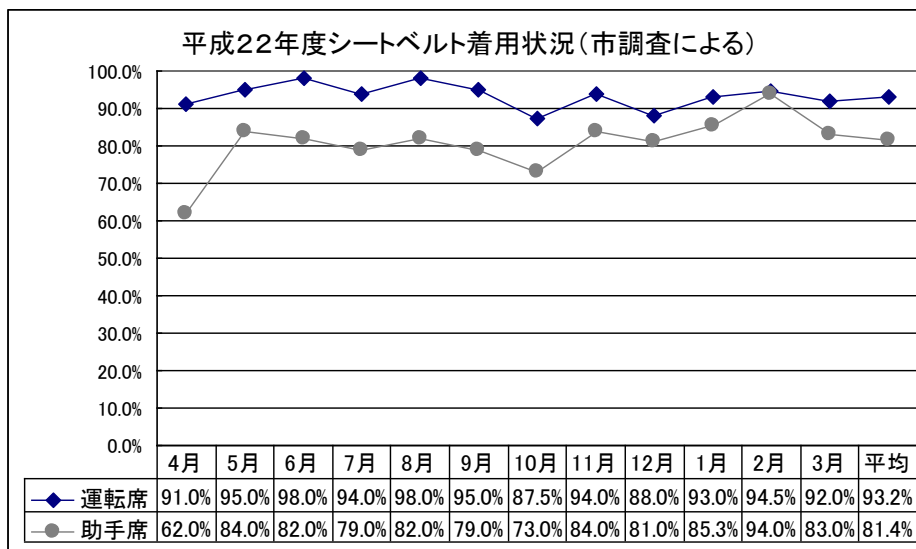


カ 全ての座席におけるシートベルト着用の徹底

平成 22 年度 運転席のシートベルト着用率

滋賀県 (H22年10月 警察とJAF の合同調査による)	95.0%
彦根市 (月1回 市調査の平均)	93.2%

全国 最下位
(全国平均 97.3%)



合言葉は
『乗ったら
カチッ!』



関係機関・団体等と連携し、あらゆる機会・媒体を通じてシートベルトの着用効果および正しい着用方法の理解を求め、後部座席を含めた全席での着用の徹底を図ります。

キ チャイルドシートの正しい着用の徹底

幼稚園や保育園、カンガルークラブなど、関係機関や団体と連携し、保護者に対するチャイルドシートの着用効果および正しい着用方法について、広報啓発・指導に努め、徹底を図ります。



チャイルドシート着用推進
シンボルマーク カチャピョン

ク 反射材の普及促進

夜間における歩行者および自転車利用者の事故防止のため、交通安全教育時や各種広報媒体を活用して、反射材の効果や活用方法を啓発します。



ケ 前照灯早め点灯運動、ハイビーム切り替え運動の普及促進

- ・夕方や夜間の事故防止のため、自転車や自動車利用者に対して、夕暮れ前（16時以降）は、前照灯を点灯するよう啓発します。
- ・特に自動車利用者に対して、対向車や前に車両がない時には、ハイビームに切り替え、歩行者や自転車利用者を早期に発見するよう、啓発します。

コ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転事故ゼロをめざして

- ・運転者に対する、飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知する交通安全教育や広報啓発を行います。
- ・安全運転管理者や酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を推進します。
- ・将来の運転者となる中学生・高校生を対象に、飲酒運転を追放し根絶する交通安全意識および規範意識を醸成する交通安全教育を実施します。

飲酒運転を
しない、させない、
許さない



ハンドルキーパー運動…

お酒を飲まない人を決め、その人が自動車を運転し、仲間を自宅まで送り届ける運動

サ 効果的な広報の実施

「広報ひこね」や「彦根市ホームページ」のほか、関係機関の情報誌等、広報媒体の活用。

家庭や地域において、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を浸透させます。

(4) 交通の安全に関する民間団体や地域の主体的活動の推進等

行政、民間団体、企業等と市民が連携し、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ます。



毎月25日のマナーアップ運動に取り組む地域住民



交通指導員研修会

市内の事業所・団体・自治会等から推薦された、交通指導員を委嘱し、地域に根ざした活動の展開を推進します。

道路を利用する市民一人ひとりの交通安全意識向上

市全体への交通安全思想の普及徹底

2 道路交通環境の整備

(1) 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、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の整備に努めます。

ア 歩行者等の安全通行の確保

道路や交通安全施設等の整備にあたっては、滋賀県公安委員会および道路管理者が連携して、地域の実情を踏まえた適切な対策を選択し、実施します。

特に、

○通園・通学路については、歩道の整備などに十分配慮し、幼児・児童・生徒の通行の安全性を確保します。



○滋賀県が指定した「あんしん歩行エリア^{※2}」

を中心とした生活道路^{※3}においては、地域住民や関係機関の同意の下で、危険箇所を認識し、事故防止対策を実施します。

イ バリアフリー化による歩行空間等の整備

高齢者・身体に障害のある人等の自立した日常生活および社会生活を確保するため、歩道のネットワークを形成し、バリアフリー化を図ります。

特に、重点整備地区においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、歩行空間の整備を行います。

※2 あんしん歩行エリア・・・人口集中地区かつ歩行者・自転車事故多発地域で、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、交通安全施設等の整備を重点的に行う地域。
県内で11か所が指定されており、彦根市では、城東地区と城南地区が指定されている。

※3 生活道路・・・その地域の人々が、通勤・通学など日常生活上で利用する道路。

(2) 道路のネットワーク化

交通の安全を確保するため、機能に応じた道路の体系的整備を進めるとともに、他の交通機関と適切に連携した道路整備を推進します。

ア 道路網の体系的整備と改築による道路交通環境の整備

- ・自動車や自転車・歩行者等の異種交通を分離し、歩道、自動車道、特に自転車歩行者道路等の整備に努めます。



自転車歩行者道

- ・市街地における道路の著しい混雑や交通事故の多発等の防止を図るため、道路の拡幅等の整備を推進します。
- ・幹線道路^{※4}で囲まれた居住地域内等においては、通過交通の幹線道路への転換を図ります。
- ・既存道路の拡幅による歩道等の設置、小規模バイパス^{※5}の建設など、道路交通の安全に役立つ道路の改良事業を推進します。
- ・交差点およびその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化^{※6}等を推進します。
- ・一般道路の新設・改築に当たっては、道路標識、道路照明、防護さく等の交通安全施設についても併せて整備します。また、歩行者の道路横断の安全を確保するため、必要がある場合には、立体横断施設の整備を図ります。

※4 幹線道路・・・他の市町を相互に連絡する、骨格的な道路網を形成する道路。

※5 小規模バイパス・・・市街地へ流れ込む通過車両を抑制するため、また幹線道路の混雑を緩和するため、外周幹線道路へ接道するための道路。

※6 交差点のコンパクト化・・・広い交差点の車道の通行部分を、ゼブラ線・歩道の巻込部の拡幅等によって狭くすること。

- ・広域農道等の農業道路の新設・改良に当たっては、実態に即した交通安全施設についても併せて整備を図ります。
- ・既設農道においては、交通の状況等により交通の安全を確保するため、防護さく・道路標識・路面標示・区画線等必要な安全施設等の整備を推進します。
- ・歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、バリアフリー化等を視野に入れた幅の広い歩道、コミュニティ道路^{※7}や歩車共存道路^{※8}等の整備を図ります。

イ 交通機関の連携の促進

道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を進め、鉄道駅等の交通結節点への連絡道路の整備や適切な案内標識・誘導など、利用しやすい環境の整備を進めます。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進



滋賀県公安委員会および道路管理者が連携し、道路の構造や交通事故の調査・分析を行い、これに基づいて交通安全施設整備を実施することにより、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。

(4) 効果的な交通規制の推進

滋賀県公安委員会および道路管理者が連携し、道路における危険を防止するとともに交通の安全と円滑化を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能や交通の流れ・交通量の状況等といった地域の特性に応じた効果的な交通規制が行えるよう調整を図ります。



※7 コミュニティ道路・・・歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや、車道の一部を盛り上げるハンプなどの自動車の走行速度を低減させる道路。通過交通の侵入を抑え、安全な歩行空間の形成を図る。

※8 歩車共存道路・・・歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さくなどを組み合わせることにより、車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、地域住民や道路利用者の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積極的に実施します。



(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

ア 重大事故発生時の再発防止

社会的に大きな影響を与える
重大事故が発生した時

関係機関・団体が連携し、事故発生の要因となった道路交通環境を調査するとともに、これに即した対応を早急に講じます。

イ 交通事故防止対策の重点実施

交通事故の集中する交差点等
優先的に交通の安全を確保する
必要がある道路



事故防止対策として、交通安全施設等を重点的に点検・整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の整備に努めます。

(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 道路の占用等にかかる適切な指導

- ・道路への工作物等の設置にかかる占用許可申請や、道路工事のための工事承認申請にかかる許認可については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保できるよう審査処理を行うとともに、許可条件の履行の遵守や占用物件の適切な維持管理について指導・監督します。

- ・道路交通に支障を与える不法占用物件等については、関係機関連携のもとに、実態把握に努めるとともに、不法占用物件が確認された場合は排除にむけて指導を行います。

- ・道路工事を原因とする交通事故や渋滞を防止するとともに、掘り返しによる道路の不経済な損傷を防止するために、道路工事施工者間において施工時期や施工方法について調整が図れるよう指導に努めます。



- ・道路交通の円滑・安全を確保するために道路の総点検を実施し、適切な維持管理に努めるとともに、「道路ふれあい月間」^{※9}等を中心に円滑・快適で安全な道路交通環境の推進に向けた啓発活動に取り組みます。

イ 自転車利用環境の総合的整備



自転車通行可

- ・自転車が通行できる幅の広い歩道である自転車歩行者道、道路の路肩のカラー舗装化や縁石の設置による自転車通行路の設置等の自転車走行空間の整備を図ります。



- ・高齢者や障害のある人を含む歩行者の安全と、道路の良好な環境を確保するため、彦根市自転車等の放置の防止に関する条例（平成9年条例第1号）に基づき、公共の場所に放置されている自転車等を撤去し、警察等関係機関・団体と協力して利用者のモラルを高めるための指導、啓発に努めます。

- ・駅周辺等の利用者の利便を図るとともに放置自転車の解消を図るため、自転車駐車場の整備を推進します。

※9 道路ふれあい月間・・・毎年8月に国土交通省で実施している道路愛護活動や道路の正しい利用の啓発を推進する期間。

(8) 交通需要マネジメントの推進

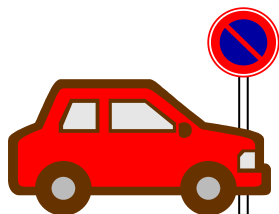
- ・道路交通渋滞の緩和と安全・円滑な道路交通のために、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関利用の促進を推進します。
- ・路線バスの維持・拡充に向けて取り組むとともに、平成22年から湖東圏域（彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）で運行している予約型乗合タクシー（通称：愛のりタクシー）を活用し、地域住民の移動手段の確保に努めます。



予約型乗合タクシー出発式

(9) 総合的な駐車対策の推進

ア 駐車場等の整備



幹線道路および市街地における無秩序な違法駐車を排除し、道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持および増進に寄与するため、駐車需要の著しい施設周辺や中心市街地においては、将来を見通し、駐車施設の整備促進に努めます。

イ 迷惑駐車・違法駐車の締め出し気運の醸成・高揚

- ・違法駐車の取締りとあわせて、関係機関・団体との密接な連携を図り、違法駐車の排除や自動車の保管場所の確保等に関して市民への広報・啓発活動を行います。

地域住民が主体となって、迷惑・違法駐車パトロールに取り組まれています。



地域住民による迷惑駐車追放パトロール

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路等の整備

豪雨・豪雪、地震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を確保するため、防災機能に配慮した道路整備の推進を図ります。

- ・幹線道路においては、車道と歩道を分離した幅の広い道路の整備や、避難施設、オープンスペース等へのアクセスを確保するとともに、安全な避難路としての整備を図り、道路網の骨格として体系的に秩序ある整備を推進します。
- ・生活道路においては、災害時の避難路として安全性に配慮し、狭小部の改良、行き止まりや三差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。
- ・災害時の危険物・障害物となる路上駐車をなくすための駐車場の確保、災害時の避難誘導を考慮した案内板の整備等を図ります。
- ・ブロック塀や看板類など沿道の危険物について、災害時の転倒および落下防止の安全対策を管理者へ指導します。
- ・橋梁については、耐震調査・点検により老朽化が著しい橋梁や災害時に落橋・破損の危険性が高い橋梁および幅員の狭い橋梁は架け替えや拡幅、補強等の対策を行います。
- ・橋梁の新設にあたっては、より強度な耐震構造を積極的に導入します。



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、被災地における車両の通行の禁止または制限、緊急通行車両以外の車両の被災地への流入の抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

- ・交通規制に当たっては、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、う回誘導・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へ通知します。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転者対策の充実



- ・人命尊重と歩行者等の保護を基調とする交通ルールの遵守
 - ・安全運転に関する意識の向上
 - ・社会的責任の自覚
- などを啓発します。

幼児・児童・中学生・高校生・高齢者・障害のある人等それぞれの交通行動や身体能力等の特性について理解し、他の人々に配慮して安全に運転する能力を向上させる教育を実施します。

事業所等

- ・安全運転管理者協会等関係機関と協力し、自主的な安全運転管理の活発化に努めます。
- ・安全運転管理者の資質向上や、使用者等の安全運転意識の向上等を図ります。



身体機能の変化や健康状態について自覚した運転を促すための参加・体験・実践型の教育を実施します。

イ 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

- ・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着用義務違反に対する街頭での指導取締りとあわせて、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啓発を積極的に行います。



(2) 安全運転管理の徹底

- ・事業所の安全運転管理者および副安全運転管理者の資質および安全運転意識の向上を図り、交通安全教育が適切に実施します。
- ・安全運転管理者等の未選任事業所を一掃し、安全運転管理業務を徹底します。

(3) 道路交通に関する情報の充実

- ・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。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車点検整備の充実

- ・自動車等の利用者に対し、安全意識と点検整備についての確実な実施等呼びかけ、車両の安全性の確保を図ります。
- ・道路交通に危険を及ぼす不正改造車等を排除し、不正改造防止についての広報啓発を行います。



(2) 自転車の安全性の確保

近年、対歩行者との事故等、自転車の利用者が加害者となる事故が増加しています。

- ・自転車の利用者に対し、定期的な点検整備を受けよう啓発するとともに、付帯保険により自転車による事故の被害者の救済を目的とするTSマーク※10の普及促進に努めます。
- ・夜間における交通事故防止と自転車の被視認性の向上を図るため、灯火取付けの徹底と反射器材の普及・促進を図ります。



※10 TSマーク・・・自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険および賠償責任保険が付帯されている。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化

- ・ 飲酒運転等、悪質かつ危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを強化します。



- ・ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止および歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行います。

(2) 暴走族対策の強化

暴走行為および暴走行為による事故・事件の発生を防止し、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、家庭・地域における青少年教育の一環として、暴走行為防止のための環境づくりに努めます。



ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、学校等における青少年の指導の充実

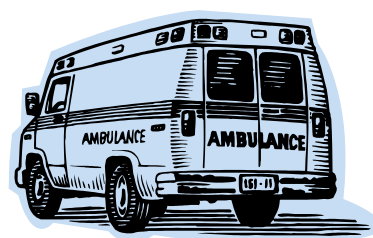
- ・ 暴走族に対する徹底した取締りを強化します。
- ・ 暴走族追放の広報活動を行います。
- ・ 家庭・学校・職場・地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導を行います。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

- ・ 暴走族の集合場所として利用されやすい公共施設等の管理の徹底を図り、暴走族を集合させないための環境づくりを進めます。
- ・ 地域における関係機関・団体が連携し、暴走行為ができない道路交通環境の整備を進めます。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救助救出および救命効果の向上を図るため、救助・救急体制の充実を図ります。



(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急業務については、事故の種類、内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充を図り、より高度な救急救命処置を行うことができるよう、資機材の計画的な整備の推進に努めます。

イ 集団救助・救急体制の整備

高速自動車国道等大規模道路での多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備および救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進します。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るためには、救急隊が現場に到着するまでの間に、救急現場に居合わせた人によって応急手当がなされること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（AED）の使用も含めた応急手当の実技指導等を実施し、普及啓発活動を推進します。

エ 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の資質の向上を図ります。

オ 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に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。

(2) 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。

7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

- ・交通事故被害者の救済を図るため、交通事故相談所の積極的な活用ができるよう広報紙等を利用し交通事故相談活動の周知徹底を図ります。
- ・原動機付自転車等検査対象外の車両に対して、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れや掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等により周知します。



第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、減少していますが、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、乗客などに多数の死傷者が生じる恐れがあります。全国的には、平成17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故等、社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生しています。

また、鉄道運転事故の90%以上は、踏切障害事故および人身障害事故が占めていることが特徴です。

第2節 今後行おうとする施策

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の運転事故および、置石・投石等の鉄道妨害、線路内への立ち入り等の外部要因による事故を防止するために、鉄道事業者等関係機関・団体と連携し、安全通行や鉄道事故防止に関する知識を、広く一般に啓発します。

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絡協力体制の強化を図り、災害現場における協力活動体制の強化を推進します。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の状況

鉄道の運転事故のうち踏切事故は、長期的には減少しています。しかし、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き、諸施策を推進し、踏切事故ゼロをめざします。

第2節 今後行おうとする施策

1 踏切道の立体交差化の促進

自動車交通量の多い踏切道および遮断時間の長い踏切、主要道路との交差に係る踏切道については、立体交差化することにより踏切道の除去を推進するとともに、道路の新設・改良等に当たっても、極力立体化を図っていきます。

2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を考慮して踏切遮断機の整備を進めます。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を考慮して交通規制を実施します。

3 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、利用状況やう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と認められるものについて統廃合を促進します。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道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、自動車運転者、歩行者・自転車利用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、踏切の通過方法等の教育や広報活動を推進します。

彦根市交通安全計画（第9次）

[平成23年度（2011年度）～平成27年度（2015年度）]

平成24年（2012年）3月発行

〒522-8501 彦根市元町4番2号

彦根市交通安全対策会議

（事務局 都市建設部交通対策課）

TEL (0749) 22-1411（内線245） (0749) 30-6134（直通）

FAX (0749) 24-8517

E-mail koutsutaisaku@ma.city.hikone.shiga.jp