

# 第 11 次米原市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

～交通事故のない米原を目指して～

米原市交通安全対策会議

# ま え が き

米原市は、古くから交通の要衝として栄え、現在は、京阪神圏、中京圏および北陸圏を結ぶ交通の結節点であり、国土軸を形成する名神高速道路と北陸自動車道の2つの高速道路のほか、国道8号、21号および365号の琵琶湖東北部の広域幹線道路が通っています。また、JR東海道新幹線、JR東海道本線、JR北陸本線、近江鉄道なども通っており、産業、経済および観光面において重要な役割を果たしています。

近年における交通機関の発達および車社会の発展は、住民生活の向上に多くの利益をもたらした反面、交通事故の増加という社会問題を引き起こすこととなりました。第10次米原市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、市の年間の交通事故死者数を0人、交通事故死傷者数を54人以下とする目標を掲げ、「高齢者および子どもの安全確保」等3つの視点を重点に取り組みました。その結果、平成29年、平成30年には死者数0人を連続で達成したものの、翌令和元年は2人、令和2年は1人と、残念ながら目標の達成には至りませんでした。また、死傷者数についても、平成28年以降減少傾向を推移していますが、目標は達成に至りませんでした。

交通事故の現状に対処し、更なる交通安全の実現を図るためにも、道路交通については、市民の交通安全に対する意識の改革を図るとともに、公共交通機関や徒歩、自転車といった近距離間移動手段の活用などによる自動車の総交通量の削減対策、歩行者と車の分離や部分的な速度抑制を行うなどの交通環境の整備等、各種の交通安全対策を市民との協働の下に、総合的かつ長期的な視野に立って諸対策を推進しなければなりません。

以上のような観点から、本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7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たものです。

伊吹山をはじめ、自然に恵まれたこの本市において、陸上交通事故に対する不安を取り除き、安全で安心な交通社会を実現することは、全ての人々の共通した願いです。関係部局および関係機関においては、この米原市交通安全計画に基づき、道路交通の安全に関する施策を具体的に定め、交通安全対策を推進するものとします。

## 目 次

基本理念等.....	1
<b>第 1 章 道路交通の安全</b> .....	4
第 1 節 道路交通事故のない米原を目指して.....	4
1 道路交通事故の現状.....	4
2 米原市における交通事故の特徴.....	5
第 2 節 交通安全計画の目標.....	7
1 道路交通事故の見通し.....	7
2 交通安全計画における目標.....	7
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考える 6 つの視点.....	7
1 高齢者および子どもの安全確保.....	7
2 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上.....	8
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..	8
4 先端技術の活用推進.....	9
5 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進.....	9
6 地域が一体となった交通安全対策の推進.....	9
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.....	13
3 安全運転の確保.....	19
4 車両の安全性の確保.....	20
5 道路交通秩序の維持.....	20
6 救助・救急活動の充実.....	21
7 被害者支援の推進.....	22
<b>第 2 章 鉄道交通の安全</b> .....	23
第 1 節 鉄道事故のない米原を目指して.....	23
1 鉄道事故の状況等.....	23
2 交通安全計画における目標.....	23
第 2 節 鉄道交通の安全についての対策.....	24
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点.....	24
2 鉄道交通に関する安全施策.....	24
<b>第 3 章 踏切道における交通の安全</b> .....	25
第 1 節 踏切事故のない米原を目指して.....	25
1 踏切事故の状況等.....	25
2 交通安全計画における目標.....	25
第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策.....	25
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点.....	25
2 踏切道における交通に関する安全施策.....	25

# 基 本 理 念 等

～ 「交通事故のない米原を目指して」 ～

## 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重要です。高齢化の進展への適切な対処、交通弱者の一層の安全確保、更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より一層求められています。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、「交通事故のない米原」を目指します。

## 2 計画期間

令和3年度から令和7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、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、障がい者、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

『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』という3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。

#### ① 人間に係る安全対策（交通社会を構成する人間）

運転する人の知識・技能向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。また、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすなどして、市民一人一人が、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します。

#### ② 交通機関に係る安全対策（車両等の交通機関）

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、そのエラーが事故に結びつかないように

に、車両等に新技術を活用するほか、不断の技術開発によってその構造・設備・装置等の安全性を高め、高い安全水準を維持するとともに、必要な検査等を実施し得る体制を充実します。

### ③ 交通環境に係る安全対策（それらが活動する場としての交通環境）

「人優先」の交通安全思想の下、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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、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・救急活動および被害者支援の充実

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等に対する支援の更なる充実を図ります。

## （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、計画段階から市民が参加できる仕組みづくり等に取り組み、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

## （６）EBPM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、多角的にデータを収集し、その基盤となるデータの整備・改善に努め、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。

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

## （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影響は、市民のライフスタイルや交通行動にも認められることから、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。

## (8) SDGsの観点を踏まえた施策の推進

2015年9月の国連サミットで採択された、国際社会が一丸となって2030年までに達成すべき持続可能な開発目標（SDGs※）の観点を踏まえながら、本計画に基づく施策推進に取り組めます。



※SDGs (Sustainable Development Goals)

2015年9月に国連で合意された“全世界全ての人たち”が“持続的”に“人らしく生きる”ための世界共通の開発目標

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない米原を目指して

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者数および命に関わる優先度が高い重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で安心な米原を目指します。

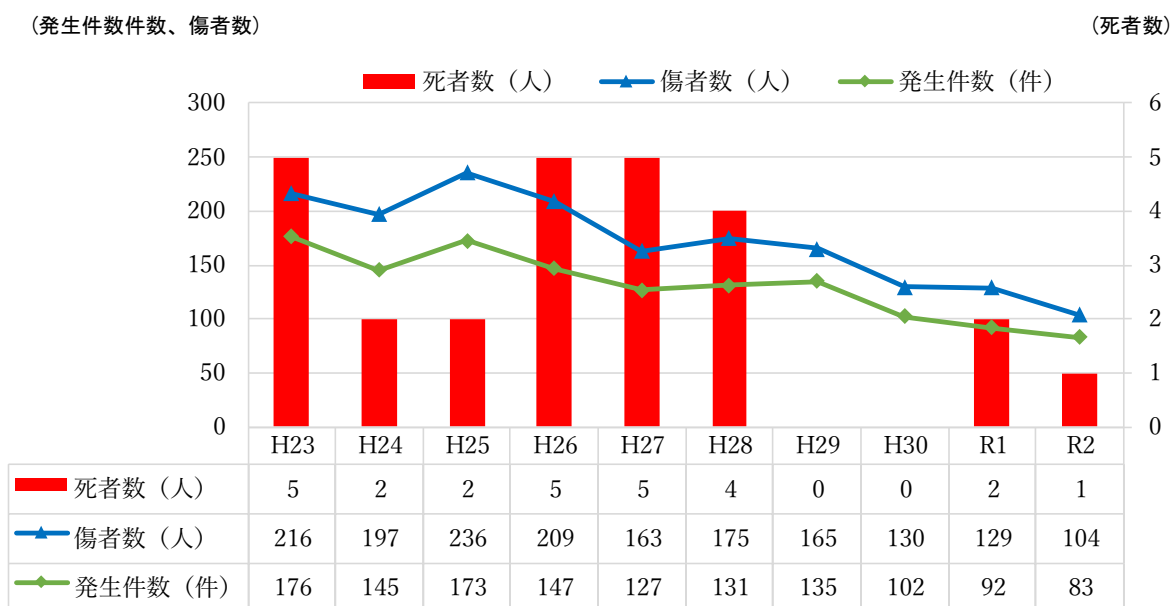
### 1 道路交通事故の現状

本市の道路交通事故は、下表をみると、平成28年以降おおむね減少し、令和2年は83件でした。

また、第10次米原市交通安全計画で「交通死亡事故ゼロまいばら」をスローガンに掲げ、死亡事故ゼロを目指してきたところですが、5年間の24時間交通事故死者数（交通事故発生後24時間以内に死亡した者）は、平成28年以降の過去5年の推移をみると、平成29年、平成30年に連続して0人を継続したものの、令和元年は2人、令和2年は1人で、死亡事故ゼロは達成できませんでした。

#### ■ 市内の交通事故発生状況の推移

交通事故発生件数、死者数および傷者数の推移



出典：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

## 2 米原市における交通事故の特徴

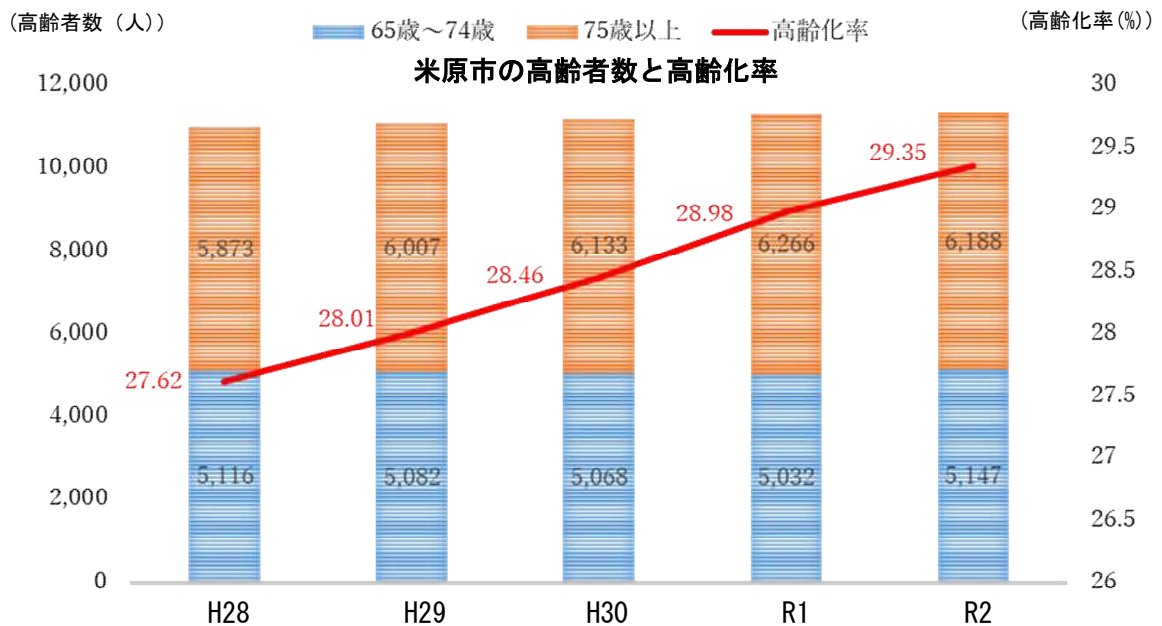
本市の交通事故の特徴には、次の点が挙げられます。

### ① 高齢者（65歳以上）の事故が全事故件数に占める割合が滋賀県全体の割合より高い

本市における交通事故発生件数のうち、高齢者が占める割合は、滋賀県全体と比較しても高い割合を示しています。これは、高齢化率の上昇も関係すると推測されますが、高齢者の運転免許保有数は、本市全体の運転免許保有数の減少とは反比例して増加しています。

### ② 交差点（交差点付近を含む。）での交通事故発生率が高い

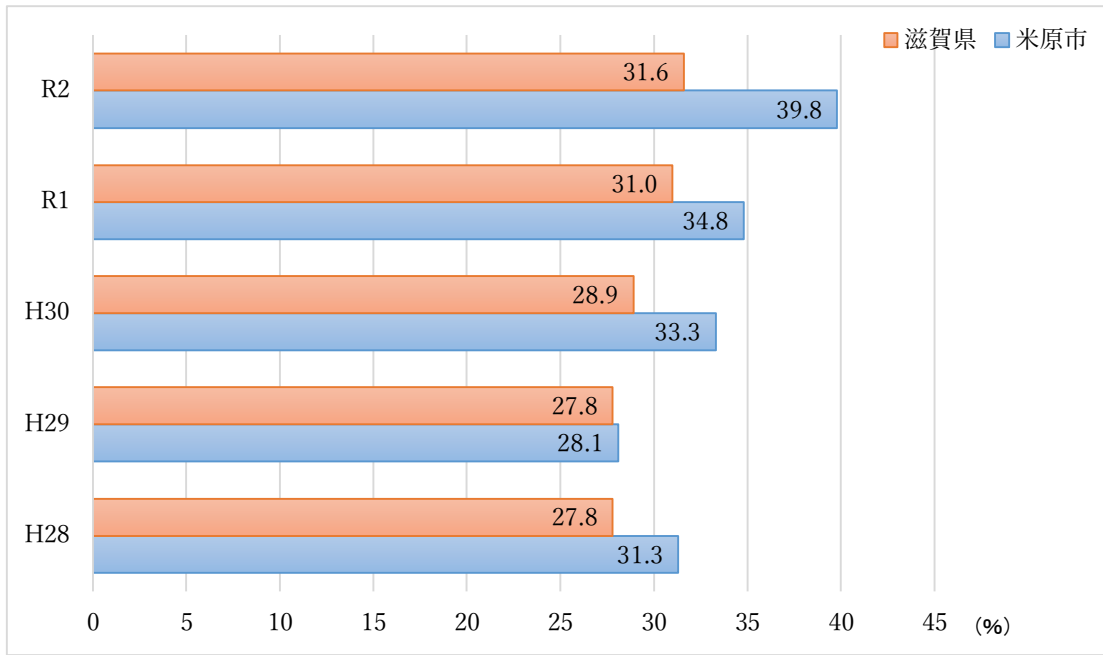
本市の交通事故の発生件数が着実に減少傾向で推移している一方で、令和2年の事故発生状況【全事故（道路形状別）】をみると、全体の割合の半数が交差点（交差点付近を含む。）で占めています。



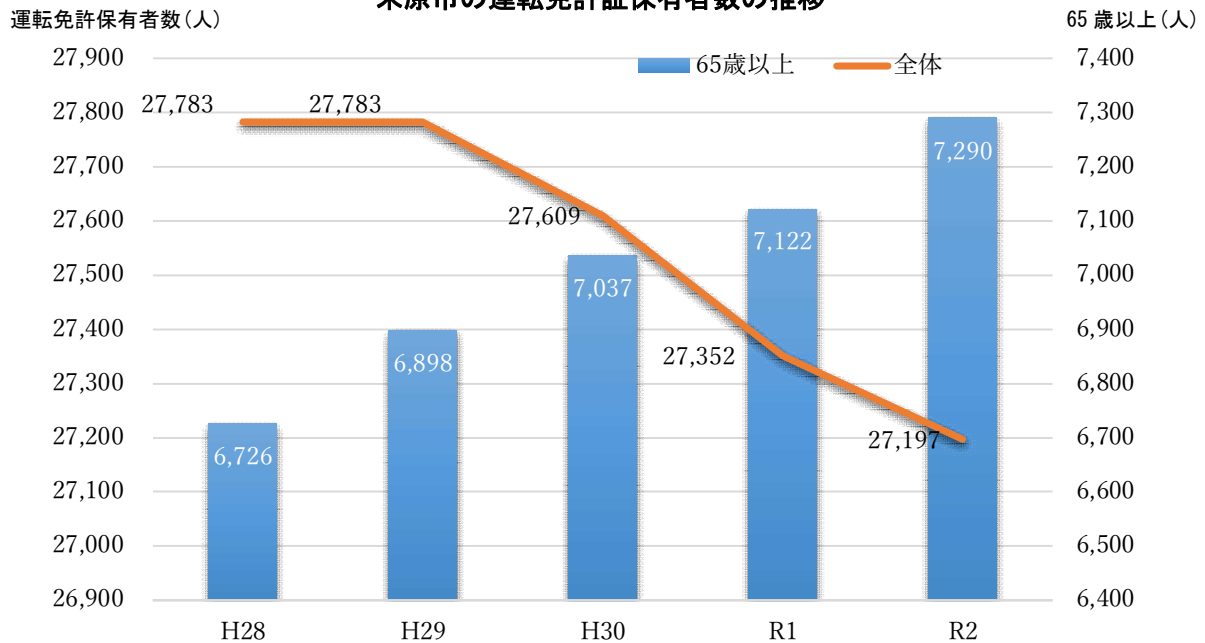
出典：滋賀県警察本部「滋賀の交通」



交通事故発生件数のうち、高齢者が関わる交通事故の割合（滋賀県全体との比較）

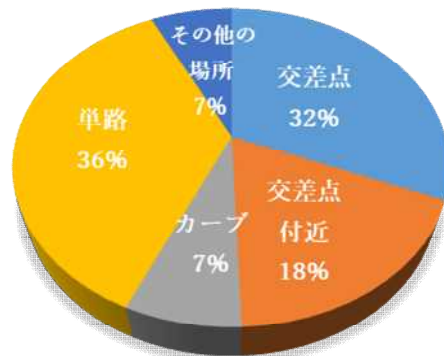


米原市の運転免許証保有者数の推移



米原市の令和2年の事故発生状況【全事故（道路形状別）】

発生場所	件数	割合
交差点	26	32.0%
交差点付近	15	18.0%
カーブ	6	7.0%
単路	30	36.0%
そのほか	6	7.0%



出典：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

## 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、社会経済情勢の動向に伴い、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。

本市の人口は減少傾向であります。令和2年10月1日時点での高齢者人口（65歳以上人口）は11,335人、高齢者率は29.4%でした。令和7年には、高齢者人口の割合は31.0%まで上昇すると推計しており、これに比例して高齢者の運転免許証保有者数の増加も見込まれます。

こうした状況の中、高齢者の運転による事故や、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 交通安全計画における目標

本市においては、本計画の期間中、次の目標を掲げます。

人命尊重の理念に基づき、道路交通事故による死者数および命に関わる優先度が高い重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で安心な米原を目指します。

- 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。
- 年間の交通事故重傷者数を「8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6つの視点

交通安全対策を実施するに当たり、次の6点を重点的に推進します。

#### 1 高齢者および子どもの安全確保

今後、本市の高齢化が更に進むことを踏まえ、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に、日常の移動手段や方法の違いに応じた対策を推進します。

また、安心して子どもを育てることができるまちを実現するため、交通安全対策を一層推進します。

##### (1) 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移動手段とする場合への対策として、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を推進します。自動車を移動手段とする場合の対策として、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、運転免許証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推進します。

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をしていきます。

## **(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していますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児等が日常的に集団で移動する経路や通学路等において、歩道の整備、防護柵の設置、路面標示等の安全で安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

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**

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。

また、自転車の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、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成 28 年滋賀県条例第 1 号）に基づき、自転車損害賠償保険の加入や自転車の安全利用を推進します。

### **(1) 安全な通行空間の確保**

「人優先」の考えの下、通学路や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安全な通行空間の確保を推進します。

### **(2) 交通安全教育の推進**

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、交通安全教育等の充実を推進します。

## **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**

### **(1) 生活に密着した身近な道路における安全確保**

高齢者、障がい者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や交通指導取締りの実施のほか、幹線道路からの自動車の流入を防止するため、総合的な対策を関係機関とともに推進します。

### **(2) 交差点における安全確保**

交差点（交差点付近を含む。）の交通事故を防止するため、信号機の設置（移設を含む。）や改良、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の整備を進めるとともに、市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 先進技術の活用推進**

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術を活用した安全運転を支援する自動車（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。

#### **5 交通実態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、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。

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で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として、自動車、自転車、歩行者等が分離された安全で安心な道路交通環境の整備を推進します。

##### ① 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

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、関係機関等が連携し、通過交通の排除やゾーン30(※)等の車両速度の抑制対策に取り組み、子どもや高齢者等の歩行者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

また、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するとともに、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、路面標示の高輝度化等（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・路面標示の整備を推進します。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、地域住民等と連携して効果的・効率的な交通安全対策を実施します。

##### ※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に、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を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

##### ② 通学路等の歩道整備等の推進

通学路や未就学児等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、米原市通学路交通安全プログラム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します。また、未就学児等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、認定こども園等の対象施設、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、認定こども園等に通う児童・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を推進するとともに、ハンブ（減速帯）・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

### ③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

全ての人が安全で安心して参加し、活動できる社会の実現のため、駅、公共施設、福祉施設等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機(※)、障がい者用の駐車エリアを有する自動車駐車場等、高齢者や障がい者に配慮した整備を推進するとともに、視覚障がい者誘導用ブロック、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。

また、横断歩道やバス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性および迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上などの自動二輪車等の違法駐車についても、その解消を推進します。

※バリアフリー対応型信号機

音響により信号表示の状況を知らせ、押ボタン等の操作により歩行者用信号の青の時間を延長することができる機能を有します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

### ① 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、歩道等の整備、視距(※)の改良、ラウンドアバウト(※)導入による交差点改良、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・視線誘導標等の設置、信号機の新設・機能の高度化、道路標識の高輝度化等の対策を推進します。

※視距

見通すことのできる距離

※ラウンドアバウト

交差点の一種で、中心の島の周囲を一方方向に周回する方式のうち、環状の道路に一時停止位置信号機がないなどの特徴をもったものをいいます。

### ② 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を考慮して、速度規制について見直しを行い、その適正化を推進します。

### ③ 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、同様の事故の再発防止を図ります。

### ④ 適切に機能分担された道路網の整備

- a) 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、歩道、自転車道等の整備を推進します。
- b) バイパス等の整備を進め、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の防止、通過交通車両の削減と分散を推進します。
- c) 幹線道路で囲まれた居住地域内の生活環境を向上させるため、通過交通車両の幹線道路への誘導を推進します。

### ⑤ 道路の改築等による交通事故対策の推進

歩行者およ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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

#### ⑥ 交通安全施設等の高度化

- a) 道路の構造および交通の実態を考慮して、交通事故が発生する危険性が高い場所に信号機の設置を推進します。特に、夜間等に従道路側の交通が極めて少なくなる幹線道路については、信号機の感応化を推進します。
- b) 重大事故に発展しやすい夜間事故に対処するため、道路照明、視線誘導標等の設置を推進し、道路標識等の高輝度化等の整備を進めます。

### (3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

運転免許証を自主返納等された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し、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、路線バス、乗合タクシーによる駅と地域、地域と地域を結ぶ公共交通ネットワークの整備を推進します。

また、公共交通の利用を促進するため、高齢者等の交通弱者に対し、路線バスや乗合タクシー等の利用に要する費用を助成し、公共交通の利用促進および生活行動範囲の拡大を図ります。

### (4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者、障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、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行者空間の連続的・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・安心な歩行者空間を整備します。

※ユニバーサルデザイン

年齢や障がいの有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすることをいいます。

### (5) 効果的な交通規制の推進

地域交通に利用される道路について、通過交通車両を抑制するなど、周辺住民の良好な生活環境を維持するための交通規制を推進します。さらに、主として歩行者および自転車利用者に利用される道路については、交通弱者保護のための交通規制を推進します。

特に、生活の場である居住地域等においては、歩行者等の安全確保に重点を置いた交通規制を推進します。

## **(6) 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、自転車を安全かつ円滑に利用できる自転車利用環境の整備を推進します。

また、自転車のルールやマナーの啓発活動として、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や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）の周知、前照灯の早め点灯、反射材の取付け促進、幼児・児童・生徒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。

## **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**

#### **① 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および知識を習得させることが目標です。

幼稚園・保育園・認定こども園では、家庭および関係機関等との連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動等を通じ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す。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、親子で実習するなど、幼児に分かりやすい指導に努めるとともに、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。

関係機関等は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、園で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者の交通安全教育の推進にも努めます。また、交通ボランティアによる幼児の通園時の安全な行動の指導も推進します。

#### **② 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等と連携・協力し、保健体育、道徳、学級活動、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じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、その他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を重点とする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、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究等に努めます。



関係機関等は、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、児童および保護者の交通安全教育を推進します。

なお、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、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に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を対象とした交通安全講習会等を開催します。さらに、交通ボランティアによる通学路における児童の見守り活動、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

### ③ 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、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、ほか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等と連携・協力し、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、応急手当等を重点とする交通安全教育を実施します。

また、中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、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、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。

関係機関等は、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うとともに、地域において保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

### ④ 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、運転者の教育等の交通安全教育の充実を推進します。

運転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、安全運転に必要な技能、特に危険予測・回避能力の向上、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ます。

また、交通安全協会、安全運転管理者協会等の関係機関等による活動を促進します。

### ⑤ 高齢者に対する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65歳以上の高齢者の死者数が約6割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、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を理解させるとともに、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必要な実践的スキルおよび交通ルール等の知識を習得させることが目標です。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係団体、交通ボランティア等と連携して、高齢者を対象とした各種事業を開催するとともに、出前講座、福祉活動、各種催し等の多様な機会を有効に活用した交通安全教育を推進します。

また、特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による事故実態に応じた具体的な指導・助言、反射材用品の活用その他交通安全用品の普及等に関する取組を地域ぐるみで行われるように努めます。

なお、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運転免許証の返納を促します。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、福祉関係団体等と連携して、安全利用に向けた交通安全教育を推進します。

#### ⑥ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、障がいの程度に応じた交通安全教育を推進します。

#### ⑦ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、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するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進します。

#### ⑧ 自転車利用者に対する交通安全教育の推進

自転車利用者に対し、自転車の安全で適正な利用に向けた交通安全教育およ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および知識を習得し、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推進します。

交通安全教育を行う機関等は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関等の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、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、また、交通安全指導員等の養成・確保、教材等の充実に努めます。

更に、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、常に効果的な交通安全教育ができるよう進めていきます。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ① 交通安全運動の推進

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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、交通対策協議会の団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に推進します。

なお、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

重点等について広く市民にお知らせし、市民参加型の交通安全運動に努めます。

また、地域の実情に即した効果的な運動を実施するため、事故実態のニーズ等を踏まえた地域の運動重点項目を定め、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。

さらに、事後に運動の効果を検証・評価することにより、より一層効果的な運動を推進します。

## ② 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、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。

## ③ 自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や自転車安全利用五則を活用します。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のほか、特に自転車の歩道通行時におけるルールについて普及啓発に努めます。

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、交通に参加するもの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ります。

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、保護者に対しての交通安全を推進し、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用や安全性に優れた幼児2人乗用自転車の活用を促します。

※自転車安全利用五則

- 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、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用

## ④ 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、関係機関等と協力して、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、全ての座席におけるシートベルト着用を推進します。

～滋賀県の着用率（令和2年10月、警察とJAFの合同調査）～

- 一般道におけるシートベルト着用率
  - ・運転席…98.5%（全国平均99.0%）
  - ・助手席同乗者…93.9%（全国平均96.5%）
  - ・後部座席同乗者…38.6%（全国平均40.3%）
- 高速道路におけるシートベルト着用率
  - ・運転席…99.7%（全国平均99.7%）
  - ・助手席同乗者…99.3%（全国平均98.5%）
  - ・後部座席同乗者…91.6%（全国平均75.8%）

#### ⑤ 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、着用推進シンボルマーク等を活用し、保育所、認定こども園等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発に努めます。

また、民間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。

#### ⑥ 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啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等についての交通安全教育を推進します。

特に、夜間の歩行中および自転車乗用中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者に対しては、衣服や靴、かばん等の身の回り品、自転車や手押し車等への反射材の取付けを働き掛けます。

#### ⑦ 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、交通ボランティアや安全運転管理者等と連携して、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を推進します。「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識を確立し、飲酒運転ゼロを目指します。

また、関係機関等は、中学校・高等学校および教育委員会等と連携して、将来の運転者となる中学生・高校生を対象に、飲酒運転の危険性および罪悪性について学ぶ機会を設け、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ための交通安全教育を推進します。

#### ⑧ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで関係機関等へ配布するとともに、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

#### ⑨ 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、関係機関等

が連携して啓発活動等を実施し、市民に「止まる、見る、待つ」の交差点通行時の基本ルールの周知徹底を推進します。

#### ⑩ 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」）を呼び掛け、運転者自身の交通安全意識の高揚を推進します。

#### ⑪ 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、広報まいばら、伊吹山テレビ、米原市防災アプリ等の広報媒体を活用して、実効性のある広報を行います。

- a) 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、子どもと高齢者の交通事故防止、シートベルトおよびチャイルドシートの正しい着用の徹底、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推進します。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。
- b) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、自治会回覧板の積極的な活用等により、家庭に浸透する広報の充実にも努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転等の追放を推進します。
- c) 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、情報等の提供を推進します。

#### ⑫ その他の普及啓発活動の推進

- a) 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、積極的な広報に取り組みます。また、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。
- b) 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るとともに、自動車および自転車の前照灯早め点灯運動を推進します。
- c) 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を高めることができるよう、事故多発地点等に関する情報の提供に努めます。
- d) 交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、交通安全に関わる者や市民が参加する交通安全事業の実施に努めます。

#### （4）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体等については、これらの団体等が行う事業や諸活動等に対し、交通安全に必要な資料の提供を行うなど、その主体的な活動を促進します。

また、交通安全対策に関する行政と民間団体等において定期的に連絡協議を行い、地域団体、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実施されるように働き掛けます。

#### **(5) 住民の参加・協働の推進**

交通の安全は、住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当たっては、行政、民間団体等、企業等と住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および市民の参加・協働を積極的に推進します。また、安全で良好なコミュニティ（地域集団）の形成を図るため、自治会が主体的に行う「絆マップ」の作成や交通安全総点検等により行政と住民の連携を推進します。

### **3 安全運転の確保**

#### **(1) 運転者教育等の充実**

高齢者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用を促進します。また、自動車等の運転に不安を持つ高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境を整備するため、県および関係機関等と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する移動支援措置の充実に努めるとともに、市による持続可能な地域公共交通の整備に努めます。

さらに、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を図るため、関係機関等と連携し、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うとともに、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着用義務違反者に対する街頭での指導取締りを強化します。

#### **(2) 安全運転管理の推進**

市内の安全運転管理者等の未選任事業所をなくし、事業所内の安全運転管理体制を充実・強化し、安全運転管理業務を推進します。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に役立つ車載機器の普及促進に努めるとともに、アルコール検知器を使用した酒気帯びの確認の徹底により、事業所における飲酒運転ゼロを目指します。

#### **(3) 道路交通に関する情報の充実**

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報および台風、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・適切な伝達に努めます。

また、道路の降雪状況、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備や関係機関等との間の情報共有、ICTの活用を推進します。

## **4 車両の安全性の確保**

### **(1) 自動車の点検整備の充実等**

#### **① 自動車点検整備の充実**

自動車ユーザー（使用者等）の保守管理意識を高揚させるため、「自動車点検整備推進運動」を推進します。

なお、車両不具合による事故については、情報提供等により防止に努めます。

#### **② 不正改造車の排除**

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関等と連携を図り「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報等により不正改造防止の意識高揚を推進します。

### **(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、自転車利用者の定期的な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、これらの指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充に加え、自転車損害賠償保険の加入推進を図ります。

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。

### **(3) 交通関係用品の安全性の確保および向上**

バイクの乗車用ヘルメットの安全性は、利用者の生命または身体に対する危害の発生を防止する観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメットおよび原動機付自転車乗車用ヘルメットは、消費生活用製品安全法（昭和48年法律第31号）に規定する特定製品に指定されており、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売は禁止されていることから、これらの製品の安全性確保を推進します。

## **5 道路交通秩序の維持**

### **(1) 交通指導取締りの強化等**

一般道路においては、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効果的に実施します。

#### **① 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化等**

飲酒運転、交差点関連違反、横断歩行者妨害等の悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進するとともに、事故多発路線や交通渋滞路線等における街頭活動を強化します。

#### **② 自転車利用者に対する指導取締りの推進**

自転車利用者による飲酒運転、無灯火、2人乗り、信号無視、一時不停止等の危険性・迷惑性の高い違反行為に対して積極的に指導警告を行うとともに、歩道通行

者に危険を及ぼすなど、指導警告に従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙措置を推進します。

## **(2) 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、関係機関等が連携し、暴走族対策を推進します。

### **① 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**

暴走族追放の気運を醸成させるため、広報活動を積極的に推進します。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し「暴走族加入阻止」の指導等に努めます。

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。

### **② 暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族およびこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集め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等が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

### **③ 車両の不正改造の防止**

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じて、広報活動を展開します。

## **6 救助・救急活動の充実**

### **(1) 救助・救急体制の整備**

#### **① 救助体制の整備・拡充**

交通事故に起因する救助活動および事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の充実を推進します。

#### **② 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（救急現場に居合わせた人）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ます。様々な市民団体や自治会活動の中で、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、消防機関や保健所等が行う講習会により、普及啓発活動を推進します。また、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ります。

また、学校においては、中学校の教科「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について指導の充実を図るとともに、教職員に心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及等を行い、指導力の向上を図ります。



## **(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収容を確保するため、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します。

## **7 被害者支援の推進**

### **(1) 交通事故相談活動の推進**

滋賀県立交通事故相談所等の活用により、地域の交通事故相談活動を推進します。

### **(2) 交通事故被害者支援の充実強化**

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、また、独立行政法人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、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等について、情報提供を推進します。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 鉄道事故のない米原を目指して

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。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道では、一たび事故が発生すると、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への対策等（ホーム上で列車等と接触またはホームから転落して列車等と接触した事故）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未然に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、より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 鉄道事故の状況等

##### (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ますが、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。

なお、全国では、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および乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までは、乗客の死亡事故は発生していません。

##### (2) 近年の運転事故の特徴

滋賀県下における近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約44%、踏切障害事故は約44%であり、両方で運転事故件数全体の約88%を占めています。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故が全てを占めています。

なお、人身障害事故のうち、市内におけるホームでの接触事故は、令和2年は0件でした。

#### 2 交通安全計画における目標

重大な列車事故を未然に防止し、近年の運転事故等の特徴を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、および運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

- 乗客の死者数ゼロを目指します。
- 運転事故全体の死者数減少を目指します。

## 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

本市では、より一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故および利用者等の関係する運転事故を未然に防止するため、総合的な視点から各種交通安全施策を推進します。

### 2 鉄道交通に関する安全施策

#### (1) 鉄道交通環境の整備

駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進します。

#### (2) 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しています。関係機関等と協力して、交通安全運動および踏切事故防止キャンペーン等により広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の普及を推進します。

#### (3) 鉄道の安全な運行の確保

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、迅速な伝達に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保するとともに、関係機関と連携して帰宅困難者等の対応を行い、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めるものとします。

## 第3章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない米原を目指して

#### 1 踏切事故の状況等

##### (1) 踏切事故の状況

市内での踏切事故は過去5年間発生していませんが、県内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切事故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、平成27年の発生件数は1件、死傷者数は0人となっています。

##### (2) 近年の踏切事故の特徴

滋賀県下における近年の踏切事故の特徴としては、踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多く、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約16.7%であり、歩行者と衝撃したものが約58.3%を占めています。

なお、自動車の原因別でみると直前横断によるものが50%を占めており、歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、その約85.7%が65歳以上でした。

#### 2 交通安全計画における目標

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、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故ゼロを継続します。

- 踏切事故ゼロを継続することを目指します。

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらします。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。

#### 2 踏切道における交通に関する安全施策

##### (1) 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘察し、必要に応じて自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化による視認性の向上を推進します。

## **(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**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを推進します。

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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およ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お知らせの徹底を図るため、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も引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。