

(案)

第 1 1 次甲賀市交通安全計画

令和 3 年度～令和 7 年度

～交通事故のない安全・安心なまち甲賀市を目指して～



甲賀市交通安全対策会議

まえがき

甲賀市では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、「交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）」に基づいて「甲賀市交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等と連携しながら交通安全対策を推進してきました。

全体として、交通事故発生件数及び負傷者数は、一定の減少傾向が見られるものの、市内には国道1号をはじめ国道307号、新名神高速道路の3箇所インターチェンジへのアクセス道路等、車両の通行量が多い道路があり、交通事故の増加や、高齢者や子どもが事故に巻き込まれる危険性を減らすため道路交通環境の整備等や、市民の更なる交通安全意識の高揚を図る交通安全教育や啓発等の取組が求められています。

第10次甲賀市交通安全計画（平成29年度～令和2年度）では、年間の交通事故死者数を4人以下、死傷者数を200人以下と目標を掲げ、様々な交通事故対策を講じてきました。特に、平成27年度に認証を受けたセーフコミュニティ¹の考えに基づき、令和2年度までの5年間、行政と地域住民等の多くの主体協働により、全ての人たちが安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進め、交通安全については、セーフコミュニティ交通安全対策委員会を設置し、これまでの交通安全活動に加え、「事故が多発する場所がある」「高齢者が事故に遭うと死亡するリスクが高い」「高齢ドライバーによる交通事故割合が高い」の3点を重点課題として、様々な取組を実施してきました。

その結果、平成29年中の交通事故による死者は5人、死傷者は317人と目標値を上回っていましたが、年々減少し、令和2年は死者3人、死傷者174人と、目標を達成しました。

第11次甲賀市交通安全計画では、これまでの交通安全の取組を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化への対応や、交通事故に関する情報収集等を行い、より効果的な対策の実施を図るとともに、高齢化社会への対応と子育てを応援する社会の実現等、時代のニーズに応える施策を一層推進していきます。

交通事故を防ぐためには、行政、関係機関、団体、企業・事業所のみならず、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら交通事故防止の取組をしなければならないことから、「交通安全対策基本法」に基づき、甲賀市の交通安全に関する施策の大綱として、「第11次甲賀市交通安全計画」を定め、行政をはじめ、関係機関、団体、企業・事業所、市民それぞれの立場から交通安全施策を積極的に推進し、「交通事故のない安全・安心なまち甲賀市」の実現を目指します。

¹ セーフコミュニティ：WHO（世界保健機関）が提唱する「事故やけがは、偶然の結果ではなく、原因を究明し、対策を講じることで予防できる」という考えに基づき、科学的な予防対策とまちぐるみの連携によって、安全・安心な暮らしをおびやかす大きな要因である「事故やけが」を防ぐ取組のこと。

甲賀市は平成28年2月20日に全国13番目・県内初の認証を受け、「自殺の予防」「交通安全」「高齢者の安全」「子どもの安全」「災害被害の防止」の5つのテーマ別の委員会を設置し、それぞれ取組を実施。令和3年2月19日に5年間の認証期間満了。

満了後は、これまでの活動で培ってきた安全・安心なまちづくりのための活動のしくみを活用した市独自の取組を推進するため、甲賀市地域安全安心ネットワーク会議を設置している。

目 次

| | |
|-------------------------|----|
| 基本理念等 | 1 |
| 第1章 道路交通の安全 | 3 |
| 第1節 道路交通事故のない甲賀市を目指して | 4 |
| 1 道路交通事故の現状 | 4 |
| 2 交通安全計画における目標 | 10 |
| 第2節 道路交通の安全についての対策 | 11 |
| I 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 11 |
| 1 交通安全対策において重視する視点 | 11 |
| II 道路交通に関する安全施策 | 13 |
| 1 道路交通環境の整備 | 13 |
| 2 交通安全思想の普及徹底 | 15 |
| 3 車両の安全性の確保 | 19 |
| 4 道路交通秩序の維持 | 20 |
| 5 救助・救急活動の充実 | 20 |
| 6 交通事故被害者支援の推進 | 20 |
| 第2章 鉄道交通の安全 | 21 |
| 第1節 鉄道事故のない甲賀市を目指して | 22 |
| 1 鉄道事故の現状 | 22 |
| 2 交通安全計画における目標 | 22 |
| 第2節 鉄道交通の安全についての対策 | 23 |
| 1 鉄道の交通安全対策を考える視点 | 23 |
| 2 鉄道交通に関する安全施策 | 23 |
| 第3章 踏切道における交通の安全 | 24 |
| 第1節 踏切事故のない甲賀市を目指して | 25 |
| 1 踏切事故の現状 | 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 | 26 |
| 1 踏切道における交通安全対策を考える視点 | 26 |
| 2 踏切道における交通に関する安全施策 | 26 |
| 第4章 計画の推進 | 27 |
| 1 計画の推進体制 | 27 |
| 2 計画の進行管理 | 27 |

基本理念等

「交通事故のない安全・安心なまち甲賀市」の実現を目指して

1. 基本理念

交通安全計画は、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、10次・50年にわたる取組を行ってきました。

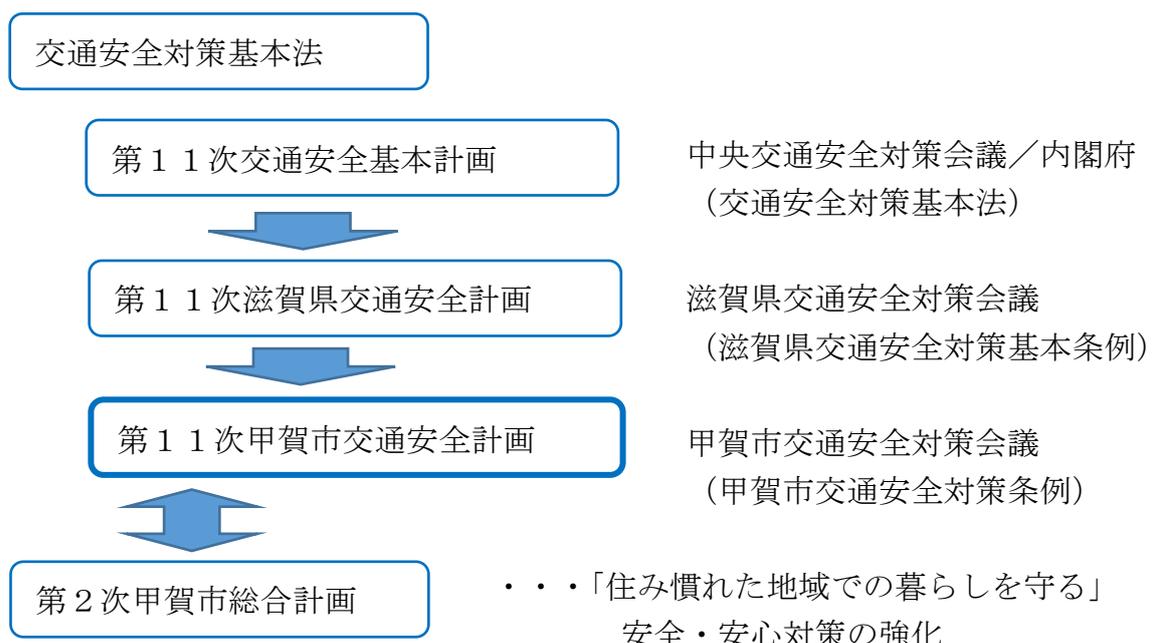
しかし、依然として、年間100件以上の交通事故が発生しています。高齢化の進展への適切な対応、子ども²、高齢者、障がい者等市民全てに対してのより一層の安全確保、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

本市は、「道路交通の安全」、「鉄道交通の安全」、「踏切道における交通安全」の3つの安全を中心に、交通事故による死傷者の一層の減少とともに、事故そのものの減少に向けた取組を行い、究極的には「交通事故のない安全・安心なまち甲賀市」の実現を目指します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、第11次滋賀県交通安全計画に基づき甲賀市交通安全対策会議が作成する、市域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱で、交通安全対策の総合的かつ長期的な推進を図るためのものです。

本市の最上位計画である第2次甲賀市総合計画の将来像を安全・安心対策の面からの実現を目指すものです。



² 子ども：中学生以下の者

3. 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

4. 交通安全の目標

(1) 道路交通の安全の目標

令和7年までに、年間死者数³ 3人以下、
年間重傷者数⁴ 12人以下を目指します。

(2) 鉄道交通の安全の目標

鉄道事故ゼロの甲賀市を目指します。

(3) 踏切道における交通の安全の目標

踏切事故ゼロの甲賀市を目指します。

5. 計画の考え方

本計画を実現するため講じる施策は、次の考え方で進めます。

(1) 市民ぐるみの交通安全活動の展開

交通安全を守るため、地域の実情に即した市民の主体的な交通安全活動が積極的に展開されるまちを目指します。

(2) 自動化等に係る安全対策と普及啓発、情報の活用

自動化、省力化の進展がみられる中で、安全が損なわれることのないよう、安全教育の徹底を推進していきます。

衝突被害軽減ブレーキや交通機関における保守点検等の自動化等の先進技術の導入により、ヒューマンエラー防止や人手不足の解決が期待されるため、着実な安全性の確保及び普及活用の促進を図ります。

交通安全・事故等に関するデータを整備・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。

(3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動体制が充実したまちを目指します。

(4) 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により、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められるため、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し、必要な対策に臨機に着手していきます。

³ 死者：交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人。

⁴ 重傷者：交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する人。

第1章 道路交通の安全

道路交通の安全に関する施策の体系図

1. 道路交通事故のない甲賀市を目指して

従来の交通安全の取組を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化への対応や、交通事故に関する情報収集等から、より効果的な対策への改善を図る。

高齢化社会への対応と子育てを応援する社会の実現等、時代のニーズに応える新たな施策を一層推進する。



2. 道路交通の安全についての目標

- ・ 24時間死者数 年間3人以下
- ・ 交通事故重傷者数 年間12人以下



3. 道路交通の安全についての対策

<重点>

- 〔1〕 高齢者及び子どもの安全確保
- 〔2〕 歩行者及び自転車の安全確保
- 〔3〕 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
- 〔4〕 交通ルールの周知徹底
- 〔5〕 先端技術の活用推進
- 〔6〕 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- 〔7〕 地域が一体となった交通安全対策の推進

<施策>

- 〔1〕 道路交通環境の整備
- 〔2〕 交通安全思想の普及徹底
- 〔3〕 車両の安全性の確保
- 〔4〕 道路交通秩序の維持
- 〔5〕 救助・救急活動の充実
- 〔6〕 交通事故被害者支援の推進

第1節 道路交通事故のない甲賀市を目指して

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の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報収集及び分析することにより、より効果的な対策への改善を図るとともに、高齢化の進展への適切な対処、及び子育てを応援する社会の実現等、時代のニーズに応える新たな施策を一層推進します。

1. 道路交通事故の現状

(1) 交通事故の現状

第10次甲賀市交通安全計画（平成29年度～令和2年度）では、交通事故発生件数等は年々減少傾向であり、令和2年は死者3人、死傷者174人となり、目標の年間死者数4人以下、年間死傷者数200人以下を達成しました。

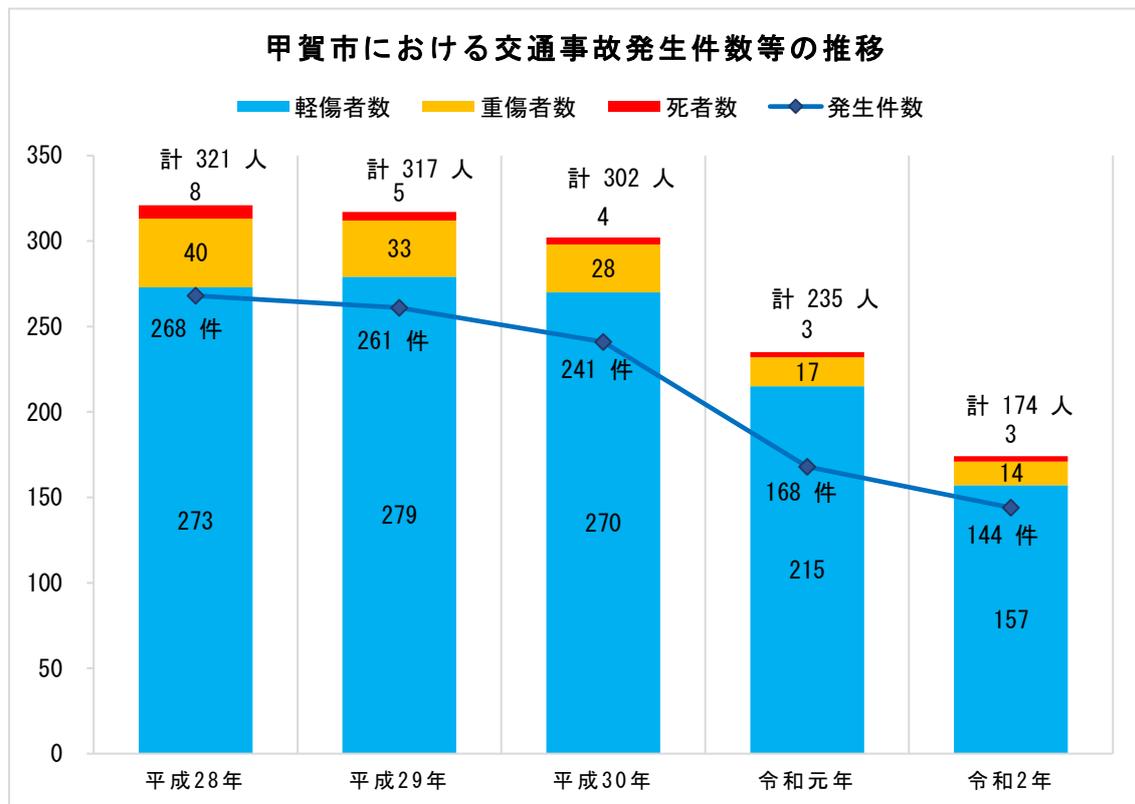
滋賀県の発生件数についても同様に減少傾向にあり、平成30年には年間死者数が39人と、第10次滋賀県交通安全計画の目標値である45人を2年前倒しで達成しましたが、令和元年は57人、令和2年は49人と連続達成には至りませんでした。一方、年間の死傷者数については、平成30年に5,400人と目標値の6,000人を2年前倒しで達成し、以降も減少傾向を維持しています。

死傷者及び発生件数は、全体的に減少傾向であるものの、未だに多くの方が死傷している現状を踏まえ、今後、より一層きめ細やかな交通安全対策を推進する必要があります。

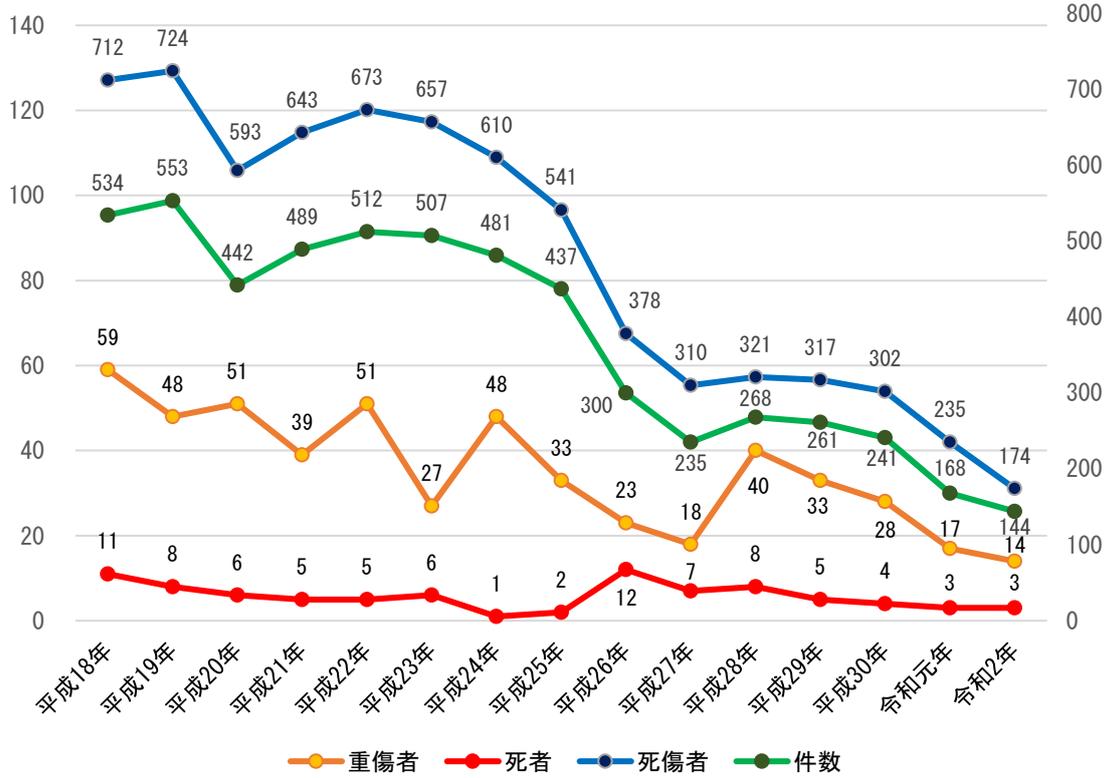
甲賀市における交通事故発生件数等の推移（単位：件、人）

| | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 5年比較 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|
| 発生件数 (人身事故) | 268 | 261 | 241 | 168 | 144 | 53.7% |
| 死者数 | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 37.5% |
| 傷者数 | 313 | 312 | 298 | 232 | 171 | 54.6% |
| 重傷 | 40 | 33 | 28 | 17 | 14 | 35.0% |
| 軽傷 | 273 | 279 | 270 | 215 | 157 | 57.5% |
| 死傷者数 計 | 321 | 317 | 302 | 235 | 174 | 54.2% |
| 死傷者数 前年比 | — | 98.8% | 95.3% | 77.8% | 74.0% | — |

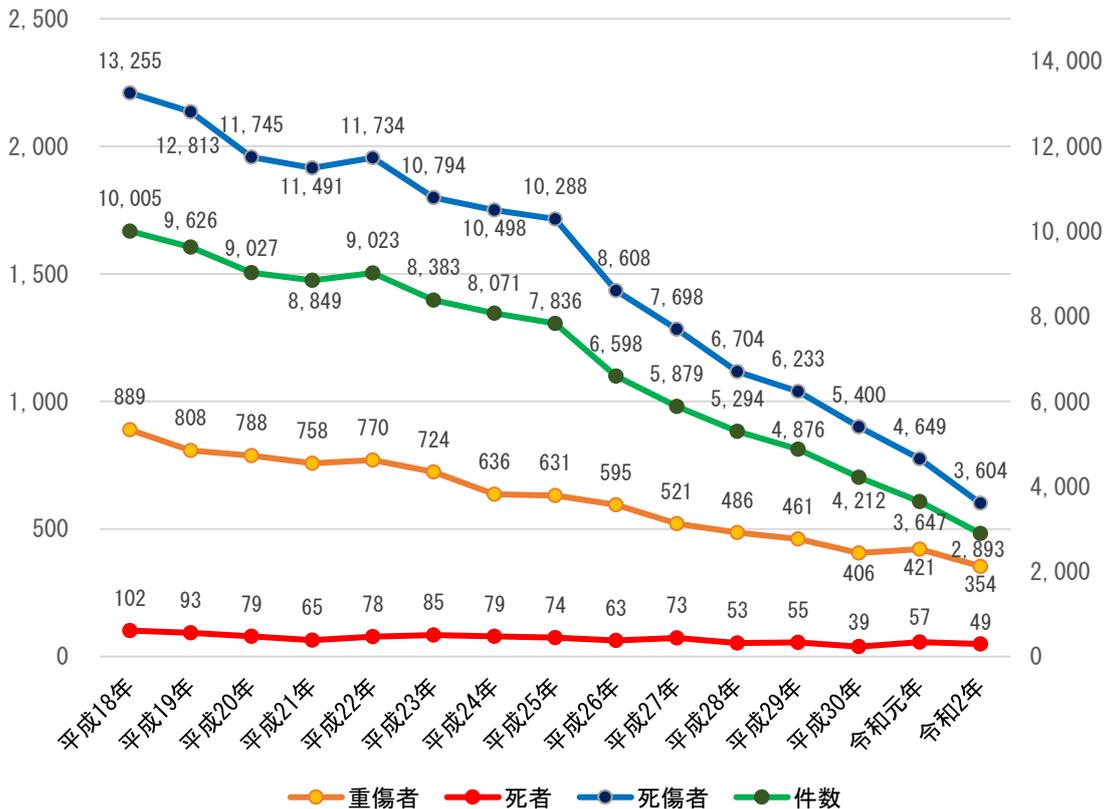
(出典：滋賀県警察本部資料より ※以降の表・グラフで未記載のものは同様)



死者・重傷者数等の推移（甲賀市）



死者・重傷者数等の推移（滋賀県）



(2) 甲賀市における交通事故の特徴

本市の交通事故の特徴として、次の3点があげられます。

- ①交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合が高い。
- ②状態別事故状況では、自動車乗車中の死傷者数の割合が高い。
- ③道路形状別では、単路での死者・重傷者数の割合が高い。

①交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い

平成28年からの5年間の高齢者の交通事故死者数（12人）は、全交通事故死者数（23人）の52.22%を占めています。

本市の高齢者の人口構成比が27.9%（令和2年12月末人口）であるのに比べて、交通事故死者数に占める高齢者の構成比は2倍近くになっています。また、滋賀県と比較しても、高齢者の構成比は約3ポイント高くなっています。

一方、重傷者数では、20～39歳の占める割合が、滋賀県と比較して約7ポイント高くなっています。

死者・重傷者数の年齢層別の推移（単位：人）

| 死者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|--------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----|--------|
| 0～19歳 | 滋賀県 | 2 | 4 | 2 | 7 | 6 | 21 | 8.3% |
| | 甲賀市 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4.3% |
| 20～39歳 | 滋賀県 | 9 | 4 | 3 | 5 | 10 | 31 | 12.3% |
| | 甲賀市 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8.7% |
| 40～64歳 | 滋賀県 | 16 | 18 | 14 | 17 | 11 | 76 | 30.0% |
| | 甲賀市 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 8 | 34.8% |
| 65歳～ | 滋賀県 | 26 | 29 | 20 | 28 | 22 | 125 | 49.4% |
| | 甲賀市 | 4 | 1 | 3 | 2 | 2 | 12 | 52.2% |
| 計 | 滋賀県 | 53 | 55 | 39 | 57 | 49 | 253 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 23 | 100.0% |

| 重傷者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|--------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|--------|
| 0～19歳 | 滋賀県 | 77 | 70 | 58 | 58 | 41 | 304 | 14.3% |
| | 甲賀市 | 7 | 5 | 2 | 1 | 3 | 18 | 13.6% |
| 20～39歳 | 滋賀県 | 105 | 99 | 99 | 72 | 64 | 439 | 20.6% |
| | 甲賀市 | 11 | 9 | 13 | 1 | 2 | 36 | 27.3% |
| 40～64歳 | 滋賀県 | 151 | 147 | 120 | 132 | 133 | 683 | 32.1% |
| | 甲賀市 | 11 | 9 | 6 | 7 | 6 | 39 | 29.5% |
| 65歳～ | 滋賀県 | 153 | 145 | 129 | 159 | 116 | 702 | 33.0% |
| | 甲賀市 | 11 | 10 | 7 | 8 | 3 | 39 | 29.5% |
| 計 | 滋賀県 | 486 | 461 | 406 | 421 | 354 | 2,128 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 40 | 33 | 28 | 17 | 14 | 132 | 100.0% |

②状態別事故状況では、自動車乗車中の死傷者数の割合が高い

平成28年からの5年間の状態別事故状況は、死者・重傷者ともに自動車乗車中が最も多くの割合を占めています。

死者は43.5%と滋賀県の37.9%より5.6ポイント高く、重傷者は38.6%と滋賀県の29.4%より9.2ポイント高くなっています。

状態別事故状況の推移（単位：人）

| 死者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|-------------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----|--------|
| 歩行中 | 滋賀県 | 14 | 17 | 12 | 25 | 11 | 79 | 31.2% |
| | 甲賀市 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 | 7 | 30.4% |
| 自転車 乗車中 | 滋賀県 | 6 | 5 | 7 | 6 | 5 | 29 | 11.5% |
| | 甲賀市 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0% |
| 自動二輪 乗車中 | 滋賀県 | 6 | 9 | 0 | 7 | 10 | 32 | 12.6% |
| | 甲賀市 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 13.0% |
| 原付 乗車中 | 滋賀県 | 8 | 3 | 1 | 2 | 2 | 16 | 6.3% |
| | 甲賀市 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8.7% |
| 自動車 乗車中 | 滋賀県 | 18 | 21 | 19 | 17 | 21 | 96 | 37.9% |
| | 甲賀市 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 10 | 43.5% |
| その他 | 滋賀県 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0.4% |
| | 甲賀市 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4.3% |
| 計 | 滋賀県 | 53 | 55 | 39 | 57 | 49 | 253 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 23 | 100.0% |

| 重傷者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|-------------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|--------|
| 歩行中 | 滋賀県 | 106 | 98 | 92 | 98 | 86 | 480 | 22.6% |
| | 甲賀市 | 11 | 11 | 4 | 4 | 1 | 31 | 23.5% |
| 自転車 乗車中 | 滋賀県 | 102 | 97 | 89 | 97 | 80 | 465 | 21.9% |
| | 甲賀市 | 4 | 7 | 7 | 2 | 3 | 23 | 17.4% |
| 自動二輪 乗車中 | 滋賀県 | 67 | 76 | 45 | 52 | 58 | 298 | 14.0% |
| | 甲賀市 | 7 | 2 | 3 | 2 | 2 | 16 | 12.1% |
| 原付 乗車中 | 滋賀県 | 70 | 60 | 46 | 49 | 34 | 259 | 12.2% |
| | 甲賀市 | 3 | 6 | 0 | 1 | 1 | 11 | 8.3% |
| 自動車 乗車中 | 滋賀県 | 141 | 130 | 134 | 125 | 96 | 626 | 29.4% |
| | 甲賀市 | 15 | 7 | 14 | 8 | 7 | 51 | 38.6% |
| その他 | 滋賀県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0% |
| | 甲賀市 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0% |
| 計 | 滋賀県 | 486 | 461 | 406 | 421 | 354 | 2,128 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 40 | 33 | 28 | 17 | 14 | 132 | 100.0% |

③道路形状別では、単路での死者・重傷者数の割合が高い

平成28年からの5年間の道路形状別では、死者・重傷者ともに単路での件数が最も多くの割合を占めています。

死者は60.9%と滋賀県の58.9%より2ポイント高く、重傷者は51.5%と滋賀県の39.5%より12ポイント高くなっています。死者・重傷者の占める割合を比較すると、滋賀県では交差点及び交差点付近の事故が多いのに対し、甲賀市では単路での事故が多くなっています。

県全体と比較すると交差点等の道路環境が異なるものの、単路での事故は、一般的に、自動車の操作不適や漫然運転による直線部分での事故や、速度超過によるカーブ区間での事故が多く、甲賀市においては前方不注意脇見に起因する事故が多く発生しています。

道路形状別件数の推移（単位：人）

| 死者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----|--------|
| 交差点 | 滋賀県 | 21 | 17 | 8 | 16 | 19 | 81 | 32.0% |
| | 甲賀市 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 6 | 26.1% |
| 交差点 付近 | 滋賀県 | 2 | 1 | 4 | 4 | 2 | 13 | 5.1% |
| | 甲賀市 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 8.7% |
| 単路 | 滋賀県 | 29 | 36 | 25 | 32 | 27 | 149 | 58.9% |
| | 甲賀市 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 14 | 60.9% |
| その他 | 滋賀県 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 10 | 4.0% |
| | 甲賀市 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4.3% |
| 計 | 滋賀県 | 53 | 55 | 39 | 57 | 49 | 253 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 23 | 100.0% |

| 重傷者 | | 平成 28年 | 平成 29年 | 平成 30年 | 令和 元年 | 令和 2年 | 合計 | 構成率 |
|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|--------|
| 交差点 | 滋賀県 | 256 | 222 | 201 | 197 | 180 | 1,056 | 49.6% |
| | 甲賀市 | 17 | 15 | 13 | 5 | 7 | 57 | 43.2% |
| 交差点 付近 | 滋賀県 | 33 | 22 | 31 | 40 | 30 | 156 | 7.3% |
| | 甲賀市 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 2.3% |
| 単路 | 滋賀県 | 180 | 201 | 160 | 168 | 131 | 840 | 39.5% |
| | 甲賀市 | 18 | 17 | 15 | 11 | 7 | 68 | 51.5% |
| その他 | 滋賀県 | 17 | 16 | 14 | 16 | 13 | 76 | 3.6% |
| | 甲賀市 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3.0% |
| 計 | 滋賀県 | 486 | 461 | 406 | 421 | 354 | 2,128 | 100.0% |
| | 甲賀市 | 40 | 33 | 28 | 17 | 14 | 132 | 100.0% |

2. 交通安全計画における目標

(1) 目標

- ・年間の24時間交通事故死者数を「3人以下」にすることを目指します。
- ・年間の交通事故重傷者数を「12人以下」にすることを目指します。

(2) 目標値の根拠

「交通事故死亡者ゼロ」の実現が長期的な目標ですが、滋賀県の目標値を踏まえ、特に悲惨な死亡事故を減少させるために死者数と、命に関わり優先度が高い重傷者数を減少させることを指標として設定します。

・死者数

滋賀県の目標値は、平成27年からの回帰分析により令和2年1年間の死者数を45人とし、国との目標値比率0.8を乗じた36人から、35人となっています。

甲賀市では死者数が一定ではないため、過去5年間の死者数で、最多である平成28年の8人を除いた4年間の平均値3.75人を下回る数値として、3人とします。

・重傷者数

滋賀県の目標値は、平成27年からの回帰分析により令和2年1年間の重傷者数を364人とし、死者数同様に0.8を乗じた291.2人から、290人となっています。

甲賀市では、平成28年以降は減少傾向ですが、さらに5年遡った平成23年から見ると、27人、48人、33人、23人、18人と年によってばらつきがあります。また、新型コロナウイルス感染症対策により交通行動の影響が今後も継続すると予想されることから、令和元年の17人と令和2年14人の平均値15.5人に国・県同様に0.8を乗じた12.4人を下回る数値として、12人とします。

第2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、経済社会情勢、交通情勢及び技術の進展・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・分析から、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る視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

① 高齢者の安全確保

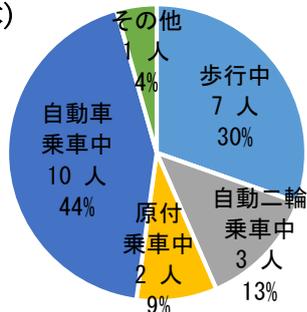
高齢者が安全で安心して外出や移動ができる交通社会の形成を目指し、歩道整備や生活道路での対策を推進します。

高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等の推進、また、自動車を運転する場合の支援対策として、衝突被害軽減装置等の安全装置搭載車両の導入や身体機能の変化等を補う技術の活用を促進します。

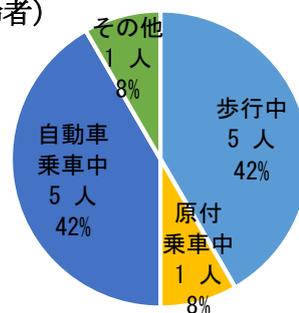
運転免許証の自主返納促進と、返納後の高齢者の移動に伴う日常生活を支えるための対策として、鉄道やコミュニティバス等の乗車支援を行います。

状態別事故状況（平成28年～令和2年）

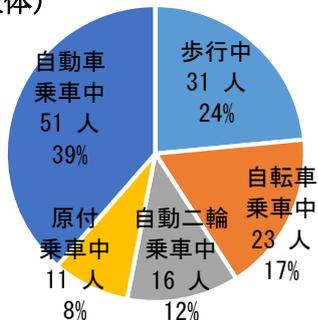
死者（全体）



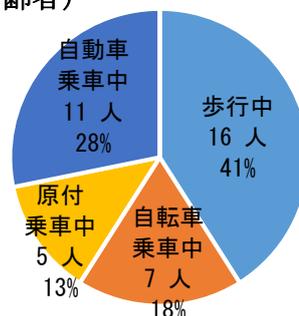
死者（高齢者）



重傷者（全体）



重傷者（高齢者）



② 子どもの安全確保

子どもの交通事故は、事故全体と同様に減少傾向ですが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、また、令和元年5月に大津市の県道交差点において右折車と直進車が衝突し、巻き添えで保育園児ら16人が死傷した事故も踏まえ、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において、横断歩道の設置や歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

①安全・安心な通行空間の確保

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等の整備による安全・安心な歩行空間の確保、また、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な通行空間の確保を進めます。

②交通安全教育の推進

運転者に対する横断歩道に関する交通ルールの再認識と、歩行者が自らの安全を守るため、交通安全教育を推進します。

また、近年、自転車が加害者となる交通事故も多く発生していることから、自転車利用者に対する教育を行います。あわせて、ヘルメット着用の推奨や自転車損害賠償責任保険等への加入の促進を行います。

(3) 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

①生活に密着した身近な道路における安全確保

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の対策を推進します。

②交差点における安全確保

様々な交通が輻輳し交通事故発生リスクの高い交差点においては、交差点改良や防護柵等交通安全施設の整備を進めるとともに、交差点通行時に安全行動を実践できるよう交通安全教育や広報活動を行います。

(4) 交通ルールの周知徹底

特に交差点での交通事故では、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ることが多く、交通ルールを遵守し交通事故を防止するため、関係機関・団体等が連携し基本的な交通ルールの周知徹底を図ります。

(5) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキ等の先端技術の活用による交通事故減少に向け、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啓発を図ります。

(6) 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、形態等の情報をもとに分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していきます。

(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進

行政や関係団体だけでなく、地域住民が協働する地域に根ざした交通安全対策の取組をします。

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・安心な通行空間の整備

①警察署との連携による対策

生活に密着した身近な道路については、自動車等運転者に徐行を呼びかけることにより、歩行者や自転車の安全確保に努めるよう啓発を推進します。

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、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」の整備を推進します。また、通行禁止等の交通規制の実施と、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・拡張等の安全対策を実施します。

さらに、道路幅員が狭い生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りを推進します。

②道路管理者による対策

歩道の連続的・面的な整備等により、安心して移動できる通行空間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と連携し、ハンプ⁵・クランク⁶・狭さく⁷等車両速度を抑制する道路構造等について、道路交通環境の実態に応じて検討・採用し、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を実施します。また、進入速度の低下等による交通事故防止や被害軽減、信号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環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入に努めます。

道路上への工作物の設置や工事等のための道路使用及び占用許可にあたっては、道路構造を保全し安全かつ円滑な道路交通を確保するための適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件の維持管理について指導します。

③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、「甲賀市子どもの移動経路安全プログラム」に基づき、関係機関による定期的な合同点検を実施する等、ハード・ソフト両面から必要な対策を検討し実施していきます。

また、路面のカラー舗装や防護柵の設置、歩道や自転車専用通行帯の設置検討、ハンプ・狭さく等の採用検討等、歩道等と車道を分離するための対策を実施します。



通学路合同点検

⁵ ハンプ：車道路面に凸状を設けたもの。通過車両を一時的に押し上げるもので、事前にこれを見た運転者に減速を促し、速度抑制や歩行者・自転車の安全通行を確保するもの。

⁶ クランク：速度抑制のため、車道を直線的な線形の変化で屈折させたもの。

⁷ 狭さく：速度抑制のため、車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけたりするもの。

④高齢者、障がい者等の安全に資する通行空間等の整備

駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心にユニバーサルデザインに配慮し、平坦性や幅員が確保された歩道等の整備に努めます。

横断歩道やバス停留所付近の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対しては、警察署と連携して解消に努めます。また、歩道や視覚障がい者用の誘導ブロック上等に駐車された二輪車等についても、使用者への指導と撤去に努めます。

④工事発注者による対策

工事によって道路交通環境が変化する場合には、通行の安全を確保するための対策を徹底します。

(2) 幹線道路の交通安全対策及び交通安全施設の充実

事故危険個所においては、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、防護柵の設置、路面標示、道路照明の設置等の対策を進めます。

また、設置に際しては、視認性を高める等限られたスペースでもより効果を発揮できる性能のものを選定していきます。

(3) 公共交通機関、自転車利用環境の整備

①公共交通機関利用の促進と環境整備

道路交通渋滞の緩和と道路交通の安全・円滑化のためには、道路整備等に加え鉄道やコミュニティバス等の公共交通機関の利用促進が必要となるため、誰もが利用しやすい環境整備を目指します。

あわせて、バス停留所における安全性確保の取組を実施するとともに、安心して利用できるよう車両等における感染症対策を徹底します。

また、市民や本市を訪れる方が公共交通機関を積極的に利用するよう啓発します。

②自転車安全利用の促進

自転車利用におけるルールやマナーの啓発とともに、夜間の前照灯点灯、反射材の取り付け促進、乗車用ヘルメット着用の促進等の啓発を行います。また、自転車の点検等の安全利用の促進や自転車損害賠償保険への加入促進を図ります。

③放置自転車等の対策

駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、警察署等と市が協力し、地域の状況に応じた自転車等の整理及び撤去の推進を図ります。

(4) 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、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

地震発生時等の応急活動を迅速かつ安全に実施できるよう、緊急輸送道路の確保に努め、状況に即した交通規制を行います。



バスロケーションサービスにおけるデジタルサイネージ

2. 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的・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

幼稚園、保育園及び認定こども園において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、心身の発達状態や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールと交通マナーを実践する態度を習得する交通安全教育を行います。

また、教職員においては、散歩等の園外活動を想定した交通安全教育を実施し、指導力の向上を図ります。



交通安全教室 左：保育園・右：小学校

② 小学生に対する交通安全教育

小学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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の習得と、道路や交通状況に応じて安全に道路を通行する意識と能力を高めるため、交通安全教室を実施します。

また、教職員においては、交通安全教育を一層推進するほか、心肺蘇生法の実技講習会等を行います。

③ 中学生に対する交通安全教育

中学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、安全な通行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等を重視した交通安全教育を実施します。

特に、多くの生徒が通学に自転車を利用するため、安全に道路を通行するための必要な技能と知識を習得させるとともに、思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるような交通安全教育に努めます。

④ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、高等学校等との連携により、日常生活における交通安全のため、高等学校における自転車と二輪車・自動車の安全に関する指導を中心に、必要なルールとマナーを習得するよう努めます。

また、警察署とも連携しながら、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他

の生命を尊重する等責任をもって行動することができるような健全な社会人となるよう交通安全教育を行います。

⑤成人に対する交通安全教育

警察署をはじめ企業・事業者、安全運転管理者、関係団体との連携により、運転者としての社会責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、危険予測と回避能力の向上、交通事故被害者等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・交通マナーの向上のため、広報や啓発活動を実施します。

事業所における安全運転管理体制の充実を図るため、関係機関・団体と連携し、安全運転管理者に対する講習をさらに充実し、事業所内での交通安全教育が適切に実施されるよう、安全運転管理に努めます。

また、自転車利用者に対しても、適切な利用を促す安全教育を行います。

⑥高齢者に対する交通安全教育

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転車の危険行動の理解を図るとともに、道路及び交通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実技及び交通ルール等の知識の習得のため、地域での交通安全教室開催の推進や、警察署や関係団体と連携した交通安全啓発に努めます。

さらに、高齢者が安全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、地域が一体となった高齢者の安全確保の取組に努めます。



老人クラブの交通安全教室



自動車教習所の高齢者講習

⑦障がい者に対する交通安全教育

障がいの特性や程度に応じ、地域や福祉施設における福祉活動の場を利用する等して、警察署や関係団体と協力を図りながら、交通安全のために必要な技能及び知識の習得に努めます。

⑧外国人に対する交通安全教育

警察署や関係団体と協力を図りながら、多言語による媒体を活用する等して、日本における交通ルールやマナーに関する知識の普及に努めます。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動と安全運転の確保

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づけるため、関係機関・団体が相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

②横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道に関し、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の再認識の啓発を行います。

歩行者においては、手をあげるなどして運転者に横断の意思を明確に伝える等、歩行者自らが安全確保を実践できるよう推進します。

③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への理解促進と周知徹底を図ります。

自転車乗車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）を活用する等により、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。

また、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。

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
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

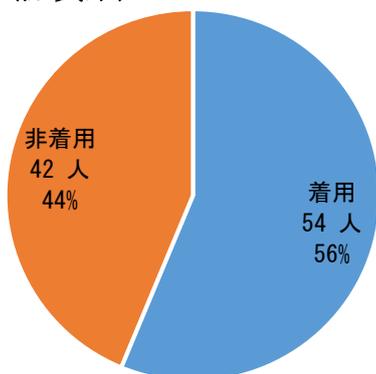
④シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

後部座席を含めたすべ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を展開します。

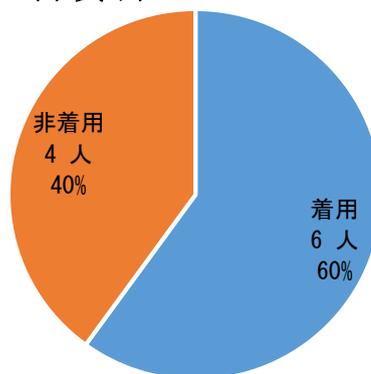
チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について理解を深めるため、幼稚園、保育園、認定こども園及び子育て支援センターとも連携を図り、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

交通事故におけるシートベルト着用率（平成28年～令和2年）※不明は非着用を含む

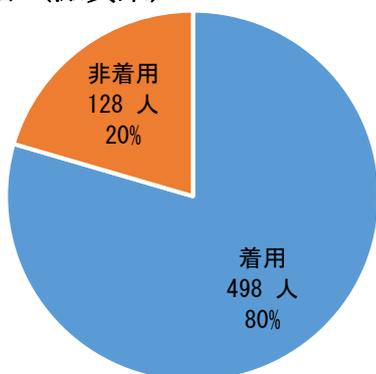
死者（滋賀県）



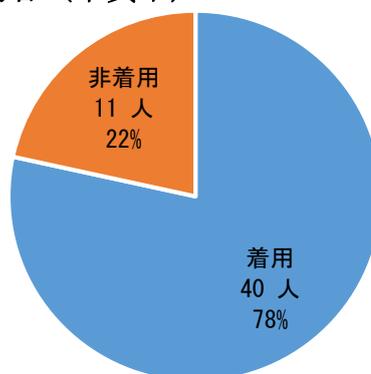
死者（甲賀市）



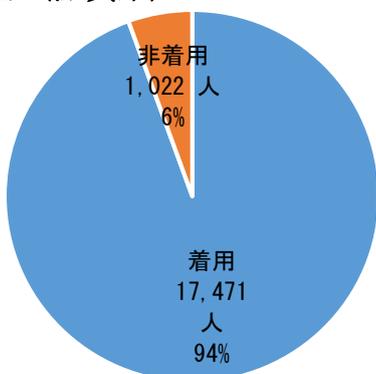
重傷者（滋賀県）



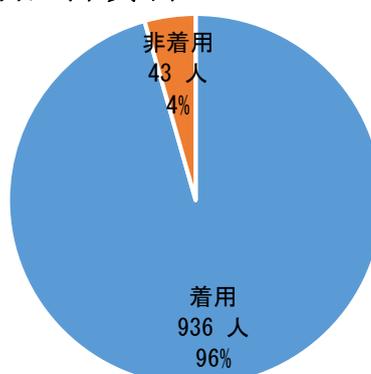
重傷者（甲賀市）



死傷者（滋賀県）



死傷者（甲賀市）



シートベルト着用率（令和2年10月、警視庁・日本自動車連盟（JAF）合同調査）

| 一般道 | 滋賀県 | 全国 |
|------|-------|-------|
| 運転席 | 98.5% | 99.0% |
| 助手席 | 93.9% | 96.5% |
| 後部座席 | 38.6% | 40.3% |

チャイルドシート着用率（令和元年6月、警視庁・日本自動車連盟（JAF）合同調査）

| | 滋賀県 | 全国 |
|------|-------|-------|
| 6歳未満 | 60.0% | 70.5% |

⑤反射材用品等の普及促進

夕暮れ時間帯から夜間における歩行者及び自転車事故防止のため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取り付け推進により、視認性の向上を図ります。

⑥飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶に向け、関係団体等とともに、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推進します。



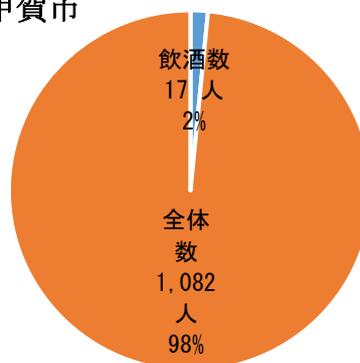
飲酒運転による事故
(水口町・甲賀警察署提供)

交通事故における飲酒率（平成28年～令和2年）

滋賀県



甲賀市



⑦社会情勢に応じた啓発

各種交通安全教育の機会において、妨害運転の禁止やスマートフォン操作による事故等社会情勢に応じた事例紹介を行う等周知啓発を行うとともに、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めます。

⑧運転免許証自主返納の推進と支援

警察署等関係機関と連携し、運転免許証自主返納制度と自主返納に伴う各種サービスの周知を行います。

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境整備を図ります。高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善や鉄道やコミュニティバス等の乗車支援を行います。

3. 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全対策

車両の使用者の安全管理意識の高揚を図り、衝突被害軽減装置等の安全装置搭載車両の導入の促進や車両の安全点検、不正改造車の排除の徹底を推進します。

(2) バスに関する安全対策

路線バス等の公共交通機関の車両点検の安全性を高めるため、安全管理意識の向上を図り、安全な車両の導入や安全点検の徹底を推進します。

4. 道路交通秩序の維持

(1) 交通取締りの強化等

警察署に対して、歩行者及び自転車利用者の事故防止、及び交通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取締りを働きかける等、安全な道路交通の確保に努めます。

特に、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを要請します。

また、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、妨害運転等の危険性、迷惑性の高い違反行為に対して指導警告を行うよう要請します。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による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、関係機関と連携し暴走族対策を推進します。

5. 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

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、消防等の関係機関と訓練を実施する等、連携して救助・救急体制の充実を図ります。

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ることから、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を行います。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、医療機関や消防関係機関における連携・協力関係の確保を推進します。

6. 交通事故被害者支援の推進

(1) 交通事故相談対応の推進

県立交通事故相談所が行う事業の周知を図り、交通事故当事者に対しての救済制度や損害賠償請求等に関する相談の機会を提供します。

また、令和2年4月に本市と犯罪被害者等支援の連携協力に関する協定書を締結した公益社団法人おうみ犯罪被害者支援センターの相談窓口の周知を図ります。

(2) 交通事故被害者等に対する援助措置の充実

公益財団法人おりづる会が交通遺児に対して行う援助事業を支援します。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や、公益財団法人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について、情報提供を行います。

第2章 鉄道交通の安全

鉄道交通の安全に関する施策の体系図

1. 鉄道交通事故のない甲賀市を目指して

市民が安心して利用できる一層安全な鉄道交通を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対応等、各種の安全対策を総合的に推進する。



2. 鉄道交通の安全についての目標

- ・ 鉄道事故 ゼロ



3. 鉄道交通の安全についての対策

<重点>

- 〔1〕 重大な列車事故の未然防止
- 〔2〕 利用者等の関係する事故の防止

<施策>

- 〔1〕 鉄道交通環境の整備
- 〔2〕 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 〔3〕 救助・救急活動の充実

第1節 鉄道事故のない甲賀市を目指して

人や物を大量・高速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が、一方でひとたび事故が発生すると、多数の死傷者が生じる恐れもあります。

また、全国的には利用者の列車との接触事故やホームから転落して列車と接触する事故も発生していることから、利用者が関係する事故を防ぐ必要があります。

そのため、市民が安全に安心して利用できる鉄道交通となるよう、安全対策を推進していく必要があります。

1. 鉄道事故の現状

第10次甲賀市交通安全計画期間内（平成29年度～令和2年度）には、市内では鉄道にかかる事故は発生していません。

しかし、平成3年には、死者42人及び負傷者628人を出す信楽高原鐵道列車衝突事故が発生しています。

滋賀県内では、令和2年に2件の運転事故が発生し、死者数は1人、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、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。



信楽高原鐵道列車衝突事故
慰霊碑（信楽町黄瀬）

2. 交通安全計画における目標

(1) 目標

- ・鉄道事故ゼロの甲賀市を目指します。

(2) 目標の考え方

列車の衝突や脱線等により利用者に死傷者を出すような重大な事故を未然に防止することが必要です。また、近年の事故の特徴を踏まえ、ホームでの接触事故を含む鉄道事故で、死傷者を出さない対策が必要です。

こうした状況から、市民の理解と協力により安全対策を実施し、目標達成を目指します。

第2節 鉄道の交通安全についての対策

1. 鉄道の交通安全対策を考える視点

鉄道事業者（JR・近江鉄道・信楽高原鐵道・甲賀市）により、鉄道網を形成している本市においては、事故を発生させないより一層安全で安定した鉄道輸送を目指して、列車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、鉄道事業者と連携して鉄道の交通安全対策を進めます。

2. 鉄道交通に関する安全施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道施設の維持管理及び補修、駅舎等の耐震性の強化等について、鉄道事業者に要請するほか、必要に応じて鉄道事業者と緊密に連携した安全対策の取組をします。

また、本市も信楽高原鐵道の第三種鉄道事業者として安全な施設や線路設備等が維持できるよう積極的な取組をします。

駅施設等については、子ども、高齢者、障がい者等全ての利用者の安全利用に十分配慮し、段差の解消や、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進を行います。

(2) 安全に関する知識の普及

市は関係機関・団体等と協力して、学校、市民等を対象に、交通安全運動等を通じて広報活動を積極的に行います。

鉄道事業者は、ホームからの転落事故防止等の鉄道利用における安全を高める啓発活動を積極的に行います。

(3) 救助・救急活動の確保

鉄道事業者は、鉄道の重大事故等が発生した場合に備え、避難誘導や救助・救急活動を迅速に行うため訓練の充実や、消防署等関係機関との連携や協力体制の一層の強化を図ります。

第3章 踏切道における交通の安全

踏切道における交通の安全に関する施策の体系図

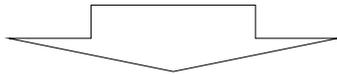
1. 踏切事故のない甲賀市を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向だが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進する。



2. 踏切道における交通の安全についての目標

- ・踏切事故 ゼロ



3. 踏切道における交通の安全についての対策

<重点>

- 〔1〕それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<施策>

- 〔1〕踏切道の構造の改良促進
- 〔2〕踏切保安設備の整備
- 〔3〕安全に関する知識の普及

第1節 踏切事故のない甲賀市を目指して

甲賀市内には多数の踏切があり、このうち改良すべき箇所もあることから、踏切道の安全対策を鉄道事業者等と協力し積極的に推進することで、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）が発生しない甲賀市を目指します。

1. 踏切事故の現状

第10次甲賀市交通安全計画期間内（平成29年度～令和2年度）には、市内で踏切事故は発生していません。

滋賀県内の踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は1件、死傷者数は無く、踏切道の改良等による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。

2. 交通安全計画における目標

（1）目標

- ・踏切事故ゼロの甲賀市を目指します。

（2）目標の考え方

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力により対策を実施し、目標達成を目指します。

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安全対策を考える視点

各踏切の状況等をふまえつつ、鉄道事業者との協議により構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の効果的な安全対策に努めます。

2. 踏切道における交通に関する安全施策

(1) 踏切道の構造の改良促進

歩行者等の利用が特に危険な踏切について、踏切道内において歩行者と自動車等が接触することがないように、鉄道事業者と連携して事故防止効果の高い構造への改良を進めます。

また遮断機のない踏切道の安全対策は、鉄道事業者や関係機関と連携し、国土交通省の方針に則り、地域の実情に合わせた構造の改良等について検討を行います。

(2) 踏切保安設備の整備

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リスクが低いことから、利用状況や幅員等を勘案し、鉄道事業者と連携して現場に即した改良の検討を行います。

また、踏切道に進入する車両等の一時停止の明瞭化の取組を強化します。

(3) 安全に関する知識の普及

沿線市民や道路運送事業者等を対象に、鉄道事業者、関係団体等と協力して、踏切事故防止キャンペーン等を通じて広報活動を積極的に行います。

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での非常ボタンの操作等の緊急措置の周知等、事故を起こさないための広報活動を推進します。また、学校等においては、踏切の通過方法等の教育を推進します。

第4章 計画の推進

1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、「市民」、「地域・関係団体」、「行政機関」がそれぞれ主体的に行動するとともに、適切に共働・連携しながらの取組を行います。

(1) 市民の役割

市民一人ひとりが、交通安全意識を高く持ち、事故を起こさないのはもちろんのこと、被害に遭わないよう心がけた行動をします。

(2) 地域・関係団体の役割

各区・自治会、自治振興会において、地域住民が一体となった交通安全活動を展開します。

交通安全協会や交通安全管理者協会等の関係団体において、組織的・継続的な交通安全活動の実践をします。

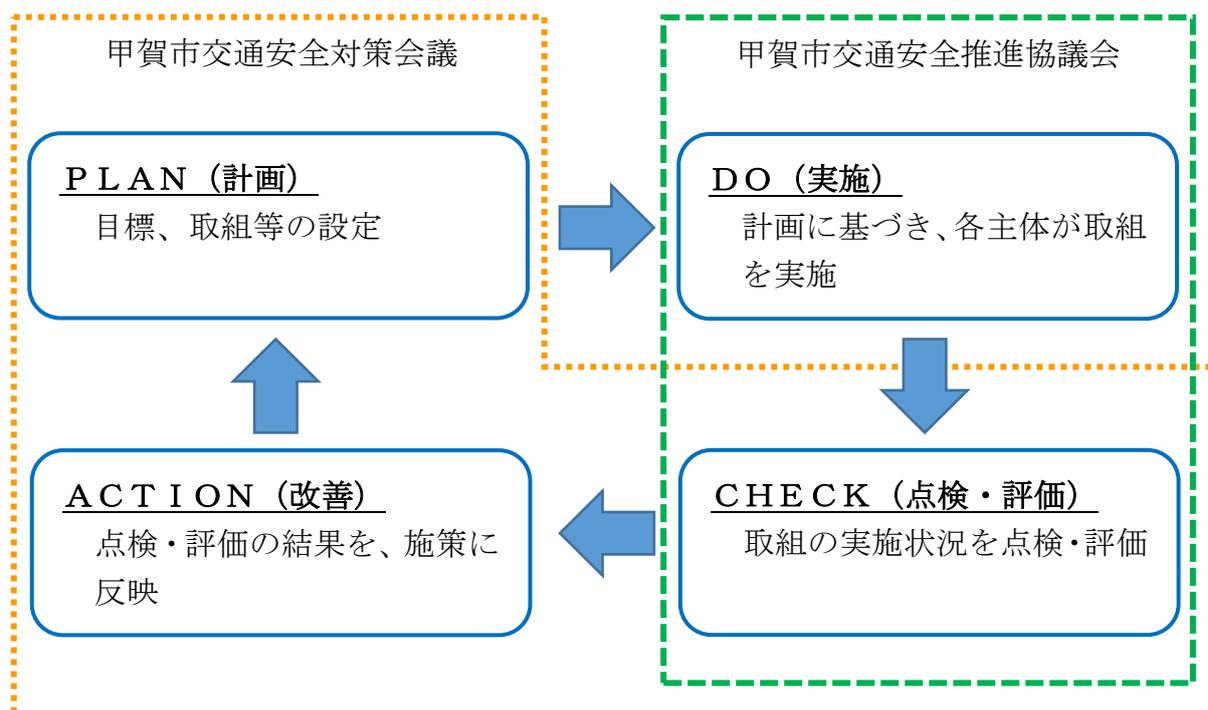
(3) 行政機関の役割

交通事故の発生しにくい環境整備に努めるとともに、広く交通安全思想の普及徹底を行います。

地域等それぞれの実情に応じた効果的な取組が実施されるよう、地域・関係団体及び関係機関の連携を図ります。

2. 計画の進行管理

計画の推進を図るため、各実施主体での自己評価・管理に加え、甲賀市交通安全対策会議及び甲賀市交通安全推進協議会において、P D C Aサイクルによる進行管理を行います。



第11次甲賀市交通安全計画
(令和3年度～令和7年度)
～交通事故のない安全・安心なまち甲賀市を目指して～

令和3年(2021年) 月

甲賀市交通安全対策会議

(事務局) 甲賀市 市民環境部 生活環境課

住所 528-8502 滋賀県甲賀市水口町水口 6053 番地

電話 0748-69-2143 (直通)