

第10次 甲賀市交通安全計画

平成29年度～平成32年度

～ 「交通事故のない安心で安全なまち甲賀市」

を目指して ～



滋 賀 県 甲 賀 市

甲 賀 市 交 通 安 全 対 策 会 議

目 次

まえがき	1
基本理念等	2
第1章 道路交通の安全	4
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 第10次交通安全計画における平成32年までの目標	15
第2節 道路交通の安全についての対策	17
1 交通事故を減らすための重点的に実施する対策	17
2 交通事故を減らすための環境整備	18
3 交通安全思想の推進	20
4 道路交通秩序の維持	23
5 救助・救急活動の充実	23
6 交通事故被害者支援の推進	24
7 車両等に対する安全対策	24
8 バス等に対する安全対策	24
第2章 鉄道交通の安全	25
第1節 鉄道事故のない甲賀市を目指して	25
1 鉄道事故の現状	25
2 第10次交通安全計画における平成32年までの目標	25
第2節 鉄道交通の安全についての対策	26
1 鉄道の交通安全対策を考える視点	26
2 鉄道交通に関する安全施策	26
第3章 踏切道における交通の安全	27
第1節 踏切事故のない甲賀市を目指して	27
1 踏切道の事故の現状	27
2 第10次交通安全計画における平成32年までの目標	27
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	28
1 踏切道における交通安全対策を考える視点	28
2 踏切道における交通に関する安全施策	28

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。

その結果、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4車線化で供用を開始した国道1号をはじめ国道307号、新名神高速道路の3箇所のインターチェンジへのアクセス道路など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などや、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などの取組が求められています。

また、自転車利用者の交通マナー及び安全意識の欠如等により、歩行者に危険や迷惑をかけるなどの課題も生じています。

このような状況から、国では、高齢者の運転免許更新時における臨時認知機能検査等の導入をはじめとする「道路交通法」の改正や、県では、自転車賠償責任保険加入の義務化を規定した「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定などが進められています。

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に取り組ま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10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、「交通事故のない安心で安全なまち甲賀市」の実現を目指します。



基本理念等

1. 基本理念 ～「交通事故のない安心で安全なまち甲賀市」の実現を目指します。～

本市は、平成27年度にセーフコミュニティ<注1>の認証を受け、人とひとの絆やつながりを深め、誰もが安心して暮らせる安全なまちづくりに向け、事故を未然に防ぐ取組をすすめています。

このような、市民が安心して生活できる、安全なまちを実現するためには、交通安全は重要な課題のひとつです。

交通事故をなくすため、鉄道やバスなどの公共交通機関の充実と車両等の安全の確保、道路、鉄道、踏切道の交通環境の改善を進めます。また高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の安全を守るため、交通安全意識の啓発を更に進めます。これらの取組により、交通事故の根絶を目指します。

2. 計画期間 平成29年度から平成32年度まで

3. 交通安全の目標

(1) 道路交通の安全の目標

平成32年までに 年間死者数<注2> 4人以下、
年間死傷者数 200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。

<注1>セーフコミュニティとは、「けが」や「事故」など日常生活の中で、私たちの健康を阻害する要因を「予防」することによって、安全なまちづくりを進めているコミュニティのことです。

本市では平成27年度にWHO（世界保健機関）が推奨するセーフコミュニティ推進機構の認証を受け、行政と地域住民などの多くの主体協働により、全ての人たちが安全で安心に暮らすことができるまちづくりを進めています。

<注2>「死者」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人のことです。

4. 計画の考え方

(1) 人優先の交通安全思想の普及・向上

高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の安全の確保をはじめ、全ての人が安心して生活できるよう、思いやりのある「人優先」の交通安全思想を基本とするまちを目指します。

(2) 交通社会における安全対策の向上

交通社会を構成する「人」、「車両等」、「道路交通環境」の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら市民の理解と参加のもとに、交通の安全が守られたまちを目指します。

ア 人に対する安全対策

運転する人の交通ルールの遵守、運転技能の向上、ゆずりあい運転や、歩行する人の交通ルールの知識向上など、全ての人の交通安全意識の高揚を図ります。

イ 車両に対する安全対策

車両の安全を常に維持させるため、衝突防止装置などの安全対策装置を搭載された車両の導入推進、車両管理者などによる安全点検、不正改造車の排除への意識の向上を図ります。

ウ 道路交通環境にかかる安全対策

交通事故を防ぐため、歩車道の分離や交通安全施設の整備、事故を誘発しない道路構造の採用や適切な維持管理により、道路交通環境の向上を図ります。

(3) 公共交通機関等の安全の確保

バスや鉄道をはじめとする公共交通機関は、多くの市民の日常生活に欠くことができない交通機関であり、事故が発生した場合には大きな人的、物的な被害をひき起こすことから、バスの事故や踏切道を含む鉄道事故などを防止するため、公共交通機関の安全が確保されたまちを目指します。

(4) 救助・救急活動の充実

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

(5) 市民ぐるみの交通安全活動の展開

交通安全を守るため、セーフコミュニティの取組を踏まえ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。

第1章 道路交通の安全

第1節 交通事故のない甲賀市を目指して

長期的には道路での交通事故がない甲賀市を目指し、死者数を無くし、事故件数を減少させるために積極的に取り組みます。

1. 道路交通事故の現状

(1) 交通事故の現状

第9次甲賀市交通安全計画の計画期間では、発生件数は毎年減少し、死傷者数について市が年間目標としていた550人以下を達成しました。

滋賀県の発生件数についても減少傾向にあります。また死傷者数についても県が年間目標としていた8,800人以下を達成し、市も同様の傾向を示しています。但し、市の交通事故発生件数は平成28年には前年よりも増加しました。

死者数については、市の目標は年間4人以下とじていましたが、年によって増減があるものの、平成26年から平成28年は目標を達成することができませんでした。

なお県においても年間目標を55人以下とされていましたが、第9次計画期間内には目標を達成することができませんでした。

平成28年の死傷者数は、滋賀県が6,704人、市は321人となりました。平成28年1月1日現在の人口（滋賀県資料）は、滋賀県が1,415,327人、市は90,190人であり、人口10万人あたり、滋賀県は473.7人で、市は355.9人と滋賀県と比較して低くなっています。

しかし死者数は、滋賀県が53人、市が8人であり、人口10万人あたり、滋賀県は3.7人で、市は8.9人と滋賀県と比較して高くなっています。

〔表1〕交通事故発生件数、死者数及び傷者数の推移

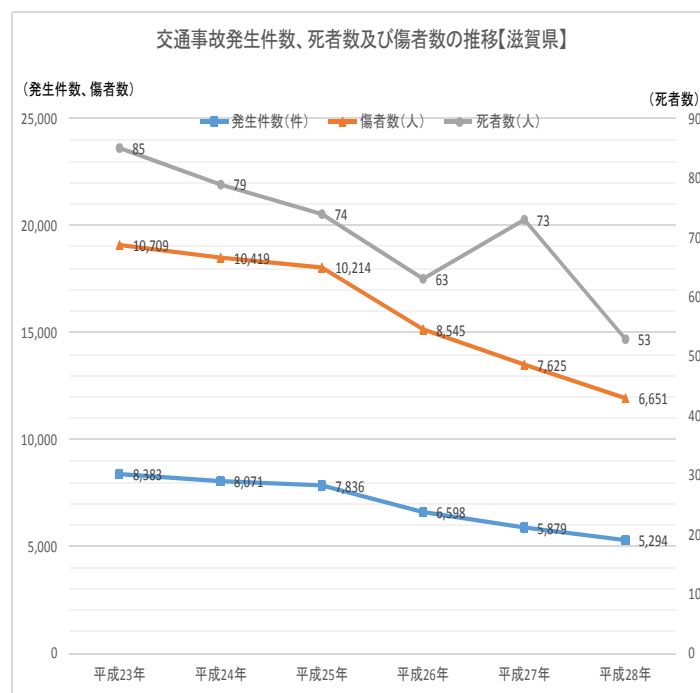
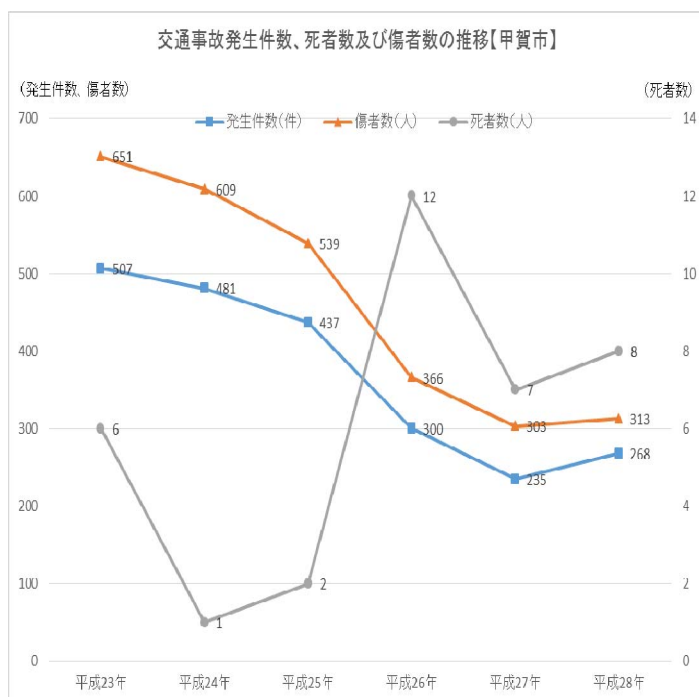
(単位：件、人)

件数 人数		年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間					平成 28年
			平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	
発生件数	滋賀県	8,383	8,071	7,836	6,598	5,879	5,294	
	(内死亡事故)	83	74	69	61	73	53	
※人身事故の 発生件数	甲賀市	507	481	437	300	235	268	
	(内死亡事故)	6	1	2	12	7	8	
死者数	滋賀県	85	79	74	63	73	53	
	甲賀市	6	1	2	12	7	8	
傷者数	滋賀県	10,709	10,419	10,214	8,545	7,625	6,651	
	甲賀市	651	609	539	366	303	313	
(再掲)死傷者数	滋賀県	10,794	10,498	10,288	8,608	7,698	6,704	
	甲賀市	657	610	541	378	310	321	

※国、県の第9次交通安全計画期間は平成23年度から平成27年度まで

※年は1月～12月でまとめています。

【出典：滋賀県警察統計】



(2) 死亡事故等の特徴

近年の本市の死亡事故の割合は、滋賀県と比較すると高く、年齢層別では「65歳以上」、状態別では「自動車乗車中」、道路形状別では「単路」の割合が高くなっています。滋賀県の死亡事故では、年代別では「高齢者」、状態別では「歩行中及び自転車乗車中」、道路形状別では「交差点（付近を含む。）」に関わる事故が目立つという特徴があります。

ア 死者数の年齢層別の推移

平成23年からの6年間で高齢者（65歳以上）の交通事故死者数は20人と最も多く、6年間の全交通事故死者数の55.6%を占めています。

これを平成28年3月末における市全体の高齢化率<注3>が25.6%と比較すると死亡事故割合の方が高く、高齢者の死亡事故が多い状況となっています。

また、滋賀県と比較すると、「40～64歳」は市の方が10.9ポイント低い一方で「0～19歳」では市の方が4.8ポイント高く、若年者の事故が多いことが特徴です。

〔表2〕死者数の年齢層別の推移

(単位：人、%)

年 年齢		平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
			平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年			
0～ 19歳	滋賀県	2	4	3	2	2	2	15	3.5
	甲賀市	0	0	0	2	1	0	3	8.3
20～ 39歳	滋賀県	17	16	20	10	17	9	89	20.9
	甲賀市	3	0	0	3	1	1	8	22.2
40～ 64歳	滋賀県	18	24	21	12	15	16	106	24.8
	甲賀市	0	0	0	2	0	3	5	13.9
65歳 以上	滋賀県	48	35	30	39	39	26	217	50.8
	甲賀市	3	1	2	5	5	4	20	55.6
計	滋賀県	85	79	74	63	73	53	427	100.0
	甲賀市	6	1	2	12	7	8	36	100.0

【出典：滋賀県警察統計】

<注3>市全体の高齢化率は25.6%、地区により差があり、土山地区、甲賀地区、信楽地区では高齢化が進んでおり、高齢化率32%を超える。(平成28年3月末現在 住民基本台帳による)

イ 死者数の状態別事故状況の推移

状態別事故状況は平成23年からの6年間で平均すると「自動車乗車中」の死者の割合が最も多く全体の50.0%を占め、次いで「歩行中」の30.6%と「自転車乗車中」の5.5%を合わせると死者数の割合が全体の36.1%を占めています。

滋賀県と比較すると、「自転車乗車中」、「原付乗車中」、「自動二輪乗車中」は市の方がそれぞれ9.5ポイント、5.4ポイント、0.8ポイント低い一方で「自動車乗車中」では市の方が10.2ポイント高く、自動車乗車中の事故が多いことが特徴です。

また今後は、高齢者の増加、健康志向、環境への関心の高まりなどによって、徒歩や自転車の利用が増加することと見込まれるため、「歩行中」や「自転車乗車中」の事故が増加する可能性があると考えられます。

【表3】死者数の状態別事故状況の推移 (単位：人、%)

状態別		年	平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
				平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年			
歩行中	滋賀県		30	24	20	14	14	116	27.2	
	甲賀市		4	1	0	3	2	11	30.6	
自転車 乗車中	滋賀県		12	6	14	14	12	64	15.0	
	甲賀市		0	0	1	1	0	2	5.5	
自動二輪 乗車中	滋賀県		6	5	7	4	11	6	39	9.1
	甲賀市		1	0	0	0	0	2	3	8.3
原付 乗車中	滋賀県		8	9	4	3	3	8	35	8.2
	甲賀市		0	0	0	0	0	1	1	2.8
自動車 乗車中	滋賀県		29	35	28	28	32	18	170	39.8
	甲賀市		1	0	1	8	5	3	18	50.0
その他	滋賀県		0	0	1	0	1	1	3	0.7
	甲賀市		0	0	0	0	0	1	1	2.8
計	滋賀県		85	79	74	63	73	53	427	100.0
	甲賀市		6	1	2	12	7	8	36	100.0

【出典：滋賀県警察統計】

死者数のうち高齢者の状態別事故状況の推移〔表4〕は、「歩行中」が多く、過去6年間を合計すると全体の50%と高い割合を示しています。

〔表4〕死者数のうち高齢者の状態別事故状況の推移

(単位：人、%)

状態別		年	平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
				平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年			
歩行中	市全体	4	1	0	3	2	1	11	30.6	
	高齢者	3	1	0	3	2	1	10	50.0	
自転車 乗車中	市全体	0	0	1	1	0	0	2	5.5	
	高齢者	0	0	1	1	0	0	2	10.0	
自動二輪 乗車中	市全体	1	0	0	0	0	2	3	8.3	
	高齢者	0	0	0	0	0	0	0	0	
原付 乗車中	市全体	0	0	0	0	0	1	1	2.8	
	高齢者	0	0	0	0	0	1	1	5.0	
自動車 乗車中	市全体	1	0	1	8	5	3	18	50.0	
	高齢者	0	0	1	1	3	1	6	30.0	
その他	市全体	0	0	0	0	0	1	1	2.8	
	高齢者	0	0	0	0	0	1	1	5.0	
計	市全体	6	1	2	12	7	8	36	100.0	
	高齢者	3	1	2	5	5	4	20	100.0	

【出典：滋賀県警察統計】

ウ 死亡事故の道路形状別件数の推移

死亡事故の道路形状別の件数〔表5〕は、過去6年間で平均すると「単路」が最も多く全体の55.6%を占め、次いで「交差点」及び「交差点付近」を合わせた死者数の割合が全体の38.9%を占めています。このうち、平成27年では「交差点及び交差点付近」での死亡事故件数が多く、特に注視すべきところです。

滋賀県と比較したところ、ほぼ同様の傾向があることがわかります。

交差点及び交差点付近における死亡事故の類型別の件数〔表6〕は、「出会い頭」が最も多く、過去6年間で平均すると全体の42.9%と高い割合を占めています。

〔表5〕死亡事故の道路形状別件数の推移

(単位：件、%)

形状別		年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
			平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年			
交差点	滋賀県	28	25	14	16	28	21	132	32.0
	甲賀市	0	1	0	3	5	2	11	30.6
交差点 付近	滋賀県	7	4	8	8	8	2	37	9.0
	甲賀市	0	0	1	1	0	1	3	8.3
単路	滋賀県	46	43	44	34	35	29	231	56.0
	甲賀市	5	0	1	8	2	4	20	55.6
その他	滋賀県	2	2	3	3	2	1	13	3.0
	甲賀市	1	0	0	0	0	1	2	5.5
計	滋賀県	83	74	69	61	73	53	413	100.0
	甲賀市	6	1	2	12	7	8	36	100.0

【出典：滋賀県警察統計】

[表6] 死亡事故類型（交差点・交差点付近）件数の推移 (単位：件、%)

年 類型別		平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
			平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年			
			出 会 い 頭	滋賀県	14	11			
	甲賀市	0	0	0	3	2	1	6	42.9
人 対 車 両	滋賀県	10	10	6	8	8	7	49	29.0
	甲賀市	0	1	0	1	1	0	3	21.4
単 独 等	滋賀県	4	3	4	3	8	1	23	13.6
	甲賀市	0	0	1	0	0	0	1	7.1
そ の 他	滋賀県	7	5	4	1	7	5	29	17.2
	甲賀市	0	0	0	0	2	2	4	28.6
計	滋賀県	35	29	22	24	36	23	169	100.0
	甲賀市	0	1	1	4	5	3	14	100.0

※滋賀県は高速道路を含む。甲賀市は高速道路を除く。

【出典：滋賀県警察統計】



エ シートベルト非着用による事故の推移

死傷者が発生した事故のうち乗員のシートベルトの着用状況〔表7〕は、滋賀県と比較すると、平成26年の死者においては、着用率は県より市の方が低くなっています。

平成27年、28年の死傷者全体では、県全体よりシートベルト着用率は低く、事故で死傷する人には依然としてシートベルトやチャイルドシートを着用しない人が多いことが伺えます。

〔表7〕死者及び傷者別シートベルト着用状況の推移 (単位：人、%)

区分	年 着等状況	平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	
			平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年		
			死者数	着用	15	20		9
滋賀県	非着用	13	13	18	18	13	9	
	着用率	53.6	60.6	33.3	33.3	55.2	50.0	
	甲賀市	着用	0	0	0	1	3	2
甲賀市	非着用	1	0	1	7	2	1	
	着用率	0.0	0.0	0.0	12.5	60.0	66.7	
	傷者数	着用	6,971	6,940	6,989	5,751	5,247	4,495
滋賀県	非着用	499	459	448	344	267	272	
	着用率	93.3	93.8	94.0	94.4	95.2	94.3	
	甲賀市	着用	463	427	382	273	225	225
甲賀市	非着用	44	23	12	11	11	15	
	着用率	91.3	94.9	97.0	96.1	95.3	93.8	
	再掲	着用	6,986	6,960	6,998	5,760	5,263	4,504
死傷者数	滋賀県	非着用	512	472	466	362	280	291
	着用率	93.2	93.6	93.8	94.1	94.9	93.9	
	甲賀市	着用	463	427	382	274	228	227
甲賀市	非着用	45	23	13	18	13	16	
	着用率	91.1	94.9	96.7	93.8	94.6	93.4	

※ミニカー・特殊を除く。着用不明は非着用を含む。

【出典：滋賀県警察統計】

オ 飲酒運転による事故の推移

死傷者が発生した事故のうち飲酒運転の推移〔表8〕は、県と市を比較すると、平成23年から平成25年までは市の方が飲酒の率は高く、平成26年及び平成27年は市の方が率は低い状況でした。しかし、平成28年においては市の方が飲酒の率が高くなっています。

〔表8〕発生件数、死者及び傷者別飲酒運転の状況の推移 (単位：件、人、%)

区分	年	実数	率	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成28年
				平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	
発生件数	滋賀県	飲酒運転の件数	56	48	52	50	39	49
		飲酒の率	0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	0.9
	甲賀市	飲酒運転の件数	7	7	4	1	1	5
		飲酒の率	1.4	1.5	0.9	0.3	0.4	1.9
死者数	滋賀県	飲酒運転による数	3	4	5	4	2	2
		飲酒の率	3.5	5.1	6.8	6.3	2.7	3.8
	甲賀市	飲酒運転による数	1	0	1	1	0	0
		飲酒の率	16.7	0.0	50.0	8.3	0.0	0.0
傷者数	滋賀県	飲酒運転による数	80	75	68	71	58	67
		飲酒の率	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	1.0
	甲賀市	飲酒運転による数	8	12	3	0	3	6
		飲酒の率	1.2	2.0	0.6	0.0	1.0	1.9
再掲 死傷者数	滋賀県	飲酒運転による数	83	79	73	75	60	69
		飲酒の率	0.8	0.8	0.7	0.9	0.8	1.0
	甲賀市	飲酒運転による数	9	12	4	1	3	6
		飲酒の率	1.4	2.0	0.7	0.3	1.0	1.9

【出典：滋賀県警察統計】

※飲酒の率は、P4〔表1〕の全事故数対にする飲酒運転の数

カ 死亡事故の発生場所

市内で発生した死亡事故の発生場所は、「国道」、「県道」が多い状況です。

〔表9〕死者数の事故場所別の推移

(単位：人、%)

場所		年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
			平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年			
国 道	1号	1	0	0	2	3	0	6	16.7
	307号	1	1	0	2	2	2	8	22.2
	422号	0	0	0	0	0	1	1	2.8
	小計	2	1	0	4	5	3	15	41.7
県道		3	0	0	6	1	3	13	36.1
市道		0	0	2	2	1	1	6	16.7
その他		1	0	0	0	0	1	2	5.5
合計		6	1	2	12	7	8	36	100.0

【出典：滋賀県警察統計】

キ 死亡事故の発生時間帯

死亡事故が発生する時間帯は「午後6時台」が16.7%、「午後5時台」が8.3%、「午後7時台」が8.3%合せて33.3%と薄暮時が多くなっています。

〔表10〕死者の発生時間帯別の推移

(単位：人、%)

年 時間帯	平成 23年	第9次甲賀市交通安全計画対象期間				平成 28年	合計	割合
		平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年			
午前0時台	0	0	0	1	0	0	1	2.8
午前1時台	2	0	0	0	0	0	2	5.6
午前2時台	0	0	0	0	0	0	0	0
午前3時台	1	0	0	1	0	0	2	5.6
午前4時台	0	0	0	0	1	0	1	2.8
午前5時台	0	0	0	1	0	1	2	5.6
午前6時台	0	0	0	0	0	0	0	0
午前7時台	0	0	0	0	1	0	1	2.8
午前8時台	0	0	0	2	0	0	2	5.6
午前9時台	0	0	0	0	1	1	2	5.6
午前10時台	0	0	0	1	0	0	1	2.8
午前11時台	0	0	2	0	1	0	3	8.3
午前12時台	0	0	0	0	0	0	0	0
午後1時台	0	0	0	0	0	1	1	2.8
午後2時台	0	0	0	0	0	0	0	0
午後3時台	0	0	0	0	0	2	2	5.6
午後4時台	1	0	0	0	0	0	1	2.8
午後5時台	0	0	0	0	2	1	3	8.3
午後6時台	1	1	0	4	0	0	6	16.7
午後7時台	0	0	0	0	1	2	3	8.3
午後8時台	0	0	0	1	0	0	1	2.8
午後9時台	0	0	0	1	0	0	1	2.8
午後10時台	0	0	0	0	0	0	0	0
午後11時台	1	0	0	0	0	0	1	2.8
合計	6	1	2	12	7	8	36	100.0

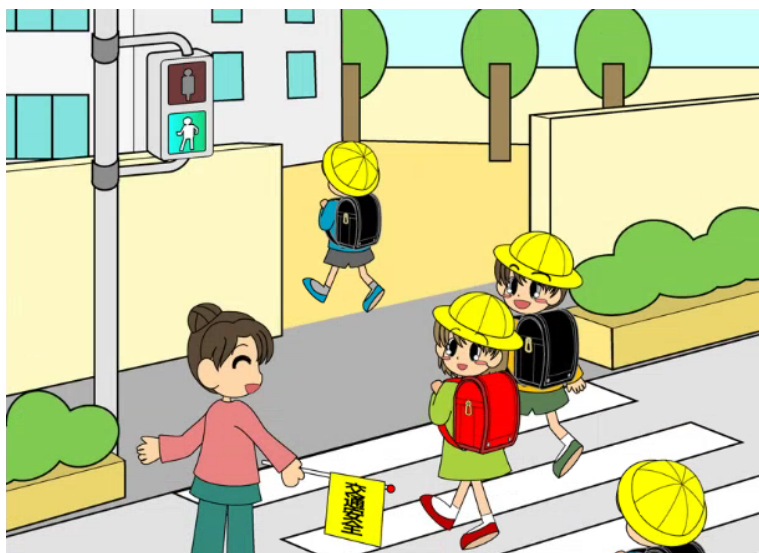
【出典：滋賀県警察統計】

2 第10次甲賀市交通安全計画における平成32年までの目標

「交通事故死亡者ゼロ」の実現が長期的な目標ですが、平成32年までの滋賀県の目標は、年間の死者数を「45人以下」、また年間の交通事故死傷者数を「6,000人以下」としていることから、市では県の目標とこれまでの現状を踏まえて、平成32年の目標を以下のとおり設定します。

ア. 年間の交通事故死者数を、4人以下とします。〈注4〉

イ. 年間の交通事故死傷者数を、200人以下とします。〈注5〉



〈注4〉第9次甲賀市交通安全計画の目標値継続すること、また〔表11〕から、平成18年から平成27年の死者数のうち、死者数の最小及び最大値の「平成24年1人」と「平成26年12人」を除いた平均値「6人」を下回る数値として、目標値を「4人」と設定。

※参考値…18年度=11人、19年度=8人、20年度=6人、21年度=5人、22年度=5人

〈注5〉〔表11〕から、平成23年から平成28年の死者及び傷者の合計数から対前年比を算出し、平均値「89.1%」を下回る数値として、目標値比率を「89.0%」と設定。平成29年以降、毎年対前年目標比を89.0%として平成32年の目標値を設定。

なお、平成28年4月1日現在の人口（滋賀県資料）は、滋賀県で1,410,662人、甲賀市で90,394人であるため、県の目標値が6,000人以下から算出すると甲賀市は384人以下となり、第9次計画期間である平成27年実績においても下回る数値であるため、上記により設定します。

〔表 1 1〕平成 2 3 年以降の甲賀市における交通事故死傷者数の推移

(単位：人、%)

年 人 %		平成 23 年	第 9 次甲賀市交通安全計画期間				平成 28 年
			平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	
甲 賀 市	死者数	6	1	2	12	7	8
	傷者数	651	609	539	366	303	313
	計	657	610	541	378	310	321
	対前年 目標比	97.6	92.9	88.7	69.9	82.0	103.5

【出典：滋賀県警察統計】

〔表 1 2〕交通事故死傷者数目標<注 4>の推移

(単位：人、%)

年 人数 割合		平成 27 年 実績	平成 28 年 実績	平成 29 年 見込み	平成 30 年見込み	平成 31 年見込み	平成 32 年 見込み
甲賀 市の 死傷 者数	人数	310	321	285	253	225	200
	対前年 目標比	—	—	89.0	89.0	89.0	89.0



第2節 道路交通の安全についての対策

1. 交通事故を減らすための重点的に実施する対策

実際に発生した交通事故に関する情報収集、分析及び検証により甲賀警察署や関係機関と共有し、地域、ボランティア、各種団体との連携により、効果的な交通安全の施策を推進します。

(1) 高齢者の安全確保対策

高齢者は死亡事故の当事者になることが多いことから、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、日常の移動手段等に応じた道路交通環境の整備などの施策を推進します。

高齢運転者が大幅に増加していることから、交通事故を起こさないようにするため、高齢運転者の運転免許更新時に事故防止につながる啓発をはじめ、地域や高齢者の団体における交通安全教育の実施、また衝突防止装置などの安全対策装置を搭載された車両の導入推進などの対策を推進します。その手法として、鉄道やコミュニティバスなどの公共交通機関の利用促進や、運転免許証の自主的な返納を促すための支援施策を継続的に実施し、その事業の充実を図ります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保対策

道路交通において、歩行者及び自転車は自動車と比較して交通弱者となることから、その安全を確保するため、通学路等における歩行空間の整備を図ります。

「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、関係機関等と連携を図りながら自転車の安全な利用を推進します。また自転車が関係する交通事故防止のため、自転車安全利用五則をはじめとする自転車の交通ルールを理解を深め、ヘルメット着用の推進やマナーの向上に繋がる自転車の交通安全の普及啓発を推進します。

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



(3) 生活道路や交差点における安全確保対策

交差点やその付近の交通事故を防止するため、地域や市民のニーズを考慮し道路管理者が甲賀警察署等と協議を行い、交通安全施設の設置をはじめとする道路交通環境の整備や、市民に対し交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという行動を実践に繋げるため、「止まる、見る、待つ」という交差点における通行時の心構え等の啓発を実施します。

自動車の走行速度抑制を図るための交通指導取締りや道路交通環境の整備を実施します。また生活道路に通過車両が流入しないようにするため、生活道路から幹線道路へ自動車を誘導するなどの対策を推進します。

2. 交通事故を減らすための環境整備

(1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安心で安全な歩行空間の整備

生活に密着した身近な道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、自動車、自転車、歩行者等ができるだけ区分された安全な道路交通環境の整備に努めます。

ア 甲賀警察署等との連携による対策

生活道路では、自動車は徐行することにより、歩行者や自転車利用者の安全確保に努めるよう啓発を推進します。特に、団地などの一定の地域においては、最高速度30キロメートルに規制する「ゾーン30<注6>」の区域規制や道路交通環境の実情に合わせた交通規制の充実を地域や市民のニーズを踏まえ検討し、歩行者や自転車利用者の安全の確保を図ります。

イ 道路管理者による対策

歩道や自転車道の整備等により、安心して通行できる歩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<注7>やクランク<注8>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た実証実験を行ったうえで採用し、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、交差点での死傷者が発生する事故を減らすための取組としてラウンドアバウト<注9>による効果的な道路環境整備に努めます。

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、台風や大雨等に関する情報発信

<注6>警察庁が指定する、歩行者等を最優先し、通過交通を抑制するため、最高時速の30キロ規制や路側帯の設置・拡幅と車道中央線の抹消等の対策を実施する区域のこと。

<注7>道路を凸型に舗装し、これを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの。

<注8>道路をジグザグにし、車を蛇行させてスピードを抑制しようとするもの。

<注9>環状の道路に信号や一時停止箇所がないなどの特徴がある交差点のこと。

や、積雪時における除雪や凍結防止剤の散布による安全な道路交通環境の確保を実施し、気象条件に応じた道路交通の確保に努めます。このような気象条件の場合には、市民は不要不急の外出を避けるなどの啓発を進めます。

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

交通事故の多いエリアでは、地域や市民のニーズを参考とし道路管理者と甲賀警察署等と連携して現場に即した効果的で効率的な道路環境整備対策を検討し実施します。

ウ 通学路等における交通安全の確保

P T A関係者の活動をはじめ、「甲賀市通学路交通安全プログラム」に基づき関係機関による合同点検を実施するなど、ハード・ソフトの両面から必要な対策を検討し実施します。

対策の例として路肩のカラー舗装や防護柵の設置の実施、道路整備基本計画に基づく歩道の整備検討、道路幅員に余裕がある場合には自転車専用通行帯の整備検討、道路交通環境の実態に応じた実証実験を行ったうえでハンプ・狭さく等の採用検討など通学路と車道を分離するための対策を実施します。

エ 高齢者や障がい者、子ども等の安全に資する歩行空間等の整備

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、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備に努めます。

横断歩道、バス停留所付近等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反について、甲賀警察署等と連携し解消に努めます。

オ 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、通行の安全を確保するための対策を徹底します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

交通事故が多発している危険箇所においては、地域や市民のニーズを参考とし道路管理者と甲賀警察署等と連携して、危険箇所に応じた交通安全施設等の整備に努め、交通事故の抑止を図ります。

具体的な対策としては、信号機の新設、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標の設置等、現場に即した効果的な道路環境整備等を検討し実施します。

(3) 公共交通機関、自転車利用環境の整備

ア 公共交通機関利用の促進

鉄道やコミュニティバスなどの公共交通機関を利用しやすい環境整備を目指すとともに、市民が公共交通機関を積極的に利用するよう啓発します。

イ 自転車安全利用の促進

自転車のルールやマナーの啓発活動として、自転車安全利用五則の周知、夜間の前照灯点灯、反射材の取付け促進、交通安全教育の実施、子どもから高齢者まで安全な乗車用ヘルメット着用の促進や自転車の点検等の安全利用の推進、自転車損害賠償責任保険の普及等のソフト施策を推進します。

ウ 放置自転車等の対策

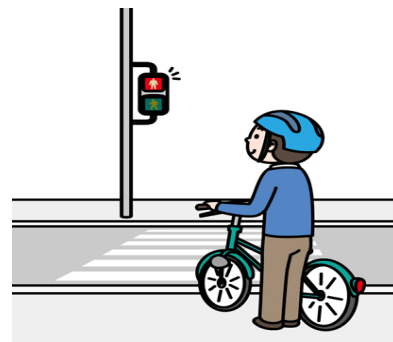
駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、県、甲賀警察署等と市が協力し、地域の状況に応じた自転車等の整理及び撤去の推進を図ります。

今後、公共交通機関利用の促進に伴う自転車駐車場の利用状況を確認し、その変動に応じた自転車駐車場整備を検討します。

(4) 災害等に備えた道路交通環境整備等

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した時においても、安心して安全な生活を支えるため、道路交通の確保を図ります。

災害発生時等の応急活動を迅速かつ安全に実施できるよう適切に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。



3. 交通安全思想の推進

セーフコミュニティの考え方を踏まえ、市民一人ひとりに広く交通安全思想の浸透を図り、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、全ての市民が交通事故の危険性を認識し、「交通事故を起こさない」、「交通事故に遭わない」という意識を持って行動するように、交通安全を目的とする団体や関係機関等と相互に連携し啓発活動を行います。

全国交通安全運動や滋賀県交通安全県民総ぐるみ運動を受け、交通安全日を定め啓発を行うなど更なる推進を図ります。

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、幼稚園、保育園、認定こども園、家庭、関係機関及び団体等と連携・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、交通マナーを習得させる交通安全教育を行います。

(2) 小中学生に対する交通安全教育

小中学生に対する交通安全教育は、小学校や中学校、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、学校や地域で実施される交通安全教室等において、歩行者や自転車の利用者として必要な技能と知識の習得に努めます。さらに、道路や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予測や危険を回避して安全に通行する能力を向上させるための交通安全教育を行います。

特に中学生は日常的に通学で自転車を利用することが多いことから、自転車で通行するルールやマナーの啓発として、自転車安全利用五則の周知、夜間の前照灯点灯、反射材の取付け促進、乗車用ヘルメット着用の促進等についての安全教育を行うとともに、自転車損害賠償責任保険の加入についての啓発を行います。

(3) 高校生等に対する交通安全教育

高校生等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、特に自転車の利用者として安全に道路を通行するための必要なルールとマナーを十分に習得するよう努めます。

また、甲賀警察署とも連携し交通社会の一員として暴走行為を行わないなど、交通ルールの遵守等交通安全思想を醸成し、さらに自他の生命を尊重するなど責任を持って行動する意識及び能力の向上のための交通安全教育を行います。

(4) 社会人に対する交通安全教育

社会人に対する交通安全教育は、甲賀警察署をはじめ企業・事業者、安全運転管理者、各種団体との連携により、自動車等の安全運転の観点から、運転者としての自覚や、人優先のゆずりあいの運転を行うなど、交通ルールの遵守等と交通安全思想の普及のための広報や啓発を行います。

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更に充実し、事業所内で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。

(5) 高齢者に対する交通安全教育

交通事故死者数の全体に占める65歳以上の高齢者の割合が高いことから、関係団体や甲賀警察署と連携し、交通安全教育を行い、必要な交通ルールの遵守やマ

ナーの向上を図ります。

- ①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行動に及ぼす影響を理解すること。
- ②運転者として道路及び交通の状況に応じて安全に運転すること。
- ③運転に不安を感じたら、運転免許証を自主的に返納すること。
- ④外出時には、明るい服装に心がけ、反射材や懐中電灯の利用を励行すること。
- ⑤自転車を利用するときは、自転車安全利用五則や交通ルールを守ること。
- ⑥歩行中や自転車乗車中は道路の斜め横断はしないこと。

(6) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対する交通事故防止のための交通安全教育は、甲賀警察署や関係団体と協力を図りながら日本の交通ルールに関する知識の普及や、多言語のチラシなどの資料を用い交通安全教育を推進し、交通安全への理解を深められるよう周知を図ります。

(7) 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、地域や施設における福祉活動の場を利用するなどして、甲賀警察署や関係団体と協力を図りながら交通安全への理解を深められるよう周知を図ります。

(8) 自転車利用者及び自動車運転者に対する交通安全教育の推進

自転車利用者に対しては、自転車のルールやマナーの啓発として、自転車安全利用五則の周知、夜間の前照灯点灯、反射材の取付け促進、乗車用ヘルメット着用の促進等についての安全教育を行うとともに、自転車損害賠償責任保険の加入についても啓発に努めます。

自動車運転者に対しては、自動車の安全運転の観点から、シートベルトやチャイルドシートの着用推進、飲酒運転の撲滅、スマートフォン等を操作しながらの運転を絶対にしないこと、安全運転に必要な技能及び技術の維持、特に危険予測や回避能力の向上などや、運転者として社会的責任の自覚を持ち、交通事故被害者の心情等の交通事故の悲惨さに対する理解を深め、交通ルールの遵守と交通マナーの向上などを図るため、交通安全思想の普及のための広報や啓発を行います。



4. 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

警察に対して、歩行者及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り締まりを働きかけるなど、安全な道路交通の確保に努めます。

特に、シートベルト非着用者への指導や飲酒運転の撲滅に向けた取組を要請します。また、歩行者への危険を及ぼすような自転車利用者に対する指導警告についても合わせて要請します。

(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) 救急・救助体制の整備

交通事故が発生した場合の被害を最小限にとどめるため、救助隊員及び救急隊員への教育訓練をはじめ救急・救助活動に関する体制整備や医師・看護師の確保など救急医療体制の充実に努めます。

また、一般道路のほか高速道路での重大事故等が発生した場合に備え、救助・救急活動を迅速に行うため、必要時にはドクターヘリの活用や日ごろからの訓練の充実、関係機関との連携や協力体制の強化を図ります。

(2) 救急医療体制との連携

交通事故による傷者の救急医療体制については、医療機関・消防等関係機関と連携して、迅速な対応による救急医療の向上に努めます。

(3) 緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置等を通じて、その発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システムの普及を促進します。

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について積極的に周知を図り、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。

(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行う援助事業、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、公益財団法人交通遺児育成基金や公益財団法人 交通遺児等育英会が行う交通遺児育成のための基金事業等について周知を図ります。

7. 車両に関する安全対策

車両の使用者の安全管理意識の高揚を図り、衝突防止装置等安全対策が施された車両の導入や車両の安全点検、不正改造車の排除の徹底を推進します。

8. バスに関する安全対策

路線バスや貸切りバスなどの公共交通機関の車両の安全性を高めるため、安全管理意識の高揚を図り、安全な車両の導入や安全点検の徹底を推進します。



第2章 鉄道交通の安全

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、全国的にはホーム上での列車との接触やホームから転落して列車と接触する事故なども報告されていることから、利用者が関係する事故を防ぐ必要があります。

そのため、市民が安心して安全に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9次甲賀市交通安全計画期間内には、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人および負傷者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、平成27年に5件の鉄道にかかる事故が発生し、死者数は2人、負傷者数は2人でした。なお、死者はいずれもホームでの列車との接触によるものです。

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ていますが、平成18年から平成27年までの間は、乗客の死亡事故は発生していません。

2. 第10次交通安全計画における平成32年度までの目標

列車の衝突や脱線等により乗客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。

鉄道事故ゼロの甲賀市を目指します。

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）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て安全対策に取り組みます。

また、本市も第三種鉄道事業者として安全な線路設備等が維持できるよう積極的に取り組みます。

駅施設等については、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など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、消防署など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

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踏切もあることから、踏切道の安全対策を鉄道事業者など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

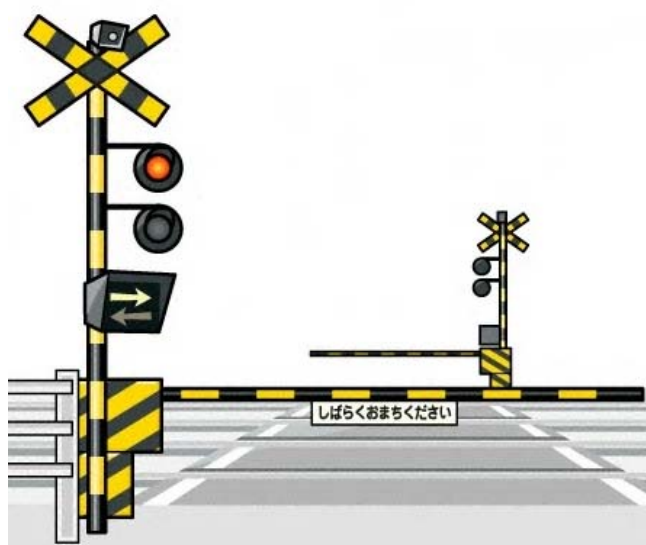
第9次甲賀市交通安全計画期間内には、市内で踏切における死亡事故は発生していません。

滋賀県内の踏切事故は、減少しており、平成27年の発生件数は1件でしたが、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. 第10次交通安全計画における平成32年度までの目標

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

踏切事故ゼロの甲賀市を目指します。



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、踏切道における車両などの一時停止の明瞭化の取組みを充実します。

(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など、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10次甲賀市交通安全計画
～「交通事故のない安心で安全なまち甲賀市」を目指して～

平成29年7月

(発行)

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

〒528-8502

滋賀県甲賀市水口町水口6053番地

電話 0748-69-2143 (直通)