

# 野 洲 市 交 通 安 全 計 画

## (第 1 1 次)

交通死亡事故ゼロの野洲市を目指して

野洲市交通安全対策会議

# ま え が き

野洲市は、滋賀県の南部に位置する面積 80.14km<sup>2</sup>のまちです。市域は、日本最大の湖である琵琶湖に面し、近江富士と呼ばれる美しい三上山をはじめ、豊富な自然に恵まれており、温暖な気候と四季の美しさに心和む、すばらしい環境を有しています。

野洲市には、J R 東海道本線の野洲駅があり、道路ネットワークは、国道 8 号が市域を東西に貫き、国道 477 号が市域の北部を東西に横断しながら隣接市町に連絡しており、これを補完するかたちで県道、市道が展開しています。

このような状況の中で、野洲市は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）及び野洲市交通安全対策会議条例（平成 16 年野洲市条例第 20 号）に基づき作成された第 10 次野洲市交通安全計画により、陸上交通安全対策をそれぞれの分野において推進してきました。しかし、平成 30 年の交通事故発生件数は 162 件で死亡者は 3 人、令和 2 年の発生件数は 110 件で死亡者は 4 人と予断を許さない状況にあり、今後も憂慮すべき事態が予想されます。

安全で安心な交通社会を実現することは、全ての市民の共通の願いです。交通環境を改善し事故を防止するためには、従来にも増して国や地方公共団体、関係民間団体だけではなく、市民一人ひとりが意見と力を出し合い取り組まなければならない重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念の下に安全な交通社会の形成に向けて「交通死亡事故ゼロの野洲市」を目指します。そのために市民の交通安全に対する意識の改革を図るとともに、野洲市コミュニティバス「おのりやす」や民間路線バス交通の活用などによる交通総量削減対策、歩車分離や速度抑制、交差点等の安全対策といった交通環境の整備など、各種の交通安全対策を交通安全推進団体や企業、市民と協働のもとに推進して道路交通の危険性を低減させ、より住み良いまち野洲市を目指します。第 11 次野洲市交通安全計画はこのような観点から、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講じるべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

## 目 次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 計画の基本的考え方                    | 1  |
| 第1章 道路交通の安全                  | 3  |
| 第1節 交通死亡事故ゼロの野洲市を目指して        | 3  |
| 1 道路交通事故の現状                  | 3  |
| 2 野洲市における交通事故等の特徴            | 4  |
| （1）高齢者の交通事故                  | 4  |
| （2）歩行者及び自転車の交通事故             | 4  |
| （3）交差点事故での事故                 | 4  |
| 第2節 交通安全計画の目標                | 5  |
| 1 道路交通事故の見通し                 | 5  |
| 2 第11次野洲市交通安全計画における目標        | 5  |
| 第3節 道路交通の安全についての対策           | 5  |
| I 今後の道路交通安全対策を考える視点          | 5  |
| 1 交通事故の実態を踏まえた安全対策の推進        | 5  |
| 2 幼児・児童生徒の安全確保               | 6  |
| 3 高齢者の安全確保                   | 6  |
| 4 歩行者及び自転車の安全確保              | 7  |
| 5 生活に密着した身近な道路における安全確保       | 8  |
| II 道路交通に関する安全施策              | 9  |
| 1 道路交通環境の整備                  | 9  |
| （1）生活に密着した身近な道路等における人優先の道路整備 | 9  |
| （2）幹線道路における交通安全対策の推進         | 10 |
| （3）交通安全施設等整備事業の推進            | 10 |
| （4）自転車利用環境の総合的整備             | 11 |
| （5）交通需要マネジメントの推進             | 11 |
| （6）災害に備えた道路の整備               | 12 |
| （7）路上駐車対策の推進                 | 12 |
| （8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備        | 12 |
| 2 交通安全思想の普及徹底                | 13 |
| （1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進        | 13 |
| （2）効果的な交通安全教育の推進             | 16 |
| （3）交通安全に関する普及啓発活動の推進         | 16 |
| （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  | 19 |
| （5）市民の参加・協働の推進               | 20 |
| 3 安全運転の確保                    | 21 |
| （1）運転者教育等の充実                 | 21 |
| 4 車両の安全性の確保                  | 22 |
| （1）自動車等点検整備の充実               | 22 |
| （2）自転車の安全性の確保                | 22 |
| 5 道路交通秩序の維持                  | 22 |
| （1）交通の指導取締りの強化等              | 22 |
| （2）暴走族対策の強化                  | 23 |

|     |                        |    |
|-----|------------------------|----|
| 6   | 救助・救急活動の充実             | 23 |
| (1) | 救助・救急体制の整備             | 23 |
| (2) | 救急医療体制の効果的な運用          | 24 |
| (3) | 救急関係機関の協力関係の確保等        | 24 |
| 7   | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 | 24 |
| (1) | 損害賠償の請求についての援助等        | 24 |
| (2) | 交通事故被害者支援の充実強化         | 25 |
| 8   | 道路交通事故原因の情報提供          | 25 |
| 第2章 | 鉄道交通の安全                | 26 |
| 第1節 | 鉄道事故のない野洲市を目指して        | 26 |
| 1   | 鉄道事故の状況等               | 26 |
| 2   | 交通安全計画における目標           | 26 |
| 第2節 | 鉄道交通の安全についての対策         | 26 |
| 1   | 今後の鉄道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           | 27 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全           | 28 |
| 第1節 | 踏切事故のない野洲市を目指して        | 28 |
| 1   | 踏切事故の状況等               | 28 |
| 2   | 交通安全計画における目標           | 28 |
| 第2節 | 踏切道における交通の安全対策について     | 28 |
| 1   | 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 | 28 |
| 2   | 今後の施策                  | 28 |
| (1) | 市道三上市三宅線甲賀踏切内の歩車道分離の実施 | 28 |
| (2) | 踏切道の交通安全と円滑化を図る措置      | 28 |

# 計画の基本的考え方

## ～ 「交通事故のない野洲市を目指して」 ～

### 1 計画の基本理念

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、市民が安全で安心して暮らすことの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が重要な要素の一つです。人命尊重の理念に基づき、交通事故による死傷者の根絶に向けて、社会経済情勢の変化を踏まえながら交通事故の実態に対応した安全施策を講じることにより、陸上交通事故による死亡者のない、「交通死亡事故ゼロの野洲市」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

本計画では、悲惨な交通事故を防止し、交通死亡事故ゼロを目指すため、更なる一步を踏み出さなければなりません。

本計画を実現するため講じる施策は、次のような考え方で進めます。

#### (1) 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、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①「人間」、②「車両等の交通機関」、③「それらが活動する場としての交通環境」という三つの要素について、それら相互関連を考慮しながら施策を推進します。

ア 人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技能向上や交通安全意識の徹底を図るとともに、自転車利用者、歩行者等に対しても交通安全意識の徹底や、指導の強化等を図ります。また、市民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要なことから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

イ 車両に対する安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、車両の操作上の過ちによる事故を防ぐため、構造、設備、装置等の安全性を高められるよう、国等の指導・監督機関の取り組みに協力します。

ウ 交通環境に係る安全対策としては、道路網の計画的な整備、交通安全施設等の整備と老朽化対策を図るとともに、滋賀県公安委員会へ効果的な交通規制の要望に努めます。特に、通学路においては、児童等の交通安全対策を推進します。

(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・救急活動及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・救急活動に努めるとともに、交通安全の分野においても被害者支援の一層の充実を図ります。

(5) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止を図るうえで、関係機関や団体等が緊密に連携し、施策や事業を推進します。また、市民の主体的な交通安全活動を積極的に支援するとともに、それぞれの地域の実情や特性に応じた取り組みを自治会等と連携し、参加・協働型の交通安全活動の取り組みを推進します。

(6) 効果的かつ効率的な対策の推進

厳しい財政事情を踏まえつつ、効果的な交通安全対策に向けた取り組みを進めることが重要であり、ハード面での交通安全施設整備とソフト面での啓発活動を効果的に組み合わせるなど、地域の交通事情、実態に即した対策に取り組めます。

## 第1章 道路交通の安全

### 第1節 交通死亡事故ゼロの野洲市を目指して

人命尊重の理念に基づき、死亡者数の一層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ついても積極的に取り組み、究極的には、陸上交通事故による死亡者のない「交通死亡事故ゼロの野洲市」を目指します。

#### 1 道路交通事故の現状

本市における交通事故死亡者数は、平成28・29年には各1人でしたが、翌年の平成30年には3人と増加し、令和2年度には4人となっています。

なお、第10次野洲市交通安全計画において、「交通死亡事故ゼロの野洲市」を目指すことを目標に掲げ、各種の交通安全対策を推進しましたが、達成することはできませんでした。

#### 過去5年間の野洲市内の交通事故発生状況

|      | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 合計   |
|------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 発生件数 | 214件  | 170件  | 162件  | 99件  | 110件 | 755件 |
| 死亡者数 | 1人    | 1人    | 3人    | 1人   | 4人   | 10人  |
| 負傷者数 | 268人  | 227人  | 183人  | 116人 | 138人 | 932人 |

#### 過去5年間の交通死亡事故の統計

##### ① 路線

国道 0件、 県道 5件、 市道 3件 その他 2件

##### ② 事故形態

単独事故 2件、出合頭事故 1件、正面衝突 2件、その他 5件

##### ③ 時間帯

午前0時から6時 2件          午前6時から正午 1件  
正午から午後6時 6件          午後6時から午前0時 1件

##### ④ 年齢層別

～15歳 1人、20歳～ 1人、40歳～ 3人、65歳～ 5人

#### 2 野洲市における交通事故等の特徴

本市の交通事故は、「高齢者の事故」「歩行者及び自転車事故」「交差点（付近を含む。）事故」が多いという特徴があります。

### (1) 高齢者の交通事故

過去5年間の高齢者（65歳以上）の交通事故発生件数は、224件で全交通事故発生件数の29.7%を占めています。また、過去5年間の高齢者の死亡者数は、全交通事故死亡者数の50%を占めています。

#### 【高齢者の交通事故】

|      | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 合計   |
|------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 発生件数 | 56件   | 55件   | 49件   | 36件  | 28件  | 224件 |
| 死亡者数 | 1人    | 1人    | 1人    | 1人   | 1人   | 5人   |
| 負傷者数 | 39人   | 33人   | 27人   | 16人  | 16人  | 131人 |

### (2) 歩行者及び自転車の交通事故

過去5年間の歩行中の交通事故死亡者数は、20%となっています。また、自転車の死亡事故も1件発生しています。

#### 【歩行者の交通事故】

|      | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 合計  |
|------|-------|-------|-------|------|------|-----|
| 発生件数 | 16件   | 11件   | 15件   | 12件  | 7件   | 61件 |
| 死亡者数 | 0人    | 0人    | 1人    | 1人   | 0人   | 2人  |
| 負傷者数 | 17人   | 11人   | 15人   | 12人  | 7人   | 62人 |

#### 【自転車の交通事故】

|      | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 合計   |
|------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 発生件数 | 29件   | 24件   | 31件   | 17件  | 16件  | 117件 |
| 死亡者数 | 1人    | 0人    | 0人    | 0人   | 0人   | 1人   |
| 負傷者数 | 27人   | 23人   | 31人   | 16人  | 5人   | 102人 |

### (3) 交差点での事故

交差点における事故は、平成30年以降減少傾向にあるものの、平成28年から令和2年の5年間で279件であり、事故全体の37%を占めています。

## 第2節 交通安全計画の目標

### 1 道路交通事故の見通し

本市は、大都市の通勤圏としてこれまで人口が急増してきました。しかし、令和2年の国勢調査の速報値に基づく人口は、県平均では+0.09%と僅かながら増加傾向にある中、野洲市においては50,541人で、5年前からの増加率は+1.3%となっています。

こうした状況の中、高齢者の自動車運転中の事故の増加は勿論のこと、歩行中や自転車乗用中の事故の増加も憂慮すべき事態となることが懸念されます。

### 2 第11次野洲市交通安全計画における目標

「交通死亡事故ゼロの野洲市」の実現が目標ですが、中期的には、今後の道路交通事故の見通しや、政府目標の「世界一安全な道路の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。」ことを踏まえ、次のとおり設定します。

- (1) 年間の交通事故死亡者数ゼロを目指します。
- (2) 年間の交通事故発生件数を令和7年までに「50件以下」にすることを目指します。

## 第3節 道路交通の安全についての対策

### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

目標の達成と実現に向けた、II「道路交通に関する安全施策」に掲げる交通安全対策については、特に次の5つの視点により推進します。

#### 1 交通事故の実態を踏まえた安全対策の推進

##### (1) 地域住民と一体となった道路交通環境の整備

道路やその周辺に設ける交通安全施設等については、自治会や地域住民、道路利用者、PTA等からの提言や要望等を反映し、市民のニーズに対応した道路交通環境の整備を推進します。

## **(2) 警察、道路管理者等関係機関との連携**

幹線道路や生活道路等における安全確保のため、警察、道路管理者等関係機関が連携し、交差点等における交通事故発生件数が高い箇所を対象に、道路改良をはじめ交通安全施設等の整備を推進します。

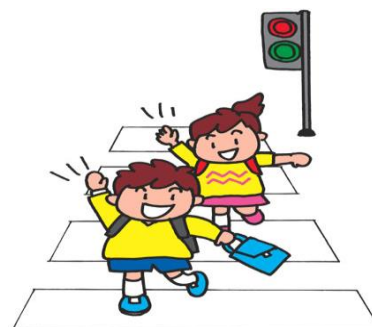
## **(3) 道路管理者による安全確保**

道路管理者は、交通死亡事故発生箇所の道路構造を分析し、道路管理者の責任において道路環境の改善に努め、地域住民や道路利用者が安全かつ安心して利用できる環境の整備を推進します。

国道及び県道にあっては道路管理者に対し、道路の構造や道路環境の改善を要請します。

## **2 幼児・児童生徒の安全確保**

幼児や児童生徒、その保護者が安全にかつ安心して登下校できるよう、各通学路の現状に応じた諸対策を推進します。



### **(1) 通学路の安全点検**

定期的に、学区ごとに自治会、PTA、学校関係者、警察、道路管理者等による通学路の安全点検を実施し、「野洲市通学路交通安全プログラム」に基づき通学路における安全確保を図ります。

### **(2) 交通安全教育の推進**

地域の子ども会や各校園所等において、あらゆる機会を利用した幼児や保護者に対する交通安全教育を実施します。

## **3 高齢者の安全確保**

交通事故死亡者数の中では、高齢者が高い比率を占めており、さらなる高齢化の進展を踏まえ、高齢者が安全に安心して外出や移動ができる交通社会の形成を迫っていく必要があり、高齢者の日常生活での移動手段や方法の違いに応じた諸対策を推進します。

### **(1) 総合的な交通安全対策の推進**

歩行者、自転車又は自動車利用等の交通手段に応じた交通安全対策を推進します。また、高齢運転者の大幅な増加が予想されることから、高齢者が事故に巻き込まれないようにするための対策を推進します。高齢運転者標識(高齢者マーク)の掲示や運転免許返納制度等の施策を推進します。

## （２）高齢者に配慮した道路交通環境の整備

高齢者の意見を反映した歩道等の交通安全施設等の整備や、効果的な交通規制等により、高齢者に優しい道路交通環境の整備を推進します。

## （３）関係機関との連携

高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して、地域に密着した交通安全活動を推進します。

## （４）交通安全教育の推進

高齢者や高齢運転者を対象に、交通事故防止に向けた交通安全教室を推進します。

# ４ 歩行者及び自転車の安全確保

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て安全を確保する対策を推進します。

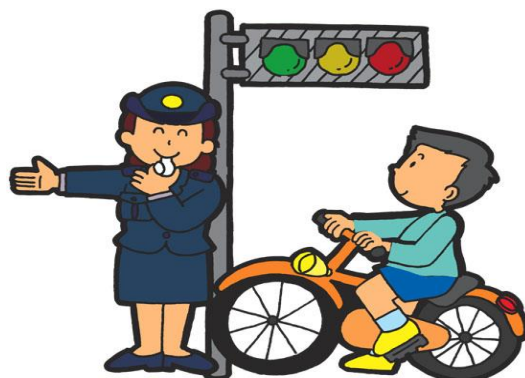
また、最近、自転車利用者が被害者になるだけでなく加害者となる交通事故も増加していることから、自転車の安全利用についての対策を推進するとともに、自転車損害賠償保険の加入促進を図ります。

## （１）安全な歩行・通行空間の確保

自動車運転者の意識は、自動車中心になりがちですが、あくまでも歩行者が最優先であるという人優先の考えの下、歩行者の安全な通行空間の確保を進めます。

## （２）交通安全教育の推進

自転車利用者については、自転車における交通ルールの理解が不十分で、ルールやマナーの違反による交通事故が多いことから、自転車利用者への交通安全教育等の充実を図ります。



## **5 生活に密着した身近な道路における安全確保**

### **(1) 生活に密着した身近な道路における安全確保**

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、市民が道路交通の安全を体感することができるようにするため、自動車の走行速度抑制を図るための道路交通環境の整備や、交通指導取締りの要請のほか、幹線道路から生活道路等への自動車の流入を防止するため、幹線道路における交通円滑化対策を講じるなど、総合的な対策を推進します。

### **(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、実態に応じた交通安全施設の設置や広報啓発活動を行います。

## Ⅱ 道路交通に関する安全施策

### 1 道路交通環境の整備

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

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、歩行者等が分離された安全な道路交通環境の整備に努めます。

##### 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

生活に密着した身近な道路において歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、警察、道路管理者が協議し、道路標識・道路標示の高輝度化や路側帯の設置・拡幅・バリアフリー対応型信号機の設置等の対策を要望するとともに、「野洲市交通バリアフリー特定事業計画」に基づいて、生活関連経路を構成する道路の整備を中心に推進していきます。

##### 2) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路、通園路等における歩道整備を推進します。市街地など歩道整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護さく設置の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

##### 3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 安全で安心して活動できる社会の実現のため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺の歩道等を整備します。

(イ) 歩道の段差・傾斜・勾配の改善や歩車分離式信号機の設置を要望します。

(ウ) バリアフリー新法に基づいて重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化を推進し、誰もが歩きやすい歩道を整備します。

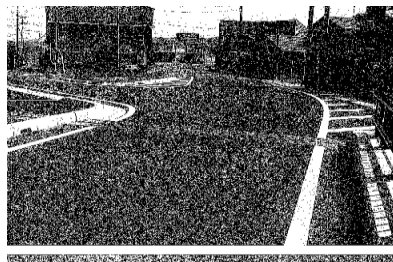
さらに、公共施設の場所や施設までの経路等を適切に案内できるように歩行者用の案内標識をはじめ点字ブロックの設置や、視覚障がい者用交通信号付加装置取付を関係機関に要望します。

(エ) 横断歩道やバス停留所付近での悪質性、危険性の高い駐車違反等に対する取締りを警察に要請します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

### 1) 成果を上げるマネジメントの推進

道路整備事業等における交通安全対策については、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「成果を上げるマネジメント」を推進します。



(ア) 事故データを活用し、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

(イ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

### 2) 事故危険箇所対策の推進

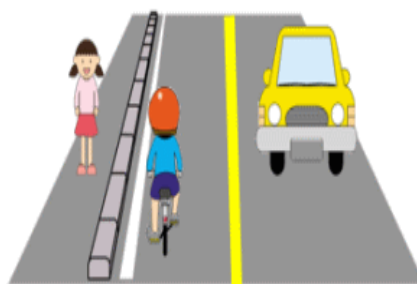
事故危険箇所においては、ガードパイプの設置、区画線等の整備、道路照明の LED 化等の対策を推進します。また、滋賀県公安委員会に対して、信号機の新設・機能の高度化、歩車分離式信号の設置、道路標識の高輝度化等を要望します。

### 3) 重大事故の再発防止

重大な死亡事故等が発生した時は、関係機関・団体が連携し、道路交通環境の視点から事故発生の変因を調査するとともに、標識や看板等を掲出し発生変因に対応した対策を早急に検討し同種事故の再発防止を図ります。

### 4) 機能分担された道路網の整備

(ア) 機能に応じた道路の体系的整備を進めるとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図ります。



(イ) 国道 8 号野洲栗東バイパス・湖南幹

線等の早期完成をめざし、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図ります。

### 5) 夜間における交通安全施設等の高度化

夜間における交通安全を確保するため、車線分離標、道路照明の LED 化等を推進します。また、高輝度の規制標識の整備を警察に要望します。

### **(3) 交通安全施設等整備事業の推進**

警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針に基づいて効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と道路交通の円滑化を図ります。

#### **1) バリアフリー化の推進**

「野洲市交通バリアフリー特定事業計画」に定める生活関連経路を構成する道路においては、信号機の整備や歩道の段差、勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化、及び通学路等における安全安心な歩行空間の確保を図ります。

#### **2) 幹線道路対策の推進**

交通事故が多発している幹線道路の交差点等においては、警察と道路管理者等が協議し、交通事故危険箇所として選定のうえ、集中的に交通安全施設等を整備し、交通事故の抑止を図ります。

#### **3) 合理的な交通規制の推進**

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、交通実態、周辺的生活環境等を考慮しつつ、速度規制や駐車禁止規制等については、交通実態にあった合理的な交通規制への見直しを警察に要望します。

### **(4) 自転車利用環境の総合的整備**

1) 自転車を安全かつ円滑に利用できる環境を整備するため、自転車も利用できる広い歩道である自転車歩行者道の設置、道路の路肩のカラー舗装や縁石等による自転車通行路の設置等により自転車走行空間の確保に努めます。

2) 野洲駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、警察等が協力し、「野洲市放置自転車防止条例」に基づき駅前周辺道路に放置されている自転車等の撤去を行うとともに、広報啓発活動等により違法駐車を防止する取り組みを推進します。

### **(5) 交通需要マネジメントの推進**

道路交通渋滞の緩和と道路交通の安全確保と円滑化のため、道路の整備や交差点の改良等に加えて公共交通機関の利用促進、自動車利用の効率化等を推進します。

#### **1) 公共交通機関利用の促進**

子どもや高齢者等の生活における移動手段を確保するため、野洲市コミュニティバス「おのりやす」や路線バスの積極的な利用を促進し、道路交通の

円滑化を図ります。

## **(6) 災害に備えた道路の整備**

地震、豪雨、豪雪等で災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。また、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路網を確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強を推進します。

## **(7) 路上駐車対策の推進**

警察への違法駐車取締り要請、積極的な広報・啓発活動等で路上駐車対策を推進します。

## **(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

### **1) 道路の使用及び占用の適正化**

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おいては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行や占有物件等の維持管理について指導します。

### **2) 不法占有物件の排除等**

道路交通に支障となる不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りを行い、特に市街地では重点的に実施します。さらに、道路上の不法占有物件等を一扫するため、不法占有等の防止を図るための啓発活動を積極的に行うとともに、道路愛護思想の普及を図ります。

### **3) 道路の掘り返しの規制等**

道路の掘り返しを伴う占有工事では、無秩序な掘り返し等に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を指導、調整します。

## 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

幼児への交通安全教育は、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への遵守や、交通マナーの実践について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及び知識を身に付けさせることを目標とします。



- (ア) 幼稚園・保育所等では、家庭及び警察、行政、守山野洲交通安全協会等関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動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重要であり、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や、親子で実習するなど、分かりやすい指導に努めます。

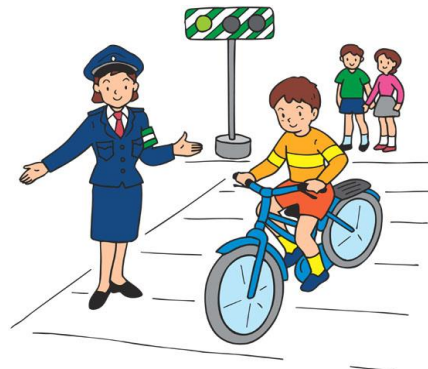
関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を通じて、幼稚園・保育所等で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の開催に努めます。また、交通ボランティアに対する指導にも努めます。

#### 2) 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育では、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を習得させるとともに、安全に道路を通行するために、道路及び交通の状況に応じて、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意識及び能力を高めるよう努めます。

- (ア) 小学校では家庭及び警察、行政、守山野洲交通安全協会等関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等についての交通安全教育を重点的に実施します。

- (イ) 小学校における交通安全教育を効果的なものとするため、計画的に実施できるよう指導用参考資料等を作成・配布します。児童の保護者等が日常生活の中で模範となって、歩行中や自転車乗用中などの実際の場面における基本的な交通ルールや交通マナーを児童に教えられるよう、交通安全講習会等を開催します。



### 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では、日常生活において、特に自転車で安全に道路を通行するため、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮することができるように努めます。

- (ア) 中学校では、家庭及び警察、行政、守山野洲交通安全協会等の関係機関・団体等と連携・協力を図ります。また、保健体育、道徳、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、交通ルールを守るという意識を醸成するとともに、歩行者としての心得や、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味や応急手当等を重点として交通安全教育を実施します。

- (イ) 中学校における交通安全教育を計画的に実施できるよう、指導用参考資料等を配布するなど、交通安全教育の支援を行います。

- (ウ) 生徒の保護者に対しては、地域での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、保護者対象の交通安全講習会等を開催します。

### 4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育では、日常生活で、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するため、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールの遵守等の規範意識を確立させ、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ことができる健全な社会人の育成に努めます。

- (ア) 高等学校では、家庭及び警察、行政、守山野洲交通安全協会等関係機関・団体等と連携・協力を図ります。また、保健体育、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、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めます。また、生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得する

ことが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を警察と連携し進めます。

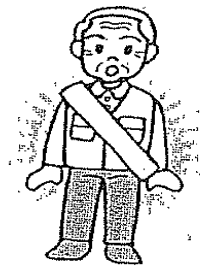
#### 5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転を確保する観点から免許取得時および免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、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及び技術、危機予測と危険回避能力の向上、交通事故の悲惨さと交通事故被害者の心情等に対する理解、交通安全意識や交通マナーの向上、交通ルールの遵守等の規範意識の確立を図ります。

市内の事業所に対しては、警察、行政、守山野洲安全運転管理者協会と関係機関・団体等が連携・協力して、安全運転管理者や運行管理者等に法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加頂くとともに、事業所における自主的な安全運転管理の向上に努めます。

#### 6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

本市における平成28年から令和2年までの5年間の交通死亡事故では、死亡者数全体に占める65歳以上の高齢者の死亡者数が、50%を占めています。こうした状況を踏まえ、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又は運転者としての交通行動に影響を及ぼすという理解を深めてもらうとともに、安全に道路を通行するために、道路及び交通の状況に応じて必要な実践的スキルや交通ルール等の知識の習得を目標として推進します。



- (ア) 高齢者に対する交通安全教育では、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、警察、行政、守山野洲交通安全協会、老人クラブ連合会等と連携して高齢者が集う催しなど、多様な機会を有効に活用した交通安全教育を実施します。
- (イ) 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、家庭訪問による具体的な個別指導・助言、反射材用品の活用等交通安全用品の普及等が地域ぐるみで行われるように努めます。
- (ウ) 高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、自発的な受講の促進に努めます。また、加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対しては、家族や関係機関等の協力を得ながら免許の返納を促します。

#### 7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がいのある人の特性に配慮した、きめ細かい交通安全教育を推進します。

#### 8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人には、交通事故防止を目的に日本の交通ルールに関する知識の普及による交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展から外国人向け教材の充実に努めて効果的な交通安全教育を進めます。また、外国人を雇用する事業所等と連携して、外国人向けの講習会等への参加を促進します。



聴覚障害者マーク

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育では、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得するとともに、警察と連携し、その必要性が理解できるように、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

また、交通安全教育を行う機関・団体と、交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

交通安全教育指導者については、受講者の年齢や交通態様(歩行、自転車、二輪車、自動車)に応じて養成・確保するとともに、教材等の充実及び効果的な教育手法の導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材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努めます。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### 1) 春・夏・秋・年末の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みを推進するため、警察、守山野洲交通安全協会、守山野洲安全運転管理者協会、守山野洲交通安全・防犯自治会連絡協議会等の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。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知し、市民参加型の交通安全運動を実施します。

さらに、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、

市民や交通事故被害者等のニーズを踏まえた地域の運動の重点を定めて、地域に密着したきめ細かい活動を民間団体及び交通ボランティアの参加を得て進めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故が身近なものとして意識できる交通安全活動を促進します。

## 2) 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、歩行者や他の車両に配慮した自転車の正しい乗り方や通行等に関する普及啓発を実施します。特に、自転車が歩道を通行する時のルールについて、周知・徹底を図ります。

自転車乗用中の交通事故の防止や自転車の安全利用を促進するため、自転車安全利用 5 則 (H19. 7. 10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定) を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を実施します。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図るとともに、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

併せて、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、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るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、夕暮れの時間帯から夜間にかけては自転車の事故が多発する傾向にあるため、自転車の早め点灯や自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

さらに、幼児を自転車に乗せた時、安全を確保するため、幼児を乗せることが運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。また、幼児・児童・生徒・高齢者、その他の年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの着用推進や、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人乗用自転車の推奨を図ります。



## 3) すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

あらゆる機会・媒体を通じて、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、関係機関・団体等と協力して、積極的に普及啓発活動を展開し、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

#### 4) 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及び正しい使用方法について、市内の幼稚園・保育所等と連携して効果的に保護者へ周知し、正しい使用の徹底に努めます。

#### 5) 反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果があ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に広報啓発活動を行います。また、反射材を使って視認効果、使用方法等を体検する、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を促進します。

反射材の普及は、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象としますが、特に、夜間の歩行中及び自転車乗用中の交通事故死亡者数で占める割合が高い高齢者に対しては、衣服や靴、鞆等の身の回り品、自転車や手押し車等への反射材の取り付けを働きかけるとともに、啓発を通じて普及促進に努めます。

#### 6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒による事故の実態を周知するため、交通安全教育や広報啓発を行うとともに、守山野洲交通安全協会や守山野洲安全運転管理者協会等の関係機関、事業者と連携の上、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを推進して「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の向上に努めます。



#### 7) 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、交通ルールを厳守させ交通事故を防止するため、関係機関・団体等が連携し、交通監視、街頭指導、啓発活動等を実施して、市民に「止まる、見る、待つ」の交差点通行時の基本の周知徹底を図ります。

#### 8) 高齢者に優しい3 S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（3 S「S e e : 見る」、「S l o w : 減速する」、「S t o p : 止まる」）を呼びかけ、運転者自身の交通安全意識の高揚を図ります。

#### 9) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報「やす」、自治会回覧、市ホームページ等の広報媒体を活用して実施します。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等が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集中的なキャンペーン等を積極的に行い、高齢者の交通事故防止やシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶や違法駐車排除等を図ります。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割が極めて大きいことから、広報「やす」や、自治会回覧、市ホームページ等の広報媒体を活用して、家庭へのきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転の根絶や暴走運転等の追放を図ります。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

#### 10) その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 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、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。

また、他の年齢層に高齢者の行動特性を理解いただく啓発を行うとともに、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。



- (イ) 夕暮れの時間帯から夜間にかけては、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や危険性等を広く周知し、これらの違反防止を図るとともに、自動車の前照灯早め点灯運動やハイビーム切替運転を推進します。

### (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的に活動する民間団体については、事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に必要な資料の提供を充実するなど、その主体的な活動を応援します。

### (5) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市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意識改革を進めることが重要です。交通安全思想の普及徹底に当たっては、警察、行政、各種団体、企業等と市民が連携を密にし、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を市民の参加・協働により積極的に進めます。

また、市民が積極的に参加できる交通安全コンクールや自治会単位での交通安全教室の開催、通学路の安全点検の実施など、地域に根ざした対策を推進します。

### 3 安全運転の確保

#### (1) 運転者教育等の充実

安全運転を確保するため、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた安全運転教育の充実に努めるとともに、今後大幅な増加が予想される高齢運転者に対する教育の充実を図ります。

##### 1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけたうえで安全運転が実践できる運転者を育成するため、運転免許取得前からの安全意識を醸成する交通安全教育の充実と、運転免許取得後の実際の交通場面で安全に運転できる能力の向上を図る教育を行うよう警察等関係機関へ要請を行います。

##### 2) 高齢運転者対策の推進

高齢運転者の交通事故防止に向けた市民意識を高め、高齢運転者の特性を他の年代層の運転者に理解されるよう努めます。

##### 3) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進をします。

##### 4) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

交通安全教育、交通安全運動等の機会を通じて、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、警察、行政、守山野洲交通安全協会等の関係機関・団体と連携して、着用効果の啓発と着用の推進キャンペーンを積極的に実施します。



## 4 車両の安全性の確保

### (1) 安全運転サポート車の普及促進の啓発

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、安全運転サポート車の普及促進の啓発等を実施します。

### (2) 自動車等点検整備の充実

二輪車や自動車の使用者等の保守管理意識の高揚と点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係機関と協力して展開するなど、自動車等使用者による適切な保守管理の推進に努めます。

### (3) 自転車の安全性の確保

近年、自転車の利用者が加害者となる対歩行者との事故が増加傾向にあることから、自転車の安全な利用と、事故の未然防止のため、自転車安全整備店における定期的な点検整備を受ける気運の醸成に努めるとともに、自転車損害賠償保険の加入促進を図ります。また、点検整備の実施及び自転車の正しい利用法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の周知を図るとともに、各種<sup>1</sup>自転車損害賠償保険の加入促進を図ります。

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器材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

## 5 道路交通秩序の維持

### (1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路における歩行者及び自転車利用者の事故防止、並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいた交通指導取締りを警察に要請します。特に飲酒運転については、根絶に向けた取組みを推進します。

---

<sup>1</sup>自転車損害賠償保険:滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が、平成28年2月26日に施行され、自転車損害賠償保険の加入義務が平成28年10月1日に施行。

## （２）暴走族対策の強化

青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携して暴走族対策を推進します。

また、暴走族と青少年の非行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り、青少年の健全育成を図る観点からの施策を推進します。



## 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

交通事故の種類と内容の複雑多様化に対処するため、高度な救助資機材や救助工作車の整備を支援するなど救助体制の充実を図ります。

#### 2) 集団救助・救急体制の整備

交通事故等で多数の負傷者が発生する大事故等に対処するため、救助・救急体制の拡大を図るとともに、必要に応じて救急医療班等の出動を要請し、円滑な活動を図ります。

#### 3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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について、消防機関や保健所等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」における止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当についての指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の知識の普及を含む各種講習会の開催により教職員の指導力の向上を図ります。

#### 4) 防災ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

消防局が交通事故等による負傷者の搬送で防災ヘリコプター又はドクターカー、ドクターヘリを活用することが有効と判断した場合は、出動を要請し救急業務の推進を図ります。

## （２）救急医療体制の効果的な運用

救急医療体制の基盤となる<sup>2</sup>一次（初期）救急医療体制の整備のため、医師会等に理解協力を求め、安定的な運営協力に努めます。

緊急の手術や入院治療が必要な症例に対応する二次救急医療体制は、救急告示病院が担当していますが、休日及び夜間については、<sup>3</sup>病院群輪番制病院制度により対応しています。

湖南保健医療圏では、医師の偏在化により、輪番制に必要となる十分な体制をとることが困難な病院も出てきているため、安全・安心な医療が提供できるよう、医師等の確保に努めるとともに、関係機関との協議調整を行い、夜間等における救急医療体制の充実に努めます。

また、救急医療情報を提供する「滋賀県広域災害・救急医療情報システム」の活用により、救急医療機関の効果的な運用を図ります。

## （３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への患者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 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

## （１）損害賠償の請求についての援助等

### 1）交通事故相談活動の推進

（ア）市民生活相談課主催の専門相談を活用し、交通事故相談活動を推進します。

（イ）交通事故被害者への親切で適正な相談活動に努めるため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターやその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図ります。

（ウ）交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務に努めるとともに相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、職員の資質の向上に努めます。

---

<sup>2</sup> 一次（初期）救急医療体制：休日急患診療所と在宅当番医制により、比較的症状の軽い救急患者に対する診療

<sup>3</sup> 病院群輪番制病院制度：地域内の病院群が共同連帯して輪番制方式により休日夜間等における重傷救急患者の診察を受け入れる体制

## **(2) 交通事故被害者支援の充実強化**

### **1) 自動車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行う交通遺児援護事業を支援します。また、当会の活動内容を広く市民に周知するとともに、募金箱設置と募金活動に協力します。

### **2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進**

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を実施します。さらに、民間の犯罪被害者支援団体や関係機関相互との連携を図ります。

## **8 道路交通事故原因の情報提供**

交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供し、交通安全に対する市民の意識の高揚を図ります。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 鉄道事故のない野洲市を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高密度で運行されている現在の鉄道では、ひと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。

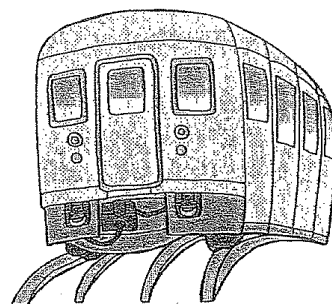
このため、各種の安全対策を総合的に推進し、市民が安心して安全に利用できる鉄道交通を目指します。

#### 1 鉄道事故の状況等

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、近年はほぼ横ばい傾向にある中、滋賀県下においては令和2年に3件の運転事故が発生しました。

また、令和2年の滋賀県下において発生した運転事故の死者数は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、及び乗客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年までの間は乗客の死亡事故は発生しませんでした。



#### 2 交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死亡者が発生するような重大な列車事故を未然に防止し、乗客の死亡者数ゼロを継続するとともに、運転事故件数の減少を目指します。

### 第2節 鉄道交通の安全についての対策

#### 1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

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、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) 鉄道交通の安全に関する知識の普及**

鉄道の運転事故及び置石・投石等の運行妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するため、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く市民に普及する必要があることから、全国交通安全運動等の機会をとらえて、鉄道事業者等関係機関・団体と協力して広報活動を積極的に行います。

### **(2) 救助・救急活動の充実**

鉄道の重大事故等の発生時の避難誘導、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その他の関係機関との連携・協力体制の強化に努めます。

## **第3章 踏切道における交通の安全**

### **第1節 踏切事故のない野洲市を目指して**

#### **1 踏切事故の状況等**

滋賀県下において踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は2件、死傷者数は1人となっています。

これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられますが、全国的には依然として、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

#### **2 交通安全計画における目標**

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もと、次の諸施策を積極的に推進することによって、踏切事故ゼロを目指します。

### **第2節 踏切道における交通の安全対策について**

#### **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、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な事故となる可能性があることから、市内4箇所の踏切の状況を踏まえながら、より効果的な安全対策を、総合的かつ積極的に整備するよう関係機関と協力して推進します。

#### **2 今後の施策**

##### **（1）市道三上市三宅線甲賀踏切内の歩車道分離の実施**

特に朝夕、交通量の多い甲賀踏切において、歩道と車道を分離し踏切内での交通事故を無くすとともに、歩行者と車両のスムーズな通行の確保を図ります。

##### **（2）踏切道の交通安全と円滑化を図る措置**

踏切道における交通の安全を図るため、甲賀踏切の拡幅を進めています。新踏切についても、将来的な拡幅の検討を要望します。また、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを警察に要請します。

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通行者に対し、交通安全意識の向上及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周知徹底を図る必要があります。このため、広報活動等の強化に努め、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き要望します。