資料１

（案）

赤字：第 11 次大津市交通安全計画と比較して、県第 12 次計画に協調して追加・変更した内容（箇所）
青字：市対策会議委員会・幹事会及び市議会生活産業常任委員会における意見を反映し、前計画と比較して追加・変更した内容（箇所）

第１２次
大津市交通安全計画

令和８年度～令和１２年度

－交通事故のない大津を目指して－

令和９年３月

大津市交通安全対策会議

目次

第１章　計画の考え方
計画の性格・位置づけ
１　計画の性格　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
２　計画の位置づけ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
３　計画期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

第２章　基本理念等
第１節　基本理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
第２節　交通事故の発生状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

第３章　交通安全計画の目標
計画の目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４

第４章　道路交通の安全についての対策
第１節　道路交通の安全対策の視点
１　重視すべき視点　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
２　滋賀県と共通の視点　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
３　大津市独自の視点　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１１
第２節　道路交通に関する安全施策
１　道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１３
２　交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２１
３　安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
４　車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
５　道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
６　救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
７　被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
８　情報収集及び調査研究の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・　３３

第１章　計画の考え方

計画の性格・位置づけ

１　計画の性格

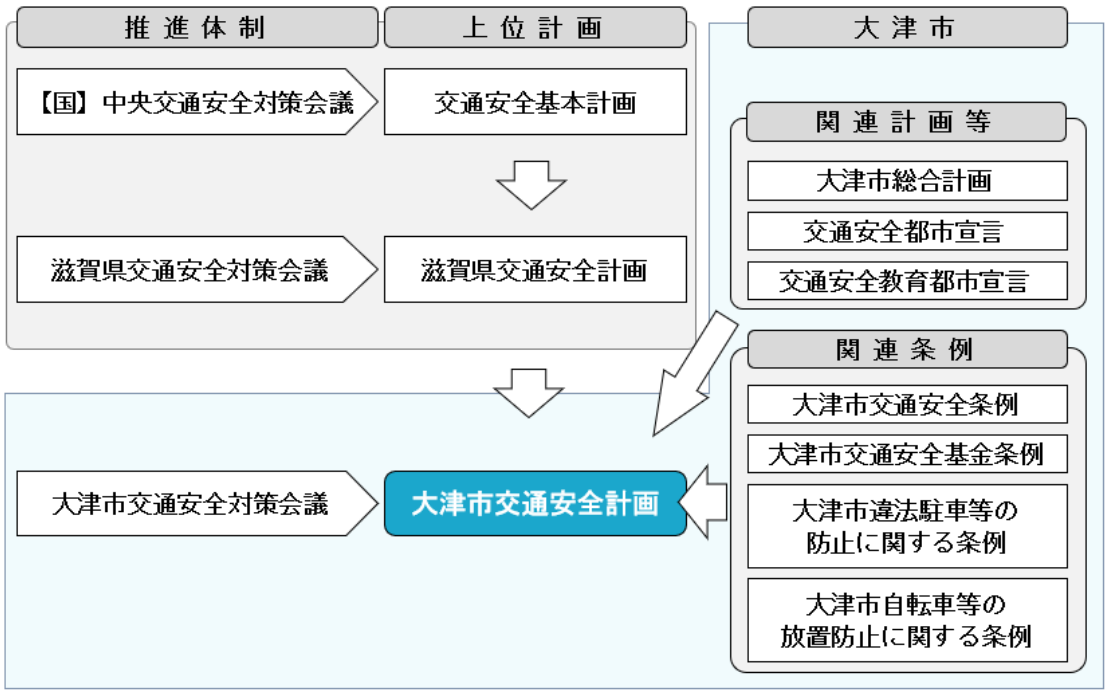
本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、大津市交通安全対策会議が滋賀県交通安全計画（以下、「県計画」という。）に基づき策定するもので、大津市における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものです。

本計画に記載のない鉄道交通、踏切道における交通の安全については、県計画に基づき国、県とともに推進していきます。

２　計画の位置づけ

本計画は、国の交通安全基本計画、県計画を上位計画として位置づけており、大津市総合計画や大津市交通安全条例等にも関連しています。

また、令和4年4月に施行した大津市交通安全条例の実効性を高めるための重要な役割も担っています。



３　計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

第２章　基本理念等

第１節　基本理念

「交通事故のない大津を目指して」

人口減少や高齢社会の進展、自然災害の頻発化など、大津市を取り巻く課題は今後一層深刻化することが予測されます。このような社会情勢の変化に対応しながら、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、地域社会が安全・安心であることが重要です。

交通事故は、被害者やその遺族のみならず、加害者の人生に重大な影響を与えるとともに社会的、経済的にも大きな損失をもたらします。このため、交通安全の確保は、安全で安心な地域社会を実現するための重要な要素です。

本市では、その重要性を踏まえ、昭和46年以降、11次・55年にわたり、国、滋賀県、警察、関係機関等と連携を図り、様々な取組を行ってきました。第11次大津市交通安全計画（以下、「前計画」という。）期間中においては、交通事故による死傷者数は、長期的には減少傾向にある一方で、重傷者数は毎年目標値を上回っていることから、重大事故を防ぐための更なる対策が必要となっています。

本市では交通安全施策を総合的かつ計画的に推進し、もって交通事故のない安全で安心な地域社会の実現を目指して、令和4年4月に大津市交通安全条例（以下、「条例」という。）を施行しました。第12次大津市交通安全計画においても、前計画の方針を継承しつつ、時代のニーズに応え、条例に定める人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本として、究極的には交通事故のない社会の実現に向けて**「交通事故のない大津を目指して」**を基本理念とし、**交通事故死者数は指標とはせず、常にゼロ**を目指します。

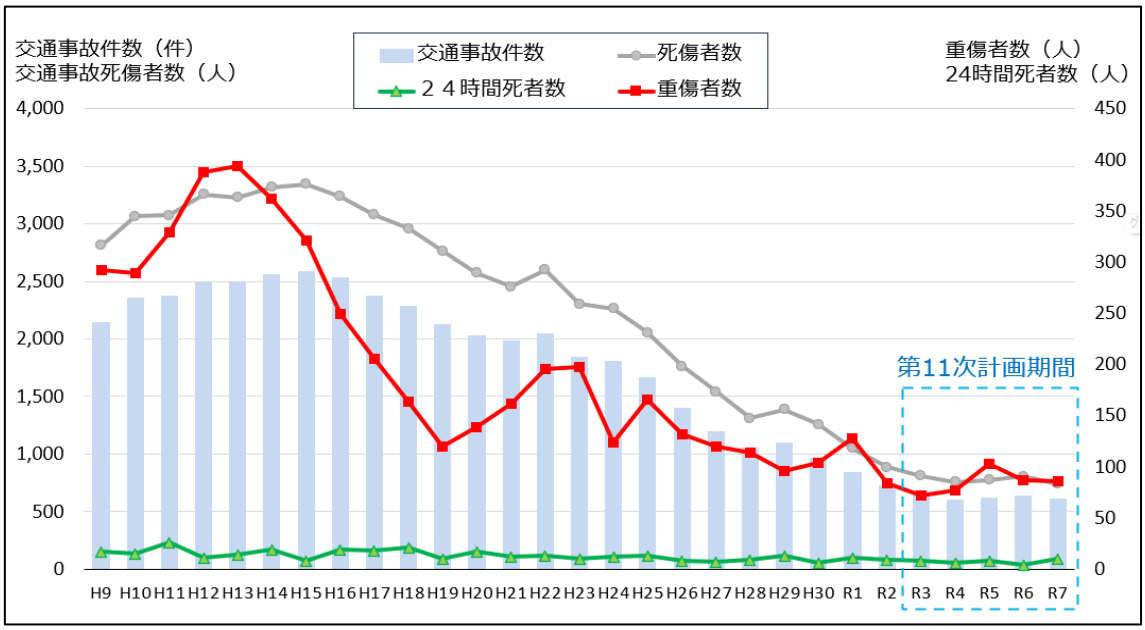
第２節　交通事故の発生状況

大津市の交通事故による死傷者数は、平成15年の3，346人を境に減少傾向に転じ、その後、令和2年には886人となって1，000人を下回り、令和7年には739人となりました。また、交通事故に関するその他の各数値についても、長期的には減少傾向にあります。

前計画では、年間の重傷者数を60人以下にすることを目標に、各種交通安全施策を推進してきました。しかし、計画期間中に目標の達成には至りませんでした。

前計画期間中における交通事故発生状況の特徴としては、高齢者と歩行中・自転車乗用中の重傷者が多いこと、また、交差点及びその付近での事故が多く発生していることが挙げられます。

【大津市における交通事故の発生状況】



【大津市における各計画期間中の年間の平均値】

	交通事故件数(件)	死傷者数(人)	重傷者数(人)	24 時間死者数(人)
第７次（H13～H17）	２，５１４	３，２４２	３０６	１５．６
第８次（H18～H22）	２，０９４	２，６７０	１５６	１４．６
第９次（H23～H27）	１，５８５	１，９８５	１４８	１０．０
第 10 次（H28～R2）	９４０	１，１７８	１０５	９．６
第 11 次（R3～R7）	６２９	７７８	８５	７．２

第３章　交通安全計画の目標

計画の目標

○交通事故の年間重傷者数を、「６０人以下」にすることを目指します。

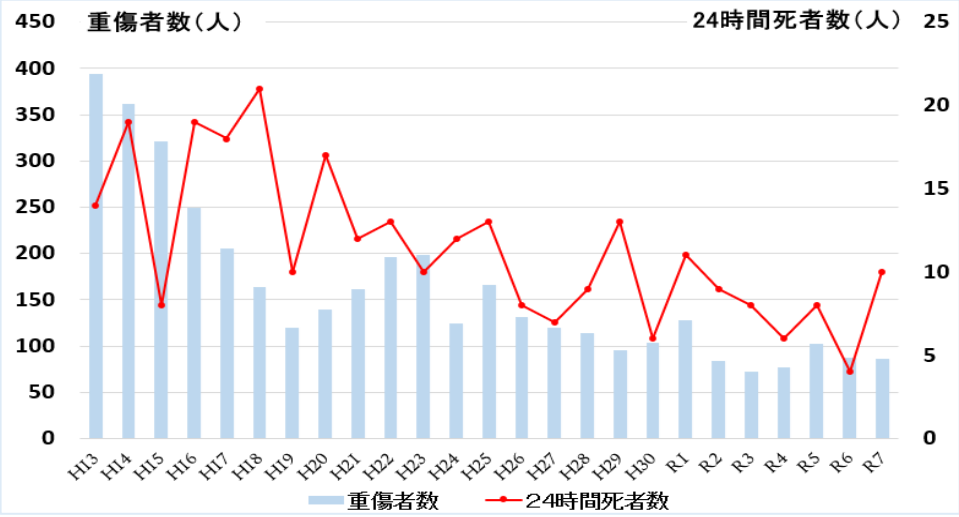
前計画では、「交通事故の年間重傷者数を60人以下にする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

本計画では、国や県の第12次計画を参考に、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、引き続き、重傷者数を指標とし、交通事故による年間の重傷者数を60人以下にすることを目指します。

【参考】第12次交通安全基本計画（国）及び第12次滋賀県交通安全計画の目標

	重傷者数	24時間死者数
国	20，000人以下	1，900人以下
県	270人以下	30人以下

【大津市における交通事故による重傷者数及び24時間死者数の推移】



【指標設定の考え方】

滋賀県に対する大津市の割合（人口、重傷者数等）を算定し、滋賀県が第12次計画で目標とする重傷者数270人を基に大津市の指標を設定。

（参考）各指数での比率（対滋賀県）により算定した場合

- 人口　　：24.6%　→　66.4人
- 交通事故重傷者数：26.3%　→　71.0人
- 交通事故件数　　：22.2%　→　60.0人

第４章　道路交通の安全についての対策

第１節　道路交通の安全対策の視点

１　重視すべき視点

近年、交通事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づく交通安全対策は、一定の効果があったものと考えられます。

一方で、交通事故による死亡者数は依然としてゼロには至っていないことから、これまでに実施してきた交通安全対策を踏まえながらも、大津市における交通事故に関する情報を収集、分析して事故原因に応じた重点的な対策を講じていくことが必要となっています。

そのため、大津市における交通事故の特徴を踏まえた、交通安全対策を推進するための大切な視点を設定します。

【滋賀県と共通の視点】

(1) 高齢者[*1]を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
(2) 子ども[*2]の安全確保のための環境整備
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
(5) 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
(6) 先進技術の活用推進
(7) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
(8) 地域が一体となった交通安全対策の推進

【大津市独自の視点】

(1) 歩きスマホの禁止
(2) 見通しの確保の推進
(3) 子どもの自転車安全教育の推進

２　滋賀県と共通の視点

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

前計画期間における交通事故重傷者数に占める高齢者の割合は32．6％であり、高齢者の人口比率28．2％を上回っています。今後も高齢化が進展することを踏まえると、高齢者の交通安全対策の必要性はますます高まっていくことが予想されます。

---

*1　高齢者：65歳以上の者
*2　子ども：中学生以下の者

そのため、高齢者の交通事故被害の防止と安全な運転の確保の両面から、総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

① 歩行者、自転車利用者等としての対策

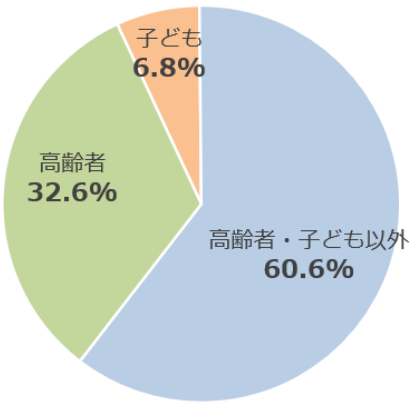
高齢者が歩行や自転車等で移動する場合の対策として、歩道等の整備や生活に密着した身近な道路の安全対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの推進、また、バリアフリー化された道路交通環境の整備を推進します。

② 高齢者の安全運転を支える対策

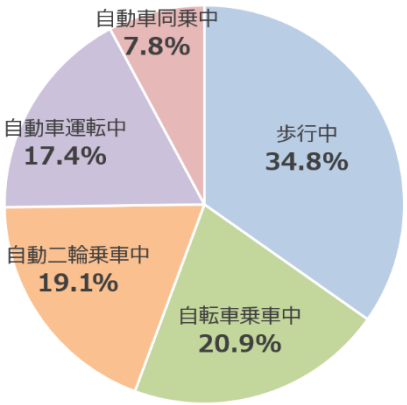
高齢者の安全運転を支える対策としては、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を積極的に行うとともに、技術の進展状況と併せて、技術の限界についても情報提供することで、より一層の安全対策につなげていきます。

また、高齢者とその家族が運転機能の変化に早期に気付く機会が持てるように、情報提供を行うとともに、運転免許証返納後の日常生活を支えるための取組を推進します。

【大津市における交通事故重傷者数の内訳】



【高齢者の重傷者の事故状況】



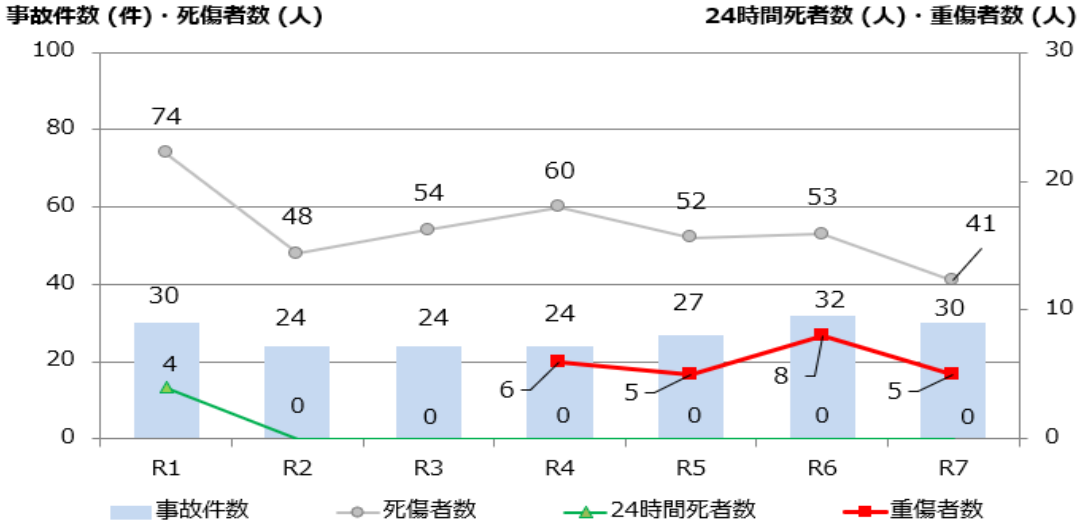
※数値は令和4年～令和7年のもの

(2) 子どもの安全確保のための環境整備

子どもが関わる交通事故は、概ね横ばいで推移していますが、次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、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等において、関係機関と地域が連携した安全点検と適切な管理、横断歩道の設置や歩道の整備等による安全・安心な歩行空間の確保を行うとともに、発達段階に応じた、交通安全教育を進めていくことが大切です。

また、子どもの自動車乗車中の安全を確保するため、6歳以上の児童についても、身長等の体格に応じたチャイルドシートの適切な使用について、周知していく必要があります。

【大津市における子どもの事故の推移】



(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

前計画期間における交通事故重傷者数に占める歩行者の割合は24．1％であり、このうち高齢者の割合は47．1％となっています。また、歩行者と車両が当事者となった事故のうち、歩行者が横断中であった割合は53．8％となっています。

このような状況を踏まえ、歩行者の安全を確保するためには、安全に通行できる道路交通環境の整備に加え、運転者及び歩行者双方の交通安全意識の向上が重要です。

① 安全・安心な歩行（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いても、横断歩道の設置や歩道の整備、歩行者や自転車の通行帯の明示等、安全で安心な歩行空間の確保に努めます。

② 交通安全教育等の推進

ア 運転者への交通安全教育

横断歩行者が関わる交通事故を減少させるため、運転者に対して横断歩道に関する交通ルールの周知と歩行者優先の徹底を図ります。

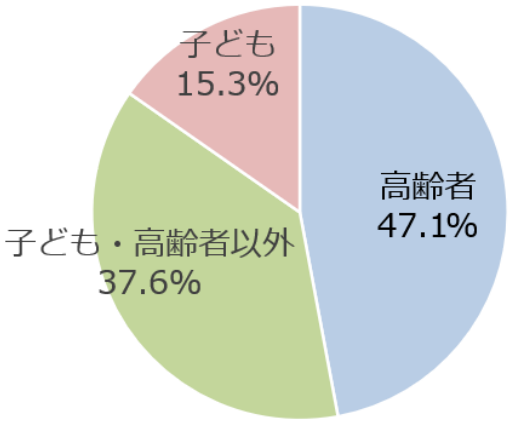
イ 歩行者への交通安全教育

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のあるところではその信号に従うことに加え、歩きスマホをしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

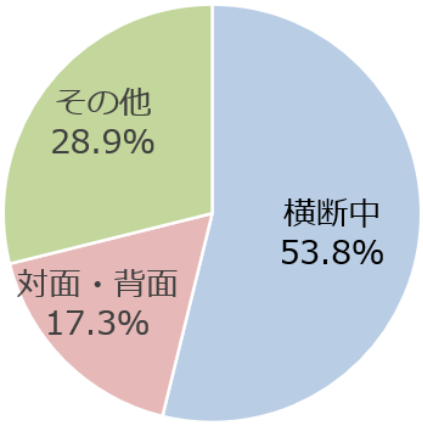
【大津市における交通手段別の交通事故重傷者数】

	R4		R5		R6		R7		合計	
	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）
自動車	19	24.7	29	28.2	27	31.0	21	24.4	96	27.2
自動二輪車	8	10.4	18	17.5	10	11.5	17	19.8	53	15.0
原付	10	13.0	14	13.6	11	12.6	9	10.4	44	12.5
自転車	21	27.2	16	15.5	21	24.2	17	19.8	75	21.2
歩行者	19	24.7	26	25.2	18	20.7	22	25.6	85	24.1
合計	77		103		87		86		353	

【交通事故重傷者のうち歩行者事故の年代別割合】



【歩行者事故類型別の割合】



※数値は令和4年～令和7年のもの

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

前計画期間における交通事故重傷者数に占める自転車の割合は21．2%であり、減少傾向にあった自転車事故件数、死傷者数ともに令和6年から増加傾向にあります。

このような状況を踏まえ、自転車の安全を確保するためには、自転車の安全利用に向けた交通ルールの遵守と、安全な通行環境の整備を推進することが重要です。

① 交通安全教育とルールの周知徹底

令和6年11月に自転車の運転中の携帯電話使用等（ながらスマホ等）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されたことを踏まえて、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育を充実させるとともに、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ります。

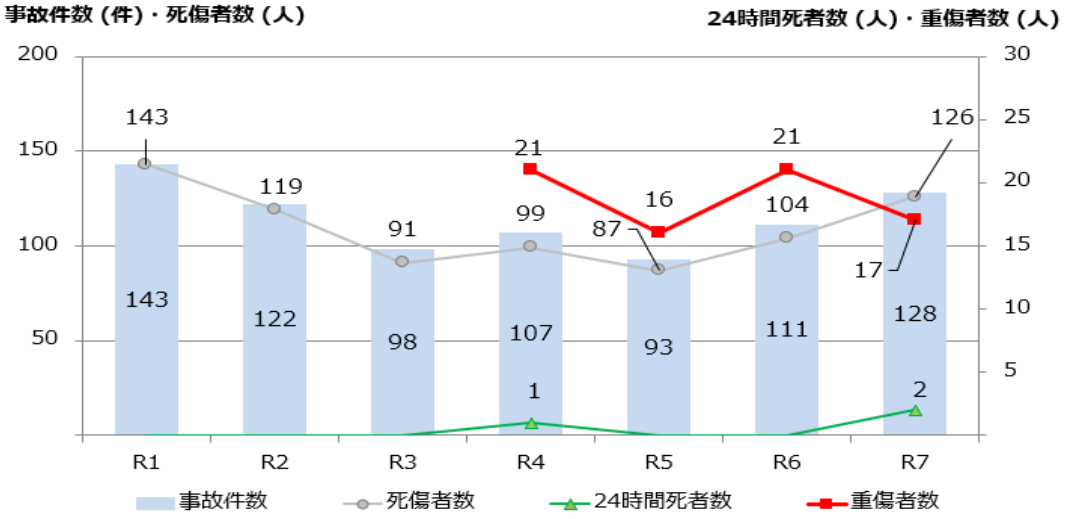
また、自転車の点検・整備や損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、電動アシスト自転車の普及に伴い、交通事故防止を図るため、車両特性を踏まえた広報啓発活動を推進します。

② 安全で快適な自転車通行空間の確保

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、安全で快適な自転車通行空間の確保に努めます。

【大津市における自転車の事故の推移】



(5) 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

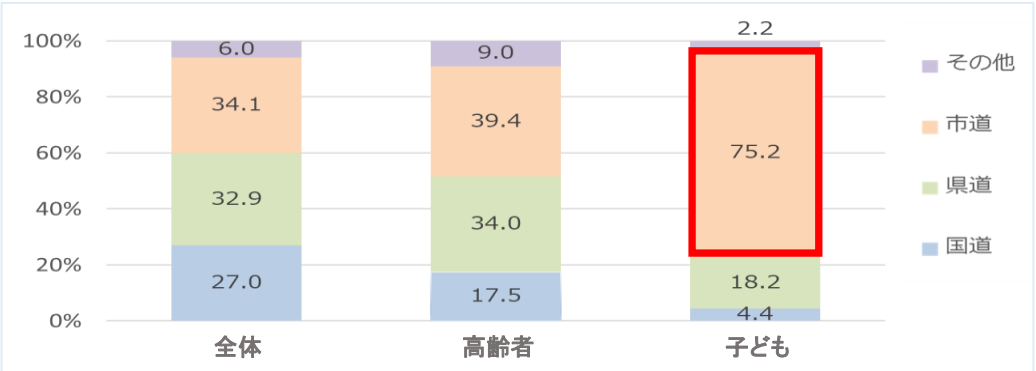
① 生活に密着した身近な道路における安全確保

前計画期間における子どもが関わる交通事故の75．2%は市道で発生しており、他の年齢区分と比べると、市道での交通事故の割合が高くなっています。

全ての歩行者や自転車利用者が安全かつ安心して通行できる環境を確保するため、自動車の速度抑制に向けた道路交通環境の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等を推進します。

また、「ゾーン30」に狭さく等の物理的デバイスを加えた「ゾーン30プラス」について、地域の状況に応じて導入を推進するとともに、生活道路における法定速度の引き下げについても周知します。

【大津市における年齢区分別・路線別の交通事故件数の割合】（第11次計画期間）



② 交差点における安全確保

前計画期間における交通事故のうち、52．3%が交差点や交差点付近で発生しています。

様々な交通が輻輳する交差点は、交通事故の発生リスクが高い危険箇所であることから、車両等の安全な通行と歩行者の安全を確保するため、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交通安全施設の整備を進めるとともに、交差点通行時の安全行動の実践を促す交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

また、新設交差点についても、供用後の交通の変化等に伴い、事故の発生リスクが高まるおそれがあることから、警察や道路管理者による供用前の安全対策を推進します。

【大津市における道路形状別の交通事故件数と割合】（第11次計画期間）

	計画期間合計	
	（件）	（%）
交差点	1，109	35．3
交差点付近	535	17．0
単路	1，320	42．0
踏切	0	0．0
その他	181	5．7
合計	3，145	100．0

(6) 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進技術の活用により、交通事故が減少しています。今後も、セーフティー・サポートカー等の普及はもとより、国・県及び民間事業者による新たな取組に関する情報を収集し、安全運転支援技術の効果と限界を併せて周知します。

(7) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の発生地域、場所、形態等の情報を分析し、従来の対策では抑止が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とともに、ビッグデータや専門家の知見等も活用していきます。

(8) 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、住民等の協働による地域に根ざした交通安全対策に取り組みます。

なお、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や担い手不足が進んでいる現状を踏まえ、若者をはじめ全ての世代が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、交通安全活動に参加する人材の確保と育成につながる取組を推進します。

3　大津市独自の視点

(1) 歩きスマホの禁止

歩きスマホによる交通事故やトラブルが多発し社会問題になっていることから、警察や交通安全協会等の関係機関とも連携し、歩きスマホ禁止の周知と危険性に関する広報啓発活動を推進します。

前計画期間中は、歩きスマホの禁止に向けた啓発を重点的に実施する期間を新たに設定したほか、JR 駅前での街頭啓発、公募により作成した啓発ポスターの掲出等を実施しました。しかし、これらの取組を実施したものの、歩きスマホの減少を確認するには至っておらず、より効果的な啓発方法を検討する必要があります。

このため、第12次計画では、「歩きスマホをしない、させない」気運の醸成に向けて、広く意見やアイデアを取り入れながら、効果的かつ共感を得られる広報啓発活動を、関係機関と連携して取り組みます。

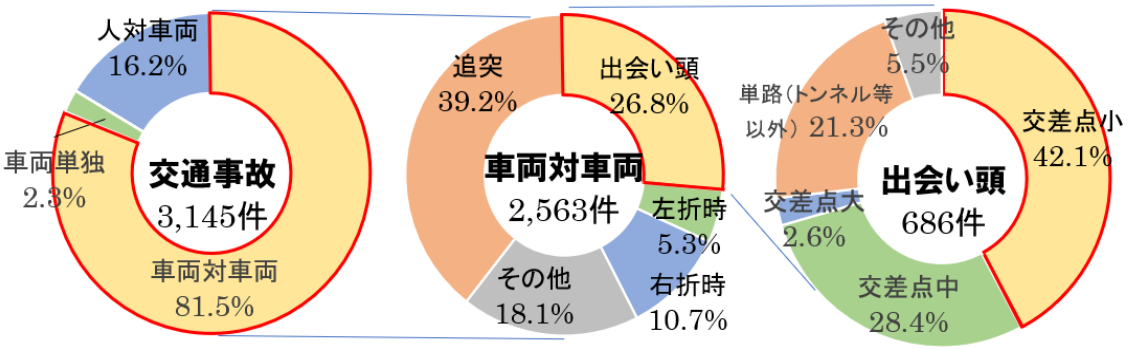
(2) 見通しの確保の推進

前計画期間における交通事故の81．5％は車両対車両の事故で、そのうち26．8％が出会い頭の事故となっています。出会い頭の交通事故の42．1％は、過失割合の重い第1当事者が5．5m未満の道路から交差点に進入した際に発生しています。また、交差点だけでなく路外施設の出入り口付近での発生も懸念されます。

前計画期間中は、「大津市の道路、施設の見通し確保に係る設計・管理上の指針」や「大津市街路樹等管理ガイドライン」を策定し、見通しの確保のための市道整備や市有施設の整備を推進してきました。引き続き、出会い頭の事故や交差点における事故を防ぐため、交差点や路外施設の出入り口付近における見通しの確保に向けた取組を推進します。

【大津市における事故類型別・道路形状別の交通事故件数の割合】

車道幅員（第 1 当事者側）
交差点小 5.5m 未満
交差点中 5.5m 以上 13m 未満
交差点大 13m 以上



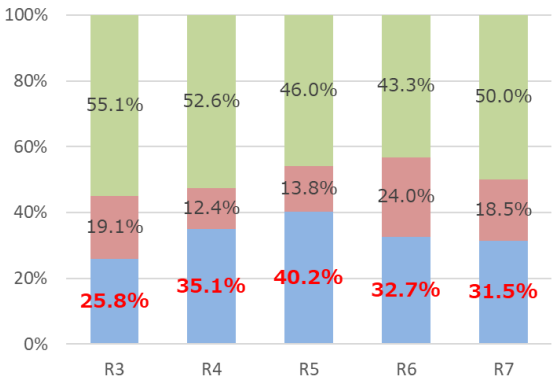
(3) 子どもの自転車安全教育の推進

前計画期間中の交通事故の状況をみると、自転車事故の傷者数に占める児童・学生*3の割合が、全交通事故の傷者数に占める児童・学生の割合と比べて高い傾向にあります。

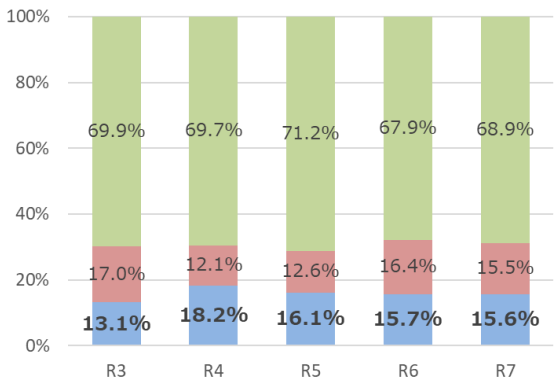
また、警察庁によると、小学生、中学生及び高校生の自転車関連死亡・重傷事故では、その約8割に安全不確認や一時不停止等の法令違反がみられます。

こうした状況を踏まえ、子どもが自転車を安全に利用するためには、交通ルールの知識を習得するだけでなく、安全確認や一時停止等を確実に実践し、危険を予測して行動する能力を身に付けることが重要です。このため、教育機関、警察、関係機関及び家庭と連携し、発達段階に応じた自転車安全教育を推進するとともに、交通ルールの遵守と安全な利用行動の定着を図ります。

【自転車事故の傷者数の割合】



【全交通事故の傷者数の割合】





*3 **児童・学生**：園児、小学生、中学生、高校生、大学生及びその他学生

第２節　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

「人」の視点に立った道路等の交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進等のきめ細かな事故防止対策を実施することにより、安全・安心な道路交通環境の形成に努めます。

① 生活に密着した身近な道路等における交通安全対策の推進

通過交通[*4]車両の流入や車両速度を抑制する対策を進め、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

ア 滋賀県公安委員会による対策

県計画に基づく交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進します。

イ 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歩行空間を整備するとともに、歩行者や自転車の通行の安全性の確保や通過交通車両の流入の抑制を図る対策を実施します。

また、国や県、市、市民等が連携して、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や交通事故危険箇所の対策に取り組みます。

② 通学路等における交通安全の確保

子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検等を実施するなど、地域や保護者から日常の状況を把握したうえで、道路交通の実態に応じ、学校、教育委員会、保育所等の対象施設及びその施設を所管する機関、警察、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。

合同点検で確認した危険箇所については、対策の実施状況と効果を継続的に確認します。また、キッズゾーンの周知や、保育所等の職員による危険箇所の点検を行い安全対策につなげていきます。

また、園児、児童、生徒等の通行の安全を確保するため、通学路をはじめとした歩道等の整備や路肩拡幅、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、横断歩道の拡充等の対策を推進します。

---

*4 **通過交通**：ある地域を通過するだけで、その地域内には目的地がない交通のこと。

さらに、中学生の自転車通学時の交通事故防止に向け、学校等と連携した交通安全対策や、通学路に配慮した除雪・融雪対策を推進します。

これらの取組に加えて、毎年度、国や県、市、市民等が連携し、通学路を集中的に点検する安全点検期間を設け、その実施について市民に周知・啓発します。

③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア　駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性や幅員が確保された歩道等を積極的に整備します。

イ　歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン*5、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場の整備等を推進します。

ウ　高齢者、障害者等の安全な移動を支援する信号灯器や道路標識、道路標示の整備、新たな技術の導入に向けた検討を推進します。

エ　大津市バリアフリー基本構想に基づくJR大津駅他8地区における特定事業の推進をはじめ、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた施設の整備を推進します。

また、視覚障害者誘導用ブロックや歩行者用の案内標識の設置等を推進します。

オ　横断歩道、バス停留所付近等の駐車違反の取締りを強化するとともに、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上の放置自転車等の撤去に努めます。

④ 交差点や施設出入り口等の見通しの確保の推進

交差点や施設出入り口等の見通しを確保するため、歩行者や運転者、子どもや高齢者、障害者の目線に立って、「大津市の道路、施設の見通しの確保に係る設計・管理上の指針」を活用し、門、柵、塀、植栽等の設置に配慮するとともに、隅切りや待避所、カーブミラーの設置等に取り組みます。

市民や事業者に対しても、同指針を活用し、建物や構造物を設置する際には、道路の見通しを遮らない大きさ、形状等に配慮するよう、周知・啓発に努めます。

また、令和7年4月に策定した「大津市街路樹等管理ガイドライン」を踏まえ、街路樹や植樹帯等の点検・整備を継続するとともに、見通しを妨げる街路樹の伐採及び植樹帯の撤去等に取り組みます。

特に、交差点付近や通学路等における街路樹、植樹帯等のうち、見通しを妨げるものについては、重点的に点検・整備を行います。

さらに、安全な道路空間を確保するため、道路占用の適正化と不法占用物の排除に努めます。

---

*5　**エスコートゾーン**：道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列

(2) 高速道路の道路利用促進による生活に密着した身近な道路等の安全確保

高規格幹線道路等の事故率の低い道路の利用を促進し、生活に密着した身近な道路等における通過交通車両の流入や車両速度の抑制を図ることで、歩行者や自転車の安全を確保します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策として、交通事故危険箇所に対するきめ細かで効率的な取組を推進します。

① 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

県計画に基づき、道路整備事業における交通安全効果の科学的検証とマネジメントサイクルの適用により交通安全対策の効率的・効果的な実施を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進します。また、事故情報や対策の効果を踏まえた道路交通環境整備に努めます。

② 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、道路標識等の高輝度化、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、見通しの確保、付加車線等の整備、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柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標の設置等の対策を推進します。また、対策を推進するにあたっては、地域から寄せられる情報や事故情報も踏まえて検討していきます。

③ 幹線道路における交通規制

一般道路における交通の安全と円滑化を図るための速度規制の適正化等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合の臨時交通規制等による事故の防止を図ります。

④ 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、再発防止を図ります。

⑤ 適切に機能分担された道路網の整備

ア 幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークの体系的な整備と、歩道や自転車道等の充実により、歩行者、自転車、自動車等の通行の分離を図ります。

イ 安全性の高い幹線道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

ウ 交通の効果的な分散のため、バイパス等の充実を図ります。

エ　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備と、車両速度及び通過交通車両の流入の抑制等を行います。

⑥　高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等における事故防止対策は、県計画に基づき推進します。

⑦　道路の改築等による交通事故対策の推進

安全な交通の確保に向け、自転車通行環境の整備や交差点のコンパクト化等を推進します。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全等を確保するため、歩道等の設置や、生活道路における狭さくの設置等による通過車両の抑制対策、自転車と歩行者等を分離するための自転車道や自転車専用通行帯の設置等の道路の改築を推進します。

イ　交差点及びその付近における車両の巻込み等による交通事故の防止と車両速度の抑制を図るとともに、歩行者の安全を確保するため、交差点のコンパクト化や歩行者溜まりの整備等を推進します。

ウ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため、交通量や通行の状況に応じた歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

エ　交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、歩行者空間の拡大を図るための周辺の幹線道路及び広場等の整備を図ります。

⑧　交通安全施設等の高度化

ア　交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる信号制御の改良と視認性の向上に資する信号灯器の LED 化を推進します。

イ　道路の構造や交通の状況等に応じた安全確保のために、道路標識等の高輝度化、排水性舗装、高視認性区画線の整備等を推進します。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

警察及び道路管理者等が連携し、事故実態を踏まえた重点的かつ効果的な交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境の改善や新設道路の供用前の安全対策を行い、交通事故の未然防止と交通の円滑化を図ります。

①　交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、「大津市公共施設総合管理計画」に基づき、市が管理する交通安全施設等について、中長期的な視点に立った計画的な点検・修繕や、老朽施設の更新及び施設の長

寿命化を推進します。

また、道路の区画線や路面標示等について、定期的な点検を行い、適正な維持管理に努めます。

② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活に密着した身近な道路において人優先の考えの下、通過交通車両の流入の抑制や歩行空間のバリアフリー化、通学路等の歩行空間の確保、自転車通行空間の整備、無電柱化等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保等に努めます。

また、最高速度30km/h の区域規制「ゾーン30」の標識設置及び路面標示と狭さく等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」を導入するとともに、生活道路のセンターラインの標示の見直しによる速度抑制対策について、地域の状況に応じて実施します。

③ 幹線道路対策の推進

幹線道路の交通事故発生箇所における交差点改良等の重点的な対策を実施します。

④ 交通円滑化対策等の推進

交通の円滑化、高度道路交通システム（ITS）の活用、道路交通環境整備への住民参加の促進等は、県計画に基づき推進します。

⑤ 市道が新たに接続する県道交差点の安全対策の推進

県計画に基づき、市が管理する新設道路と県が管理する既存道路に接続する交差点では、供用前に警察及び道路管理者が現地点検を行い、必要な安全対策を講じます。

(5) 高齢者等の移動環境の向上

高齢者等の事故防止や運転免許証の自主返納等への対応として、鉄道・バスなどの地域の実情に応じた公共交通等の移動手段が確保された状態を目指します。

令和8年3月に策定した、地域公共交通のマスタープランとなる「第2次大津市地域公共交通計画」に基づき、既存公共交通の維持に努めるとともに、バス路線の廃止等に対応したデマンド型乗合タクシー等の新たな移動手段の導入を進めることにより、高齢者をはじめとする市民の移動手段の確保に努めます。

また、運転免許証の自主返納後の生活を見据え、買い物支援等の取組との連携を図ります。

(6) 歩行者空間の面的整備とバリアフリー化

駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路における歩道整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックや音響式信号機の整備等により、歩行空間の面的な整備とバリアフリー化を図ります。

(7) 無電柱化の取組

歩行空間のバリアフリー化や無電柱化等により、歩道の安全かつ円滑な交通の確保を図ります。

(8) 効果的な交通規制の推進

県計画に基づき、ハード・ソフト両面での総合的な対策を警察や道路管理者と連携して実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備(ビワイチ*6)

サイクリング「ビワイチ」の定着等により自転車利用者の増加や、令和8年4月1日に自転車の交通反則通告制度(青切符制度)が導入されたことを踏まえ、車道通行を基本とし、歩行者と自転車を分離した安全な自転車通行空間の整備等を関係機関と連携して推進します。

また、レンタサイクルや駐輪場等の自転車利用の促進に資する情報提供や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

加えて、必要に応じた交通規制や自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車車両の取締りについて、警察との連携を図ります。

② 放置自転車対策の推進

県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、駅前広場及び道路に放置されている自転車の整理・撤去等を行います。

(10) 高度道路交通システムの活用

県計画に基づき、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する「高度道路交通システム」(ITS)等の活用に取り組みます。

---

*6 **ビワイチ**:びわ湖を一周すること。本文では、自転車でびわ湖を一周すること。

(11) 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・円滑化を図るため、公共交通機関と自転車の利用を促進します。

① 公共交通機関の利用促進

公共交通機関のバリアフリー化や利用者視点に立った利便性の向上等により、利用しやすい公共交通環境の整備を進めます。

② 安全な自転車利用の促進

通勤・通学や買い物等の日常利用と観光利用の両面から自転車利用を促進するため、自転車の安全利用推進の取組と併せて、情報発信や啓発に取り組みます。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備え、緊急輸送道路の橋梁の耐震化、回避・代替道路の整備、道の駅の防災拠点化、監視システムや道路情報板等の交通安全施設の整備、災害発生時の交通規制や情報提供については、県計画に基づいて実施します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

① きめ細かな駐車規制の推進

駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や二輪車の駐車需要等にも配慮し、きめ細かな駐車規制を推進します。

また、宅配需要の増加による貨物集配車両の駐車について、関係機関が連携し、規制の見直し及び路面標示の整備を推進します。

② 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反や放置車両等は、県計画に基づく対策を強化します。

③ 駐車場の有効利用

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車場の有効利用を推進します。

④ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除と自動車の保管場所の確保等について、市民への広報・啓発を行うとともに、関係機関・団体との連携により、市民による違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

⑤ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等の地域の意見や要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、違法駐車の取締り、広報啓発活動等、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(14) 道路交通情報の充実

① 情報収集・提供体制の充実

県が行う道路交通に関する情報提供の充実に加えて、市が管理する公共駐車場の満空情報の提供を行います。

② 分かりやすい道路交通環境の確保

視認性・耐久性に優れた固定標識の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、外国人にもわかりやすいよう案内標識の英語表記の併記等を推進し、事故多発箇所等で、英語表記等の看板や路面標示による注意喚起の実施に努めます。

(15) 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等

ア 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ついては、道路構造の保全と安全かつ円滑な道路交通の確保のために、適正に運用するとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導取締りにより排除し、特に市街地において重点的に取り組みます。

さらに、道路上から不法占用物件等をなくすための啓発活動に積極的に取り組みます。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整するとともに、掘り返し防止の対策として共同溝等の整備も推進します。

② 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止のため、「道の駅」等の休憩施設等の充実を図ります。

③ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯による交通事故を防止するため、公立小学校の体育施設等の開放や児童館の利用を促進します。

④ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等による交通の危険がある場合、及び道路に関する工事のために必要な場合は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づく通行の禁止又は制限を行います。

⑤ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域における冬期の安全確保のための除雪作業等に努めるとともに、気象、路面状況等を道路情報提供装置等により提供します。

(16) ウォーカブル*7な公共空間の整備

県計画に基づき、居心地が良く歩きたくなる人中心の空間の整備を推進します。

また、パークアンドライド*8 による公共交通や自転車利用を促進するとともに、自動車の速度低下や抜け道利用を防止するため、狭さく等の物理的デバイスの整備を推進します。

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

ア 目標

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意識の醸成を図るとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要となる基本的な技能及び知識の習得を目指します。

イ 取組

幼稚園、保育所及び認定こども園では、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、交通安全カンガルー教室や

---

*7 **ウォーカブル**：「居心地がよく歩きたくなる」の意

*8 **パークアンドライド**：都市部などの交通渋滞緩和のため、自動車などを郊外の鉄道駅やバス停留所などに設けた駐車場に駐車（パーク）させ、鉄道や路線バスなどの公共交通機関へ乗り換えて（ライド）目的地に行く方法

子どもの自転車乗り方教室等を通じた学びの機会を提供するとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備・充実を図ります。

交通安全教育における関係機関・団体等との連携を促進し、幼児の保護者が家庭において適切な指導ができるよう交通安全講座やウェブサイト等の充実を図ります。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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や知識の習得を目指すとともに、道路及び交通の状況に応じて危険を予測し、回避する意識及び能力の育成を図ります。

イ 取組

小学校では、家庭及び関係機関・団体等と連携し、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行や自転車の安全利用、危険予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等に重点をおいて、発達段階に応じた交通安全教育を実施します。

さらに、子どもの自転車乗り方教室や、教育教材の作成・配布などを通じた通学の安全対策に取り組むとともに、教員向けの心肺蘇生法の実技講習会等の取組も推進します。

また、児童の保護者が、日常生活の中で模範となって行動し、実際の交通の場面で児童に対して、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、交通安全講座やウェブサイト等の充実を図ります。

さらに、通学路での児童の見守りや安全行動の指導等の充実を図るため、教員やスクールガード等に対する研修の実施や交通安全協会に対する活動支援等にも取り組みます。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の安全利用に必要な技能と知識を習得するとともに、道路及び交通の状況に応じて危険を予測し、回避する能力や、自他の安全に配慮した行動が出来るようになることを目指します。

イ 取組

中学校では、家庭及び関係機関・団体等とも連携し、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行や自転車の安全利用、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、応急手当等について交通安全教育を実施します。

特に、自転車の安全利用については、交差点での安全確認や歩行者への配慮など、発達段階に応じた交通安全教育を実施するとともに、長期休業前等には、自転車の交通ルール全般について、周知を図ります。

また、小学校に引き続き、中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果を高めていくため、自転車の安全利用を含む教育教材等の作成・配布、教員等への講習会等の取組を推進します。

さらに、地域における保護者向け交通安全講座やウェブサイト等の充実を図ります。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転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ともに、交通社会の一員としての交通ルールの遵守や生命の尊重など、責任を持って行動ができる社会人の育成を目指します。

イ 取組

高等学校では、県計画に基づき、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全利用、二輪車・自動車の特性、危険予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、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、免許取得前の交通安全教育に取り組む必要があります。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導は、生徒の実態や地域の実情に応じて、関係機関・団体やPTA等と連携し、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮し、実践的な交通安全教育が求められます。

中学校に引き続き、高等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、自転車の安全利用等を含む、教育教材等の作成・配布や教員等への講習会等の取組が重要となります。また、高校生の自転車利用について、交通反則通告制度が適用される年齢となるため、関係機関と連携した周知を行い、法令遵守の意識醸成を図ります。

さらに、地域における高校生及び同年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進するとともに、小中学校等との交流を通じた社会人としての自覚と交通安全活動への積極的参加を促すことも必要であり、関係機関の役割分担の下、取組を進めます。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

ア 目標

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心とした交通安全教育の充実を図り、特に、免許取得後は、運転者としての社会的責任の自覚を促し、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避能力の向上を図り、交通事故被害者等の心情に対する理解の促進及び交通安全意識・交通マナーの向上を目指します。

イ 取組

公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が行う運

転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を推進します。また、企業等を対象に交通安全教育に活用できる教材や啓発資料等の提供を行います。

安全運転管理者や運行管理者等の法定講習や指導者向けの研修会等への参加を促し、事業所における自主的な安全運転管理を推進します。

また、公民館及びコミュニティセンター等における社会人を対象とした講座等による自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進と交通安全協会、安全運転管理者協会等の関係機関・団体、交通ボランティア等による活動への支援の充実を図ります。

大学生・専修学校生等を対象に、自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の利用の実態に応じた交通安全教育を推進します。

また、運転免許を持たない若者や成人についても SNS 等を利用するなど、交通安全について学ぶ機会の提供に努めます。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

ア 目標

加齢に伴う身体機能の変化が歩行又は車両の運転等に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動に対する理解を深め、主体的に安全な交通行動を実践するとともに、必要な技能及び交通ルール等の知識の習得を目指します。

イ 取組

高齢者に対して交通安全を指導できる者の養成や教材・教具等の開発、指導体制の充実に努めるとともに、シミュレーター等の安全教育機器を活用した実践型の交通安全教育を推進します。また、関係機関・団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等とも連携し、高齢者向け交通安全教室等の開催や、各種の催し等の多様な機会を活用した取組を推進します。

運転免許を持たず交通安全教育をあまり受けていない高齢者に対し、見守り活動等の日常的に接する機会を利用した助言等に努めます。これらの取組にあたっては、高齢者の自発性に配慮しつつ、事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材用品の利用を促進します。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進します。

このほか、県計画に基づき、高齢運転者に対する講習や免許更新時講習の内容を充実するとともに、高齢運転者の受講機会の拡大と自発的な受講を促進します。

加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対しては、家族や関係機関等と協力し、高齢者運転免許証自主返納等促進助成事業の積極的な周知を行い、自主的な運転免許証の返納を促進します。

また、関係機関と連携して、運転技術に不安を感じていない高齢者に対しても、安全運転に向けた認知機能の早期チェックのためのチラシ等を用いて、本人と家族が運転機能や認知機能の変化を考える機会をつくり、安全な自動車運転の推進を図ります。

さらに、免許証返納後に自転車を利用する高齢者への交通安全教育や啓発を推進するとともに、移動手段に関する情報提供を行います。

電動車椅子やシニアカー（電動カート）を利用する高齢者に対しては、関係団体等とも連携し、購入時等における安全利用の周知に取り組みます。また、高齢者に対して地域及び家庭における適切な周知・啓発が行われるよう、交通安全をテーマにした世代間交流の促進に努めます。

高齢化の一層の進展に的確に対応するため、高齢者自身の交通安全意識の向上、地域全体で高齢者を見守り配慮する意識の高揚、地域の見守り活動の推進、高齢者の安全確保に資する先進技術の活用を進めます。

⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進

実践型の交通安全教室の開催等の障害の種別や程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行が困難な障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等にも取り組みます。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人の交通事故を防止するため、我が国の交通ルールやマナーの周知を図るとともに、母国との交通ルールや交通安全に対する考え方の違いについての理解を深める取組を進めます。このため、企業、大学、関係団体及び警察等と連携し、自転車等の交通ルールに関する、多言語資料の配付や講習会の開催など、周知・啓発に取り組みます。

また、訪日外国人をはじめとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報・啓発を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、参加・体験・実践型の方法を積極的に活用します。企業等を対象に、交通安全教育に活用できる教材や啓発資材等の提供を行うとともに、関係機関・団体とも連携し、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の充実を図ります。

また、受講者の年齢等に応じた交通安全教育指導者の養成・確保を図るとともに、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の安全教育機器の活用などにも努めます。さらに、必要に応じて教育の方法、利用する教材等の見直し等を図り、社会やライフスタイルの変化、

情報通信技術の進展を踏まえた取組を推進します。

(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

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ことを目指して、国等と連動した交通安全運動や、近江路交通マナーアップ運動、ゆりかもめ運動などを通して、交通安全思想の広報・啓発を推進します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点事項、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動を展開するとともに、関係機関・団体とも連携し、運動終了後の継続的・自主的な活動につなげます。

② 横断歩行者の安全確保（横断歩道利用者ファースト運動）

信号機のない横断歩道の手前での減速や横断歩道における歩行者優先について運転者の再認識を促すため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しても、運転者に対して横断する意思を伝え、安全を確認してから横断を始めること等の自らの安全を守るための交通行動を促します。

ア 横断歩行者

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び横断意思の明示、横断前・横断中の安全確認など、自らの安全を守る行動を促す交通安全教育等を推進します。さらに、高齢者には、加齢に伴う歩行速度の低下等を踏まえ、安全な横断方法の周知・啓発を行います。また、運転者に対して、高齢者の行動特性について注意喚起します。

イ 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止のため反射材用品等の普及と使用を促進します。

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の遵守と交通マナーの実践を理解するための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、「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日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、歩行者や他の車両への配慮等も含めた自転車の正しい乗り方や自転車乗用時のヘルメット着用による頭部被害の軽減効果についての理解を促進し、幼児、児童、生徒に加え、転倒リスクの高い高齢者等、全ての世代における自転車利用時のヘルメット着用に

関する普及啓発に取り組みます。

また、令和6年11月に施行された自転車の「ながらスマホ」の罰則強化や、酒気帯び運転に対する罰則の新設、令和8年4月からの交通反則通告制度について周知を行います。

さらに、自転車の安全利用を促進するため、特に運転技術や交通ルール、交通マナー等を習得するための子どもの自転車乗り方教室を開催します。

配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されている自転車について、ルールやマナーに違反する行動を防止するため、自転車運転者講習制度をはじめとする交通安全教育等の充実を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合等に加害者となる側面もあることから、自転車利用者としての自覚と責任をもつ意識を育みます。事業者等の協力も得て損害賠償責任保険等への加入対策を進めます。

また、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故防止のため、灯火点灯の徹底や反射材用品等の取付けの促進を図ります。

自転車に同乗する幼児の安全確保のため、幼児用座席におけるシートベルトの着用を促進します。

④ 歩きスマホ禁止の徹底

歩きながらスマートフォンを操作する「歩きスマホ」は、周囲への注意が散漫になり、視野が狭まることで、交通事故やトラブル等を誘発する可能性が高いことから、歩きスマホ禁止の周知・啓発の取組を強化します。周知・啓発を強化するにあたっては、教育機関との連携や、若者等の意見を取り入れながら、効果的な取組につなげていきます。

屋外で歩行しながらスマートフォンを操作する人が多い現状を踏まえ、「歩きスマホをしない、させない」気運を醸成するために、広報紙、市ホームページや SNS の活用及びスマートフォンの販売店や携帯キャリア等と協力した周知・啓発に取り組むとともに、駅前等の人の利用が多い場所での街頭啓発等を行います。

⑤ 自動車のペダル踏み間違いによる事故対策の推進

高齢運転者による自動車のペダルの踏み間違いにより、重大事故が発生している状況を踏まえ、自動車の急発進等抑制装置の普及を促進します。後付け安全運転支援装置の設置補助を実施し、装置の効果を併せて周知します。

⑥ 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、罰則の周知や思いやり・譲り合いのある運転の促進、被害を受けた際の適切な対応、ドライブレコーダーの有効性について、広報啓発活動を推進します。

⑦ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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、広報・啓発を推進するとともに、地域や職域における飲酒運転根絶の取組を進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の醸成を図ります。

⑧ 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中にスマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」の禁止や危険性について広報・啓発に取り組みます。

⑨ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解の促進や衝突実験映像等を用いた着用効果が実感できる交通安全教育の推進、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の啓発に取り組みます。

⑩ 児童を含む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の理解を深めるための広報・啓発、指導を推進します。

また、幼稚園・保育所・認定こども園、交通安全協会等とも連携し、保護者に対する効果的な取組を行います。

⑪ 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用ついて、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

⑫ 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、歩道通行の要件や車道の左側通行、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止等の交通ルールとヘルメット着用の重要性について、県計画に基づき、関係機関と連携して利用者に対して周知徹底を図ります。

⑬ ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクは、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転免許が必要であるとともに、ナンバープレートの取得や車体への表示、ヘルメットの着用等が必要であることについて、県計画に基づき、関係機関、販売事業者等と連携して周知を図ります。

⑭ 効果的な広報・啓発の実施

交通安全に関する広報については、広報紙、市ホームページ等の広報媒体や、「滋賀県警察ぽけっとポリスしが」等を活用し、市民が必要な交通安全情報を速やかに得られるようにします。自転車の交通反則通告制度（青切符制度）や、中央線等のない生活道路における自動車の法定速度30km への引き下げ等、交通安全に関する制度の周知を徹底します。また、広報の実効性を高めるため、次の方針により取り組みます。

ア 交通安全に果たす家庭や地域の役割は大きく、特に、子ども、高齢者等を交通事故から守るために、保護者への周知・啓発、地域等からの要請に対応した出前講座、自治会等の地域団体とも連携した広報・啓発に取り組みます。また、中高生などの若い世代を中心に、SNS 等を活用し、自転車の交通ルールを分かりやすく効果的に周知・啓発します。特定小型原動付自転車については、16歳未満の運転が禁止されていることも踏まえて、交通ルールの周知を図ります。

イ 高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報啓発活動を促進するため、交通の安全に関する資料や情報の提供等の支援に努めるとともに、報道機関の理解と協力を得て、交通安全の気運の醸成を図ります。

エ 地域や職域における広範な交通安全教育と広報啓発活動を促進するための DVD 等の教材の貸出や、子どもの見守り活動を支援するための横断旗、啓発用ビブス等の支給に取り組みます。

オ 交通安全に関する広報啓発活動を広く展開し、地域の見守り活動や交通安全教育に携わる人材の確保と育成を図るため、交通安全活動を行っている個人・団体の表彰等に取り組みます。

⑮ その他の普及啓発活動の推進

県計画に基づき、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度超過、飲酒運転等の違反防止を図ります。また、事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努めます。冬季のスタッドレスタイヤ装着等の安全対策や、先進安全技術の効果についても周知・啓発を行います。

また、県や交通事業者と連携し、「幼少期から地域の公共交通に親しみを持ち、自発的な行動をとれる人間を育てる」ことを目的に、児童、生徒への交通環境学習等モビリティ・マネジメント*9 活動を推進し、自家用車以外でも安全に移動できる公共交通の利用を促進します。

---

*9 **モビリティ・マネジメント**：一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体における交通安全指導者の養成等の活動への支援や必要な情報の提供に努め、主体的な活動を促進します。

このため、地域団体、自動車製造・販売関連団体、自動車利用者団体等に対しても交通安全運動等の機会を活かして働き掛けを行い、広範な活動を展開します。

また、交通ボランティア等への支援や相互協力体制の充実、地域の実情に応じた交通安全教育の指導者や団体等の育成、交通安全の取組を次世代につなぐための幅広い年代の参画等を促進します。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民に加え、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も加えた安全意識によって支えられていることから、交通安全思想の普及徹底を図るにあたり、行政、学校、民間団体、企業等と市民等が連携を密にし、自治会等と協力しながら、地域の実情に応じた身近な活動を促進します。

また、交通安全活動に貢献した個人・団体の表彰制度の拡充し、幅広い世代の交通安全意識の向上と地域人材の育成を図ります。

3　安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

県計画に基づき、運転免許を取得しようとする者に対する教育としての自動車教習所における教習や取得時講習、運転者に対する再教育等の充実、妨害運転等の悪質・危険な運転者への処分者講習による再教育、二輪車安全運転対策、高齢運転者対策としての高齢者教育や臨時適性検査等の実施、改正道路交通法に基づく高齢運転者の運転技能検査の適切な運用、高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用等を進めます。

また、高齢者をはじめとする市民の移動手段の確保に向け、「第2次大津市地域公共交通計画」に基づき、交通事業者等と連携し、地域公共交通の維持・確保及び利用促進・利便性の向上に取り組みます。

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づくりを進めるため、高齢者の運転免許証自主返納等促進助成事業を継続し、免許証の自主返納を促します。また、関係機関と連携して、安全運転に向けた認知機能の早期チェックのためのチラシ等を用いて、本人と家族が運転機能や認知機能の変化に早期に気付くための情報を提供するとともに、運転機能に関する理解促進のための周知・啓発を進めます。

さらに、シートベルト及びヘルメットの正しい着用、チャイルドシートの正しい使用の徹底、自動車安全運転センターが行う事業の利用促進、自動車運転代行業者の指導育成、危険な運転者の早期排除等の取組を関係機関と連携して進めます。

(2) 安全運転管理の徹底

安全運転管理者及び副安全運転管理者による交通安全教育指針に基づく事業所内の交通安全教育を推進するとともに、安全運転管理者によるアルコール検知器を用いた運転前後の酒気帯び確認等の義務の履行徹底を図ります。また、企業等を対象に、交通安全教育に活用できる教材や啓発資材等の提供を行います。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を図るため、ドライブレコーダーの映像を活用し、身近な道路に潜む危険や日頃の運転行動の問題点等を自ら把握する取組を促進します。

(3) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

県計画に基づき、事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プラン[*10]に基づく取組を促進します。

(4) 交通労働災害の防止等

県計画に基づき、「交通労働災害防止のためのガイドライン[*11]」の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

県計画に基づき、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の気象情報や地震等の自然現象等について、情報提供の強化に努めます。

4　車両の安全性の確保

県計画に基づき、先進安全自動車(ASV)の普及促進や自動運転機能が作動する走行環境・条件への理解の促進、自動車の検査や点検整備の充実、不正改造車両の排除等を進めます。また、高齢運転者による運転操作ミスや健康起因による事故が発生していることや、今後の高齢化の進展により運転者の高齢化が加速していくことを踏まえ、高齢者が自ら運転する場合の安全対策として、ペダルの踏み間違いによる交通事故防止のための後付け安全運転支援装置の設置補助を行うとともに、これらの安全技術の効果を周知します。

また、自転車の安全な利用と事故防止を図るため、自転車利用者による定期的な点検整備の促進や損害賠償責任保険等への加入義務の徹底を図るとともに、夜間における交通事故防止のための灯火点灯の徹底や反射材用品等の利用促進、全ての世代に対するヘルメットの着用を促進します。

---

*10 **事業用自動車総合安全プラン**：事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会　策定
*11 **交通労働災害防止のためのガイドライン**：平成 30 年6月、厚生労働省　改正

5　道路交通秩序の維持

県計画に基づき、地域の交通事故の実態や違反等に関する地域特性等を考慮した交通指導取締りを実施し、交通事故多発路線等における街頭啓発を行い、飲酒運転、無免許運転等の悪質性、危険性の高い違反等の根絶に重点的に取り組むとともに、「ながらスマホ」に対する交通指導取締りを強化します。

また、事業活動における過積載や過労運転等違反の防止、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止の防止、妨害運転飲酒運転等の悪質・危険な違反行為の根絶、特定小型原動機付自転車及びペダル付き電動バイクの利用者や、高速自動車国道等における交通指導取締りの強化に取り組むとともに、「大津市と大津警察署及び大津北警察署との安全で安心なまちづくりに関する協定書」に基づく効率的かつ効果的な交通事故防止対策等に取り組むことで、道路交通秩序の維持に努めます。

6　救助・救急活動の充実

県計画に基づき、救助体制の整備や、多数傷者発生時における関係機関と連携した救助・救急体制の充実を図ります。

また、自動体外式除細動器（AED）の使用を含む心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発に向け、消防機関等による講習会等の開催を推進します。

さらに、学校における、教職員を対象とした心肺蘇生法の実習を含む各種講習会を開催するとともに、中学校等の保健体育等において児童・生徒を対象とした心肺蘇生法、止血法、包帯法等の応急手当の指導の充実を図ります。

あわせて、救急救命士の養成・配置等を促進するとともに、救助・救急資機材の整備、救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実、緊急通報システム*12の充実等を図ります。

また、救急医療体制の整備や救急医療機関、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　被害者支援の充実と推進

(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

地域における交通事故相談活動を推進するとともに、相談窓口に関する情報を周知し、交通事故被害者等の状況に応じた適切な支援につなげます。

ア　滋賀県立交通事故相談所等とも連携し、円滑かつ適正な相談対応を行うため、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その他民間の犯罪被害者支援

---

*12　**緊急通報システム**：交通事故や緊急事態の発生時に電話等のネットワークを通じて専用の受付センターに手配を行うシステム

団体等の関係機関・団体等との連携・協力に努めます。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した相談対応が求められることから、多様化・複雑化する相談内容に対処できるよう担当者の技能習得に努めます。

ウ　市ホームページ等の積極的な活用により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

② 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救済につながるよう、警察における救済制度の教示や交通事故相談活動を促進します。

(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交通遺児に対して行う経済的・精神的な援助事業や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行います。

②　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

滋賀県立交通事故相談所、警察署の交通課、交通安全活動推進センター等で実施される交通事故被害者等への相談業務の周知や、民間の犯罪被害者支援団体と関係機関相互の連携強化を図ります。

警察における交通事故被害者等に対する交通事故概要や捜査経過等の情報を提供及び「交通事故被害者の手引き」の活用に加え、生活支援も含めた被害者や遺族に対するきめ細やかな対応を実現するための情報提供、相談窓口の充実にも取り組みます。

また、交通事故被害者等が抱える悩みや困難に対して、専門的な知見による支援を実施するため、「犯罪被害者等支援の連携協力に関する協定書」に基づき民間被害者支援団体である公益社団法人おうみ犯罪被害者支援センターによる取組を促進します。

③　自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底

自転車事故の加害者として賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく保険又は共済への加入義務の徹底を図ります。

8　情報収集及び調査研究の充実

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していることや ICT 化の進展を踏まえ、今後の効率的な道路交通安全対策に向けて、人・道・車それぞれの分野における情報収集と調査研

究を進めます。

県計画に基づいて実施される交通管理の最適化、道路管理の効率化、緊急車両の運行支援、高齢者の交通事故防止、交通事故の長期的予測、交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の成果を取組に活かします。

安全運転の推進や効率的な道路の維持管理につながる技術の調査研究を進め、交通事故情報に基づく原因の調査・分析を道路改良等の取組に活かすとともに、安全対策を実施した箇所における効果測定を可能な範囲で実施します。

また、市ホームページや「滋賀県警察ぽけっとポリスしが」等を活用し、市民に対して必要な交通安全情報や分析結果を周知します。

参考資料

資料１　第１１次大津市交通安全計画の振り返り

１　第１１次大津市交通安全計画の目標

(1) 目標

「交通事故の重傷者数を６０人以下にする」ことを目標に定め、各種施策を推進する。

※　年間死者数は指標とせず、常にゼロを目指す。

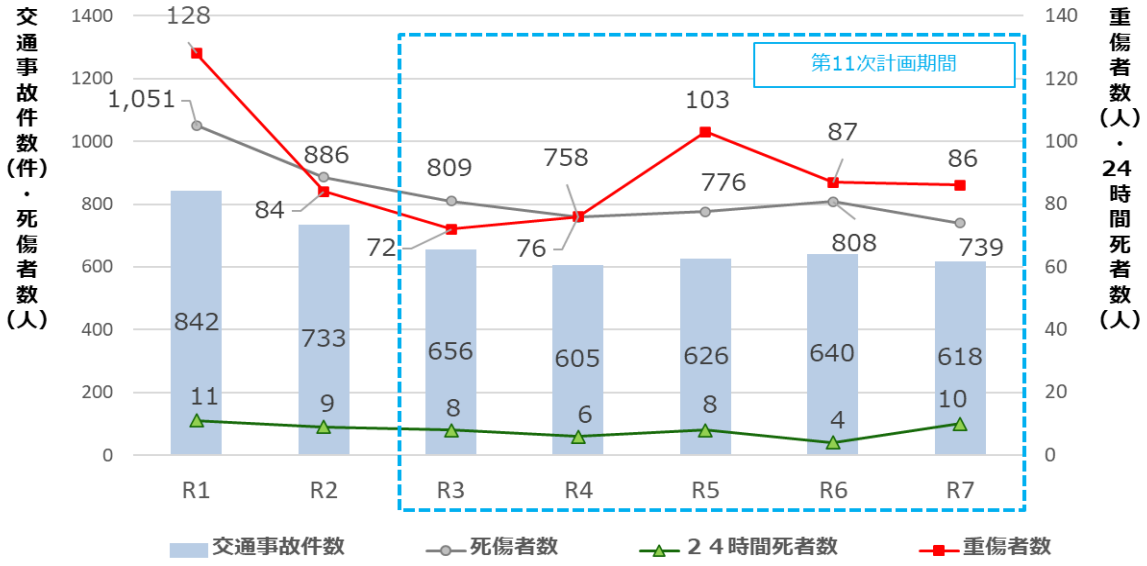
(2) 目標の達成状況

年間の交通事故重傷者数は、令和３年以降目標を達成できなかった。

大津市	第11次 市計画目標	R3	R4	R5	R6	R7
重傷者数(人)	60	71	77	103	87	86
(参考)事故件数(件)	－	656	605	626	640	618
(参考)滋賀県	第11次 県計画目標	R3	R4	R5	R6	R7
重傷者数(人)	290	325	322	404	368	327
24時間死者数(人)	35	37	38	43	28	54
(参考)事故件数(件)	―	2,850	2,862	2,767	2,803	2,782

(3) 第１１次計画期間における交通事故の発生状況

年間の交通事故件数は横ばい、死傷者数、２４時間死者数及び重傷者数については、年によって増減がある。



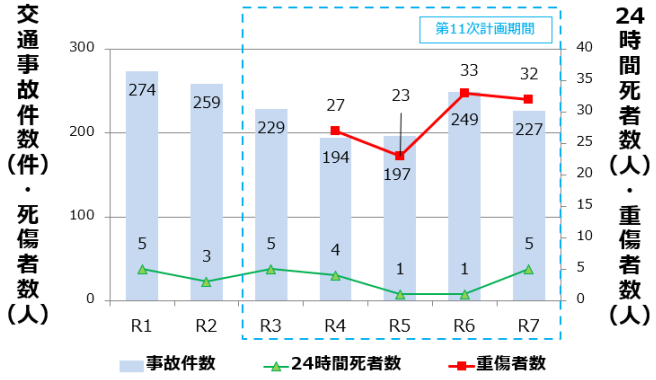
(4) 重点的に対応すべき事項の振り返り

① 高齢者及び子どもの安全確保

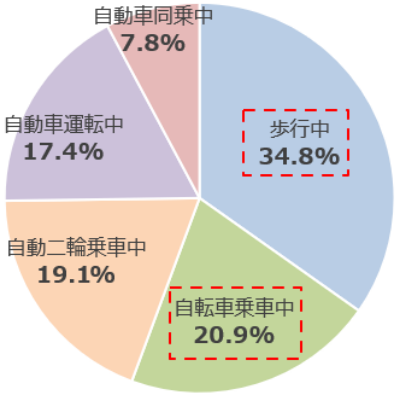
ア 高齢者の交通事故の推移と重傷者の事故状況

・交通事故件数は、令和４年を底に、令和５年から増加に転じている。
・２４時間死者数は令和５～６年は減少していたものの、令和７年は増加している。
・重傷者数は、令和６年から増加しており、歩行中、自転車乗車中の割合が多い。

【高齢者の交通事故の推移】



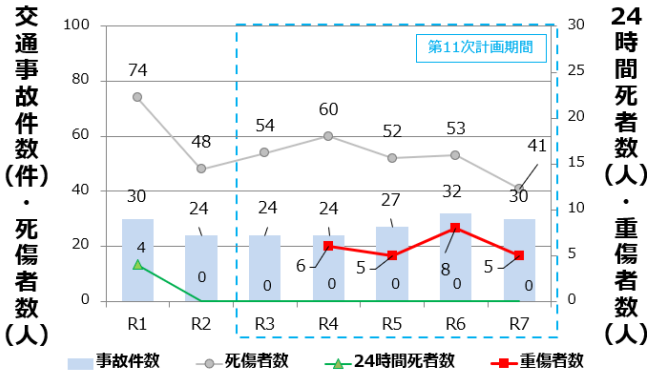
【高齢者の重傷者の事故状況（R4～R7）】



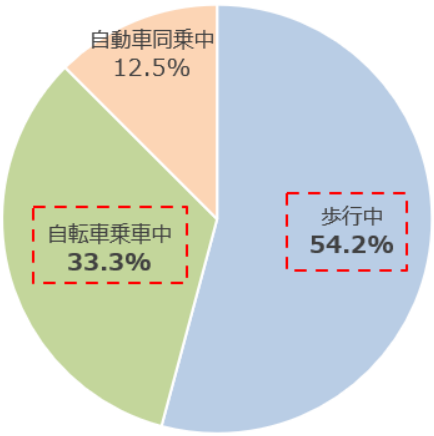
イ 子どもの交通事故の推移と重傷者の事故状況

・交通事故件数は令和５年以降増加傾向にある。
・２４時間死者数はゼロで推移している。
・重傷者数は、令和６年が多かったものの他の年は横ばいであり、歩行中の割合が一番多く、次に自転車乗車中の割合が多い。

【子どもの交通事故の推移】



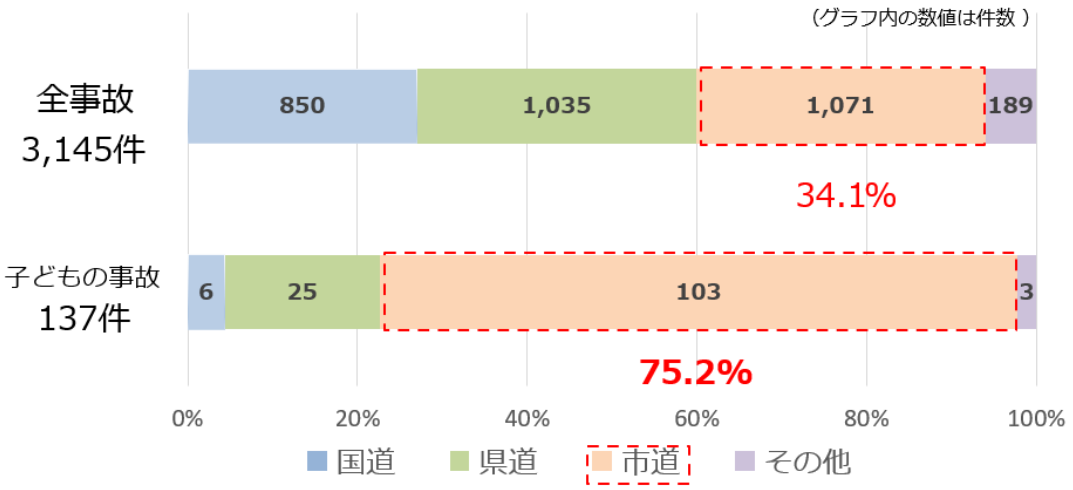
【子どもの重傷者の事故状況（R4～R7）】



ウ　子どもの路線別交通事故件数

・市道（生活道路が中心）において発生した事故の割合は、全事故の３４．１%に対して子どもの事故は７５．２%と非常に高い。

【市内の路線別交通事故件数の割合（R3～R7）】



②　歩行者及び自転車の安全確保

ア　歩行者の交通事故の推移

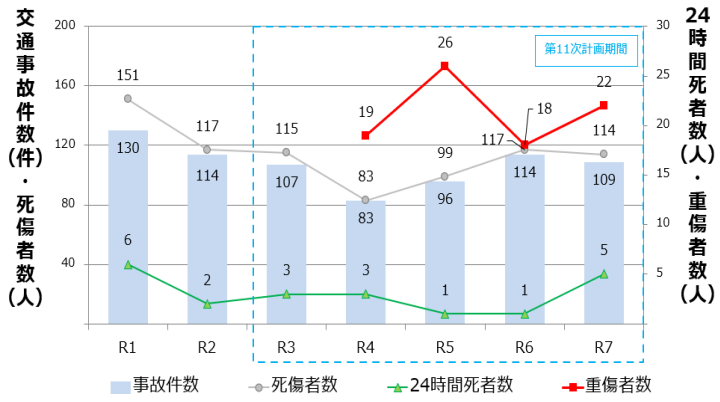
・交通事故件数は、令和４年を底に、令和５年より増加に転じている。

・２４時間死者数は令和５～６年に減少していたが、令和７年に５人と増加した。

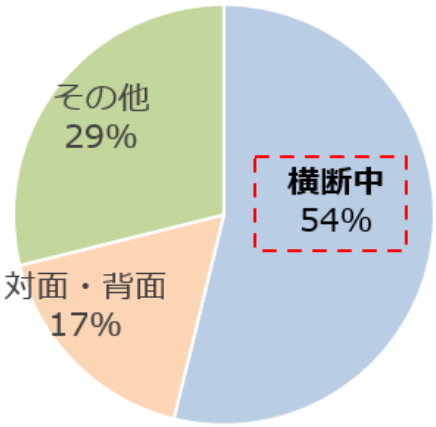
・重傷者数は、年によって増減がある。

・歩行者事故（対車両）においては、横断中の事故が半数以上を占める。

【歩行者の交通事故の推移】



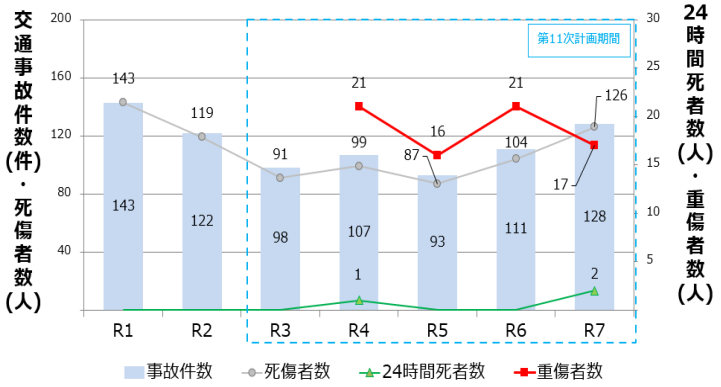
【歩行者事故類型別割合(対車両)】



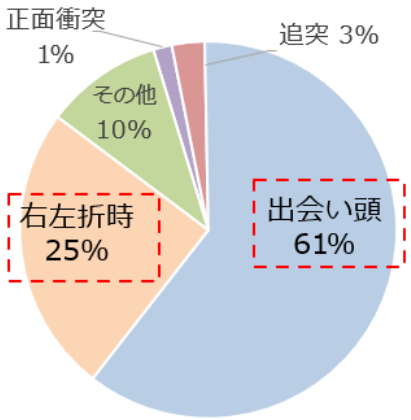
イ　自転車の交通事故の推移

・交通事故件数、死傷者数ともに令和６年から増加傾向にある。
・重傷者数は、年によってばらつきがある。
・２４時間死者数は令和５～６年は０人であったが、令和７年は２人であった。
・自転車事故（対車両）では出会い頭及び右左折時の事故の割合が８割を超える。

【自転車の交通事故の推移】



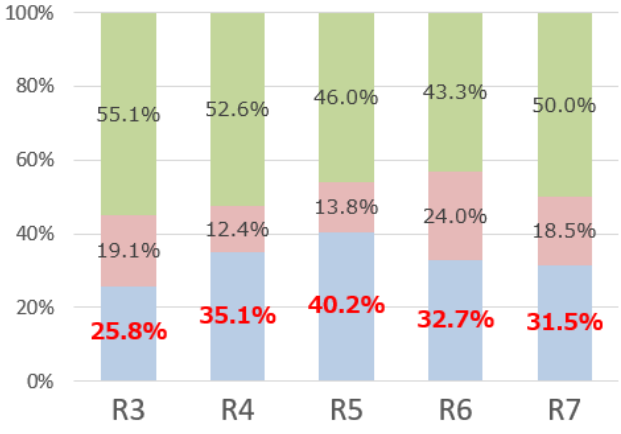
【自転車事故類型別件数割合（対車両）】



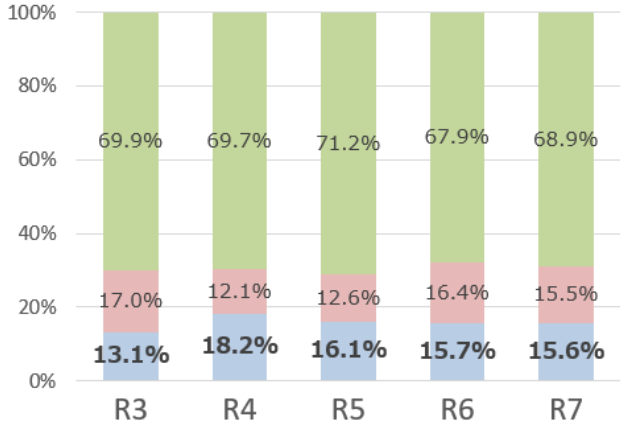
ウ　自転車の交通事故における傷者数の内訳（割合）

・全交通事故の傷者数の割合と、自転車事故の傷者数の割合を比較すると、自転車事故における児童・学生の割合が高い傾向にある。

【自転車事故の傷者数の割合】



【全交通事故の傷者数の割合】



※「児童・学生」は園児、小中学生、高校生、大学生及びその他学生をいう。

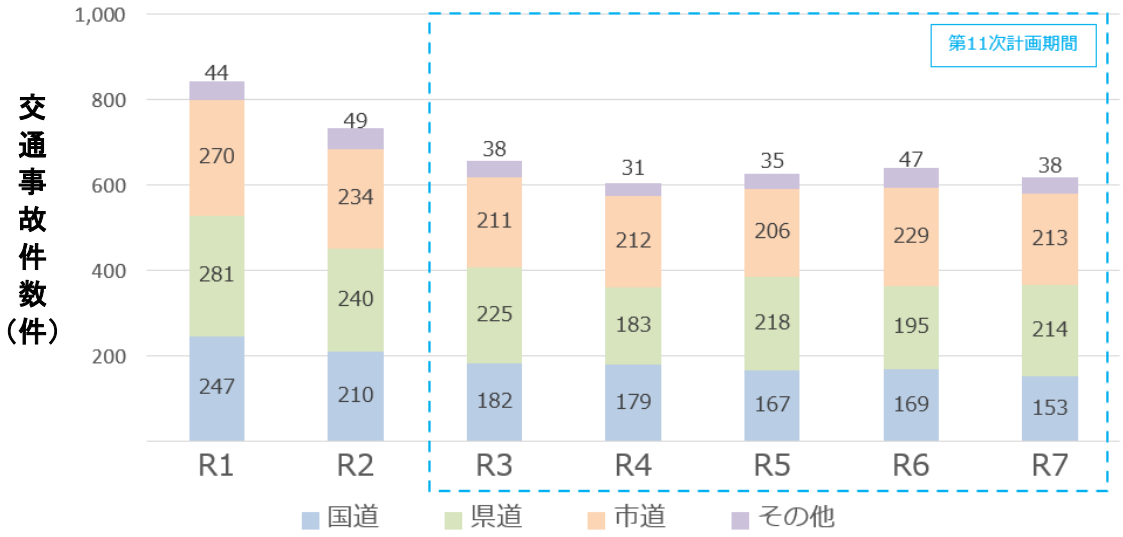
③　生活に密着した身近な道路及び交差点における安全確保

ア　道路別交通事故件数の推移

・市道における交通事故件数は令和６年に増加したものの、計画期間中の件数はほぼ横ばいである。

・国道における交通事故件数は減少しており、県道における交通事故件数は年によって増減がある。

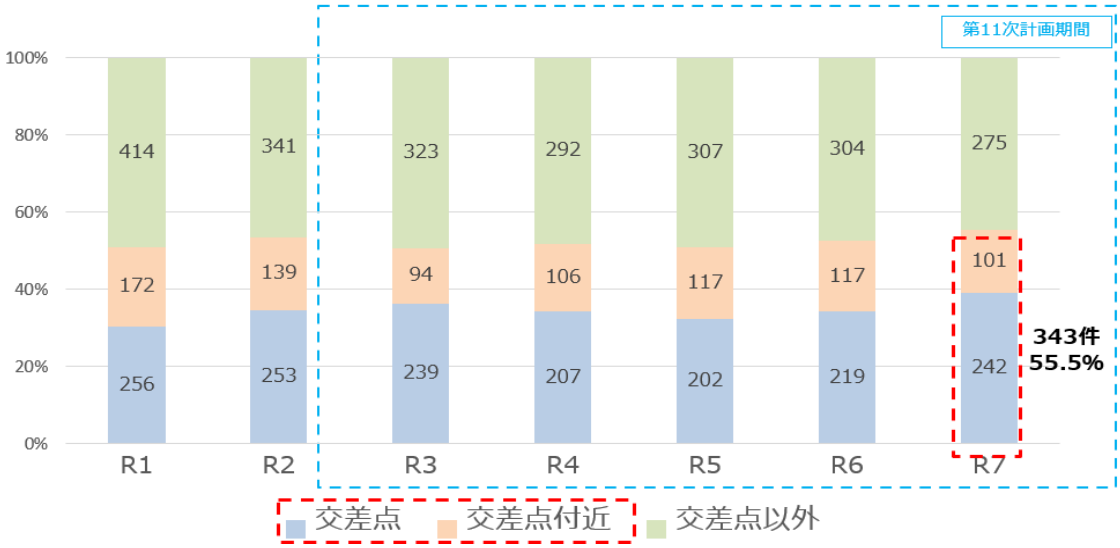
【道路別交通事故件数の推移】



イ　市内の道路形状別交通事故の推移

・交差点及び交差点付近での事故の割合は全体の半数以上を占めている。

【市内の道路形状別交通事故件数の推移】

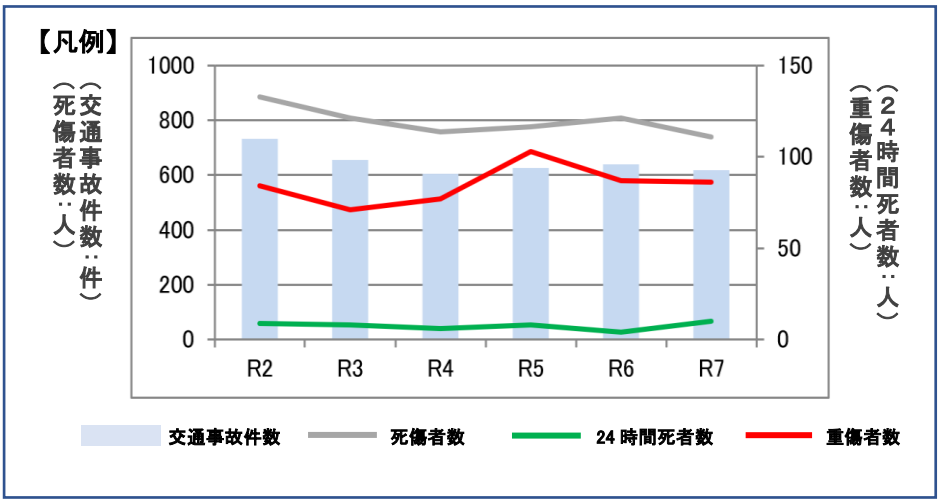


資料２　交通事故発生状況

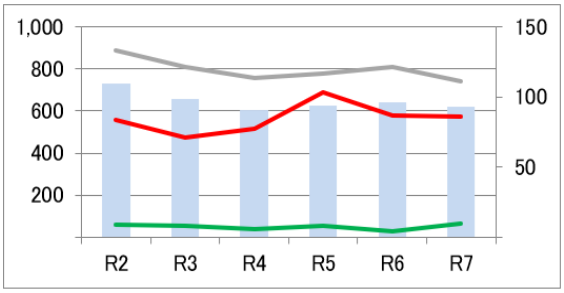
【用語の説明】
・子ども　：　15 歳以下　　・一般　：　25 歳以上 64 歳以下
・若者　：　16 歳以上 24 歳以下　　・高齢者　：　65 歳以上

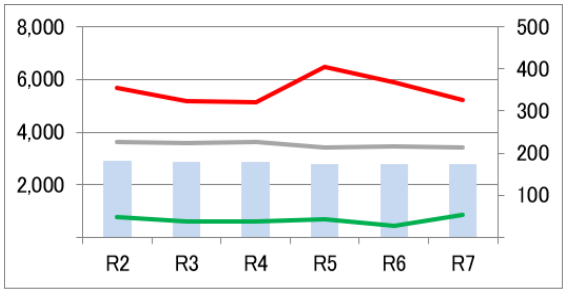
１　大津市及び滋賀県の交通事故発生状況

＜グラフの見方＞　（ページ左側は大津市、右側は滋賀県）



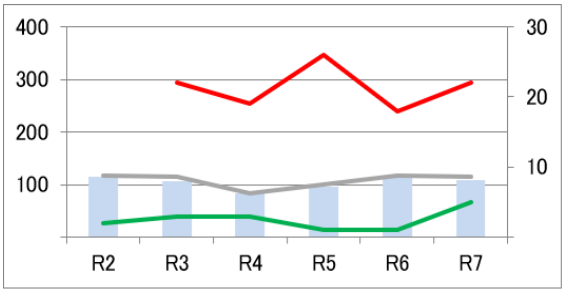
(1)　交通事故全体の状況

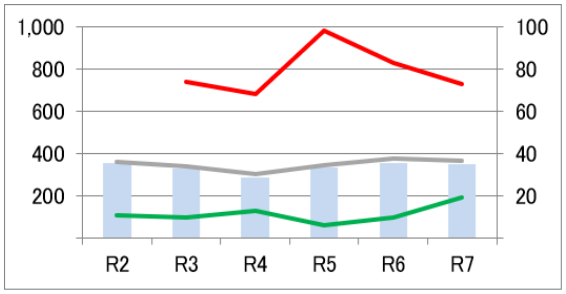




(2)　状態別の交通事故の状況

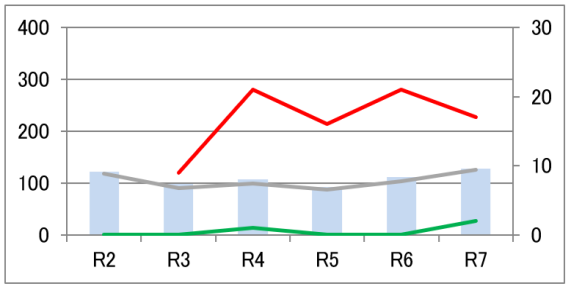
①　歩行者事故

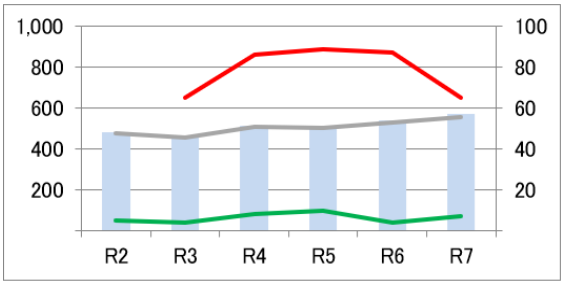




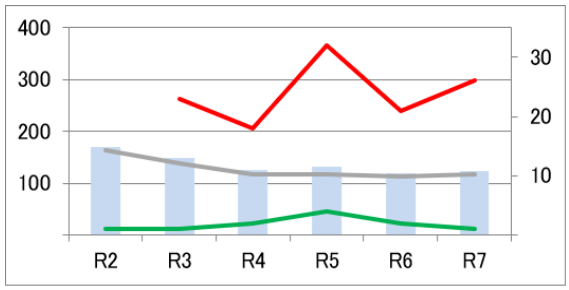
左側：大津市　　右側：滋賀県

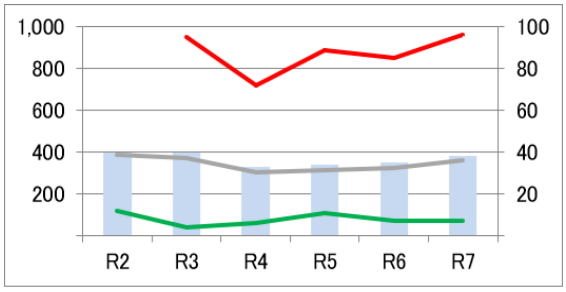
② 自転車事故



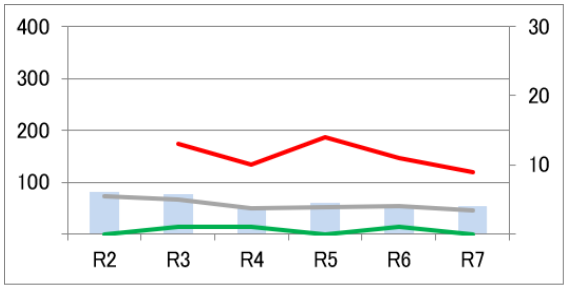


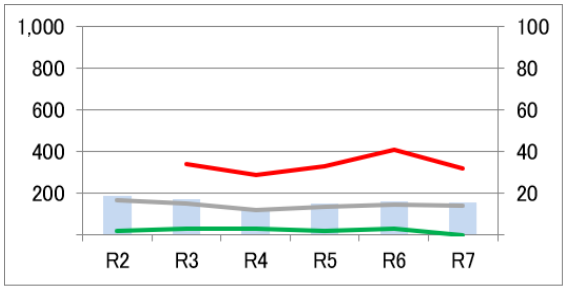
③ 自動二輪車事故



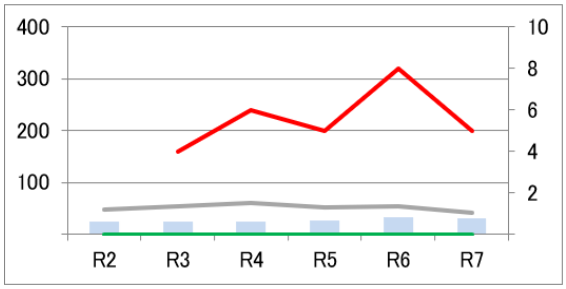


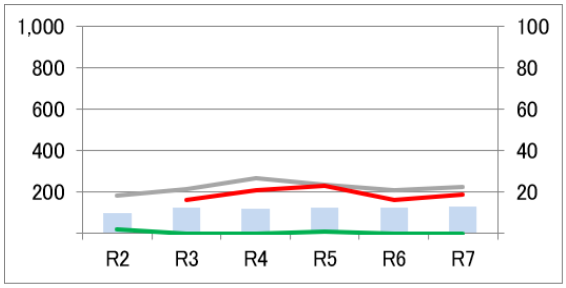
④ 原付の事故



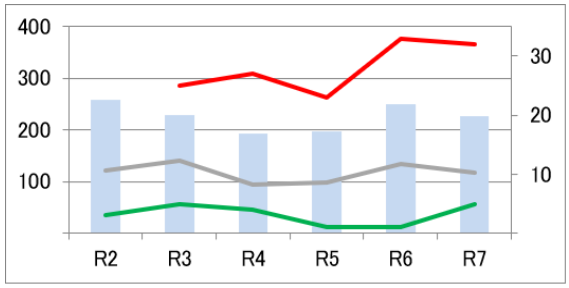


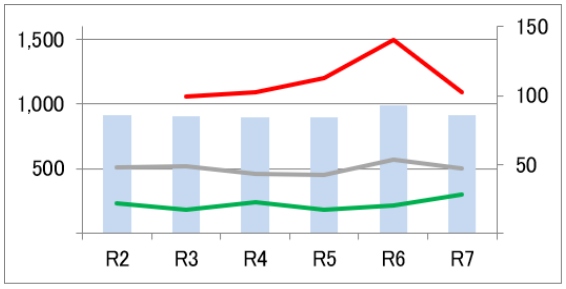
⑤ 子どもの事故





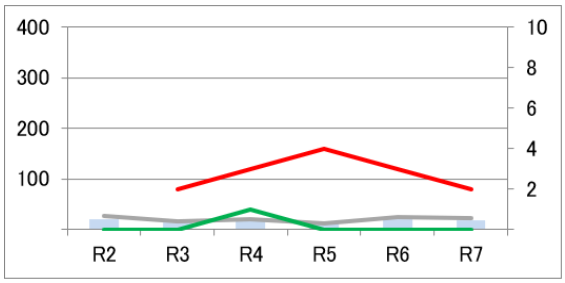
⑥ 高齢者の事故

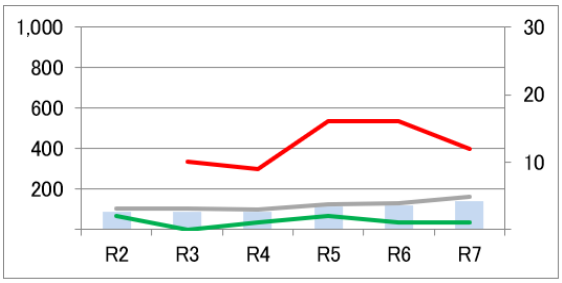




左側:大津市　右側:滋賀県

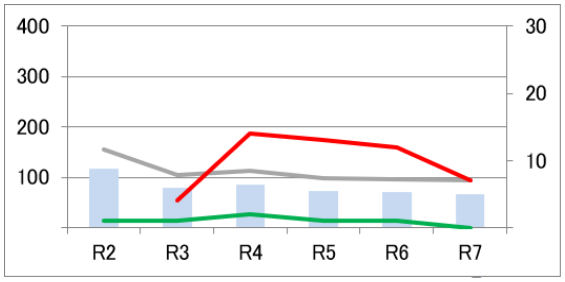
⑦ 高校生の事故

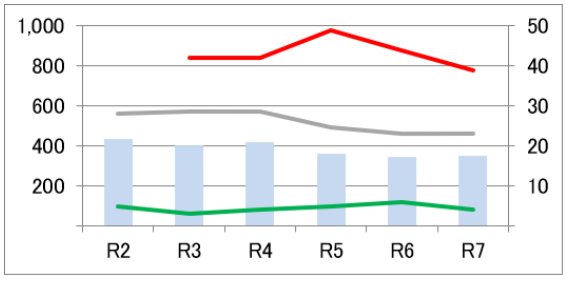




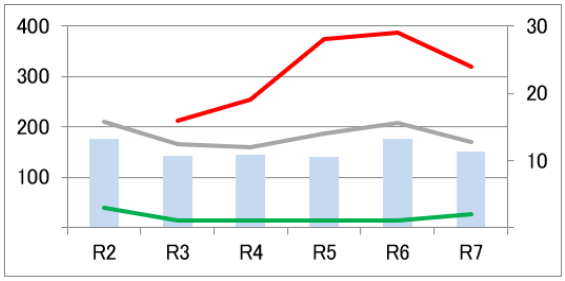
(3) ドライバー別の交通事故の状況

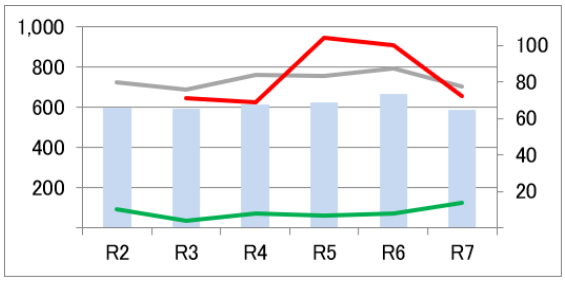
① 若年ドライバー(16 歳～24 歳) の事故



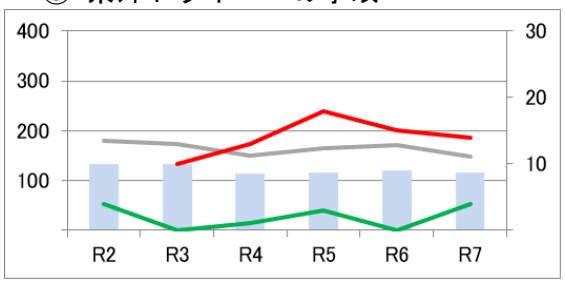


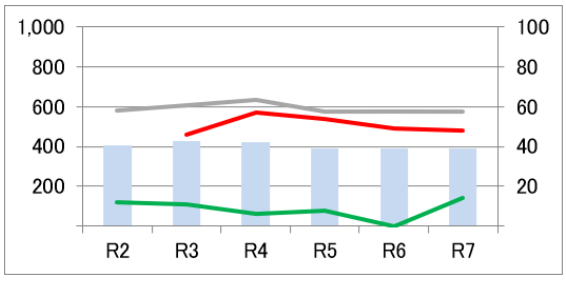
② 高齢ドライバーの事故





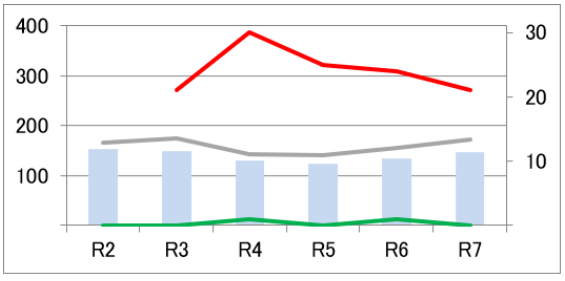
③ 県外ドライバーの事故

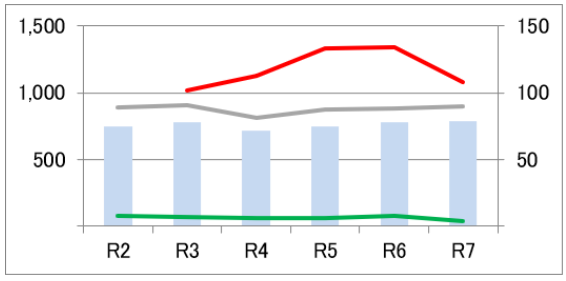




(4) 事故類型別の交通事故の状況

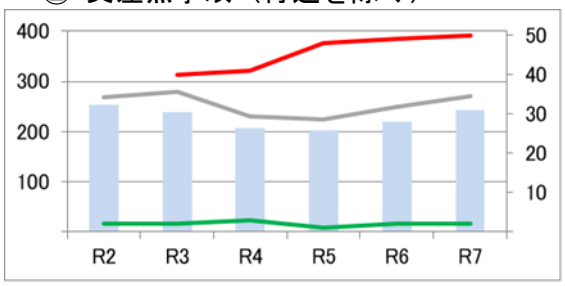
① 出会い頭事故

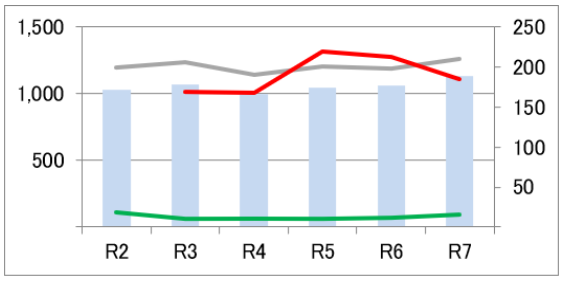




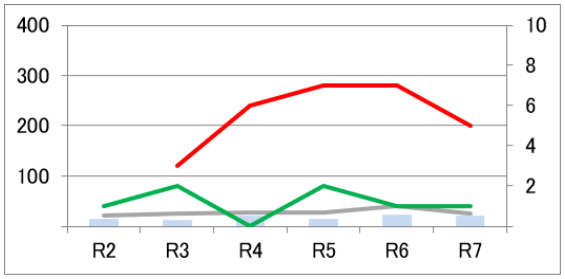
左側:大津市　右側:滋賀県

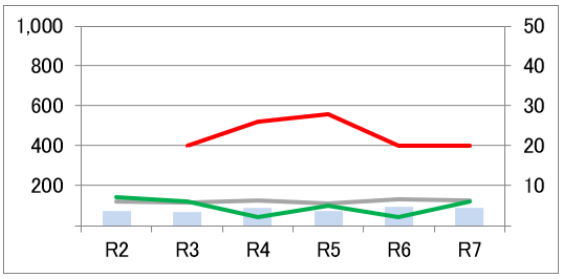
② 交差点事故（付近を除く）



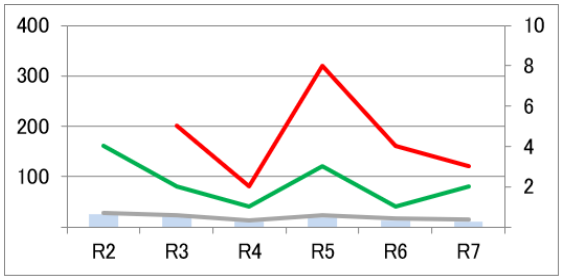


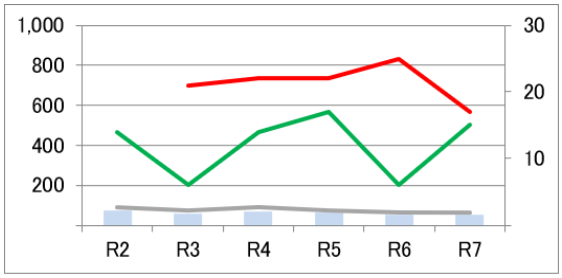
③ 正面衝突事故





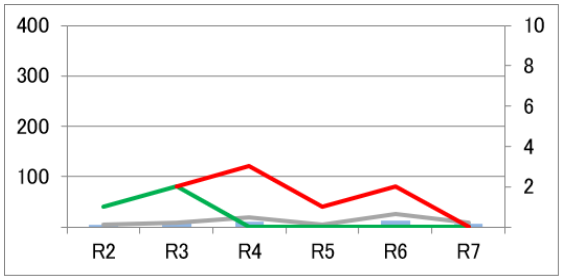
④ 単独事故

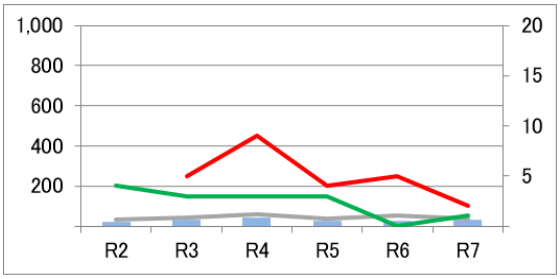




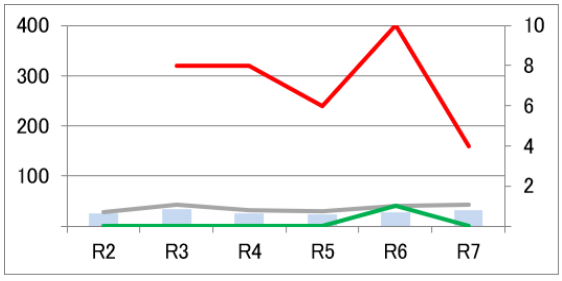
(5) 違反別の交通事故の状況

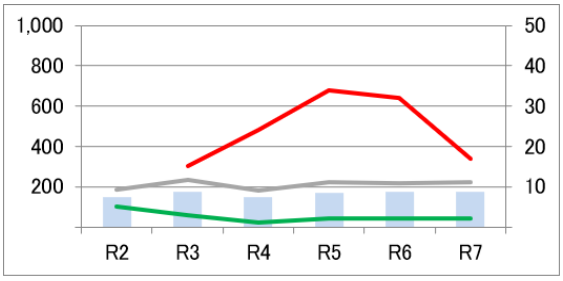
① 飲酒運転による事故





② 信号無視による事故





2　大津市の交通事故の分析

※四捨五入により端数処理を行っているため、比率の合計が 100%と一致しない場合があります。

(1) 年齢区分別

【死者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
子ども	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0
若者	0	0.0	2	33.3	1	12.5	0	0.0	0	0.0	0.6	8.3
一般	3	37.5	0	0.0	6	75.0	3	75.0	5	50.0	3.4	47.2
高齢者	5	62.5	4	66.7	1	12.5	1	25.0	5	50.0	3.2	44.4
合計	8	100.0	6	100.0	8	100.0	4	100.0	10	100.0	7.2	100.0

【傷者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
子ども	54	6.7	63	8.4	53	6.9	57	7.1	44	6.0	54	7.0
若者	110	13.7	116	15.4	112	14.6	129	16.0	117	16.0	117	15.2
一般	501	62.5	482	64.1	506	65.9	486	60.4	455	62.4	486	63.1
高齢者	136	17.0	91	12.1	97	12.6	132	16.4	113	15.5	114	14.8
合計	801	100.0	752	100.0	768	100.0	804	100.0	729	100.0	771	100.0

【重傷者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
子ども			7	9.1	5	4.9	11	12.6	5	5.8	7.0	7.9
若者			10	13.0	15	14.6	7	8.0	12	14.0	11.0	12.5
一般			33	42.9	60	58.3	36	41.4	37	43.0	41.5	47.0
高齢者			27	35.1	23	22.3	33	37.9	32	37.2	28.8	32.6
合計			77	100.0	103	100.0	87	100.0	86	100.0	88.3	100.0

(2) 交通手段別

【死者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
四輪車	4	50.0	0	0.0	3	37.5	1	25.0	1	10.0	1.8	25.0
自動二輪原付	1	12.5	2	33.3	4	50.0	2	50.0	1	10.0	2.0	27.8
自転車	0	0.0	1	16.7	0	0.0	0	0.0	2	20.0	0.6	8.3
歩行者	3	37.5	3	50.0	1	12.5	1	25.0	5	50.0	2.6	36.1
その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	10.0	0.2	2.8
合計	8	100.0	6	100.0	8	100.0	4	100.0	10	100.0	7.2	100.0

【傷者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
四輪車	457	57.1	459	61.0	471	61.3	470	58.5	379	52.0	447	58.0
自動二輪原付	137	17.1	115	15.3	112	14.6	111	13.8	116	15.9	118	15.3
自転車	91	11.4	98	13.0	87	11.3	104	12.9	124	17.0	101	13.1
歩行者	112	14.0	80	10.6	98	12.8	116	14.4	109	15.0	103	13.4
その他	4	0.5	0	0.0	0	0.0	3	0.4	1	0.1	2	0.2
合計	801	100.0	752	100.0	768	100.0	804	100.0	729	100.0	771	100.0

【重傷者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
四輪車			19	24.7	29	28.7	27	31.0	21	24.4	24.0	27.3
自動二輪原付			18	23.4	30	29.7	21	24.1	26	30.2	23.8	27.1
自転車			21	27.3	16	15.8	21	24.1	17	19.8	18.8	21.4
歩行者			19	24.7	26	25.7	18	20.7	22	25.6	21.3	24.2
その他			0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0
合計			77	100.0	101	100.0	87	100.0	86	100.0	87.9	100.0

(3) 年齢区分別・交通手段別（第１１次計画期間：令和３年～令和７年）

【死者数】

	四輪車		自動二輪･原付		自転車		歩行者		その他		合計	
	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）
子ども	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	－	0	0.0
若者	1	11.1	1	10.0	1	33.3	0	0.0	0	－	3	8.3
一般	4	44.4	8	80.0	2	66.7	3	23.1	0	－	17	47.2
高齢者	4	44.4	1	10.0	0	0.0	10	76.9	1	－	16	44.4
合計	9	100.0	10	100.0	3	100.0	13	100.0	1	－	36	100.0

【傷者数】

	四輪車		自動二輪･原付		自転車		歩行者		その他		合計	
	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）
子ども	108	4.8	2	0.3	80	15.9	76	14.8	5	62.5	271	7.0
若者	229	10.2	202	34.2	109	21.6	44	8.5	0	0.0	584	15.2
一般	1,627	72.8	325	55.0	226	44.8	249	48.3	3	37.5	2,430	63.1
高齢者	272	12.2	62	10.5	89	17.7	146	28.3	0	0.0	569	14.8
合計	2,236	100.0	591	100.0	504	100.0	515	100.0	8	100.0	3,854	100.0

【重傷者数】

	四輪車		自動二輪･原付		自転車		歩行者		その他		合計	
	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）	（人）	（%）
子ども	3	3.1	2	2.1	10	13.3	13	15.3	0	－	28	7.9
若者	6	6.3	21	21.6	12	16.0	5	5.9	0	－	44	12.5
一般	58	60.4	52	53.6	29	38.7	27	31.8	0	－	166	47.0
高齢者	29	30.2	22	22.7	24	32.0	40	47.1	0	－	115	32.6
合計	96	100.0	97	100.0	75	100.0	85	100.0	0	－	353	100.0

(4) 道路別

【死者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
国道	2	25.0	1	16.7	4	50.0	3	75.0	4	40.0	2.8	38.9
県道	4	50.0	3	50.0	3	37.5	1	25.0	3	30.0	2.8	38.9
市道	2	25.0	2	33.3	1	12.5	0	0.0	3	30.0	1.6	22.2
その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	－	－
合計	8	100.0	6	100.0	8	100.0	4	100.0	10	100.0	7.2	100.0

【傷者数】

	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
国道	238	29.7	239	31.8	219	28.5	259	32.2	202	27.7	231	30.0
県道	285	35.6	243	32.3	276	35.9	237	29.5	246	33.7	257	33.3
市道	234	29.2	236	31.4	236	30.7	256	31.8	240	32.9	240	31.1
その他	44	5.5	34	4.5	37	4.8	52	6.5	41	5.6	42	5.4
合計	801	100.0	752	100.0	768	100.0	804	100.0	729	100.0	771	100.0

【重傷者数】

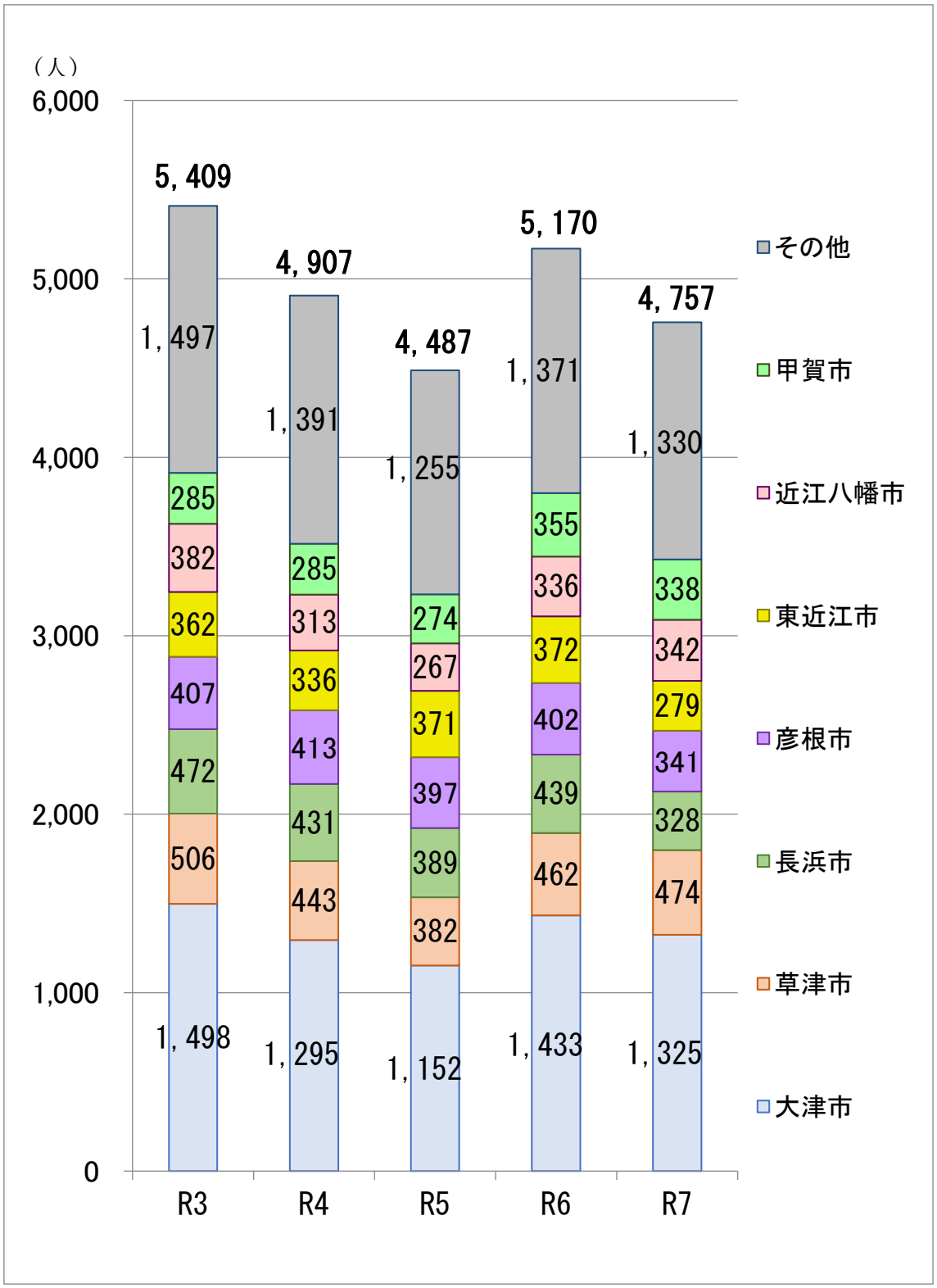
	R3		R4		R5		R6		R7		平均	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
国道			18	23.4	29	28.2	24	27.6	13	15.1	21.0	2.7
県道			21	27.3	36	35.0	30	34.5	33	38.4	30.0	3.9
市道			34	44.2	36	35.0	31	35.6	35	40.7	34.0	4.4
その他			4	5.2	2	1.9	2	2.3	5	5.8	3.0	0.4
合計			77	100.0	103	100.0	87	100.0	86	100.0	88.0	11.4

(5) 違反別

【死傷者数】 （人）

第１当事者		R3	R4	R5	R6	R7
車両		807	753	773	805	729
	信号無視	43	31	30	40	43
	通行区分違反	30	23	41	35	24
	横断等禁止違反	58	42	39	53	33
	進路変更禁止違反	10	22	17	14	9
	追越し違反	7	7	4	12	10
	右折違反	25	10	18	32	26
	左折違反	28	16	28	54	37
	優先通行妨害等	47	40	44	44	42
	交差点安全進行義務違反	37	20	25	19	21
	歩行者妨害等	56	42	51	59	54
	徐行場所違反	15	16	19	23	8
	指定場所一時不停止等	36	19	23	29	42
	安全運転義務違反 ブレーキ操作不適	32	31	43	36	35
	安全運転義務違反 前方不注意	155	219	161	159	146
	安全運転義務違反 動静不注視	137	94	137	98	78
	安全運転義務違反 安全不確認	57	65	55	44	77
	安全運転義務違反 上記以外	16	25	26	15	16
	その他	18	31	12	39	28
歩行者		0	1	0	2	3
当事者不明		2	4	3	1	7
合計		809	758	776	808	739

資料３　運転免許証の自主返納の状況



資料４　交通安全対策基本法（一部抜粋）

昭和45年　6月　1日　法律第110号
改正　昭和46年　6月　2日　法律第　98号
同　50年　7月10日　同　第　58号
同　58年12月　2日　同　第　80号
平成11年　7月16日　同　第102号
同　11年12月22日　同　第160号
同　18年　5月17日　同　第　38号
同　23年　8月30日　同　第105号
同　25年　6月14日　同　第　44号
同　27年　9月11日　同　第　66号
令和　3年　5月19日　同　第　36号

（市町村交通安全計画等）

第 26 条　市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2　市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3　市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一　市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二　前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4　市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画(以下「市町村交通安全実施計画」という。)を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5　市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6　市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7　第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

資料５　大津市交通安全条例

令和 3 年 12 月 22 日
条例第 59 号

（目的）

第 1 条　この条例は、本市の区域における交通の安全（以下「交通安全」という。）に関し、基本理念を定め、並びに市及び道路を通行する者の責務並びに市民等及び事業者の役割を明らかにするとともに、交通安全の確保に関する施策（以下「交通安全施策」という。）の基本となる事項を定めることにより、交通安全施策を総合的かつ計画的に推進し、もって交通事故のない安全で安心な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（定義）

第 2 条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(1)　市民等　市内に居住する者（以下「市民」という。）及び通勤、通学、観光旅行等により市内に滞在する者をいう。

(2)　交通安全要配慮者　子ども、妊産婦、高齢者、障害者その他の交通安全の確保を図る上で特に配慮を要する者をいう。

(3)　交通安全団体　地域において交通安全に関する広報及び啓発その他の活動を行う団体をいう。

（基本理念）

第 3 条　交通安全の確保は、市民等の生命及び身体が最も優先して保護されなければならないという基本的認識の下に、交通安全要配慮者の安全に特に留意しつつ、市、市民等、事業者、関係機関等が相互に連携及び協力を図り、主体的かつ積極的にこれに取り組むことにより行われなければならない。

（市の責務）

第 4 条　市は、前条の基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、交通安全施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2　市は、交通安全施策の策定及び実施に当たっては、市民等及び事業者の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

3　市は、交通安全施策の実施に当たっては、国及び滋賀県（以下「国等」という。）並びに交通安全団体と役割を分担し、国等及び交通安全団体の施策との整合性の確保を図りつつ、緊密な連携の下にこれを行うものとする。

（道路を通行する者の責務）

第 5 条　道路を通行する車両（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 8 号に規定する車両をいう。以下同じ。）の運転者は、交通安全要配慮者の安全の確保に特に留意しつつ、道路

交通に危険を生じさせないよう、他の車両、歩行者等の通行状況、時間帯、天候、路面の状態等に応じて、安全かつ適切に運転をしなければならない。

2 道路を通行する歩行者は、スマートフォン等の情報機器の画面に表示された画像を注視するなどの周囲への注意が散漫となる行為を行いながら歩行することによって道路交通に危険を生じさせないようにしなければならない。

（市民等及び事業者の役割）

第 6 条 市民等及び事業者は、基本理念についての理解を深め、日常生活又は事業活動において主体的かつ積極的に交通安全の確保に資する取組みを行うよう努めるとともに、市が実施する交通安全施策に協力するよう努めるものとする。

（道路交通環境の整備等）

第 7 条 市は、安全な道路交通環境を確保するため、国等と連携し、道路及び交通安全施設の保全、整備、改良その他の必要な措置を講ずるものとする。

2 市は、前項の措置を講ずるに当たっては、交通安全要配慮者の安全の確保に特に留意するものとする。

3 市は、市有施設の整備に当たっては、道路の見通しを確保できるように工作物を配置する等の施設及びその周辺における交通安全を確保するための措置を適切に講ずるものとする。

4 市は、市民及び事業者が住宅、事業所その他の施設において前項の措置に準じた取組みを行うことを推進するため、必要な措置を講ずるものとする。

（広報及び啓発）

第 8 条 市は、国等及び交通安全団体と連携し、交通事故を生じさせるおそれのある危険な運転の防止、交通事故負傷者を救護するためにとるべき措置その他の交通安全の確保に関して必要な事項について、知識の普及及び意識の高揚を図るための広報及び啓発を行うものとする。

2 市は、前項の広報及び啓発を行うに当たっては、道路交通を取り巻く環境の変化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、多様な言語への対応及び多様な文化への配慮に努めるものとする。

（子どもの事故の防止）

第 9 条 市は、家庭、学校等において子どもが交通安全に関する理解を深めることにより、交通事故に遭わないための安全な行動をとることができるよう、子どもの発達段階に応じた交通安全教育の実施その他の必要な措置を講ずるものとする。

2 保護者は、家庭において、その監護する子どもに対し、交通安全に関する知識の習得及び意識の高揚のために必要な教育を行うよう努めるものとする。

（高齢者の事故の防止）

第 10 条 市は、高齢者が自らの身体機能又は認知機能の変化に係る理解を深めることにより、安全に道路を歩行し、又は車両を運転することができるよう、広報及び啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

（自転車による事故の防止）

第 11 条　市は、自転車が関係する交通事故を防止するため、国等及び交通安全団体と連携し、自転車の安全で適正な利用に関する教育の実施、広報及び啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

(交通安全施策の充実に係る情報収集等)

第 12 条　市は、国等及び交通安全団体と連携し、交通安全施策を充実させるために必要な情報の収集及び分析並びに調査研究等を行うものとする。

2　市は、交通安全の確保に資する技術について積極的に調査研究を行い、その成果を交通安全施策に反映するよう努めるものとする。

(交通安全の確保に関わる人材の育成等)

第 13 条　市は、交通安全施策の実施に当たり、地域において交通安全の確保及び交通安全に関する啓発活動に関わる人材を育成するとともに、その活動環境の向上のために必要な措置を講ずるものとする。

(交通事故被害者等に対する支援)

第 14 条　市は、交通事故の被害者及びその家族が平穏な生活を営むことができるよう、総合的な支援を行うものとする。

(大津市交通安全対策会議)

第 15 条　交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)第 18 条第 1 項の規定に基づき、大津市交通安全対策会議(以下この条において「会議」という。)を置く。

2　会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

(1)　本市の交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

(2)　前号に掲げるもののほか、本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

3　会議は、会長及び委員 20 人以内をもって組織する。

4　会長は、市長の職にある者をもって充てる。

5　委員は、第 1 号から第 3 号まで及び第 6 号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命し、並びに第 4 号及び第 5 号に掲げる職にある者をもって充てる。

(1)　国の関係地方行政機関の職員

(2)　滋賀県の職員(次号に掲げる者を除く。)

(3)　滋賀県警察の警察官

(4)　教育長

(5)　消防局長

(6)　市職員(前 2 号に掲げる者を除く。)

6　会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

7　特別委員は、西日本旅客鉄道株式会社、西日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。

8　特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

9 前各項に定めるもののほか、会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

(安全点検期間)

第 16 条 市は、通学路等における子どもの交通安全を確保するため、毎年度、市民との協働並びに国等及び交通安全団体との連携の下、通学路等を集中的に点検する期間を設けるものとする。

(表彰)

第 17 条 市長は、交通安全の推進に貢献し、その功績が顕著であると認めるものを表彰することができる。

(財政上の措置)

第 18 条 市は、交通安全施策を推進するため、必要な財政上の措置を講ずるものとする。

(委任)

第 19 条 この条例の施行について必要な事項は、市長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

(大津市交通安全対策会議条例の廃止)

2 大津市交通安全対策会議条例(昭和 45 年条例第 31 号)は、廃止する。

(経過措置)

3 前項の規定による廃止前の大津市交通安全対策会議条例第 1 条の規定により置かれた大津市交通安全対策会議並びにその委員及び特別委員は、第 15 条の規定により置かれる大津市交通安全対策会議並びにその委員及び特別委員となり、同一性をもって存続するものとする。

資料６　大津市交通安全基金条例

令和 3 年 12 月 22 日
条例第 60 号

(設置)

第 1 条　本市における交通安全施策の推進に要する経費の財源に充てるため、地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 241 条第 1 項の規定により、大津市交通安全基金(以下「基金」という。)を設置する。

(積立て)

第 2 条　基金として積み立てる額は、一般会計歳入歳出予算で定める額とする。

(管理)

第 3 条　基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

2　基金に属する現金は、必要に応じ、最も確実かつ有利な有価証券に代えることができる。

(運用益金の処理)

第 4 条　基金の運用から生ずる収益は、一般会計歳入歳出予算に計上して、基金に繰り入れるものとする。

(繰替運用)

第 5 条　市長は、財政上必要があると認めるときは、確実な繰戻しの方法、期間及び利率を定めて、基金に属する現金を歳計現金に繰り替えて運用することができる。

(処分)

第 6 条　基金は、第 1 条に規定する経費の財源に充てる場合に限り、これを処分することができる。

(委任)

第 7 条　この条例に定めるもののほか、基金の管理について必要な事項は、市長が定める。

附　則

この条例は、公布の日から施行する。

資料７　大津市と大津警察署及び大津北警察署との安全で安心なまちづくりに関する協定書

大津市（以下「甲」という。）と大津警察署及び大津北警察署（以下「乙」という。）は、次のとおり、安全で安心なまちづくりに関する協定を締結する。

（目的）

第１条　この協定は、交通事故防止対策や特殊詐欺被害防止対策等の取り組むべき課題について、甲及び乙が相互に連携及び協力することにより、当該課題に的確に対応し、地域の安全かつ安心なまちづくりの実現に寄与することを目的とする。

（連携及び協力の推進）

第２条　甲及び乙は、前条の目的を達するため、それぞれの所管する事業のうち、相互に連携及び協力することにより、効率的かつ効果的に事業を推進することができるものについて、積極的にその連携及び協力を推進するものとする。

（情報の共有）

第３条　甲及び乙は、連携及び協力して事業を推進するに当たって必要となる情報を共有するものとする。

２　前項の情報の共有のため甲及び乙が情報を提供するに当たっては、法令の定めに従い、その範囲内においてこれを行うこととする。

（政策協議）

第４条　甲及び乙は、この協定の目的の達成のために、必要に応じて政策協議（甲と乙が連携及び協力して行う事業等について包括的に行う協議をいう。以下同じ。）を行うものとする。

２　政策協議には、大津市長、大津警察署長及び大津北警察署長が出席するものとする。

３　前項の規定は、政策協議に同項に定める者以外の者が出席することを妨げるものではない。

（個別協議）

第５条　甲及び乙は、特に連携及び協力して推進すべき事業に関して、実効性のある事業を推進するため、適宜、個別協議を開くものとする。

２　前項の個別協議には、甲及び乙の関係する部署の職員が出席するものとする。

（秘密の保持）

第６条　甲及び乙は、この協定を運用するに当たって知り得た情報をこの協定の目的以外の目的のために使用し、又はこれを第三者に漏らしてはならない。

（有効期間）

第７条　この協定の有効期間は、協定締結の日から１年を経過した日までとする。ただし、協定期間の満了する日から起算して30日前の日までに、甲、乙いずれからも更新をしない旨の申出がないときは、更に1年間同一の条項で更新するものとする。

（その他）

第 8 条　この協定に定めるもののほか、この協定の施行に関し必要な事項は、甲及び乙が協議の上、これを定めるものとする。

第 12 次大津市交通安全計画（令和８年度～令和 12 年度）

令和９年　月
発行　－　大津市
編集　－　市民部　自治協働課
〒520-8575　滋賀県大津市御陵町 3－1
Tel　077－528－2816
Mail　otsu1130@city.otsu.lg.jp