

第 11 次

守山市交通安全計画



令和4年1月

守山市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和 45 年 6 月に交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。本市においても同年、守山市交通安全対策会議条例（昭和 45 年守山市条例第 53 号）を制定し、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、さらには、昭和 59 年 7 月に交通事故撲滅に万全を期するまちづくりを目指し、交通安全都市宣言を行い、今日まで関係機関（県、市、警察署）と関係団体（交通安全に係る団体）が一体となって、交通安全対策を実施してきたところです。

このような中、本市における交通事故件数は、人口の増加や車社会の進展に伴い、平成 6 年に初めて 400 件を数えて以後、増加傾向で推移し、平成 17 年には 530 件、傷者数も 703 人といずれも過去最高となりました。

そうしたことを受けて、総合的に交通安全対策に取り組んだことにより、それ以降、交通事故発生件数は、減少傾向にあり、第 10 次守山市交通安全計画期間中の平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間においては、交通事故発生件数 1,148 件（前計画比 △1,014 件）、傷者数 1,422 人（前計画比 △1,389 人）となりました。

しかし、交通事故死者数は 14 人（前計画比 +1 人）と依然として交通事故による死者が減少していないことから、死傷者数を減少させるため、交通事故そのものをさらに減少させることが必要であり、また、鉄道交通においても市内に 2 箇所の踏切が存在することから、交通安全の確保は重要な要素となっています。

交通事故の防止は、関係機関、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが取り組まなければならない重要な課題であり、「安全で安心して暮らせる」、「住みよい」守山市の実現のため、人命尊重の理念のもと、交通事故による死者のない「交通死亡事故ゼロ」の守山市を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねればなりません。

この第 11 次守山市交通安全計画は、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 年間に講じるべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

目 次

基本理念等	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 交通死亡事故ゼロの守山市を目指して	3
1 守山市の交通環境	3
2 交通事故の現状	3
3 守山市における交通事故の傾向	5
第2節 交通安全計画の目標	8
1 交通事故の見通し	8
2 第11次守山市交通安全計画における目標	8
3 守山市の特性を活かした取組	9
4 交通事故を減少させるために重点的に対応すべき取組	10
5 守山市の動向を踏まえた新たな視点	11
第3節 道路交通の安全についての対策	13
1 交通事故実態等を踏まえた安全対策の推進	13
2 幼児、児童、生徒の安全確保	15
3 高齢者、障害者の安全確保	17
4 歩行者および自転車の安全確保	19
5 渋滞解消対策	22
6 道路交通法等の徹底	22
7 公共交通機関の利用促進	24
8 市民の意識改革	24
9 住民参加による協働の推進	26
10 救助、救急活動の充実	27
11 被害者支援の充実と推進	28
第2章 鉄道交通等の安全	30
第1節 鉄道事故等のない守山市を目指して	30
1 鉄道事故等の状況	30
2 第11次守山市交通安全計画における目標	30
第2節 鉄道交通等の安全についての対策	31
1 鉄道交通に関する安全対策	31
2 踏切道における交通に関する安全対策	31
第3章 計画の推進	
第1節 計画の進捗体制	32
1 警察との連携、協力	32
2 地域との連携、協働	32
3 交通安全関係団体との連携、協働	32
4 庁内関係部署との連携	32
5 計画の広報	32
第2節 計画の進捗管理	33
1 計画の進捗管理	33
【資料編】	35-45

基本理念

～「交通死亡事故ゼロ」の守山市を目指して～

1 基本理念

交通事故による被害者数が、犯罪等の被害者数と比べて圧倒的に多いことを踏まえると、すべての市民が生活するうえで、市民の誰もが願う「安全で安心して暮らせる」、「住みよい」守山市の実現を図るには、「交通安全の確保」も重要な要素です。

「交通安全の確保」のためには、高齢者をはじめとする交通弱者を交通事故から守ることはもとより、「交通ルールを守る」、「自分の身は自分で守る」、「交通事故に遭わない」といった交通安全意識、交通事故に対する市民一人ひとりの意識改革と意識醸成が不可欠であります。

昭和59年7月の「交通安全都市宣言」、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす社会的・経済的損失を勘案して、悲惨な交通死亡事故はもとより、事故そのものの減少に積極的に取り組み、交通事故による死者のない、「交通死亡事故ゼロ」の守山市を目指すため、関係機関、団体が緊密な連携を図り、市民の理解や協力、市民との協働のもとに一体となり、強力に施策を推進し、「住みやすさ日本一のまち守山」を目指します。

2 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 計画の考え方

交通死亡事故ゼロを目指すため、交通事故の防止と本計画の実現に向け講じる施策は、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、障害者、子ども等の交通弱者に配慮し、一層の安全確保を図ることが必要であり、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進します。

(2) 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人」、「車両等の交通機関」およびそれらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それら相互の連携を考慮しながら、施策を推進します。

ア 人に対する安全対策としては、自動車運転者の知識・技能向上をはじめ、自転車利用者および歩行者の交通安全意識の徹底、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します。

イ 車両等の交通機関に対する安全対策としては、人は過ちを犯すものとの前提のもとに、車両の操作上の過ちが事故に結びつかないように、構造、設備、装置等の安全性を高めるために、国等の指導、監督機関の取組に協力します。

ウ 交通環境に対する安全対策としては、「滋賀県道路アクションプログラム」および「守山市まちづくり市道整備計画」に位置づけられた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、県公安委員会への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、生徒の安全対策を優先的に実施するなど、交通弱者に配慮した交通安全対策を引き続き推進します。

(3) 救助、救急活動および被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるためには、迅速な救助、救急活動の充実が重要であり、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の一層の充実を図ります。

(4) 参加、協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止を図るため、関係行政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、市民との協働による市民の主体的な交通安全活動を積極的に支援する中、自治会等と連携し、それぞれの地域の実情や特性に応じた参加、協働型の交通安全活動の取組を推進します。

(5) 効果的かつ効率的な対策の推進

交通安全対策については、交通実態に応じて最大限の効果を挙げることができるよう対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設の整備を図るなどの効率化に配慮し、推進します。

第1章 道路交通の安全

第1節 交通死亡事故ゼロの守山市を目指して

人命尊重の理念に基づき、市民の安全と安心を確保し、真に豊かで活力のある地域社会を構築するため、悲惨な交通死亡事故はもとより、交通事故そのものの減少にも積極的に取り組むことで、交通事故による死者のない、「交通死亡事故ゼロ」の守山市を目指します。

1 守山市の交通環境

本市の道路交通としては、南部地域は国道1号線、国道8号線さらには名神高速道路に接続する県道や市道など近隣地域へのアクセス道路網の整備が進んでいます。北部には湖西地域や湖東地域さらには京阪神や中京地域とも結ばれる道路交通の要衝として国道477号や湖周道路（さざなみ街道）と琵琶湖大橋があります。

令和3年3月末の本市の道路の実延長は、466,679m、うち市道は、404,124mであり、市道の舗装率は、98%となっています。

2 交通事故の現状

第10次守山市交通安全計画期間中における交通事故による死者数は、平成30年の6人が最も多く、その他の年においても2名の交通事故死亡者が出ており、交通事故死亡者がゼロの年はない状態にあります。

一方、交通事故発生件数（人身事故）は、平成28年は目標数値である320件を超えましたが、それ以降は毎年減少傾向にあり、平成29年以降は年間の交通事故発生件数320件以下という数値目標を達成することができました。

第11次守山市交通安全計画では、これまで以上にきめ細やかで、迅速かつ効果的な交通安全対策を推進し、「交通死亡事故ゼロ」の守山市を目指します。

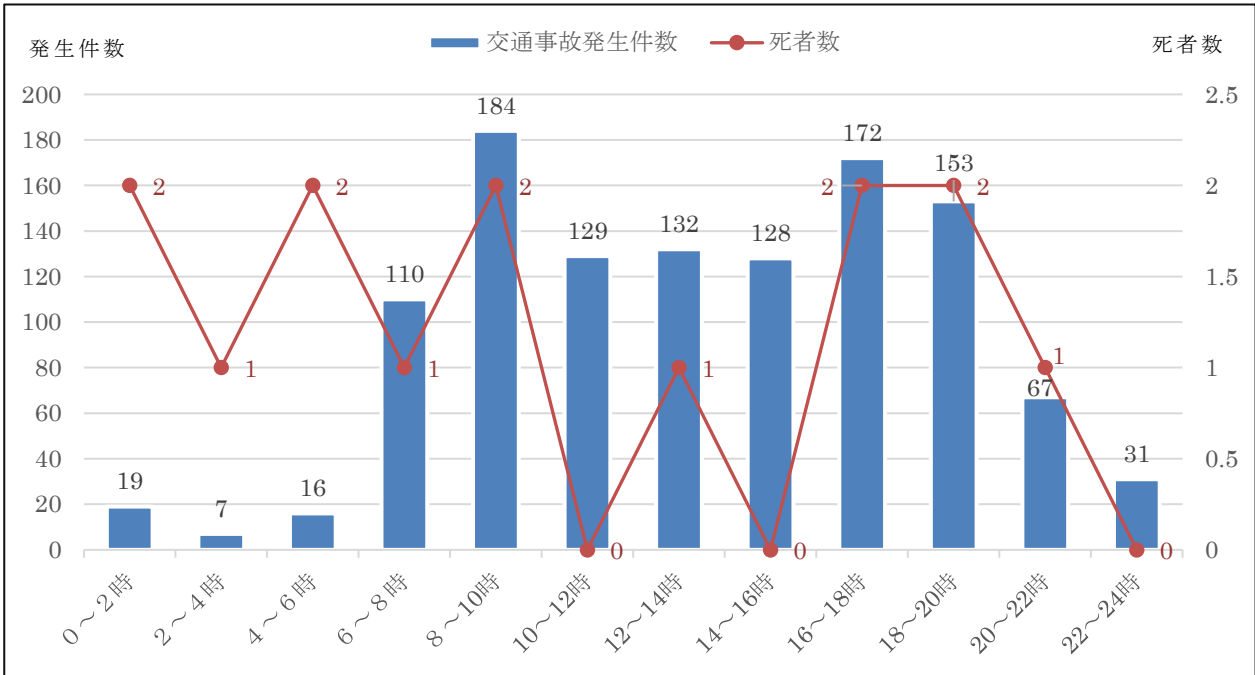
〔第10次守山市交通安全計画における交通事故発生件数等〕

	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(件)	335	272	228	159	154	1,148
死者数(人)	2	2	6	2	2	14
内、高齢者(人)	2	1	2	2	1	8
傷者数(人)	411	341	286	202	182	1,422

(資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課)

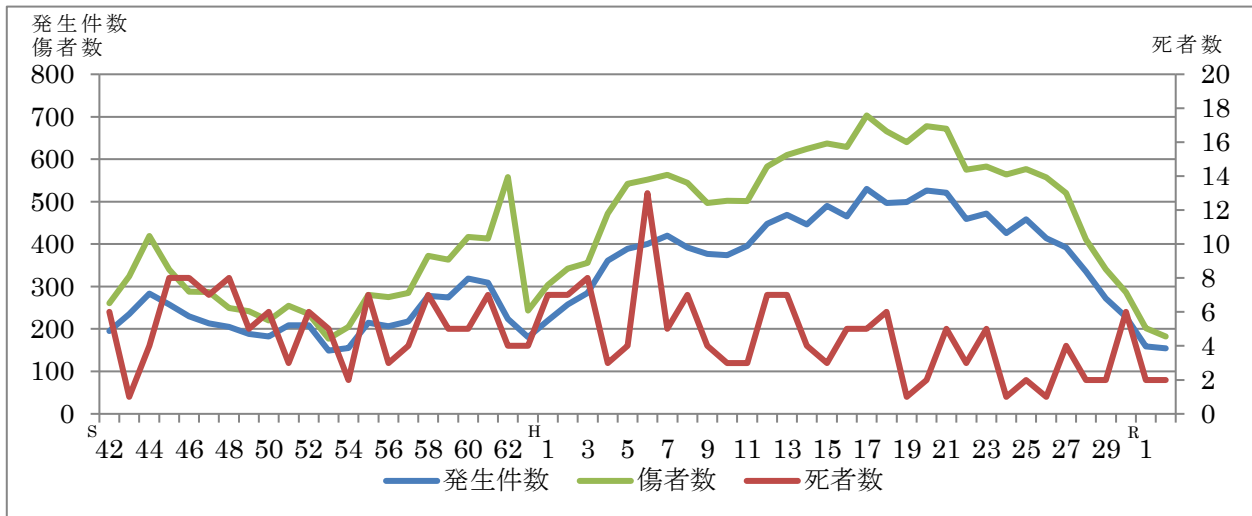
[交通事故発生時間帯（平成28年から令和2年まで）]

（単位：件、人）



[昭和42年以降の交通事故発生件数等]

（単位：件、人）



（資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課）

3 守山市における交通事故の傾向

本市の交通事故については、県内の交通事故の割合と比べて「子どもの事故」、「自転車の事故」、「交差点事故」が多い、また、歩行中、自転車乗車中、高齢者の死者数の割合が高いという傾向があります。

(1) 子どもの事故

過去5年間の交通事故全体に占める子どもの事故の割合は、7.3%と少ないものの、1万人当たり事故発生件数を県と比較すると市は高い水準にあり、特に自転車乗車時の事故が多い傾向を示しています。

〔子どもの交通事故件数等〕

(単位：件、人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
事故発生件数	26	15	23	11	9	84
1万人当たり						
市	3.2	1.8	2.8	1.3	1.1	2.0
事故発生件数						
県	1.6	1.6	1.2	1.0	0.7	1.2
傷者数	34	24	37	16	7	118

(資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課)

(2) 自転車の事故

交通事故発生件数および傷者数は減少傾向にありますが、過去5年間、1万人当たり事故発生件数が県を常に上回る結果となりました。また、死亡事故は2件発生しており、いずれも自転車乗車中の高齢者です。

〔自転車の事故件数等〕

(単位：件、人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
事故発生件数	77	53	45	37	37	249
1万人当たり						
市	9.5	6.5	5.5	4.5	4.5	6.1
事故発生件数						
県	5.6	5.5	4.8	4.4	3.4	4.7
死者数	1	0	0	0	1	2
傷者数	73	51	46	38	35	243

(資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課)

(3) 交差点事故

交通事故発生件数および傷者数は減少傾向にありますが、過去5年間、1万人当たり事故発生件数は県より高くなっています。

[交差点事故件数等]

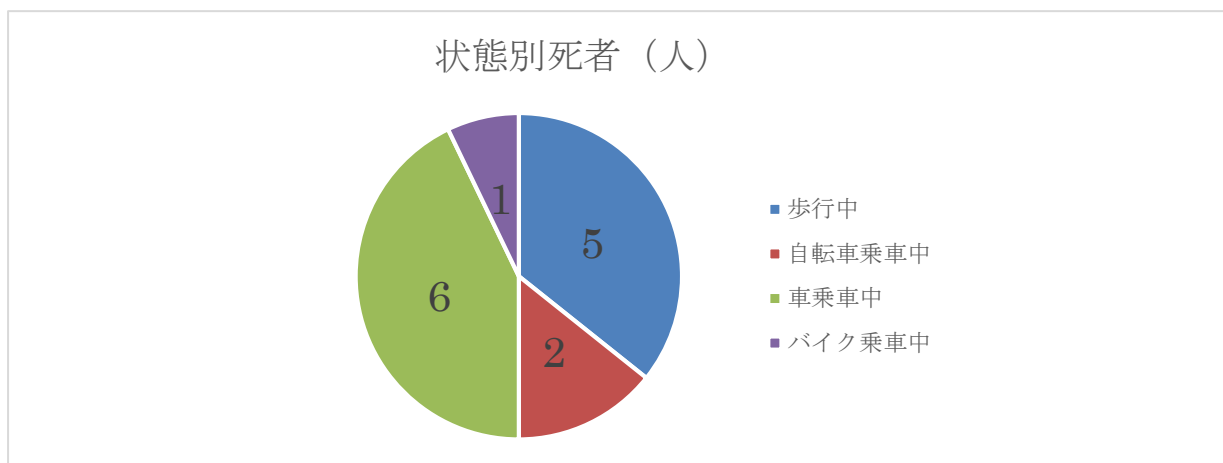
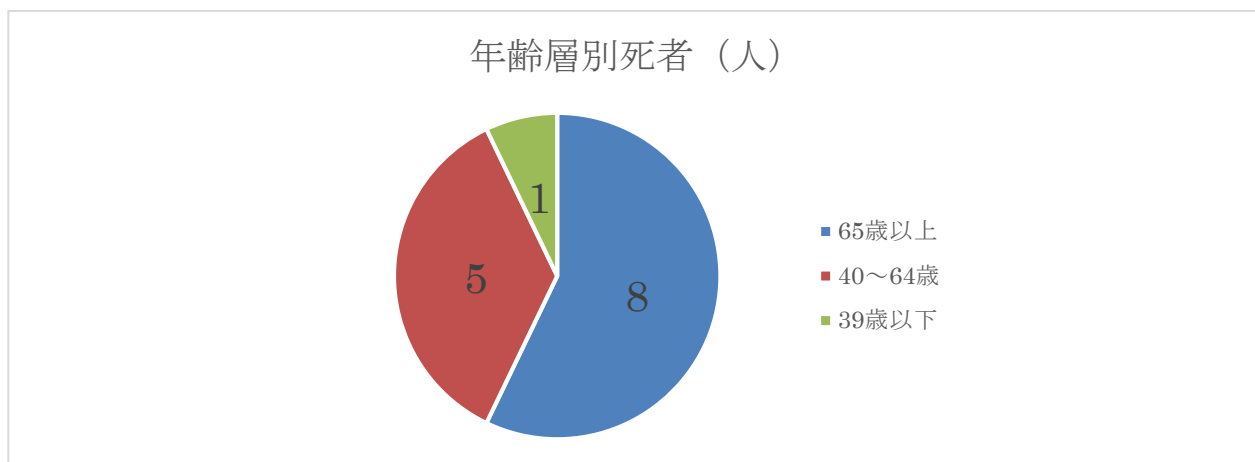
(単位：件、人)

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
事故発生件数		123	106	93	62	62	446
1万人当たり	市	15.2	13.0	11.3	7.5	7.5	10.9
事故発生件数	県	12.8	11.6	10.2	8.7	7.3	10.1

(資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課)

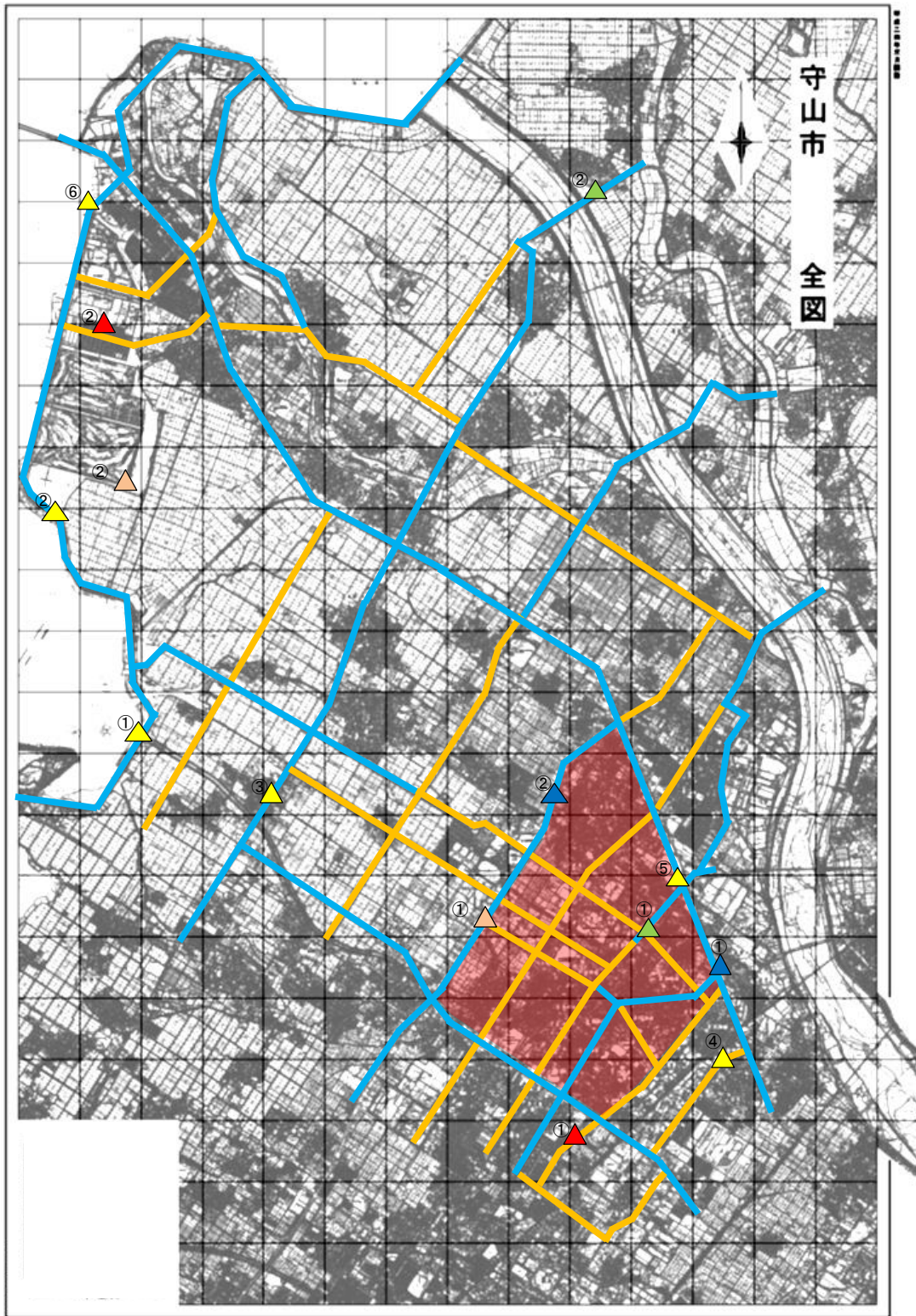
(4) 交通死亡事故

5年間の交通事故死亡者14名の内8名が高齢者であり、全年齢層の中で高い比率となっています。また、状態別では死亡者の半数が、交通弱者である歩行者または自転車利用者となっています。



(資料：県土木交通部道路保全課、市危機管理課)

〔年別交通死亡事故発生箇所等の状況〕



年別交通死亡事故発生件数

	H28	2件	① 5/24 守山六丁目	② 12/15 小浜町		R1	2件	① 8/12 金森町	② 10/30 木浜町
	H29	2件	① 6/21 赤身一六丁目	② 8/6 播磨田町		R2	2件	① 1/18 伊勢町	② 8/14 木浜町
	H30	6件	① 1/23 山賀町	② 2/19 木浜町	③ 3/29 杉江町	④ 8/10 浮気町	⑤ 10/4 播磨田町	⑥ 11/23 水保町	
	国道・県道			市道			事故レッドゾーン		

第2節 交通安全計画の目標

1 交通事故の見通し

本市の人口は、市街地や地区計画による住宅開発などにより、総人口は増え続けています。総人口の伸びはやや鈍化してきているものの、令和17年（2035年）には、令和2年（2020年）の約1.01倍の85,342人になると見込まれます。

しかし、少子・高齢化の傾向は顕著で、年少者人口¹は、徐々に減少を続け、令和17年には12,701人（令和2年より人口比率1.8%減少）に、一方高齢者人口²は増加し続け、22,071人（令和2年より人口比率3.3%増加）になると推計されています。

これまでの交通安全対策や自動車の性能の向上等により交通事故件数は減少傾向にあるものの、人口推計を踏まえると、高齢者の歩行中や自転車乗用中、自動車運転中の事故の増加を憂慮しなければならない事態が予想されます。

将来の道路交通を取り巻く環境や交通事故の状況は、正確には把握し難いところですが、交通ビッグデータ等の活用により事故の傾向の分析等により、今後もこれまで以上に交通安全施策を推進し、本市における交通事故の防止に努める必要があります。

2 第11次守山市交通安全計画における目標

数値目標

- 1 年間の交通事故死者数 0人
- 2 年間の交通事故発生件数 100件以下
（特に通学路等の交通事故発生件数 0件）

すべての市民が生活するうえで、市民の誰もが願う「安全で安心して暮らせる」、「住みよい」守山市の実現を図るため、本計画期間中の目標の1点目として、「年間の交通事故死者数^{ゼロ}0」を目指します。

2点目として、「年間の交通事故発生件数100件以下」を目指します。なお、次代を担う子どもたちの安全を確保する観点から、「特に通学路等³の交通事故発生件数0件」を目指します。

¹ 年少者人口：0歳から14歳未満の人口

² 高齢者人口：65歳以上の人口

³ 通学路等：各小学校の通学路および各保育園等のお散歩コース

こうした数値目標を達成するために、地域住民の協力や理解、関係機関、団体の協力および連携のもとに、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

3 守山市の特性を活かした取組

(1) 自転車の安全で適正な利用

本市においては、地方創生事業として「自転車を軸とした観光振興」を掲げ、交流人口の増加による経済活性化を目指すとともに、平坦な地形を活かした自転車の利用を促進するまちづくりに取り組んでおり、引き続き、自転車利用者の増加が見込まれます。

このような中、本市では、自転車による事故の割合が高く、「ながら運転」等の危険運転が多く見受けられることから、自転車の交通マナー向上を図る必要があるため、自転車の安全で適正な利用についての施策を強力に推進します。

まず、自転車の安全な走行空間を確保するため、自転車道、自転車専用通行帯、青色の矢羽根型道路標示や自転車マーク等による自転車の通行位置を示した道路整備を推進します。

また、警察と連携して、一般市民を対象とした自転車の乗り方教室を開催するとともに、駅周辺等の自転車利用者の多い場所において、歩行者優先および左側通行の徹底等の基本的な自転車マナーの向上を図るため、定期的な巡回指導、啓発を行います。

さらに、自転車の安全利用を図るために自転車損害賠償保険等への加入義務の周知徹底、高齢者へのヘルメットの着用について、あらゆる広報媒体を通じて、周知、啓発を行い、普及促進を図ります。

小学校においては、児童に自転車の基本的な交通マナーを習得させるため、自転車に特化した交通安全教室を開催します。

中学校においては、中学生の交通マナー向上のために、生徒会活動の中で、生徒が主体となった交通安全対策の取組を推進します。

(参考) 自転車保険の加入状況について

	令和2年度
滋賀のけんみん自転車保険(件)	1,373

(資料：滋賀県交通安全協会)

(2) 高齢者の交通事故防止および安全対策

第10次交通安全計画期間中における本市の交通事故死亡者のうち、高齢者が約6割を占めており、高齢者は加齢に伴う身体機能の低下により事故

に遭いやすく、また、事故による負傷が重傷化しやすいため、高齢者の交通事故防止および安全対策を重点的に実施します。

まず、「守山市バリアフリー基本構想」に基づき、守山駅の周辺、公共施設、福祉施設、病院等への市民が多く利用する道路を重点整備地区としてバリアフリー化を行うことで、歩道の段差、傾斜、勾配の改善を図り、高齢者にやさしい通行環境を整備します。

また、自転車事故の重傷化を防ぐため、ヘルメットの着用について、補助制度の活用などにより推進を図ります。

自動車の運転に不安を有する高齢者に対しては、事故を未然に防ぐため、運転免許証の返納を推進し、自主返納に対する支援として、公共機関の割引運賃等の支援措置の充実や代替の交通手段となる公共交通の整備、拡充に努めます。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

本市では、高い自治会加入率のもと、各自治会においては、活発にまちづくり活動が行われています。また、地域においては、「スクールガード⁴」等が中心となって通学する児童の見守り活動が行われており、多くの自治会において、交通安全教室の開催や通学路、交通安全施設の安全点検等の交通安全対策に取り組まれています。

このような本市の特性を活かし、地域や自治会と連携を図りながら、住民参加のもと協働による交通安全対策を推進します。

まず、自治会における交通安全に係る取組に対しては、「わ」で輝く自治会応援報償事業により、自治会に寄り添った支援を行います。

また、それらの取組について交通安全コンクールを実施し、表彰を行うことで地域に根差した交通安全対策の活性化を図ります。

さらに、交通安全施設の点検、維持管理に必要な資材の貸し出し、提供を行うとともに、広報もりやまや市ホームページ等を通して地域や家庭における交通安全教育を推進するため、交通の関係法令、交通ルールおよび事故情報等の必要な情報提供に努めます。

4 交通事故を減少させるために重点的に対応すべき取組

(1) 高齢者および子どもの安全確保

今後の高齢化の進展を踏まえ、歩行者、自転車または自動車等の交通手段に応じた交通安全対策を推進します。

高齢者がより安全にかつ安心して道路等の通行ができるよう歩道の整備や生活道路対策、バリアフリー化された道路交通環境の整備を進めるととも

⁴ スクールガード：児童の通学の安全を確保するため、通学路などにおいて児童の見守り、パトロールを行うボランティア

に、高齢運転者が増加することが予想されることから、運転免許証の自主返納を含め、高齢者が事故を起こさないようするための対策を推進します。

また、安心して子どもを育てることができる社会を実現するため、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における交通安全対策を推進します。

(2) 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上

道路交通において、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、人優先の考えのもと、通学路、生活に密着した身近な道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を進めるなど、交通弱者を保護し、安全を確保する対策を推進します。

一方で、最近、自転車利用者は被害者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します。

特に、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、ルールやマナー違反による交通事故が多くなっており、交差点通行時の安全行動の実践等、全世代を対象として交通安全教育等の充実を図ります。

(3) 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

交通弱者を保護し、住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望、幹線道路からの自動車の流入を防止するための幹線道路における交通円滑化対策など、総合的な対策を推進します。

特に、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を進めます。

さらに、市民全て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行動を実践するよう、関係団体等が連携し、街頭指導、広報啓発活動を展開します。

5 守山市の動向を踏まえた新たな視点

(1) 人口増加への対応

市街地や地区計画による住宅開発等により、本市の総人口は増え続けており、これに伴って交通量や自動車保有台数も増加していることから、人口増加を見据えた交通安全対策や道路整備が必要です。

(2) 自転車利用者の増加への対応

本市では、地方創生事業として、「自転車を軸とした観光振興」を掲げ、交流人口の増加による経済活性化を目指すとともに、平坦な地形を生かした

自転車の利用を促進するまちづくりに取り組んでいることから、今後、自転車利用者の増加が見込まれるため、これに配慮した交通安全対策および自転車保険の加入義務の周知徹底を図っていく必要があります。

(3) ながら運転等危険運転への対応

自転車は、近年、趣味やスポーツ、健康増進の目的として幅広く利用されるようになっていますが、その一方で、傘差し運転や、イヤホンを着けながらの運転、スマートフォンを操作しながらの運転など、自転車利用者の遵法意識の低さを起因とする危険な行為等が問題となっています。

また、自動車においても、スマートフォンのながら運転が市内でも見受けられ、それが前方不注意を招き、歩行者との接触事故の原因となる恐れがあります。

このことから対策として、自転車利用者や自動車運転者の交通ルールの遵守、交通マナーの向上を図るため、交通ルールについての周知、啓発が必要です。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 交通事故実態等を踏まえた安全対策の推進

(1) 生活に密着した身近な道路等の整備

本市の人口は、市街地や地区計画による住宅開発などにより、総人口は増え続けており、これに伴い交通量も増加しています。

このような中、生活に密着した身近な道路においては、「人優先」の考えのもと、歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するため、歩行者、自転車、自動車等が分離され、十分な道幅が確保された安全な道路環境の整備に努め、特に住宅、生活道路が密集するエリアに対しては、「ゾーン30⁵」の指定による交通規制により、また、速度規制と併せて、道路標示や道路の狭さく等の対策を面的かつ総合的に実施し、効果的に車両速度の抑制および通過交通の排除を図るとともに、「ゾーン30」の交通規制内容について、市民に対し十分な周知徹底を図ります。併せて、関係団体および地域の意見を参考にしながら「ゾーン30」の整備を推進します。

(2) 警察、道路管理者等が連携した交通安全施設等整備事業の推進

警察および道路管理者等が連携し、事故データ、交通ビッグデータ等を活用した事故実態の調査、分析を行うとともに、危険箇所を特定し、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進します。併せて、道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化等、排水性舗装、高視認性区画線の整備等を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

(3) 交差点における安全確保

交差点およびその付近においては、出会い頭事故および追突事故の発生割合が高く、その多くは、信号無視や一時不停止、漫然運転、ながら運転による安全不確認等の基本的な交通ルールの不履行や視界が悪いなどの道路構造に問題があることが原因であり、交通ルールを遵守させ、交通事故を防止するため、関係機関、団体等が連携して、啓発活動を行うとともに、道路標示やカーブミラーの設置、ミラー部分の拡大等の対策を推進し、交差点付近の視界を遮らないよう、植栽、植物等の適切な除草や剪定に努めます。

また、交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化⁶を推進すると

⁵ ゾーン30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制等を実施する安全対策

⁶ 交差点のコンパクト化：横断歩道を交差点の中央側へ移設することで、視認性向上、速度抑止を図る交差点の安全対策の一つ

ともに、狭隘な交差点の滞留部の拡張化を推進します。

さらには、交通事故の減少に寄与しているラウンドアバウト（環状交差点）の設置については、警察等の関係機関と連携しながら推進します。

(4) 幹線道路における安全対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故の発生割合の高い区間において重点的な交通安全対策を実施します。

また、バイパス道路の整備等を推進することにより通過交通の排除と交通の効果的な分散を図り、交通渋滞および交通事故の発生の防止を図ります。

(5) 事故データ、交通ビッグデータ等を活用した安全対策、啓発活動の推進

警察、道路管理者等が連携しながら事故データ、交通ビッグデータ等を活用して事故要因を分析し、交通事故多発場所等について効果的かつ効率的な安全対策の実施に努めます。

また、安全対策については、その効果を分析、評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を以後の対策の検討に活用します。

さらに、交通ビッグデータを活用して潜在的な危険箇所を示した地図の作成等による見える化を行い、それを用いた交通安全教室等、市民が分かりやすい啓発活動を行うなど、交通安全意識に対する地域の合意形成への活用を図ります。

(6) 事故危険箇所における安全対策の推進

事故危険箇所においては、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、バス路線における停車帯の設置、防護柵、区画線の整備、道路照明、視線誘導標等の設置、道路標示および注意看板の設置等により総合的な対策を推進するとともに、県公安委員会に対して、信号機の新設、改良、道路標識の設置および高輝度化等を要望します。

(7) 夜間における安全確保

夜間における交通の安全を確保するため、道路照明、視線誘導標等の設置を推進するとともに、高輝度の道路標識の整備を県公安委員会に要望します。

(8) すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果および正しい着用方法について、関係機関、団体

等と協力して、あらゆる機会、媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。また、本市でも同乗者が死亡する事故が発生しているため、後部座席を含めた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。

(9) 二輪車運転者のプロテクター着用の推進

二輪車運転者の負傷軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関、団体等と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性についての理解推進に努めます。

2 幼児、児童、生徒の安全確保

(1) 通学路等の安全対策の推進

平成27年3月に守山市通学路安全推進会議において策定した「守山市通学路交通安全プログラム」に基づき、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図り、「事故のない安全で安心な通学路の確保」に努めます。

また、令和元年度の大津市における園児、保育士が死傷した事故を踏まえ、同様の事故が起きないように、保育所等のお散歩コースの点検と危険箇所への対策を図ります。

守山市通学路交通安全対策本部においては、自治会、各学校、保育園等およびPTA等による安全点検の結果や要望、または市の危険箇所点検を踏まえたうえで、通学路等の危険箇所の対策について議論および検討を行い、関係機関と連携を図りながら、道路の拡幅および滞留場の確保、グリーンベルト、防護柵、道路標示の設置等により総合的に安全対策を行います。

また、必要に応じて通学路等における信号機や横断歩道の設置および速度規制等の交通規制の実施を県公安委員会に対し要望します。

(2) 交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対しては、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能および知識を習得させるように教育を実施します。

幼稚園、保育園およびこども園では、家庭および警察、守山野洲交通安全協会等の関係機関や団体と連携、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、親子での実習など、分かりやすい指導に努めます。

また、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を開催します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識および能力を高める教育を実施します。

小学校では、家庭および警察、守山野洲交通安全協会等の関係機関や団体と連携、協力を図りながら、学校教育全体を通じて、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、交通ルールの意味および必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。特に、通学を始める1年生に対しては、より丁寧な指導を行います。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会を開催します。

さらに、地域と連携しながらスクールガード等による通学路における児童の見守り、安全指導を推進します。併せて、地域で見守り活動を行っているスクールガード等を対象とした講演会を開催し、児童の安全確保を図ります。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、自己の安全ばかりでなく、思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるように教育を実施します。

中学校では、家庭および関係機関、団体等と連携、協力を図りながら、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について、重点的に交通安全教育

を実施します。特に、自転車通学を始める1年生に対しては、近年、自転車が加害者となる交通事故も多く発生していることから、自転車利用者のルール、マナーの遵守や自転車の安全利用について指導を行います。

さらに、地域において、保護者対象の交通安全講習会を開催し、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(3) チャイルドシートの使用の徹底

チャイルドシートの使用効果および正しい使用方法について、市内の幼稚園、保育園、こども園や医療機関等と連携し、保護者に対する効果的な指導、広報啓発に努め、使用の徹底を図ります。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用できない子どもには、チャイルドシートの使用について周知、啓発に努めます。

また、団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートの利用しやすい環境づくりを推進します。

3 高齢者、障害者の安全確保

今後、さらなる高齢化の進展が見込まれること等を踏まえ、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出や移動ができる交通環境を形成するため、地域の実情、日常の交通手段に応じた対策を推進します。

(1) 総合的な交通安全対策の推進

徒歩、自転車また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、高齢者に対しては、高齢運転者標識（高齢者マーク）の掲示を推進します。

(2) 高齢者、障害者に配慮した道路交通環境の整備

高齢者等に配慮した機能分担された道路網の整備や平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備、効率的な交通規制等により高齢者等にやさしい道路交通環境の整備を推進します。

また、「守山市バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区に定められた守山駅の周辺地区および公共施設、福祉施設、病院等の周辺の道路のバリアフリー化を行うとともに、誰もが歩きやすいよう、視覚障害者誘導用ブロックや音響式信号機の設置、歩道の段差、傾斜、勾配の改善を図ります。

さらに、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を推進します。

(3) 交通安全教育の推進

ア 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、警察、守山野洲交通安全協会、老人クラブ連合会等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者が集う催しなどの多様な機会を有効に活用した交通安全教育を推進します。

また、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低下が歩行者または運転者としての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情報提供や広報に努めるとともに、体験型の講習会を開催します。あわせて、ドライブレコーダーの映像の有効活用として、高齢者の加齢に伴う運転技術を客観的に確認できる機会を設けることを検討します。

また、交通事故に遭った時の重傷化を防ぐため、ヘルメットの着用普及啓発に努めるとともに、自転車用ヘルメット購入補助金による支援により高齢者のヘルメット着用を促します。

イ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、警察、守山野洲交通安全協会、障害者団体等と連携し、音声、字幕入りビデオ等の活用にも努めるとともに、施設を訪問し交通安全教室を開催するなど障害の種別や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

ウ 啓発活動の推進

自動車運転者に対しては、高齢者の行動特性を理解してもらえるように、高齢者等を発見したときは、優しい運転（3S運動：「See見る」、「Slow減速する」、「Stop止まる」）をするよう呼びかけるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）や身体障害者標識（身体障害者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高め、運転者自身の交通安全意識の高揚を図ります。

さらに、地域および家庭において交通安全について高齢者や子どもに対し、適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

(4) 運転免許証自主返納に対する支援の推進

自動車の運転に不安を有する高齢者に対して、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支

援措置の充実、代替の交通手段となる公共交通の整備、拡充に努めます。

(5) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待されることから、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するため、安全運転支援システムの周知および利用の促進を図ります。

4 歩行者および自転車の安全確保

道路交通の場において、歩行者および自転車は、自動車に比べて弱い立場にあることから、こうした交通弱者を保護し、安全を確保する対策を推進します。

しかし、近年、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傾向にあることから、自転車の安全利用についての対策を推進します。

また、令和3年3月に策定された「守山市自転車活用推進計画」と連携を図り、自転車事故防止に取り組みます。

(1) 安全な歩行・通行空間の確保

自動車運転者の意識が自動車中心となりがちになる中、あくまでも歩行者が最優先であるという「人優先」の考えのもとに、安全な歩行、通行空間の確保に努めます。

歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路表示等の道路交通の安全に寄与する道路整備を推進します。

また、生活道路等における歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するための「あんしん歩行エリア⁷」については、指定された背景を踏まえ、警察、道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故防止策を実施します。

さらに、公共施設の位置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設置します。

(2) 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者および自転車利用者の

⁷ あんしん歩行エリア：歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な地区として平成15年度に国土交通省により指定されたエリア

※本市では、守山学区、吉身学区の範囲内の一部地域が対象

事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、広報もりやま、市ホームページや有線放送などの広報媒体を活用し、積極的な啓発を推進します。

また、反射材の視認効果、使用方法については、警察、守山野洲交通安全協会と連携し、参加、体験、実践型の交通安全教育を推進します。

反射材の普及については、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、特に、夕暮れ時から夜間の歩行中および自転車乗用中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者に対しては、衣服や靴、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ます。

(3) 自転車の利用環境整備の推進

本市では、平坦な地形を活かした自転車の利用を促進するまちづくりを推進していることから、自転車道や自転車専用通行帯、青色矢羽根等の自転車の通行位置を示した道路、サイクリングロード等の自転車走行空間の整備を推進するとともに、自転車と公共交通機関とを組み合わせ、自動車がなくとも市内の移動が可能な利便性の高いエコ交通の充実を図り、自転車が快適に走行しやすい環境づくりを推進します。

(4) 違法駐輪防止の対策等

守山駅周辺等における放置自転車等の問題解決のため、道路管理者、警察、鉄道事業者等が協力し、「守山市放置自転車等の防止に関する条例」による駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理および撤去を推進します。

また、守山市バリアフリー基本構想で定める重点整備地区内における道路においては、違法駐輪防止の広報啓発に努めます。

(5) 交通安全教育の推進

自転車利用者の交通ルールに関する理解が十分でないことが交通事故等の増加の要因であることから、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの実践が必要であり、広く市民の理解を得るため周知を図ります。

このことから、自転車安全利用五則（H19.7.10 中央交通安全対策会議、交通対策本部決定）の活用や、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、イヤホンを使用しながら等の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を図ります。

また、警察と連携して、一般市民を対象とした交通安全教室を開催するとともに、自転車マナーの向上を図るため、定期的な巡回指導、啓発を行い、改正道路交通法における「自転車運転者講習制度⁸」の周知を図ります。

さらに、自動車運転者に対して、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務について認識の徹底を図るため、交通安全教育等を推進します。歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うなどの交通ルールについての周知と、横断の意思を伝えることや横断時の注意事項など、歩行者が自らの安全を守るための交通行動についての交通安全教育等を推進します。

(6) 自転車利用の安全性の確保

ア 定期的な自転車点検整備の促進

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。また、併せてTSマーク付帯保険等の加入を促進します。

イ 自転車損害賠償保険等への加入義務の周知徹底

近年、自転車は、趣味やスポーツ、健康増進の目的として幅広く利用されるようになってきましたが、その一方で自転車利用者マナーの悪さが指摘されるなど、安全な利用対策が喫緊の課題となっています。

そのような中、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負うリスクに備え、被害者の救済の十全を図るため、県では、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、自転車損害賠償保険等の加入が平成28年10月1日から義務化されました。

自転車に関する意識や運転マナーの向上を図り、自転車利用者が自転車の運転中などに他人の生命または身体に損害を与えたときに補てんすることができるように、保険または共済への加入義務の周知徹底を図ります。

ウ 自転車の灯火と反射器材の普及促進

夜間における交通事故の防止を図るため、自転車灯火の取付けおよ

⁸ 自転車運転者講習制度：危険な交通違反を繰り返す自転車の運転者に課す安全講習の制度

び点灯の徹底、反射材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

エ 自転車用ヘルメット着用と幼児二人乗用自転車活用の促進

自転車事故による負傷の重傷化を防ぐため、幼児、児童、生徒および高齢者のヘルメットの着用をより一層推進します。自転車用ヘルメット購入補助金について周知を図るとともに自転車購入補助金制度との連携などにより活用の促進を図ります。また、安全性に優れた幼児二人乗用自転車の被害軽減効果について理解を図り、その利用を推進します。

5 渋滞解消対策

駅前ロータリーや駅周辺等をはじめとする市内主要道路において渋滞箇所が発生しており、これを起因とした、抜け道として生活道路に進入する車両も見受けられることから、生活道路での事故を防止するため、警察、県、地域などとの連携のもと、道路の整備や交差点の改良等により渋滞解消に努めます。

6 道路交通法等の徹底

(1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者および自転車利用者の事故防止ならびに事故多発路線等における事故の防止に重点を置き、地域の交通事故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警察に要望します。

特に、悪質性、危険性の高い飲酒運転および無免許運転ならびに違法駐車については、指導取締りの強化を警察に要望するとともに、根絶に向けた取組を推進します。

また、子ども、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りや、自転車利用者による飲酒運転、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等の危険性の高い違反行為に対しての指導取締りを要望します。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止して交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関、団体が連携し、暴走族対策を強力に推進します。

また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

さらに、暴走行為等ができない道路等、道路交通環境整備を推進します。

(3) 道路の使用および占用の適正化等

ア 道路の使用および占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用および占用の許可に当たっては、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、占有物件等の維持管理について指導します。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与え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、特に市街地については、重点的に実施します。

さらに、道路上から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い、道路の愛護思想の普及を図ります。

ウ 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します。

(4) 総合的な駐車対策の推進

ア 実情に応じた駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえ、地域の実情に応じた駐車規制の実施を県公安委員会に要望します。

イ 違法駐車を排除しようとする機運の醸成、高揚

違法駐車の排除および自動車の保管場所の確保等に関し、市民への啓発活動を行うとともに、関係機関との緊密に連携を図り、住民の理解を得ながら違法駐車を排除する機運の醸成、高揚を図ります。

ウ 地域と一体となった駐車対策の推進

駐車需要への対応が十分でない場所については、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検、改善を図るとともに、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組を促進します。

7 公共交通機関の利用促進

(1) 公共交通機関の充実・利用促進

高齢化の進展により、今後自動車の運転が困難な人が増加することが予想されることから、市民ニーズの把握を行い、民間交通事業者等と連携し、運行頻度、運行時間の見直し、乗り継ぎの改善等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、地域の実態にあった公共交通機関の充実を図り、もーりーカー（デマンド乗合タクシー）をはじめとして、子どもや高齢者等の交通弱者の移動手段の確保に努めます。

併せて、駅、バス停までのアクセス確保のために、自転車道等の整備を促進し、交通の接続や連絡機能の強化に努めます。

(2) エコ交通体系の整備と推進

公共交通機関と徒歩や自転車を組み合わせることにより、自動車に頼らなくても誰もが移動可能な利便性の高い、交通体系の整備を積極的に推進します。

また、B T S（乗り換えのための自転車駐輪場）の利用状況を踏まえ、公共交通機関のさらなる利用促進を図ります。

8 市民の意識改革

交通行政に関わる者、交通機関に関わる者、道路交通を利用するすべての者が、交通事故の危険性を認識することが不可欠であり、「交通事故を起こさない」、「交通事故に遭わない」、さらには「交通事故を起こさせない」という意識を醸成する運動、広報啓発活動を展開し、市民の意識改革に努めます。

(1) 交通安全に関する運動、啓発活動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及、浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、行政、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の各種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。

ア 年度を通じて実施する運動

- ・前照灯早め点灯運動、ハイビーム切替え運動

イ 期間を定めて実施する運動

- ・春の全国交通安全運動
- ・夏の交通安全県民運動
- ・秋の全国交通安全運動
- ・年末の交通安全県民運動
- ・新入学（園）児と高齢者の交通事故防止運動

ウ 日を定めて実施する啓発（交通安全強調日）

- ・交通安全啓発日【自転車安全利用日】 毎月1日
- ・高齢者交通安全の日【近畿交通安全日】 毎月15日
- ・シートベルト・チャイルドシート着用啓発日 毎月20日
- ・横断歩道利用者ファースト運動啓発日 毎月25日
- ・ノーマイカーデー 毎週金曜日
- ・飲酒運転根絶啓発日（飲酒運転について考える日） 毎月第4金曜日

エ 事故多発警報発令時に実施する啓発

交通死亡事故多発警報および高齢者事故多発警報等発令期間中においては、警察、関係団体等と連携し、速効性のある必要な啓発、指導を実施します。

(2) 広報啓発活動等の強化

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられており、地域住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であることから、交通ルールが徹底されていない例や交通事故多発場所、悲惨な交通事故、新たな交通安全施設、電動キックボードなどの社会での認識が十分ではない乗り物について市ホームページ、有線放送等を通して周知、啓発し交通安全意識の高揚および交通マナーの向上を図ります。

また、自動車運転者の意識が自動車中心となりがちであるため、「人優先」の考えのもと、歩行者等の交通弱者に対する配慮の徹底を推進します。

さらに、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細やかな情報提供に努めます。

(3) 思いやり、譲り合い意識の醸成

道路を通行する場合において、全ての通行者が互いに相手を思いやり、安全に気持ちよく通行できるように、「思いやり」、「譲り合い」の意識の醸成を図るための啓発活動を実施します。

(4) 自動車等の前照灯早め点灯運動等の推進

夕暮れの時間帯から夜間にかけて事故が多発する傾向にあることから、自動車の「前照灯早め点灯運動」や「ハイビーム切替え運動」を推進します。

また、自転車利用者が自動車運転者に対し自らの存在を知らせるため、自転車の「前照灯早め点灯運動」を併せて推進します。

(5) 自動車点検整備の推進

自動車使用者等の保守管理意識を高揚させ、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、自動車使用者による保守管理の徹底を推進します。

(6) 飲酒運転根絶に向けた市民の規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を行います。併せて、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および関係事業者と連携し、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を推進し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識を確立し、飲酒運転事故ゼロを目指します。

また、自転車の酒酔い運転も違法であり、車両同様に「飲酒運転をしない」という市民の規範意識を確立します。

9 住民参加による協働の推進

(1) 地域住民と企業等との協働

住民と行政、民間団体、企業等が連携を密にして、それぞれの地域における実情に即した身近な交通安全に係る活動を推進し、住民の参加、協働を積極的に進めます。

特に、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、住民や民間団体等の道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図⁹」の作成や地域における交通安全教室の開催、通学路の安全点検の実施等を推進し、それらの取組について交通安全コンクールを開催することで地域に根差した交通安全対策を推進します。

(2) 市民参加型の交通安全運動の推進

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点等について、広報もりやま、市ホームページおよび有線放送等を通じて広く市民に周知し、運動への参加を呼びかけます。

また、守山野洲交通安全協会、守山野洲安全運転管理者協会等と連携し、

⁹ ヒヤリ地図：交通危険箇所を示した地図

参加、体験、実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識付ける交通安全運動を実施します。

(3) 交通の安全に関する各種団体等の主体的活動の支援等

交通安全対策に取り組む各種団体に対しては、交通安全指導者の養成等の事業および諸事業に対する支援ならびに交通安全対策に必要な資料、資材を提供、貸与するなど、その主体的な活動を支援します。

また、各種団体それぞれの立場に応じた交通安全活動が、地域の実情に即して効果的かつ積極的に実施されるよう支援します。さらに、そのような団体の活動状況を把握し、団体の組織拡充、交通安全教育の指導者の育成に努めます。

(4) 「気づき情報ボックス」の活用

市民が、道路通行時に小さな危険性を感じたとき、また、交通事故を招く恐れがあるような道路の瑕疵を発見したときに、すぐに市に連絡、通報することができるよう設置している「気づき情報ボックス」を通じ、道路の危険箇所について幅広く市民からの情報提供を募ります。

情報提供があった場合には、迅速に状況確認を行い、必要に応じて対策を行います。

また、この制度の活用を促すため、周知の徹底に併せて、メールを活用した連絡や通報など、より利用しやすい仕組みづくりを検討します。

10 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備、拡充

交通事故の種類、内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の充実を図ります。

イ 多数傷者発生時における救助、救急体制の確立

交通事故等により多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救護訓練を実施するなど、救助、救急体制の確立を図ります。

ウ 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¹⁰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、AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識、実技の普及を図ることとし、消防機関、医療機関等の関係機関と連携を図りながら、普及啓発活動を推進しま

¹⁰ バイスタンダー：救急現場に居合わせた人

す。

また、学校においては、教職員を対象に心肺蘇生法の実習および各種講習会の開催により指導力、実践力向上を図り、中学校の「保健体育」の授業において、止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導を充実するとともに、交通事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

湖南二次医療圏域では、病院群輪番制病院制度¹¹がとられており、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。

そうした中、新たな病院の参画や、医療機能の集約化に取り組んできましたが、更なる安全安心な医療の提供を目指し、二次救急医療体制の維持・充実に努めます。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ迅速かつ円滑な搬送を行うため、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するとともに、市民に対しては、適正な救急要請について周知を図ります。

11 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

ア 交通事故相談活動の推進

- ・市民相談等を活用し、交通事故相談活動を推進します。
- ・交通事故被害者への円滑かつ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、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。
- ・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。
- ・交通事故相談については、広報もりやまや市ホームページ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

¹¹ 病院群輪番制病院制度：地域内の複数の救急告示病院がグループとなり、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療を受け入れる体制

します。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 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」が行う交通遺児援助事業を支援します。
また、同会が行う支援、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。

イ 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に努めるとともに、民間の犯罪被害者支援団体や関係機関との連携を図ります。

ウ 自転車損害賠償保険等への加入義務の周知徹底（再掲）

自転車が加害者となる事故に関し高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、自転車の安全利用に関する意識や運転マナーの向上を図るとともに、自転車利用者が自転車の運転中などに他人の生命または身体に損害を与えてしまったときに補填することができるように、「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、保険または共済への加入義務の周知徹底を図ります。

第2章 鉄道交通等の安全

第1節 鉄道事故等のない守山市を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送ができる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。列車の運行が高速、高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じる恐れがあります。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要があります。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

1 鉄道事故等の状況

全国では、平成17年に乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故および乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までの間は、乗客の死亡事故は発生していません。

また、県内における鉄道事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は、滋賀県下において3件の運転事故が発生し、死者数は2人であり、負傷者数は0人でした。

このような中、本市においては、第10次守山市交通安全計画期間中の平成28年から令和2年までの5年間において、鉄道事故および踏切における事故はありませんでした。

しかしながら、全国的には、依然として踏切事故が鉄道運転事故の約3割を占めている状況にあり、改良の必要な踏切道がなお残されている現状にあります。

2 第11次守山市交通安全計画における目標

数値目標

- | | | |
|---|------------------|----|
| 1 | 年間の鉄道および踏切事故死者数 | 0人 |
| 2 | 年間の鉄道および踏切事故発生件数 | 0件 |

列車の衝突や脱線等の重大な鉄道事故を未然に防止するとともに、踏切道における交通の安全と円滑化を図り、年間の鉄道および踏切の事故死者数と事故発生件数ゼロを目指します。

第2節 鉄道交通等の安全についての対策

市民が安心して安全に利用できる鉄道交通および踏切道を目指し、鉄道事故および利用者等の関係する事故を未然に防止するため、市内2箇所踏切の状況等を踏まえながら、より効果的な安全対策を総合的かつ積極的に推進します。

1 鉄道交通に関する安全対策

(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約9割以上を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。

このため、関係機関等の協力のもと、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象とした全国交通安全運動の実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

(2) 救助、救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助、救急活動を迅速かつ的確に行うため、防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療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。

2 踏切道における交通に関する安全対策

(1) 踏切保安設備の整備

必要に応じ警報時間制御装置の整備等を西日本旅客鉄道株式会社に要望し、踏切遮断時間の短縮と交通の円滑化を図ります。

また、道路の交通量、踏切道の幅員等を勘案し、道路標識等の高輝度化による視認性の向上についても要望します。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

また、学校等において、踏切の通行方法等の教育を引き続き推進します。

第3章 計画の推進

第1節 計画の推進体制

1 警察との連携、協力

交通安全対策を推進していくためには、警察による交通指導取締りや交通規制の実施は必要不可欠です。

また、道路構造や交通状況を分析し、効果的な安全対策を実施していくうえで、警察は、大きな役割を担っていることから、緊密に連携を図り、協力しながら、本計画の推進に取り組みます。

2 地域との連携、協働

交通安全対策の推進にあたっては、市民一人ひとりへの交通安全思想の普及が必要であることから、市民、自治会、スクールガード等の地域との連携、協働により取り組むことが重要です。

このため、各主体に対して、本計画における趣旨、施策の内容等についての情報を発信し、地域における連携、協働による取組を促進し、実効性のある交通安全対策を推進します。

3 交通安全関係団体との連携、協働

守山野洲交通安全協会をはじめとする交通安全関係団体は、交通安全に係る啓発事業や交通安全教室、街頭指導を通して、市民や事業所に対し、幅広く交通安全思想の普及に取り組まれています。

本計画においても、交通安全対策の諸施策を推進するうえで、これらの団体の役割は大きいことから、連携を図りながら、協働により交通安全対策に取り組みます。

4 庁内関係部署との連携

本計画に掲げる施策については、道路や都市計画、地域交通、教育等の様々な部門にわたっています。

このため、守山市交通安全対策本部において、関係部署が情報の共有化と連携を図りながら、全庁的に本計画の推進に取り組みます。

5 計画の広報

広く市民に「守山市交通安全計画」を周知するために、市のホームページへの掲載や概要版の自治会回覧等を行い、本計画の交通安全対策の推進に協力を求めています。

第2節 計画の進捗管理

1 計画の進捗管理

本計画に掲げる交通安全対策の実施にあたっては、実効性を高めるため、諸施策の進捗状況を定期的に把握、評価することが必要です。

このため、守山市交通安全対策本部において、具体的な事業の推進と進捗管理を行います。

資料編

交通安全対策基本法（関係条文抜粋）	P35
守山市交通安全対策会議条例	P38
守山市交通安全対策会議委員名簿	P40
守山市交通安全対策本部設置規程	P41
交通安全都市宣言	P44
用語説明	P45

交通安全対策基本法(関係条文抜粋)

(昭和45年6月1日法律第110号)

最終改正：令和3年5月19日法律第36号

(目的)

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この法律において、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) 道路 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第1号に規定する道路をいう。

(2) 車両 道路交通法第2条第1項第8号に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。

(省略)

(5) 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。

(国の責務)

第3条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(地方公共団体の責務)

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(市町村交通安全対策会議)

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（交通安全基本計画の作成及び公表等）

第 22 条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - (1) 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - (2) 前号に掲げるもののほか、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
- 3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。
- 4 中央交通安全対策会議は、第一項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長（指定行政機関が委員会である場合にあつては、指定行政機関。以下同じ。）及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。

（都道府県交通安全計画等）

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - (1) 都道府県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
 - (2) 前号に掲げるもののほか、都道府県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
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

(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。
 - (1) 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
 - (2) 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。

守山市交通安全対策会議条例

昭和45年12月25日条例第53号

(設置)

第1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、守山市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 守山市交通安全計画を作成し、およびその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、守山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、およびその施策の実施を推進すること。

(会長および委員)

第3条 会議は、会長および委員をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
- (2) 滋賀県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
- (3) 滋賀県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
- (4) 部内の職員のうちから市長が指名する者
- (5) 教育委員会の教育長
- (6) 湖南広域消防局の消防局長

6 前項第1号、第2号、第3号および第4号の委員はそれぞれ3人以内、5人以内、2人以内および10人以内とする。

(特別委員)

第4条 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。

2 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。

3 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、解任されるものとする。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、環境生活部において処理する。

(議事等)

第6条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかって定める。

付 則

この条例は、昭和46年1月1日から施行する。

付 則(昭和47年12月28日条例第32号)抄

この条例の施行期日は、規則で定める。

付 則(昭和51年3月27日条例第3号)抄

(施行期日)

この条例は、昭和51年4月1日から施行する。

付 則(昭和55年3月31日条例第2号)抄

(施行期日)

1 この条例は、昭和55年4月1日から施行する。

付 則(平成3年3月28日条例第1号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成3年4月1日から施行する。

付 則(平成8年3月29日条例第2号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成8年4月1日から施行する。

付 則(平成12年3月28日条例第2号)

この条例は、平成12年4月1日から施行する。

付 則(平成17年3月29日条例第1号)

この条例は、平成17年4月1日から施行する。

付 則(平成18年3月30日条例第3号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則(平成19年3月30日条例第2号)

この条例は、平成19年4月1日から施行する。

付 則(平成21年6月26日条例第14号)

この条例は、公布の日から施行する。

■守山市交通安全対策会議委員名簿

氏名	職名
◎ 宮本 和宏	守山市長
竹井 宏和	国土交通省近畿地方整備局 滋賀国道事務所総括保全対策官
山下 將	滋賀県南部土木事務所長
川田 二三男	守山警察署長
富田 直志	守山警察署交通課長
行村 浩一	湖南広域消防局長
寺田 建吉	滋賀県道路公社理事
○ 川那辺 守雄	守山市副市長
向坂 正佳	守山市教育委員会教育長
高橋 みちえ	守山市環境生活部理事
中島 勉	守山市都市経済部長

◎会長 ○職務代理者 ※敬称略、役職名は委嘱時(R3.7.1現在)による

守山市交通安全対策本部設置規程

昭和52年5月1日訓令第5号

(設置)

第1条 守山市交通安全対策会議条例第2条に規定する所掌事務を遂行するために、守山市交通安全対策本部(以下「本部」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 本部の所掌事務は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 交通安全対策会議に係る交通安全計画案の策定およびその実施に関すること。
- (2) 交通安全に係る関係機関の連絡調整に関すること。
- (3) その他交通安全に関すること。

(構成)

第3条 本部の構成員は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 本部長
- (2) 副本部長
- (3) 本部員
- (4) 総括者
- (5) 副総括者
- (6) 幹事

2 本部長は、副市長をもって充て、副本部長は、教育長をもって充てる。

3 総括者は、環境生活部理事をもって充て、副総括者は、環境生活部次長(市民協働課等担当)をもって充てる。

4 本部員および幹事は、別表に掲げる職にあるものをもって充てる。ただし、別表に掲げる職にあるものがない場合は、その相当職にあるものをもって充てる。

(会議)

第4条 会議は、本部会および幹事会とし、本部会は本部長が、幹事会は総括者がそれぞれ招集する。

2 本部会または幹事会は、本部員または幹事の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 本部会または幹事会の議事は出席した本部員または幹事の過半数で決し、可否同数の場合は本部長または総括者の決するところによる。

(職務)

第5条 本部長は、本部の所掌事務を統轄する。

2 副本部長は、本部長を補佐し、本部長に事故あるとき、または欠けたときは、その職務を代理する。

- 3 本部長および副本部長がともに事故あるとき、またはともに欠けたときは、総括者がその職務を代理する。
- 4 本部員は、本部の所掌事務を審議決定する。
- 5 総括者は、幹事会の所掌事務を統轄する。
- 6 副総括者は、総括者を補佐し、総括者に事故あるとき、または欠けたときは、その職務を代理する。
- 7 総括者および副総括者がともに事故あるとき、またはともに欠けたときは、あらかじめ総括者の指名した幹事者がその職務を代理する。
- 8 幹事は、本部の所掌事務を調査協議し、その結果を本部会に諮り本部会の決定事項をそれぞれ所管事項に応じて実施する。

(関係者の出席)

第6条 本部長または総括者が必要があると認めるときは、本部会または幹事会に関係者の出席を求め、説明または意見を聞くことができる。

(事務局)

第7条 本部の事務を処理するために、環境生活部危機管理課に事務局を置く。

(委任)

第8条 この訓令に定めるもののほか、本部の運営について必要な事項は本部長が別に定める。

付 則

この訓令は、公布の日から施行し、昭和52年4月1日から適用する。

付 則

この訓令は、公布の日から施行し、昭和54年4月1日から適用する。

付 則

この訓令は、公布の日から施行し、平成3年4月1日から適用する。

付 則(平成8年5月21日訓令第8号)

この訓令は、公布の日から施行し、平成8年4月1日から適用する。

付 則(平成9年4月24日訓令第8号)

この訓令は、平成9年4月24日から施行し、平成8年4月1日から適用する。

付 則(平成11年5月7日訓令第7号)

この訓令は、平成11年5月7日から施行し、平成11年4月1日から適用する。

付 則(平成12年6月22日訓令第29号)

この訓令は、平成12年6月22日から施行し、平成12年4月1日から適用する。

付 則(平成13年10月1日訓令第9号)

この訓令は、平成13年10月1日から施行する。

付 則(平成21年4月1日訓令第3号)

この訓令は、平成21年4月1日から施行する。

付 則(平成23年6月22日訓令第26号)

この訓令は、平成23年6月22日から施行する。

付 則(平成27年4月1日訓令第5号)

この訓令は、平成27年4月1日から施行する。

付 則(平成28年4月1日訓令第30号)

この訓令は、平成28年4月1日から施行する。

付 則(令和3年3月31日訓令第11号)

この訓令は、令和3年4月1日から施行する。

別表(第3条関係)

(平27訓令5・全改、平28訓令30・一部改正、令3訓令11・一部改正)

本部長 総合政策部長、総務部長、環境生活部長、環境生活部理事、健康福祉部長、健康福祉部理事、こども家庭部長、都市経済部長、都市経済部理事(都市計画・交通政策課等担当)、都市経済部理事(地域振興課担当)、上下水道事業所長、議会事務局長、監査委員事務局長および教育委員会事務局教育部長

幹事 総合政策部次長、総務部次長、環境生活部次長(環境施設対策課担当)、環境生活部次長(不当要求等担当)、健康福祉部次長(健康福祉政策課等担当)、健康福祉部次長(すこやか生活課等担当)、こども家庭部次長、都市経済部次長(土木管理課等担当)、都市経済部次長(農政課等担当)、都市経済部次長(都市計画・交通政策課等担当)、上下水道事業所次長、会計管理者、議会事務局次長、農業委員会事務局長、教育委員会教育部次長(教育総務課等担当)、教育委員会教育部次長(学校教育課等担当)、企画政策課長、財政課長、市民協働課長、土木管理課長、国県事業対策課長、道路河川課長、都市計画・交通政策課長、地域振興課長および保健給食課長

交通安全都市宣言

昭和59年7月21日大会宣言

すべて市民は、個人として尊重され、生命および幸福追求に対する権利は、いかなる場合でも尊重されなければならない。

しかしながら、モータリゼーションの一層の進展を背景とした国民皆免許時代と呼ばれる本格的なクルマ社会のなかで、交通問題はますます深刻となり、市民に大きな不安と悲しみ、そして、苦しみを持たらせていることは、誠に憂慮すべき事態である。

ここに、守山市は、市民の生命と安全を保持し、すべての市民が幸せと生きがいを感じるまちを築くため、5万市民の新たな決意と意欲を結集して、交通事故撲滅に万全を期するようわがまちを「交通安全都市」とすることを宣言する。

用語説明

1 年少者人口（P 8）

0歳から14歳未満の人口

2 高齢者人口（P 8）

65歳以上の人口

3 通学路等（P 8）

通学路等：各小学校の通学路および各保育園等のお散歩コース

4 スクールガード（P 10）

児童の通学の安全を確保するため、通学路などにおいて児童の見守り、パトロールを行うボランティア

5 ゾーン30（P 13）

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制等を実施する安全対策

6 交差点のコンパクト化（P 13）

横断歩道を交差点の中央側へ移設することで、視認性向上、速度抑止を図る交差点の安全対策の一つ

7 あんしん歩行エリア（P 19）

歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な地区として平成15年度に国土交通省により指定されたエリア（本市では、守山学区、吉身学区の範囲内の一部地域が対象）

8 自転車運転者講習制度（P 21）

危険な交通違反を繰り返す自転車の運転者に課す安全講習の制度

9 ヒヤリ地図（P 26）

交通危険箇所を示した地図

10 バイスタンダー（P 27）

救急現場に居合わせた人

11 病院群輪番制病院制度（P 28）

地域内の複数の救急告示病院がグループとなり、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療を受け入れる体制