

第 11 次
東 御 市 交 通 安 全 計 画
(案)

令和 3 年度(2021年度)～ 令和 8 年度(2026年度)

東 御 市

計画策定の趣旨

国では、昭和40年代前半、自動車保有台数の増加とともに交通事故の激増に対する施策として、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、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、各関係団体等と連携を図り、交通安全対策は着実に進展を続けてきたところであります。しかしながら、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が発生しており、かけがえのない命を交通事故から守っていくことが重要です。

当市においては、近年の交通事故件数は減少傾向で推移しておりますが、東御市内の国道18号、主要地方道真田東部線、主要地方道諏訪白樺湖小諸線、主要地方道小諸上田線、主要地方道丸子東部インター線、主要地方道東御孺恋線などを利用する通過交通や高速自動車道の利用、また、高齢化社会の到来、車社会の進展と交通体系の過密化・多様化などにより、今後も交通事故の発生が予想されます。さらに、通学路や生活道路においても児童、生徒をはじめとする子供たちや高齢者等を守るため、一層の交通事故防止の推進が重要となっております。

こうしたことから、交通事故防止は従来にも増して、国、県、市、警察、交通安全協会及び市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の基本理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な対策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していかねばなりません。

東御市では、交通安全対策基本法が制定された昭和45年度から、国の計画に沿って第1次から第8次の交通安全計画を策定しており、東御市発足後もその精神を継続し第8次、第9次、第10次の交通安全計画を策定し、それぞれの立場で交通安全対策に取り組んできてまいりました。この交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法に基づき、令和3年度（2021年度）から令和8年度（2026年度）までの6年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関・団体が緊密な連携を保ち、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進してまいります。

目 次

計画の期間	1
交通安全計画施策体系	2
計画推進に向けての連携イメージ図	3
SDGs（持続可能な開発目標）の達成を意識した取り組み	4
第1編 はじめに	6
第1章 交通安全計画の策定について	6
1 交通事故のない東御市を目指して	6
2 交通安全計画策定の趣旨	6
3 第11次東御市交通安全計画の策定	6
4 計画推進に当たっての役割分担と連携強化	6
第2編 道路交通の安全	7
第1部 総論	7
第1章 道路交通事故の現状等	7
1 全国及び長野県における交通事故死者等の推移	7
2 長野県における近年の交通事故発生状況と交通事故の特徴	7
3 東御市における交通事故発生件数及び死傷者等の推移	8
4 道路交通事故の見通し	9
第2章 第11次東御市交通安全計画における目標	9
第2部 道路交通の安全についての対策	10
第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1 重視すべき対策	10
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用促進	11
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
第2章 施策の方針	12
第1節 道路交通環境の整備	12
第2節 交通安全思想の普及徹底	17
第3節 安全運転の確保	24
第4節 車両の安全性の確保	25

第5節	道路交通秩序の維持	26
第6節	救助・救急活動の充実	27
第7節	被害者支援の充実と推進	28
第8節	踏切道における交通の安全	29

付属資料

上田交通安全協会東御部会との活動内容	30
交通安全対策基本法（抜粋）	31
東御市交通安全条例	32

計画の期間

交通安全計画は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第26条第1項の規定により、国・県の交通安全計画に基づき、策定するものです。

東御市では、市と関係行政機関等が一体となって市内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、長期的な施策の大綱とし、「東御市交通安全計画」を定めています。

また、市交通安全条例に基づき、関係行政機関等と連携して市内の交通安全対策を推進し、究極的には交通事故のない交通安全社会を目指します。

令和3年度(2021年度)から令和8年度(2026年度)までの6年間

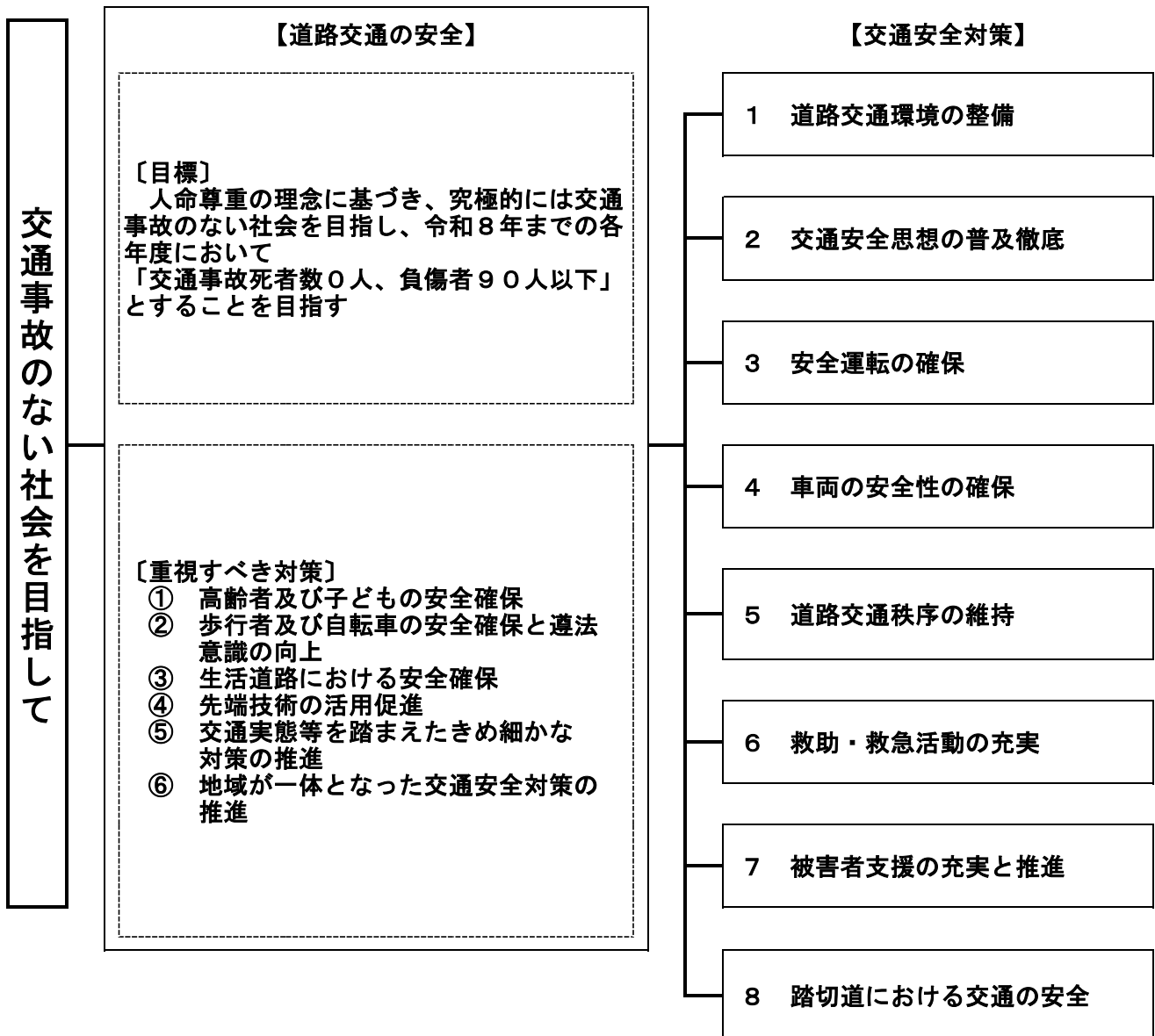


◇第11次東御市交通安全計画の期間を6年間とすることについて

第11次東御市交通安全計画を、例年よりも1年多い令和3年度から令和8年度の6年間とし、最後の1年間は第12次長野県交通安全計画(令和8年度から5年間)に基づき、第12次東御市交通安全計画を策定するための期間とします。

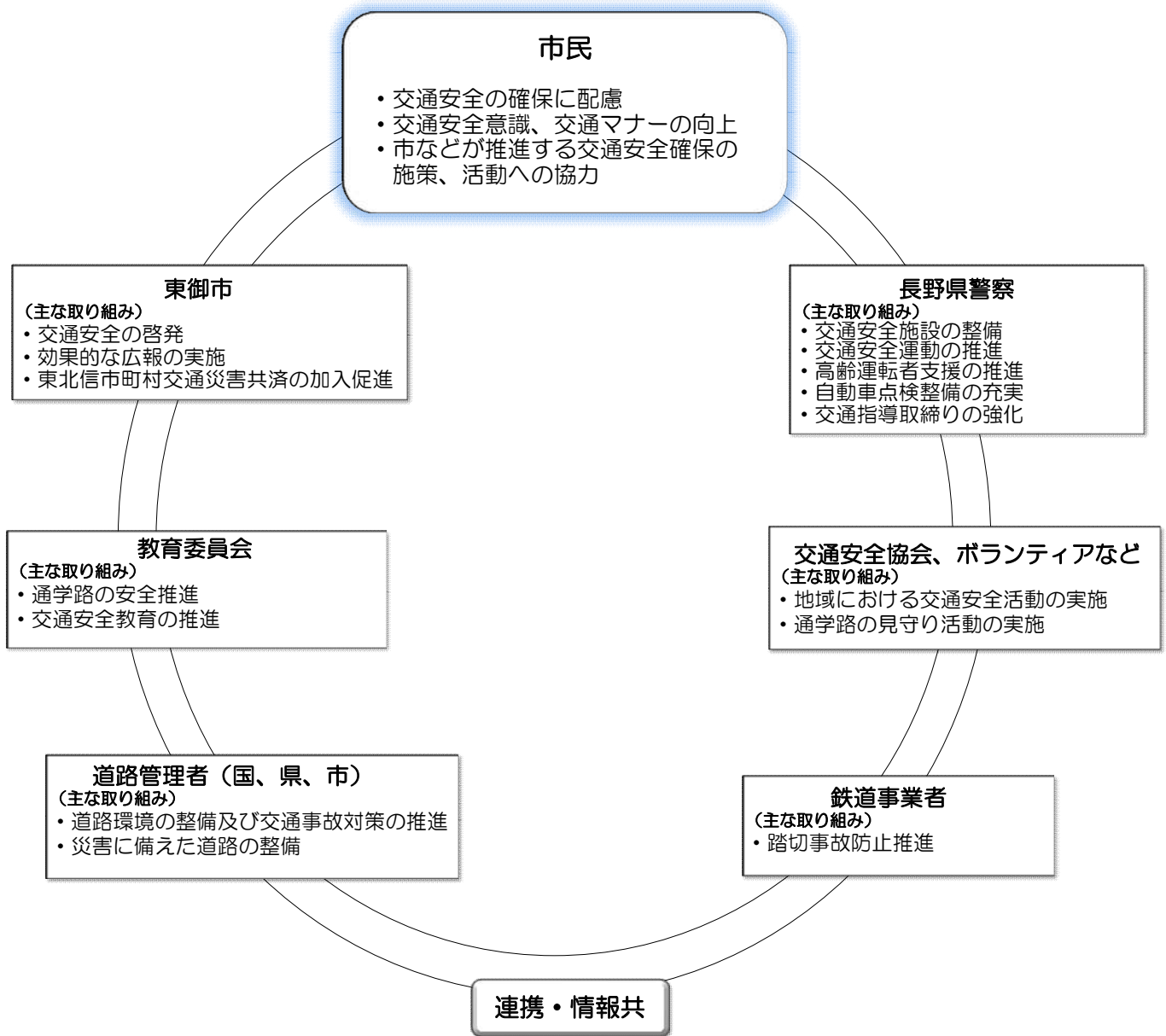
第12次東御市交通安全計画は令和9年度から令和13年度までの5年間とし、これ以降も5年の期間とします。

第11次東御市交通安全計画施策体系



計画推進に向けての連携イメージ図

- 実施する交通安全対策**
- ①道路交通環境の整備
 - ②交通安全思想の普及徹底
 - ③安全運転の確保
 - ④車両の安全性の確保
 - ⑤道路交通秩序の維持
 - ⑥救助・救急活動の充実
 - ⑦被害者支援の充実と推進
 - ⑧踏切道における交通の安全



～ 交通事故のない東御市を目指して ～



SDGs（持続可能な開発目標）の達成を意識した取り組み

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール（目標）・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。



交通安全に資するため、特に以下の目標の達成に取り組みます。

	<p>ゴール（目標）3【保健】</p> <p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。</p>	<p>ターゲット6</p> <p>2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。</p>
	<p>ゴール（目標）4【教育】</p> <p>すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。</p>	<p>ターゲット7</p> <p>2030年までに、持続可能な開発のための教育及び持続可能なライフスタイル、人権、男女の平等、平和及び非暴力的文化の推進、グローバル・シチズンシップ、文化多様性と文化の持続可能な開発への貢献の理解の教育を通して、全ての学習者が、持続可能な開発を促進するために必要な知識及び技能を習得できるようにする。【交通安全教育を推進する】</p>

	<p>ゴール(目標) 11【持続可能な都市】</p> <p>包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。</p>	<p>ターゲット2</p> <p>2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</p>
	<p>ゴール(目標) 17【実施手段】</p> <p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。</p>	<p>ターゲット17</p> <p>さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。</p>

第1編 はじめに

第1章 交通安全計画の策定について

1 交通事故のない東御市を目指して

人口減少、高齢化率が高まる社会において、豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが重要です。

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全や高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全の一層の確保等、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

また、高齢歩行者、高齢運転者による交通事故は、喫緊の課題であるため、高齢になっても安全に移動することができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指します。

そのためにも、これまで実施してきた各種施策の推進はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない交通安全社会を目指します。

2 交通安全計画策定の趣旨

この計画は、東御市において、市と関係行政機関等が一体となって市内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、長期的な施策の大綱を定めるものです。これまで、5年ごと10次にわたり「東御市交通安全計画」を策定してきたところです。

3 第11次東御市交通安全計画の策定

第10次東御市交通安全計画については、令和2年度で終了することから、国及び長野県の交通安全計画に基づき、人命尊重の理念に立ち、究極的には、交通事故のない安全で安心な東御市を実現していくため、令和3年度から令和8年度までの第11次東御市交通安全計画を策定し、実効性のある対策を重点的、計画的に推進するものです。

4 計画推進に当たっての役割分担と連携強化

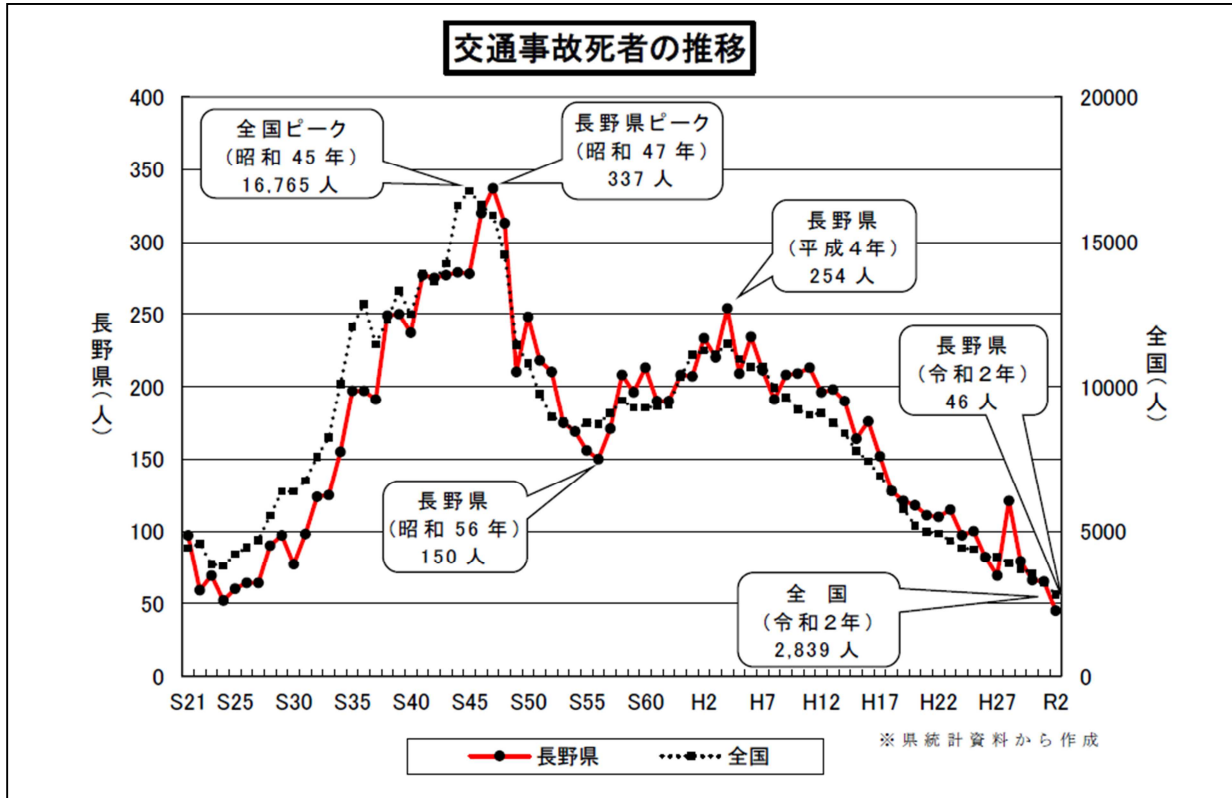
行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、市民が交通安全活動に積極的に参加できるように交通安全対策を推進します。

第2編 道路交通の安全

第1部 総論

第1章 道路交通事故の現状等

1 全国及び長野県における交通事故死者等の推移



全国の交通事故による死者は、昭和45年（1970年）に1万6,765人に達しましたが、昭和46年以降減少に向かい、昭和54年（1979年）には8,466人とほぼ半減しました。令和2年（2020年）においては、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1以下となりました。

長野県の交通事故による死者数は、昭和47年（1972年）に337人に達しましたが、その後減少に向かい、昭和56年（1981年）には150人とピーク時の半数以下となりました。

その後増勢に転じ、平成4年（1992年）には254人に達しましたが、翌年以降再び減少に転じ、令和2年（2020年）の死者数は46人でピーク時の5分の1以下まで減少しています。

2 長野県における近年の交通事故発生状況と交通事故の特徴

長野県における交通事故の発生件数は、平成17年（2005年）から16年連続で減少し、死傷者数については平成24年（2012年）以降8年連続で減少しており、令和2年中の死傷者数は、5,802人となりました。

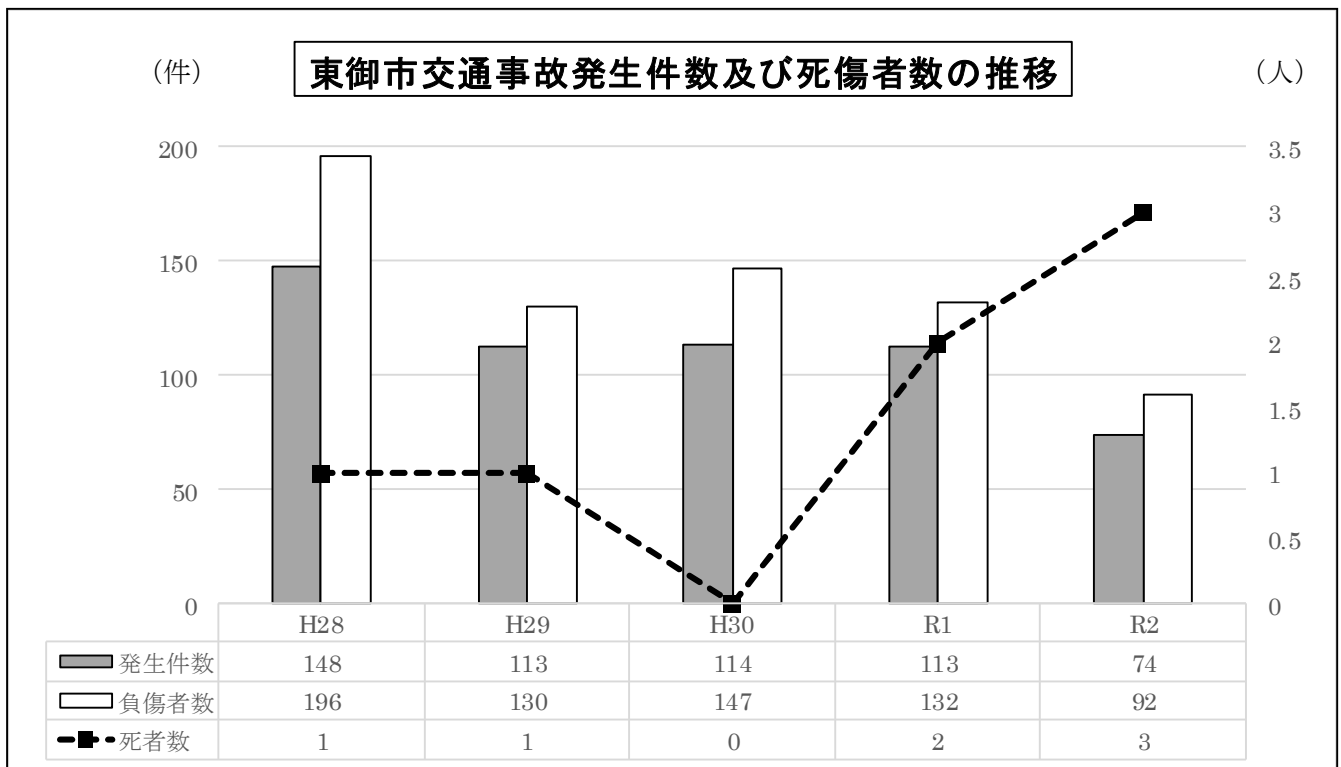
人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の全事故に占める割合は、近年微増している傾向にあります。また、高齢歩行者の死亡事故の発生場所を自宅からの距離別で見ると、特に500m以下の場所で多く発生しており、特に横断歩道以外の道路の横断中が最も多く、次いで横断歩道横断中に亡くなっている

ケースが多くみられます。

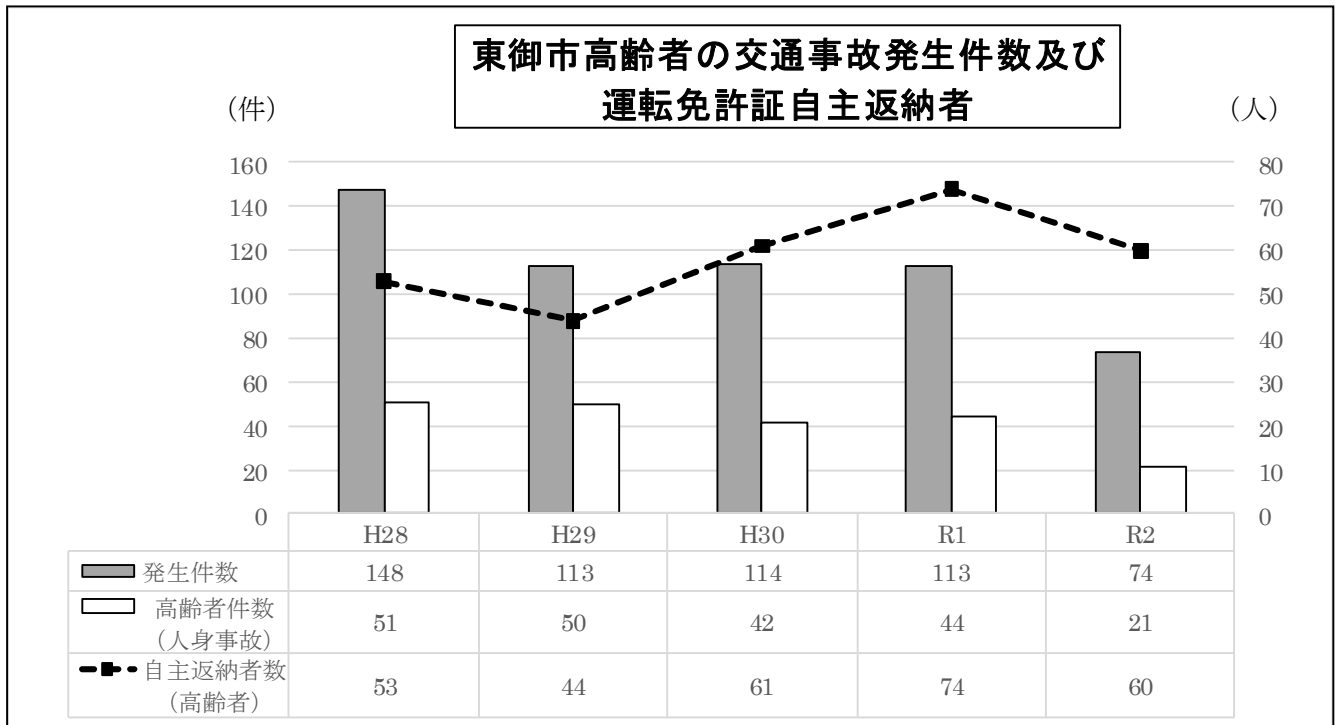
子ども（中学生以下）の事故は近年、年々負傷者数は減少していますが、令和元年に子どもの死者がゼロだった他は、毎年数名の尊い子どもの命が失われています。学年別の死者・重傷者の歩行者事故を見ると、小学校1年生が最も多く、次いで幼児が歩行中に事故に遭っています。

歩行者事故の死者・重傷者数は、横断歩道横断中に被害に遭っていることが多いことから、横断歩道における死者・重傷者数を抑えるためにも、運転者への対策及び歩行者への対策両方が重要になります。

3 東御市における交通事故発生件数及び死傷者等の推移



平成28年～令和2年の5年間について、市内の交通事故の発生件数、負傷者ともに減少傾向にあります。死者数については平成30年は0人でしたが、令和2年は3人となりました。近年、市内で発生した交通事故の特徴として、夜間の事故、高齢者による事故、交差点及びその周辺の事故、追突事故が多い傾向にあります。また、死亡事故は、高齢者が自動車を運転していて事故になるものや道路を横断していて事故に遭ってしまうものが多いため、今後も高齢者の運転免許証の自主返納事業や夜間における夜光反射材の利用等を啓発していきます。



平成28年～令和2年の5年間について、高齢者の交通事故の発生件数は全体の交通事故件数の減少傾向と併せて減少していますが、全体の交通事故発生件数のうち高齢者件数が占める割合は28%～44%となっています。また、高齢者の運転免許証自主返納者は増加傾向にあります。運転免許証自主返納者には「デマンド交通」の利用回数券を交付しており、今後も市ホームページや区のシニアクラブ等での周知、啓発を実施します。

4 道路交通事故の見通し

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約として交通行動等への影響を及ぼすことが予想され、将来の交通事故の状況については正確には見極め難いところであります。

今後、自動車事故は、対歩行者・対車両衝突被害軽減ブレーキシステム、車両逸脱警報装置等の安全技術の向上等により、今後も一定程度の減少が期待されます。

第2章 第11次東御市交通安全計画における目標

究極的には、交通事故のない社会の実現を目指しますが、令和8年度までの各年度において

交通事故死者数0人以下、負傷者数90人以下

とすることを目指します。

第2部 道路交通の安全についての対策

第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点

東御市において、近年、交通事故の発生件数、負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き実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、発生した交通事故に関する情報の収集や分析などを充実し、より効果的な対策に向けて改善を図り、有効性が見込まれる施策を推進します。また、対策の実施後は効果評価・検証を行い、必要に応じて改善に取り組みます。

このような観点から、次の交通安全対策を実施します。

- | | |
|--------------|---------------|
| ①道路交通環境の整備 | ②交通安全思想の普及徹底 |
| ③安全運転の確保 | ④車両の安全性の確保 |
| ⑤道路交通秩序の維持 | ⑥救助・救急活動の充実 |
| ⑦被害者支援の充実と推進 | ⑧踏切道における交通の安全 |

さらに、今後の対策の実施に当たっては、次の点を重視して推進していきます。

1 重視すべき対策

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

ア 高齢者の運転者については、高齢化に伴い増加が予想されることから、交通事故を起こさないための対策を強化していきます。

イ 歩行や自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、交通安全教育の充実を推進します。また、運転免許を自主返納した高齢者の生活の足を確保するための交通環境整備等、支援施策の充実を図ります。

ウ 未就学児や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は、横断歩道の設置、歩道の整備等安全・安心な歩行空間の整備を推進して、子どもが移動しやすい環境の整備を図っていきます。また、保護者や地域住民を含めた交通安全教育の充実や、地域で子どもを見守っていく取組を充実させていきます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 人優先の考えの下、歩行者が日常的に移動する生活道路や幹線道路、通学路等において、横断歩道の設置や歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の整備を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

イ 自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者になる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメットの着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推奨します。また、自転車利用者による交通ルール無視やマナー違反に対する各種対策に加え、歩行者に対する保護意識の高揚を図ります。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路（車道幅員 5.5 メートル未満の道路）の安全対策については、ゾーン 30 ※1 の設定に加え、物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るとともに、可搬式速度自動取締装置等による適切な交通指導取締りの実施や、生活道路における安全な走行方法の普及、通過車両による生活道路への流入を防止するための対策を推進していきます。また、「生活道路は人が優先」という意識の浸透を目指します。

※1 東御市における「ゾーン 30」は、城ノ前区内が平成 26 年 3 月に指定されました。

(4) 先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少していることから、今後も、サポカー・サポカー S ※2 の普及促進を図っていきます。また、先端技術の活用や技術発展を踏まえた先進安全システムを普及推進し、交通の安全を確保していきます。

※2 サポカーとは、「セーフティ・サポートカー」の略称で、衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車です。

サポカー S とは、「セーフティ・サポートカー S」の略称で、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車です。

(5) 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、形態等を詳細な情報に基づき分析し、より細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことで交通事故の減少を図っていきます。また、交通情勢の変化に応じ取組を行います。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが重要です。また、交通事故情報の提供に努めるなど、地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、市民主体の交通安全意識を醸成していきます。

第2章 施策の方針

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

ア 安心して通行できる道路空間の確保

交通事故の多いエリアにおいて、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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。

イ 交通規制等による交通安全対策

警察と連携し、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」の整備などの低速度規制、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化等の安全対策、歩行者と自動車の事故を防止する歩者分離式信号の整備を推進します。

ウ 道路環境整備

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間の整備を図ります。

エ 道路標識、道路標示の整備

見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を図ります。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路等や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、東御市通学路交通安全プログラム ※3 に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、子どもの通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、横断歩道等の拡充等の対策を図ります。

※3 東御市通学路交通安全プログラムとは、通学路の安全確保に向けた取り組みを行うために、上田警察署、道路管理者、東御市校長会等と連携体制を構築し、策定した方針です。この方針に基づき、市内の小中学校を5つのグループに分け、2年に1回合同点検を実施しています。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者や障がい者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとともに、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等の整備を図ります。

イ 道路標識の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認

性の向上を図ります。

ウ 歩道の段差を解消し、歩行者にやさしい、使いやすい歩行空間の整備を図ります。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい「事故危険箇所」 ※4 において、警察及び道路管理者が連携して、歩車分離式信号の運用、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等効率的な対策を推進します。

※4 東御市における「事故危険箇所」は、(主)小諸上田線の東部湯の丸 IC 南交差点（東御市祢津 1134 番地）で、平成 29 年 1 月に警察庁と国土交通省により指定されました。

(2) 重大事故の再発防止

死傷者が多数に上るなど社会的に大きな影響を及ぼす重大交通事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等の事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即した所用の対策を図ります。

(3) 改築等による交通事故対策の推進

ア 交差点等の改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良や付加車線の設置を図ります。

イ 交通安全施設等の整備

一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、道路照明、防護柵等の整備を図ります。

ウ 観光交通と通過交通の分離

歴史的街並みや史跡等重要な歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に図ります。

(4) 交通安全施設等の高度化

道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を図ります。

夜間の交通死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故防止対策を図ります。

3 交通安全施策等整備事業の推進

(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後、長期間が経過した信号機等の老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路など子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

(3) 幹線道路対策の推進

事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故防止対策を実施します。事故原因の検証に基づき、信号機の改良等の対策を推進します。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を図ります。

5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を図ります。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備を図ります。

6 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制等の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通量の維持を図ります。

速度規制については、生活道路における速度抑制対策を積極的に推進します。

信号制御については、歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

7 自転車利用環境の総合的整備

歩行者と自転車の事故等への対策を講じるためのルール・マナーの啓発活動などのソフト対策を推進します。

8 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

ア 道路交通の安全確保

地震大雨、大雪等による災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交

通の確保を図ります。地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するための対策工事を図ります。

イ 道の駅の活用

地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、大雨、大雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を図ります。

(3) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報をメール配信@とうみ等により提供します。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を実施します。また、併せて、メール配信@とうみ等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

9 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するためまた、観光における道路環境の整備という観点からも、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を図ります。

10 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導を図ります。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を及ぼす又は、そのおそれのある不法占用物件等については、その排除を行います。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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各占有者間で調整を図ります。

(2) 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り交通が危険であると認められる場合及び道路工事等のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

(3) 冬季の安全な道路交通の確保

冬季積雪・凍結路面对策として、主要市道の適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を推進します。

第2節 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

- ア 幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを守り、日常生活において安全に行動できる習慣や態度を身に着けさせることを目標とします。
- イ 幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。
- ウ 関係機関・団体は、幅広い教材・教具あるいは情報の提供等を行うことにより、交通安全教育の支援を行うとともに、保護者に対する交通安全講習会等を実施します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

- ア 小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路や交通状況に応じて、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及び能力を高めることを目標とします。
- イ 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車並びに乗り物の安全な利用、危険の予測と回避交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。
- ウ 小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、指導用の参考資料を作成・配付するとともに、交通安全教室を一層推進します。
- エ 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育を推進します。
- オ 交通ボランティアによる、通学路における児童並びに保護者に対する安全行動の指導、交通安全講習会等の開催を促進します。
- カ 交通少年団の団員加入を推進するとともに、団員に対する交通安全教育を積極的に行い、交通安全意識の浸透、交通事故防止を図ります。

(3) 中学生に対する交通安全教育

- ア 中学生に対する交通安全教育は、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習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持ち、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。
- イ 中学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味並びに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。

- ウ 中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、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布します。
- エ 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育を推進します。

(4) 高校生に対する交通安全教育

- ア 高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車運転者及び自転車利用者として、安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得させるとともに、交通社会の一員として、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等責任ある行動ができる、健全な社会人を育成することを目標とします。
- イ 高等学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解が深まるよう努めます。
- ウ 生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視し、運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、関係機関・団体や PTA 等と連携しながら、交通安全、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります
- エ 関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進します。

(5) 成人に対する交通安全教育

- ア 成人に対する交通安全教育は、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て行うほか、免許取得者以外の社会人に対する交通安全教育の充実に努めます。
- イ 免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等 交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、推進します。
- ウ 関係機関・団体、交通ボランティア等による免許を持たない若者や社会人を対象とした自転車の安全利用を含めた交通安全教育の促進を図ります。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

- ア 高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が、運転者又は歩行者の交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践す

ることができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

イ 市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。また、交通ルールの遵守を促す交通安全教育を行います。

ウ 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

エ 運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、関係団体、交通安全ボランティア等による高齢者家庭訪問を通じた個別指導など、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。また、活動に当たっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、事故の実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材・自発光材の活用等交通安全用品の普及・活用等の促進に努めます。

オ 高齢者が安全に安心して外出できる交通社会を形成するため、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高め、地域の見守り活動等を通じて地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。

カ 高齢運転者には、安全運転サポート車の普及啓発や運転免許証の自主返納制度の周知についても推進します。

(7) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、交通ルールやマナーに関する知識の普及を目的として、交通安全教育を推進します。

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる等効果的な交通安全教育に努めます。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育関係機関等と交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

- ア 市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・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「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」をスローガンとする交通安全運動を定着させるとともに、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。
- イ 交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民が一体となった住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。
- ウ 関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。
- エ 地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、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させる交通安全活動を促進します。
- オ 交通安全に対する市民の意識の向上を図り交通事故の発生を抑止するため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春と秋の全国交通安全運動期間中に設定し、広報活動を展開します。
- カ 事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう留意します。

(2) 横断歩行者の安全確保

- ア 信号機のない横断歩道での事故は、自動車の横断歩道手前での減速や、歩行者の有無の確認が不十分なものが多いため、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を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。
- イ 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従うといった交通ルールの遵守と、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、手を上げるなどのハンドサインによる横断歩道ルール・マナーアップ行動を促します。また、横断前の確実な安全確認と、横断中も安全確認を行う等、歩行者自らが自分を守るための安全行動を促す交通安全教育を推進します。

(3) 自転車の安全利用の推進

- ア 自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知していきます。
- イ 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。
- ウ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、加害者側に高額な損害賠償命令が下される事例が発生している状況も踏まえ、被害者の損害を確実に補償し、翻って加害者側の経済的破綻も回避するため、損害賠償責任保険等への加入を促進すると

もに、自転車の点検整備促進の対策を推進します。

エ 薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ自転車事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、反射材の取り付けによる自転車の視認性の向上対策を促進します。

オ 幼少期からの自転車安全利用の教育と、保護者に対する安全意識の醸成を図ります。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、高齢者を含め、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの使用を推奨します。

(4) 後部座席を含めた全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及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報啓発活動を展開します。

(5) 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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努めます。

(6) 反射材用品等の普及促進

ア 夕暮れ時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に期待できる反射材・自発光材の普及を図るため、積極的な広報啓発活動を推進します。

イ 反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

ウ 反射材用品等の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全年齢を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への利用を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

(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

ア 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引き続き推進します。

イ 交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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確立を図ります。

(8) 効果的な広報の実施

ア 市報とうみ、市ホームページ、エフエムとうみ、SNS等の広報媒体を活用して、交通事

故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で啓発効果の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行います。

- イ 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶を図ります。
- ウ 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かな広報の充実に努め、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の向上を図ります。
- エ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上がりを図ります。

(9) 高齢者の交通事故防止の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報や、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての交通安全啓発活動を積極的に行います。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図り、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付けた車両への保護意識を高めるように努めます。

(10) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進

- ア 夕暮れ時の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態、危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
- イ 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、運転者に対して、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、夜間の運転を意識してのスピードダウン、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。
- ウ 歩行者や自転車利用者には、夜光反射材や自発光材の効果と着用を周知するための交通安全教育、広報啓発活動を推進します。

(11) 交通マナーアップの推進

交差点における強引な右折の防止、適切なウィンカーの合図等の交通マナーアップの普及啓発を推進します。

(12) 二輪車の被害軽減装備の普及

二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、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について、関係機関・団体と連携

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理解増進に努めます。

(13) 乗用型トラクターの事故防止

乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行います。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

地域団体、事業者団体等については、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行われるよう、交通安全運動等の機会を通じて働き掛けを行います。

地域の交通安全への理解のため、住民が主体的に行う「ヒヤリ地図の作成」、交通安全総点検、東御市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、上田交通安全協会東御部会や東御市交通安全少年団と連携を図り、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

5 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

(1) 高齢運転者支援の推進

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の整備を図るため、関係機関・団体等と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納したものに対する支援措置の充実、持続可能な地域公共交通網の形成を支援します。

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

関係機関・団体と連携し、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを実施します。

第4節 車両の安全性の確保

1 先進技術の活用・理解醸成等の推進

先進安全技術の活用や自動運転の実用化は、交通安全の向上に資する可能性がある一方、それらに対する過信・誤解は事故等につながることから、活用の推進及び理解醸成等を推進します。

2 高齢運転者への安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及を推進します。

3 自動車点検整備の充実

自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進します。

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全性を確保するため「不正改造車を排除する運動」を展開し、市民に対する広報活動の推進等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

4 自転車の安全性の確保

(1) 自転車の点検整備の促進

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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用して、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。

(2) 自転車保険への加入促進

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、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」において、自転車運転者は自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられていることから、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(3) 自転車用ヘルメットの着用促進

ア 交通事故の被害軽減の効果があることを広報啓発するとともに、全ての年齢層に対して自転車用ヘルメットの着用を促進します。

イ 高齢者の自転車利用者に対しては、免許返納後の移動の手段としても活用されることが予想され、高齢者の自転車運転時の死亡事故も増加しており、自転車乗車時の死亡事故の負傷部位の約7割が頭部であることから、特に高齢者への自転車ヘルメットの着用を推進します。

(4) 夜間における自転車の安全対策

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

第5節 道路交通秩序の維持

1 警察による交通指導取締りの強化等

地域の交通事故実態の分析結果等の地域特性を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

取締り場所の確保が困難な通学路や生活道路等において可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度取締りを推進します。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

2 暴走族対策の強化

(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行います。

さらに、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、地域の関連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も対策を推進します。

(2) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

(3) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進等を推進します。

第6節 救助・救急活動の充実

1 上田地域広域連合消防本部との連携・協力

負傷者の救命率・救命効果向上のため、上田地域広域連合消防本部の行う救助・救急活動が円滑に行われるよう、連携・協力を図ります。

第7節 被害者支援の充実と推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償保険（自賠責共済）の期限切れや更新忘れに注意が必要であることについて、広報活動等を通じて広く市民に周知します。

(2) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、保障範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしていることから、被害者救済等の充実に資するよう、制度の普及率の向上に努めます。

(3) 自転車事故に対応する損害賠償保険への加入促進

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となることから、万が一の事故の際、被害者救済を十分に図るため、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険（共済）等への加入を促進します。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等との連絡協調を図り、広報等を推進します。

3 東北信市町村交通災害共済の加入促進

交通事故災害者の救済のため、東北信市町村交通災害共済事務組合が行う東北信市町村交通災害共済の加入促進を図り、被害者支援が受けられるように推進します。

第8節 踏切道における交通の安全

1 踏切事故の現状

踏切事故は、全国的にみると長期的には減少傾向にあり、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっています。長野県においても減少傾向にあり、令和元年度は1件（死傷者なし）でした。

2 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると重大な結果をもたらすものであります。そのため、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進していきます。

3 講じようとする施策

(1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、しなの鉄道等と連携を図り、踏切遮断機の整備の促進に努めます。

(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

ア 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、しなの鉄道と連携し、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

イ 学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、しなの鉄道による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

付属資料

上田交通安全協会東御部会との活動内容

実施時期	活動内容	活動詳細
4月	春の全国交通安全運動	街頭での交通安全啓発
	保育園、幼稚園、小学校、中学校での交通安全啓発	幼児、保護者、児童への交通安全啓発
	交通少年団※ 入団式	
7月	夏の交通安全やまびこ運動	街頭での交通安全啓発
	交通少年団 夏の研修会及び交通安全レター作戦実施	交通安全啓発の手紙を作成し、道の駅雷電くるみの里来場者へ手渡しをする
8月	飲酒運転防止啓発パトロール	飲食店等への啓発パトロール（田中区）
	交通少年団 視察研修	長野県警察本部機動隊等への視察研修
9月	広報紙「安協東御」の発行	活動報告や交通安全啓発等の周知
	秋の全国交通安全運動	街頭での交通安全啓発
	交通少年団 ピカピカペッターコ作戦	市内スーパー等で、夜光反射材利用の啓発
11月	東御市暮らしを見直そう展での活動発表	活動内容等の展示発表
12月	飲酒運転防止啓発パトロール	飲食店等への啓発パトロール（田中区）
	交通少年団 交通安全呼びかけ活動	FMとうみにより、交通安全の呼びかけを放送
2月	交通少年団 退団式	
年間	高齢者の交通安全教室	単位シニアクラブより依頼を受けて、公民館等で実施

その他、地域の要望に応じて桃太郎旗の設置や地区のシニアクラブにおいて交通安全啓発の実施等の活動を行っています。

※ 東御市交通少年団は、市内の各小学校の5・6年生約50名で構成され、交通安全啓発を目的に、小学校や地域で活動しています。様々な活動をとおり、交通安全に対するリーダーとしての知識を養うとともに、交通安全啓発活動に活躍しています。

交通安全対策基本法（抜粋）

（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に努めるものとする。
- 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、必要があると認めるときは、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1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4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2項及び第5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。

東御市交通安全条例

平成 16 年 4 月 1 日

条例第 19 号

(目的)

第 1 条 この条例は、交通安全の確保に関する基本理念及び施策の基本的事項を定めるとともに、市及び市民の責務を明らかにすることにより、市民の安全で快適な生活環境の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第 2 条 交通安全は、市民の安全かつ快適な生活環境実現の基本であり、現在及び将来にわたって確保されなければならない。

2 交通安全の確保は、市民の日常活動を通じて自主的かつ積極的に推進されなければならない。

(市の責務)

第 3 条 市は、交通安全を確保するため、市民の交通安全意識の高揚を図ると共に、交通安全教育、道路交通環境整備、啓発活動等の総合的な交通安全対策の実施に努めるものとする。

2 市は、前項の対策の実施に当たっては、関係機関及び関係団体(以下「関係機関等」という。)と緊密な連携を図るものとする。

(市民の責務)

第 4 条 市民は、日常生活を通じて自ら交通安全の確保に配慮するとともに、交通安全意識及び交通マナーの向上に努めなければならない。

2 市民は、市その他関係機関等が推進する交通安全の確保に関する施策及び活動に協力しなければならない。

(交通安全教育の推進)

第 5 条 市長は、特に交通弱者に対し次に掲げる対策を講じ、健全な交通社会人の育成を図るものとする。

(1) 保育園児等に、幼児教育、遊び等を通じて安全な歩行の仕方及び交通安全意識を身に付けさせること。

(2) 小学生及び中学生に、学校活動を通じて安全な歩行の仕方、自転車の正しい乗り方及び交通安全意識を身に付けさせること。

(3) 高齢者に対して、各種の機会をとらえ、あるいは訪問活動等を通じて安全行動を身に付けさせること。

2 前項に掲げるもののほか、市長は、交通安全に関する知識の普及及び交通安全意識の高揚を図るため、年齢層又は地域の実情に応じた交通安全教育を推進するものとする。

(道路交通環境の整備)

第 6 条 市長は、良好な道路交通環境の整備を図るため、交通安全施設の整備その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

2 市長は、良好な道路交通環境を確保するために必要があると認めるときは、関係機関に対して、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(広報啓発活動の実施)

第7条 市長は、交通安全意識の高揚を図るため関係機関等と連携し、市民に対して交通安全に関する広報啓発活動を積極的に行うほか、必要な情報を適切に提供するよう努めるものとする。

(交通指導員及び交通補導員)

第8条 市長は、市民の交通安全の確保に関する活動を推進するため、交通指導員及び交通補導員(以下「指導員等」という。)を置く。

2 指導員等は、街頭啓発活動を実施するほか、第1条の目的を達成するために必要な活動を行うものとする。

(推進体制の整備)

第9条 市長は、交通安全の確保に関する施策を積極的に推進するため、交通安全対策の推進体制の充実を図るものとする。

(関係団体への助成等)

第10条 市長は、関係団体がこの条例の目的を達成するために行う地域における交通事故防止活動その他交通安全の確保に関する活動の促進を図るため、助成等の支援を行うことができる。

(交通死亡事故等発生時の措置)

第11条 市長は、交通死亡事故が発生した場合又は特定の地域において重大事故が多発した場合は、関係機関等と現地調査を実施し、総合的かつ集中的に交通事故防止対策を講ずるものとする。

2 前項の場合において、市長は、関係機関等と協議し、必要があると認めるときは、交通死亡事故等多発非常事態宣言を発令し、交通死亡事故を防止するための必要な措置を講ずるものとする。

(委任)

第12条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成16年4月1日から施行する。