

全 員 協 議 会 会 議 次 第

日 時：令和8年9月3日 午前9時

場 所：全員協議会室

1 開 会

2 協議事項

- | | | |
|---|---------------|-------------|
| (1) 北佐久郡老人福祉施設組合養護老人ホーム佐久良荘の民間譲渡について (資料No.1) | 【健康福祉部】 | 9:00～9:10 |
| (2) 生活保護費返還金等に係る債権管理について (資料No.2) | 【健康福祉部】 | 9:10～9:20 |
| (3) 東部地区小学校給食センター建設工事の進捗状況について (資料No.3) | 【教育委員会】 | 9:20～9:35 |
| (4) 国道 18 号田中横断歩道橋の今後の対応について (資料No.4) | 【都市整備部・教育委員会】 | 9:35～9:45 |
| (5) 下水道使用料の改定について (資料No.5) | 【都市整備部】 | 9:45～10:00 |
| (6) 気候変動に対応したワイン生産基盤の強化について (資料No.6) | 【産業経済部】 | 10:00～10:15 |
| (7) 長野県宿泊税市町村交付金の活用事業について (資料No.7) | 【産業経済部】 | 10:15～10:25 |

(8) 第12次東御市交通安全計画の策定について (資料No.8) 【市民生活部】 10:25～10:35

(10:35 ～ 休憩 ～ 10:50)

(9) 宿泊交流拠点施設の整備について (資料No.9) 【企画振興部】 10:50～11:05

(10) 湯の丸高原スポーツ交流施設の現状について (資料No.10) 【企画振興部】 11:05～11:15

(11) 令和8年熊本地震の被災地支援について (資料No.11) 【総務部】 11:15～11:25

(12) 東御市滋野財産区と小諸市滋野財産区との土地交換について (資料No.12) 【総務部】 11:25～11:35

北佐久郡老人福祉施設組合養護老人ホーム佐久良荘の民間譲渡について

健康福祉部 福祉課

1, 施設の概要

建物等	施設名称：「養護老人ホーム佐久良荘」 所在地：佐久市望月 285 番地 2
	構 造 物：鉄筋コンクリート造、地上 2 階建て 敷地面積：4,912 m ² 建築面積：2,602.15 m ² 延床面積：4,071.48 m ² 施設構成(定員 80 名)：居室、食堂、交流ホール、浴室、医務室、事務室等
設置者 運営形態	設 置 者：北佐久郡老人福祉施設組合（昭和 40 年 8 月 10 日付け、6 町村で設立） ※現在は、5 市町で構成（佐久市、東御市、軽井沢町、御代田町、立科町） 運営形態：開所～令和 4 年 3 月 31 日末まで、組合直営 令和 4 年 4 月 1 日～令和 9 年 3 月 31 日まで、指定管理者制度を導入 ※委託先（社福）望月悠玄福祉会
入所枠	定員 80 名のうち、東御市の入所枠は 8 名

2, 施設譲渡に関する検討の経過

(1) 令和 3 年 2 月：組合理事会

一組合一施設での運営は、入所者の重度化、多様化するニーズへの対応が難しく限界があるとの共通認識のもと、昨年より「民営化を見据えた指定管理者制度の導入」を協議
⇒指定管理期間満了後、民間へ譲渡する方針を決定

(2) 令和 7 年 12 月：民間活用に関する市場調査の実施

本市説の民営化に関するサウディング型市場調査（民間事業者との直接の意見交換を行い市場性、アイデアを把握するもの）を実施し、1 事業者のみ参加

(3) 令和 8 年 2 月：組合議会

令和 9 年 4 月 1 日の民間譲渡に向けた令和 8 年度予算が可決

3, 施設譲渡に関する手続き

(1) 公募型プロポーザルの実施、結果

- ① 審査委員会 令和 8 年 4 月、譲渡等先事業者審査委員会を組合監事 5 名により設置
- ② 申請受付 6 月 3 日から 6 月 29 日まで実施し、応募者は 1 社のみ
- ③ 選定審査 7 月 7 日に審査委員会を開催し、譲渡先を「社会福祉法人望月悠玄福祉会」に決定

(2) 契約の締結等（予定を含む）

- ① 仮契約 8 月 24 日に、望月悠玄福祉会と、建物・物品無償譲渡契約、土地使用貸借契約等の契約を締結
- ② 本契約 令和 9 年 2 月の組合議会にて承認後、本契約に移行
- ③ 所有移転 令和 9 年 4 月に登記

4, 組合解散までの行政スケジュール

佐久良荘の譲渡に伴い、設置者である北佐久郡老人福祉施設組合が解散となるため、次により行政手続きを進めます。

(1) 構成市町の手続き

- ① 9月議会 報告…譲渡先候補者の決定及び仮契約、3月末の組合の解散予定等を報告
- ② 12月議会 上程議案…組合の解散及び財産処分に関する議案

(2) 組合の手続き

- ① 令和9年2月議会 上程議案…組合解散及び財産処分等の議決、事務承継に係る規約の制定、長野県総合事務組合及び公平委員会へ事務委託廃止に伴う脱退決議
- ② 令和9年3月31日 組合の解散日

5, 譲渡後の業務

(1) 組合解散後の残務処理

- ① 令和9年4月以降は、事務を承継する組織（継承組織）が残務を処理します。
- ② 継承組織の業務は約6か月を想定しており、係る経費は、財務会計システム、職員人件費等の支払で総額520万円（東御市負担分54万円）を見込んでいます。
- ③ 残務処理が終了した後の残金の清算は、按分して構成市町へ返却する予定です。

(2) 譲渡先との連携

譲渡した以降は、福祉施設として、国、県、市町村による支援や連携が想定されますので、円滑な協力体制を維持できるよう努めます。望月悠玄福祉会からも、構成市町との定期的な連携会議の開催が提案されています。

生活保護費返還金等に係る債権管理について

健康福祉部 福祉課 生活福祉係

生活保護費の返還金等に係る債権管理とは、不正受給や収入申告漏れなどで生じた徴収金や返還金を、市が適正に管理・回収する業務のことであり、正確な事務処理が求められる重要な業務です。

（１）従前の債権管理

- ①返還金等発生に伴い、債権管理台帳へ記載。
- ②一括納付を原則とするが、明らかに困難な場合は分納計画を作成し返還を求める。
- ③分納計画によっても返還が困難な場合は、返還が可能な範囲での返還を認め、計画額と返還額の差額は未収金として計上せず、債権管理台帳において繰越を行う。

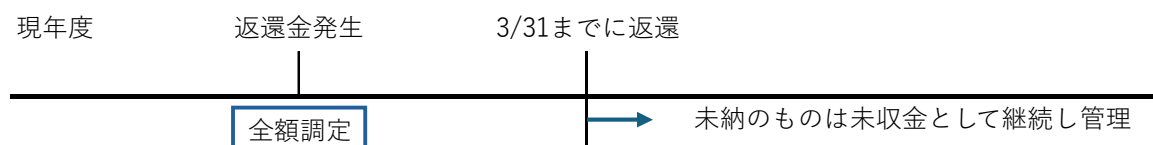
（２）会計実地検査指摘事項

令和 7 年 11 月 13 日（木）会計検査院 第二局厚生労働検査第一課による検査
対象は「令和 2 ～ 6 年度 生活保護事務」

「債権管理が適正に行われておらず、返還金等の調定額が適正に計上されているか疑義が生じる」旨の指摘。

（３）改善方針

生活保護費の返還等の決定時には、債権管理台帳に記載するとともに返還額の全額を速やかに調定し、未納となったものは未収金（収入未済額）として財務会計上、適切に管理することで改善を図る。



（４）未収金額

	R2	R3	R4	R5	R6	R7	(円) 計
調定額	3,389,208	5,022,336	1,145,616	1,708,516	5,037,394	8,227,484	24,530,554
収入済額	3,339,208	4,664,927	781,616	1,354,207	4,765,684	7,384,065	22,289,707
未収金額	50,000	357,409	364,000	354,309	271,710	843,419	2,240,847
不納欠損	0	0	0	0	0	0	0

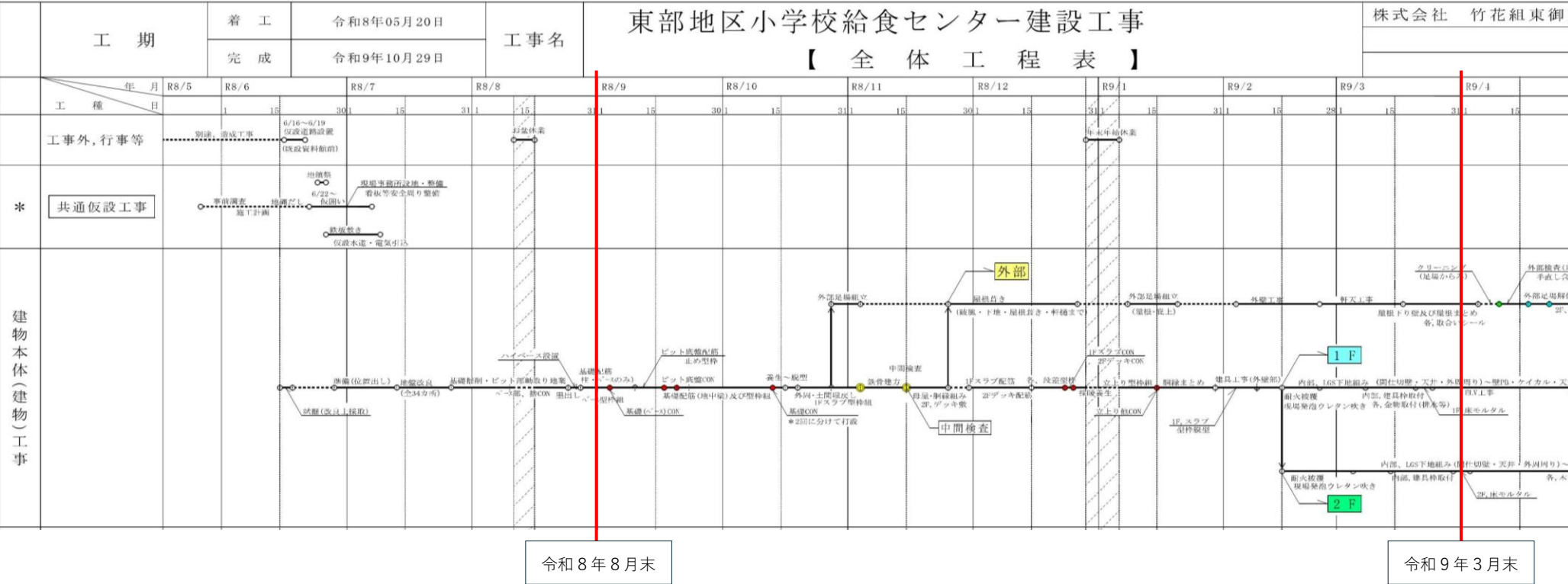
※令和 7 年度東御市一般会計特別会計決算書 P10・11（21.3 雑入 収入未済額欄に記載の額と一致）

※R2～6 の未収金額は、本来未収金として取扱うべきであつた額

R7 の未収金額は、（３）の改善方針に基づいた事務処理により未収となる額

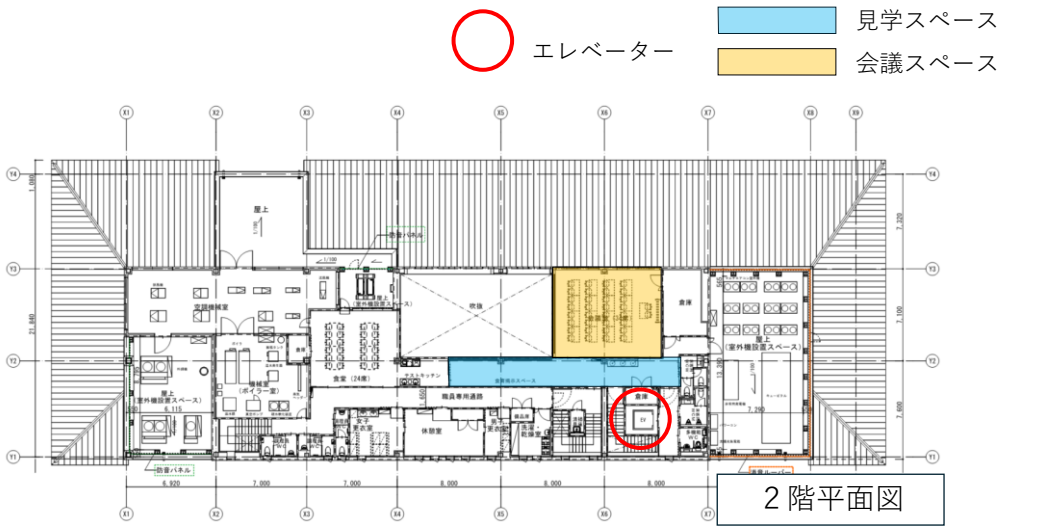
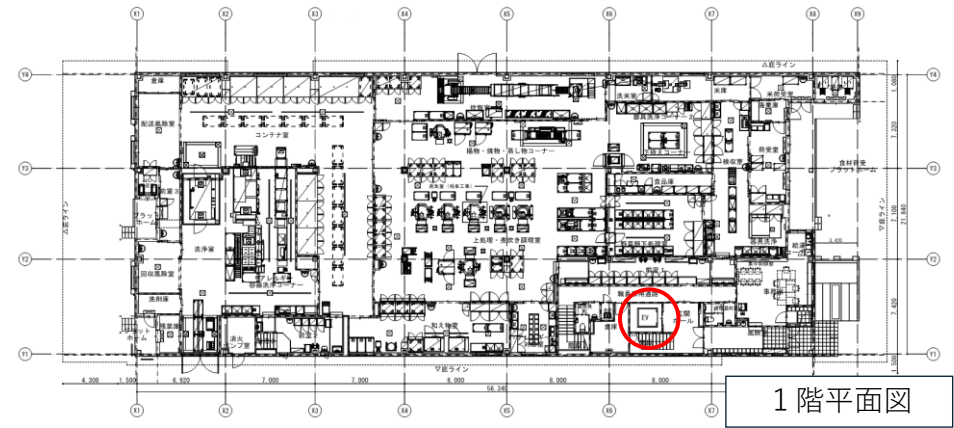
東部地区小学校給食センター建設工事の進捗状況について

全体工程表（令和8年度分建物本体工事抜粋）



- これまでの工事内容
- ・仮設工事（鉄板敷き、仮設事務所、仮囲いなど）
 - ・地盤改良工事（34箇所）
 - ・基礎掘削工事
 - ・残土搬出など
- 現在の工事内容（令和8年8月24日現在）
- ・ハイベースの設置
- ※ハイベースとは、鉄骨造などの建物の柱と基礎を固定するための部材です。
- 現在の進捗率 約2.6%
- 予定通りの工事進捗が図られています。

設計内容の見直しについて
エレベーターについて



当初計画の経緯

東部地区小学校給食センターに求められる機能として、自校の給食室に代わって新たな食育の場を担うものであることを念頭に、2階に児童・生徒の見学スペースと食育授業が行えるスペースを確保することで、施設見学などに対応できるよう設計を行いました。その際、公共施設であることから、昇降設備としてエレベーターを計画しました。

この度、建設工事が契約となり、実際に工事を進める中で、社会情勢の不透明さによる今後の更なる資機材費の高騰等も想定される中で、真に必要な機能、また、安全・安心な給食を提供するという本来の目的を達成するため、ゼロベースで受注者からの協議ごとに検討しており、この度エレベーターについて協議があったことから費用対効果についても再度検討を行いました。

まず、北御牧学校給食センターにおける施設見学は年1回程度（2年生）であり、この実績を考慮すると、4小学校で仮に2学年が施設見学に来た場合でも、4校×2学年で8回程度であり、使用頻度としては非常に少なく、また、建物の用途からも不特定多数の方が訪れる施設でないことからエレベーターについては設置しないこととさせていただきたいと考えております。

ただし、単純にエレベーターの設置を止めるのではなく、開かれた給食センターとすべく、施設内にライブカメラを設置し、ICTを活用し、教室にいながらも自分たちが食べる給食がどのように作られているのかを視聴できる環境を整備いたします。

現地で自分の目で見える機会、直接現場に行かずとも視聴できる環境を整備することで、食育の場としての選択肢が増え、様々な教育の場として選ばれる施設になることを目指してまいります。

区分	名称	数量	金額
初期費用	エレベーター	1台	21,340,000円
	乗場戸遮煙機能	2箇所	970,000円
	経費	1式	4,380,000円
	消費税		2,669,000円
	合計		29,359,000円

区分	名称	数量	金額
ランニングコスト	保守点検	12月	1,166,000円
		10年	11,660,000円
		20年	23,320,000円
		30年	EV更新

区分	名称	数量	金額
視聴設備	ライブカメラ	1式	3,050,000円

国道 18 号田中横断歩道橋の今後の対応について

【国道 18 号田中横断歩道橋事故の概要】

令和8年7月29日（水）午前10時頃、東御市県地先「田中横断歩道橋」において、小諸市方面から上田市方面に向かって走行していた大型トラック（積み荷は分解した重機）が歩道橋に接触し歩道橋が傾く事故が発生。けが人はなし。

【事故の発生報告から通行規制解除の経過】

令和8年7月29日（水）

- 午後1時頃 長野国道事務所より建設課へ事故の発生と通行規制開始時刻の報告
報告では「大屋交差点から常田交差点」までを午後3時30分から全面通行止め
- 午後2時頃 職員により、警察による通行止めが開始されていることが判明
長野国道事務所へ確認
- 午後2時14分 とうみeナビ等で国道18号の通行止めをお知らせ
- 午後4時頃 職員により、通行止め区間が「県交差点から海野宿入口交差点」に変更されていることが判明。長野国道事務所へ確認
- 午後4時2分 とうみeナビ等で通行止め区間変更をお知らせ
- 午後7時20分 長野国道事務所より、午後7時20分に歩道橋の撤去完了と、通行止め解除の報告
- 午後7時24分 とうみeナビ等で国号18号の通行止め解除をお知らせ

国道 18 号「田中横断歩道橋」 事故状況

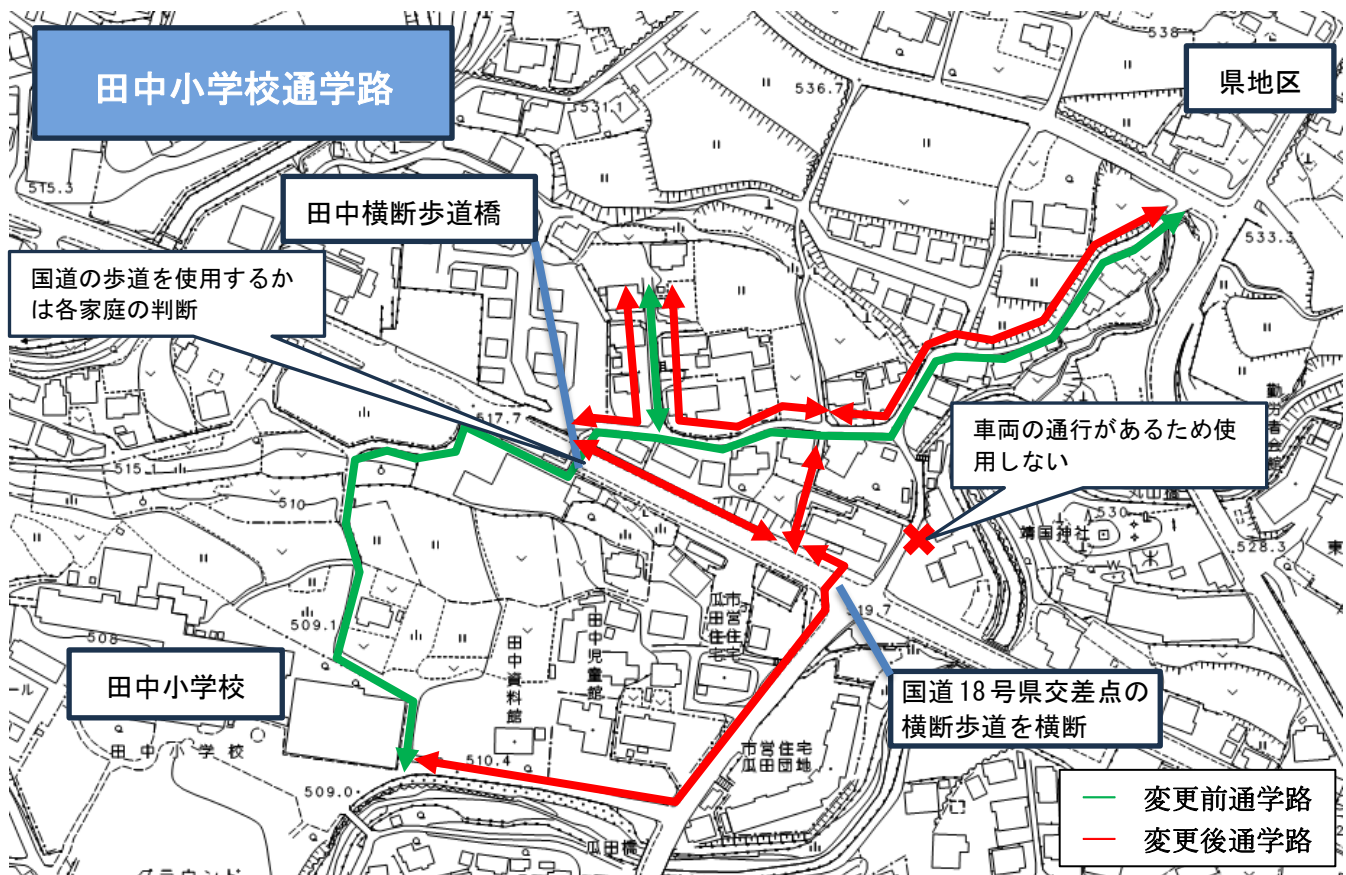


歩道橋撤去状況



【横断歩道橋撤去に伴う対応について】

- 令和8年7月29日 田中小学校から保護者へメール配信システム（オクレンジャー）による歩道橋撤去について連絡
- 令和8年7月31日 東部中学校から保護者へオクレンジャーによる「歩道鉄橋に伴う登下校時の安全確保」について連絡
- 令和8年8月4日 長野国道事務所、市（建設課、生活環境課、小学校、教育課）による現地立ち合い
- 令和8年8月7日 地元による通学路の草刈り
- 令和8年8月10日 地元国会議員へ「国道18号田中横断歩道橋の早期復旧について」の要望書の提出
- 令和8年8月12日 通学路変更に伴う、単管柵の設置
- 令和8年8月18日 上田警察署長へ「国道18号 県交差点における歩車分離式信号設置」要望書の提出
- 令和8年8月19日 県区副区長、小学校PTA 県支部長、小学校、教育課による通学路変更に伴う現地確認
- 同日 田中小学校から保護者へオクレンジャーによる通学路変更のお知らせ



【今後の予定】

〈小学校、PTA、市〉

令和8年8月24日～（当面の間） 国道18号県交差点における街頭交通安全指導

〈市〉

未 定

関係各所へ横断歩道橋の早期復旧について要望活動の実施

〈警察〉

令和8年8月21日

国道18号県交差点 横断歩道線の拡幅・縁石の切下げ

未 定

国道18号県交差点 信号機の調整（検討中）

〈長野国道事務所〉

未 定

国道18号田中横断歩道橋復旧（数年かかるとの見通し）

単管柵の設置の状況



横断歩道線の拡幅状況



通学路変更後 初日の通学状況



下水道使用料の改定について

令和 8 年 9 月 3 日
東御市上下水道課



1 下水道使用料改定率(目安)の算出

公益社団法人日本下水道協会から出版されている

『下水道使用料算定の基本的考え方 2016年度版』を参考に下水道使用料改定率(目安)を算出

$$\begin{aligned}\text{下水道使用料改定率(目安)} &= \frac{\text{資本費} + \text{維持管理費} + \text{資産維持費}}{\text{下水道使用料収入}} \\ &= \frac{22\text{億}4,695\text{万}3,000\text{円}}{20\text{億}3,678\text{万}8,000\text{円}} \\ &= 1.10318\cdots \\ &\Rightarrow 10.3\%\end{aligned}$$

※下水道使用料収入、資本費、維持管理費、資産維持費は、算定期間5年間の合計金額です。

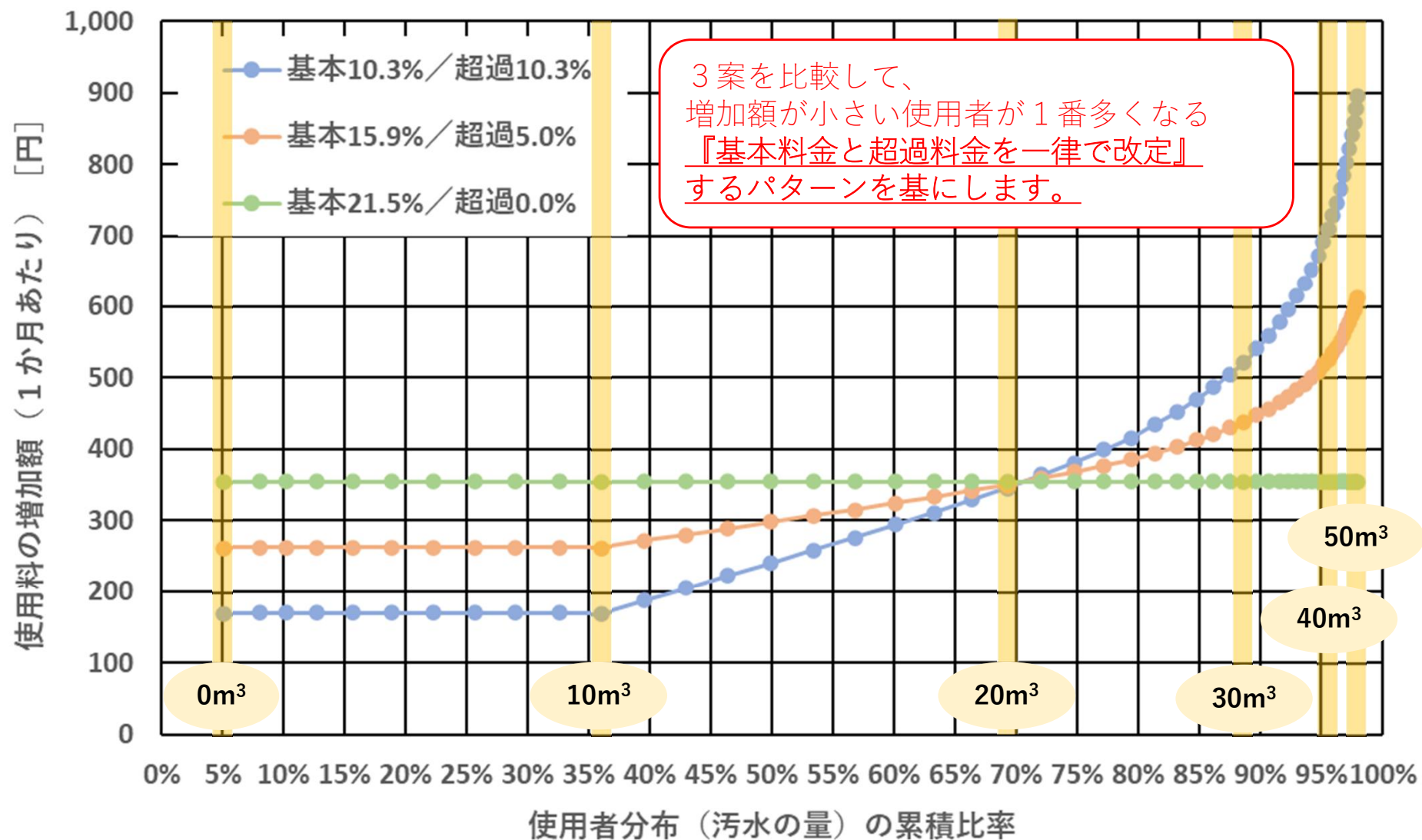
※資本費は、国の基準に基づき、公費負担する(税金で賄う)ことができるため、最大限公費で負担する。



2 下水道使用料改定パターンの検討

<条件>

- ① 下水道使用料改定率が約10.3%となるように料金表を改定する。
- ② 料金体系（基本水量、超過料金の区画）は変更しない。





3 改定前・後の基本料金と超過料金

<基本料金>

汚水の量 [基本水量]	改定前 [1か月あたり]	改定後 [1か月あたり]	差額
10m ³ まで	1,500円 (1,650円)	1,640円 (1,804円)	140円 (154円)

<超過料金>

汚水の量	改定前 [1m ³ あたり]	改定後 [1m ³ あたり]	差額
10m ³ を超え30m ³ まで	155円 (170.50円)	171円 (188.10円)	16円 (17.60円)
30m ³ を超え50m ³ まで	165円 (181.50円)	182円 (200.20円)	17円 (18.70円)
50m ³ を超え100m ³ まで	175円 (192.50円)	193円 (212.30円)	18円 (19.80円)
100m ³ を超える分	190円 (209.00円)	209円 (229.90円)	19円 (20.90円)

※表中のカッコ内の金額は税込額



4 改定前・後の料金早見表

(税込)

汚水の量 (1月あたり)	現行使用料 (1月あたり)	改定後使用料 (1月あたり)	増加額 (1月あたり)	使用者分布 累積比率
0m ³	1,650円	1,804円	154円	5.1%
10m ³	1,650円	1,804円	154円	36.0%
20m ³	3,355円	3,685円	330円	69.2%
30m ³	5,060円	5,566円	506円	88.6%
40m ³	6,875円	7,568円	693円	95.5%
50m ³	8,690円	9,570円	880円	97.9%
60m ³	10,615円	11,693円	1,078円	98.7%
70m ³	12,540円	13,816円	1,276円	99.0%
80m ³	14,465円	15,939円	1,474円	99.2%
90m ³	16,390円	18,062円	1,672円	99.3%
100m ³	18,315円	20,185円	1,870円	99.3%



5 公衆浴場、一時使用の料金

- 公衆浴場の料金については、次のとおり改定します。

【算出式】

現行料金(税抜) × 下水道使用料改定率(目安) ※小数点以下四捨五入

公衆浴場 : 35円 × 1.103 = 38.605円 ÷ 39円(税抜)

用途	改定前 [1m ³ あたり]	改定後 [1m ³ あたり]
公衆浴場	35円 (38.50円)	39円 (42.90円)

※表中のカッコ内の金額は税込額

- 一時使用の料金については、
使用実績がなく、今後も使用が想定されないため、廃止とします。

●使用料改定後の『東御市公共下水道条例別表』及び『東御市生活排水施設条例別表2』

料金 用途	基本料金		超過料金	
	汚水の量	金額	汚水の量	金額(1m ³ につき)
一般用	(5m ³ まで)	(902円)	(5m ³ を超え10m ³ まで)	(188.10円)
	10m ³ まで	1,804円	10m ³ を超え30m ³ まで	188.10円
			30m ³ を超え50m ³ まで	200.20円
			50m ³ を超え100m ³ まで	212.30円
			100m ³ を超える分	229.90円
公衆浴場	1m ³ につき	42.90円		

注) 表中カッコ内の数値については、第20条（特別な場合）の規定に該当する場合に適用する。

●使用料改定率 約10%

●使用料改定時期 令和9年4月請求分から

※4月請求分の金額は、2月、3月使用分の汚水の量から算定

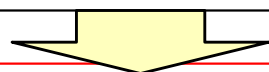
気候変動に対応したワイン生産基盤の強化について

資料No.6
2026.9.3全員協議会

気候変動による世界の温暖化が急速に進む中、既に欧米を中心に、温暖化に対応し、病害抵抗性を有するワインブドウの育成・普及が進んでいます。日本国内でも気候変動の影響が顕著となってきたことから、既存のワインブドウの品種にこだわらず、新しいワインブドウ品種を導入する必要があります。東御のワイン産業を世界に評価される品質に成長させるため、「千曲川ワインイノベーションセンター」を整備し、「科学的根拠に基づくブランド化」や「技術力向上と産業振興」に基づいたイノベティブ（革新的）な取組みを推進します。

本事業の目的

- ① 世界に誇れる「とうみワイン」により、地域を活性化
- ② 農福連携事業と連動させた誰もが活躍できる地域社会の構築



想定される効果

- ① 温暖化に対応した品種による産地づくり
- ② 来歴が明確な品種（クローン）の導入による世界と肩を並べる産地の形成
- ③ 農福連携によるソーシャルインクルージョンの実現

※JVA

日本ワインの品質向上とブドウ栽培の発展を目指す団体。欧米から輸入した苗木の育成、ウイルスチェック、栽培適性などの調査・研究の事業を展開。

○JVAと連携する理由

当団体は、東御市のテロワールを熟知し、高い専門性と知見を持った市内唯一の業者であり、既に市内において、多数の栽培技術の支援実績を持っているため。

【事業概要】

東御市

- 栽培する圃場の使用許可・提供等
- 企業版ふるさと寄附金による資金調達
- 千曲川ワインイノベーションセンターの整備
- 農福連携事業の推進

補助金の交付

（一社）日本ワインブドウ栽培協会（JVA※）

- 優良なワインブドウ苗木の輸入・保存管理・検査・研究等
- 資金調達先企業の紹介

【寄附目標金額】

150,000千円（50,000千円×3年）

9月補正予算

歳入		歳出	
企業版ふるさと寄附金	50,000千円	システム手数料	7,500千円
		農産物振興補助金	29,750千円
		基金積立金	12,750千円

長野県宿泊税市町村交付金の活用事業について

1 宿泊税の概要（令和8年6月1日から導入）

（1）宿泊税の目的

観光資源の充実、旅行者の受入環境の整備その他の観光の振興を図る施策のため

（2）税額

①税額と経過措置：本則は1人1泊 300 円、制度開始から3年間 200 円（経過措置）

②免税点：6,000 円未満の宿泊料金（素泊まり・税抜）の場合、徴収しない

（3）税収の使われ方

経費を除く税収は、長野県が世界水準の山岳観光地づくり施策に活用

また、最大 1/2 を市町村へ宿泊税市町村交付金として交付

2 宿泊税市町村交付金について

（1）一般交付金（経費を除く税収の 1/3）

①使途：観光客の満足度・利便性向上に資する新規・拡充事業

②算定方法：均等割及び宿泊実績等を基にした「宿泊者数割」により交付

（2）重点交付金（経費を除く税収の 1/6）

①使途：市町村連携など広域的、かつ重点的施策（重点テーマ…二次交通の充実、観光 DX の推進、信州 DC に向けた受入環境整備、インバウンド誘客に向けた受入環境整備）

②算定方法：宿泊実績及び周遊実績等により交付

（3）基金の設置・積立

交付年度から2年間は市町村が設置する基金へ積み立て可能、3年目の執行残額は返還

（4）東御市への令和8年度交付額（交付上限額内示）

一般交付金	重点交付金	合計
4,190,000 円	2,222,000 円	6,412,000 円

3 交付金活用事業等について（令和8年9月補正予算に計上）

（1）信州 DC 市町村負担金 379,000 円（一般交付金）

当初予算計上歳出、交付金を財源充当

（2）観光二次交通等負担金 2,222,000 円（重点交付金）

上田市と連携して、田中駅及びワイナリー等を周遊するバスを運行（裏面参照）

（3）ゆうふる tanaka 有効活用支援業務委託料 2,750,000 円（一般交付金）

外部環境・内部環境・組織体制等を調査分析、課題や事業性等を整理し、観光客等の利用者や売上の増加・運営効率向上、施設内外資源の活用など、事業改善方策をとりまとめる

（4）宿泊税市町村交付金基金積立金 1,061,000 円（一般交付金）

長野県宿泊税市町村交付金活用事業
上田・東御ワイナリー周遊バス（仮称）事業計画について

本年6月から導入された長野県宿泊税市町村交付金を活用し、県の重点テーマである「二次交通の充実」及び「市町村連携」に沿った事業として、下記のとおり上田市と連携し周遊バスの運行事業を計画しています。

記

1 運行概要 来訪者の利便性と回遊性を高め、滞在時間の延長を図り、滞在型観光の促進や観光消費行動につなげるため、東御市の交通結節点である田中駅、上田市及び東御市のワイナリー等を周遊ルートで結ぶ実証運行を行います。

2 運行期間 令和8年10月3日（土）から11月23日（月・祝）（水曜を除く。）

3 停留所 ①田中駅南口
②シャトー・メルシャン梔子ワイナリー（上田市）
③リュードヴァン、のらのらふあーむ&ワイナリー
④ワインテラス御堂
⑤ヴィラデスト ガーデンファームアンドワイナリー
⑥湯楽里館・ワイン&ビアミュージアム

4 時刻表 1日4便（2台×2周、1周90分弱）

便	田中駅 南口	梔子 ワイナリー	田中駅 南口	リュード ヴァン	ワインテラ ス御堂	ヴィラ デスト	湯楽里館 ワインビア	田中駅 南口
1	10：15	10：28	10：41	10：53	10：56	11：11	11：22	11：37
2	10：55	11：08	11：21	11：33	11：36	11：51	12：02	12：17
3	12：40	12：53	13：06	13：18	13：21	13：36	13：47	14：02
4	13：40	13：53	14：06	14：18	14：21	14：36	14：47	15：02

5 乗車料金 平日 1乗車：300円 1日乗車券：500円
土日祝 1乗車：500円 1日乗車券：1,000円
※小学生以下：半額

6 事業主体及び費用負担

事業主体は、（一社）信州上田観光協会とし、この費用負担については、事業完了後、上田市と予算の範囲内で精算します。

7 その他 その他、細部について上田市等と調整・協議を進めています。

第 12 次東御市交通安全計画（案）概要

市民生活部生活環境課

1 計画策定について

(1) 趣旨

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。

(2) 計画の位置づけ

国の第 12 次交通安全基本計画が令和 8 年 3 月に策定されたことに伴い、長野県が第 12 次長野県交通安全計画を令和 8 年 6 月に策定しました。これらの計画に基づき、市において第 12 次東御市交通安全計画を策定します。

(3) 計画期間

令和 9 年度（2027 年度）～令和 13 年度（2031 年度）の 5 年間

2 市の現状と第 12 次計画の目標

(1) 現状

交通事故発生件数は高止まりの状況となっています。特に高齢者の人身事故が全体のおよそ 3 ～ 4 割の状況を占めている状況です。

過去 5 年間の交通事故件数 年平均 75 件、負傷者数 年平均 90 人

※詳細は計画素案 8.9 ページ

(2) 数値目標

交通事故死者数 0 人、負傷者数 80 人以下

(3) 重点目標（基本方針）

目標 1 関係機関と連携した人優先の安全・安心な道路交通環境の整備促進

目標 2 生涯を通じた交通安全教育の推進とルールの遵守

目標 3 高齢者の交通事故防止と安全な移動への支援

目標 4 自転車の安全利用の推進と被害軽減対策

目標 5 地域関係機関の協働による交通安全活動と秩序の維持

3 計画内容の主な変更点

項目	第 11 次交通安全計画	第 12 次交通安全計画（案）	変更の主なポイント
施策 の柱	8 つの対策項目 ・環境整備 ・交通安全思想の徹底 ・安全運転の確保 ・車両の安全性の確保 ・道路交通秩序の維持 ・救助救急活動の充実 ・被害者支援の充実 ・踏切道の交通安全	3 つの対策項目 ・道路交通環境の整備 ・交通安全思想の普及徹底 ・被害者支援の充実と推進	・重点目標を明確化 ・8 つの施策を 3 つに統合し整理 ・活動実態に見合った対策の整理 ・法改正に伴う内容（自転車の青切符導入、生活道路の最高速度変更等）や特定小型原動機付自転車等（電動キックボード等）の小型モビリティに関する内容の追加

4 施策の3本柱と推進体制

(1) 第1節 道路交通環境の整備

全ての市民が安全かつ快適に移動できる道路空間を構築するため、生活道路から幹線道路に至るまで総合的な環境づくりを推進します。生活道路では時速30キロ規制の浸透を図りつつ、通学路の定期点検等を通じて特に子どもや高齢者等の歩行空間の安全を守ります。また、交通事故の起こりやすい危険箇所の重点的な改善や、交差点の改良、標識・照明の高度化を行い事故抑止につなげます。

さらに、高齢者等の運転免許証自主返納事業や災害時に備えた道路整備や情報提供等を進めます。

(2) 第2節 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりの交通安全意識とマナーの向上を図るため、年齢やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進します。幼児から高齢者まで参加・体験・実践型の教育を行うほか、横断歩道における歩行者優先や、自転車の「ながらスマホ」禁止や「青切符」制度等の新ルール周知を徹底していきます。

また、シートベルトの全席着用や飲酒運転根絶の啓発等、事業者や地域住民が一体となった参加・協働による交通安全活動を積極的に展開していきます。

(3) 第3節 被害者支援の充実と推進

交通事故に遭われた方やそのご家族を総合的に支えるため、損害賠償保障制度の適正な運用と加入促進に取り組みます。自動車損害賠償保険（自賠責共済）や任意の自動車保険に加え、高額な賠償責任が発生する自転車事故に対応する損害賠償保険への加入を強く促進します。

さらに、東北信市町村交通災害共済の加入を呼びかけ、安心できる被害者救済の体制づくりの強化に努めます。

5 今後の計画策定スケジュール

時 期	内 容
令和8年9月2日	まちづくり審議会諮問
9月3日	9月議会全員協議会での報告
9月上旬	上田地域振興局への意見照会
10月～11月	パブリックコメントの実施
11月～12月	パブリックコメントの意見反映、調整等
令和9年3月	まちづくり審議会答申
3月	計画公表

第 12 次

東御市交通安全計画（素案）

令和 9 年度（2027 年度）～令和 13 年度（2031 年度）

東 御 市

計画策定の趣旨

国では、昭和 40 年代前半の自動車保有台数の増加に伴う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、各関係団体と連携を図り、交通の安全対策は着実に進展を続けてまいりました。しかしながら、近年においても高齢運転者による事故、子ども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、近年の交通事故発生件数は依然高止まりの状態となっており、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等を利用する通過交通や高速自動車国道の利用、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・多様化等により引き続き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ども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います。

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計画的な対策の大綱を定め、これに基づいた諸施策を一層強力に推進していかなければなりません。

市では、国の計画に沿って、交通安全対策基本法が制定された昭和 45 年度から合併前を含め、11 次にわたり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まいりました。

交通安全計画は交通安全対策基本法に基づき、令和 9 年度（2027 年度）から令和 13 年度（2031 年度）までの 5 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す。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する計画です。

目 次

計画の位置づけ及び期間	1
交通安全計画施策体系	2
SDG s（持続可能な開発目標）の達成を意識した取組	3
第1編 はじめに	5
第1章 交通安全計画の策定について	5
1 交通事故のない社会をめざして	5
2 交通安全計画策定の趣旨	5
3 第12次東御市交通安全計画の策定	5
4 計画推進にあたっての役割分担と連携強化	5
第2編 道路交通の安全	6
第1部 現状と目標	6
第1章 道路交通事故の現状等	6
1 全国及び長野県における交通事故死者数の推移	6
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12次東御市交通安全計画における目標	10
1 数値目標	10
2 重点目標（基本方針）	10
第2部 道路交通の安全についての対策	12
第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
1 重視すべき視点	12
第2章 講じようとする施策	16
第1節 道路交通環境の整備	16
1 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	16
2 幹線道路における交通安全対策の推進	17
3 交通安全施設等の整備事業の推進	18
4 高齢者等の移動手段の確保・充実	18
5 歩行空間のユニバーサルデザイン化	19
6 効果的な交通規制の推進	19
7 災害に備えた道路交通環境の整備	19

8	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	20
第2節	交通安全思想の普及徹底	21
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
3	交通安全に関する事業者等の主体的活動の推進	26
4	住民の参加・協働の推進	26
第3節	被害者支援の充実と推進	27
1	自動車損害賠償保障制度の充実等	27
2	交通事故被害者支援の充実強化	27

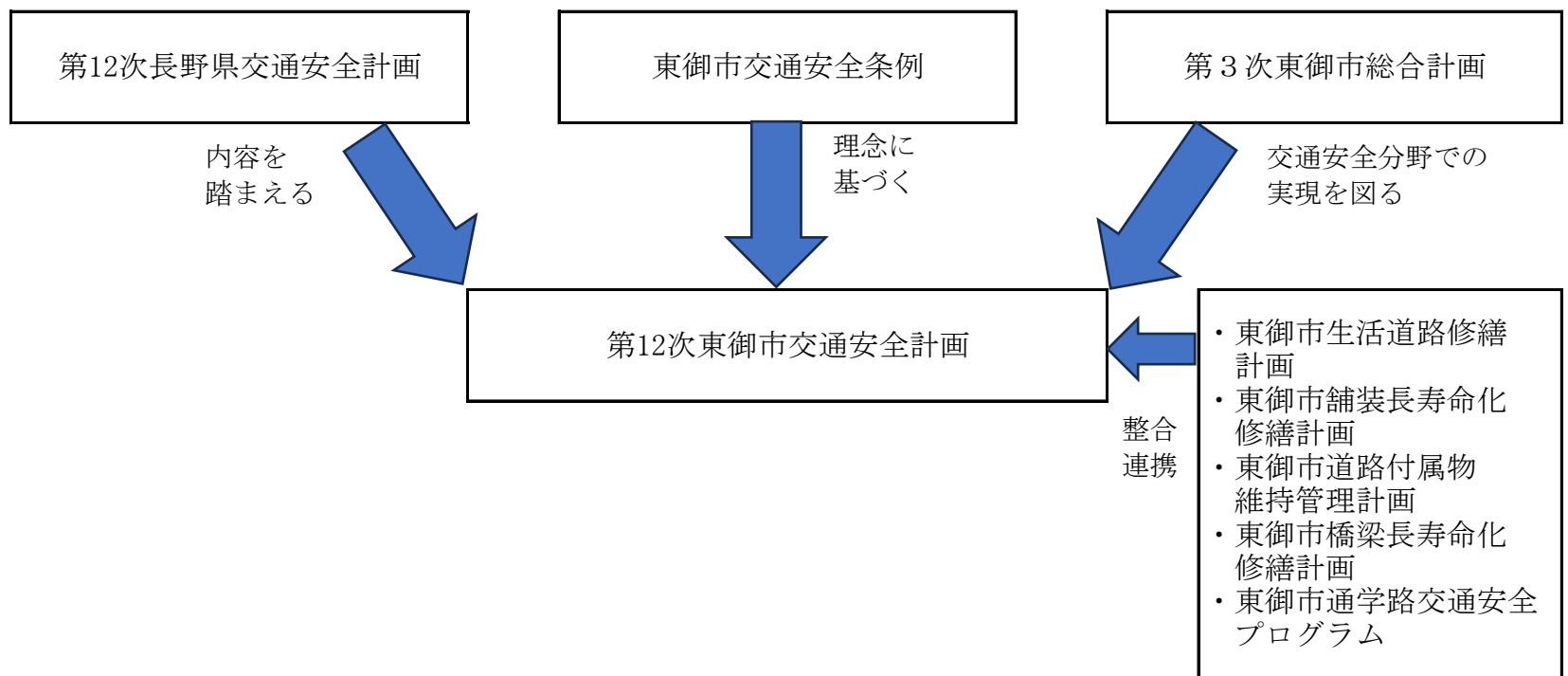
付属資料

上田交通安全協会東御部会との活動内容	28
交通安全対策基本法（抜粋）	29
東御市交通安全条例	30

計画の位置づけ及び期間

「東御市交通安全計画」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。交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）では、該当する市町村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されています。

東御市は、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、交通事故のない交通安全社会を目指します。



令和9年度（2027年度）から令和13年度（2031年度）までの5年間

和暦 西暦 (年度)	令和				
	9	10	11	12	13
	2027	2028	2029	2030	2031
第12次交通安全計画					

第12次東御市交通安全計画施策体系

交通事故のない社会を目指して

【道路交通の安全】

〔数値目標〕

「交通事故死者数0人、負傷者数80人以下」

〔重点目標〕

- 目標1：関係機関と連携した、人優先の安全・安心な道路交通環境の整備促進
- 目標2：生涯を通じた交通安全教育の推進とルールの遵守
- 目標3：高齢者の交通事故防止と安全な移動への支援
- 目標4：自転車の安全利用の推進と被害軽減対策
- 目標5：地域・関係機関の協働による交通安全活動と秩序の維持

〔重視すべき視点〕

- (1) 高齢者を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の推進
- (5) 外国人の交通安全対策の推進
- (6) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- (7) 生活道路における歩行者等の安全確保
- (8) 先端技術の活用推進
- (9) 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

【交通安全対策】

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

被害者支援の充実と推進

SDGs（持続可能な開発目標）の達成を意識した取り組み

SDGs（Sustainable Development Goals 持続可能な開発目標）とは、平成 27 年（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、令和 12 年（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めます。

	ゴール（目標）3【保健】 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。	ターゲット 6 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。
	ゴール（目標）4【教育】 すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。	ターゲット 7 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】

	ゴール（目標）11【持続可能な都市】 包摂的で安全かつ強くしなやか（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。	ターゲット2 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、全ての人々に、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。
	ゴール（目標）17【実施手段】 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。	ターゲット17 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。

第1編 はじめに

第1章 交通安全計画の策定について

1 交通事故のない社会を目指して

長期の人口減少過程に入っている中で、日本は世界の中でも特に高齢化率が高くなっています。このような時代変化を乗り越え、豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全・安心して暮らせ、自由に移動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を、全ての交通については、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進することが重要です。

高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに高齢運転者による事故は喫緊の課題であり、また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができることも課題となっています。これらの課題に向き合い解決していくことが不可欠となっており、そのため先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはなりません。

子どもから高齢者に至るまで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。

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。これまで合併前を含め、5年ごとに策定してきた計画です

3 第12次東御市交通安全計画の策定

第11次東御市交通安全計画については、令和8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9年度から令和13年度までの第12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 計画推進にあたっての役割分担と連携強化

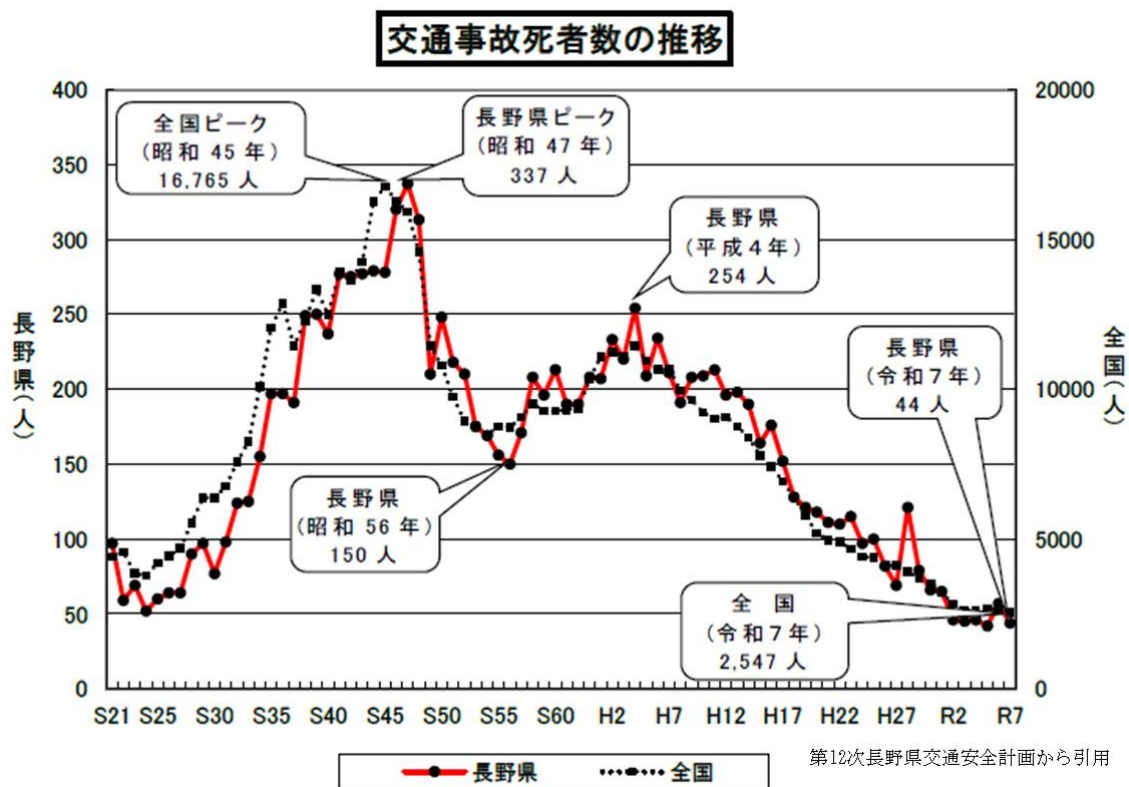
行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、市民が交通安全活動に参加できるように交通安全対策を推進します。

第2編 道路交通の安全

第1部 現状と目標

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数の推移



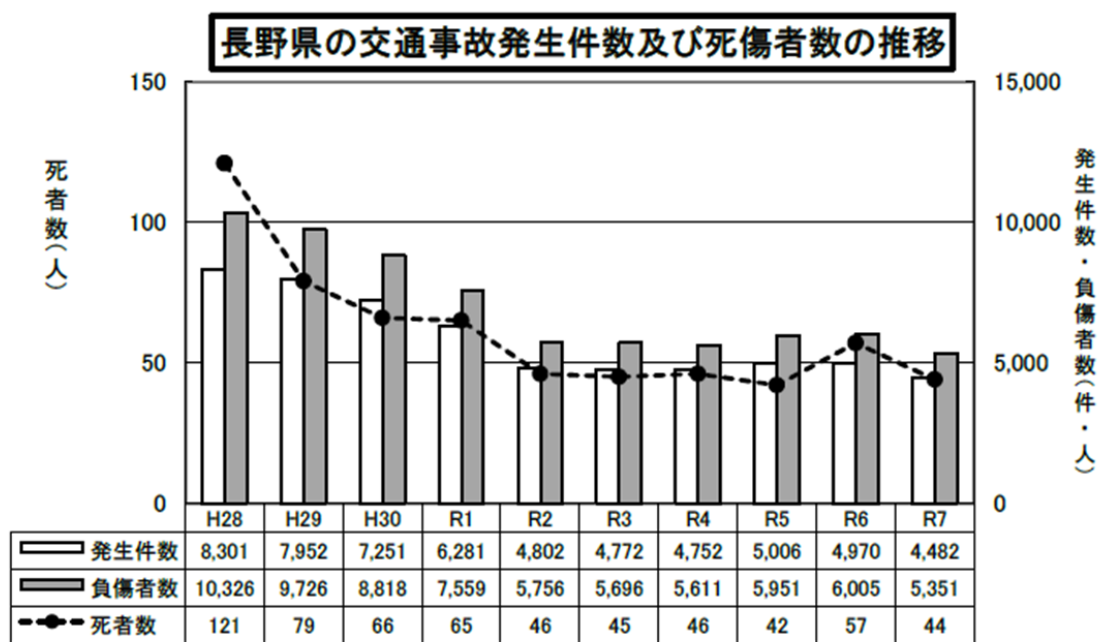
【表1 全国及び長野県の交通事故死者数推移】

全国の交通事故による死者は、昭和45年（1970年）に16,765人に達しましたが、昭和46年（1971年）以降減少に向かい、昭和54年（1979年）にはほぼ半減しました。令和7年（2025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7年の死者数は44人でピーク時の7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



第12次長野県交通安全計画から引用

【表2 長野県の交通事故発生件数及び死傷者数の推移】

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18年連続で減少しましたが、令和5年（2023年）は増加し、令和6年（2024年）から2年連続で減少しました。負傷者数については、平成25年（2013年）から10年連続で減少しましたが、令和5年に増加して以降、増減を繰り返し、令和7年中は5,351人となりました。死者数については、平成29年（2017年）から5年連続で減少して、令和3年（2021年）に第11次長野県交通安全計画の目標を達成したほか、令和4年（2022年）から増減を繰り返したものの、令和7年は再び減少して44人となりました。

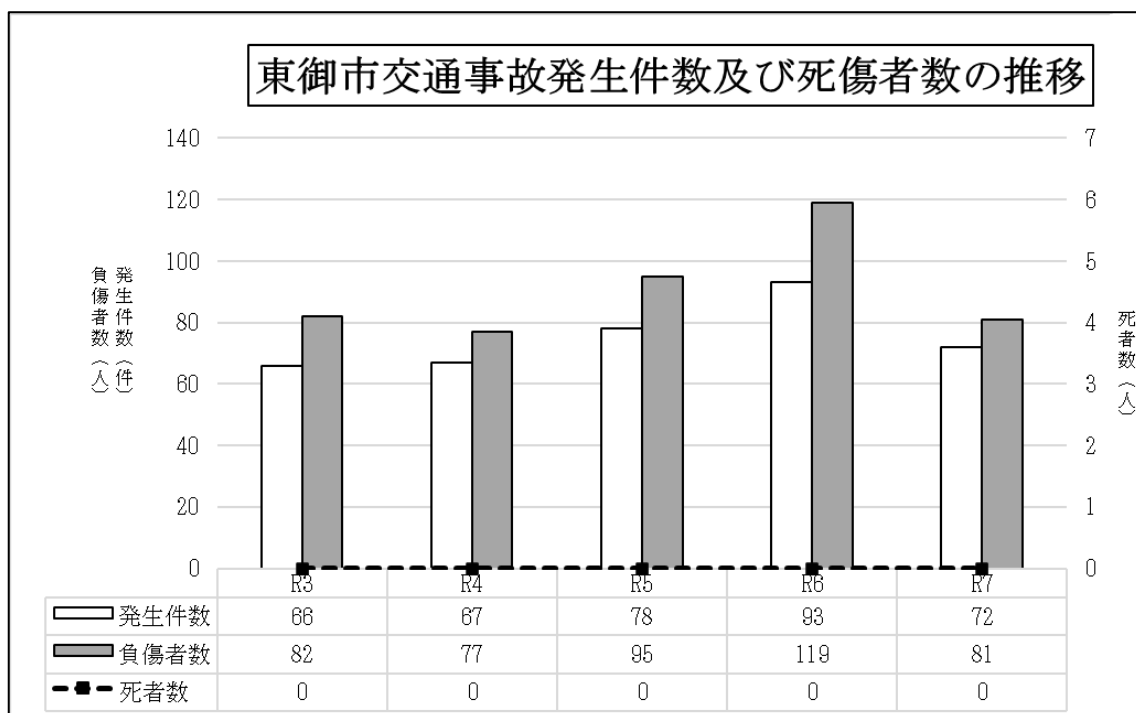
また、長野県内における人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、そのうち、高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の割合は、近年微増している傾向にあります。また、交通事故死者についても全死者数の減少に比べて、高齢死者の減少幅は少なく、全交通事故に占める高齢死者の割合は近年10年をみても半数以上を占めており、高比率のまま高止まりの状況にあります。特に、事故発生場所から自宅までの距離が500m以内の近所で発生しており、横断歩道上を含め、道路横断中に亡くなっているケースが多くみられます。

一方で、子ども（中学生以下）の事故は近年、負傷者数は減少傾向にありますが、死者数については、令和元年（2019年）、令和3年、令和4年及び令和7年に子どもの死者がゼロだった他は、毎年数名の若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の累計（R3～R7）を見ると、小学校2年生、3年生が最も多く、次いで1年生

が歩行中に事故に遭っています。

歩行者事故の死者・重傷者の多くが横断歩道横断中に被害に遭うケースであり、死者・重傷者数を抑えるためにも、運転者への対策に加え、歩行者への対策も非常に重要になります。

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



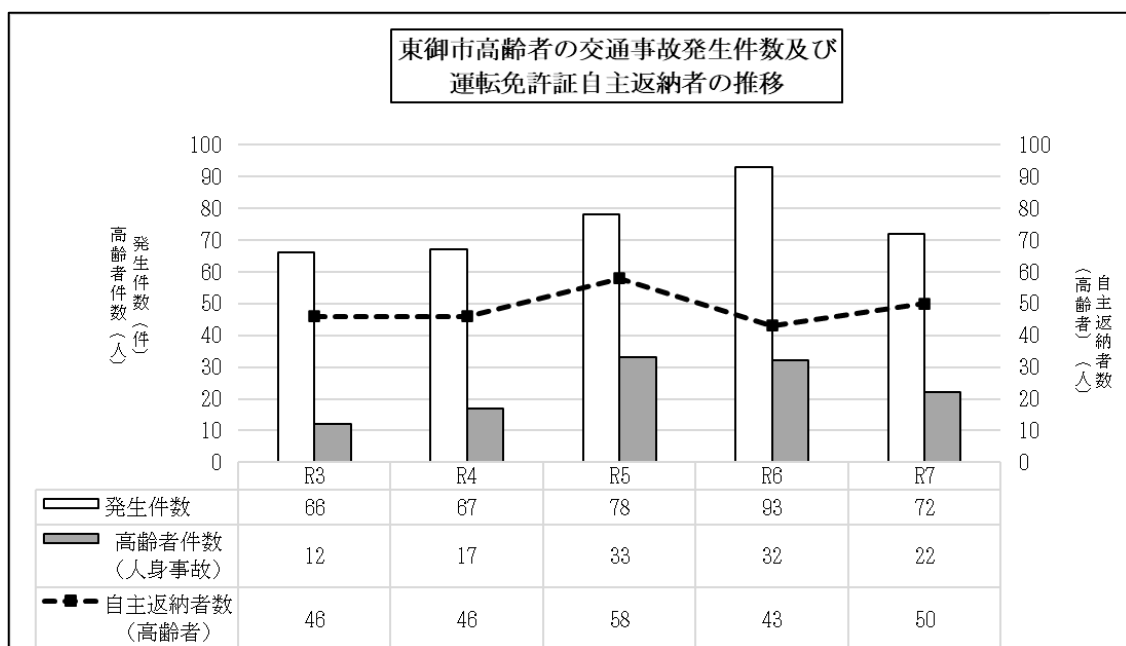
【表 3 東御市交通事故発生件数及び死傷者数の推移】

令和 3 年～令和 7 年の 5 年間に於いて、東御市内の交通事故発生件数及び負傷者数は令和 6 年にかけて増加傾向となりましたが、令和 7 年にはいずれも減少に転じました。

また、この 5 年間に於いては交通死亡事故が発生していない状況です。

近年、市内で発生した事故の特徴として、追突事故や出会い頭の事故、横断歩道での事故が多く発生しており、特に通勤通学時間帯に多く発生している傾向があります。

また、正面衝突や右折時に前方から直進してきた車との事故は、重篤な事故となりやすい傾向があります。市内では、交通死亡事故が発生していない一方で、重篤な交通事故が発生しているため、引き続き交通安全施策の推進が重要となっています。



【表 4 東御市高齢者の交通事故発生件数及び運転免許証自主返納者数の推移】

令和 3 年～令和 7 年の 5 年間について、高齢者の交通事故発生件数は令和 5 年にかけて増加しており、特に同年は全体の 4 割以上を高齢者の交通事故が占めています。一方で、高齢者の運転免許証自主返納者数は横ばいとなっています。

4 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の発生状況については正確には見極め難いところです。

先進技術を搭載した自動車の普及のほか、交通安全に関する啓発活動といったソフト面での対策と併せて、自転車道や歩道の整備等ハード面での対策も講じることで、全体として交通事故の発生や死亡事故はもとより、生活に著しく支障を生じる恐れのある重傷事故の発生の減少が期待されます。

第2章 第12次東御市交通安全計画における目標

1 数値目標

交通事故死者数0人、負傷者数80人以下

2 重点目標（基本方針）

以下の5つを重点目標（基本方針）とします。

目標1：関係機関と連携した、人優先の安全・安心な道路交通環境の整備促進

生活道路や通学路において、歩行者や自転車利用者を優先した安全な空間づくりを目指します。生活道路の法定速度引き下げ（時速30km）に伴う周知啓発を図るとともに、信号機・標識の設置、歩道整備、交通事故危険箇所の改善等のハード対策については、警察や長野県等の関係機関と密接に連携し、効果的な整備が図られるよう積極的に働きかけます。また、市が管理する生活道路等における冬季の安全確保（除雪等）に努めます。

目標2：生涯を通じた交通安全教育の推進とルールの遵守

幼児から高齢者まで、発達段階やライフステージに応じた「参加・体験・実践型」の交通安全教育を推進します。また、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底や、飲酒運転・妨害運転（あおり運転）の根絶に向けた広報啓発を強化し、市民一人ひとりの交通ルール遵守とマナー向上を目指します。

目標3：高齢者の交通事故防止と安全な移動への支援

高齢化の進展に伴い、高齢歩行者・自転車利用者の事故防止に向けた教育を強化するとともに、安全運転サポート車（サポカー）の普及を推進します。また、運転に不安を感じる高齢者の運転免許証自主返納を支援し、デマンド交通「とうみレッツ号」（※1）等の活用による持続可能な移動手段の確保に努めます。

※1 デマンド交通「とうみレッツ号」とは、停留所を自由に設定できる乗合型オンデマンドバスです。運行エリアは市内全域（湯の丸高原のみ直行便利用）で、利用目的を問わず自宅前等の希望する場所から目的地まで移動することができます。

目標 4：自転車の安全利用の推進と被害軽減対策

道路交通法の改正（ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則化、青切符の導入等）を踏まえ、自転車の車両としての交通ルールの周知徹底を図ります。また、全年齢を対象とした乗車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償責任保険等への加入促進、夜間の反射材活用等を通じて、自転車事故の未然防止と被害軽減を推進します。

目標 5：地域・関係機関の協働による交通安全活動と秩序の維持

交通安全は市民の安全意識によって支えられていることから、交通安全ボランティアや民間団体、企業等の協働による地域ぐるみの交通安全活動を活性化させます。また、警察等と連携し、悪質・危険な違反に対する指導取締りを推進することで、地域の良好な道路交通秩序の維持を目指します。

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

東御市においては、令和8年5月に交通死亡事故ゼロ日数が2000日継続した記録となったこと、また、これまでに負傷者数の目標値を上回る年もありましたが、おおむね目標値を下回っている状況から、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。

一方で、交通事故発生件数は依然高止まりとなっており、特に高齢者の人身事故は微増傾向にあり、市内で発生した事故全体のおよそ3～4割程度を推移している状況となっています。

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、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析等を充実し、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目指します。

道 路 交 通 環 境 の 整 備
交 通 安 全 思 想 の 普 及 徹 底
被 害 者 支 援 の 充 実 と 推 進

さらに、今後の対策の実施にあたっては、この3つの柱に基づき次の点を重視して推進していきます。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者を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

ア 長野県における高齢者の交通事故死者に占める割合は約5割と高く、高齢者については、主として歩行や自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、さらに運転免許証返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策についても関係機関等と連携を深め推進していきます。

イ 高齢者の交通事故防止は、高齢歩行者（自転車利用者を含む。）と高齢運転者のそれぞれの特性を理解した対策を講じます。特に、高齢運転者については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。

また、運転免許証を自主返納した高齢者の生活の移動手段を確保するための交通環境整備等、運転免許証自主返納制度に対する支援施策の充実を図っていきます。

(2) 子どもの安全確保のための環境整備

ア 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、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間を積極的に確保し、子どもが安全に移動できる環境づくりを図っていきます。

また、子どもだけでなく保護者や地域住民を含めた、地域の交通情勢に応じ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。

イ 自動車乗車中の子どもの安全を確保するため、チャイルドシートの適切な使用の定着化を図っていきます。

(3) 歩行者の安全確保のため意識変容

ア 人優先の考えの下、未就学児童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、生活道路及び幹線道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進める等、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

イ 横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車（※2）の運転者には横断歩道に関するルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知する等、運転者の歩行者保護意識の徹底を図っていきます。

ウ 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のない場所で横断するときは手を挙げる等、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確保してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることや歩きスマホはしないこと等、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。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守の推進

ア 自転車は、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ります。官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを働きかけます。

イ 全ての年齢層にヘルメットの着用を促すとともに、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進します。また、駆動補助機付自転車（※3）の交通事故の防止を図るため、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

※2 特定小型原動機付自転車とは、原動機付自転車のうち、最高速度が時速 20 km以下、電動機の定格出力 0.6 kW以下、車体の大きさが長さ 1.9m以下、幅 0.6m以下の全ての要件を満たすものをいい、電動キックボード等を指します。

※3 駆動補助機付自転車とは、一般的に「電動アシスト自転車」と呼ばれ、走行中にペダルを漕ぐ力を電動モーターが補助（アシスト）する仕組みの自転車であり、道路交通法施行規則でアシスト比率等の基準が詳細に定められています。基準を超える場合は、「ペダル付き電動バイク」に該当します。ペダル付き電動バイクについては※4 参照。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

ア 母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する者等による交通安全教育や安全運転管理の強化等を推進していきます。

イ 外国人にとってわかりやすい英語を併記した規制標識の整備等を推進します。

(6) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

ア 特定小型原動機付自転車については、関係事業者と連携し、基本的なルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。

イ ペダル付き電動バイク（※4）については、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には免許を要して、ヘルメットの着用が義務付けられていることに加え、ナンバープレートや方向指示器等が必要なこと等について、関係機関・販売事業者等と連携して周知を図ります。また、無免許運転等の悪質・危険な運転に対する交通取締りを強化します。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

ア 生活道路における歩行者等の安全確保のため、「生活道路は人が優先」という意識の浸透を目指します。また、道路交通法施行令の改正に伴う市民への周知と安全の確保を目指します。

イ 生活道路における対策は、対策着手段階から住民の意見を反映していくことが重要であることから、地域住民を交える等の対策を推進していきます。

(8) 先端技術の活用推進

ア 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（※5）・サポカーS（※6）の普及促進を図っていきます。また、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の安全運転を支援するシステムの発展や普及等、先端技術の活用や技術発展を踏まえたシステムの導入の啓発を行います。

※4 ペダル付き電動バイクとは、原動機及びペダルを備えている車両であって、原動機のみを用いて走行させることができ、ペダルを用いて走行させることもできるものです。一般的に、「モペット」「フル電動自転車」等と呼ばれるものです。

※5 サポカーとは、「セーフティ・サポートカー」の略で、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。

※6 サポカーSとは、「セーフティ・サポートカーS」の略で、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。

イ 運転支援機能や自動運転はそれぞれの機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

(9) 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより交通事故の減少を図っていきます。また、様々な交通情勢の変化があり得るため、その時々状況を踏まえた取組を行います。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

行政、関係団体、住民等の協働により地域に根差した交通安全の課題の解決に取り組むことが重要です。事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努める等、地域住民に交通安全対策に関心をもってもらい、当該地域における安心安全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う等、市民主体の交通安全意識を醸成していきます。

第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路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

令和8年9月の道路交通法施行令改正に伴い、速度制限標識のない道路は時速30km制限となりました。これによる広報啓発の強化を図るとともに、高輝度標識等の見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備、信号機の改良等を関係機関に働きかけます。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

ア 「東御市通学路交通安全プログラム」(※7)に基づく合同点検

通学路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、「東御市通学路交通安全プログラム」等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の実施に努めるとともに、道路交通実態に応じ、関係機関が連携してハード・ソフトの両面からそれぞれ必要な対策の推進を図ります。

イ 安全な歩行空間の確保

幼稚園や保育所、児童館等や小学校に通う幼児・児童、中学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ(※8)・狭さく(※9)等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の装置、横断歩道等の拡充を推進に向けて取り組みます。

(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 歩道等の整備

高齢者や障がい者等を含め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、駅、公共施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の確保を進めていきます。

※7 東御市通学路交通安全プログラムとは、警察、国道事務所、建設事務所、校長会、市関係課等で組織・協議された、通学路の安全確保に向けた取り組みを行うための方針です。市では2年に1回、合同点検を実施しています。

※8 ハンプとは、道路上に設けた凸部（こぶ状のもの）で、生活道路等における車両の速度抑制のためのものです。

※9 狭さくとは、通行車両の走行速度抑制のために車線幅員を前後より縮小する箇所のことで、視覚的に狭くしたり車線分離標（ラバーポール）等を用いて物理的に狭くしたりします。

イ 歩行者等の安全確保

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備に努めるとともに、道路標識の高輝度化等・自発光化・表示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示とする等視認性の向上を目指します。

ウ 安全な歩行空間の確保

駅前等の交通結節点（※10）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立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、道路利用者が歩きたくなる安全で快適な歩行空間整備に努めます。また、冬季の安全な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実を進めていきます。

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

特に交通事故の発生割合の大きい区間やビッグデータ（※11）の活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定された場合は、警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑制対策の実施に努めます。

事故危険箇所においては、交通事故原因を分析したうえで、信号機の新設や改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道や付加車線、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等を関係機関へ働きかけます。

（2）幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、適正化が図られるよう、関係機関と連携します。

交通事故多発区間においては、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制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は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を目指します。

（3）重大事故の再発防止

死傷者が多数に上る等、社会的に大きな影響を与える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要の対策を講じます。

※10 交通結節点とは、鉄道やバス、自家用車、徒歩等の複数の交通手段をつなぐ施設のことを指し、駅前広場やバスターミナル等が該当します。

※11 ビッグデータとは、様々な出所から蓄積される膨大なデータをもとに、事業等に活用するデータの集合体をさします。自動車の急ブレーキ履歴や位置情報等から危険な場所の分析や予測が可能となり、交通安全対策への活用が図られます。

(4) 道路の改築等による交通事故対策の推進

ア 歩行者等の安全と生活環境の改善

歩行者及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等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業の推進に努めます。

イ 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推進します。

ウ 交通安全施設等の整備

一般道路の新設・改良にあたっては、交通安全施設についても併せて検討することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図ります。

エ 観光交通の安全確保

大型観光バスの中央線はみ出し防止を目的に、道路上に越境した草木に対する対策を関係機関と連携して進めます。

(5) 交通安全施設等の高度化

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に、道路標識の高輝度化等、交通安全施設の整備の推進に努めます。また、依然として多発している夜間の交通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 交通安全施設等の整備事業の推進

(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

交通安全施設等の戦略的維持管理の推進について検討します。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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安全・安心な歩行空間の確保を目指します。

(3) 幹線道路対策の推進

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、事故危険箇所等の特に交通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の実施に努めます。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者への運転免許証自主返納促進事業の周知を強化し、公共交通への移動へ切り替えてもらえるように努めます。

5 歩行空間のユニバーサルデザイン化（※12）

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、公共施設を結ぶ道路において、幅の広い歩道や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的、面的なユニバーサルデザイン化が図られるよう努めます。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の確保を進めていきます。

6 効果的な交通規制の推進

（1）地域の特性に応じた交通規制

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面で総合的な施策を実施することにより安全で円滑な交通流の維持を目指します。

（2）信号制御の改善

歩行者、自転車の視点で信号をより守りやすくするために、歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善を検討する等、信号表示の調整等の運用の改善を関係機関へ働きかけていきます。

7 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

地震、豪雨、豪雪等の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が図られるように取り組みます。

（2）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SNS等により提供します。

（3）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、道路利用者への情報提供を実施します。また、併せてSNS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。

※12 ユニバーサルデザイン化とは、年齢や性別、国籍、障がいの有無等にかかわらず、全ての人が利用しやすいように環境やサービス等を設計・整備するという考え方で

8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化

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。

道路交通に支障を与える不法占用物件については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地において重点的にその是正の実施に向けて取り組みます。

(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、欠損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に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

(3) 地域に応じた安全の確保

冬季の安全な道路交通を確保するため、主要市道の適時適切な除雪や凍結防止剤の散布等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

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つけさせることを目標とします。

幼稚園や保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとら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、長野県交通安全教育支援センターの協力のもと、寸劇や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したり等、わかりやすい指導に努めるとともに、保育士の指導能力の向上及び指導資料の作成、教材・教具の整備を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況や地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具あるいは情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が幼児の手本となって適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、幼児交通事故防止及びシートベルトやチャイルドシート着用率向上対策を推進します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

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。

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、学級活動や児童会活動、総合的な学習の時間等、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について重点的に交通安全教育を実施します。

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、模範児童として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

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に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はなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。

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、総合的な学習の時間を中心に、学校教育活動の全体を通じて、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。

(4) 高齢者に対する交通安全教育

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、歩行者又は運転者としての交通行動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を理解させるとともに、自らが納得して安全な交通行動を実践することができるような実践的技能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。

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等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。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外の人と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。

関係団体、交通ボランティア等と連携して、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の場面や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。

また、活動にあたっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故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。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図ります。

高齢運転者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努めるとともに、運転免許証自主返納制度の周知強化や市独自の自主返納促進事業をさらに推進します。

(5) 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技能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等、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。

(6) 外国人に対する交通安全教育

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校における交通安全教育、外国人を雇用する事業所等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する交通安全教育を推進します。交通安全教育にあたっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルールの理解促進に努めます。

2 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

市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、「しあわせをつなぐ信濃路 ゆずり合い」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。

交通安全運動の実施にあたっては、季別の交通安全運動を中心に、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。

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、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

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。

(2) 歩行者の安全確保

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、交通安全教育を推進するとともに、交通指導取締り等を働きかけます。

信号機のある交差点における横断歩道での事故は右折時が多いため、運転者に対して、対面信号機や対向車の確認のみに気を取られることなく、右折先の横断歩道に対する安全意識を醸成させる交通安全教育や街頭啓発活動を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡る、信号機に従うといった交通ルールの遵守を促すとともに、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、手を挙げる等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。

高齢歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要することで交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起します。

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効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、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推進します。

（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理解するための交通安全教育等を強化します。

令和６年１１月に施行された、自転車の「ながらスマホ」及び「酒気帯び運転」の罰則強化に関する広報啓発活動を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。また、令和８年４月から交通反則通告制度（※13）（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、自転車の安全対策を強化します。

自転車乗車時の頭部保護の重要性や全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナーについて広報啓発活動、交通安全教育等の充実を図ります。

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率の向上対策を促進します。

（４）自動車の安全運転の推進

妨害運転（あおり運転）（※14）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことの必要性を訴える広報啓発活動を推進します。

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活動を引き続き推進します。関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

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」について、道路交通法で禁止されていること及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発活動を推進するほか、関係事業者等や安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

-
- ※13 交通反則通告制度とは、運転者が反則行為をした場合、一定期間内に反則金を収めると、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けずに事件が処理される制度です。警察官から反則告知を受けた場合、「交通反則告知書（青切符）」が渡されます。
- ※14 妨害運転とは、他の車両等の通行を妨害する目的で、車間を詰める等の違反行為を行い、他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある運転をさします。

(5) 新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車について、特例特定小型原動機付自転車（※15）が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己の身を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、利用者に対して周知徹底を図るとともに、様々な機会を利用し、安全教育を強化します。

(6) 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

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、シートベルト着用効果及び着用方法について、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に努めます。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。

(7) 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。不適性使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園や保育所等において保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

また、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもには、チャイルドシートを使用させることについて、小学校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。

(8) 効果的な広報の実施

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、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等、実効の上がる広報を行います。

(9) 高齢者の交通事故防止の推進

高齢者の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運転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）の表示の促進に努めるとともに、他の年齢層に高齢者の特性を理解させ、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努めます。

※15 特例特定小型原動機付自転車とは、特定小型原動機付自転車（※2）のうち、要件を満たす車両は道路標識等により歩道を通行できる車両です。要件には、車体の構造上時速6kmを超える速度を出すことができないものであることや最高速度表示灯を点滅させていること等があります。

(10) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進

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要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、これら違反の防止に努めます。

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、対向車や先行者がいない状況におけるハイビームの使用を推進します。

(11) 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に関係機関と連携し、周知の強化に努めます。

3 交通安全に関する事業者等の主体的活動の推進

(1) 地域の実情に応じた交通安全活動の推進

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かけを行います。

地域の交通安全への理解のため、交通安全計画等の積極的活用・広報等に努めます。

(2) 民間団体等との連携

交通安全を目的とする上田交通安全協会東御部会を中心に、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実する等主体的な活動を促進します。また、交通安全街頭指導時に民間事業者にも参加してもらい、交通事故防止啓発の一助として協力を仰ぎます。

(3) 交通安全教室への協力

幼児や児童等の交通安全教室において、長野県交通安全教育支援センターの協力を働きかけます。

4 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も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あたっては、行政、企業等と住民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域の事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 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）の重要性等について、広報活動等を通じて広く市民に周知を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダルつき電動バイクや電動キックボード等新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のための周知徹底を図ります。

(2) 任意の自動車保険（自動車共済）の普及向上

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、交通に参加する者としての十分な自覚と責任が求められており、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 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故被害者の救済のため、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。

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
	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 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
	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	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 交通安全メッセージ放送	FMとうみにより、交通安全の呼びかけを放送
	東御市く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	年末の交通安全運動	街頭での交通安全啓発
	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 交通安全メッセージ放送	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	
4 月中心 に通年	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
通年	高齢者の交通安全教室	各地区等のシニアクラブより依頼を受けて、 公民館等で実施

季別の交通安全運動時には、上田交通安全協会東御部会各支会、交通指導員、交通少年団、市内事業所等が参加し、市内4か所に指導所を開設しています。（年間10回程度）

その他、地域の要望に応じてのぼり旗や啓発看板の設置等の交通安全啓発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年生定数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。様々な活動を通して、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ことができる。

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。）を作成することができる。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)

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、交通指導員を置く。

2 交通指導員は、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。

附 則 (令和7年12月19日条例第30号)

この条例は、令和8年4月1日から施行する。

宿泊交流拠点施設の整備について

R 8 . 9 . 3 全員協議会

企画振興部企画振興課

1 事業の進捗について

（１）施設整備事業

時期	内容	概要
R 8 年 5 月 29 日	宿泊交流拠点整備運営事業 基本契約締結	契約の相手方：株式会社FTTマネジメントほか 7 者
6 月 12 日	設計・工事監理業務委託契約締結	契約の相手方：株式会社第一設計、株式会社嶺水
8 月 20 日	令和 8 年度第 2 回コンソーシアム	事業の進捗報告、実施計画の変更についての意見聴取
8 月 21 日	地域未来交付金変更申請	令和 8 年度の事業期間中における実施計画等の変更 内閣府への事前相談：7 月 22 日～8 月 19 日 交付決定額の内示予定：10 月下旬
11 月～12 月	地域未来交付金変更交付決定	
	市民説明会（2 回目）	
11 月中	建設工事請負仮契約締結	契約の相手方（予定）：株式会社ヤマウラ、株式会社竹花組東御支店
12 月中	東御市議会 12 月定例会	建設工事請負契約の上程
R 9 年 1 月～	建設工事着工	用地造成と古民家レストランの外構の一部
1 月～2 月	地域未来交付金申請	令和 9 年度分
4 月 1 日	地域未来交付金交付決定	

（２）ソフト事業

件名	内容	概要
観光協会HP多言語化補助金	観光協会ホームページの多言語化（英語・中国語・台湾語）	【交付対象事業者】（一社）信州とうみ観光協会 【交付決定額】1,550,000円 【事業期間】令和8年4月1日～令和9年3月31日
地域資源を活用したツーリズム造成事業業務委託	旅行商品造成（グリーン・ワイン・地域交通）	【事業者】（一社）信州とうみ観光協会 【契約額】990,000円 【契約期間】令和8年5月14日～令和9年3月31日
観光資源としての食をキーにしたシティプロモーション動画作成業務	農産物、加工品、酒類、食文化等の魅力を伝える動画制作（シコート20本、通常2本）	【事業者】（一社）信州とうみ観光協会 【契約額】5,340,000円 【契約期間】令和8年5月14日～令和9年3月20日
宿泊交流拠点施設プロモーション等業務委託	首都圏等における食を中心とした観光資源のPRイベントの実施、Web及びメディア等を活用した情報発信、観光協会・市内事業者等へのヒアリング・観光資源評価、旅行商品の企画立案、モニターツアーの実施、旅行商品紹介資料の作成、旅行商品のPR・営業活動	【事業者】（株）JTB長野支店 【契約額】13,915,000円 プロポーザル方式 【契約期間】令和8年5月28日～令和9年3月31日
東御市観光パンフレット作成業務委託	パンフレットの刷新（多言語化：英語・中国語・台湾語）・デジタル化	【事業者】（一社）信州とうみ観光協会 【契約額】4,543,000円 【契約期間】令和8年5月28日～令和9年3月31日
東御市地域ガイド育成事業業務委託	英語・日本語による講座（各6コマ）	【事業者】（一社）長野県観光機構 【契約額】4,642,000円 【契約期間】令和8年6月10日～令和9年3月31日
観光客動態分析業務委託	市内・周辺エリア100スポットの観光客動態分析	【予算額】2,200,000円 随意委託契約 【契約予定】令和8年8月下旬 【契約期間】令和8年8月下旬～令和9年1月31日

2 地域未来交付金に係る国への事業変更申請について

DBO 事業者と基本契約、設計・工事監理業務委託契約後に、中東情勢の変化による物価高騰への対応を協議し、施設規模や全体スケジュール等の見直しを行いました。このことに伴い地域未来交付金に係る実施計画を変更する必要が生じたため、現在、内閣府との協議の上、変更の申請を行っています。

地域未来交付金申請に係る実施計画の変更内容

		現行	→	変更後
宿泊交流拠点施設整備事業（ソフト事業含む）の年度別事業費				
施設規模の見直し及びこれに伴う運営計画の再検討を行うにあたり、資材価格の動向確認・情報収集、変動後価格の想定計算等設計業務に時間を要したため、終了時期が後ろ倒しとなりました。また、施設規模や全体スケジュール等の見直しを行ったことに伴い、設計内容・工期（予定）を変更し、令和8年度以降の事業費の再配分を行いました。地域未来交付金の変更申請が認められた場合（11月を目途に内示予定）には、各年度の事業費の精査を行い、改めて予算を整理する必要が生じます。また、設定済みの債務負担行為については、議会（12月定例会）で追加をお願いする予定です。				
	令和7年度	181,094千円	→	181,094千円
	令和8年度	656,991千円	→	350,461千円
	令和9年度	1,786,831千円	→	1,987,293千円
	令和10年度	—	→	106,068千円
	総事業費	2,624,916千円	→	2,624,916千円
施設整備				
物価高騰により、1割以上の資材価格の高騰が想定されるため、当初予定していた温浴施設を削減し、その減額分の費用を本事業の交流の中心となる多目的ホール及び継続運営上の収益の源となる客室棟の整備に充てます。				
また、DBO事業者のプロポーザル提案内容等に準じ、客室棟の施設規模を申請当初の想定より縮小します。同時に、温浴施設を断念することにより生まれる余地を活かし、各部屋の景観をよりよいものとするよう配置を調整します。				
	客室棟の部屋数	大部屋（4人用）4部屋 16人	→	ヴィラ（4人用）2部屋 8人
		中部屋（3人用）10部屋 30人	→	中部屋（4人用）6部屋 24人
		小部屋（2人用）30部屋 60人	→	小部屋（2人用）24部屋 48人
		合計 44部屋 106人	→	合計 32部屋 80人
宿泊交流拠点施設整備事業のKPI修正				
宿泊交流拠点施設の年間宿泊者数（客室棟の部屋数縮小に伴うKPIの下方修正です。）				
	1年目	（令和10年1月開業）2,782人	→	（令和10年10月開業）4,200人
	2年目	11,872人	→	8,960人
	3年目	12,614人	→	9,520人
	4年目	13,356人	→	10,080人
	5年目	14,098人	→	10,640人
	6年目	14,840人	→	11,200人
	合計	69,562人	→	54,600人

3 今後のスケジュールについて

項目	R8年8月			現在 9月			10月			11月			12月			R9年1月			R9年2月			R9年3月			R8.9.3時点		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
議 会				9月定例会説明									12月定例会説明 建設工事請負契約等上程												R 9 年 3 月定例会説明		
市民説明		説明会 （出席講座）			必要に応じて実施							市民説明会															
DBO事業 （委託業務・工事請負含む）				設計業務（開発行為・建築確認含む）						建設工事請負 仮契約締結			建設工事請負 本契約締結														
東御市宿泊交流拠点推進地域共創 連携会議（コンソーシアム）		会議						会議												会議							
ビッグデータ等を活用した観光客 動態調査・分析									業者打合せ、観光客動態分析（来訪地・発地・周遊分析、スポット分析等）、実績報告																		
旅行商品の企画・造成・実施・ 分析				業者打合せ																							
観光ガイドの育成事業																											
信州とうみ観光協会HP及びパンフ レットの多言語化												業者打合せ、事業実施、実績報告															

【配置図イメージ】 S=1:600

※現在、基本設計中です。

この配置図は、令和8年9月3日時点のイメージとなります。

今後の詳細設計で変更となることがあります。



湯の丸高原スポーツ交流施設の現状について

1 寄附の状況 単位：千円

区 分	寄附金合計	一般寄付金	個人版ふるさと寄付金 (湯の丸整備充当分)	企業版ふるさと寄付金
令和7年度	86,200	26,549	51,151	8,500

2 合宿状況 単位：泊

区 分	令和6年度/2024年度（実績）			令和7年/2025年度（実績）		
	陸 上	水 泳	小 計	陸 上	水 泳	小 計
宿 泊 総 数	8,108	5,029	13,137	8,798	5,542	14,340
高原荘別棟	2,610	1,187	3,797	2,798	1,157	3,955
高原荘	1,705	3,533	5,238	2,156	3,582	5,738
その他民家宿泊施設	3,793	309	4,102	3,844	803	4,647

単位：人

日帰利用者数	707	1,747	2,454	725	1,204	1,929
--------	-----	-------	-------	-----	-------	-------

3 湯の丸高原スポーツ交流施設（屋内運動施設指定管理等）の状況

(1) 歳入 単位：千円

区 分	当初予算	決 算	比較増減
使用料及び手数料	3,432	3,432	0
屋内プール広告看板掲出料	3,432	3,432	0
財産収入（基金利子）	241	452	211
湯の丸高原施設基金（個人版ふるさと寄付金）利子	230	435	205
地方創生基金（企業版ふるさと寄付金）利子	11	17	6
寄附金	13,000	86,200	73,200
一般寄附金	8,000	26,549	18,549
個人版ふるさと寄附金	0	51,151	51,151
企業版ふるさと寄附金	5,000	8,500	3,500
繰越金（R6歳入歳出差引額）	0	1,434	1,434
諸収入（ネーミングライツ料）	35,000	35,000	0
湯の丸高原施設基金繰入金	0	0	0
歳入計（A）	51,673	126,518	74,845

(2) 歳出

区 分	当初予算	決 算	比較増減
湯の丸高原屋内運動施設事業	51,673	121,671	69,998
役務費	281	181	△ 100
委託料	48,600	47,127	△ 1,473
使用料及び賃借料	800	762	△ 38
工事請負費	1,751	0	△ 1,751
湯の丸高原施設基金積立金	0	73,149	73,149
湯の丸高原施設基金利子積立金	230	435	205
地方創生基金利子積立金	11	17	6
歳出計（B）	51,673	121,671	69,998

R7歳入歳出差引額（A-B） 4,847

4 基金の状況 単位：千円

基金名	6年度末 現在高	年度中積立金			年度中 取崩し額	年度中 増減額計	7年度末 現在高
		積立金	利子分	計			
湯の丸高原施設基金	184,798	73,149	435	73,584	0	73,584	258,382

令和8年熊本地震の被災地支援について

総務部総務課

8月28日現在

1 人的支援

(1)長野県合同災害支援チーム（チームながの）派遣

総務省の「応急対策職員派遣制度」により、「熊本県宇城市」に対し、長野県及び県内77市町村により長野県合同災害支援チーム（チームながの）を編成し、被災自治体のニーズを踏まえた短期間に多くの人員が必要となる災害対応業務のマンパワー支援を実施

○ チームながの 県4名、市町村6名 計10名 【第1陣から第7陣まで】

県2名、市町村6名 計8名 【第8陣から】

市町村についてはブロック単位のローテーションで派遣

	第1陣	第2陣	第3陣	第4陣	第5陣	第6陣	第7陣	第8陣	同ローテーションで第12陣まで派遣見込 (9月末)
期間	8/2 ~ 8/8	8/6 ~ 8/12	8/11 ~ 8/16	8/15 ~ 8/21	8/20 ~ 8/26	8/25 ~ 8/31	8/30 ~ 9/5	9/4 ~ 9/10	
①	松本	佐久	諏訪	飯伊	長野	松本	佐久	諏訪	
②	北信	上伊那	上小	大北	木曽	北信	上伊那	上小	
			上田3名			東御、長和、青木各1名			

(2)給水支援・医療チーム派遣

現時点で派遣要請はないが、今後の要請に応じ派遣対応の予定

2 その他支援

(1)災害義援金募金箱

市役所本館、総合福祉センター、中央公民館、滋野コミュニティセンター、柵津公民館、和コミュニティセンター、丸山晚霞記念館、梅野記念絵画館、JA 佐久浅間北御牧支所 9か所設置【7月31日から10月30日まで】

○上記のほか各種イベント、式典会場に募金箱を設置

雷電まつり、みまきドカンコ、平和祈念式、二十歳を祝う会

(2)義援物資の受入に関する情報提供

個人・企業・団体からの義援物資受入の状況

(3)災害ボランティア活動に関する情報提供

関連HPリンク、ボランティア活動保険への加入案内、装備・備品の準備 等

(4)市営住宅の提供

被災者に対し、市営住宅を一時提供

東御市滋野財産区と小諸市滋野財産区との土地交換について

総務部総務課

1 財産区

(1) 財産区について

- ア 市町村の一部で、財産（山林・土地・温泉・用水路など）や公の施設を所有、管理するために設けられる特別地方公共団体。（地方自治法第294条～第297条）
- イ 旧町村が合併する際、それまで旧町村が所有していた山林、原野、ため池などの財産を新しい市町村に引き継がず、旧町村の住民の共有財産として残すために設けられた。

(2) 財産区の運営手法

- ア 財産区議会が議決機関として運営（議員を選挙で選出）：和財産区
- イ 財産区管理会が同意機関として運営（委員を地区から選出）：滋野財産区
※田中財産区については、議会を平成元年に廃止し、市が運営。（毎年、区長へ決算等を報告）

2 東御市滋野財産区管理会について

(1) 滋野村の合併と分町

昭和の大合併の協議が小県郡の4町村（田中町、滋野村、祢津村、和村）で進められる中、滋野村を除く3町村は昭和31年（1956年）9月20日に合併し、東部町が誕生しました。滋野村については、村内に小諸市との合併を望む地域もあり、昭和33年4月10日に東部町へ合併しましたが、翌年、昭和34年4月1日に芝生田・井子・糠地の3地区が分町して小諸市へ合併、編入されました。

(2) 管理会の設置

滋野村は、東部町との合併に当たって、村有林の一部を滋野地域の財産として財産区を設置し、管理することとしました。

しかし、翌年の分町に当たっては、合併・分町問題の紛争の中で詳細な財産協議がされなかったことから、関係者の協議により、小諸市及び東部町にそれぞれ財産区管理会を設置することとなり、東部町滋野財産区管理会が昭和42年4月に、小諸市滋野財産区管理会は同年7月に発足しました。

(3) 財産分割

昭和43年に両財産区管理会と区長の合同会議で財産分割が協議され、両市町の議会でこの分割案（※1）が議決されました。しかし、当時本来なされるべき小諸市滋野財産区への所有権移転登記がされず、東御市名義のまま現在に至っています。（※2）

3 両財産区管理会との土地交換について

(1) 現在の財産区有林位置図

滋野財産区有林等位置図（3 ページ）のとおり、土地交換を行います。

(2) 交換の背景

東御市が管理している小諸市地籍の三林班内には、小諸市地籍（糠地 他）住民が利用する用水路が流れていますが、平成 19 年度台風で多くの被害が生じました。この災害復旧工事を施工するためには、所有者である東御市の同意が必要と判明し、事務手続きが非常に煩雑となり、これを契機に課題解決の気運が高まり、両管理会での協議が再開しました。

この協議でも解決方針の調整に時間を要しましたが、最終的には市町村境を超えて所有する土地を交換することで協議が整いました。

(3) 土地の交換案

ア 東御市から小諸市への移転分：42,826 m²

イ 小諸市から東御市への移転分：83,945 m²

ウ 差分：41,119 m²

4 土地交換の条件について

(1) 交換差金

東御市が 41,119 m²多く土地を受け取るため、固定資産税評価額を参考単価として金銭で精算を行う予定です。

(2) 立木売却益の支払い

小諸市滋野財産区から東御市滋野財産区に所有権が移転される日陰野地平の立木（昭和 24 年植林開始、カラマツ、約 5.4ha）は、伐期を迎えていることから、協議の結果、東御市滋野財産区において当該立木を伐採・売却する際は、売却益（必要経費を除く。）を小諸市滋野財産区へ支払うことといたします。

5 今後のスケジュール

(1) 両市管理会で土地交換に関する協定書の締結

(2) 両市で土地交換に関する仮契約書の締結

(3) 両市議会定例会へ上程（12 月議会又は 3 月議会）

(4) 小諸市が所有することとなる土地を小諸市が所有権移転登記

東御市滋野財産区及び小諸市滋野財産区有林等位置図

昭和43年議決に基づく土地の実質所有の状況 ※1					今回の交換後
	所 在	色	面 積 (㎡)	土地所有者	土地所有者
①-1	東御市滋野甲4387	白	51,557	小諸市	東御市
①-2		黄	34,371	東御市	東御市
②	東御市滋野甲4386	白	1,772	小諸市	東御市
③	東御市滋野甲4385	白	594	小諸市	東御市
④	東御市滋野甲4384	黄	918	東御市	東御市
⑤	東御市滋野甲4378	黄	1,293	東御市	東御市
⑥	東御市滋野甲4377	黄	5,149	東御市	東御市
⑦	東御市滋野甲4324	黄	41,591	東御市	東御市
⑧	東御市滋野甲4162-151	黄	128,681	東御市	東御市
⑨	東御市滋野甲4162-152	白	30,022	小諸市	東御市
⑩-1	小諸市滋野甲4162-149	白	53,801	小諸市	小諸市
⑩-2		黄	29,250	東御市	小諸市
⑪	小諸市滋野甲4162-150	黄	13,576	東御市	小諸市
※2 登記簿上の所有者はすべて「東御市」になっている。					

