【資料１】

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、主要地方道東御嬬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
SDGｓ（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

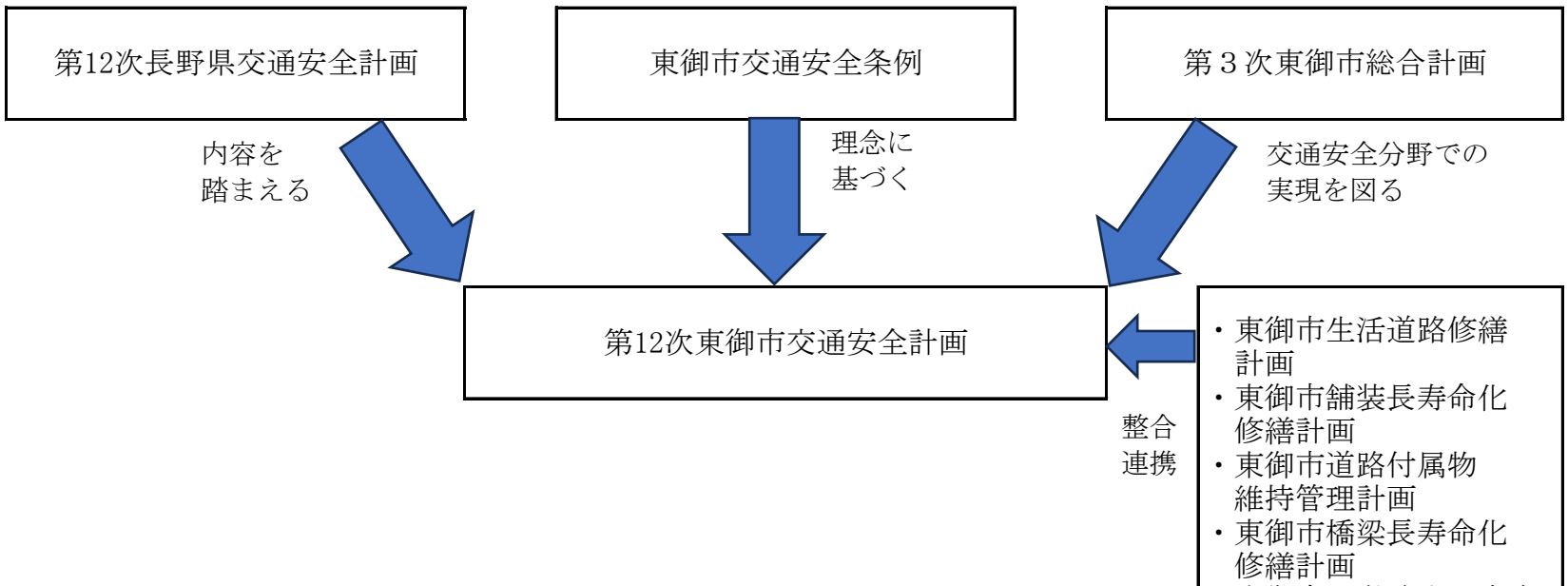
８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・20
第２節　交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・21
２　交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・・・23
３　交通安全に関する事業者等の主体的活動の推進　・・・・・・・・・26
４　住民の参加・協働の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
第３節　被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
１　自動車損害賠償保障制度の充実等　・・・・・・・・・・・・・・・27
２　交通事故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

	令和				
和暦	9	10	11	12	13
西暦	2027	2028	2029	2030	2031
（年度）					

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みます。

	**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

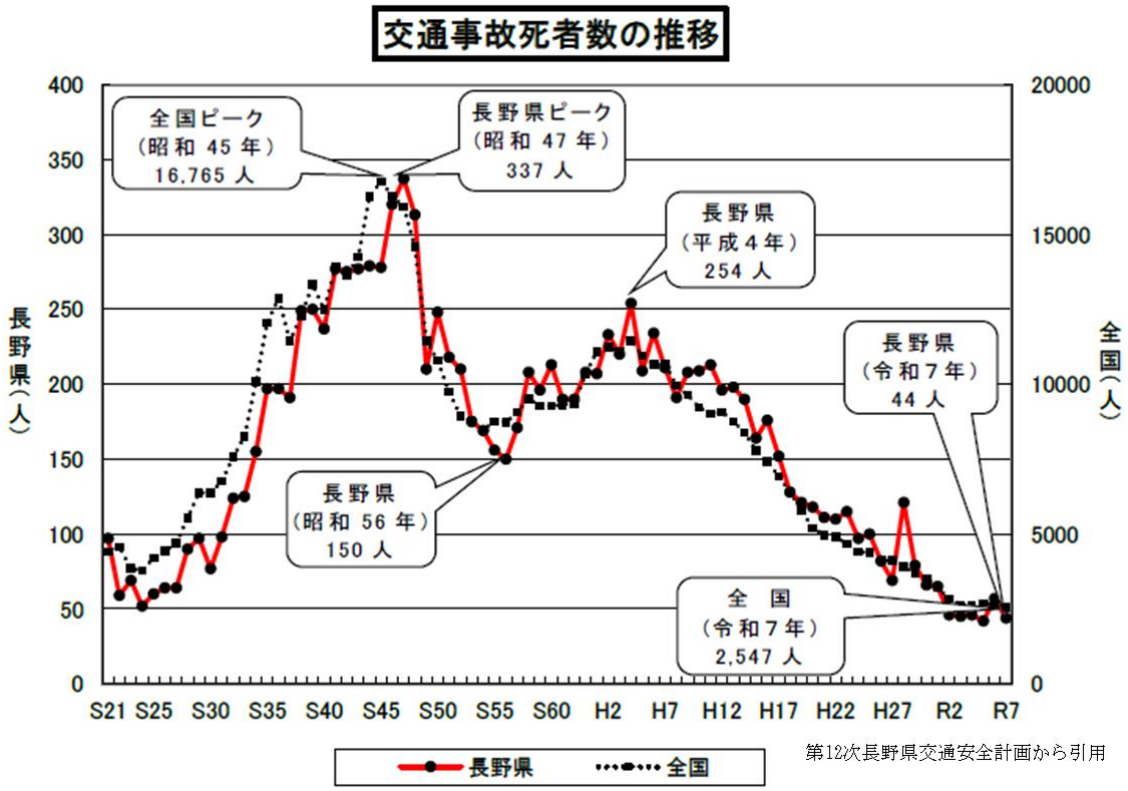
行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、市民が交通安全活動に参加できるように交通安全対策を推進します。

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



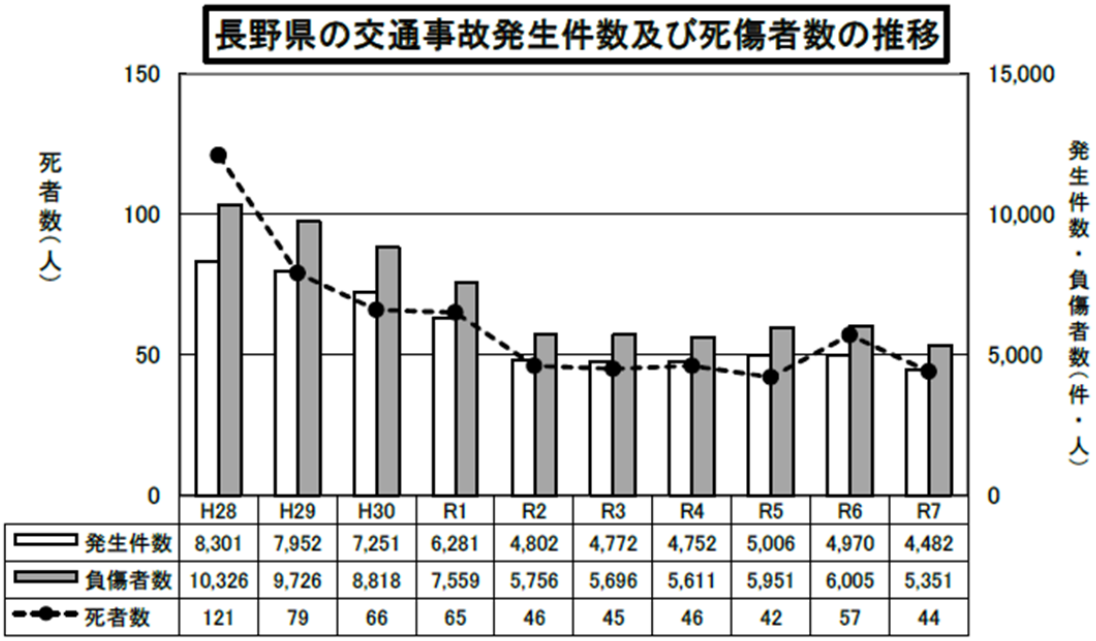
【表１　全国及び長野県の交通事故死者数推移】

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



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	8,301	7,952	7,251	6,281	4,802	4,772	4,752	5,006	4,970	4,482
負傷者数	10,326	9,726	8,818	7,559	5,756	5,696	5,611	5,951	6,005	5,351
死者数	121	79	66	65	46	45	46	42	57	44

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。

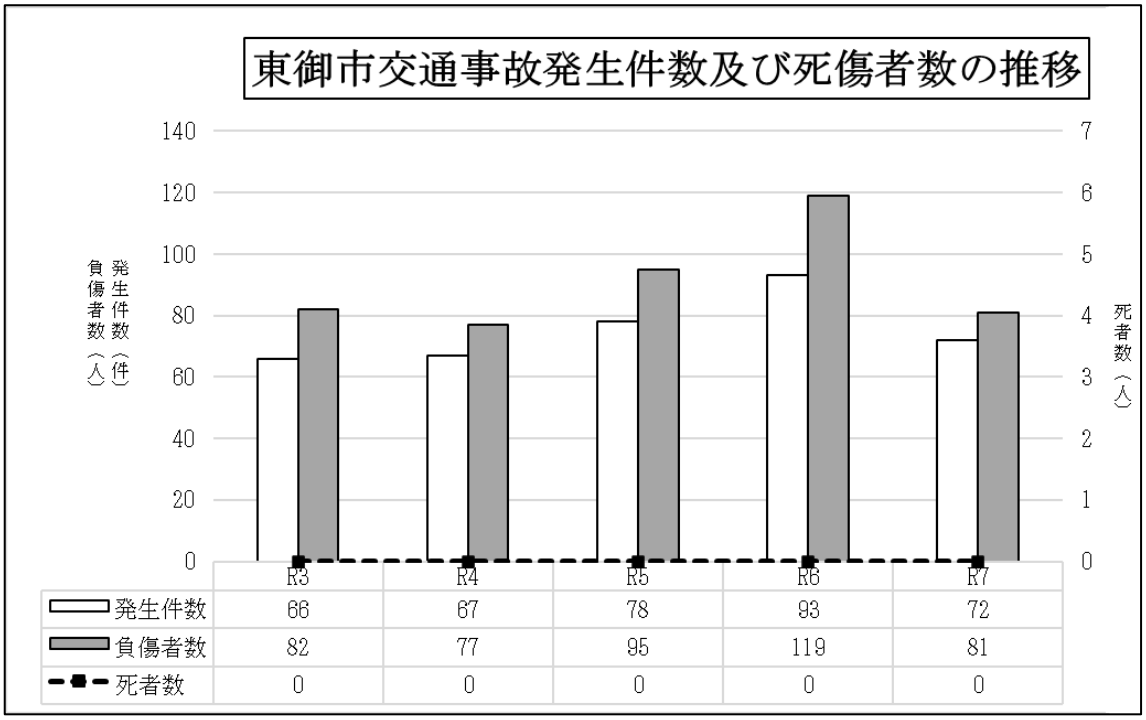
また、長野県内における人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、そのうち、高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の割合は、近年微増している傾向にあります。また、交通事故死者についても全死者数の減少に比べて、高齢死者の減少幅は少なく、全交通事故に占める高齢死者の割合は近年 10 年をみても半数以上を占めており、高比率のまま高止まりの状況にあります。特に、事故発生場所から自宅までの距離が 500m以内の近所で発生しており、横断歩道上を含め、道路横断中に亡くなっているケースが多くみられます。

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



	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	66	67	78	93	72
負傷者数	82	77	95	119	81
死者数	0	0	0	0	0

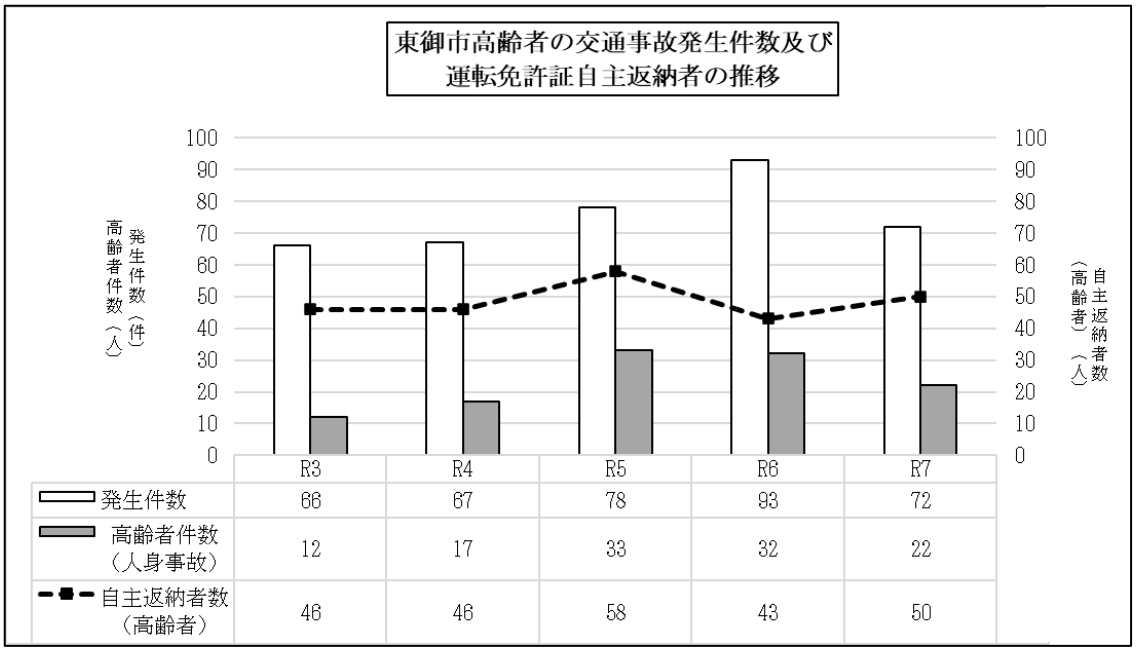
【表３　東御市交通事故発生件数及び死傷者数の推移】

令和３年～令和７年の５年間において、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年間にお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。



	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	66	67	78	93	72
高齢者件数（人身事故）	12	17	33	32	22
自主返納者数（高齢者）	46	46	58	43	50

【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 30㎞）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 ㎞以下、電動機の定格出力 0.6 ㎾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、その時々の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 30 ㎞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す。

８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（１）道路の使用及び占用の適正化

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必要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ないで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６㎞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。