

塩尻市交通安全計画

第11次

—令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)—

塩 尻 市

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。本市においては、これに基づき、5年ごと10次にわたる「塩尻市交通安全計画」を作成し、関係機関・民間団体・市民がそれぞれの立場で交通安全対策を推進してきたところであり、

その結果、交通事故発生件数は、平成14年の550件をピークに、それ以降は年々減少傾向にあり、令和2年（2020年）には153件まで減少しました。このことは、作成された交通安全計画及び年次ごとの実施計画に基づいた交通安全対策の活動が、着実な成果を上げてきたことを示しております。

しかしながら、近年の事故状況を見ますと、事故全体に占める高齢者の割合は上昇傾向にあり、今後ますます高齢化が進展し、また高齢者の免許保有率が高くなる中で、高齢者を対象とした交通安全対策がなお一層求められております。

また一方では、自転車利用者による事故も近年では目立ってきており、高齢者の自転車利用者に限らず、小・中学校及び高等学校等における交通安全教室の充実も図っていく必要があります。

交通事故の防止は、関係行政機関・団体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、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

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7年度（2025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

| | |
|--------------------------------|----|
| 計画作成の考え方 | 1 |
| 1 計画作成の趣旨 | |
| 2 計画の性格 | |
| 3 計画の展開 | |
| 第1 1次塩尻市交通安全計画施策体系 | 2 |
| 第1章 道路交通の安全 | 3 |
| 第1節 基本理念 | 4 |
| 第2節 道路交通の安全についての目標 | 5 |
| 第1項 道路交通事故の現状と今後の見通し | 5 |
| 1 道路交通事故の現状 | 5 |
| 2 道路交通事故の見通し | 6 |
| 第2項 第1 1次塩尻市交通安全計画における目標 | 7 |
| 第3項 第1 1次塩尻市交通安全計画の推進 | 7 |
| 1 塩尻市 | 7 |
| 2 事業者、交通関係団体等 | 7 |
| 3 市民 | 7 |
| 第3節 道路交通の安全についての対策 | 8 |
| 第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 8 |
| 1 高齢者及び子どもの安全確保 | 8 |
| 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 | 9 |
| 3 生活道路及び幹線道路における安全確保 | 10 |
| 第2項 講じようとする施策 | 11 |
| 1 道路交通環境の整備 | 12 |
| (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 | 13 |
| (2) 幹線道路における交通安全対策の推進 | 14 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進 | 16 |
| (4) 高齢者等の移動手段の確保・充実 | 16 |
| (5) 効果的な交通規制の推進 | 17 |
| (6) 自転車利用環境の創出 | 17 |
| (7) 交通需要マネジメントの推進 | 17 |
| (8) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 18 |
| (9) 駐車対策の推進 | 18 |
| (10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 18 |
| 2 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 | 22 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 25 |

| | |
|-----------------------------|----|
| (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 25 |
| (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 29 |
| (5) 市民の参加・協働の推進 | 29 |
| 3 安全運転の確保 | 30 |
| (1) 運転者教育等の充実 | 30 |
| 4 道路交通秩序の維持 | 31 |
| (1) 交通指導の強化等 | 32 |
| (2) 暴走族対策の強化 | 32 |
| 5 救助・救急活動の充実 | 34 |
| (1) 救助・救急体制の整備 | 35 |
| (2) 救急医療体制の整備 | 35 |
| (3) 救急関係機関の協力関係の確保等 | 35 |
| 6 交通事故被害者支援の推進 | 37 |

| | |
|----------------------------|----|
| 第2章 踏切道における交通の安全 | 38 |
| 第1節 踏切道における交通の安全についての施策 | 39 |
| 第1項 交通安全計画における目標 | 39 |
| 第2項 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 | 39 |
| 第3項 講じようとする施策 | 40 |
| 1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 40 |
| 2 踏切道の統廃合の促進 | 40 |
| 3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | 40 |

附属資料

| | |
|---------------|----|
| 交通安全対策基本法 抜すい | 42 |
| 塩尻市交通安全基本条例 | 46 |
| 交通統計 抜すい | 49 |

計画作成の考え方

1 計画作成の趣旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、塩尻市では、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度（1971年度）以降、これまで5年ごと10次にわたり「塩尻市交通安全計画」を作成し、この計画をもとに、国や県、市等の関係行政機関が一体となって、各種の施策を推進してきました。

この結果、交通事故による死者数は、平成5年（1993年）以降減少傾向にあり、令和2年（2020年）には2人まで減少し、1年間の交通事故発生件数は200件、負傷者数は200人をそれぞれ下回り平成28年以降減少傾向に転じているものの、依然高い水準で推移しており、厳しい状況が続いています。

これらの要因としては、道路交通の量的拡大や高齢者人口の増加、社会・経済活動の24時間化等が考えられます。

交通安全対策を効果的に推進するためには、このような交通情勢の変化や、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化に適切に対応し、実効性のある対策を計画的に実施していく必要があります。

そこで、人命尊重の理念のもと、「交通死亡事故ゼロを目指して」交通事故のない塩尻市を実現することを目標に「第11次塩尻市交通安全計画」を作成するものです。

2 計画の性格

国で作成した第11次交通安全基本計画並びに長野県で作成した第11次交通安全計画に基づき、塩尻市が作成するものです。

市内における交通の安全に関する施策等について、総合的かつ計画的に推進するための大綱を定めたものです。

3 計画の展開

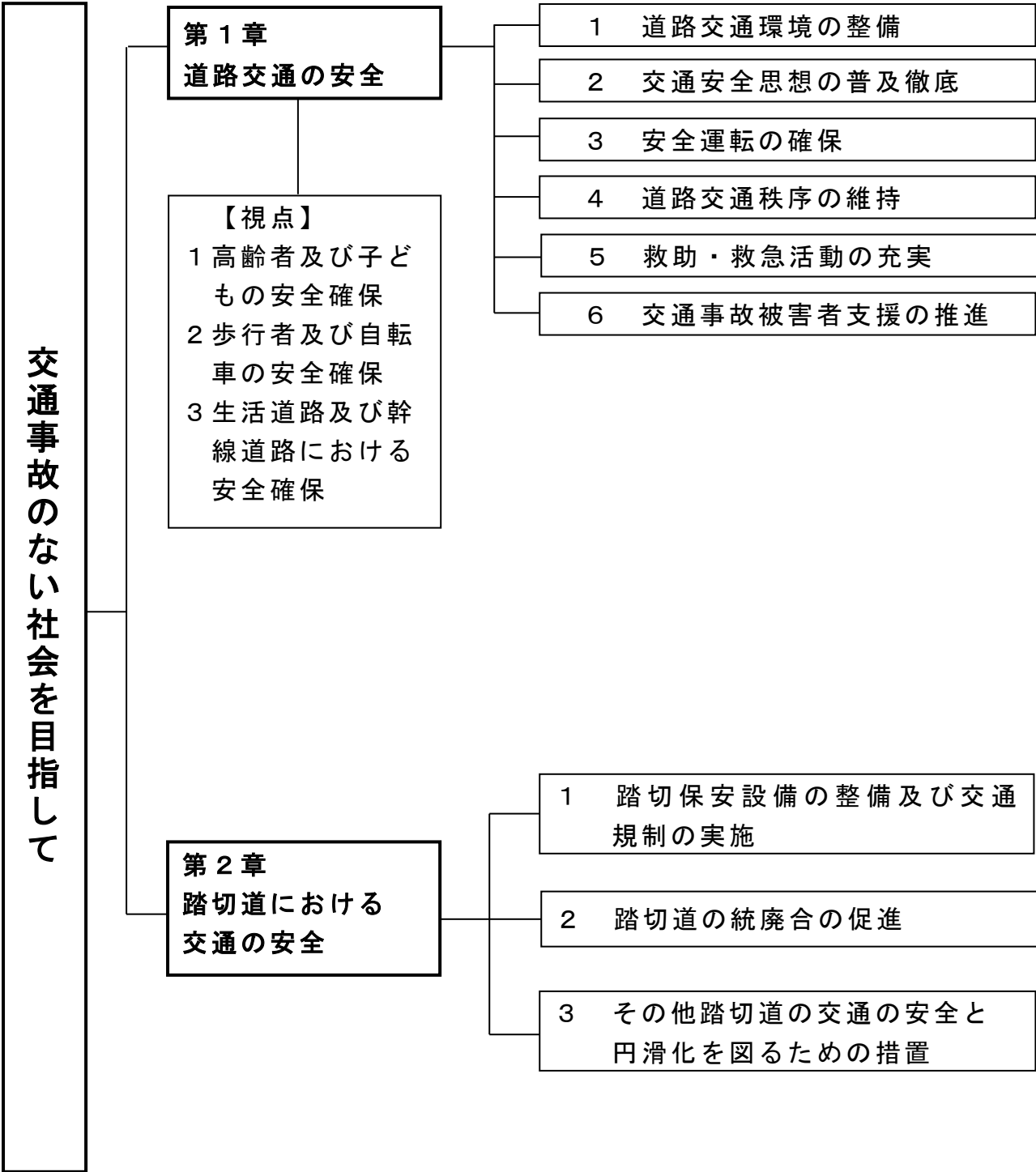
本計画の計画期間は、令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）までの5年間とします。

年度ごとの具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「塩尻市交通安全実施計画」を作成します。

第 11 次塩尻市交通安全計画施策体系

課題

施策の展開



第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 基本理念

第 2 節 道路交通の安全についての目標

第 1 項 道路交通事故の現状と今後の見通し

第 2 項 第 11 次塩尻市交通安全計画における目標

第 3 項 第 11 次塩尻市交通安全計画の推進

第 3 節 道路交通の安全についての対策

第 1 項 今後の道路交通安全対策を考える視点

第 2 項 講じようとする施策

第1節 基本理念

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り、高齢化率が高まる社会へ進展しています。このような時代の変化を乗り越え、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。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、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 人優先の交通安全思想

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、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「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。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行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す。地域で高齢者が自動車に限らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっています。全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

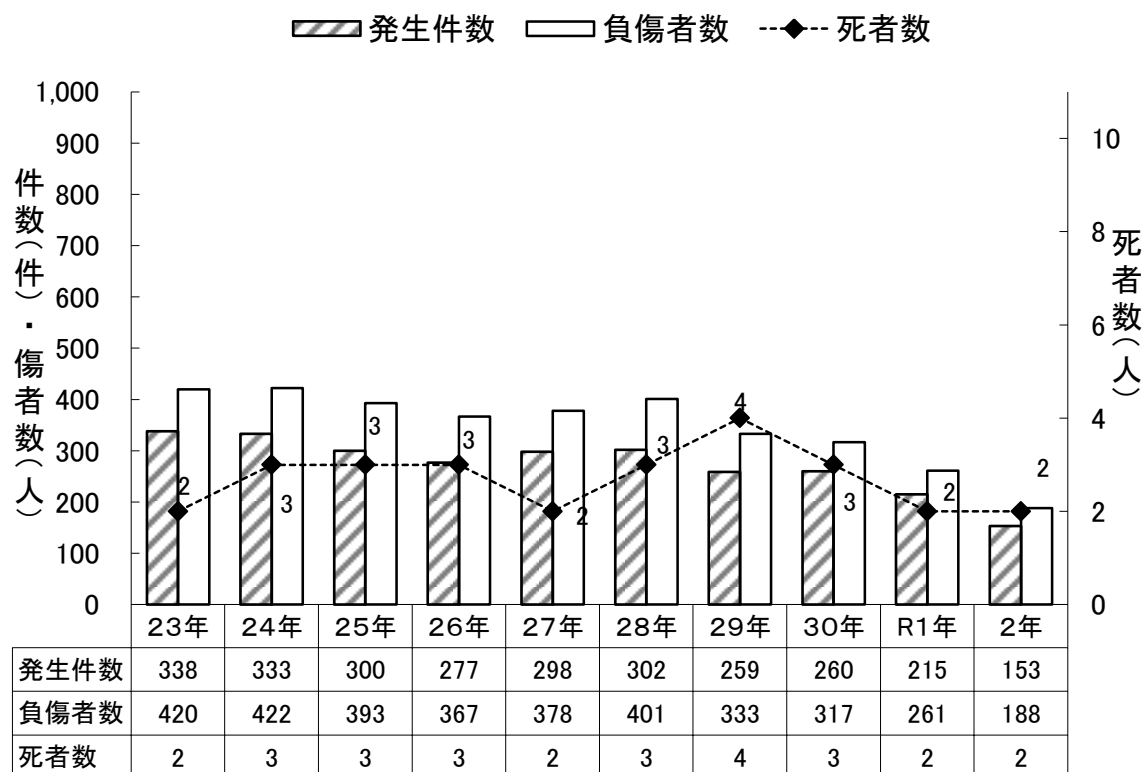
高齢になっても安全に移動することができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指します。

第2節 道路交通の安全についての目標

第1項 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

塩尻市の交通事故件数及び死傷者数



- (注) 1 死者数は、交通事故発生から24時間以内に死亡したものの数。
 2 各年は、1月から12月までの集計数値。

- (1) 塩尻市の交通事故による死傷者数は、平成28年に404人となりましたが、令和2年には190人に減少しました。この結果、第10次塩尻市交通安全計画における「平成32年までに年間の交通事故死傷者数を310人（死者数2人）以下とします。」という目標を達成することができました。
- (2) 近年、死者数が減少した要因としては、基本的には道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の励行、車両の安全性の充実、道路交通秩序維持、救助・救急体制の整備等、塩尻市交通安全計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことが挙げられます。

2 道路交通事故の見通し

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。また、高齢者の新しいモビリティとしての自転車の活用や、環境・健康等に対する意識の高まりなどにより、特に自転車利用者の増加が見込まれます。こうしたことから、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などハード面での対策も講じ、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おそれのある重傷事故の発生の減少が期待されるところです。

第2項 第11次塩尻市交通安全計画における目標

令和7年までに年間の交通事故死傷者数180人以下（死者数ゼロ）とします。

- 1 本計画の計画期間である令和7年（2025年）までには、年間の「交通事故死傷者数180人以下（死者数ゼロ）」にすることを目指します。
- 2 重大事故に直結する飲酒運転の撲滅を目指します。
- 3 今後は、更なる死者数及び負傷者数の減少を図るための交通安全対策を実施するに当たり、歩行者、自転車利用者、高齢運転者による交通死亡事故抑制を重点に積極的に取り組みます。

第3項 第11次塩尻市交通安全計画の推進

1 塩尻市

市は、本計画を作成した機関として、計画事業を着実に推進していくとともに、事業の実施に当たっては、市民、関係行政機関、交通関係団体等と連携して総合的に交通安全対策を推進します。

2 事業者、交通関係団体等

市民を交通事故から守る上で、事業者は大きな役割を果たしており、安全運転管理者、運行管理者などを通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めることが求められます。

地域における交通関係団体等の行う交通安全運動への社会的期待も大きく、交通関係団体等は、それぞれの地域や警察署と連携し、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくことが必要です。

3 市民

令和2年（2020年）中の市内の交通事故の発生件数は153件で、被害者の家族や加害者も含めると、それ以上の人が交通事故により、心身ともに傷つき、悩み苦しんでいることとなります。

悲惨な交通事故をなくすためには、何よりも、市民一人ひとりが交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践を習慣とすることが肝要です。

本計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、交通安全について考え、行動していくことが大切です。

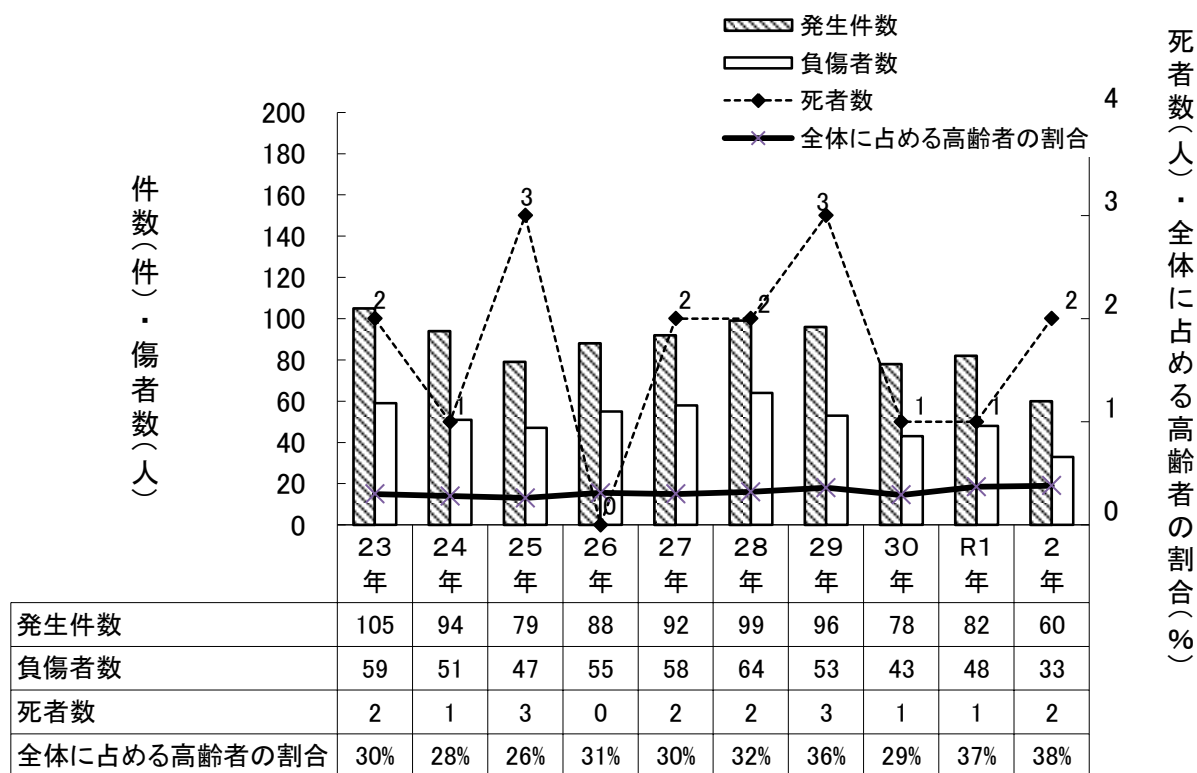
第3節 道路交通の安全についての対策

第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

- (1) 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とも連携を深め推進していきます。
- (2) 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、今後大幅な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、運転免許自主返納制度に対する支援施策の充実を図ることが必要です。
- (3) 高齢者が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、高齢者の特性や地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育の充実のほか、今後は多様なモビリティの安全利用や、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用も重要になると考えられます。
また、年齢等にかかわらず全ての人が利用しやすい街づくりや生活環境を設計するとの考えに基づいた、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることが必要です。
- (4) 高齢運転者の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う安全サポート車の活用や普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生していることを踏まえ、運転支援機能技術とその限界について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供を行っていきます。

高齢者(65才以上)の交通事故発生状況



※塩尻警察署管内（塩尻市及び朝日村）の交通事故発生状況。

- (5) 子どもの交通事故死者数は減少してきてはいますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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、歩道の整備等安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進して、子供が移動しやすい環境の整備を図ることが必要です。
- (6) 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。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

- (1) 本市の令和2年の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約1割を占めており、長野県割合の約3割と比較すると下回っています。長野県は、信号のない横断歩道における一時停止率が全国一との結果があるものの、横断歩道における交通事故は歩行者事故の3割を占めるなど、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

- (2) 人優先の考えの下、未就学児童を中心に子供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、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。
- (3) 本市における令和 2 年の交通事故死者数に占める自転車の割合はゼロとなっており、長野県割合の約 2 割を下回っています。
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進します。
- (4) 自転車の安全利用を促進するため、安全で快適な自転車走行空間の確保や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、自動車等の運転者の歩行者に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

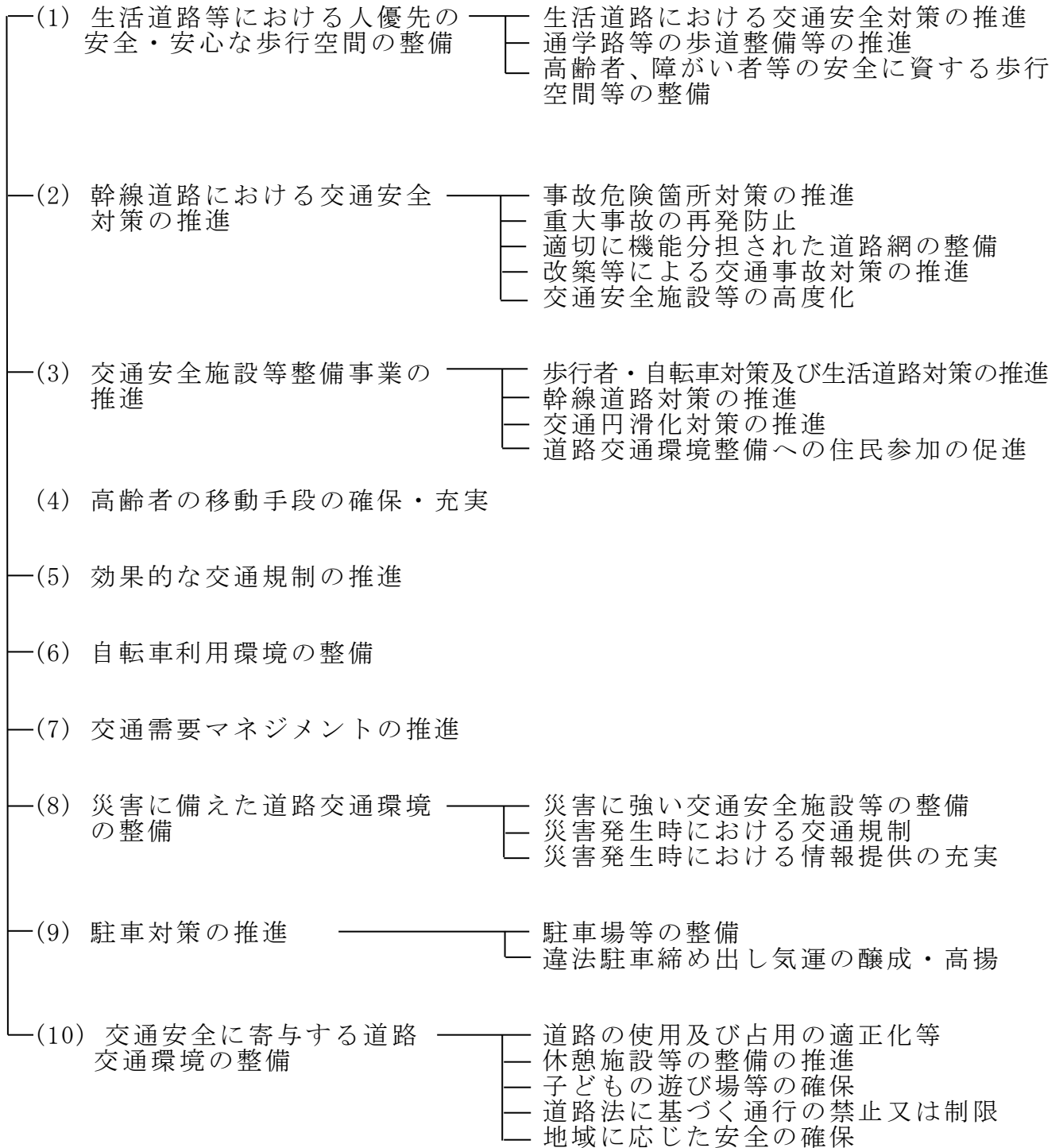
- (1) 市道など生活道路における事故の発生件数は全体の約 4 割を占め、全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保することが重要です。
生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定に加え、物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るとともに、可搬式速度自動取締装置等による適切な交通指導取締りの実施や生活道路における安全な走行方法の普及、通過車両による生活道路への流入を防止するための対策を推進していきます。
- (2) 市道など生活道路における対策は、住民の合意形成や取組、その在り方についても検討していくことが重要であり、「生活道路は人が優先」という意識が浸透することを目指します。

第2項 講じようとする施策

- 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 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 交通事故被害者支援の推進

1 道路交通環境の整備

【施策体系】



1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があるため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の機能分化を進めることが必要です。

これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を一層積極的に整備するなど、安全、安心な歩行空間が確保された、人優先の道路交通環境整備の強化を図ることが必要です。

(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

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

歩行者の死者数は全死者の33%(令和2年)を占めており、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、身近な生活道路等において、「人」優先の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。

交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進など、きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、歩行者、自動車等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成を図ることが必要です。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故分析結果や、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、県、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ることが必要です。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

- 小学校、幼稚園、保育園、児童館及び認定こども園等に通う小学生や幼児、高等学校、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、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安

心な歩行空間の整備を推進します。

- 押ボタン式信号機の整備、歩車分離式信号の整備、横断歩道等の拡充により、通学路の整備に努めます。
- 通学路の横断歩道付近の街路樹は、車道からの死角となりやすいことから、適切な管理に努めます。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- 高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して生活できる社会を実現するため、駅、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の整備、歩道の段差、傾斜及び勾配の改善を検討します。
- 歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、道路標識の高輝度化・自発光化・表示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示など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推進します。
- 旧来の歩道に多い波打ちや段差を解消し、高齢者や障がい者等の歩行者や、ベビーカーの使いやすい歩行空間を形成するための歩道再生事業を推進します。
- 高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、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、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。併せて高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化、Bluetoothを活用した歩行者等支援情報通信システムの整備を関係機関に要望します。
- 駅前等の交通結節点において、スロープ化等道路利用者が歩きたくなる安全で快適な歩行空間の確保を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

生活空間の交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 事故危険箇所対策の推進

- 事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を指定した「事故危険箇所」について、県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進します。
- 事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付

加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

イ 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。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

- 幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道の整備を積極的に推進し、歩行者、自動車等の異種交通の分離を推進します。
- 幹線道路等の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上を推進します。
- 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を推進します。
- 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図り、鉄道駅等の交通結節点、交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進します。

エ 改築等による交通事故対策の推進

- 交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進します。
- 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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- 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。
- 幹線道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備します。
- 商業地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道の整備を推進します。
- 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路の整備を推進します。

- 歴史的街並みや史跡等卓越した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、地区内の生活道路等の整備を体系的に検討します。

オ 交通安全施設等の高度化

- 見通しの悪いカーブでは、注意を促すような標識の整備等の交通安全施設の整備を推進します。
- 依然として多発している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対策を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、長野県公安委員会と道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を推進します。

ア 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無電柱化、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推進します。

イ 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検討します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路利用者の主体的な参加のもと交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、地域住民が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映できるよう努めます。

(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、地域の輸送資源の持続可能な移動手段の確保・充実の推進を図ります。

- 高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、地域の自動運転サービスの社会実装の推進を図ります。
- 公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図ります。

(5) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流等を考慮し、既存の交通規制を見直す等、地域実態に応じた規制内容とし、かつ、合理的なものにするように努め、効果的な交通規制ができるよう関係機関に依頼します。

(6) 自転車利用環境の創出

- クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向けて、自動車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な環境の創出に関する総合的な取組の推進を図ります。
- 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制ができるよう関係機関に依頼します。

(7) 交通需要マネジメントの推進

- 道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM の定着・推進を図るとともに、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の方法に工夫を求め、輸送対策の向上や交通量の時間的・空間的平準化を住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。
- 新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を図り、移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を推進します。
- 鉄道・地域振興バスによる運行頻度、運行時間の見直し等により、利用者の利便性の向上を図り交通結節機能の強化を推進します。

- 地域振興バスの利用促進を図るための施策を推進します。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 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、長野自動車道、国道を跨ぐ橋梁の耐震対策を推進します。
- 大雨・大雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、災害の恐れのある区間の対策工事を推進します。
- 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検討します。

イ 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提供します。

ウ 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に努めます。併せて、インターネット等を活用した災害情報等の提供を実施します

(9) 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、交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

ア 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、民間及び公共駐車場の整備を促進します。

イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

○ 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努めます。

○ 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、実態把握、積極的な指導によりその排除を行い、特に、悪質・危険・迷惑性が高い市街地を重点にその是正を実施するよう努めます。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用を検討します。

○ 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の調整を図ります。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」などの休憩施設等の質的向上を図ります。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進します。

エ 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、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を実施します。

オ 地域に応じた安全の確保

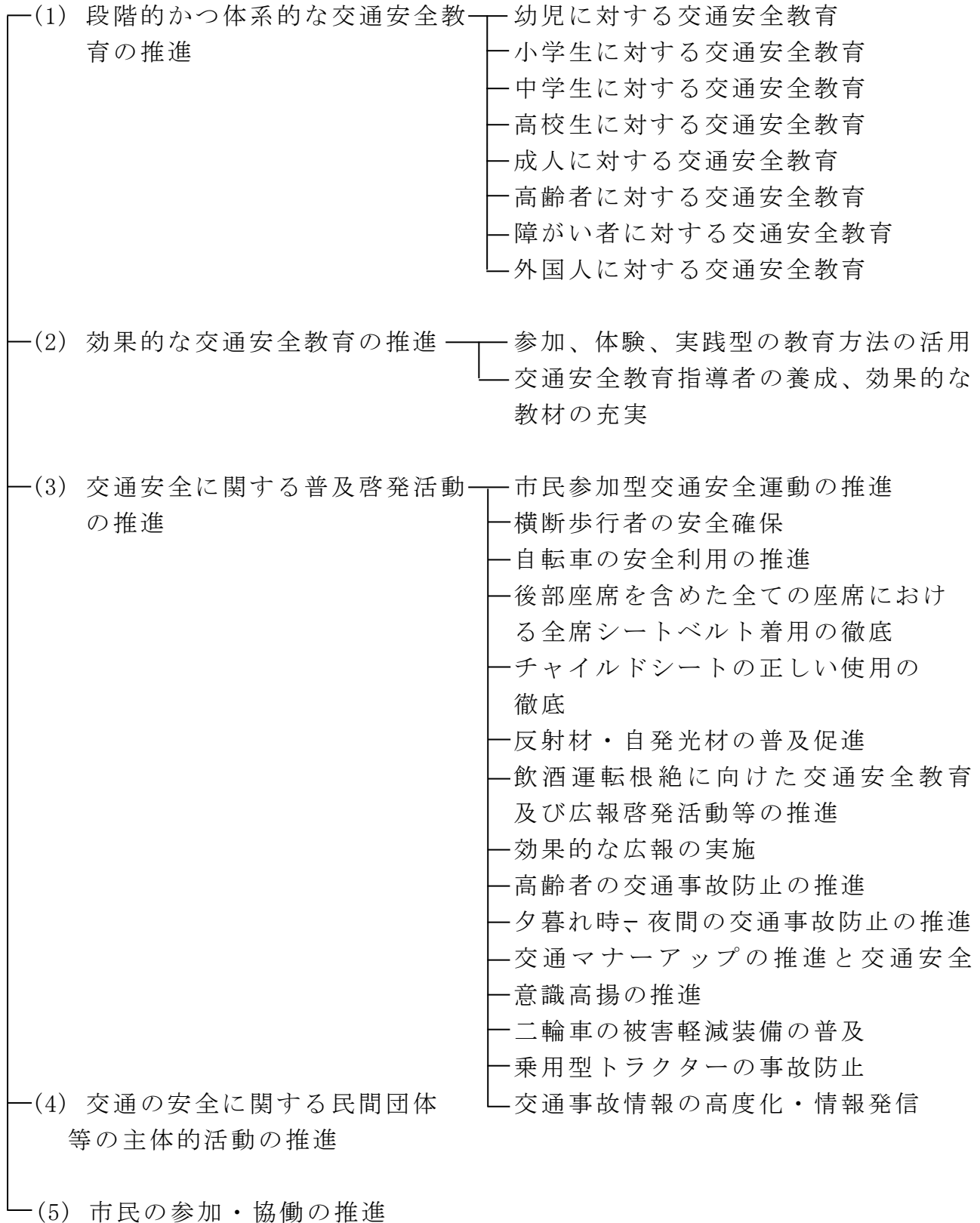
冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施します。

【主な取組】

- ・ 信号機の改良・新設の申請・整備
- ・ 規制標識、横断歩道設置の申請・整備
- ・ 死亡事故現地診断・検討会の開催
- ・ 危険箇所及び交通安全施設の調査・点検
- ・ カラー舗装設置協働事業
- ・ 生活道路の整備
- ・ 幹線道路の整備
- ・ 歩道の整備
- ・ 市道側溝新設及び改良
- ・ 市道の維持管理
- ・ 反射鏡・防護柵・区画線補修及び新設
- ・ 通学路安全対策工事
- ・ 都市計画道路の整備
- ・ 農道の舗装改良
- ・ 信号灯火の整備と標識・表示の高輝度化の推進
- ・ 死亡事故診断による再発防止対策の実施
- ・ 停止指導線・交差点マーク（法定外標示）の補修

2 交通安全思想の普及徹底

【施策体系】



2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

さらに、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針（平成10年（1998年）国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、インターネットを活用するなど、必要な情報を分かりやすく提供し、関係する機関・団体と連携を取りながら地域が一体となった活動を推進します。

ア 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、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・保育園等においては、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実施します。

交通安全教材等を利用し親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、教職員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等、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・保育園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を実施します。

イ 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。

- 市内小学校 6 年生を「我が家の交通安全課長」に委嘱し、交通安全について自ら学習する場を設けるとともに、家庭内における交通安全への意識向上を図ります。
- 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、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、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等について重点的に交通安全教育を実施します。
- 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、小学生に対する補完的な交通安全教育を推進します。

ウ 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。

エ 高校生に対する交通安全教育

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や、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。

オ 成人に対する交通安全教育

- 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よう求めるほか、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。
- 事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めるほか、ヤングドライバークラブの育成を図り、地域や職場における自主的な交通安全活動を促進します。
- 小学生による「レター作戦」の実施により、自動車運転者への交通安全意識の向上を図ります。

カ 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、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。

- 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、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、高齢者が高齢者以外の者と比較して「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、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。

- 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、活動にあたっては、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。

- 高齢運転者に対しては、相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域、家庭における交通安全活動の主導的役割を果たしていただけるよう努めます。

- 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、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、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推進します。

- 高齢運転者に運転免許証の自主返納制度の周知を推進します。

キ 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。

- 手話通訳や字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する等、障がい者の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

ク 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、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

ア 参加、体験、実践型の教育方法の活用

- 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・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて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。

イ 交通安全教育指導者の養成、効果的な教材の充実

- 受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。
- 交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直して、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。
- 動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 市民参加型交通安全運動の推進

| | |
|----------|------------------|
| 長野県スローガン | 信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道 |
| 塩尻市スローガン | 交通に 思いやりある 良い街に |

- 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り組みを推進するため、「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」「交通に 思いやり

ある「良い街に」をスローガンとする交通安全運動を市民運動として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市民に周知することにより、市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。
- 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制するため、「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、街頭キャンペーンや広報活動、交通機関団体による広報啓発活動を積極的に推進します。

イ 横断歩行者の安全確保

- 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確認させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。
- 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すとともに、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。
- 横断歩道に近接して路線バスの停留所が存在する状況において、停車したバスによる死角が生じることを運転者、歩行者双方が十分に認識する必要があります。

それと同時に、危険性を取り除くための対策を進めることが求められており、交通事業者や関係機関等が連携し対策のあり方を検討することが必要です。

ウ 自転車の安全利用の推進

- 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正しい交通マナーの実践を働きかけます。

また、平成 31 年 3 月に施工された「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」に基づき、自転車による事故のない安全で安心な市民生活を確保し、自転車利用の促進を図ります。

- 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。特に、歩道通行時におけるルールや、スマートホン等を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。
 - 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推進します。
 - 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るため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及の促進に努めます。
 - 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進します。
- エ 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・団体等との協力の下、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。
- オ 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。
 - 不適正使用時の致死率は、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・保育園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。
 - 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、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

カ 反射材・自発光材の普及促進

- 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、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。
- 反射材の視認効果、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の実施や、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の利用を推奨し、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。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- 飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を関係機関と連携して、引き続き推進します。
- 安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店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、職場等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

ク 効果的な広報の実施

- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向けの広報媒体の積極的な活用に努め、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・危険な運転の追放に努めます。
- 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、市民の気運の盛り上がりを図ります。

ケ 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、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、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。

コ 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、この時間帯の交通事故防止に務めます。
- 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、運転者に対して、交通情報坂の活用等により、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、対向車や先行車がいな

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。

サ 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。

シ 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、二輪車運転車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、関係機関と連携した広報啓発活動を推進します。

ス 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利用して働き掛けを行います。

(5) 市民の参加・協働の推進

- 交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、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必要です。
- 交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市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、市民の積極的な参加・協働を推進します。

【主な取組】

- ・ 季別の交通安全運動の実施
- ・ 年齢層に応じた交通安全教室の開催
- ・ 広報等による交通事故防止啓発活動の実施
- ・ シートベルト・チャイルドシート着用実態調査
- ・ チャイルドシート着用モデル園の指定
- ・ 高齢者交通安全モデル地区の指定

- ・夜光反射タスキ配布
- ・自転車の安全利用促進
- ・ショッピング街街頭指導、啓発活動
- ・新入学児童への黄色い帽子配布
- ・保護者へのシートベルト、チャイルドシート着用指導
- ・PTA・学校支援ボランティア等による街頭啓発
- ・学校・PTA・関係機関等による通学路合同安全点検の実施
- ・会社・事業所における交通事故防止啓発活動の実施

3 安全運転の確保

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

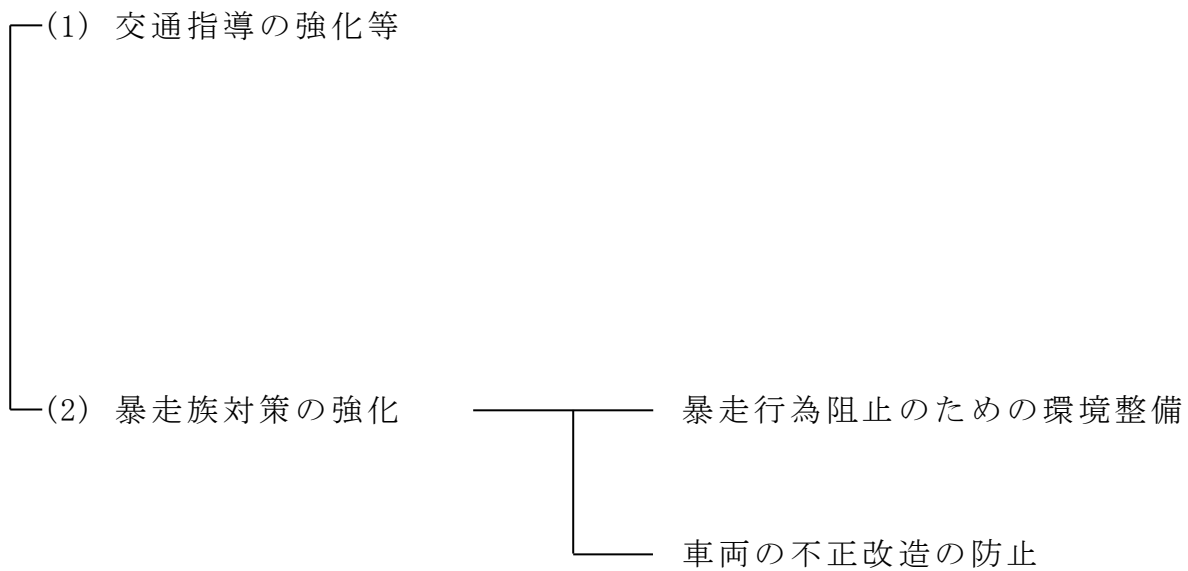
安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、高齢者に対する運転免許証自主返納制度の周知、これから運転免許を取得しようとする者に対する運転者教育等の充実に努めます。特に、高齢運転者による重大事故が増加傾向にある実態等を踏まえ、高齢運転者に対する安全運転教育等の充実に図ります。

【主な取組】

- ・高齢者交通安全教室の開催
- ・運転免許証自主返納事業の実施
- ・自動車急発進防止装置整備事業の実施
- ・高齢者へ交通安全啓発
- ・安全運転管理者等選任事業所における事故防止活動及び運転者対策の推進
- ・ヤングドライバークラブ交通安全教室の開催
- ・交通安全子ども自転車大会の開催
- ・踏切事故防止キャンペーンの実施

4 道路交通秩序の維持

【施策体系】



4 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

暴走族対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導の強化等

- 地域の交通事故実態の分析結果等の地域特性を踏まえ、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関係機関に要望します。
- 飲酒運転及び無免許運転については、常習者を道路交通の場から排除するとともに、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。
- 児童、生徒、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。
- 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導を関係機関に要望します。

(2) 暴走族対策の強化

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、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次の施策を推進します。

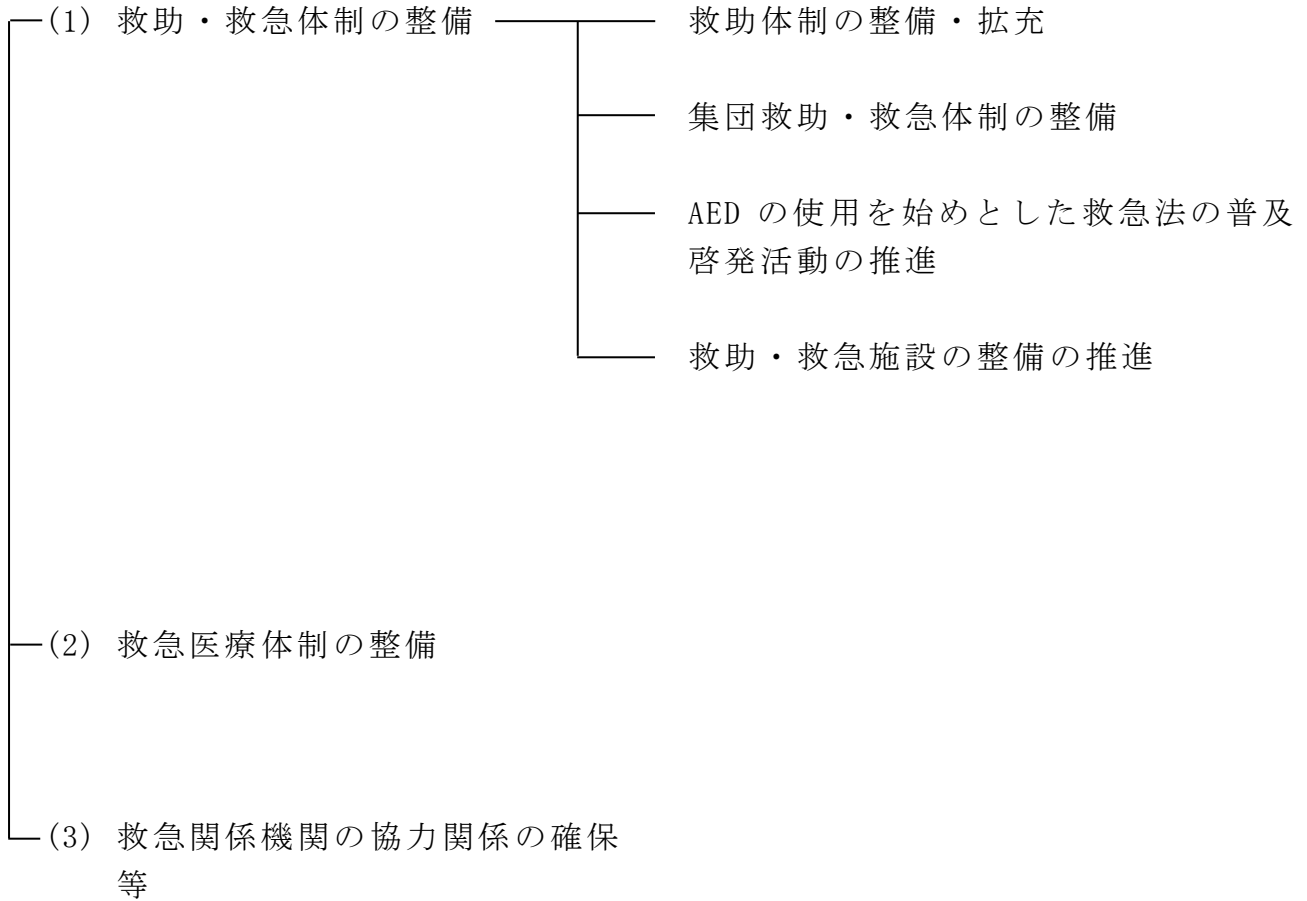
- 暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動等を積極的に行うとともに、家庭・学校・職場等において青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を推進します。
さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。
- 暴走族等及びこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、関係機関の連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に推進します。
- 暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、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広報活動の推進及び関係団体に対する指導を行います。

【主な取組】

- ・ 通学路等におけるスクールゾーン関連違反の取締強化
- ・ 悪質、危険、迷惑違反の取締り強化
- ・ 飲酒運転周辺違反を含めた取締りの推進
- ・ 悪質自転車利用者の指導取締りの推進
- ・ 関係者を集めた会議を通じた暴走族追放気運の醸成

5 救助・救急活動の充実

【施策体系】



5 救助・救急活動の充実

負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備の促進を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や事故現場における救急法の普及啓発活動を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充及び救助活動の円滑化を推進します。

イ 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関との連絡体制の整備・拡充を推進します。

ウ AEDの使用を含めた救急法の普及啓発活動の推進

○ 現場での適切な応急手当により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた応急手当について、講習会等の実施に協力するよう努めます。

○ 心肺そ生法に関する知識・実技の普及を図ることとし、関係機関及び団体等においては、指導資料の作成や講習会の開催等を推進するとともに、救急の日（9月9日）、救急医療週間（9月9日を含む1週間）等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

エ 救助・救急施設の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を要望していきます。

(2) 救急医療体制の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、松本圏域の救急医療体制の普及定着化を推進します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を長野県と連携して推進します。

【主な取組】

- ・ 応急手当等講習会の開催
- ・ ドクターカーの活用促進
- ・ ヘリコプターによる救急業務の推進

6 交通事故被害者支援の推進

6 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、長野県と連携し、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、各種被害者支援を受けることができるよう協力します。

また、交通事故災害世帯等の救済のため、長野県市長会が行う長野県民交通災害共済への加入促進を図り、被害者支援が受けられるように努めます。

主な取組

- ・長野県交通事故相談所による被害者への対応
- ・広報等を利用した交通事故相談活動の推進
- ・県民交通災害共済制度の活用

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道における交通の安全についての施策

第1項 交通安全計画における目標

第2項 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

第3項 講じようとする施策

第1項 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を積極的に推進し、踏切事故発生の防止に努めます。

第2項 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令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものであります。そのため、立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあり、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、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積極的に推進していきます。

第3項 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

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の使用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備ができるよう関係機関と連携を図ります。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合の検討を進めます。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- (1) 自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があることから、広報活動等を推進します。
- (2) 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切設備の設置や保安設備等の高度化を関係機関と連携して検討を進めます。
- (3) 社会を取り巻く環境の変化を見据え、踏切道の安全性向上や緊急の災害時における管理方法の検討を進めます。

【主な取組】

- ・ 踏切事故防止キャンペーンの実施
- ・ 踏切改良による踏切事故防止
- ・ 踏切設備点検の実施
- ・ 踏切における老朽設備取替の計画的実施
- ・ 踏切道における交通の安全について検討
- ・ 踏切道の除雪体制の強化

附属資料

交通安全対策基本法 抜すい

塩尻市交通安全基本条例

交通統計 抜すい

交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）抜粋

【県関係部分】

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第 16 条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

- 2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
 - 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第 17 条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視総監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
 - 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

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

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

【参考】交通安全に関する国・都道府県・市町村の計画

| | 国 | 長野県 | 塩尻市 |
|-------|-----------------------|----------|----------|
| 長期計画 | 交通安全基本計画 | 交通安全計画 | 交通安全計画 |
| 単年度計画 | 交通安全業務計画 (省庁ごとに作成) | 交通安全実施計画 | 交通安全実施計画 |

【市町村関係部分】

(市町村交通安全対策会議)

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

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第 19 条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第 26 条第 1 項及び第 5 項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(市町村交通安全計画等)

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

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

3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

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、すみやかに、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。

塩尻市交通安全基本条例

平成9年3月28日条例第3号

(目的)

第1条 この条例は、交通安全に関する基本理念及び施策の基本事項を定めるとともに、市、関係団体及び市民の責務を明らかにすることにより、交通安全及び交通環境に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって現在及び将来の市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第2条 交通安全の確保は、市民の安全で快適な生活実現の基本として、現在及び将来にわたって維持されなければならない。

2 交通安全の確保は、すべての者の役割分担の下、自主的かつ積極的に行われなければならない。

(市の責務)

第3条 市は、前条に定める基本理念にのっとり、交通安全及び交通環境に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、及び推進しなければならない。

2 市は、前項の施策を推進するに当たっては、当該施策に関係する機関（以下「関係機関」という。）及び当該施策に関係する団体（以下「関係団体」という。）と緊密な連携を図らなければならない。

(関係団体の責務)

第4条 関係団体は、日常活動を通じて自らの計画に基づき交通安全の確保に努めるとともに、市及び関係機関と連携を図らなければならない。

(市民の責務)

第5条 市民は、日常活動を通じて自ら交通安全の確保に努めるとともに、市、関係機関及び関係団体が実施する交通安全に関する施策に自主的かつ積極的に協力しなければならない。

(交通安全計画)

第6条 市長は、関係機関及び関係団体（以下「関係機関等」という。）の意見を聞き、交通安全の確保に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、次に掲げる事項を定めた交通安全計画を作成するものとする。

(1) 交通安全の確保に関する総合的かつ長期的な目標及び施策の大綱

(2) 前号に掲げるもののほか、交通安全の確保に関する施策を推進するために必要な事項

(交通環境の整備等)

第7条 市長は、良好な交通環境を確保するため、交通安全施設の整備その他これに類する事業の推進に関し、必要な措置を講ずるものとする。

2 市長は、前項の目的を達成するため必要があると認めるときは、関係機関等に対し、必要な措置をとるよう要請するものとする。

(交通安全教育の推進)

第8条 市長は、市民の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等に応じた交通安全教育を推進するものとする。

(交通安全対策委員会の設置)

第9条 交通安全及び交通環境に関する施策について総合的に検討するため、塩尻市交通安全対策委員会（以下「委員会」という。）を置く。

2 委員会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1) 交通安全の確保に関する事項

(2) 良好な交通環境の確保に関する事項

3 委員会の委員は18人以内とし、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

(1) 識見を有する者 6人以内

(2) 関係団体の役職員 3人以内

(3) 関係機関の職員 4人以内

(4) 前2号のほか交通に関係する者 5人以内

4 委員会に会長及び副会長各1人を置き、委員が互選する。

5 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

6 委員会は、会長が招集し、会長は会議の議長となる。

(関係団体への助成等)

第10条 市長は、交通事故防止活動その他の交通安全の確保に関し、関係団体に助成等の支援を行うことができる。

(広報啓発活動の実施)

第11条 市長は、市民に対し、交通安全に関する広報及び啓発活動を積極的に行うほか、必要な情報を提供するよう努めるものとする。

(交通死亡事故等発生時の措置)

第12条 市長は、交通死亡事故が発生した場合又は特定の区間若しくは地域に交通事故が頻発した場合は、現地調査を実施して総合的な事故防止対策を講ずるものとする。

2 市長は、交通死亡事故が連続して発生し、引き続き増加するおそれがあると認めるときは、交通死亡事故多発非常事態宣言を発令して、市民ぐるみによる交通死亡事故の防止対策を展開するものとする。

(委任)

第 13 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 9 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 13 年 5 月 15 日条例第 30 号)

この条例は、公布の日から施行する。

交通統計（長野県警察本部交通部発行）抜粋

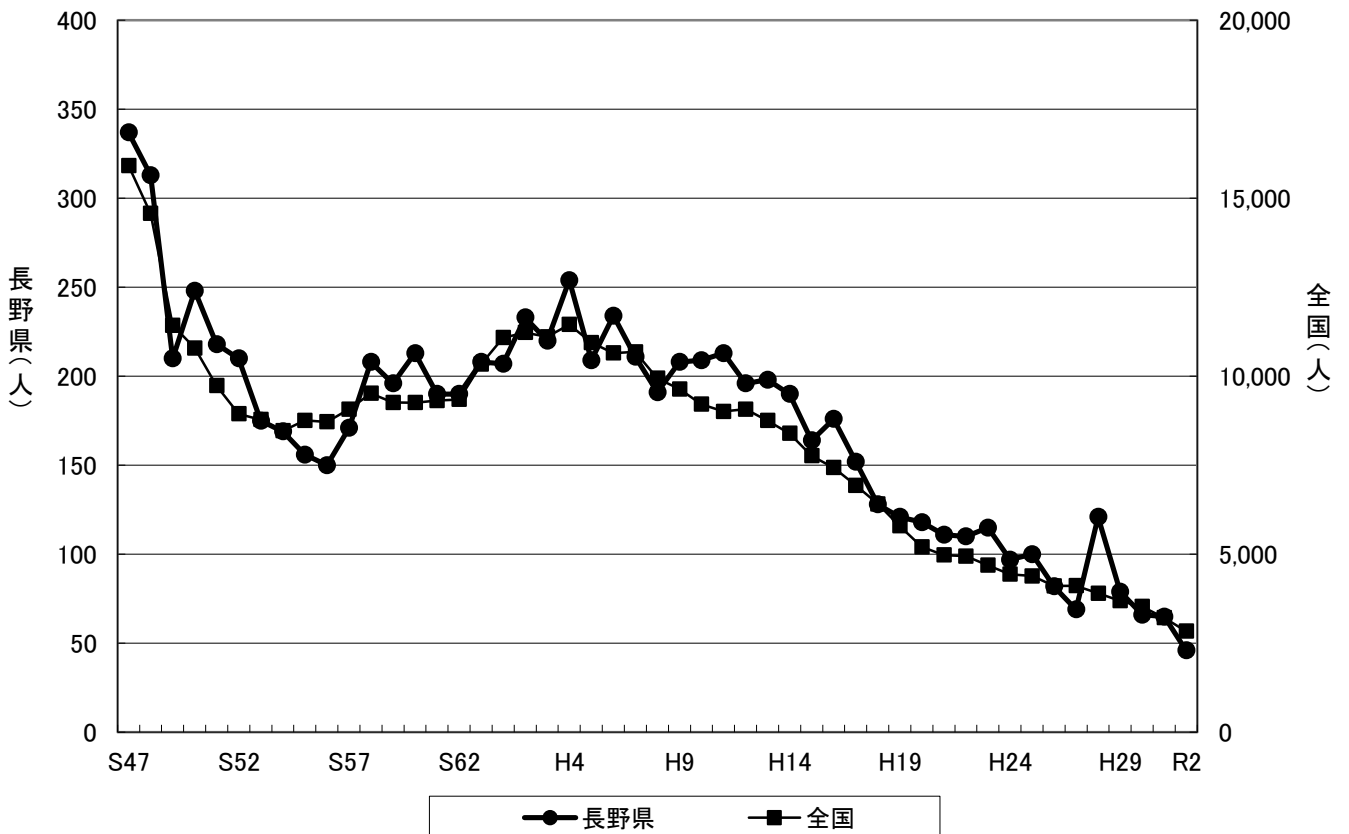
1 全国の交通事故発生状況

| 区分 \ 年次 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 件数 | 499,201 | 472,165 | 430,601 | 381,237 | 309,178 |
| 死者 | 3,904 | 3,694 | 3,532 | 3,215 | 2,839 |
| 負傷者 | 618,853 | 580,850 | 525,846 | 461,775 | 369,476 |

2 長野県の交通事故発生状況

| 区分 \ 年次 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | |
|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 件数 | 8,301 | 7,952 | 7,251 | 6,281 | 4,802 | |
| 死者 | 121 | 79 | 66 | 65 | 46 | |
| 負傷者 | 10,326 | 9,726 | 8,818 | 7,559 | 5,756 | |
| 高齢者 | 件数 | 3,109 | 2,954 | 2,824 | 2,489 | 1,930 |
| | 死者 | 69 | 43 | 38 | 36 | 31 |
| | 負傷者 | 1,858 | 1,689 | 1,565 | 1,387 | 1,055 |

交通事故死者数の推移



3 塩尻市の交通事故発生状況

(1) 概況

| 区分 | | 年次 | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
| 件数 | | 302 | 259 | 260 | 215 | 153 |
| 死者 | | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| 負傷者 | | 401 | 333 | 317 | 261 | 188 |
| 高齢者 | 件数 | 99 | 96 | 78 | 82 | 60 |
| | 死者 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 |
| | 負傷者 | 64 | 53 | 43 | 48 | 33 |

※高齢者の交通事故件数及び人数は塩尻警察署管内の数値。

(2) 状態別推移

| 区分 | | 年次 | | | | |
|-----|----|-----|-----|-----|----|----|
| | | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
| 歩行者 | 死者 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | 件数 | 28 | 27 | 23 | 28 | 18 |
| 自転車 | 死者 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | 件数 | 26 | 26 | 24 | 12 | 14 |

※塩尻警察署管内の数値。

塩尻市交通安全運動スローガン

交通に 思いやりある 良い街に

〒399-0786

塩尻市大門七番町3番3号

塩尻市建設事業部都市計画課

TEL 0263-52-0280 内線 1152

FAX 0263-52-6113

E-Mail toshi@city.shiojiri.lg.jp