

# 第 1 1 次

# 中央市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会をめざして

中央市交通安全対策会議



# 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月交通対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。これに基づき、中央市では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、交通安全計画を作成し、関係機関・団体、地域住民が一体となり交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、平成28年には「交通死亡事故ゼロ1,000日」を達成したことを始め、交通事故件数も過去の統計と比べ低い水準で横ばいの状態となっております。

しかしながら、負傷者を出す大変痛ましい交通事故は未だに後を絶たず、さらには今後の「少子高齢化社会」に伴う高齢者人口の増大、「くるま社会」の進展による道路交通の量的拡大や車両及び運転者の多様化等を考慮すると、交通事故をめぐる情勢は、依然として予断を許さない状況にあります。

こうした状況から、交通安全対策は、従来にも増して各関係機関と団体、さらには市民一人ひとりが一体となり取り組まなければならない緊急かつ重要な課題となっており、引き続き、人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を定め、これに基づいて諸施策をより一層強力に推進して行かなければなりません。

この第11次中央市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に中央市において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、この交通安全計画に基づき、本市では、計画各関係機関・団体と緊密な連携を図り、市民の理解と協力のもと、地域の実態に即した交通安全に関する施策を推進していきます。

# 目 次

計画策定の考え方	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2節 道路交通安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	9
2 交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通安全についての対策	10
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
(1) 重視すべき視点	11
(2) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	13
2 講じようとする施策	16
(1) 道路交通環境の整備	16
(2) 交通安全思想の普及徹底	23
(3) 安全運転の確保	32
(4) 車両の安全性の確保	33
(5) 道路交通秩序の維持	34
(6) 救助・救急活動の充実	36
(7) 被害者支援の充実と推進	37
第2章 踏切道における交通の安全	39
第1節 踏切事故のない社会を目指して	39
1 踏切事故の状況等	39
2 交通安全計画における目標	39
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	39
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	39
2 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

# 計画策定の考え方

## 1 計画策定の趣旨

交通安全対策基本法に基づき、「山梨県交通安全計画」を踏まえ、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として、合併して中央市が誕生する以前の2町1村において、昭和46年度以降7次にわたり「交通安全計画」を作成し、それを引き継ぎ、合併して中央市が誕生した後も「中央市交通安全計画」を作成し、関係機関等が一体となって、各種の施策を実施してきた。

その結果、第10次交通安全計画では、平成28年、29年及び30年で交通事故による死者数を一人も出すことなく、第10次中央市交通安全計画の目標をおおむね達成することが出来た。しかし、令和元年及び令和2年に交通死亡事故が発生するなど、更なる交通安全対策の実施が必要といえる。

山梨県においては、高齢化が全国平均を上回るスピードで進展しており、そのような中で、本市においても交通事故件数、交通事故による死者数をさらに減少させていくためには、これまで実施してきた幅広い対策を継続する一方で、交通事故の状況を踏まえ、その原因に直接働きかける重点的な取組を実施する必要がある。

そのため、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指し、令和3年度を開始年度とする「第11次中央市交通安全計画」を作成して、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進していくものとする。

## 2 計画の性格

山梨県交通対策会議が、交通安全対策基本法を根拠として、国の第11次交通安全基本計画に基づき作成した「第11次山梨県交通安全計画」に即し、本市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となるものである。

## 3 計画の期間

令和3年度から7年度までの5年間とする。

なお、各年度において講ずべき具体的な施策については、この計画に基づき、毎年度「中央市交通安全実施計画」を作成する。

## 4 計画の基本理念

### (1) 交通事故のない社会を目指して

本市においては、平成30年3月に、市のすべての計画の最上位に位置する計画

として、市の将来像や目指すべき方向性を具体的に取り組む施策の内容について示された「第2次中央市長期総合計画」を策定した。

この計画では、全ての市民が豊かで快適な生活を送ることができる「実り豊かな生活文化都市」を市の将来像として掲げ、だれもが住みたくなる、住んでよかったと思える安全で安心なまちづくりを推進していくにあたり、この将来像を達成するため5つの基本政策を設け、その中の1つとして「安全で快適な住みやすいまちづくり」を設定し、安全・安心の地域づくりを目指すため、各種交通安全の諸施策を積極的に展開している。

「実り豊かな生活文化都市」を実現するためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要であり、交通事故による被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べて圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保も重要な要素となる。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

## (2) 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、全ての交通について、65歳以上の高齢者(以下、「高齢者」という。)、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。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く。

## 5 施策推進の基本的な考え方

本市においては、このような観点から、①道路交通、②踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

本市では、交通安全計画に基づき、行政や関係機関・団体が連携を図りながら交通安全対策に取り組み、免許保有者が増加する中、交通事故件数、交通事故による死者数を減少させることができた。

高齢化が進展していること、交通事故による死者数が減少し改善の余地が限られていることなどを考慮すると、第11次計画期間において、交通事故件数や交通事故による死者数をさらに減少させるためには、これまで行ってきた幅広い対策に加え、重点目標である高齢者の交通事故防止及び二輪車の交通事故防止についても、本市の状況に応じた重点的な対策を実施する必要がある。

道路交通や踏切道における安全を確保するため、これまで実施してきた幅広い対策を継続するとともに、道路交通については、県や関係機関・団体と連携を図

る中で重点的に展開することで、基本理念に掲げる交通事故のない社会の実現を目指していく。

## **6 計画の推進主体**

### **(1) 行政機関**

#### **ア 市**

県・国の行政機関や団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進する。

#### **イ 県**

本計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、国の地方行政機関、市町村、交通関係団体等と連携して総合的に推進する。

#### **ウ 国の地方行政機関**

県、市町村、交通関係団体等と連携・協力して必要な事業を推進する。

### **(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等**

市民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしており、安全運転管理者、運行管理者等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る。

地域における交通関係団体やボランティアは、市や警察署と連携し、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求められている。

### **(3) 市民**

交通社会に参加するすべての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認し、身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったり、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくことが求められている。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

- 全国的に見ると、近年においては、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。
- 交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、さらに積極的な取り組みが必要である。
- 内閣府のデータによると、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間1兆4兆7,600億円(国内総生産の約2.8%)に達していることを念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。
- 山梨県においても、交通事故発生件数、死者数及び重傷者数における高齢者の占める割合が高く、特にその中でも高齢者の歩行中の死亡事故が多いという特徴があり、また、二輪車乗車中の事故や飲酒運転による事故も後を絶たない状況である。
- 交通安全に関しては、現在、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策を組合せ、地域が主体となって行うべきである。
- 本市や山梨県のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また市民が、交通安全に関する各種活動の様々な場面において積極的に参加しながら、交通安全に対する理解を深め、互いに交通安全意識を高めて、共有していくことが有効である。
- さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

## 第2節 道路交通安全についての目標

### 1 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

##### ア 交通事故発生件数、死傷者数の推移

本市における交通事故による24時間死者数は、平成28年、29年及び30年でゼロであったが、令和元年及び2年に交通死亡事故が発生した。

平成28年が交通事故発生件数168件、負傷者数215人と、最も多い件数・人数となったが、平成29年、30年、令和元年及び2年は発生件数、負傷者数ともに減少した。

第10次中央市交通安全計画においては、年間の24時間死者数をゼロとすることを目標とし各種施策を講じた結果、令和元年及び2年を除いた3年間で目標を達成している。

### 山梨県の過去10年間の道路交通事故発生件数、死傷者数の推移

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(件)	5,950	6,015	5,067	4,514	4,621	4,337	4,195	3,562	3,003	2,146
負傷者数(人)	7,872	8,016	6,731	5,934	6,084	5,608	5,421	4,580	3,789	2,650
死者数(人)	39	40	38	49	33	35	37	37	25	25

注 山梨県警察本部資料

### 中央市の過去5年間の道路交通事故発生件数、死傷者数の推移

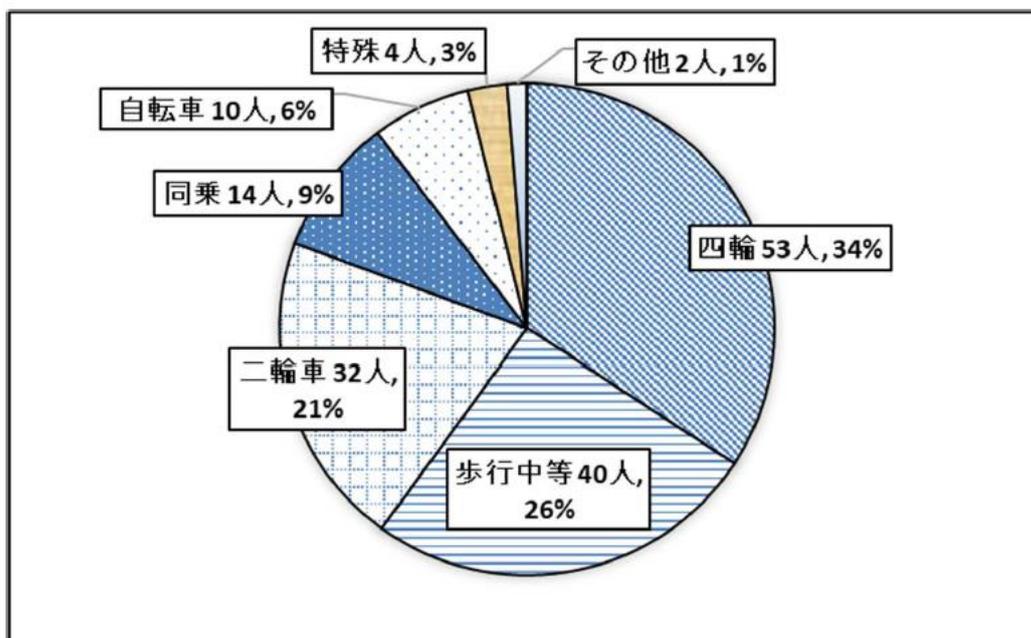
	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(件)	168	153	112	98	80
負傷者数(人)	215	207	142	119	100
死者数(人)	0	0	0	1	1

注 山梨県警察本部資料

### イ 近年の交通事故の特徴

- 山梨県における交通事故死者について、第10次交通安全計画期間中における状態別事故の割合をみると、全交通事故死者数に占める四輪の割合が34%と最も高く、以下、歩行中等、二輪車、同乗と続く。同乗を含めると交通事故死者の9割を四輪、歩行中等、二輪車で占めている。

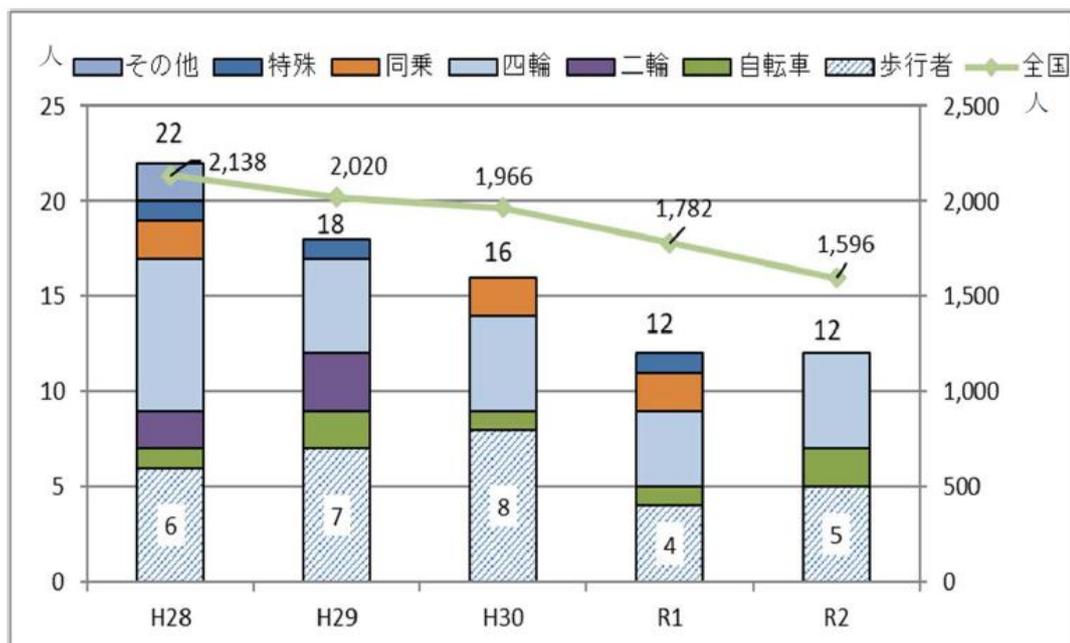
#### 状態別事故の死者数 (H28～R2)



- 山梨県における第10次交通安全計画期間中の高齢者の交通事故死者80人中30人が歩行中に事故に遭い、1人を除いた全員が反射材非着用であった。また、高齢化が急激に進展する中で、高齢免許保有者数の増加などにより、

全交通事故に占める高齢者の割合が、高まっている。

### 山梨県における高齢者の状態別事故の死者数(H28～R2)



- 本市における、65歳以上の高齢者が関与する交通事故は減少傾向にあり、第10次中央市交通安全計画初年の平成28年と最終年の令和2年を比較すると、発生件数は5割減、負傷者数は15人減となっている。また、交通事故死者数は、平成28年から令和元年の4年間ではゼロとなっている。

### 中央市の過去5年間の高齢者交通事故発生件数、死傷者数の推移

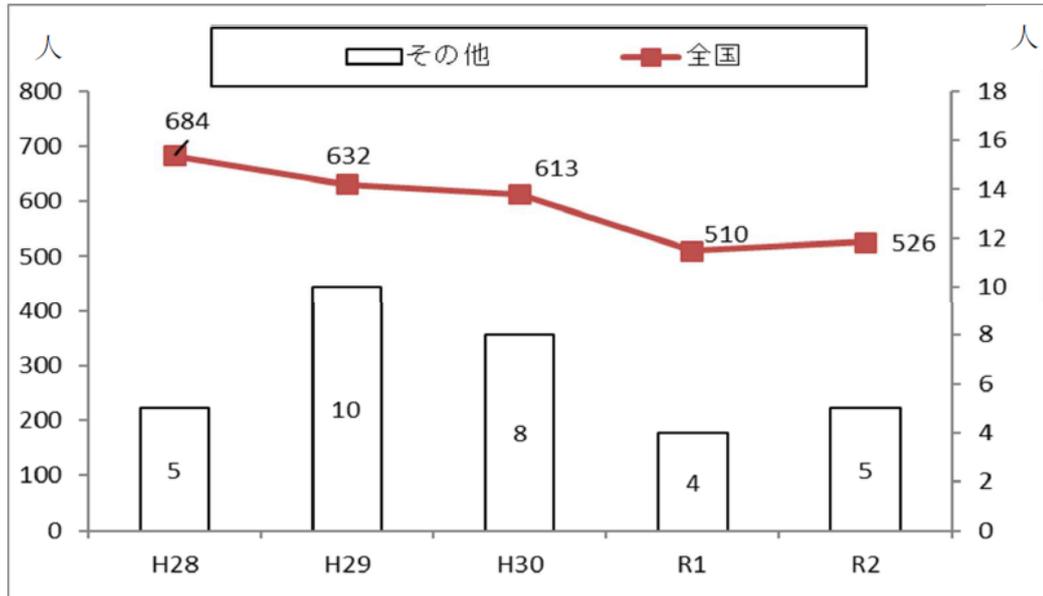
	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(件)	52	44	36	33	26
負傷者数(人)	33	29	20	16	18
死者数(人)	0	0	0	0	1

注 山梨県警察本部資料

- 山梨県における二輪車の交通事故死者数は、平成29年には10人と二桁台に達したが、県境付近の幹線道路における指導・取締りや街頭啓発活動等を重点的に実施した結果、近年は減少傾向にある。

山梨県は行楽シーズンに、県内外から二輪車で行楽地に向かう者が多い状況にあることから、月別に見ると夏休み期間中の8月の発生が最も多い。

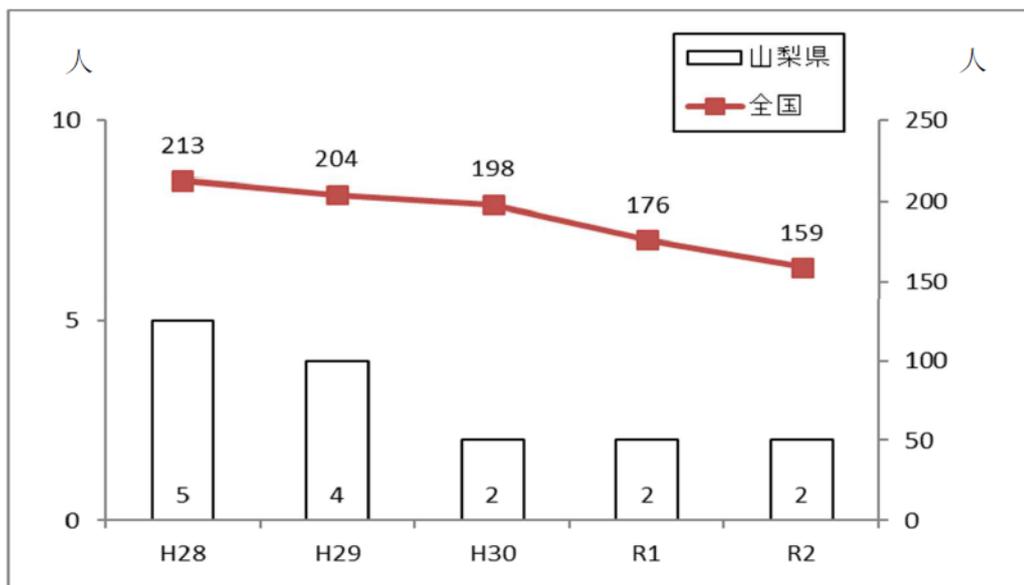
### 山梨県における二輪車の交通事故による死者数 (H28～R2)



- 飲酒運転による死者数は全国的に減少傾向にあり、山梨県においても同様に平成30年から3年連続で2人となった。

しかし、山梨県における全交通事故に占める飲酒事故率は、令和元年は全国ワースト6位、令和2年は全国ワースト4位と全国平均よりも高い割合で推移している。

### 飲酒運転による交通事故死者数 (H28～R2)

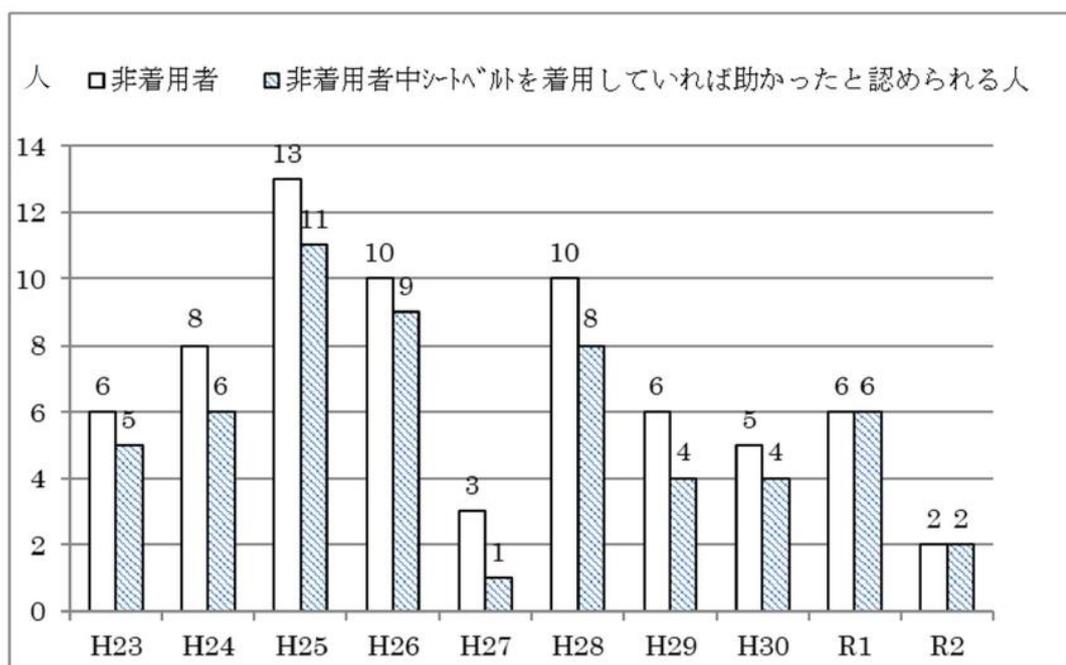


- 本市における、飲酒運転による交通事故死者数は平成28年から令和2年ではゼロだが、未だ発生事故は減らず横ばいとなっている。

- 第10次交通安全計画期間中の四輪車による交通事故死者数は、同乗者も含めると67人おり、シートベルト非着用者が29人であった。そのうち、シートベルトを着用していれば助かったと認められる者が24人いた。

山梨県における一般道路の運転席シートベルトの着用率は、第10次計画期間中の平均では98.7%、令和2年は、運転席は99.0%、助手席は93.5%であるが、後部座席は38.7%と低調であり、未だシートベルト非着用者が多数いる。

### 死亡事故におけるシートベルトの着用状況 (H23～R2)



### ウ 課題

山梨県内において第10次計画期間中の交通事故死者数155人のうち97人が、高齢者の歩行中の事故、二輪車による事故、飲酒運転による事故、シートベルト非着用時の事故で尊い命を失っている。

こうした状況から以下の課題が考えられる。

高齢者の死亡事故が多く、特に歩行中における死亡事故に占める高齢者の割合が75%と高いため、歩行中の高齢者への対策が必要である。

県境付近の幹線道路における二輪車対策を強化した結果、近年、二輪車による死亡事故は減少傾向にあるが、二輪車事故は重傷率が高く、死亡事故に繋がりやすい。

また、県内外から比較的大型の二輪車で行楽地に向かう者が多いため、指導・取締りや街頭キャンペーンをはじめ、二輪車運転者に対する幅広い対策が必要である。

全国的に飲酒運転による交通事故死者数が減少しているものの、山梨県においては、未だ飲酒運転による死者が無くならないことから、飲酒運転根絶の気運の更な

る醸成を図る必要がある。

シートベルト非着用者の交通死亡事故が多く、全席シートベルト着用を徹底するための更なる対策が必要である。

## (2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く状況を展望すると、次のような特性があり、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

- 少子高齢化社会に伴い、本市においても高齢化が進んでおり、今後さらに高齢化率は高くなるものと予想される。

このことから、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加と高齢者の運転免許保有者の増加への対策が必要となる。

- 山梨県は、運転免許保有率や車両保有率が全国でもトップクラスで推移しており、県民の移動手段としてマイカーがその中心的役割を担っている。今後、運転免許保有者、車両保有者はさらに増加していくものと推測され、マイカー中心の道路交通環境への対策が必要となる。

- 本市では、工業団地を抱えるなか、国立大学およびその周辺の新興住宅地域も存在し、混住化社会は複雑化している状況である。近年、市内および隣接する至近的位置に広域的幹線道路が開通したことに伴い、幹線道路へアクセスするための側道等も整備され、市民のマイカーへの依存度も以前よりも増しており、さらには周辺市町村からの通過利用量も年々増加している。

よって、自動車への依存度が高いがために自動車による交通事故への不安も大きく、事故発生率の高い路線、箇所等、特に対策の必要な道路の整備、子どもや高齢者が多く通行する歩行空間・自転車通行空間の整備により交通事故を抑制し、安全・安心な交通環境の実現を図る必要がある、さらには、公共交通機関の利便性を向上させることなどにより、円滑な交通ネットワークを形成し、「車」中心から「人と車」が共生する新たな道路施策を推進する。

- 東海地震、首都直下型地震、富士山噴火などが発生する危険性も指摘されるなか、本市においては、土砂災害や液状化現象などの自然災害が起こりうる危険地域が多く存在する。その際、市民の安全と安心を確保するためには、緊急輸送路の確保をはじめとして災害に強い道路の整備等の被害の軽減（減災）、災害防止対策をより一層進める必要がある。

## 2 交通安全計画における目標

- こうした中、国は第11次交通安全基本計画で、「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路の実現を目指す」としており、年間の重傷者数についても、22,000人以下とする目標を設定した。
- 山梨県は、「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」を実現するため

の県政運営の新たな指針として、令和元年末に「山梨県総合計画」を策定し、安全で安心して暮らせる社会の実現を目指すこととしている。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、交通事故発生件数、交通事故死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、目標を設定した。

- 上記を踏まえ本市の交通事故件数については、新型コロナウイルス感染症による影響のない令和元年の98件を下回る90件、交通事故死者数については、引き続きゼロを、本計画の最終年における目標数値とする。
- また、「飲酒運転の根絶を目指す」、「全席シートベルト及びチャイルドシートの着用率100%を目指す」については、本市の交通事故の特徴を踏まえ、第11次交通安全計画に引き続き目標とする。
- これらの目標を達成するため、高齢者や二輪車の交通事故防止対策、飲酒運転防止対策、シートベルト等の着用率向上について重点的に取り組む。
- さらに、自転車事故を防止するとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図るため、令和2年4月1日、「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されていることから、新たに自転車安全適正利用対策を重点的に取り組む事項に加える。

### 第3節 道路交通安全についての対策

#### 1 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 第10次交通安全計画における交通事故の発生件数、負傷者数が、第9次以前の計画と比較して減少していることから、これまで計画に基づいて実施してきた対策には、一定の効果があったものと考えられる。
- 一方、高齢化の進展に伴い、高齢者の交通事故が増加することが予想される。
- さらに、安全不確認、脇見運転といった安全運転義務違反に起因する交通事故が、依然として多く、その割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。
- このため、従来の幅広い交通安全対策を基本として推進していく一方で、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応した対策を実施するとともに、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、より効果的な対策が行えるように改善を図るなど、対策を充実させる必要がある。
- 対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。
- このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

- その際、経済社会情勢や交通情勢等を考慮すると、今後対策を実施していくに当たっては、特に次のような対策を講ずる必要がある。

## (1) 重視すべき視点

### ア 高齢者及び子供の安全確保

高齢者については、主として歩行及び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する。更に、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は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び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、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

山梨県の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を産み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供を見守っていくための取り組みも充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取り組みを充実させていく必要がある。

### イ 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、状態別の中で2番目に多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていらない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供

にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の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など、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることで、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気を付けることなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と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する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

併せて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

## ウ 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む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し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の活用を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取り組みを進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。このような取り組みを続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

## エ 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展に留意しつつ、安全性の確保を前提とした自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

## オ 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取り組みを具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取り組みに活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など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一層努める。

なお、山梨県及び市は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## (2) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

### ア 高齢者対策

- 山梨県は全国平均を上回るスピードで高齢化が進んでおり、高齢者が関与する交通事故が増加傾向にあることを踏まえると、高齢者が安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。
- その際、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推

進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を講じるべきである。

- 各種の交通安全運動において、山梨県、関係機関、団体等が、連携し、運動期間中、反射材の配布活動など幅広く高齢者への反射材の普及、啓発活動を推進していく。
- 近年、高齢者の高速道路逆走など重大な事故が発生している中で、認知機能検査に基づくきめ細かな高齢者講習の実施により効果的な教育に努めていくとともに、加齢による視力の低下など身体機能が低下した高齢運転者、あるいは、運転に不安がある高齢者が、自然な形で免許証の自主返納がなされるよう、免許証の返納制度の周知を図る必要がある。そのためには、各種交通安全運動等において、山梨県、市、関係機関、団体等が連携しながら、高齢免許保有者ばかりでなく、高齢者の運転を心配する家族に対して制度の周知を図る対策を実施し、免許証を返納しやすい環境の整備を図っていく。
- また、運転免許証を自主返納した高齢者に対して代替交通手段となるコミュニティバスの利用を推進していく。

#### **イ 飲酒運転の根絶に向けた対策**

- 令和2年中、山梨県の全交通事故に占める飲酒運転の割合は、全国ワースト4位と、近年、全国平均よりも高い割合で推移している。このため、飲酒運転の根絶に向けた対策の強化は、喫緊の課題である。

また、飲酒運転による交通事故件数を見ると、平成27年から令和元年の間では、増減を繰り返しており、こちらも着実な減少には至っていない。

さらに、山梨県の飲酒運転違反件数を見ると、平成27年が255件であったのに対し、令和元年は258件と若干増加しており、違反者は後を絶たない状況にある。

- 飲酒運転による交通事故は、運転者本人だけでなく、巻き込まれた人が死傷するなど悲惨な事故につながる恐れが高いことから、飲酒運転根絶に向けた対策について重点的に推進していく。
- また、年末・年始における「飲酒運転しない・させない山梨キャンペーン」運動等の諸対策に加え、交通安全運動における山梨県、関係機関、団体、特に酒類に係わる機関・団体とも連携を密にハンドルキーパー運動の促進や啓発活動を通じて、飲酒運転根絶の気運の醸成を図っていくことが必要である。

#### **ウ 自転車安全適正利用対策**

- 自転車事故件数の全事故に占める割合は、平成27年は10.6%であったが、令和2年は13.8%となっており、増加傾向にある。

また、山梨県では令和元年度に策定した「山梨県自転車活用推進計画」に基づ

き「サイクル王国やまなし」の実現に向け、自転車の活用とともに、自転車の安全対策の推進が求められている。

- さらに、自転車事故における高額賠償事例が全国的に発生していることから、山梨県では令和元年度に「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車の安全適正利用及び自転車損害賠償責任保険等への加入促進に向けて取り組みを推進している。
- こうした状況を踏まえて、自転車安全適正利用に向けた対策について重点的に推進していく。

## エ 二輪車対策

- 第10次交通安全計画期間中における二輪車による交通事故死者数は、32人であり、平成29年の10人を除き、一桁台で推移した。

第10次計画期間中における二輪車による車種別交通事故死者数は、自動二輪車(251cc以上)が12人、軽二輪車(125cc~250cc)が8人、原付二種(51cc~125cc)が4人、原付(50cc以下)が7人となっている。125cc以上の比較的大きな車種で事故を起こした場合に、死者数が大きくなっている。

第10次計画期間中における二輪車の交通事故死者数を月別で見ると夏休み期間中の8月が突出しており、発生件数及び負傷者数を月別で見ると、ゴールデンウィーク期間の5月、夏休み期間中の8月、行楽時期の9月及び11月、年末の12月の発生が多い。

行楽シーズンに県内外から二輪車で県内の行楽地に向かう者が多くいるため、その途上で事故が発生していることが1つの要因と考えられる。

このような情勢等を踏まえ、二輪車の交通事故防止対策として、行楽シーズン等の時期を中心に、県内外の比較的大型の二輪車運転者に対する街頭啓発などの対策について重点的に推進していく。

- このような情勢等を踏まえ、これまでの幅広い対策を継続して推進していくことに加え、二輪車の交通事故防止対策として、本市では幹線道路や道の駅などにおける街頭活動や啓発活動を通じ、二輪車運転者に対しての情報発信や街頭指導などの対策が必要である。

## オ シートベルトの着用率100%を目指した対策

- 山梨県における運転席シートベルト着用率は、平成4年4月に運転席、助手席のシートベルト非着用に対する罰則が設けられて以降、増減を繰り返しながらも着実に上がっている。令和2年の一般道路の運転席シートベルト着用率は、99.0%と全国平均と同等であった。
- 一方、一般道路における後部座席のシートベルト着用率は、38.7%であり、全国平均の40.3%を下回る低い水準である。また、令和元年の山梨県のチャ

イルドシートの着用率は、77.0%と全国平均の70.5%を上回ってはいるものの、未だ徹底されていない状況にある。

- 第10次交通安全計画期間中に発生した交通死亡事故のうち、シートベルト非着用で死亡した者が29人で、そのうちシートベルトを着用していれば助かったと思われる者が24人いた。シートベルトの着用率を100%にすれば、年間約4.8人の死亡を防ぐことができたことから、着用率100%を目指した対策について重点的に取り組むことが必要である。

## **2 講じようとする施策**

### **(1) 道路交通環境の整備**

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者である国土交通省、山梨県、市等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、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る。

しかし、県内においては全死亡事故件数の約6～7割を幹線道路における事故が占めているほか、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の事故の割合が増加しており、歩行者の安全を一層確保することが必要である。このため、今後の道路交通環境の整備に当たって、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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、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っていくものとする。

#### **ア 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上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依然として十分とはいえず、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ある。

このため、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、「人」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、特に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等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、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

##### **(ア) 生活道路における交通安全対策の推進**

科学的データ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、山梨県、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、子供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。

道路管理者においては、歩道・路肩の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備を進めるとともに、山梨県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

#### (イ) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路や未就学児を中心に子供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、「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り組みを支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児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。

#### (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参加し活動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を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、高度化P I C Sや歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、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等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、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、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の

広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りの強化を要請するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進するよう要請する。

## イ 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を指定した事故危険箇所対策を中心に推進する。

また、高規格幹線道路から生活道路に至る道路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する。

### (ア) 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の高い道路の区間等を事故危険箇所として捉え、関係機関が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。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、歩道等の整備、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さく、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する。

### (イ) 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制等についての見直しなど、その適正化について要請していく。

また、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

### (ウ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大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事故発生の要因について調査し、同様な事故の再発防止を図る。

### (エ) 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 高規格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、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- ② 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等を利用しやすい環境に整備することや、より多くの交通量を分担させることによつ

て道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

- ③ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- ④ 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、区画道路等の交通安全施設等の整備について検討していく。
- ⑤ 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、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を関係機関と連携し推進する。

#### (オ) 道路の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、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- ① 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- ② 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、交差点のコンパクト化等を推進する。
- ③ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

### ウ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故多発箇所、その他交通安全の確保が必要である道路について、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### (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、交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行区間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備等により、歩行者および自転車利用者が安全で安心して通行できる空間の確保を図る。

#### (イ) 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、事故危険箇所など、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対策を実施

する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策について関係機関と協議し推進を図る。

#### (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、交差点の立体化等を推進するほか、幹線道路および生活道路における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するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

#### (エ) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### (オ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。

### エ 高齢者の移動手段の確保

交通事業者等が連携して、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進する。

### オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害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を推進する。

### カ 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・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう関係機関と協議し推進していく。

### キ 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、通勤・通学・買い物などへの手軽で便利な近距離交通手段として、自転車の役割を位置付け、乗用車から自転車への転換を図る総合的な自転車利用対策を推進する。

また、自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域を中心に利用の用途に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置の促進を図る。

さらには、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、山梨県及び市、道路管理者、山梨県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、自

転車等の整理・撤去等の推進を図る。

## ク 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、その定着化について推進する。

また、公共交通機関の利用促進を図るため、鉄道・バス事業者と連携し、公共交通機関の確保・維持・改善を行い、利用者の利便性の向上を図るための施策を推進する。

## ケ 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、火山噴火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を確保するため、緊急輸送道路や交通安全施設等の防災対策を中心に推進を図る。

また、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、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進し、さらには、地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

### (イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、交通規制資機材の整備等について要請するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機の更新も要請していく。

### (ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

### (エ) 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、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を要請するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

## コ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

(ア) きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

(イ) 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを、関係機関に対し要請し連携を図り推進する。

(ウ) 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、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

(エ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、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・高揚を図る。

(オ) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

## サ 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供することが求められるため、ICT等を活用し、道路交通情報の充実について、関係機関とともに推進を図る。

## シ 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

① 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

② 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導によりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活普及に努める。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

(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」等の休憩施設等の整備を推進する。

(ウ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故の防止を図るため、住宅地などにおける公園の整備等、良好な生活環境づくりを推進する。

(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（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(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の実施、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

## (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下に、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る。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国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ある。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、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行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、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、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性

等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

## **ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

### **(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進**

幼児に対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遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

### **(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進**

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、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

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、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

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

に、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

#### (ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

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、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、教職員、家庭、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学級活動、生徒会活動、学校行事等の特別活動の時間を中心に、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全指導を計画的、組織的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の開催等について強力に推進する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、自転車交通安全教室における指導等の必要な支援を実施する。

#### (エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の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に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自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

#### (オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

自動車の使用者には、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、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。

また、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

#### (カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、交通安全イベント等における高齢者を対象とした運転適性診断などの参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「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る。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者が集まる機会を捉えた、反射材用品の配布や高齢者の交通事故の発生実態や加齢に伴う身体機能特性等についての講習会の開催など高齢者に対する社会教育の場面、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する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、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、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における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、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携し、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すよう努める。

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、高齢者

交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、安全運転サポート車体験講習会の開催など高齢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推進する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、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ていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### (キ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

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、手話通訳員の配置、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開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

#### (ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

### イ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、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する。

そのために、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通指導者の養成・確保、教材等の充実及び事故統計データ等の情報を活用するなど効果的な教育手法に努める。

さらに、交通安全教育の効果等を確認し、教材等の見直し、交通指導者の知識向上のための研修会等への参加を行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

### ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### (ア) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、関係機関・団体等と相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、

夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

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、広報誌、ホームページで広く住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・発展を図る。

さらに、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する。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、市内主要道路での街頭指導など交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

#### (イ) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速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。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

#### (ウ) 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させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、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る。自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

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の理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

山梨県においては、令和2年4月より「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されたことから、こうした普及活動について、チラシ・ポスター、市や民間団体の広報誌、交通安全イベント等を通じて普及啓発を強力に行う。

#### (エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

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、県、市、関係機関・団体等との協力の下、交通安全イベントなどにおいて、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、全席シートベルト・チャイルドシート着用推進の日における羽子板等を用いた街頭啓発活動、など、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

#### (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および正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

また、市、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

#### (カ) 反射材用品の普及促進

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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

(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引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを進める。

さらに、死亡事故等の多発する年末年始における、酒類提供店等と連携した「飲酒運転しない・させない山梨キャンペーン」の実施、飲酒運転根絶活動推進員による飲食店への訪問活動を通じて、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

(ク) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行う。

① 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

② 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実を努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

③ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国、県、市及び関係機関は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意

識を高めるように努める。

- ② 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- ③ 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、県、警察、関係団体と連携し、夏休みや行楽シーズン等の時期に交通事故の多発する県境の幹線道路や道の駅などにおいて、街頭指導や広報啓発活動を推進し、胸部等の保護や安全走行の重要性について理解増進に努める。

- ④ 乗用型トラクターやスピード・スプレーヤーなど乗用型機械の事故防止を図るため、公道走行時の安全確認や灯火器等の設置と使用、シートベルトの着用等について周知を行う。

- ⑤ 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

## エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、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など、その主体的な活動を促進する。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、例えば子どもまもり隊等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取り組みを、着実に次世代に繋いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

## (3) 安全運転の確保

### ア 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

り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供をはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

#### (ア) 運転者教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けたうえで安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、交通安全に対しての意識を醸成する交通安全教育の充実を図る。

#### (イ) 高齢運転者対策の充実

安全運転の能力を維持・向上させるための交通安全教育等を充実させるとともに、安全意識をさらに高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。また、運転免許証の自主返納制度の周知を図るとともに、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、自主返納した者の支援に努める。

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

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

#### (エ) 自転車安全運転対策の推進

自転車の安全運転対策として、自転車の正しい乗り方等の安全に関する普及啓発活動を推進する。

### イ 道路交通に関連する情報の充実

#### (ア) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者への呼び掛け等の啓発活動に努める。

#### (イ) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の現象に関する情報の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

### (4) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実

用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

#### **ア 自転車の安全性の確保**

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、薄暮の時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

山梨県においては、令和2年4月より「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されたことから、こうした活動について、チラシ・ポスター、市の広報誌・ホームページ、交通安全イベント等を通じて普及啓発を行う。

### **(5) 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、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導の取締り強化について要請していく。

また、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで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する。

#### **ア 交通の指導取締りの強化等**

##### **(ア) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等**

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、自治会、学校などと連携して効果的な交通指導取締りを要請していく。

### ① 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを要請する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取り組みを、また、子供、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要請する。

### ② 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及について徹底することを要請していくとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うよう関係機関等に要請し、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの方に対する指導、監督処分等を行うことについても併せて要請し、この種の違反の防止を図る。

### ③ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を要請する。

## イ 暴走族対策の強化

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

### (ア) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、暴走族加入阻止活動を積極的に推進し、さらには、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

### (イ) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族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、暴走族等を集まらせないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置について要請する。

(ウ) 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図り、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対して、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化について要請する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行い、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行うよう併せて要請していく。

(エ) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

## (6) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図る。特に、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、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を要請するほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

### ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、関係機関等とともに救助体制の整備・拡充について要請する。

(イ) 救助・集団救急事故体制の整備

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、連絡体制の整備、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制を関係機関等の協力のもと推進する。

(ウ) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED：Automated External

Defibrillator)の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

## **イ 救急医療体制の整備**

### **(ア) 救急医療機関等の整備**

救急患者に対する迅速・的確な医療の提供を確保するため、救急医療体制の充実について要請し推進する。

### **(イ) ドクターヘリ事業の推進**

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの導入について要請し推進する。

## **ウ 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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化を要請する。

また、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）の体制整備についても併せて要請し推進する。

## **(7) 被害者支援の充実と推進**

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、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うえ、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、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

## **ア 自動車損害賠償保障制度の充実等**

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実について推進する。

### **(ア) 無保険（無共済）車両対策の徹底**

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であると広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化

等を要請し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

#### **イ 損害賠償の請求についての援助等**

交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

また、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

#### **ウ 交通事故被害者支援の充実強化**

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業などの支援制度についての周知を図る。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

全国的に踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

#### 1 踏切事故の状況等

本市における平成28年度からの踏切事故は、次のとおりである。

#### 中央市の過去5年間の踏切事故発生件数、死負傷者数の推移

	H28	H29	H30	R1	R2
事故件数(件)	0	0	0	0	0
死者数(人)	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	0	0	0	0	0

注 JR東海提供

上記のとおり本市においては過去5年間、踏切事故は発生していない状況である。

#### 2 交通安全計画における目標

本市における踏切事故は過去5年間1件も発生していない状況であるが、関東運輸局内でみると踏切遮断機等の整備等により長期的に減少傾向であるものの踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占めている。こうした現状を踏まえ、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総合的かつ積極的に推進し、踏切事故のない社会を目指す。

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故が発生していない状況にあることを考えると、以前より関係機関等と連携し推進してきた施策には一定の効果が認められるため、今後もそれぞれの踏切の状況等を勘案し、より効果的な対策を総合的かつ計画的に推進する。

## **2 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**

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、大型遮断装置等の設置により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備について要請していく。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を要請していくとともに、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上についても要請する。

### **(2) 踏切道の統廃合の促進**

踏切道の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂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、統廃合について推進していく。

### **(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**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標等設置について関係機関と協力し推進していくとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りについて積極的に要請していく。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、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ため、広報活動等を強化する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。