

第12次 韮崎市交通安全計画

令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）



韮 崎 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が制定され、以来、これに基づき県、市町村、関係機関・団体が一体となって、各般にわたる対策を強力に推進してきました。

韮崎市でも、交通事故防止を目標に、これまでも交通安全運動の展開、安全施設の充実等、積極的に施策の推進を図ってきたところでありますが、道路環境の変化をはじめ、高齢者人口の増加、生活パターンの夜型化等、交通社会を構成する人々の生活環境も益々多様化していく中で、今後、一層多くの交通事故が発生することが予想されます。

このような状況から、従来にも増して市民一人ひとりが交通事故の防止に努めるよう、人命尊重の理念のもとに、交通安全教育の充実等、交通安全対策を重点的かつ効果的に実施するため、本市における令和8年度から令和12年度までの施策の大綱として「韮崎市交通安全計画」を定め、地域の交通の状況や実態に即し、住民の理解と参加を得るなかで、交通安全に関する施策を実施していくものであります。

目 次

計画の基本的な考え方	1
道路交通の安全	4
第1章 道路交通安全についての目標	4
第1節 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	7
3 道路交通事故の見通し	7
第2節 交通安全基本計画における目標	7
第2章 道路交通の安全についての対策	8
第1節 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	8
第2節 施策の推進	9
1 道路交通環境の整備	9
2 交通安全思想の普及徹底	10
3 安全運転の確保	13
4 車両の安全性の確保	14
5 道路交通秩序の維持	14
6 救助・救急活動の充実	14
7 被害者支援の充実と推進	15

計画の基本的な考え方

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、関係機関等が一体となって各種の施策を実施してきた結果、交通事故件数、負傷者数とも過去5年間で減少傾向にあります。しかしながら、令和7年において、交通事故による死者数は3人となり、計画目標の達成は困難となりました。

近年においても、子どもが犠牲になる交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。高齢化の進展に適切に対処するとともに、次代を担う子どものかけがえない命を交通事故から守っていくためには、これまで実施してきた対策を継続する一方で、本市の交通事故の状況を踏まえ、その原因に直接働きかける、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進する必要があります。

2 計画の性格

交通安全対策基本法を根拠として、山梨県交通安全対策会議が、国の第12次交通安全基本計画に基づき作成した「第12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を定めるものであります。

3 計画の期間

令和8年度から12年度までの5年間とし、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「韮崎市交通安全実施計画」を作成します。

4 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等に比べて圧倒的に多いことを考えると、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、交通事故のない社会を目指すべきであります。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通に関しては、特に、自動車と比較し弱い立場にある歩行者の安全確保、また、すべての交通において、高齢者、障がい者等の交通弱者の安全を確保するよう「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していく必要があります。

(3) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

歩行者・運転者の高齢化に伴い、自動車に頼らずに日常生活を営むことができるよう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、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全安心に暮らせる「共生社会」を構築していく必要があります。

5 施策推進のための基本的な考え方

(1) 交通安全対策の三つの要素

本計画では、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適

切かつ効果的な施策を策定し、これを市民の理解と協力の下で強力に推進します。

第一に、人間に対する安全対策については、車両等を運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図るとともに、歩行者等に対する、交通安全意識の徹底、指導の強化などを行うものとします。また、市民一人ひとりが、自ら交通安全に関する意識改革をしていくことが極めて重要であることから、そのための教育・普及啓発活動を充実させます。

第二に、車両等の交通機関が原因となる事故の防止対策としては、事故に結び付かないよう、必要な検査等の徹底を関係機関に要請するとともに、車両の適切な安全管理の重要性について市民に周知します。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、関係機関と連携協力する中で、道路網や交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実等を図り、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等では、歩道の整備など、人優先の交通安全施策を推進するものであります。

また、これら三要素に関する交通安全対策を講じるにあたり、事故原因の分析などへの情報通信技術の活用等を推進し、交通事故が発生した場合は、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実を図るとともに、「犯罪被害者等基本法」の制定を踏まえ、被害者支援の充実を図っていきます。

(2) 効果的・効率的な対策の推進

交通安全に関する施策は多方面にわたっており、関係機関との連携の下、総合的かつ効果的に実施することが重要であります。厳しい財政事情を踏まえつつも交通安全が確保されるよう、社会情勢の変化や交通事故の状況等の変化に弾力的に対応するとともに、その効果等を勘案して適切な施策を選択し、これを重点的に推進します。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するので、土地や道路利用のあり方も視野に入れた取り組みを行う中で、防災の観点からも適切な配慮を行うものとします。

6 計画の推進主体

(1) 行政機関

ア 市

県や国の地方行政機関、交通関係団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進します。

イ 県

国の地方行政機関、市町村、交通関係団体等と連携して、山梨県交通安全計画に基づく事業を推進します。

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します。

(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、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ています。

地域における交通関係団体やボランティアは、それぞれの地域の市町村や警察署と連携協力しながら、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ます。

(3) 市民

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ます。

道路交通の安全

第1章 道路交通安全についての目標

第1節 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

(1) 交通事故発生件数、死傷者数の推移

- 本市の交通事故による死者数については、ほぼ横ばいで推移してきましたが、令和5年以降増加に転じています。
- 交通事故発生件数と負傷者数については、ほぼ横ばいで推移してきましたが、令和7年は増加しています。

■道路交通事故発生件数、死傷者数の推移

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数	件数	71	75	86	55	89
	増減	▲ 5	4	11	▲ 31	34
死者数	件数	2	0	1	2	3
	増減	1	▲ 2	1	1	1
負傷者数	件数	80	90	95	68	109
	増減	▲ 13	10	5	▲ 27	41

(2) 近年の交通事故の特徴

本市における近年の交通事故の特徴は次のとおりです。

- 市内の交通事故の死者数で、65歳以上の高齢の歩行者が事故に巻き込まれ死亡するケースは年により多少の増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移しています。
- 高齢化の進展の中で、高齢免許保有者数が増加しているなどの要因により、高齢者の全交通事故に占める割合が4割を超える高い水準で推移しています。

■高齢者の死者数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
死者数	件数	2	0	1	2	3
	増減	1	▲2	1	1	1
うち高齢者	件数	—	0	1	1	1
	増減	—	0	1	0	0
構成率		0%	0%	100%	50%	33%

※令和3年の「うち高齢者」の件数は、統計資料がないため未掲載

■歩行者の死者数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
死者数	件数	2	0	1	2	3
	増減	1	▲ 2	1	1	1
うち歩行者	件数	—	0	1	1	0
	増減	—	0	1	0	▲ 1
構成率		0%	0%	100%	50%	0%

※令和3年の「うち歩行者」の件数は、統計資料がないため未掲載

■全事故に占める高齢者の事故数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
事故発生件数	件数	71	75	86	55	89
	増減	▲ 5	4	11	▲ 31	34
うち高齢者	件数	—	31	76	19	36
	増減	—	31	45	▲ 26	62
構成率		—	41%	88%	35%	40%

※令和3年の「うち高齢者」の件数は、統計資料がないため未掲載

■全事故に占めるこどもの事故数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
事故発生件数	件数	71	75	86	55	89
	増減	▲ 5	4	11	▲ 31	34
うち こども	件数	0	0	1	1	2
	幼児	—	0	0	0	0
	小学生	—	0	1	0	0
	中学生	—	0	0	1	2
構成率		—	0%	1%	2%	2%

※令和3年の「うちこども」の件数は、統計資料がないため未掲載

○ 自転車・二輪車の交通事故については、年により多少の増減があるものの、ほぼ横ばいで推移しています。

■自転車・二輪車の事故数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
自転車	件数	—	6	30	2	3
	増減	—	6	24	▲ 28	1
二輪車 (自二)	件数	—	8	6	3	6
	増減	—	8	▲ 2	▲ 3	3
二輪車 (原付)	件数	—	4	3	5	4
	増減	—	4	▲ 1	2	▲ 1

※令和3年の件数は、統計資料がないため未掲載

- 山梨県は令和7年中の全交通事故に占める飲酒運転の割合が全国ワースト1位と近年、全国平均より高い割合で推移しており、本市でも件数の増減はありますが根絶には至っていない状況です。

■飲酒による事故数

項目		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
飲酒事故 (酒酔い)	件数	—	0	1	0	0
	増減	—	0	1	▲ 1	0
飲酒事故 (酒気帯び)	件数	—	1	1	1	2
	増減	—	1	0	0	1
飲酒事故 (その他)	件数	—	0	0	1	0
	増減	—	0	0	1	▲ 1

※令和3年の件数は、統計資料がないため未掲載

- 市内において、信号のない交差点や横断歩道等で安全不確認のため起こった事故の割合です。件数は減少傾向ですが、割合は、ほぼ横ばいで推移しています。

■違反別発生状況に占める安全不確認の割合（甲斐警察署管内）

項目	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
違反別発生件数	—	285	303	234	279
うち安全不確認	—	68	33	19	38
構成率	—	23.8%	10.8%	8.1%	13.6%

※令和3年の件数は、統計資料がないため未掲載

- シートベルト着用率は全国と山梨県の統計ですが、未だにシートベルトの非着用者が見られ、また、国・県と同様、後部座席の着用率が低いものと推計されます。

■一般道路におけるシートベルト着用率（令和7年調査）

項目		運転者	助手席	後部座席
全国	着用率	99.1%	96.5%	45.8%
山梨県	着用率	99.0%	96.6%	48.8%

- 信号機が設置されていない横断歩道での一時停止率は全国と山梨県の統計ですが、山梨県は全国平均より高いものの約4割の車が一時停止をしないという結果となっています。

■「信号機のない横断歩道」一時停止率

項目		令和5年	令和6年	令和7年
全 国	一時停止率	45.1%	53.0%	56.7%
山梨県	一時停止率	61.0%	65.3%	65.3%

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、主要幹線道路をはじめとする道路改良等により交通環境に係る安全対策が進む一方で、交通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が増加してきています。

3 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況については、全国的な傾向と同様に従前から行っている交通安全施策を継続的に実施する場合は、全体の死傷者数は減少傾向で推移していくものと考えられますが、高齢化の進展に伴い、高齢者の交通事故率が増加することが予想されます。

第2節 交通安全基本計画における目標



本計画における最優先の目標としては、国の「第1 2次交通安全基本計画」における【計画最終年（令和12年）までに24時間死者数を1,900人以下、年間の重傷者数を20,000人以下とする】や、山梨県の「第1 2次交通安全計画」における【交通事故発生件数、交通事故死亡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標に、交通事故件数を1,400件以下、交通事故死者数は18人以下とする】等を踏まえ、交通事故死者数の減少に努めることとします。

○ 本市においては、令和7年に3人、3年と6年に2人、5年に年間1人の死者を出しており、過去5年間の平均死者数は年間1.6人となっています。このことから、前述の道路交通事故の見通し、国、県の目標数値を勘案して、本計画における**年間の事故から24時間以内の死者数の目標数値を1人以下**とします。

○ 交通事故件数については、令和3年の71件から4年が75件、5年が86件と増加し6年は55件と減少したものの、7年に89件と再び増加しております。第11期の計画期間（令和3年から7年）の件数を基に平均事故件数を算出すると75.2件となっています。

以上のことから、道路交通事故の見通し、国、県の目標数値を勘案し、本計画における**年間の交通事故発生件数を70件以下**とします。

○ 飲酒運転は根絶、全席シートベルト及びチャイルドシートの着用率は100%を目指します。

○ 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みます。



第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

従来の交通安全対策を基本としながら、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際の交通事故に関する情報の収集、分析を充実するなかで、対策の実施に当たっては、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 という7つの観点から交通安全対策を実施します。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の交通事故は、高齢者が関わる事故の割合が高く、今後の高齢化の進展スピードを勘案すると、高齢者の生活や行動などの実態を踏まえた、きめ細かで総合的な交通安全対策を進める必要があります。特に、高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策、運転免許返納後の移動を伴う日常生活を支える対策を強化する必要があります。

また、子どもから高齢者まで年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、道路交通環境のバリアフリー化を進めることが重要であるほか、子どもを事故から守る必要性が一層求められていますので、通学路等における安全な歩行空間の整備等を推進する必要があります。



2 歩行者及び自転車の安全確保

自動車と比較して道路交通上弱い立場にある歩行者、特に高齢者や子どもに配慮し、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を進め、自転車については、対自動車では被害者、対歩行者では加害者となることから走行空間の分離・確保を進めるとともに、交通安全啓発の充実を図ります。



また、地域の道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じ、総合的なまちづくりの中で生活道路等における交通安全確保を一層推進する必要があります。

第2節 施策の推進

1 道路交通環境の整備

少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全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、人優先の安全・安心な歩行空間の整備の強化を図るとともに、交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進による道路交通環境を形成していきます。

(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

ア 道路交通環境の整備

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、道路改良事業を計画的に推進することとし、あわせて交通安全施設、道路標識、道路照明等についても整備します。

イ 通学路等の歩行空間の整備

児童生徒や幼児が通行する、通学路、通園路の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などの継続や緊急安全点検等を実施し、歩道整備等の推進、主要な横断場所への信号機や横断歩道等の設置について県公安委員会に要請します。



ウ 高齢者や障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者、障がい者等の生活における安全を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道の整備をはじめ、視覚障がい者誘導用ブロック等の整備などを推進します。

(2) 交通安全施設等整備の推進

交通安全施設等の点検又は住民、地域、学校等からの要望により、設置、改善を必要とする施設等について、関係機関に要望します。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

利便性や利用者の多様なニーズに対応した公共交通網の整備を進めるとともに、各地区の単身高齢者や高齢者のみ世帯などの交通弱者に対して、安定的な公共交通サービスの提供に向けた施策を関係機関とともに推進し、移動手段の確保・充実に努めます。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

安全で快適な自転車走行空間の整備を推進するとともに、ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を推進するほか、放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、県警察等が協力して整理・撤去等を推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に強い道路・交通安全施設等の整備

災害発生時にも安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の危険性のある区間の代替道路の整備、交通安全施設の整備などについて関係機関とともに推進します。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時の応急活動を迅速に行い、被害を最小限にするため、被災地域への車両の流入抑制等、緊急交通路、緊急輸送路等を確保するための施策を関係機関とともに推進します。

(6) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、関係機関・団体との密接な連携を図りながら広報・啓発活動を行い、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

また、道路の被害状況や道路交通状況を迅速かつ的確に情報提供するため、インターネット等を活用するなどの取組みを推進します。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路占用の許可に当たっては、道路交通への影響を最小限に留め、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。

イ 冬季積雪・凍結路面の安全の確保

冬季の安全で快適な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布等を推進します。

2 交通安全思想の普及徹底

人優先の交通安全思想の下、高齢者、幼児、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故を起こさない意識を育てるため、心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要です。

(1) 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

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します。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

- 小学生に対しては、基本的な交通ルールとマナーを十分に理解させ、歩行者及び自転車の利用に必要な技能と知識を習得させるとともに、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。
- 中学生に対しては、自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得をさせるとともに、自己だけでなく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します。
- 高校生に対しては、二輪車の運転者及び自転車の利用者として必要な技能と知識の習得とともに、自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動する健全な社会人の育成を目標とします。
- 各学校などにおいては、家庭及び関係機関・団体



等と連携・協力し、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、二輪車・自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、運転者の責任、応急手当等を重点に交通安全教育を実施します。

- 関係機関・団体は、各学校の交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒に対する補完的な交通安全教育を実施します。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

- 免許取得後の運転者教育は、社会的責任の自覚、危険予測・回避の能力、安全意識・マナー等の向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習や自動車教習所及び安全運転管理者等が行う交通安全教育を推進します。
- 事業主は安全運転管理者等を法定講習、指導者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ます。
- 地区公民館などで行われる講座に、交通安全に関する内容を取り入れるとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。
- 運転免許を取ら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ます。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進



- 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、危険行動を理解させるとともに、安全に道路を通行するために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。
- 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、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- 高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が、地域ぐるみで行われるよう、また、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努めます。

オ 障がい者に対する交通安全教育の推進

地域における福祉活動等の機会をとらえて、障害の程度に応じて障がい者本人や介護者等の障がい者に付き添う方を対象とした、きめ細かい交通安全教育を推進します。

カ 外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした交通安全教育を、機会をとらえて推進します。

(2) 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

春・秋の「全国交通安全運動」及び夏・年末の「交通事故防止県民運動」の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知するとともに、関係機関・団体が連携を図りながら持続的・自主的な活動が展開されるよう努めます。

イ 自転車の安全利用の推進

〇令和2年4月に施行された「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用における安全確保や自転車の損害賠償責任保険等への加入について普及啓発を推進します。

〇自転車の「ながらスマホ」の罰則強化や酒気帯び運転の罰則対象化、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の施行を踏まえた自転車の安全対策強化策について広報啓発を推進し、安全利用を図ります。



ウ 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育ガイドラインを踏まえ、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じた、自転車の交通安全教育を推進します。

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、すべ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ります。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園、保育所、病院等と連携して、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ります。

カ 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るとともに、反射材についての理解を深め、着用促進につなげるよう、交通安全運動の中で重点的に取り組みます。



キ 飲酒運転の撲滅

関係者等と連携し、飲酒運転防止を交通安全運動の中で、重点的に取り組むとともに「飲酒運転をしない、させない」という意識が広がるよう、各種広報活動を通じて啓発を図ります。

ク 効果的な広報の実施

広報・ホームページ・SNS・防災アプリの広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえた広報など、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施します。

ケ 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい使用の徹底

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、広報活動を推進し、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

コ 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やペダル付電動バイクの基本的な交通ルールについて、関係機関が連携して周知徹底を図るとともに、様々な機会を利用した安全教育の推進に

努めます。

サ その他の普及啓発活動の推進

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、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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ます。

また、季節や気象の変化等に応じ、広報等を活用するなどして、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。

（３）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

ア 地域交通安全推進団体の指導支援

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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

イ 関係機関・団体が一丸となった交通安全活動推進体制の強化

交通安全対策に関する関係機関・団体間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民を挙げての活動の展開を図ります。

3 安全運転の確保

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、関係団体と連携するなかで運転者教育等の充実に努めます。

（１）運転者教育等の充実

ア 二輪車安全運転対策の推進

道の駅等での関係機関の連携による街頭指導や街頭キャンペーンの開催など、二輪車の事故防止対策の強化を図ります。

イ 高齢運転者対策の充実

安全運転のための啓発活動を充実させるとともに、高齢運転者の安全意識を高めるための高齢者マークの積極的な使用の促進、運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備、また、高齢者をはじ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ります。



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

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い、正しい着用の徹底を推進します。

（２）安全運転管理の推進

関係機関と協力し、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、事業用自動車総合安全プランに基づき、事業者によるコンプライアンスの徹底を意識づける取り組みや、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

（３）交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、交通労働災害防止等に対する意識の高揚等を促進します。

4 車両の安全性の確保

車両の安全な利用を確保し交通事故の防止を図るため、利用者に点検整備を受ける気運を醸成するよう各種啓発等に努めます。

（１）自動車の安全性の確保



自動車は適切な保管管理を怠れば事故の可能性が大きく、交通事故の発生は、運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命・身体にも影響を与えるため、自動車検査等の徹底が図られるよう関係機関に要請するとともに、その重要性について機会をとらえ、広く市民に周知します。

（２）自転車の安全性の確保

交通安全啓発活動や交通安全教室を通じて、自転車利用者の遵法意識や安全意識及び点検整備意識の徹底を図るとともに、夜間における安全性確保のため、灯火点灯の徹底と反射器材の普及を図り、自転車の被視認性の向上や義務化された損害賠償責任保険等の加入を促進します。

5 道路交通秩序の維持

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事故抑止に資する交通指導取締りを関係機関と協力して推進します。

（１）交通の指導取締りの強化等

道路交通秩序の維持を図るうえで、最も効果的である交通指導取締りについて、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取締りの強化が図られるよう関係機関に要請します。

（２）暴走族等対策等の推進

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・団体と連携し、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します。

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、交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の充実を図ります。

（１）自動体外式除細動器の使用も含めた応急手当の普及啓発活動の推進

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）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の普及啓発活動を推進します。

（２）救急医療体制の整備

交通事故による負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急医療体制の整備を推進します。

（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・協力関係の確保を推進します。



7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、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、又はかけが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す。

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、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り、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と、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。