

小 諸 市 交 通 安 全 計 画

第 11 次

—令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）—

小 諸 市

まえがき

20世紀初めに自動車を実用化されてから、自動車保有台数は同世紀後半に急増し、同世紀末には全国で7,600万台に達するなど、20世紀は正に自動車の世紀であったと言えます。

この車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで道路交通事故の死傷者数が著しく上昇し、昭和45年（1970年）に全国で1万6,765人に達しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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1日に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。

これに基づき、小諸市は10次にわたり市の交通安全計画を策定し、関係行政機関・民間団体・市民がそれぞれの立場で交通安全対策を強力に実施してきた結果、交通事故死者数は確実に減少しました。

しかしながら、道路交通事故件数は依然高い状態で推移しており、交通死亡事故だけではなく、交通事故そのものを減少させることが求められています。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく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、人命尊重の理念のもとに、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。

この小諸市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法に基づき、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026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。この計画に基づき、関係機関・団体が緊密な連携を保ち、市民に十分な理解を求め、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

第1編 交通安全計画の策定について	1
1 交通事故のない安全・安心な小諸市を目指して	1
2 交通安全計画策定の主旨	1
3 第11次小諸市交通安全計画の策定	1
第2編 道路交通の安全	2
第1部 総論	3
第1章 道路交通事故の現状等	3
1 小諸市における交通事故死者の推移	3
2 小諸市における近年の交通事故発生状況	3
3 近年における交通事故死者減少の要因	4
4 道路交通を取り巻く状況	4
5 道路交通事故の見通し	4
第2章 第11次交通安全計画における目標	4
第2部 道路交通の安全についての対策	5
第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 高齢者及び子どもの安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保	5
3 生活道路における安全確保	6
4 地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
第2章 講じようとする施策	7
第1節 道路交通環境の整備	7
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	7
2 幹線道路における交通安全対策の推進	7
3 効果的な交通規制の推進	8
4 自転車利用環境の総合的整備	8
5 公共交通機関利用の促進	8
6 災害に備えた道路交通環境の整備	8
7 総合的な駐車対策の推進	8
8 道路の使用及び占用の適正化等	8
9 冬季の安全な道路交通の確保	8

第2節	交通安全思想の普及徹底	9
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
第3節	車両の安全性の確保	12
1	自動車点検整備の充実	12
2	自転車の安全性の確保	12
第4節	道路交通秩序の維持	12
1	交通の指導取締りの強化等	12
2	暴走族対策の強化	13
第5節	救助・救急活動の充実	13
1	救助・救急体制の整備	13
2	救急関係機関の協力関係の確保等	13
第6節	被害者支援の推進	13
1	交通事故相談活動の推進	13
2	交通災害共済の加入促進	14
第3編	踏切道における交通の安全	14
第1章	踏切事故の現状等	14
第2章	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	14
第3章	講じようとする施策	14
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	14
2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	14
<附属資料>		
○	交通安全対策基本法 抜すい	15
○	交通統計 抜すい	16

第1編 交通安全計画の策定について

1 交通事故のない安全・安心な小諸市を目指して

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われています。交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会を実現するための重要な要素です。

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、究極的に交通事故のない社会を目指すべきです。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通事故被害者の方々の思いにも配慮し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、積極的に交通安全対策を実施しなければなりません。

2 交通安全計画策定の主旨

小諸市では市内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度（1971年度）以降、5年ごと10次にわたり「小諸市交通安全計画」を策定してきました。

3 第11次小諸市交通安全計画の策定

第10次小諸市交通安全計画については、令和3年度で終了することから、小諸市では、国の第11次交通安全基本計画及び第11次長野県交通安全計画に基づき、令和4年度から始まる第11次小諸市交通安全計画を策定し、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全で安心な小諸市を目標とし、実効性のある対策を重点的・計画的に推進します。

この計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5か年です。

第2編 道路交通安全の安全

交通事故のない安全・安心な小諸市を目指して

道路交通安全についての目標

- ① 年間の交通死亡事故死者数を1人以下とする
- ② 年間の交通事故重傷者数を12人以下とする

道路交通安全についての対策

《視点》

- 1 高齢者及び子どもの安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保
- 3 生活道路における安全確保
- 4 地域ぐるみの交通安全対策の推進

《6つの柱》

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 車両の安全性の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進

第1部 総論

第1章 道路交通事故の現状等

1 小諸市における交通事故死者の推移

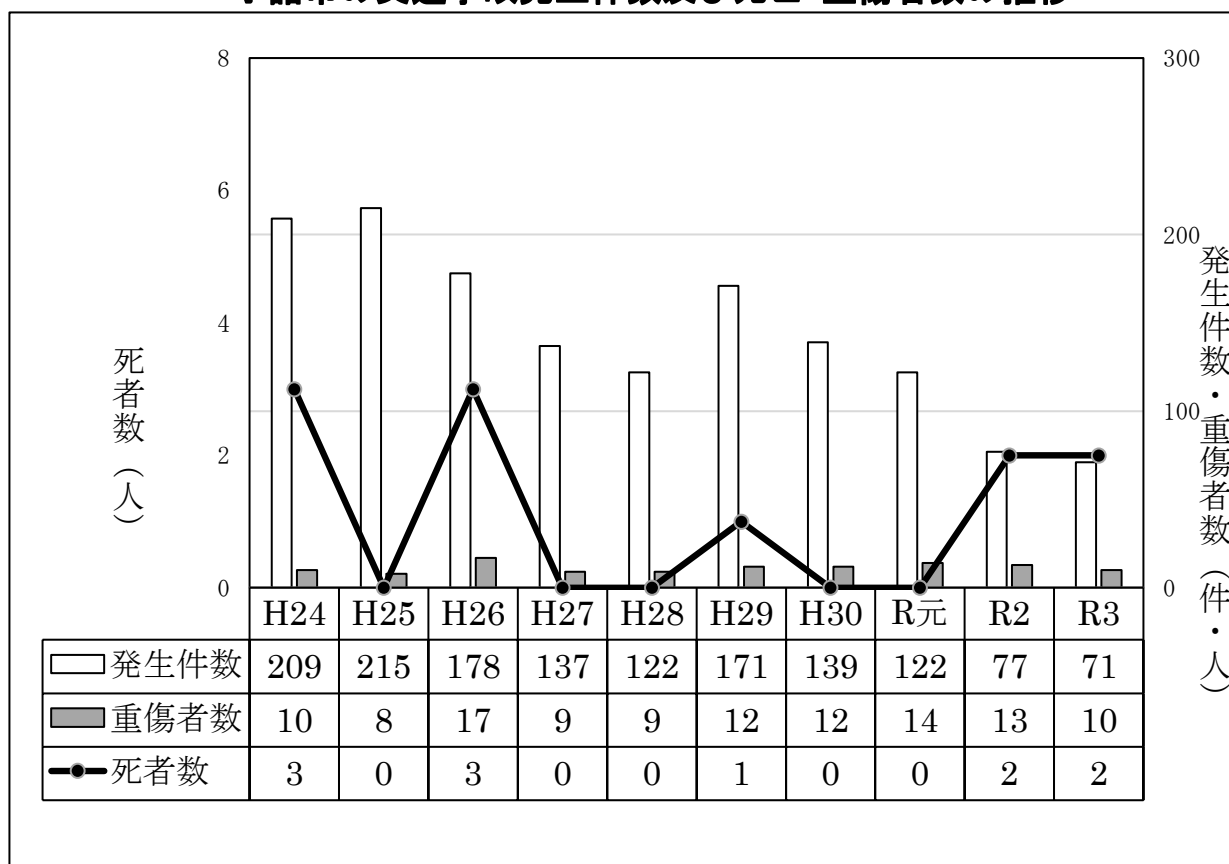
小諸市での交通事故死者数は、長野県ピーク時の昭和47年には14人に達していましたが、平成7年以降は一桁台、平成19年以降は3人以下で推移しています。

平成30年から令和元年までは年間死者数をゼロに抑止できましたが、令和2年、令和3年は死者数が2人となり、年間死者数を1人以下とする第10次計画の目標を実現するには至りませんでした。

2 小諸市における近年の交通事故発生状況

交通事故の発生件数は平成13年に322件、負傷者446人と過去最高を記録しましたが、その後減少傾向に転じ、コロナ禍による人流抑制もありますが、令和3年には発生件数71件、負傷者81人でした。しかし、依然として多くの方が交通事故にあっている状況であるため、今後もさらなる事故発生件数の減少のために取組みを強化していく必要があります。

小諸市の交通事故発生件数及び死亡・重傷者数の推移



3 近年における交通事故死者減少の要因

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、小諸市交通安全計画及び長野県交通安全計画に基づく諸対策を総合的に推進し、シートベルトの着用率の向上や、交通規制、道路環境等の整備促進がされたことが挙げられます。

4 道路交通を取り巻く状況

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、昭和後期から急速に増加していた運転免許保有者数や車両保有台数は近年では緩やかな増加傾向となり、ここ数年では、わずかな減少傾向に転じています。

しかし、道路交通量が減少に向かう統計的な根拠が無い中で、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、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

5 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が、今後新規に行われる交通安全施策や、先進技術を搭載した自動車の導入等により、交通事故の減少が期待されます。

第2章 第11次交通安全計画における目標

人命尊重の理念に立って、各機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、市民の交通安全に関する自助、共助の取組を支援することにより、交通事故の減少が継続するよう努めます。

交通事故による死者数及び重傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない社会を実現することを目指しますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難だと考えられることから、本計画の計画期間である令和8年までは以下のとおりとすることを目標とします。

- ① 年間の交通死亡事故死者数を1人以下とすること
- ② 年間の交通事故重傷者数を12人以下とすること

今後は、更なる死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、重傷者数の減少を図るための交通事故の総量抑制にも一層積極的に取り組みます。

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

近年、道路における交通事故の発生件数並びに死者数及び負傷者数が減少していることからこれまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられます。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故件数の減少幅は縮小傾向にある中、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、全体に占める割合は高くなっています。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ます。

このため、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の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策へ改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

対策の実施に当たっては、次の点を重視して推進していきます。

1 高齢者及び子どもの安全確保

小諸市の高齢化率は32.2%（令和2年統計数値）であり、団塊の世代が全て後期高齢者となる令和7年には35%を超えると想定されています。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6割と高く、今後も高齢化が急速に進展することを踏まえ、高齢者が安全にかつ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を図ります。

特に、高齢運転者については今後大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化していきます。また、運転免許証の自主返納や返納後の公共交通利用などの支援対策と連携を深めつつ積極的に推進します。

高齢化の進行と同時に、考えなければいけないのが少子化の進展です。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するために、子どもを交通事故から守る観点から、通学路における歩道などの歩行空間の整備を積極的に推進します。

2 歩行者及び自転車の安全確保

長野県の令和2年の交通事故死者数に占める歩行者の割合は3割を占めています。安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であるため、特に高齢者や子どもにとって、身近な道路の安全性を高めます。

長野県の令和2年の交通事故死者数に占める自転車の割合は約2割を占めて増加しています。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じます。

自転車の安全利用を促進するため、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ります。

3 生活道路における安全確保

生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）における死者は全死者の約2割を占め、高齢死者の多くが自宅から2キロメートル以内で事故に遭遇している状況にあることから、地域住民が日常生活で利用する生活道路における交通の安全を確保します。

各地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るため、道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化による生活道路への流入抑制などの対策を一層推進します。

4 地域ぐるみの交通安全対策の推進

インターネットや広報誌による情報提供を通じ、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全・安心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おうなど、市民主体の意識を醸成します。

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 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者、地域住民等の関係機関による合同点検を実施し、必要な対策を推進します。

小中学校・幼稚園・保育所等に通う児童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・狭さくの設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車の通行位置を示した道路等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(2) 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、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進します。

あわせて、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等を推進します。

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

死傷事故が多発している交差点・単路等の「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。

(2) 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するとともに、発生要因に即した所要の対策を講じます。

(3) 改築等による交通事故対策等の推進

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。

特に、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の改築事業を推進します。

また、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。

3 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態や意見要望を踏まえ、速度規制、駐車規制等を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見直しも含め、効果的な交通規制を実施します。

4 自転車利用環境の総合的整備

自転車と歩行者の事故を防止するため、自転車は車両であるとの原則の下、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等の整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

5 公共交通機関利用の促進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化と高齢者等の交通事故防止を図るため、持続可能な地域公共交通網の再構築を進め、公共交通機関利用の促進を図ります。

6 災害に備えた道路交通環境の整備

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するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

豪雨・豪雪時等においても、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、道路斜面の防災対策や災害のおそれのある区間の対策工事を推進します。

7 総合的な駐車対策の推進

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総合的な駐車対策を推進します。

交通事故や交通渋滞の原因となる悪質な違法駐車を排除するため、市民への広報・啓発活動を推進し、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用により、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。

8 道路の使用及び占用の適正化等

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、占有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有物件等については、実態把握、積極的な指導取締りによりその排除を行い、特に、市街地を重点にその是正を実施します。

9 冬季の安全な道路交通の確保

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。

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、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・保育所においては、視聴覚教材や寸劇による分かりやすい指導に努めます。また、関係機関・団体による幼児及び保護者に対する安全運動の指導や、交通安全教室等の開催を促進します。

また、保護者に対しては、乳幼児健診等の機会を活用した幼児交通事故防止及びシートベルト（後部座席）、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、学校教育活動全体を通じて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、児童に対する補完的な交通安全教育を実施します。また、児童の保護者を対象とした交通安全教室を開催します。

(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。

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、学校教育活動全体を通じて交通安全教育を実施します。

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、保護者対象の交通安全教室や中学生に対する補完的な交通安全教育を推進します。

(4) 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、特に二輪車運転者及び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ような、健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、交通安全について更に理解が深まるよう努めるとともに、生徒自らの交通安全活動への積極的な参加を促します。

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います。

(5) 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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。免許取得後の運転者教育は、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が受講者の特性に応じて行う運転者教育等により交通安全教育を行います。

事業所等の自動車の使用者は、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るほか、安全運転管理者、運行管理者等による交通安全教育や交通安全運動期間中に事故抑止を目的に啓発活動等を行います。

(6) 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、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。

高齢者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。また、関係機関・団体、医療機関・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。

運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、地域住民、育成会、関係機関・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、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、高齢者講習及び更新時講習における講習内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、小諸自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、自発的な受講を促進します。また、高齢者の交通事故防止対策として、運転免許証の自主返納を積極的に促すとともに、返納しやすい環境の整備と運転経歴証明書制度の周知を図ります。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすメーカー等で組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の実施を推進します。

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、推進協議会の構成期間・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。

(2) 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交通マナーを実践しなければならないことを学校や高齢者向けの交通安全教室等の開催を通じて周知していきます。

歩道通行時におけるルールや、スマートフォ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。また、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の整備点検及び自転車側面等への反射材の取り付けを促進します。加えて、高齢者や幼児・児童を中心に、全ての年齢層の自転車用ヘルメット着用の徹底を図ります。

(3) 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。

(4) 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着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園・保育所、病院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、正しい着用の徹底を図ります。

(5) 反射材・自発光材の普及促進

反射材用品や自発光式ライト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活動を推進します。また、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反射材等の配布を通じて周知します。

(6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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します。

関係機関・団体、安全運転管理者、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に努めるなど、地域、職域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。

(7) 効果的な広報の実施

広報誌、ホームページ、各種報道機関等を活用して、積極的な広報を行います。

交通安全運動を効果的に展開し交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体が連携し、幹線道路や駅前等における街頭啓発活動を積極的に実施し、市民に対する広報啓発に努めます。

第3節 車両の安全性の確保

1 自動車点検整備の充実

自動車所有者による保守管理の徹底を促進します。

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全性を確保するため、関係機関等の協力を得て、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

2 自転車の安全性の確保

駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の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します。

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ることから、関係事業者の協力を得つつ、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」において、加入が義務付けられている損害賠償責任保険等への加入を促進します。

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の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

交通事故の被害軽減の効果がある自転車用ヘルメットの着用を全ての年齢層に対して推進します。

第4節 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締りの強化等

事故多発路線等における街頭活動を推進するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害、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通学路等での違反や駐停車違反等の指導取締りを実施します。特に、悪質、危険性の高い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組みを推進します。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対しては積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者は検挙措置を講じるなど、良好な自転車交通秩序の維持に努めます。

2 暴走族対策の強化

暴走族による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を図るために、関係の機関・団体と連携し、次の3点の諸対策を推進します。

- ① 暴走行為阻止のための環境整備
- ② 暴走族に対する指導取締りの推進
- ③ 暴走族関係事犯者の再発防止と不正改造の防止

第5節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 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、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

(2) AEDの使用を含めた救急法の普及啓発活動の推進

市民の自主救護能力の向上を図るため、自動体外式除細動器（AED）の使用方法も含めた救急法について、講習会等を通じて普及啓発を行います。

(3) 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推進します。

2 救急関係機関と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・協力関係の確保を図ります。

第6節 被害者支援の推進

1 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所やその他相談機関の利用について、広報誌等の活用により市民に周知し、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

2 交通災害共済の加入促進

交通事故による治療費等の負担を軽減するため、長野県民交通災害共済について、区を通じて周知を行い、加入促進を行います。

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故の現状等

全国の踏切事故の令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっています。踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。長野県においては、平成30年度の踏切事故件数が4件（死者1名、負傷者1名）、令和元年度が1件、令和2年度は、7件（死者1名、負傷者2名）でした。

踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に措置を講ずる必要があります。

第2章 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多数の死傷者を生ずる等、重大な結果をもたらすものであり、踏切保安設備の整備等の対策について、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総合的かつ積極的に推進していきます。

第3章 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の促進を図ります。

道路の交通量、踏切の幅員、踏切保安設備の整備状況、う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実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化による視認性の向上を図ります。

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、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周知徹底を図る必要があることから、広報活動等を強化します。

学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

【付属資料】

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）市町村関係部分 抜すい

（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っては、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っては、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しなければならない。

- 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き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。）を作成しなければならない。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ってはならない。
- 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、すみやかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表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。

交通関係統計資料

1 小諸市の交通事故発生状況

※用語の意味

- ・ 「件数」は、道路上において、車両等の交通によって起こされた人の死亡または負傷を伴った事故（人身事故）を計上したものです。
- ・ 「死者」とは、交通事故の発生から24時間以内に死亡した人をいいます。
- ・ 「第一当事者」とは、交通事故に関係した人のうち、違反（過失）が最も重い人、違反（過失）が同程度の場合は、被害が最も軽い人をいいます。
- ・ 「高齢者」とは、年齢が65歳以上の人をいいます。
- ・ 「若年者」とは、年齢が16歳以上24歳以下の人をいいます。
- ・ 「子ども」とは、幼児、園児、小学生及び中学生をいいます。
- ・ 「重傷者」とは、1ヶ月以上治療を要する人をいいます。

(1) 概況

		29年	30年	31年	2年	3年
件数		171	139	122	77	71
死者		1	0	0	2	2
負傷者		210	167	155	96	81
高齢者	件数	69	51	50	28	28
	死者	1	0	0	0	2
	負傷者	37	29	33	12	16
子ども	件数	7	6	3	5	5
	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	8	7	4	7	5

(2) 状態別推移

		29年	30年	31年	2年	3年
歩行者	死者	0	0	0	0	1
	負傷者	18	13	13	10	10
自転車	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	4	5	2	3	4
二輪車	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	3	3	6	4	4
四輪車	死者	1	0	0	2	1
	負傷者	181	146	133	79	61

(3) ドライバーの事故（第一当事者）

		29年	30年	31年	2年	3年
高齢者	件数	41	33	30	21	16
	死者	0	0	0	0	1
	負傷者	50	40	40	25	16
若年者	件数	20	22	17	10	7
	死者	1	0	0	0	0
	負傷者	27	27	20	10	7
県外者	件数	9	8	7	7	7
	死者	1	0	0	0	1
	負傷者	14	9	7	12	8

2 運転免許保有者状況

		29年	30年	31年	2年	3年
人口		42,714	42,594	42,364	41,954	41,839
免許人口		30,491	30,427	30,390	30,262	30,248
	高齢者	8,803	9,027	9,204	9,370	9,567
	構成率(%)	28.8	29.7	30.3	31.0	31.6
返納件数		107	134	153	132	116

3 シートベルト着用調査結果

		29年	30年	31年	2年	3年
運転席	調査数	200	200	200	200	100
	着用者数	200	200	200	199	100
	着用率(%)	100.0	100.0	100.0	99.5	100.0
助手席	調査数	40	43	38	33	18
	着用者数	40	43	38	33	18
	着用率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
後部席	調査数	6	4	2	1	6
	着用者数	3	2	2	1	6
	着用率(%)	50.0	50.0	100.0	100.0	100.0

調査者：小諸市役所生活環境課職員

調査頻度：年2回（4月・9月の平日 午後2時から）R3年は4月の1回のみ

調査台数：1回につき100台

調査場所：国道141号線沿い（非公表）

第 11 次小諸市交通安全計画

令和 4 年度～令和 8 年度

令和 4 年 4 月発行

編集・発行

小諸市市民生活部生活環境課

〒384-8501 長野県小諸市相生町三丁目 3 番 3 号

TEL 0267-22-1700 (代表) FAX 0267-23-8857

小諸市ホームページ <http://www.city.komoro.lg.jp/>