

# 安曇野市交通安全計画

## 第 4 次

令和4年度（2022年度）～ 令和8年度（2026年度）

安 曇 野 市



# ま え が き

安曇野市は平成 17 年 10 月 1 日に誕生し、面積 331.78km<sup>2</sup> と広大な市域を有し、人口は 96,734 人（令和 3 年 8 月 1 日現在）となっております。

本市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、3 次にわたって安曇野市交通安全計画を策定し、関係機関及び関係団体等の協力のもと、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきました。その結果、交通事故の抑止や交通環境の改善等公共の福祉の増進に多大な成果を収めてきました。

長野県内においては、昭和 47 年の交通事故死者数 337 人をピークとし、令和 2 年には 46 人まで減少しました。全国的にも交通事故発生件数は減少傾向にあります。

しかしながら、近年、高齢運転者の交通事故の増加が課題となっています。

また、少子高齢化が進行する中、次世代を担う子どもたちを交通事故から守るための対策を講じていく必要があります。

本交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間に実施すべき交通安全に関する施策を具体的に定めたものであり、この計画に基づき、関係機関・団体と緊密な連携を保ち、市の交通実態に即した効果的な諸施策を推進していくものです。

# 目 次

計画策定の考え方	1
第4次安曇野市交通安全計画施策体系	2

## 第1章 道路交通の安全

第1節 基本理念	4
1 交通事故のない社会を目指して	4
2 人優先の交通安全思想	4
3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	4
第2節 道路交通事故の現状等	5
1 安曇野市の現状	5
(1) 安曇野市の交通事故発生状況	5
(2) 近年の交通死亡事故の特徴	6
2 今後の見通し	7
第3節 交通安全計画における目標	8
第4節 道路交通の安全について重視する点	9
1 高齢者の安全確保	9
(1) 高齢者の交通事故の現状	9
(2) 高齢者の安全対策	10
2 子どもの安全確保	11
(1) 子どもの交通事故の現状	11
(2) 子どもの安全対策	11
3 自転車の安全利用の推進	12
(1) 自転車事故の現状	12
(2) 自転車の安全対策	12

## 第2章 講じようとする施策

第1節 交通環境の整備	14
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	14
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	14
(2) 通学路等の歩道整備等の推進	15
(3) 高齢者、障がい者等の安全を確保するための歩行空間等の整備	15
2 幹線道路における交通安全対策の推進	16
(1) 事故多発危険箇所対策の推進	16
(2) 重大事故の再発防止	16
(3) 適切に機能分担された道路網の整備	16
(4) 改築等による交通事故対策の推進	16
3 交通安全施設等整備事業の推進	18
(1) 交通安全施設等の中長期的視点に立った維持管理	18
(2) 道路交通環境整備への市民参加の促進	18
4 高齢者等の移動手手段の確保・充実	19
5 自転車利用環境の総合的整備	20
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	20
(2) ソフト施策の推進	20
6 総合的な駐車対策の推進	21
(1) 駐車場等の整備	21
(2) パーキング・パーミット制度の普及促進	21
7 道路の使用及び占用の適正化	22
8 災害に備えた道路交通環境の整備	23
(1) 災害に備えた道路の整備	23
(2) 災害発生時における交通規制	23
9 踏切道における交通の安全	24
(1) 踏切道の構造改良、統廃合の推進	24

	(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	24
第2節	交通安全思想の普及徹底	25
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	25
	(1) 幼児に対する交通安全教育	25
	(2) 小学生に対する交通安全教育	26
	(3) 中学生に対する交通安全教育	26
	(4) 高校生に対する交通安全教育	27
	(5) 成人に対する交通安全教育	28
	(6) 高齢者に対する交通安全教育	28
	(7) 障がい者に対する交通安全教育	28
2	効果的な交通安全教育の推進	29
	(1) 参加、体験、実践型の教育方法の活用	29
	(2) 交通安全教育指導者の養成、効果的な教材の充実	29
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	30
	(1) 市民参加型交通安全運動の推進	30
	(2) 横断歩行者の安全確保	31
	(3) 自転車の安全利用の推進	31
	(4) 高齢運転者等支援の推進	32
	(5) 全ての座席におけるシートベルト着用の徹底	33
	(6) チャイルドシートの正しい使用の徹底	33
	(7) 反射材用品等の普及促進	33
	(8) 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	33
	(9) 効果的な広報の実施	33
	(10) 交通マナーアップの推進	34
4	地域の実情に応じた交通安全活動の推進	35
	(1) 交通安全に関する民間団体等の 主体的活動の推進	35
	(2) 市民の参加・協働の推進	35
5	交通事故への備え	36

- (1) 任意の自動車保険への加入促進 . . . . . 36
- (2) 自転車保険への加入促進 . . . . . 36
- (3) 救急法の普及啓発活動の推進 . . . . . 36





## 計画策定の考え方

### 1 計画策定の趣旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、本市では、交通安全対策基本法に基づき、平成 21 年度以降、これまで3次にわたり「安曇野市交通安全計画」を作成してきました。そして、この計画をもとに関係機関、団体等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

本市における交通事故による死者数は、市が誕生した平成 17 年以降、年毎の変動はあるものの、減少傾向にあり、令和 2 年の死亡事故は 2 件でした。

また、第 3 次交通安全計画期間中である平成 29 年度から令和 2 年度について、交通事故発生件数、死者及び傷者は減少傾向にある一方、高齢者が関係する交通事故の割合は増加傾向にあり、憂慮すべき状況が続いています。

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。

そこで、安全・安心に暮らせる社会を構築し、究極的には交通事故のない社会を実現することを目標に「第 4 次安曇野市交通安全計画」を策定するものです。

### 2 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法の定めにより、第 11 次長野県交通安全計画に基づき、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す。

### 3 計画の展開

本計画の計画期間は、令和 4 年度（2022 年度）～令和 8 年度（2026 年度）までの 5 年間とします。

なお、各年度において講ずべき具体的な施策については、本計画に基づき「安曇野市交通安全運動推進計画」を毎年度作成し、展開していきます。

# 第4次安曇野市交通安全計画 施策体系

## 目標

- 令和8年における
- ・交通事故死者数を0人
  - ・重傷者を25人以下

## 1 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

2 幹線道路における交通安全対策の推進

3 交通安全施設等整備事業の推進

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

5 自転車利用環境の総合的整備

6 総合的な駐車対策の推進

7 道路の使用及び占用の適正化

8 災害に備えた道路交通環境の整備

9 踏切道における交通の安全

## 2 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

2 効果的な交通安全教育の推進

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

4 地域の実情に応じた交通安全活動の推進

5 交通事故への備え

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 基本理念

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 人優先の交通安全思想
- 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

## 第2節 道路交通事故の現状等

- 1 安曇野市の現状
- 2 今後の見通し

## 第3節 交通安全計画における目標

## 第4節 道路交通の安全について重視する点

- 1 高齢者の安全確保
- 2 子どもの安全確保
- 3 自転車の安全利用の推進

## 第1節 基本理念

### 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し、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、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、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。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

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が、喫緊の課題です。また、地域で高齢者が自動車に頼らず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。すべての交通の分野で、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、年齢や障害の有無等に関わりなく安全、安心に暮らせる共生社会を、交通に携わる関係者の連携により、構築することを目指します。

第2節 道路交通事故の現状等

1 安曇野市の現状

(1) 安曇野市の交通事故発生状況

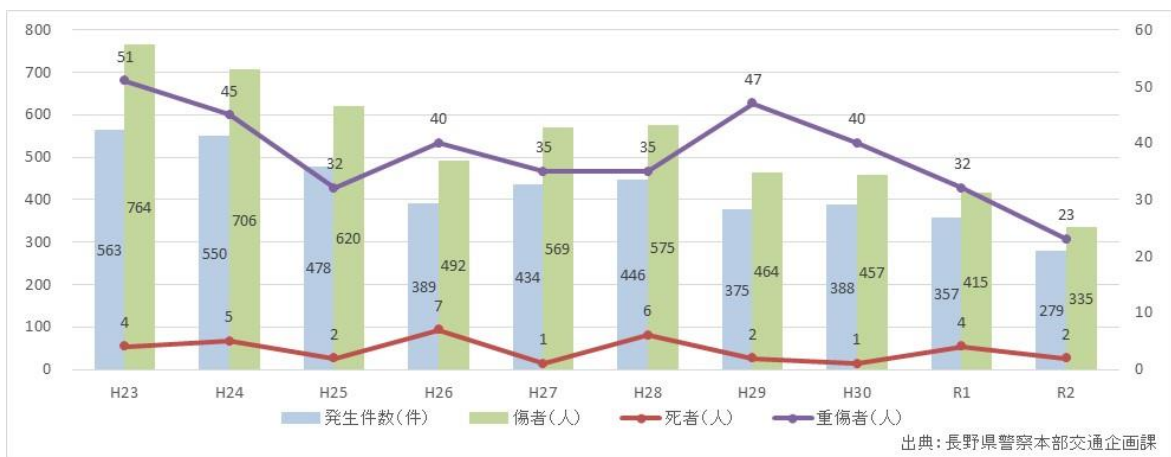
- 交通事故死者数は、減少傾向にあり、令和2年は2人となりました。

H23~H27	H28~R2
3.8人/年	3.0人/年

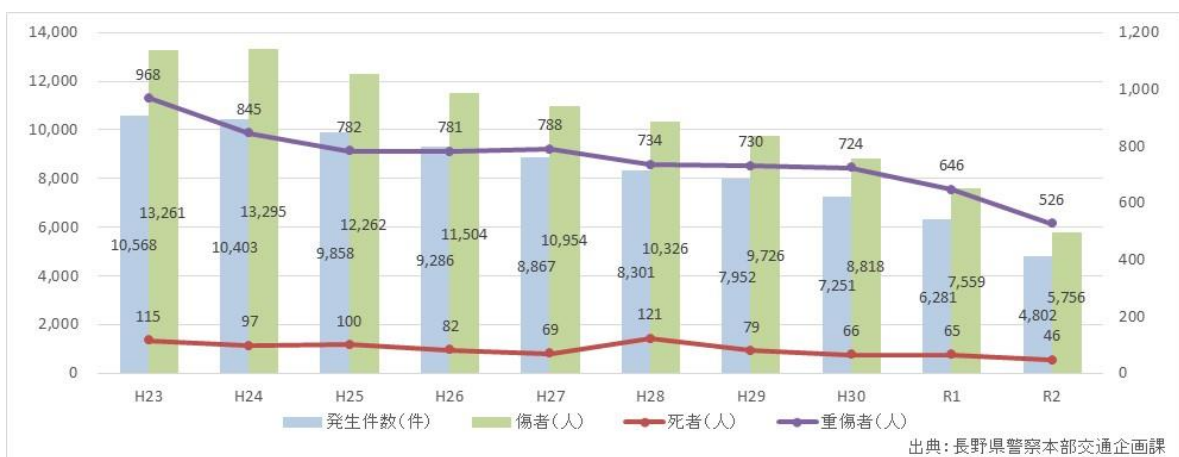
- 交通事故の発生件数及び負傷者についても減少傾向にあります。

発生件数	傷者数
563件 (H23) → 279件 (R2)	764人 (H23) → 335人 (R2)

安曇野市の交通事故発生状況



参考 長野県の発生状況



## 第2節 道路交通事故の現状等

### (2) 近年の交通死亡事故の特徴

長野県下における近年(平成28年～令和2年)の交通死亡事故の特徴として、次のことが挙げられます。安曇野市においても類似した傾向がみられます。

ア 歩行者事故死傷者数の昼夜別の累計を見ると、死者は夜間における発生が多く、重傷者は昼間における発生が多いのが特徴です。

また、高齢歩行者の死亡事故の発生場所は、自宅から500m以内の場所で多く発生しており、特に横断歩道以外での道路の横断中が最も多く、次いで横断歩道横断中に亡くなっているケースが多くみられます。

イ 高齢ドライバーによる死亡事故の違反別で見ると、安全運転義務違反の前方不注意や、安全不確認が高い割合となっており、次いで安全運転義務違反のブレーキ操作やハンドル操作不適による死亡事故が多くを占めています。

ウ 自転車事故の発生件数は減少していますが、自転車事故の死者数は増減を繰り返しています。増加した年は、高齢者の自転車乗用中の割合が増えているのが特徴です。令和2年には、9人中7人が高齢者で約78%と高い割合を占めています。

また、年齢別の自転車事故の死傷者数を見ると、15～18歳が占める割合が高くなっています。この年代は、違反通行を原因とする事故が多くなっています。

### 2 今後の見通し

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、車線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合わせて、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ます。

### 第3節 交通安全計画における目標

#### 第3節 交通安全計画における目標

令和8年における年間の交通事故死者数を0人、  
重傷者数を25人以下とします。

究極的には、交通事故のない社会の実現を目指しますが、当面、令和8年における年間の交通事故死者数を0人、重傷者数を25人以下とすることを目標とします。

今後、交通事故死者数ゼロを達成するための交通安全対策を実施するにあたり、重傷者が発生する事故防止の取組が死者数の減少につながることから、命にかかわる危険度が高い重傷者に関する目標を設定したものです。

各種施策を総合的に推進することにより、交通事故死傷者の減少を図るとともに、交通事故の抑制にも一層積極的に取り組み、市民を交通事故の脅威から守ることを目指します。



第4節 道路交通の安全について重視する点

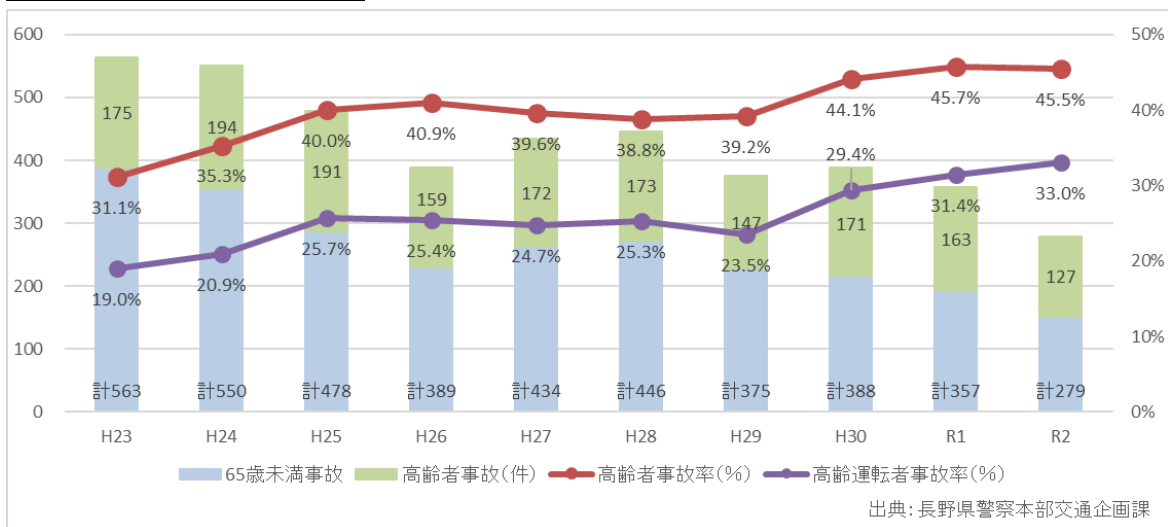
今後の道路交通安全対策の実施にあたっては、次の点を重視して推進していきます。

1 高齢者の安全確保

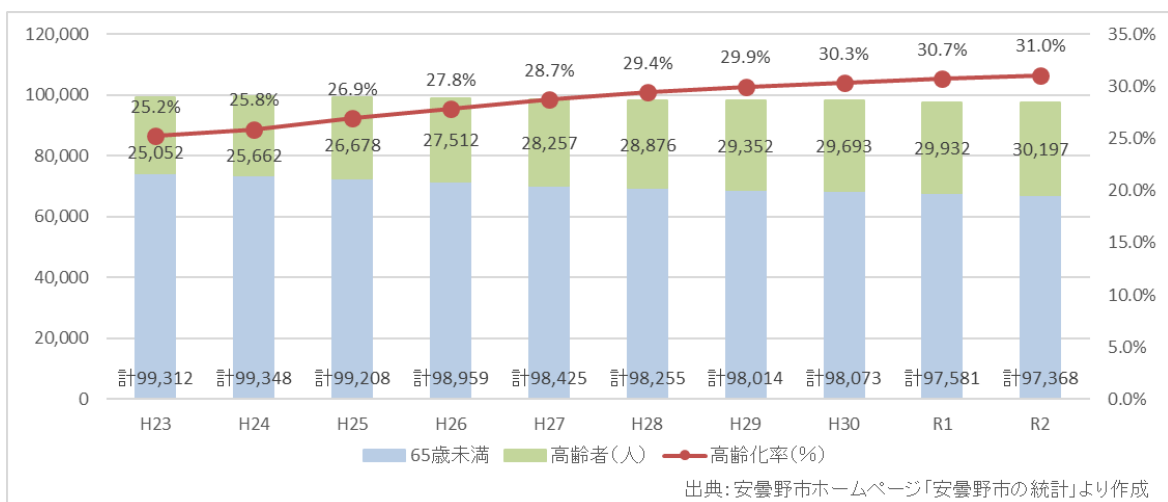
(1) 高齢者の交通事故の現状

安曇野市における交通事故の発生件数については、年々減少傾向で推移する中、高齢者が関与する交通死亡事故及び高齢運転者による交通事故の割合は増加傾向にあります。

高齢者がかかわる交通事故



安曇野市の高齢化率 ※各年4月1日現在の数値



## 第4節 道路交通の安全について重視する点

令和2年4月1日時点の本市の高齢化率は、全国平均を上回っています。

全国平均	安曇野市
28.6%	31.0%

(出典：総務省統計局「人口推計—2020年(令和2年)4月報—」)

### (2) 高齢者の安全対策

- ア 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に応じた対策を講じます。
- イ 高齢運転者に対して、免許証自主返納支援制度の周知を図ります。
- ウ 高齢者が歩行や自転車等を移動手段として利用する場合もあることから、歩道の整備や生活道路の対策を推進します。
- エ 高齢運転者の安全運転を支える対策については、安全運転サポート車<sup>1</sup>の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情報提供を行っていきます。

<sup>1</sup> 安全運転サポート車…衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術でドライバーの安全運転を支援する車両。

2 子どもの安全確保

(1) 子どもの交通事故の現状

子どもがかかわる交通事故死傷者の全体に占める割合は、増減を繰り返しながらも少しずつ減少しています。

子どもがかかわる交通事故



(2) 子どもの安全対策

ア 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ます。

イ 保護者や区（自治会）と連携して、地域で子どもを見守る取組を充実させます。

## 第4節 道路交通の安全について重視する点

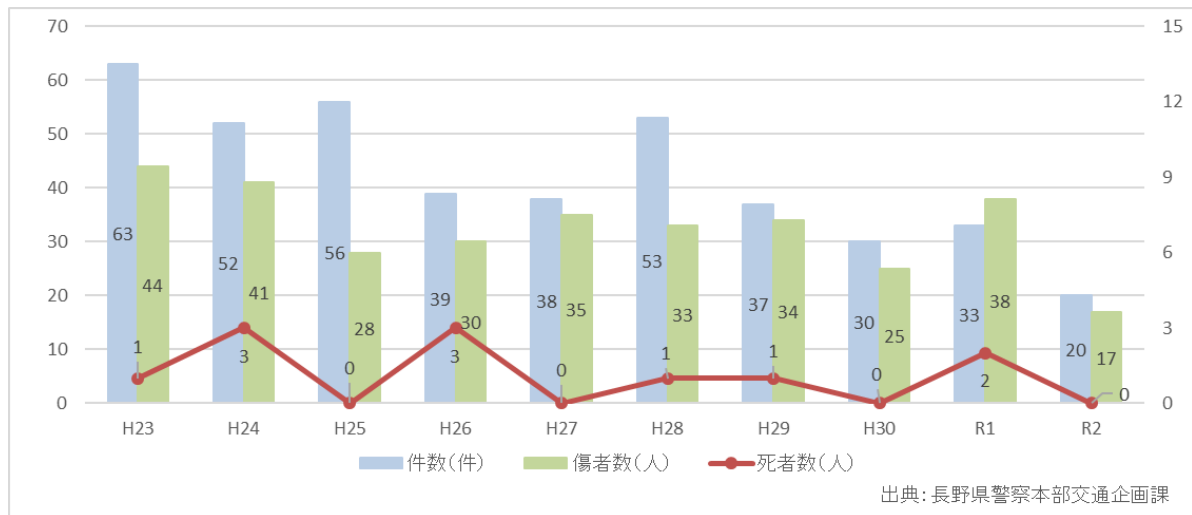
### 3 自転車の安全利用の推進

市では自転車を活用したまちづくりを推進しており、安全で快適に自転車を利用するために、一層の対策を講じていく必要があります。

#### (1) 自転車事故の現状

発生件数及び傷者数は減少傾向にある一方で、死者数は増減を繰り返しています。

#### 自転車がかかわる事故



#### (2) 自転車の安全対策

ア 自転車専用通行帯や路面標示の整備等により、安全で快適な自転車利用環境を創出します。

イ 自転車を安全に利用するため、自転車を利用する市民に対して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します。

ウ 自転車利用者に正しい交通ルールを知ってもらうための啓発活動に取り組みます。

## 第2章 講じようとする施策

### 第1節 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
- 2 幹線道路における交通安全対策の推進
- 3 交通安全施設等整備事業の推進
- 4 高齢者等の移動手段の確保・充実
- 5 自転車利用環境の総合的整備
- 6 総合的な駐車対策の推進
- 7 道路の使用及び占用の適正化
- 8 災害に備えた道路交通環境の整備
- 9 踏切道における交通の安全

### 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
- 2 効果的な交通安全教育の推進
- 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 4 地域の実情に応じた交通安全活動の推進
- 5 交通事故への備え

## 第1節 交通環境の整備

### 第1節 交通環境の整備

道路交通環境の整備については、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進しており、一定の事故抑止効果が確認されていますが、これまでの対策に加え、誰もが安全、安心に外出できる交通社会を形成するための施策を推進し、人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

#### 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

特に安全を確保する必要がある通学路、生活道路等の身近な道路において、歩道等の交通安全施設<sup>2</sup>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します。

##### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の分析結果や、地域のニーズにより抽出した交通事故の多いエリアにおいて、市と市民が連携し、通過交通<sup>3</sup>の排除、車両速度抑制等の総合的なゾーン対策、道路標識・道路標示の高輝度化等により、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ります。

#### 通学路の交通安全対策



ゾーン30<sup>4</sup>の道路標示



通学路合同点検の様子

<sup>2</sup> 交通安全施設…安全に道路を通行するために道路管理者が設置する施設で、道路標識、区画線、ガードレール、道路照明などがある。

<sup>3</sup> 通過交通…ある地域を単に通るだけで、その地域内には目的地を持たない交通のこと。

<sup>4</sup> 通学路・生活道路の安全を確保するため、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、通過交通の抑制等を図る対策。

### (2) 通学路等の歩道整備等の推進

子どもが日常的に集団で移動する経路の安全確保のため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携のうえ、定期的な通学路合同点検<sup>5</sup>等を実施し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

### (3) 高齢者、障がい者等の安全を確保するための歩行空間等の整備

#### ア 歩道等の整備

全ての人々が安全で安心して活動できる社会を実現するため、平坦性が確保された歩道等を積極的に整備します。

#### イ 道路環境のバリアフリー化

自立した日常生活、社会生活を確保するため、ユニバーサルデザイン<sup>6</sup>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歩きやすい歩道等の整備を推進します。

#### 安全な歩行空間の整備例



整備前



整備後

<sup>5</sup> 通学路合同点検…改良要望が多い通学路を関係機関・団体等が点検し、改善策を検討する。

<sup>6</sup> ユニバーサルデザイン…障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。



## 第1節 交通環境の整備

### 2 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における道路整備事業については、交通事故対策への費用対効果を最大限高めるため、事故の危険性が高い区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を推進します。

#### (1) 事故多発危険箇所対策の推進

県公安委員会及び道路管理者等の関係機関と市内の事故多発危険箇所を情報共有し、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、道路照明・防犯灯・視線誘導標<sup>7</sup>の設置等の対策を推進します。

#### (2) 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際は、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し、関係機関と協議した上で、発生要因に即したハード・ソフト両面からの対策を講じます。

#### (3) 適切に機能分担された道路網の整備

##### ア 異種交通の分離

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ことによって、道路ネットワーク全体の安全性の向上を図ります。

##### イ 生活道路等の通過交通等の抑制

幹線道路で囲まれた居住地域内においては、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を分化させ、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の整備を総合的に実施します。

#### (4) 改築等による交通事故対策の推進

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します。

##### ア 歩行者・自転車利用者等の安全と道路環境の改善

<sup>7</sup> 視線誘導標…車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設。



道路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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯、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します。

### イ 交差点等の改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、渋滞が発生しやすい交差点の改良を図ります。

### ウ 交通安全施設等の整備

道路整備にあたっては、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の交通安全施設についても併せて整備を図ります。

### エ 夜間事故防止対策

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・防犯灯・視線誘導標等の設置により夜間事故防止対策を推進します。

## 第1節 交通環境の整備

### 3 交通安全施設等整備事業の推進

令和3年度から令和7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）に即し、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図ります。

(1) 交通安全施設等の中長期的視点に立った維持管理

整備後、長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコスト<sup>8</sup>の削減等を推進します。

(2) 道路交通環境整備への市民参加の促進

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とともに、道路利用者等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します。

---

<sup>8</sup> ライフサイクルコスト…構造物の維持管理、解体・廃棄までに要する費用の総額。

#### 4 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域住民の移動手段の確保に向け、「安曇野市地域公共交通網形成計画」（平成30年6月策定）に基づき、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します。

##### デマンド交通あづみん



## 第1節 交通環境の整備

### 5 自転車利用環境の総合的整備

#### (1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

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、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、「安曇野市道路整備推進計画」（令和3年3月改定）及び「安曇野市自転車活用推進計画」（令和4年度策定予定）に基づき、自転車専用通行帯や路面標示などの自転車通行空間のネットワーク化を進め、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する総合的な取組を推進します。

また、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とが混在する区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止または駐停車禁止の規制を実施します。

#### (2) ソフト施策の推進

ルール・マナーの周知を図るとともに自動車と自転車の事故を防止するため、自動車運転者に対しては自転車の特性、危険事例等を周知し、自転車運転者に対してはヘルメットの着用を周知・徹底するなどのソフト施策を積極的に推進します。

自転車走行指導帯（路面標示）



## 6 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、また道路環境の整備という観点からも、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。

### (1) 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の取締りの推進、駐車場内における交通事故防止対策を推進します。

駐車場内における交通事故の発生を防止するため、駐車場内での交通事故発生形態等の広報啓発及び駐車場管理者による交通安全対策の促進を図ります。

### (2) パーキング・パーミット制度の普及促進

障がい者や高齢者等で歩行が困難な方のための信州パーキング・パーミット（障がい者用駐車場利用証）制度の普及を促進します。

### パーキング・パーミットの標示



## 第1節 交通環境の整備

### 7 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有<sup>9</sup>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を適正に行うよう指導します。

また、道路交通に支障を及ぼす、又はそのおそれのある不法占有物件等については、実態把握、積極的な対策によりその排除に努め、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します。

---

<sup>9</sup> 道路占有…道路上に施設等を設置し、継続して道路を使用すること。

## 8 災害に備えた道路交通環境の整備

### (1) 災害に備えた道路の整備

地震、大雨、大雪等による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、緊急輸送道路上にある道路構造物等の耐震対策を推進します。

大雨・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ます。

### (2) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施し、災害発生時における混乱を最小限に抑えるよう努めます。

### ラウンドアバウト<sup>10</sup>（環状交差点）



<sup>10</sup> ラウンドアバウト…合流と分岐を繰り返す円形の交差点で、環状の道路に一時停止位置や信号がないもの。



## 第1節 交通環境の整備

### 9 踏切道における交通の安全

踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造の改良や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があること、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、高齢者等の歩行者対策等、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に推進し、踏切事故の発生を防ぎます。

#### (1) 踏切道の構造改良、統廃合の推進

改良すべき踏切道は、関係機関と協議し安全確保に努めます。

また、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、引き続き統廃合を検討します。

#### (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

踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動を継続するとともに、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します。

#### 第4種踏切<sup>11</sup>



<sup>11</sup> 第4種踏切…踏切があることを示す警標以外に、列車の接近を知らせる警報機や自動遮断機が設置されていない踏切。



### 第2節 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、生涯を通して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題と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行います。特に、高齢化が進展する中で社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から、高齢者に対する交通安全教育を推進し、自転車を利用することが多い児童や生徒に対しては、自転車の安全利用についての指導を推進します。

##### (1) 幼児に対する交通安全教育

ア 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。

イ 認定こども園・幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、歌やダンス・視聴覚教材等の利用や、親子での実習など、分かりやすい指導に努めます。

ウ 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、交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が幼児の手本となって適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

## 第2節 交通安全思想の普及徹底

### 認定こども園交通安全教室



#### (2) 小学生に対する交通安全教育

ア 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・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。

イ 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、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。

ウ 関係機関・団体は、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推進します。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、自転車使用中等実際の交通の場面で、児童に基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者も対象とした交通安全講習会等の実施に努めます。

#### (3) 中学生に対する交通安全教育

ア 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。

イ 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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、

危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味並びに応急手当等の交通安全教育を実施します。

ウ 関係機関・団体は、交通安全教育が円滑に実施できるよう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講習会や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

ア 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、健全な社会人を育成することを目標とします。

イ 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、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解が深まるよう努めます。

ウ 生徒の多くが、近い将来、運転免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視し、運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、実践的な交通安全教育の充実を図ります。

エ 関係機関・団体は、交通安全教育が円滑に実施できるよう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を推進します。

オ 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します。

高校生による交通安全啓発活動



## 第2節 交通安全思想の普及徹底

### (5) 成人に対する交通安全教育

- ア 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、免許取得者以外に対する交通安全教育の充実に努めます。
- イ 運転免許取得後は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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。
- ウ 関係機関・団体、交通ボランティア等による、免許を持たない若者を対象とした自転車の安全利用を含めた交通安全教育を促進します。

### (6) 高齢者に対する交通安全教育

- ア 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、運転又は歩行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スキル及び交通ルール等の知識を認識させることを目標とします。
- イ 市や関係機関は、交通安全指導担当者の養成や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。
- ウ 交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、関係団体等による家庭訪問を通じた、交通・防犯両面からの個別指導を行います。特に、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い、反射材・自発光材の活用等交通安全用品の普及・活用等を促進します。

### (7) 障がい者に対する交通安全教育

- ア 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。
- イ 字幕入り映像の活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努めます。

## 2 効果的な交通安全教育の推進

### (1) 参加、体験、実践型の教育方法の活用

ア 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、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。

イ 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。

### 参加・体験・実践型高齢者交通安全教室



### (2) 交通安全教育指導者の養成、効果的な教材の充実

ア 受講者の年齢や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、教材等の充実及び効果的な教育手法の積極的な導入に努めます。

イ 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ます。



## 第2節 交通安全思想の普及徹底

### 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### (1) 市民参加型交通安全運動の推進

ア 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、市民による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、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。

#### 長野県スローガン 「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」

イ 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、市民参加型交通安全運動の充実・発展を図ります。

ウ 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、市民ニーズ等を踏まえた啓発の実施に努めます。

エ 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活動を促進します。

オ 運動の効果を検証・評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

#### 交通安全運動立哨活動の様子



### (2) 横断歩行者の安全確保

ア 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ことから、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

イ 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に加え、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、ハンドサインによる「横断歩道ルール・マナーアップ行動」を促します。

また、横断前の確実な行動確認と、横断中も安全確認を行う等、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。

### (3) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車は車両であり、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周知していきます。

イ 平成31年3月に施行された「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、自転車の利用促進を図っていきます。

ウ 自転車の交通事故防止や安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行等、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、スマートフォン等を注視しながらの乗用、イヤホン等を使用した状態での乗用の危険性等についての周知・徹底を図ります。

エ 安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、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。

オ 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、事故を防止するため、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視認性の向上対策を推進します。

カ 幼少期からの安全利用の教育と、保護者に対する安全意識の醸成を図るとと

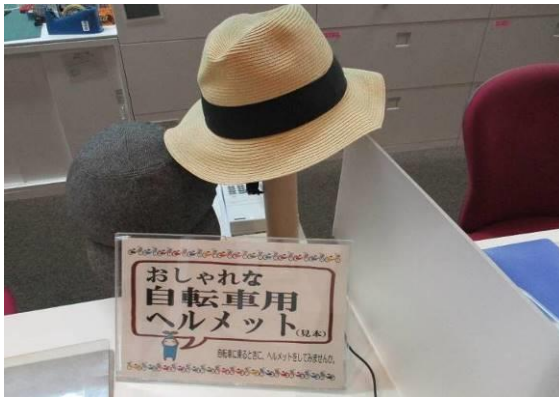
#### 自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
  - ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - ・ 夜間はライトを点灯
  - ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

## 第2節 交通安全思想の普及徹底

もに、乗用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、すべての年齢層の利用者に対して、ヘルメットの着用を推奨します。

### 市役所でのおしゃれヘルメットの展示



#### (4) 高齢運転者等支援の推進

- ア 自動車等の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を図るため、関係機関・団体と連携し、運転免許証を自主返納した者に対する市公共交通機関の乗車回数券の交付による支援事業の周知に努めます。
- イ 運転免許については、窓口となる警察とも連携し、高齢の運転者の免許の更新等について悩みをもつ本人や家族の立場に立った、情報提供や相談体制の整備に取り組みます。
- ウ 高齢者の自動車事故や自転車事故が多く発生している現状を踏まえ、交通安全教室の充実や、啓発活動を重点的に推進します。

### 地域（区）訪問型高齢者交通安全教室





- (5) 全ての座席におけるシートベルト着用の徹底
  - ア 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、全ての座席のシートベルト着用の徹底を図ります。
  - イ 関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報啓発活動を展開します。
  
- (6) チャイルドシートの正しい使用の徹底
  - ア 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、使用効果及び正しい使用方法について、認定こども園・幼稚園・保育所等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。
  
- (7) 反射材用品等の普及促進
  - ア 薄暮時から夜間における交通事故防止に期待できる反射材・自発光材の視認効果、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室等の機会を利用し広く市民に周知します。
  - イ 普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく、衣服や靴、かばん等の身の回り品への利用を推奨します。
  
- (8) 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
  - ア 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。
  - イ 地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、市民の規範意識の確立を図ります。
  
- (9) 効果的な広報の実施
  - ア 広報あづみの・あづみ野エフエム・インターネット・SNS等を活用し、交通事故等の実態を踏まえた広報活動を積極的に推進します。
  - イ 家庭、学校、職場、地域等や、官民が一体となった集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶等を図ります。

## 第2節 交通安全思想の普及徹底

ウ 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、高齢運転者標識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。



エ 薄暮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、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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促します。

### (10) 交通マナーアップの推進

交差点等における強引な右折の防止、適切なウイ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。

#### 4 地域の実情に応じた交通安全活動の推進

安曇野市交通安全計画、安曇野市交通安全運動推進計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的に取り入れるよう努めます。

##### (1) 交通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通じて働きかけを行います。

##### (2) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられることから、市民一人ひとりが交通安全に関する意識改革を進めることが非常に重要です。自分自身が地域の交通安全の主体であり、地域の安全は地域で守る意識を広く醸成することで、より効果のある交通安全施策を行うことができると考えられます。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、区（自治会）、家庭、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、市民の参加・協働を積極的に進めます。

市民による交通安全活動の様子



## 第2節 交通安全思想の普及徹底

### 5 交通事故への備え

長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例(平成31年3月18日施行)に基づき、被害者支援の観点から、万が一発生した場合の交通事故に備えて、加害者・被害者それぞれの立場で、損害保険等への加入を促進します。

また、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救急法について、講習会等を通じて普及啓発を行います。

#### (1) 任意の自動車保険への加入促進

自動車損害賠償保険(自賠責保険)と共に重要な役割を果たす、任意保険への加入を促進します。

#### (2) 自転車保険への加入促進

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、加害者に高額な損害賠償命令が下される事例が発生しています。自転車運転者は自転車損害賠償責任保険等の加入が県条例により義務付けられていることから、損害賠償責任保険への加入を促進します。

### TSマーク<sup>12</sup>



第一種



第二種

#### (3) 救急法の普及啓発活動の推進

措置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転

<sup>12</sup> TSマーク…自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、傷害保険、賠償責任保険、被害者見舞金(第二種TSマークのみ)が付帯されている。

## 第2章 講じようとする施策

管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。



朝が好きになる街

安曇野

作成 安曇野市 市民生活部 地域づくり課 生活安全係  
〒399-8281 安曇野市豊科 6000 番地  
TEL 0263-71-2495  
FAX 0263-72-3176