

# 第10次都留市交通安全計画（案）

（平成28年度 ～ 平成32年度）



都留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月に制定された交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、都留市では、9次にわたり都留市交通安全計画を策定し、昭和46年度以降、国、県、関係団体・民間団体等と連携し、各分野における交通安全対策を実施してきたところである。

しかしながら、道路交通事故の件数は、近年減少する傾向にあるとはいえ、依然として大きな社会問題となっている。

交通事故のない社会を実現させることは、国、県、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが高い意識を持って取り組まなければならない重要な課題である。

今後も人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指し、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な計画を定め、これに基づいて諸施策を一層推進していかなければならない。

この第10次都留市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第2項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定めこれを強力に実施するものとする。



# 目 次

計 画 ・ 基 本 構 想	1
第 1 章 道 路 交 通 の 安 全	
第 1 節 道 路 交 通 安 全 の 目 標 等	
I 道 路 交 通 事 故 の す う 勢	2
II 交 通 安 全 計 画 に お け る 目 標	3
第 2 節 道 路 交 通 安 全 に つ い て の 対 策	
I 今 後 の 道 路 交 通 安 全 対 策 の 方 向	4
1 高 齢 者 ・ 子 ど も の 安 全 確 保	4
2 歩 行 者 ・ 自 転 車 の 安 全 確 保	5
3 市 民 一 人 一 人 に よ る 交 通 安 全 の 推 進	5
4 交 通 実 態 を 踏 ま え た き め 細 や か な 対 策 の 推 進	6
II 道 路 交 通 安 全 の 施 策	6
1 市 民 一 人 一 人 の 交 通 安 全 意 識 の 高 揚	6
(1) 市 民 参 画 で つ く る 交 通 安 全 の 推 進	6
(2) 交 通 安 全 に 関 す る 普 及 啓 発 活 動 の 推 進	7
(3) 地 域 で つ く る 高 齢 者 交 通 安 全 対 策 の 推 進	10
(4) 自 転 車 の 安 全 利 用 の 推 進	11
(5) 飲 酒 運 転 の 根 絶	14
(6) 交 通 安 全 教 育 の 推 進	15
2 道 路 交 通 環 境 の 整 備	19
(1) 人 優 先 の 安 全 ・ 安 心 な 歩 行 空 間 の 整 備	19
(2) 幹 線 道 路 に お け る 交 通 安 全 対 策 の 推 進	20
(3) 交 通 安 全 施 設 等 の 整 備 推 進	20
(4) 効 果 的 な 交 通 規 制 の 促 進	21
(5) 自 転 車 利 用 環 境 の 整 備	21
(6) 災 害 に 備 え た 道 路 交 通 環 境 の 整 備	22
(7) 駐 車 場 対 策 の 推 進	22
(8) 交 通 安 全 に 関 与 す る 道 路 交 通 環 境 の 整 備	22
3 道 路 交 通 秩 序 の 維 持	23
(1) 交 通 の 指 導 取 締 り の 促 進 等	23
(2) 飲 酒 運 転 の 追 放 気 運 の 高 揚	23
(3) 暴 走 族 の 追 放 気 運 の 高 揚	24

4	救助・救急活動の充実	24
(1)	救助・救急体制の整備・拡充	24
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	25
5	被害者支援の推進	25
(1)	交通事故被害者支援の充実強化	25
6	交通事故調査・分析の充実	25
(1)	交通事故多発箇所の共同現地診断	26
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断	26

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 踏切道における交通安全の目標等

1	踏切事故のすう勢等	27
2	交通安全計画における目標	27

### 第2節 踏切道における交通安全の対策

1	今後の踏切道における交通安全対策の方向	27
2	踏切道における交通安全の施策	28
3	簡易遮断機設置箇所一覧	29

資料1	交通安全団体への協力・支援	30
資料2	都留市交通安全対策会議条例	32
資料3	都留市交通安全条例	34
資料4	都留市交通安全計画	36

# 計 画 ・ 基 本 構 想

## 都留市交通安全計画の位置づけ

本計画は交通安全対策基本法を根拠としたもので、国が策定した交通安全基本計画に基づき、山梨県が第10次山梨県交通安全計画を策定し、この県計画に基づき都留市が策定する計画です。

この計画は、都留市の交通安全施策の大綱として位置づけられるもので、都留市交通安全条例に基づき、「第6次都留市長期総合計画」を上位計画とし、他の関連計画との整合を図りながら、交通安全の施策に関する総合的な基本方針を協議し、当該施策をより効果的に推進するために組織された都留市交通安全対策会議で策定されます。

国、県ともに昭和46年度からの計画を第1次計画とし、5年ごとに改定を行っており、都留市交通安全計画も県が定めた計画に基づき5年ごとに改定しています。

平成23年度を初年度とする第9次計画の計画期間が平成27年度で終了するため、平成28年度から平成32年度までの第10次都留市交通安全計画を新たに策定するものです。

## 計画の基本的な考え方

安全な交通社会の形成に向け、交通安全のための施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念を基本に、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、交通事故及びこれによる死傷者をゼロにすることを目標に、市内の交通環境の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に即した安全施策を講じていく必要があります。

このような観点から、都留市では山梨県の交通安全計画に基づき、「人優先」を基本として、交通社会を構成する「人」と道路等の「交通環境」について、相互の関連を考慮しながら本市の実態に即した施策を継続的に推進します。

また、「第6次都留市長期総合計画」の基本計画V、安全・安心、コミュニティ分野「紡ぎます！人と人のつながりのまち」の政策1：安全・安心のまちづくりの施策4：交通安全対策の推進を羅針盤に、この計画を積極的に推進し、その効果を高めるよう努めるものとする。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通安全の目標等

道路交通事故のない社会をめざして

人命尊重の理念に基づき、誰もが希望に満ち安全で安心して暮らせる交通事故のない都留市を目指す。

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。

《 道路交通の安全目標 》

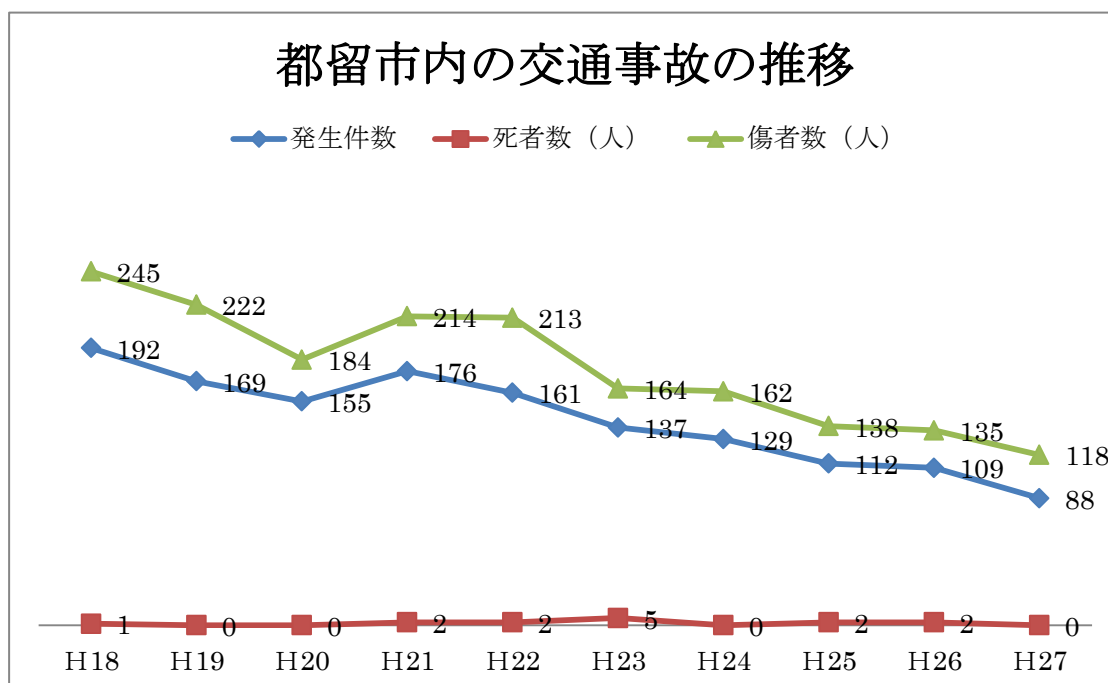
年間死者数を0人とする。

(交通事故発生後24時間以内に死亡した人の数)

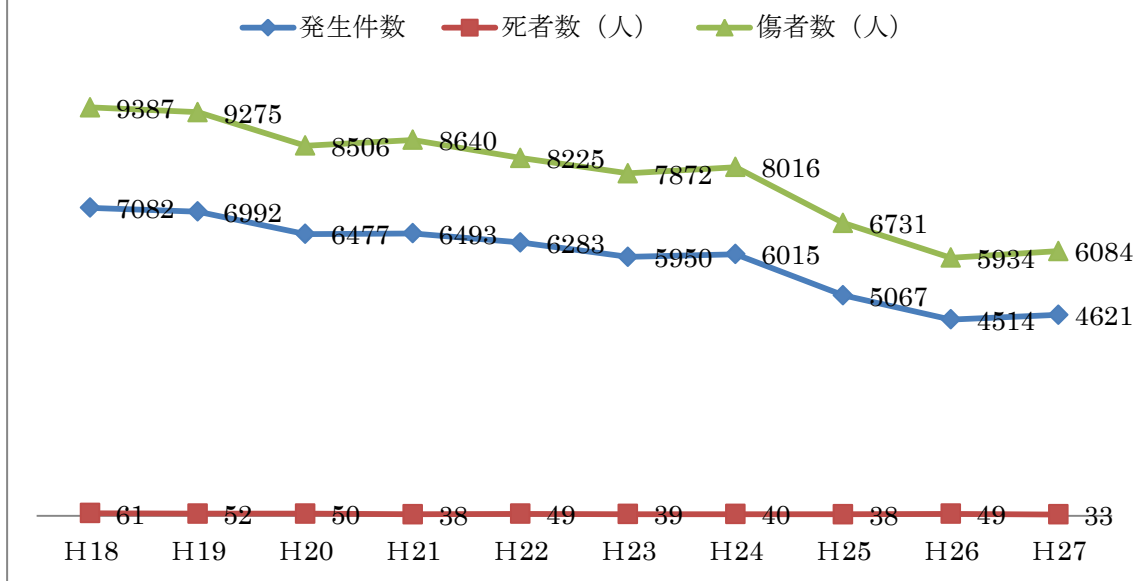
### 1 道路交通事故のすう勢

都留市内の交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともに年々減少しており、平成27年の発生件数は88件、負傷者数118人でした。この数値は第9次計画初年度の平成23年の発生件数137件、負傷者数164件と比較すると、発生件数で約15%の減少、負傷者数で約14%の減少となっております。

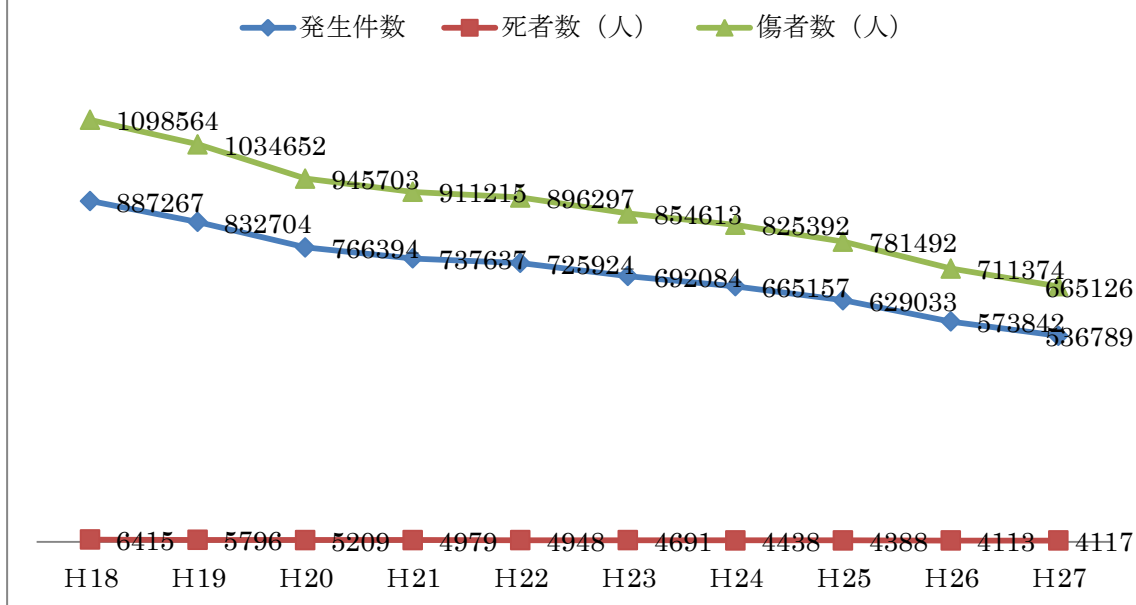
死者数につきましては、平成23年5人、平成24年0人、平成25年2人、平成26年2人、平成27年0人となっております。



## 山梨県内の交通事故の推移



## 全国の交通事故の推移



## 2 交通安全計画における目標

県の第10次交通安全計画での目標は、平成32年までに交通事故件数を4,400件以下、交通事故死者数を30人以下にしている。

本市の究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指していますが、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、県の目標を参考に、本計画の計画期間である平成32年までに、以下の数値

を本市の抑止目標として取り組んでいきます。

区 分	期 間	目 標 数 値
第10次都留市 交通安全計画	平成28年度～ 平成32年度	年間件数 88件以下 年間死者数 0人

\*ここでの年間死者数は、交通事故発生後24時間以内に死亡した人の数を指します。

この目標達成に向け、警察をはじめ、市民、関係機関、団体等と連携・協力してこの計画の施策を実施します。

## 第2節 道路交通安全についての対策

### I 今後の道路交通安全対策の方向

これまで交通事故発生件数並びに道路交通事故による死者数、負傷者数が減少してきたことは、これまで実施してきた施策に一定の効果があつたものと評価できます。

今後においては、これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加え、社会情勢や交通情勢の変化等に的確に対応し、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取り組みを積み重ねることにより、計画の実効性を確保していくことが求められています。

このような観点から、第10次都留市交通安全計画は、第9次計画を引継ぎながら、本市の特徴を踏まえ、

- 1 高齢者・子どもの安全確保
- 2 歩行者・自転車の安全確保
- 3 市民一人ひとりによる交通安全の推進
- 4 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

の4つの項目に視点を置き、計画づくりを行います。

#### 1 高齢者・子どもの安全確保

高齢者の関係する交通事故が増加傾向にある中で、既に超高齢化社会を迎えた本市の現状を踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができる交通社会の形成に取り組んでいくことが重要です。

そのためには、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策とともに、事故を起こし、加害者となることを防止する取り組みなど、それぞれの高齢者の特性に応じた対策を強化することが喫緊の課題と



なります。

また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわらず、交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化など、利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ、生活に密着した交通安全活動を推進します。

また、少子化の進展の中で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は、子どもを交通事故から守る必要性が一層求められます。

このため、子どもの安全を確保する観点から、幼児から心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、通学路においては、歩道等の歩行空間の整備を推進します。

## 2 歩行者・自転車の安全確保

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重要であり、特に、高齢者や子どもにとって交通事故の多い身近な道路の安全性を高めることが一層求められています。

このため、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道等の整備を行い、歩行空間の確保を進めるとともに、反射材の利用・普及を促進するなど、歩行者の安全確保を図ります。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には一転して加害者となることから、被害者と加害者それぞれの立場に応じた対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を推進するためには、生活道路等における自転車の走行空間を確保するとともに、自転車利用者が歩行者等の安全な通行を脅かし重大な交通事故を発生させることが社会問題化していることから、自転車の交通ルールやマナー等の交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、駅前や歩道上の放置自転車が問題となっていることから、駐輪場の利用促進や放置自転車対策を推進します。

## 3 市民一人ひとりによる交通安全の推進

交通事故の防止には、すべての市民が交通事故の危険性を認識し、日常から交通ルールやマナーを意識して行動することが重要です。

このことから、交通安全に関する啓発活動や広報活動を通じて交通安全意識の向上を図り、交通安全を推進します。

## 4 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

第9次計画の期間においては、前述の3点に基づいて総合的な交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷数の減少に寄与してきたところですが、現在の状態で推移している交通事故死者数をなくすためには、多様な発生原因に即した対策を講じる必要があります。

このため、交通死亡事故の防止政策をさらに充実・強化するために、警察や関係機関と連携して交通死亡事故現場の共同現地診断を行い、発生場所、時間帯、形態、交通量等を詳細に分析し、よりきめ細やかな対策を推進します。

## II 道路交通安全の施策

- 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- 2 道路交通環境の整備
- 3 道路交通秩序の維持
- 4 救助・救急活動の充実
- 5 被害者支援の推進
- 6 交通事故調査・分析の充実

### 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であり、交通社会に適応する人間を育成するために、幼児期から適切な指導・教育を実施します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については、関係機関・団体と連携し推進します。

#### (1) 市民総参加でつくる交通安全の推進

関係機関・団体等がより一層連携を強化するとともに、それぞれが主体となり、春・秋の全国交通安全運動に加えて、夏・年末の交通安全運動等を、関係団体の協力により、幅広い市民総ぐるみの各種交通安全活動を推進します。

#### 「交通安全パレード」

「春の全国交通安全運動」期間中に国道139号都留バイパスを約600mに渡り、総勢約400人の隊列縦隊で交通安全をアピールします。

平成27年度は関係団体として13団体が参加。



## (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

交通安全思想を普及させるため、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を中心に、実態に即した市民運動を実施します。

#### 街頭指導所の開設

「秋の全国交通安全運動」期間中に国道139号において通行車両を停止させて、交通安全啓発用品を配布し安全運転等の呼びかけを行う。

参加団体：10団体 約70名参加（平成27年度）



## 街頭啓発活動

黄色い羽根配布運動、「夏」と「年末」の交通事故防止県民運動、飲酒運転根絶運動、高齢者交通死亡事故防止運動、踏切事故防止キャンペーン運動。



### ② 広報活動の推進

交通安全運動等を効果的に展開し、主要交差点における啓発キャンペーン等を積極的に実施し、広報誌やCATV等を活用し啓発に努めます。

### ③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、運転席及び助手席の着用率100%を目標とし、併せて後部座席におけるシートベルト着用、子どもを同乗させる場合におけるチャイルドシートの着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動等あらゆる機会に広報活動を行い着用の徹底を図ります。

また、シートベルト及びチャイルドシート着用を徹底するため、毎月14日を基準日として、特定の場所でシートベルト着用推進を目的とした調査を実施します。平成27年の調査結果は、運転席99.3%、助手席98.6%となっています。

## シートベルト着用率調査 (一市町村一運動)

毎月14日前後の午前9時～10時の1時間に着用率調査とハンドプレートによる啓発活動を実施する。

調査場所：上谷交番前

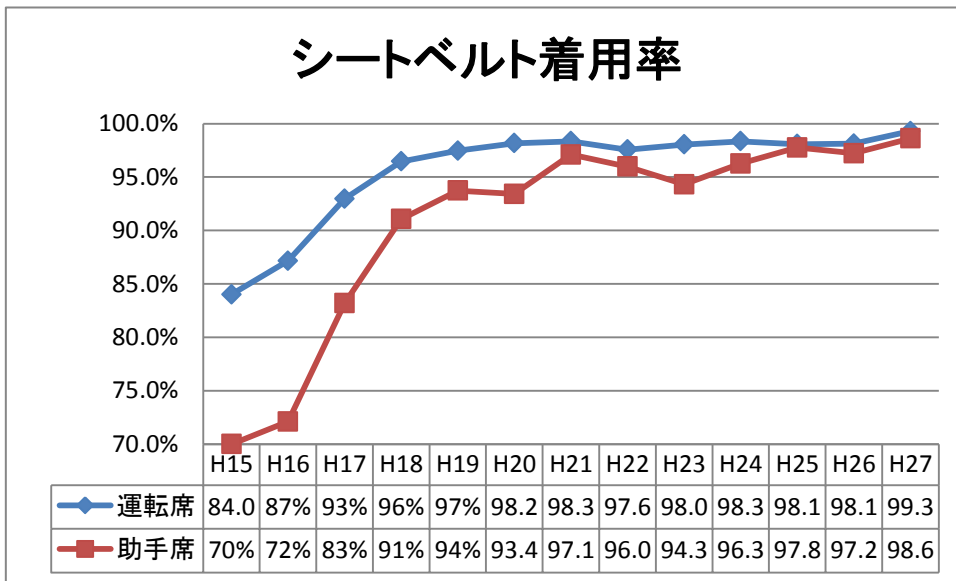
啓発物品を市内各地域コミュニティセンター、市内飲食店等に設置し啓発促進する。



【 都留市チャイルドシート  
着用啓発マスコット 】



【 シートベルト着用推進啓発物品 】



#### ④安全確保のための普及活動

薄暮時及び夜間における歩行者・自転車利用者の交通事故を防止するため、交通安全教室などで視認性の高い服装の着用や反射材を活用する効果を周知させるとともに、その普及促進を図ります。また、自動車運転者から認識しやすいフラッシュ機能付「交通警告板」の普及を図り、歩行者の交通事故抑止に努めます。

### (3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

高齢者を交通事故から守るためには、高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、家族に限らず隣近所で見守っていくことが重要です。

そこで、地域ぐるみで交通安全を意識する機会の少ない高齢者に声をかけるなど、高齢者をケアする活動を推進します。



#### ① 高齢者に対する交通安全教育

高齢者が多く集まるイベントや老人クラブとの連携によるチラシや反射材を用いた交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、交通安全意識の高揚を図るとともに、夜間の事故防止対策として反射材等の利用を促進します。

#### ② 高齢者が集まる場所における交通安全広報の推進

老人福祉施設等、高齢者が集まる場所において、事故を未然に防ぐための行動について呼びかける活動を推進します。

#### ③ 運転免許自主返納に対する優遇措置

高齢運転者が加害者となる交通事故を減少させるため、関係機関・団体と連携し高齢者が自主的に運転免許証を返納しやすい環境づくりを進め、返納を支援する事業に取り組むとともに、企業等に返納者に対する優遇措置の協賛を働きかけます。

本市では、住民基本台帳に記載されている満65歳以上の方で、運転免許自主返納後3ヵ月以内に地域環境課窓口申請することにより、その年度のみ、市内路線バスにも使用可能な市内循環バス回数券の交付を実施しています。

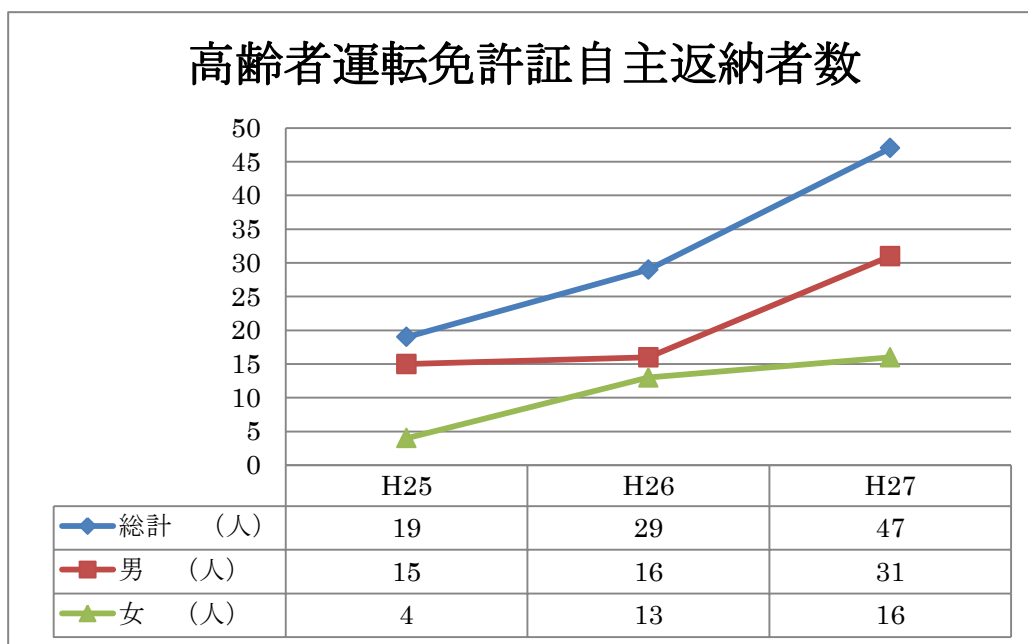
#### ④ 運転免許自主返納制度の周知

運転に不安のある高齢者への運転免許自主返納制度の周知徹底を図り、高齢者に対する交通安全意識の高揚に努めます。

本市においては、高齢ドライバーによる交通事故が増加傾向にある事を受けて、被害者に留まらず加害者となる悲惨な事故の発生を未然に防ぐため、判断能力及び身体能力の衰えから、車の運転に不安のある高齢者の運転免許証の自主返納事業を平成25年4月1日から実施していますが、今後も自主返納制



度の普及促進に努めます。



#### (4) 自転車の安全利用の推進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも気軽に利用できる便利な乗り物ですが、自転車の歩道での暴走や、乗車中に携帯電話を使用しながら走行するなど、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。

県内の自転車乗車中の事故件数は交通事故全体の約1割以上を占めており、交通事故防止対策を推進する上で自転車の安全利用対策に取り組んでいく必要があります。自転車の安全利用に関するこれまでの取り組みは、自転車運転者が自動車等との交通事故により被害者となることを防止する対策を中心に展開していました。しかしながら、自転車運転者が歩行者等と衝突し加害者となる交通事故も発生し社会問題化していることから、自転車の安全利用を徹底するための対策が急務となっています。

##### ① 自転車に係る交通事故防止対策

学齢期の交通事故発生状況（死傷者数）をみると、自転車に関係する事故は日常的な行動範囲が広がり自転車の運転を行う機会が増加することに伴い、割合が高くなっています。このため、次代を担う小・中・高生の子どものための安全な育成環境を確保するためにも、自転車の安全利用対策を強化する必要があります。

## ② 自転車保険の普及及び加入の促進

自転車が歩行者をはねたり、自転車同士で衝突するなどの交通事故により、自転車運転者が加害者となる事故が起きています。その中でも、自転車運転者が歩行者を死亡させたり、重度の障害を負わせた場合、高額賠償を命ずる判決が出されていますが、賠償責任に対応した保険に加入していない自転車運転者も多いと推察されることから、被害者救済の側面からも懸念される問題となっています。このため、自転車の安全利用の徹底と合わせて、自転車運転者に賠償責任が生じた場合に備えた保険への加入を促進する必要があります。

## ③ 自転車安全利用の啓発

自転車運転者によるルールやマナーの遵守が徹底されていないことを原因とした自転車に関係する交通事故が頻繁に起きるなど、交通環境を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、道路交通法が改正され、平成27年6月1日から政令で定められた14の危険行為を繰り返した者に対し、交通安全講習を受講することが義務付けられました。同講習制度をはじめ自転車安全利用五則など交通ルールに関する啓発活動を通じて、自転車の安全利用を徹底していく必要があります。

# 自転車安全利用五則

— 正しいルールで、安全に自転車を利用しましょう！ —

## ① 自転車は 車道が原則 歩道は例外

◇ 道路交通法上、自転車は軽車両！

・交通状況により車道が危険な時等には歩道を通行できます。



## ② 車道は 左側 を通行

◇ 自転車は車道の左側に寄って通行！





### ③ 歩道は 歩行者優先 自転車は 車道寄りを徐行

- ◇ 自転車が歩道を通行するときは、車道寄りの部分を徐行！
  - ・歩行者の通行を妨げそうなときは、一時停止をする（＝歩行者優先）。



### ④ 安全ルールを守る

- ◇ 酒気帯び運転は禁止！【罰則】5年以下の懲役又は、100万円以下の罰金。
- ◇ 二人乗りは禁止！【罰則】2万円以下の罰金又は科料。
  - ・6歳未満の子どもを1人乗せるなどの場合を除く。



- ◇ 並進は禁止！【罰則】2万円以下の罰金又は科料。
  - ・「並進可」標識のある場所以外では禁止。



- ◇ 夜間はライトを点灯！  
【罰則】5万円以下の罰金。
  - ・前照灯及び尾灯(又は反射器材)をつける。



- ◇ 交差点では一時停止 と 安全確認 ！

【罰則】 3ヵ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金。

- ・ 一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行する。



◇ 信号を守る！ 【罰則】 3ヵ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金。

◇ 傘をさしながら自転車を運転しない！ 【罰則】 5万円以下の罰金。

## ⑤ 子どもはヘルメット を着用

- ◇ 児童・幼児の責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは乗車用ヘルメットをかぶせる！



## (5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、重大な交通事故を引き起こす要因となっています。山梨県交通安全県民運動基本方針において「飲酒運転の根絶」は最重点活動に掲げられており、飲酒が運転に及ぼす影響や飲酒運転が重大事故に直結する危険性と職場や家庭をはじめ県民すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、市民総ぐるみで飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。



＝ 飲酒運転根絶宣言 ＝

本市では、平成22年9月30日に『飲酒運転根絶宣言』を行い、大月警察署、関係諸団体等と協力して広報啓発、指導を強力に推進しています。

しかしながら、死亡事故等重大事故に直結する飲酒運転は、防止について指導、啓発を行っているにも拘わらず、現在においても後を絶たず、死亡事故の大きな要因の一つとなっています。

根絶には、運転者のみならず、同乗者や職場、家族への指導啓発が有効であることから、街頭指導を始め定期的に広報誌や都留CATVでの啓発活動の推進を図ります。



【 飲酒運転根絶用啓発物品 】



【 交通安全シンボル塔Ⅱ 】

## (6) 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、幼児期に道路を通行する際の安全を確保するためばかりでなく、将来、さまざまな形で道路を通行する時に必要な、「安全に道路を通行しようとする意識」を養うためにも必要不可欠です。

そのため、幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、幼稚園・保育園（所）及び保護者と連携・協力し、交通安全パレードへの参加や交通安全ぬりえ等を活用して交通安全教育の内容の充実を図ります。



児童は、小学校での活動、自転車の利用等を通じ、幼児期に比べ行動範囲が著しく広がります。また、高学年になると、保護者から離れて単独または複数で行動する機会が増えます。

小学校においては、家庭及び関係機関、団体と連携・協力し、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた安全行動が習得できるよう具体的な交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

【 反射材付レッスンバック 】



③中学生に対する交通安全教育

中学生は、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。また、自転車等の車両に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まる時期であるなど、社会人として本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあります。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技術を十分に習得させるとともに、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。



＝ スタントマンによる交通安全教室 ＝

## 交通安全標語コンクール開催

各家庭や学校などで交通安全について話し合うことにより、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づける目的で都留市交通安全対策本部と都留市交通安全連合会が主催する交通安全標語コンクールを開催しています。

平成14年度から毎年最優秀作品は、オリジナルのぼり旗にして各地域・市内小中学校に配布し、交通安全意識の高揚に役立っています。

また、交通安全シンボル塔にも掲出され、参加賞のボールペン等に印字し、交通安全啓発活動等で利用されている。

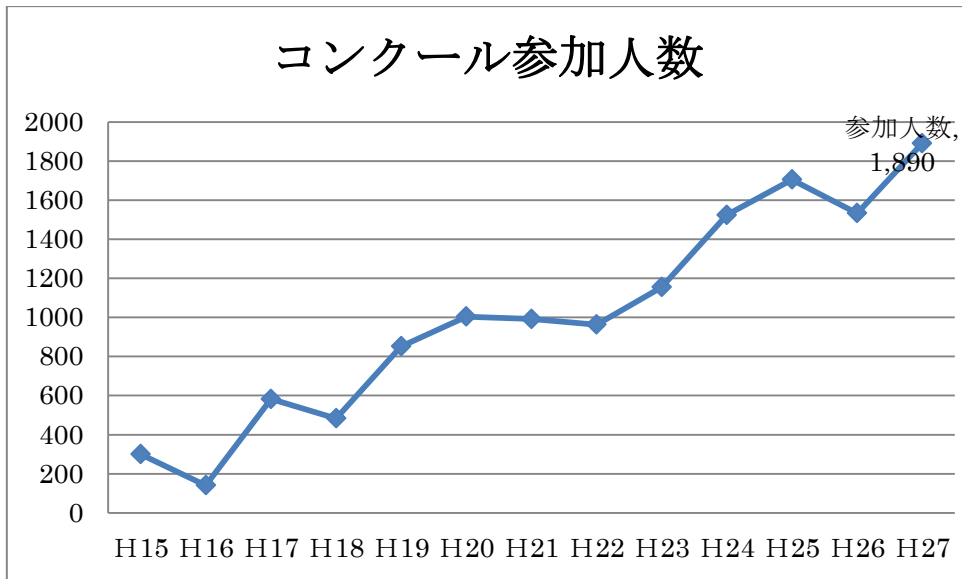


### 平成27年度最優秀作品

命をうばう 三つの悪魔 飲酒・ドラッグ・スマートフォン

守ろうよ やさしい速度 大事な命

はんしゃざい くらいよみちの いのちづな



#### ④ 高校生に対する交通安全教育

高校生は、自動車等の免許を取得することが可能な年齢に達し、その多くが近い将来、普通免許を取得し、自動車等の運転者として交通社会に参加するようになります。また、高校生の交通事故のうち、自転車やバイクの事故の割合が高くなっており、このような交通事故を防止する必要があります。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、自転車やバイクの運転者として安全に道路を通行するための技能と知識を十分習得させるとともに、生徒自らの積極的な交通安全活動への参加を促進します。

#### ⑤ 成人等に対する交通安全教育

地域・職場における講習会を積極的に開催するほか、民間交通安全団体の活動を通じて、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート・ヘルメット等の正しい着用、著しい速度超過、飲酒運転、走行中の携帯電話の使用等・死亡事故に直結する恐れの高い悪質で危険な運転の防止等を中心に自発的な安全行動を促して、社会的責任の自覚を醸成します。



## ⑥ 体障害者に対する交通安全教育

身体に障害のある方の安全な通行方法について、関係機関・団体等と連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

## ⑦ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、警察署と連携をとりながら、講師の派遣や情報の提供等必要に応じて、日本の交通ルールに関する知識の普及を目的とした交通安全教育に努めます。



【 啓発物品（反射材）各種 】



【 各種啓発チラシ 】

## 2 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、「人優先」の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るため道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路整備の中で、地域の実情に応じ、交通安全施設の整備等を推進します。

特に、道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施する等、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、「人優先」の交通安全対策を推進します。

### (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### ① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路における歩行者と車両が共存できる安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを推進します。

#### ② 歩行空間等の整備

##### ア 歩道及び自転車利用環境の整備

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、歩行者等の事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自転車利用環境の整備

を推進します。

#### イ ひとにやさしい信号機等の整備

高齢者、障害者等の通行の安全を確保するため、道路利用者の特性に応じたバリアフリー対応型信号機、歩車道分離型信号機、道路標識の高輝度化等の整備を関係機関と協議しながら推進します。

#### ウ 通学路等の整備

児童等の安全を確保するため、通学路を中心に道路交通実態に応じた歩道等の整備や信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

なお、毎年実施している市内各小学校の通学路点検においては、関係機関と連携し、対策が必要な箇所の抽出を行い、改善を進めてきましたが、今後も児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保に向けた取り組みを継続的に推進します。

## (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

事故危険箇所対策においては、交差点改良、信号機の新設・改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明・視線誘導標等の設備、道路標識設置及び高輝度化等の対策を推進します。

### ② 市道・県道等における交通規制

道路の構造、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえ、交通事情に見合った信号制御、交通規制による交通環境の改善を要請し、交通の安全を確保します。

## (3) 交通安全施設等の整備推進

### ① 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況に応じて、道路標識や道路標示の高輝度化等により、歩行者等の安全を確保するために交通安全施設の整備を推進します。また、本市を訪れる多くの観光客にわかりやすい交通標識や道路案内看板等の充実に努めます。

### ② 信号機の設置及び改良の促進

自治会等から寄せられている信号機の設置要望や交通量、交通事故発生状況等の交通環境を総合的に勘案して、必要性、緊急性の高い箇所への信号機設置を所轄の警察署を通じ、山梨県公安委員会へ要望するとともに、既存の信号機についても、交通環境の変化に応じた信号機の改良及び移転・撤去を要望します。



### ③ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間に対して区画線、路面標示、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においてはドット線、交差点クロスマークの設置等による交差点存在の明確化、カーブ地点においては線形の明確化に努めます。



### ④ 夜間事故防止対策の推進

夜間における視認性を高めるため、交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯の設置、道路標識や道路標示の高輝度化を努めます。

### (4) 効果的な交通規制の促進

主に通過交通の多い幹線道路においては、円滑化に重点を置いた交通規制を促進し、歩行者等の安全な通行を確保すべき生活道路等においては、低速度規制や通過交通を抑制するための交通規制を促進するなど、地域の特性に応じた交通安全対策を推進します。

### (5) 自転車利用環境の整備

自転車利用者及び歩行者等の安全を確保するため、自転車と歩行者の分離を図るための交通規制を促進します。

また、道路管理者、交通管理者と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図るとともに、放置自転車は円滑な交通が妨げられ、交通事故を誘発する一因となるだけでなく、消防・救急活動に支障をきたすため、自転車利用者に対し、正しい駐輪方法等についての啓発に努めます。

## (6) 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

道路は、都市間相互連絡し、生活や経済活動等あらゆる社会活動を支える重要な施設であり、震災時においても、救援救護活動、緊急物資の輸送等の重要な役割を担っていることから、安全確保に努めます。

### ② 災害発生時における交通規制

災害発生時は、道路利用者の安全確保を図るとともに、災害応急対策を円滑に行うため、「都留市地域防災計画」に基づき迅速かつ的確な交通規制が実施されるよう対処します。

### ③ 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・分析し、防災無線等で情報提供を行います。

また、通行可能な道路網を把握して災害対策路線の確保に向けた情報の収集・提供に努めます。

## (7) 駐車対策の推進

広報誌、ホームページ等により、広く市民に違法駐車対策について広報啓発活動を行い、「違法駐車をしない、させない、許さない」の機運の醸成を図るとともに、関係機関、団体と有機的に連携し、秩序ある駐車を推進します。

## (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ①道路の使用及び占用の適正化等

#### ア 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あたっては、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について指導します。

また、道路工事等に伴う道路使用許可の適正な運用及び道路使用許可条件の履行等の確認により、交通の安全と円滑を確保します。

#### イ 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画、開発事業、大規模小売店舗等の建設に際し、地域全体の交通情勢を勘案した上で、計画の段階から、駐車場の確保、周辺交通に与

える影響の軽減等について交通管理上必要な指導・提言を積極的に行います。

#### ②休憩施設等の利用促進

夜間運転や過労運転などによる事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」などの休憩施設等の利用促進を図ります。

#### ③子どもの遊び場の管理

路上における遊びや運動による事故防止のため、児童の遊び場を関係団体と協力し管理します。

#### ④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、欠陥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、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

### 3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故捜査、暴走族の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、飲酒運転や著しい速度超過等悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを促進するとともに、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

#### (1) 交通の指導取締りの促進等

交通事故実態等を的確に分析し、飲酒運転や著しい速度超過等、悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通取締りを警察に要請し、飲酒運転や暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

#### (2) 飲酒運転の追放気運の高揚

飲酒運転に対しては、重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、重点的かつ効果的な取締りを警察に要請するとともに、広報誌等で飲酒運転の危険性の周知徹底を図り、飲酒運転の追放を図ります。

### (3) 暴走族の追放気運の高揚

暴走族の追放を図るためには、警察の取締りの強化に加え、交通安全運動等のあらゆる機会に広報啓発し、地域における暴走族追放の機運の醸成を図ります。

また、暴走族が暴走行為をする際に集合す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、暴走族の集合を禁ずる旨の掲示をする等、暴走族の集合等をさせないための環境づくりに努めるとともに、警察、道路管理者と連携し、暴走行為ができない道路交通環境の整備に努めます。

## 4 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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の充実に努めます。

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、医師等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの救急通報体制の整備や、※バイスタンダーによる応急手当の普及等を推進します。

※バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ① 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者を、負傷者の救命を図り、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救急医療体制の充実に努めます。

#### ② 市民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるためには、バイスタンダーによる応急手当の普及が重要となってきます。

このため、消防機関等において実施される、地域住民を対象とした応急手当等の知識や実技の普及を図る講習会の開催を推進します。

また、心肺蘇生法やAED（自動体外式除細動器）の操作方法についての広報啓発活動を積極的に行い、救急法の普及を図ります。

## (2) 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、救急医療機関の受け入れ、連絡体制の明確化を図ります。



## 5 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的、経済的に多大な打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれる等、大きな不幸に見舞われています。

交通事故被害者等を支援するため、その心情に配慮した交通事故相談等の対策を推進します。

### (1) 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や社会的、経済的負担に適切に対応するため、県交通事故相談所（県民生活センター）をはじめとした各種相談機関等との横の連携を密にして、交通事故相談業務の充実に努めます。

## 6 交通事故調査・分析の充実

交通事故に関して警察、関係機関等との共同により事故原因の分析を行い効果的な対策の実施に努めます。

## (1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している箇所において警察、関係機関・団体と共同現地診断を実施し、道路交通環境の観点から事故多発原因及び対策を検討し、事故防止を図ります。

## (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通死亡事故や被害の大きい事故、社会的に反響の大きい事故が発生した場合には、現地において警察や関係機関・団体と共同により、緊急現地診断を行い、運転者の人的要因や道路環境の外的要因を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施することで同種事故の再発防止を図ります。



＝ 国道139号 死亡事故発生箇所での実地調査 ＝



## 第2章 鉄道交通の安全

### 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。が、改良すべき踏切道が今もなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

踏切道における交通安全の目標は、踏切事故件数ゼロを目指します。

### 第1節 踏切道における交通安全の目標等

#### 1 踏切事故のすう勢等

踏切事故は、全国的にも減少傾向にあり、市内では、平成23年から27年の発生件数は11件となっています。

事故内容は、遮断機を折られるなど、設備破損によるものですが、いずれも、重大な事故に発展するおそれがあります。

#### 2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故件数ゼロを目指します。

### 第2節 踏切道における交通安全の対策

#### 1 今後の踏切道における交通安全対策の方向

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、構造の改良、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、より効果的な対策を総合的に推進します。

## 2 踏切道における交通安全の施策

### (1) 踏切道の構造の改良の促進

警報機、遮断機の整備されていない踏切道や円滑な交通安全の妨げとなっている踏切道については交通量を勘案して、幅員等の構造改良を必要に応じ鉄道事業者と協議します。

警報機・遮断機のない踏切に、人身事故防止のため、簡易遮断機の設置を推進します。



= 簡易遮断機（遮断機を手で持ち上げて通行） =

### (2) その他踏切道の交通の安全

自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、鉄道事業者と協力して、踏切事故防止キャンペーンなど広報啓発に努めるとともに、行動範囲が広がる児童を対象とした踏切安全教室など、関係機関と連携し学校教育活動を通じて安全教育を推進します。



= 踏切安全教室 =



### 3 簡易遮断機設置箇所一覧

## 簡易遮断機設置箇所(都留市)

#### 4種踏切道

NO.	踏切道名	キ口程	場 所	駅 間	幅員	交通	道 路 名
					(m)	規制	
1	3K380M踏切	3k380M	田野倉田代1730-3地先	田野倉駅～禾生駅	1.8	B	農道
2	御寺踏切	3k430M	田野倉田代1725-3地先	田野倉駅～禾生駅	1.5	無	農道
3	東電用水上踏切	5k270M	古川度大久保32-3地先	田野倉駅～禾生駅	1.8	B	市道都留二中古川度線
4	中島原第一踏切	6k050M	古川度溝の尾405-2地先	禾生駅～赤坂駅	1.3	B	市道東陽院森下線
5	中島原第三踏切	6k345M	古川度溝の尾331-3地先	禾生駅～赤坂駅	1.8	B	側道北側四日市場古川度支線2
6	中島原第四踏切	6k455M	四日市場下境698-3地先	禾生駅～赤坂駅	1.8	B	側道北側四日市場古川度支線1
7	中島原第五踏切	6k595M	四日市場中道619-2地先	禾生駅～赤坂駅	1.5	B	市道四日市場キツネ森線
8	7K248M踏切	7k248M	四日市場田代辻15-2地先	赤坂駅～都留市駅	1.8	B	農道
9	7K522M踏切	7k522M	下谷新井1282-4	赤坂駅～都留市駅	1.2	A	市道新明町徳重線
10	鷹の巣下踏切	7k880M	下谷徳重1186-3	赤坂駅～都留市駅	1.5	B	市道新明町徳重線
11	鷹の巣踏切	7k080M	下谷徳重1161-3	赤坂駅～都留市駅	1.2	無	市道生堀鷹ノ巣線
12	田町踏切	8k195M	下谷田町772-3地先	赤坂駅～都留市駅	1.3	無	農道
13	8K307M踏切	8k307M	下谷田町755-3	赤坂駅～都留市駅	1.2	無	農道
14	8K850M踏切	8k850M	下谷三の丸393-1	都留市駅～谷村町駅	1.0	無	農道
15	浄水場踏切	11k080M	上谷四の側902-地先	都留文大前駅～十日市場駅	1.6	B	市道堂子線
16	11K680M踏切	11k680M	十日市場西海道782-2	十日市場駅～東桂駅	0.9	B	農道
17	12K480M踏切	12k480M	十日市場祖里畑1669-2地先	十日市場駅～東桂駅	1.1	無	市道湯の沢夏狩線支線1号
18	夏狩踏切	12k936M	桂町680	東桂駅構内	2.0	B	市道東桂駅夏狩線支線3号

## 資料1 交通安全団体への協力・支援



＝都留市交通安全祈願祭＝

交通安全に対する市民一般の関心を高めるには、民間の自主的な活動を期待するところが多いことから、交通安全を目的とする民間団体、その他の交通に関係のある業務を行う団体等の組織を充実強化するとともに、交通安全教育に関する研修会、街頭指導所の開設等を含め積極的に参加し、指導力の向上を図ることが重要です。

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と、意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、市及び関係団体が密接な連携の下に、家庭・学校・職場・地域に対して交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した広報活動に努めます。

### ・都留市交通対策推進協議会

交通の増加等の情勢にかんがみ、市民の交通安全対策を総合的かつ効果的に協議推進し、市民生活の安全に寄与することを目的とした各種関係団体の代表者からなる組織。構成員は65名。



## ・都留市交通安全連合会

都留市内8地区の安協支部を中心に構成され、役員数は約450名。

都留市内における交通道德の普及及び交通事故の発生防止に努め、関係機関と近密な連帯のもと、地域住民を交通災害から未然に守ることを目的とした団体。



=交通安全パレード開式=

## ・都留市一般交通指導員連絡会

市長から委嘱された一般交通指導員8名。

各交通安全運動期間中に加え、「高齢者交通死亡事故多発注意報」等の発令時における緊急街頭指導の実施。

また、各地域の行事において交通指導の協力。



## ・都留市交通安全母の会

交通安全思想を各家庭に浸透させることを目的としたボランティア団体。会員は15名。

「高齢者宅訪問」「登下校時の見守り」等の活動実施。



## 資料2 都留市交通安全対策会議条例

(昭和46年4月1日条例第12号)

改正 昭和56年10月9日条例第27号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、都留市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務を行う。

- (1) 都留市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を統理する。
- 4 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。
  - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (2) 山梨県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (3) 山梨県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
  - (4) 都留市職員のうちから市長が任命する者
  - (5) 教育委員会の教育長
- 6 委員の定数は、10人以内とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、1年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 市長は、委員に欠員を生じたときは、補欠の委員を委嘱又は任命することができる。
- 3 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(特別委員)

第5条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、日本道路公団その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(議事等)

第6条 この条例に定めるもののほか会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和56年10月9日条例第27号)

この条例は、公布の日から施行する。

## 資料3 都留市交通安全条例

(平成9年10月3日条例第27号)

(目的)

第1条 この条例は、都留市(以下「市」という。)における交通安全の確保に関する基本理念及び市の施策等を定めることにより、市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

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

(市の責務)

第3条 市は、市民の交通安全意識の高揚及び交通安全を確保するため、啓発活動、道路交通環境整備等の総合的な交通安全対策の実施に努めなければならない。

2 市は、前項の対策の実施に当たっては、国、山梨県、その他の関係行政機関及び関係交通団体(以下「関係機関等」という。)と緊密な連携を図るように配慮しなければならない。

(市民の責務)

第4条 市民は、市及び関係機関等が実施する交通安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

(良好な道路交通環境の確保等)

第5条 市は、交通安全を確保するため、交通安全施設等の整備を図り、良好な道路交通環境を確保するように努めなければならない。

2 市長は、前項の目的を図るため必要があると認めるときは、関係行政機関に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(交通安全教育の推進)

第6条 市長は、交通安全意識の高揚を図るため、年齢及び地域の実情に応じた交通安全教育を推進するものとする。

(交通指導員の委嘱等)

第7条 市長は、市民の自主的な交通安全活動を促進するため、交通指導員を委嘱することができる。

2 交通指導員は、交通事故の発生を未然に防止するため、街頭啓発活動を実施するほか、この条例の目的を達成するため必要な活動を行う。

(関係交通団体への助成等)

第8条 市は関係交通団体がこの条例の目的達成のために行う地域における交通事故防止活動その他交通安全の確保に関する活動の促進を図るため、助成等の支援を行うことができる。

(広報の実施及び情報の提供)

第9条 市は、市民に対し、交通安全に関する広報啓発活動を積極的に行うほか、必要な情報を提供する。

(交通死亡事故等発生時の措置)

第10条 市は、交通死亡事故又は特定の区間若しくは地域に集中する交通事故が発生した場合は、現地調査を実施して総合的な交通事故防止対策を検討する。

(委任)

第11条 この条例の施行について必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

## 資料4 都留市交通安全計画

昭和46年度から5年ごとに作成

- 第1次 昭和46年度～50年度  
(交通安全対策会議が設置される)
- 第2次 昭和51年度～55年度
- 第3次 昭和56年度～60年度
- 第4次 昭和61年度～平成2年度
- 第5次 平成3年度～7年度
- 第6次 平成8年度～12年度  
(事務局が12年度市民生活課から地域振興課へ移る)
- 第7次 平成13年度～17年度

平成15年6月6日都留市交通対策推進協議会設立される

- 第8次 平成18年度～22年度  
(事務局が20年度地域振興課から市民生活課へ移る)
- 第9次 平成23年度～27年度  
(事務局が27年度市民生活課から地域環境課へ移る)
- 第10次 平成28年度～32年度