



SAFE COMMUNITY TSURU CITY



交通安全対策委員会



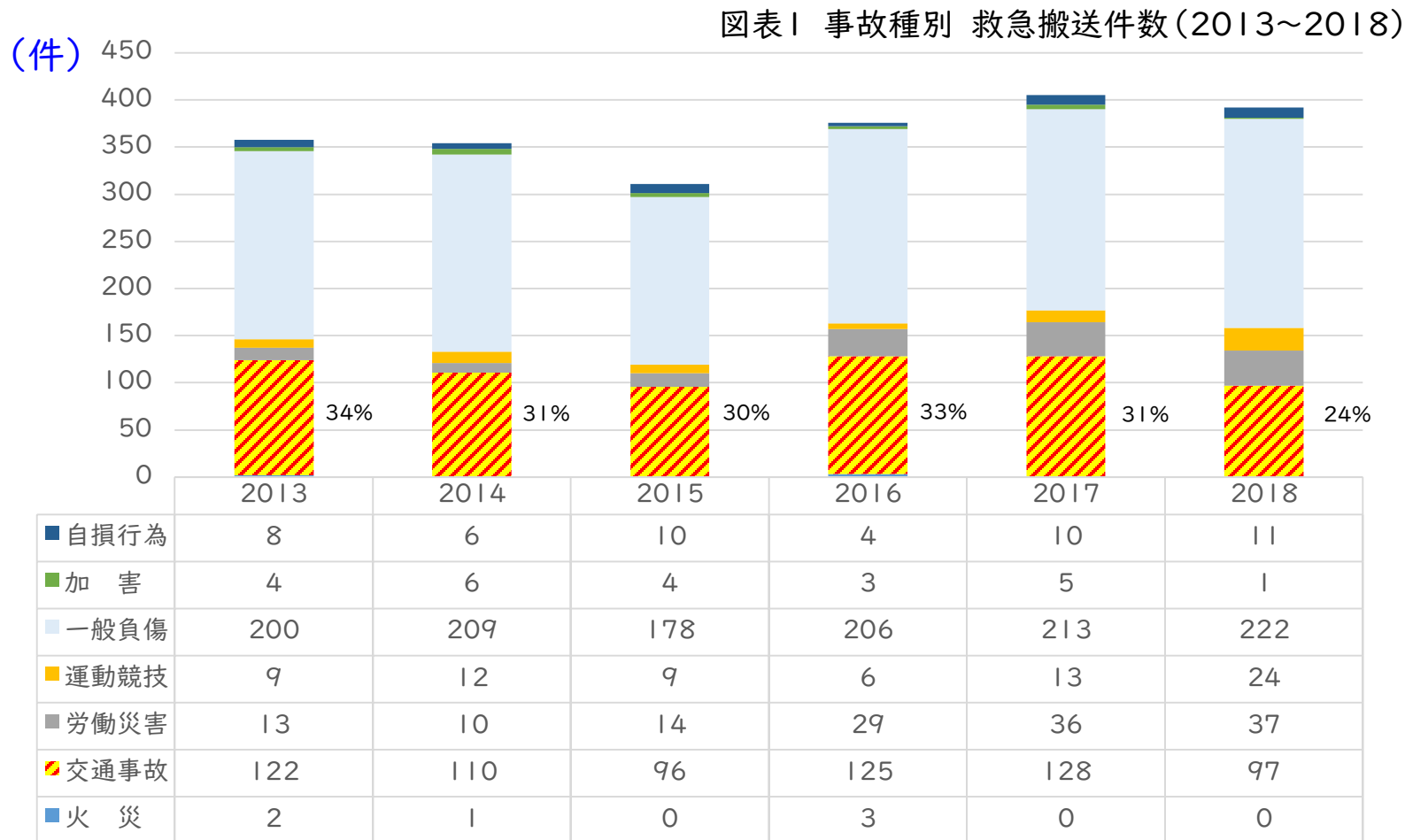
発表日 令和7年8月7日(木)
発表者 交通安全対策委員会
発表者 伊藤 厚

設置の背景

- ①交通事故による救急搬送者が多い
- ②交通事故による若者・高齢者の死傷者が多い
- ③市民の「交通事故への不安」が高い

背景① 『交通事故による救急搬送者』

交通事故による救急搬送は、**全体の約3割**となっており、一般負傷の次に多い。

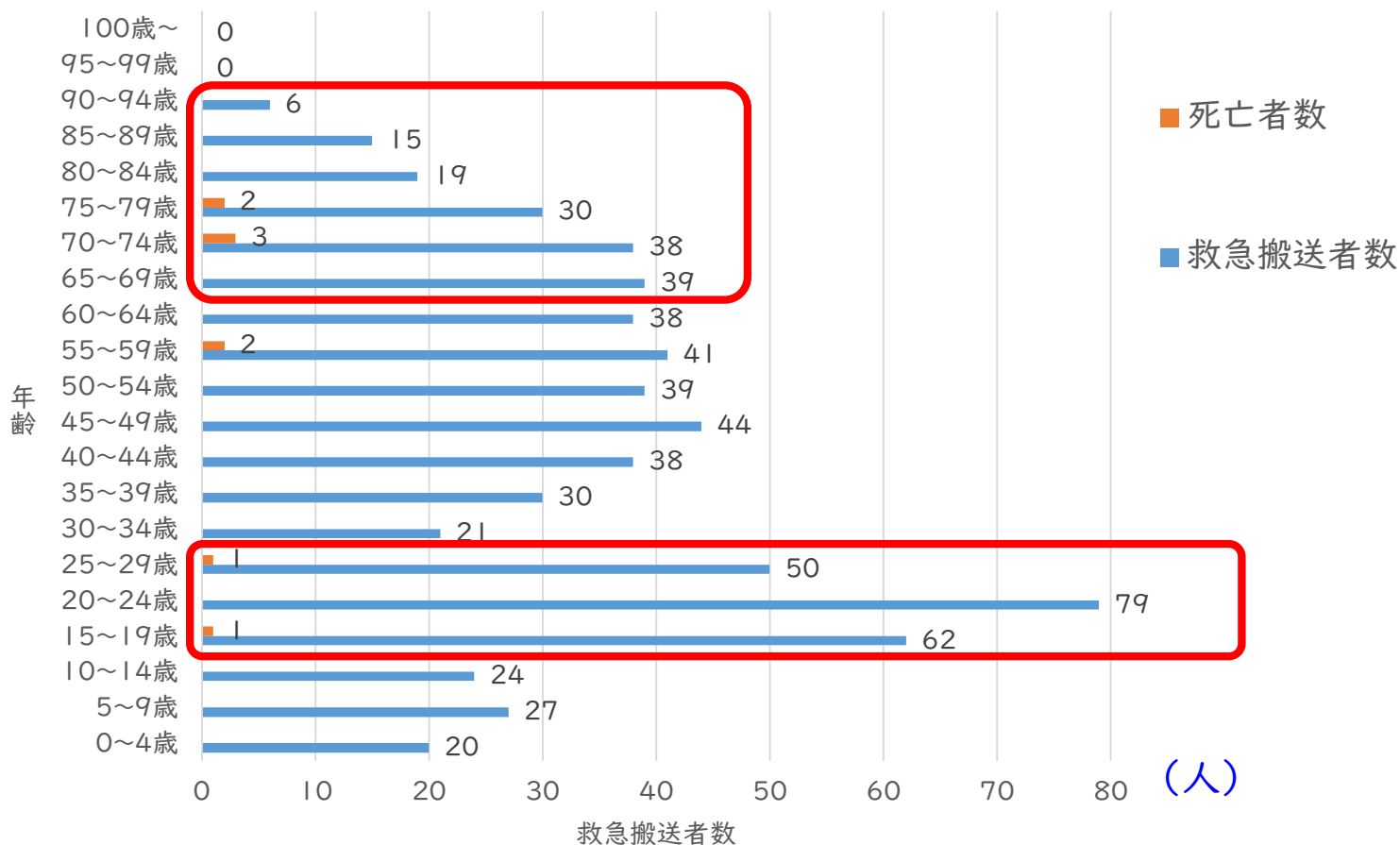


背景② 『若者・高齢者の死傷者』

10代・20代の「若者」に負傷者が多く、65歳以上の「高齢者」では死亡者が多い。

図表2 交通事故負傷者と死者の年齢層別状況(2013~2018)

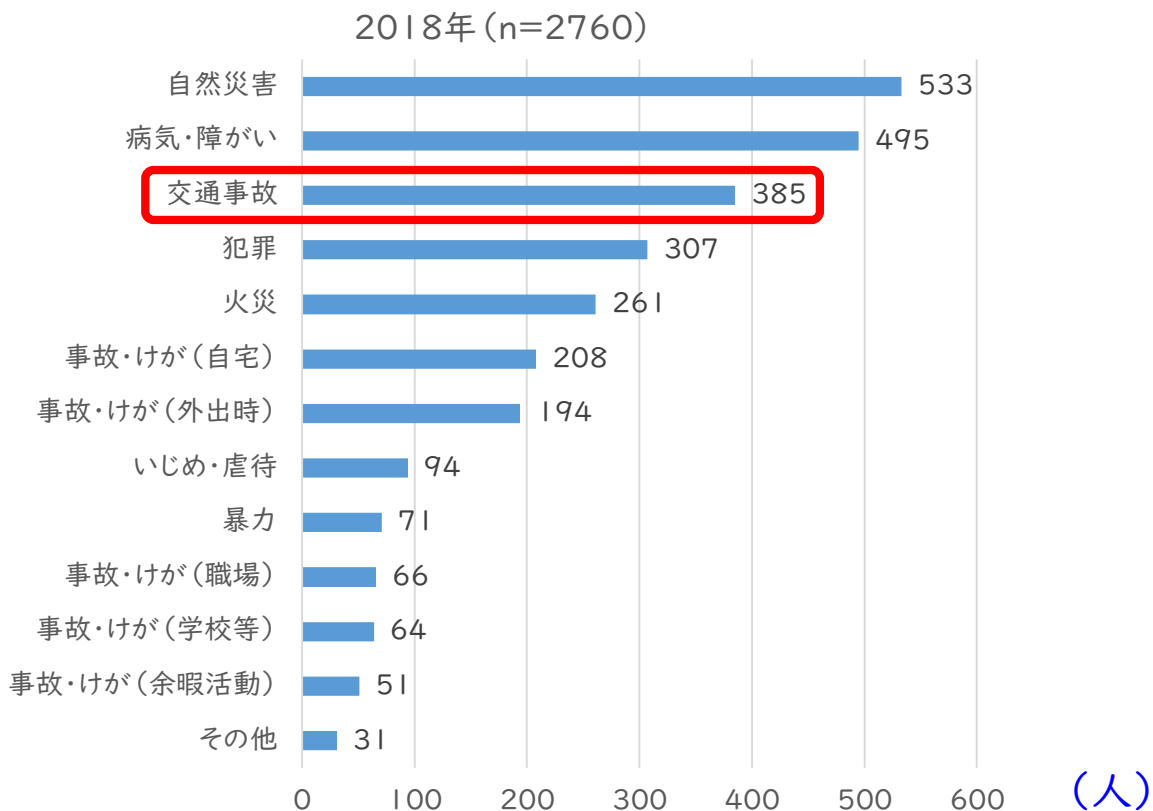
出典:警察統計



背景③ 『交通事故への不安』

「交通事故」に不安を感じている市民が多く、**上位3番目**に位置している。

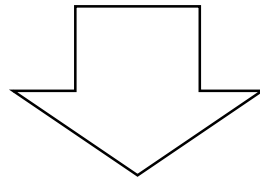
図表3 都留市での生活で不安を感じること（複数回答）



出典：安全・安心なまちづくりアンケート（地域環境課）/2018

データに基づく問題

- ①10～20代の若者世代が第一当事者になる事故が多い。
- ②歩行者事故がなかなか減少しない。
歩行者事故の主な原因は運転手による安全運転義務違反。
- ③事故の半数以上が国道139号で起こり、県道の事故割合も減っていない。
- ④歩行者事故は夜間に多い。



問題の背景（次ページ）

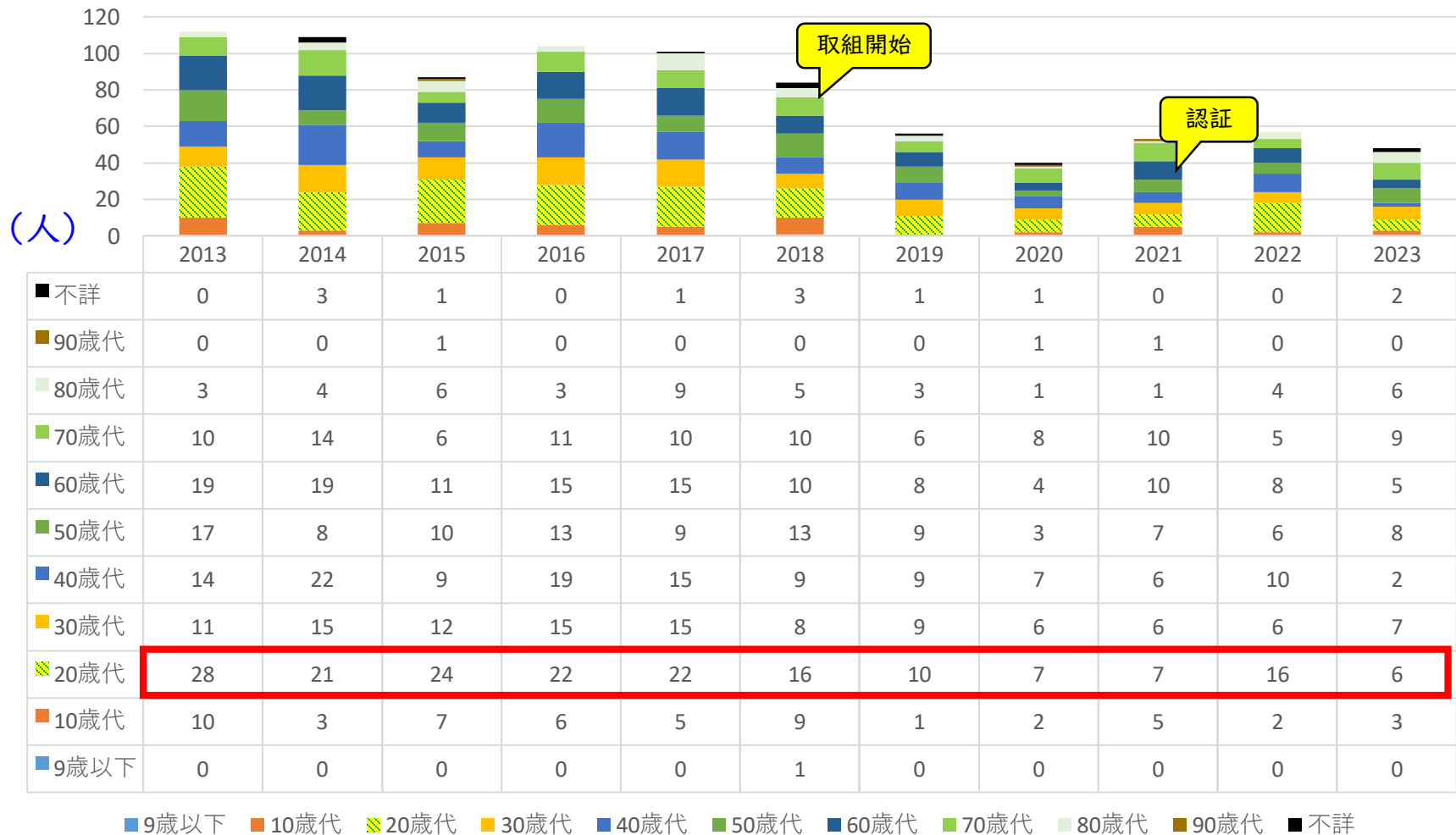
データに基づく問題① 『第一当事者』

20代の「若者」が第一当事者となる交通事故が多い。

➡ 近年では減少傾向にあるが、依然としてその割合は高い。

図表4 交通事故における年齢別第一当事者の割合(2013~2023)

出典:警察統計

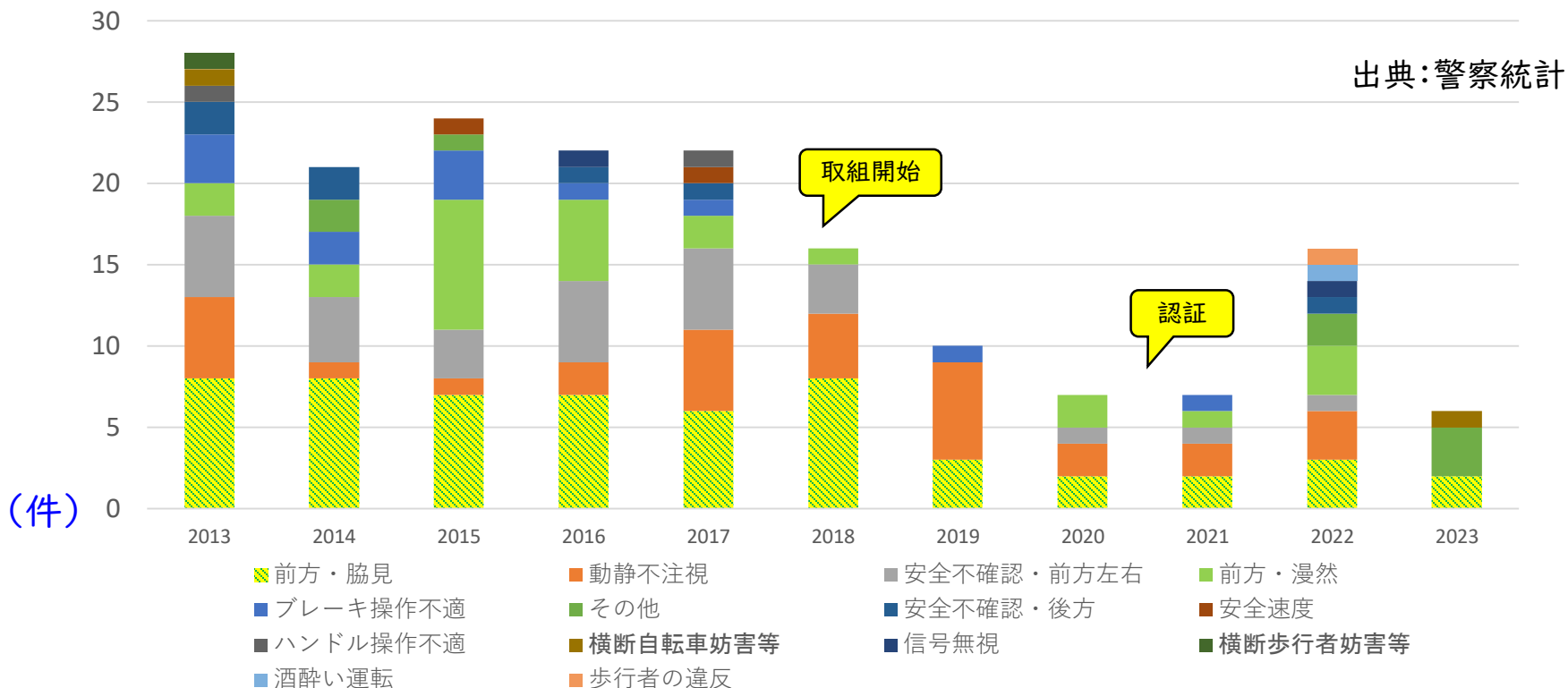


その原因となる違反として「わき見運転」の割合が多い。

➡ 近年では減少傾向にあるが、その割合は高い



図表5-1 20代が第一当事者の交通事故における違反別割合(2013~2023)



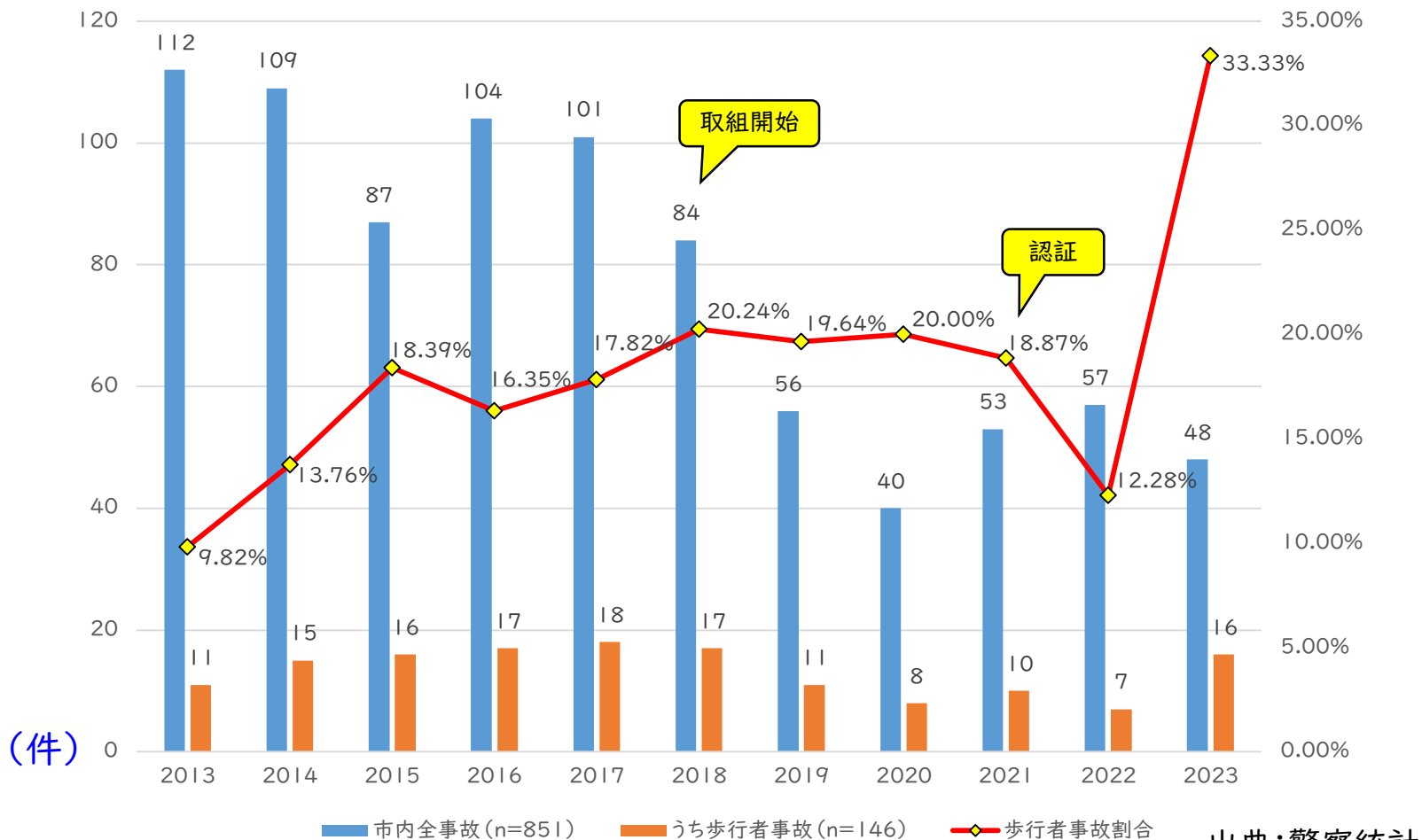
図表5-2 20代が第一当事者の交通事故に占める前方・わき見運転の割合(2013~2023)

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
28.57%	38.10%	29.17%	31.82%	27.27%	50.00%	30.00%	28.57%	28.57%	18.75%	33.33%

データに基づく問題② 『歩行者事故』

交通事故は減少傾向にあるが、交通事故全体における
歩行者事故の割合は、高い傾向にある。

図表6 交通事故全体における歩行者事故の割合（2013～2023）

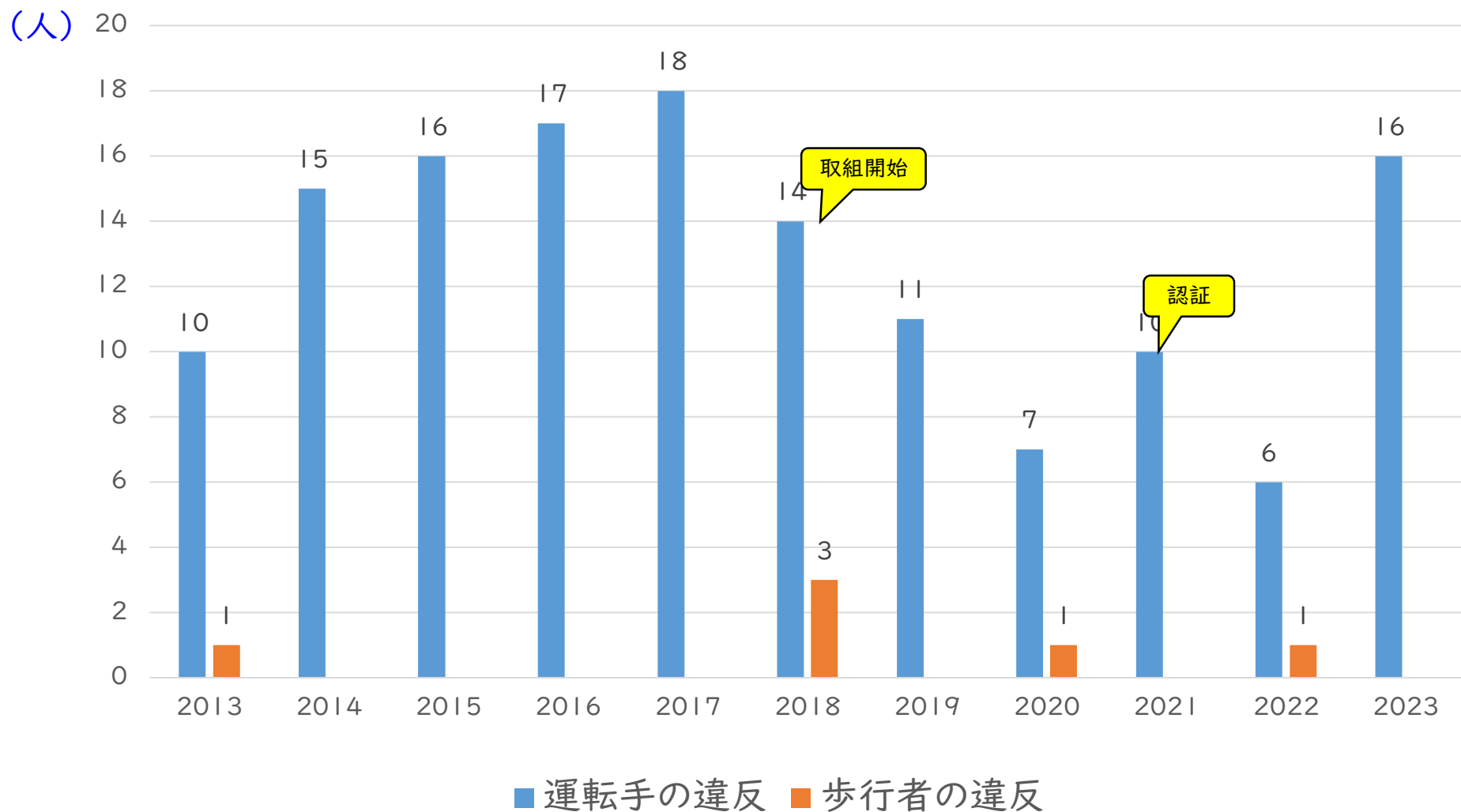


出典：警察統計

歩行者事故の原因は、その**9割以上が「運転手の違反」**である。

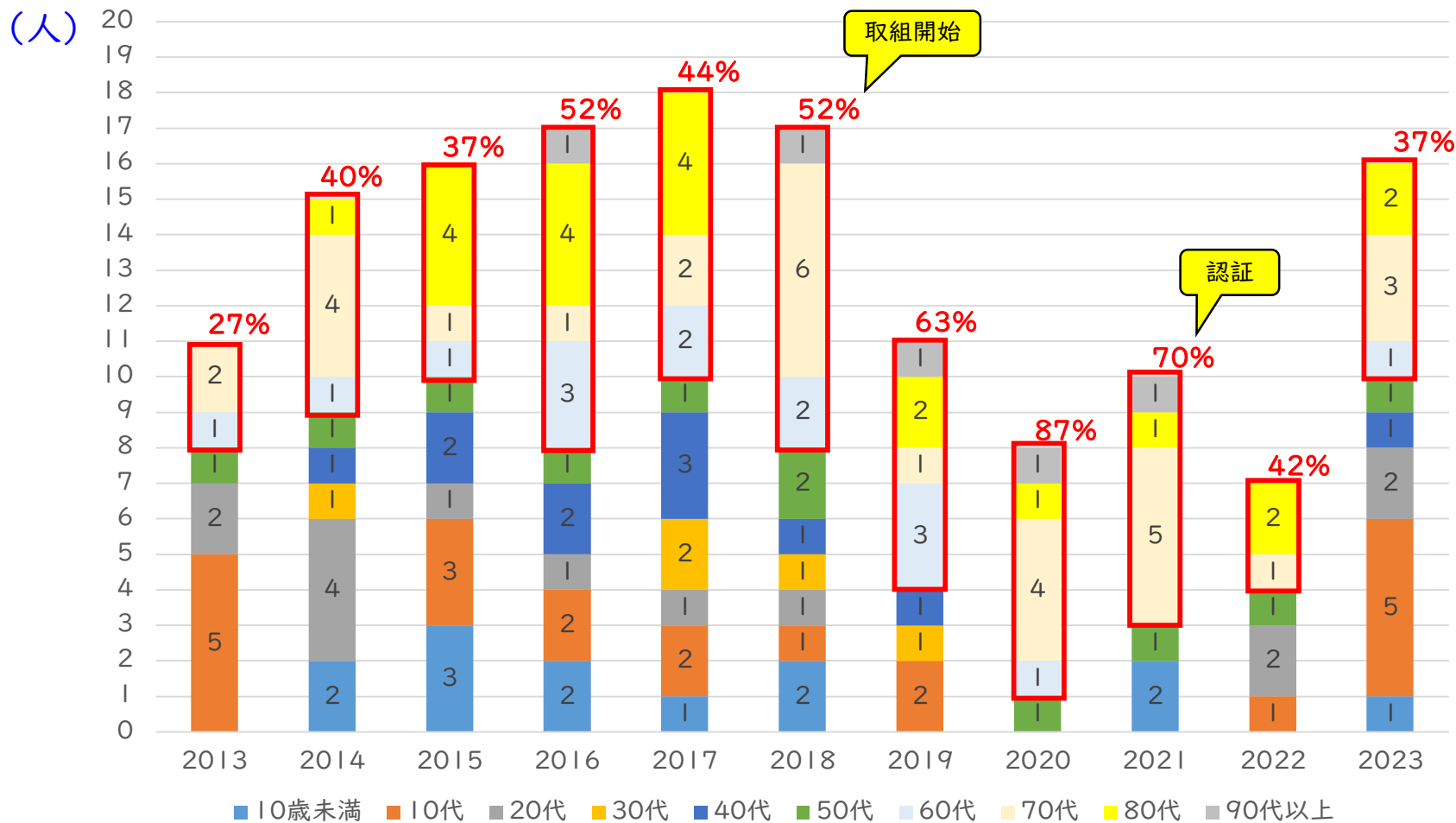
図表7 歩行者事故における第一当事者の属性

出典：警察統計



歩行者事故による死傷者は、**高齢者**に多く、
10・20代の「**若者**」の割合も増えてきている。

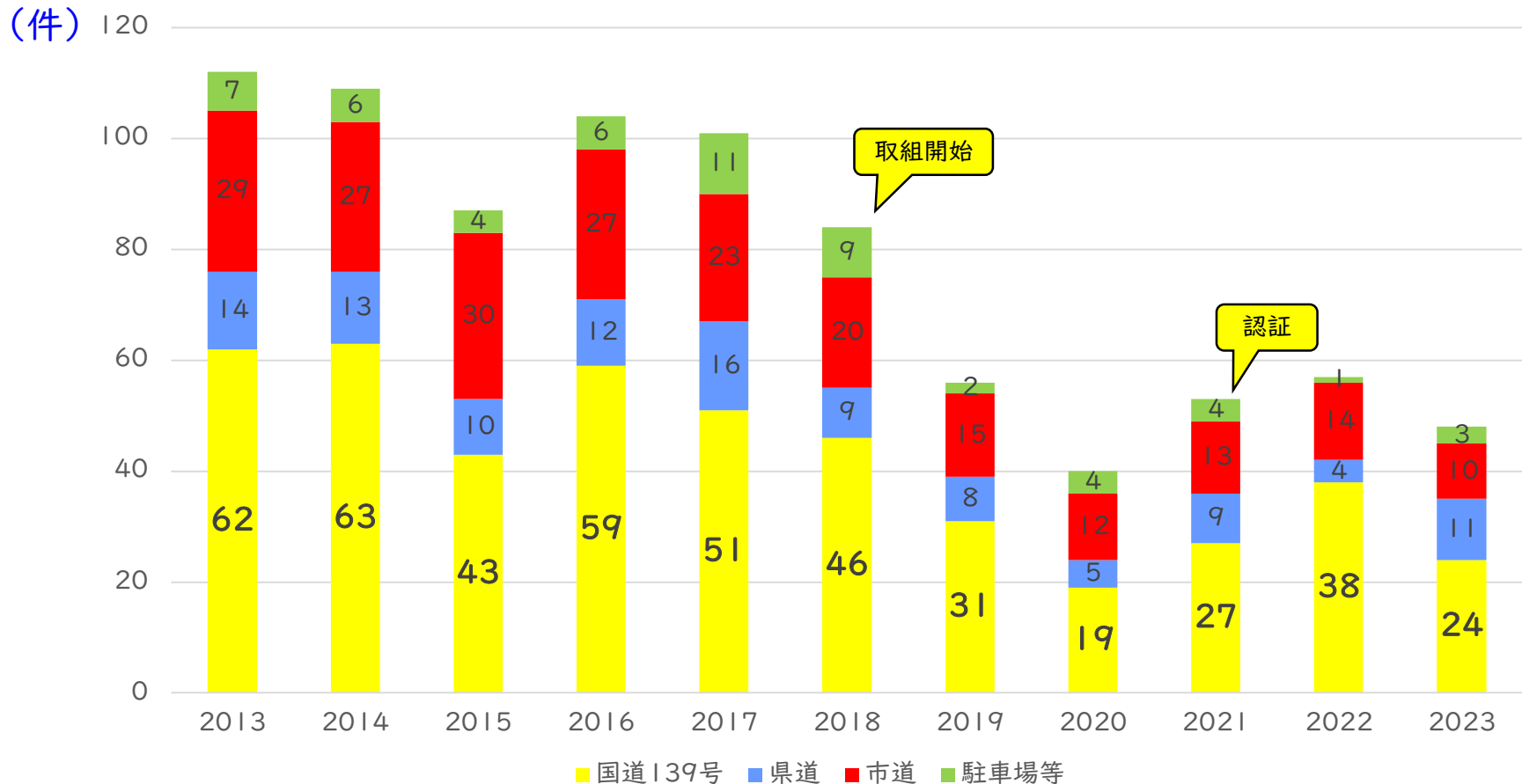
図表8 交通事故で死傷した年代別歩行者数（2013～2023）（n=146）



データに基づく問題③ 『国道での交通事故』

国道での交通事故発生割合が高く、県道の事故も増加傾向にある。➡ 県道の事故が減らない

図表9 道路種別の交通事故発生件数(2013~2023)



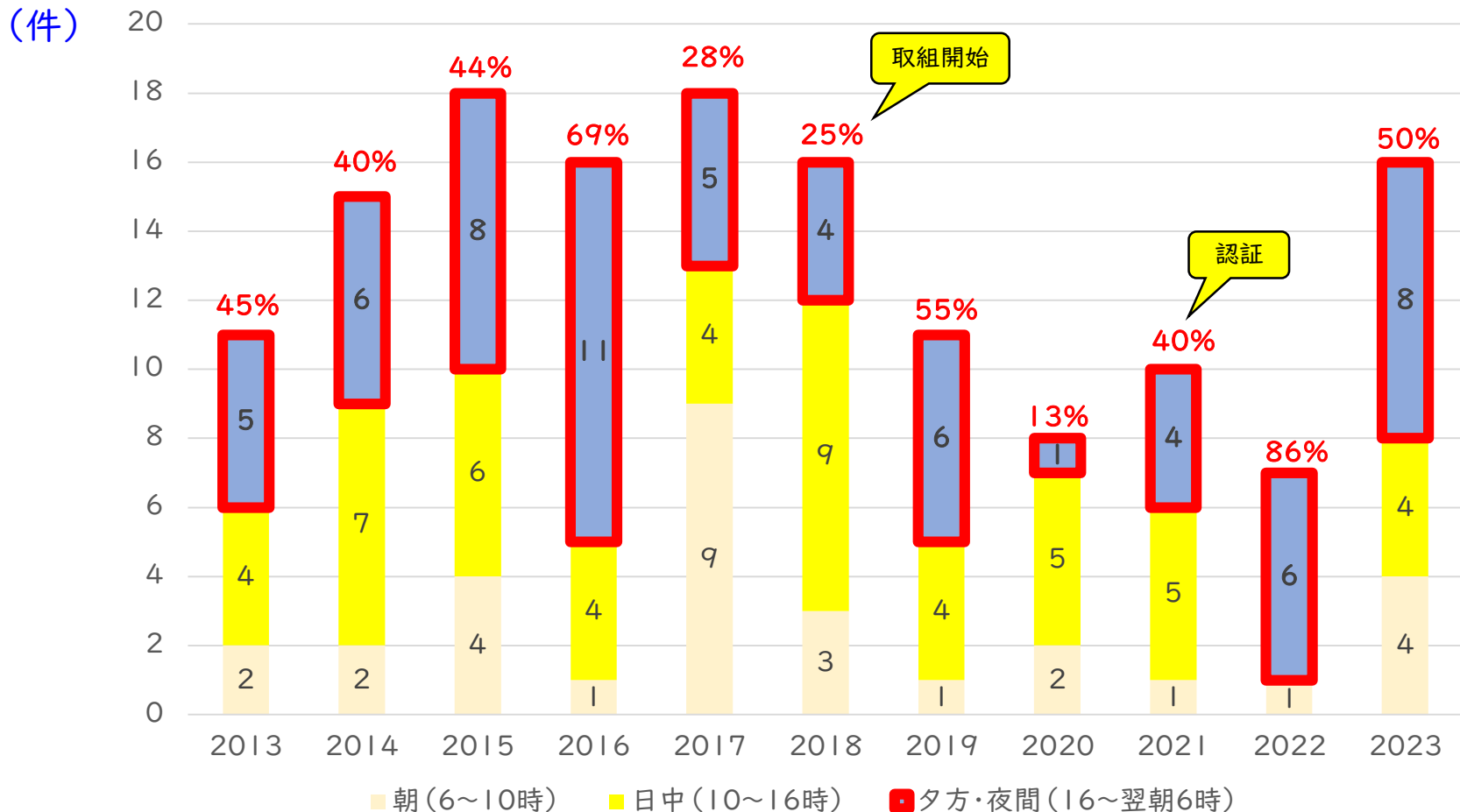
出典:警察統計

データに基づく問題④ 『夕方・夜間の歩行者事故』

夕方・夜間に発生している歩行者事故の割合は、
高い傾向にあり、近年、その割合は増えてきている。

図表10 時間帯別の歩行者事故件数(2013~2023)

出典:警察統計



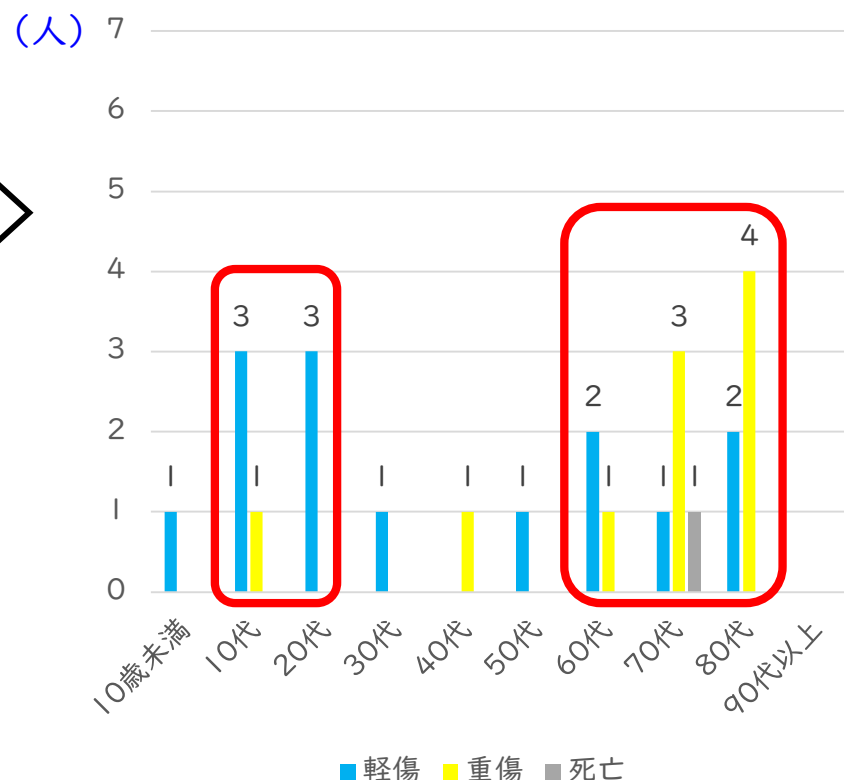
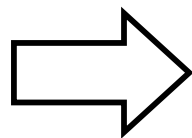
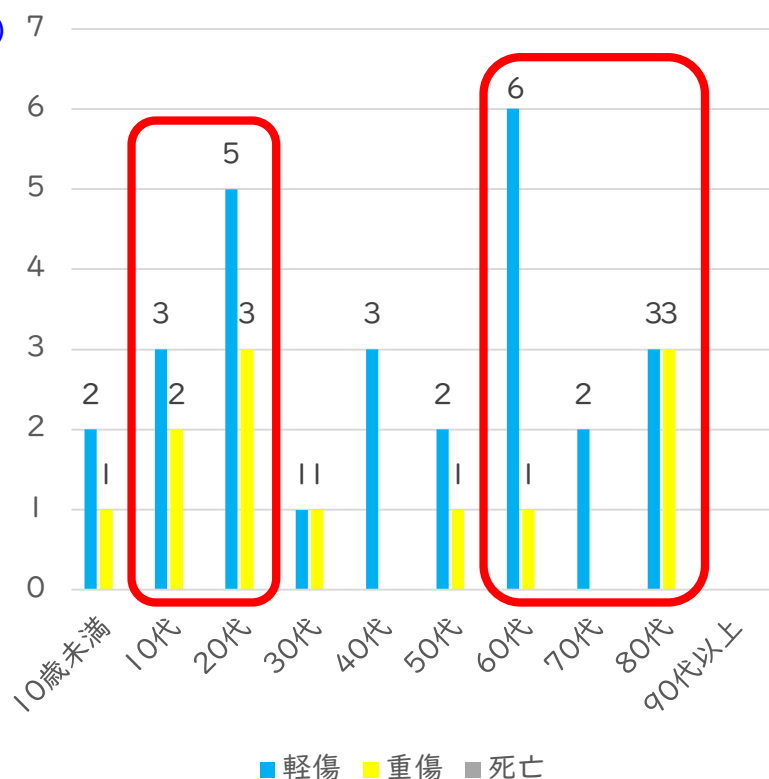
夕方・夜間の歩行者事故における死傷者は 10・20代の「若者」及び65歳以上の「高齢者」に多い。

図表11 夕方・夜間の歩行者事故における年代別死傷者

出典：警察統計

2013～2018年 (n=39)

2019～2023年 (n=25)



対策委員会の構成

区分	団体・組織名	
住民組織 民間団体等	谷村地域協働のまちづくり推進会	大月交通安全協会
	三吉地域協働のまちづくり推進会	都留市交通安全連合会
	開地地域協働のまちづくり推進会	都留市交通安全指導員連絡会
	東桂地域協働のまちづくり推進会	宝地域協働のまちづくり推進会
	禾生地地域協働のまちづくり推進会	富士急バス株式会社 大月営業所
	盛里地域協働のまちづくり推進会	都留文科大学
行政機関	大月警察署交通課	都留市教頭会
	都留市（地域環境課・建設課・学校教育課・財務課）	

問題を解決するための課題

データに基づく問題	課題
10～20代の若者世代が第一当事者になる事故が多い。 (P7～8)	若者世代の安全運転の意識が低い。
・歩行者事故がなかなか減少しない。 ・歩行者事故の主な原因は運転手による安全運転義務違反。 (P9～11)	運転手及び歩行者の交通規則遵守への意識が低い。
事故の半数以上が国道139号で起こり、県道の事故割合も減っていない。 (P12)	・運転手に対する事故多発地域の周知不足。 ・運転手の交通規則遵守への意識が低い。
歩行者事故は夜間に多い。(P13～14)	夜間の歩行者事故対策が不十分

課題に対する取り組み

課題①

若者世代の安全運転の意識が低い。

課題②

運転手及び歩行者の交通規則遵守への意識が低い。

課題③

- ・運転手に対する事故多発地域の周知不足。
- ・運転手の交通規則遵守への意識が低い。

課題④

夜間の歩行者事故対策が不十分

方向性①

交通安全意識の向上及び交通行動の改善

方向性②

特定の場所・時間における交通事故予防対策の強化

取組み①

若者世代を対象とした交通事故防止活動

取組み②

ハンドサインの普及・啓発活動

取組み③

事故多発地点の地図を用いた啓発活動

取組み④

反射材の利用促進活動の強化

問題Ⅰに対するレベル別対策

問題	対策			
	方向性	国・県レベル	市レベル	地域レベル
10～20代の若者世代が第一当事者になる事故が多い。	啓発支援	・全国交通安全運動（春・秋） ・山梨県交通安全運動（春の連休・夏・年末） ・啓発ポスターの配布	・街頭及び広報での啓発 ・ふれあい講座 <u>プログラムⅠ</u> ・啓発チラシの配布 （イベント等、都留文科大学の授業） ・自動車教習所への啓発チラシの設置 ・アンケート調査による啓発、データ収集	・街頭啓発
	規則・罰則	・携帯電話使用等の取り締まり、罰則（道路交通法）	—	—
	環境整備	・県道や国道の点検 ・①道路標識等の設置 ・②国道への路面標示	—	—

問題1に対する環境面への取り組み

①国道の路面標示(追突注意)



②道路標識(速度規制:40キロ制限)



問題2・4に対するレベル別対策

問題	対策			
	方向性	国・県レベル	市レベル	地域レベル
2 ・歩行者事故がなかなか減少しない。 ・歩行者事故の主な原因は運転手による安全運転義務違反。	啓発支援	・全国交通安全運動（春・秋） ・山梨県交通安全運動（春の連休・夏・年末） ・高齢者の交通事故防止運動（山梨県）	・街頭及び広報での啓発 ・交通安全講話 ・反射材の配布及び啓発 ・早めのライト点灯の啓発	・街頭啓発 ・反射材の配布及び啓発 ・早めのライト点灯の啓発
			<u>プログラム2</u> ・サンクスハンドの啓発（学校、イベント、講座等） ・イベント等での啓発チラシの配布 ・アンケート調査による啓発、データ収集	
			<u>プログラム4</u> ・反射材の配布 ・反射材着用についての啓発（パレード、アンケート）	
4 歩行者事故は夜間に多い	規則・罰則	・ライト無灯火横断歩行者横断等妨害の取り締まり（道路交通法）	—	—
	環境整備	・県道や国道の点検 ・道路標識等の設置	・街路灯等の設置 ・①注意看板の設置 ・②市道への路面標示 ・③ゾーン30の設定 ・④カーブミラーの設置	・道路環境に関する情報提供（カーブミラー点検等）

※赤字は次ページで事例を紹介

問題2・4に対する環境面への取り組み

①注意看板の設置(こども飛び出し注意)



②交差点のカラー舗装



③ゾーン30プラスの設定(速度規制+デバイスの設置)

・路面標示(速度規制)の設置



・ハンプ(こぶ)の整備



■カーブミラーの設置【市】

地元から設置要望を受け、市民と現地確認
を行い、カーブミラーを設置している。

事例:横断歩道を渡る歩行者のための
カーブミラーを設置



before



after



問題③に対するレベル別対策

問題	対策			
	方向性	国・県レベル	市レベル	地域レベル
交通事故の半数以上が国道139号で起こり、県道の事故割合も減っていない。	啓発支援	・全国交通安全運動（春・秋） ・山梨県交通安全運動（春の連休・夏・年末） ・交通事故多発地点調査、マッピングによる啓発資料の作成	・街頭及び広報での啓発 ・交通安全講話 <u>プログラム③</u> ・交通事故多発地点マップの配布・周知 ・アンケート調査による啓発、データ収集	・街頭啓発
	規則・罰則	・道路交通法による取り締まり	—	—
	環境整備	・県道や国道の点検 ・道路標識等の設置 ・通学路点検	・通学路点検	—

■通学路点検【国・県・市】

市が主体となり、小中学校から挙げられた通学路における交通危険箇所を道路管理者（国・県）や警察、市担当部署と確認し、環境の改善を図っている。



事例：横断歩道への着色（視認性向上）

before



after



プログラムの運営状況

すべてのプログラムを継続しながら、新たな取り組みも検討し、積極的に実施している。

※2019～2021年のコロナ禍においても、月1回程度で会議を開催し、取り組みについての検討を続けた。

⇒ 成果として、「サクスハンドの考案」「交通事故多発地点MAPの作成」などが挙げられる。

区分	進行状況				
	2021年 (認証)	2022年	2023年	2024年	2025年 (事前指導)
プログラム① 若者世代を対象とした交通事故防止活動			啓発チラシの 自動車教習所 への設置	New	継続
プログラム② ハンドサインの普及・啓発活動				街頭啓発 New	
プログラム③ 事故多発地点の地図を用いた啓発活動	マップ作成			街頭啓発 マップ更新中	
プログラム④ 反射材の利用促進活動の強化			反射材パレード New		

プログラム①

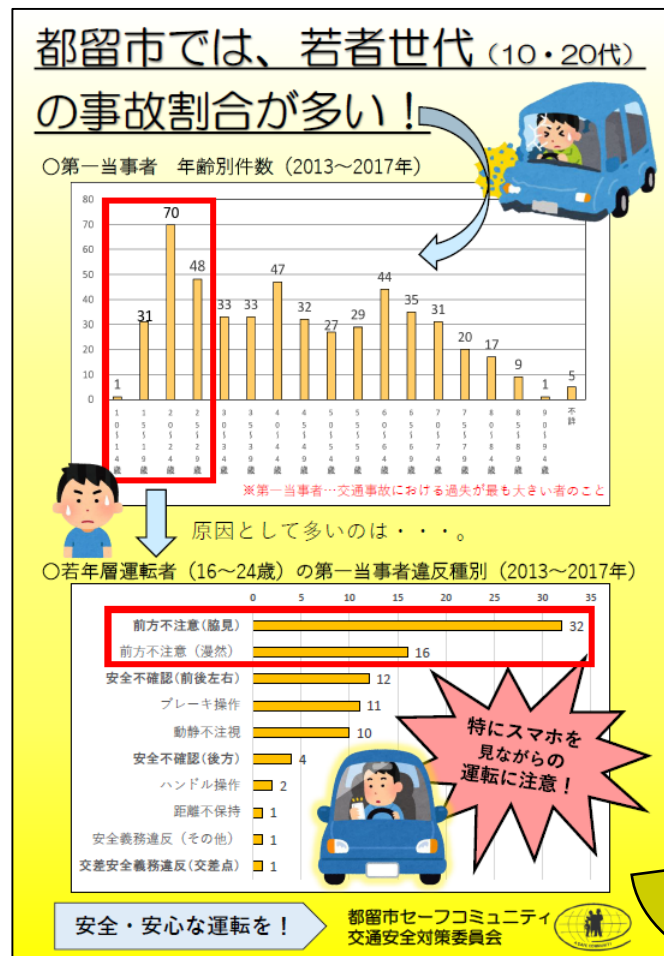
若者世代を対象とした交通事故予防活動

課題	若者世代の安全運転の意識が低い	
目標	若者が第一当事者となる交通事故の減少	
内容等	・若者へ交通事故に繋がる違反防止の啓発活動（チラシの配布） ・都留自動車教習所へのチラシの設置	
	【対象】	若者世代（10代・20代）
	【人材】	対策委員会、市、学校（大学・高校）、警察、各交通安全団体
区分	指標 【方向性】	測定方法
（短期） 認識や知識の変化	若者が交通事故の第一当事者になる割合が高いことを知っている若者の割合 【増加目標】	・各種イベントでのアンケート調査 ・安全・安心なまちづくりアンケート
（中期） 態度や行動の変化	わき見運転を気を付けている若者の割合 【増加目標】	
（長期） 状態や状況の変化	若者（10・20代）が第一当事者の交通事故発生件数・割合（全交通事故比） 【減少目標】	・山梨県警察交通事故統計

活動内容



都留自動車教習所へ委員会オリジナルの啓発チラシを設置



現在進行形で運転を学んでおり、意識も高い若者世代である自動車教習所の生徒への啓発が効果的であると考え実施した。



プログラム①の評価

年		2021 (認証)	2022	2023	2024
アウトプット (活動指標)	啓発チラシの配布数	30枚	0枚	100枚	100枚
アウトカム (成果指標)	意識・知識(短期) 若者が交通事故の第一当事者になる割合が高いことを知っている若者の割合	30.8% (16/52) 都留文科大学 防犯イベント	—	52.6% (10/19) 産業まつり 30代以下	50.0% (9/18) 産業まつり 30代以下
	態度・行動(中期) 「わき見運転」に気をつけている若者(20代)の割合	対象が限定的であるため、 データ取得が難しい状況			25.1% (48/191) 産業まつり 30代以下
	若者(10・20代)が第一当事者の交通事故発生件数割合(全交通事故比) 【警察統計】	16.9% (9/53)	31.5% (18/57)	18.7% (9/48)	集計中

➡ 【短期・中期】車を運転している若者世代(10・20代)へのアプローチに苦慮しており、アンケート調査の実施が難しい。

プログラム②

横断歩道での意思表示の為のハンドサイン啓発活動

課題	・歩行者事故がなかなか減少しない。 ・歩行者事故の主な原因は運転手による安全運転義務違反。	
目標	歩行者事故の減少	
内容等	・オリジナルの意思表示手段「サンクスハンド」の普及・啓発 ・街頭でのドライバーへの横断歩道前減速の啓発	
	【対象】	運転手、歩行者（若者・高齢者）
	【人材】	対策委員会、市、警察、交通安全団体
区分	指標【方向性】	測定方法
（短期） 認識や知識の変化	ハンドサインを知っている人の割合 【増加目標】	・各種イベントでのアンケート調査 ・安全・安心なまちづくりアンケート
（中期） 態度や行動の変化	ハンドサインまたは手をあげた意思表示を実践している人の割合 【増加目標】	
（長期） 状態や状況の変化	歩行者交通事故数・割合（全交通事故比） 【減少目標】	・山梨県警察交通事故統計

活動内容

Easy for
Anyone!

■「サクスハンド」の普及啓発

①手をグーにして、肩の位置へ

②手をパーにして、前に出す

➡ 肩が上がらないお年寄りにもできる
横断歩道での意思表示手段



小学校新入学児童への啓発



アンケート調査・チラシ配布



委員会による独自調査

パターン1

■横断歩道調査

信号のない横断歩道

を数人の委員が交代で渡る調査を
以下の2パターンで100回ずつ実施

パターン1: 意思表示“なし” (立っているだけ)

パターン2: 意思表示“あり” (サンクスハンド)



パターン2



n=100

実施時期	意思表示をせずに立っていた場合		サンクスハンド(意思表示)をした場合	
	一時停止した	一時停止しない	一時停止した	一時停止しない
2020年9月	27	73	79	21
2023年7月	44	56	76	24

⇒ 意思表示の効果は高く、歩行者が安全に渡ることができる

新たな取り組み



■街頭でのドライバーへの横断歩道前減速の啓発【警察と連携】

今までは、歩行者への啓発のみであったが、歩行者事故の原因は、9割以上が「運転手による違反」であるため、ドライバーへの啓発も実施していく。

信号がない横断歩道前で手持ち看板（歩行者注意・横断歩道スピード落とせの2種類）による啓発活動



実施後、「スピードを落とす車が多かった」「試しに数回横断歩道を渡ろうとしたところ、車がしっかり止まってくれた」との意見が委員から挙がった。

プログラム②の評価

年		2021 (認証)	2022	2023	2024
アウトプット (活動指標)	啓発チラシの配布 (横断歩道での意思表示 の効果について)	585枚	903枚	700枚	821枚
アウトカム (成果指標)	<u>意識・知識(短期)</u> ハンドサインを知っている 人の割合	—	18.8% (132/702) 2022 市民意識調査	12.6% (11/87) 産業まつり	50.8% (30/59) 産業まつり
	<u>態度・行動(中期)</u> ハンドサインまたは手をあ げた意思表示を実践して いる人の割合	—	9.0% (63/702) 2022 市民意識調査	3.4% (3/87) 産業まつり	65.4% (36/55) 産業まつり ハンドサイン以外の 意思表示もカウント
	<u>状況(長期)</u> 歩行者事故発生件数・ 割合(全交通事故比)	18.8% (10/53)	12.2% (7/57)	33.3% (16/48)	集計中

➡ 【短期・中期】市民意識調査に比べ産業まつりにおけるアンケートでは、対象者の高齢者比率が高かったため、数値が低くなっていると考えている。

プログラム③

事故多発地点の地図を用いた啓発活動

課題	交通事故の半数以上が国道139号で起こり、県道の事故割合も減っていない。	
目標	国道での交通事故の減少（県道についても対策を検討）	
内容等	交通事故多発地点マップの配布及び周知	
	【対象】	全年齢層
	【人材】	対策委員会、市、警察、交通安全団体
区分	指標【方向性】	測定方法
（短期） 認識や知識の変化	事故多発地点を知っている人の割合 【増加目標】	・各種イベントでのアンケート調査 ・安全・安心なまちづくりアンケート
（中期） 態度や行動の変化	事故多発地点での事故防止をしている人の割合 【増加目標】	
（長期） 状態や状況の変化	国道139号での交通事故数・割合（全交通事故比） 【減少目標】	・山梨県警察交通事故統計

活動内容

■ マップの配布・周知

市民や事業者に聞き取りを行い、交通事故発生場所やヒヤリハット箇所を地図に落とし込み作成。

（費用は委員が経営する法人が負担し、その代わりとして、地図裏面に広告枠を設けた）

現在は、情報の更新に向け情報収集をしている。



イベントでの周知・聞き取り



ふれあい講座でのワーク



プログラム③の評価

年		2021 (認証)	2022	2023	2024
アウトカム (活動指標)	交通事故多発地点マップの配布数	2,979部	576部	130部	176部
	意識・知識(短期) 事故多発地点を知っている人の割合	-	52.0% (365/702) 2022 市民意識調査	-	46.0% (47/102) SCつるまつり 2024
	態度・行動(中期) 事故多発地点での事故防止をしている人の割合	-	51.4% (361/702) 2022 市民意識調査	-	-
アウトカム (成果指標)	状況(長期) 国道139号での交通事故発生割合 (全交通事故比) 【警察統計】	50.9% (27/53)	66.6% (38/57)	50.0% (24/48)	集計中

プログラム④

反射材の利用促進活動の強化

課題	歩行者事故は夜間に多い	
目標	夕方・夜間時（16時～翌朝6時）の交通事故の減少	
内容等	・反射材の配布及び着用周知 ・反射材パレードの実施	
	【対象】	全年齢層
	【人材】	対策委員会、市、警察、交通安全団体
区分	指標【方向性】	測定方法
（短期） 認識や知識の変化	夕方・夜間時（16時～翌朝6時）に歩行者事故が多いことを知っている人の割合 【増加目標】	・各種イベントでのアンケート調査 ・安全・安心なまちづくりアンケート
（中期） 態度や行動の変化	反射材を装着している人の割合 【増加目標】	
（長期） 状態や状況の変化	夕方・夜間（18時～翌6時）の歩行者事故件数・割合 （①全歩行者事故比、②全交通事故比） 【減少目標】	・山梨県警察交通事故統計

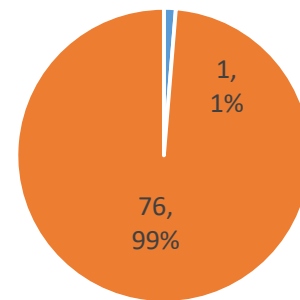
活動内容

■ 反射の配布・着用促進のための周知啓発

イベントでのアンケートを行う中で、反射材を着けていない高齢者が多く、その理由として「夜は出歩かない」が多いことが分かった。

そのため、車を持っていない学生が6割以上であり、夕方・夜間に外を歩く人が多いことから、ターゲットを絞って啓発を行った。

➡ アンケートでは、9割以上の学生が反射材を着けていない（持っていない）ことが分かった。(n=77)



■ 身に着けている
■ 身に着けていない



都留文科大学での反射材配布



反射材パレード

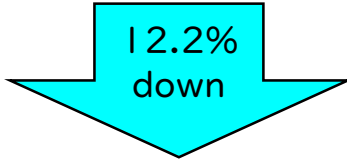
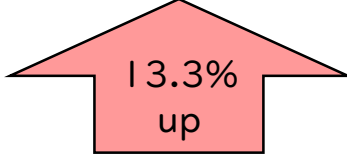
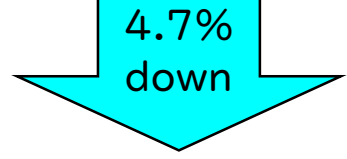
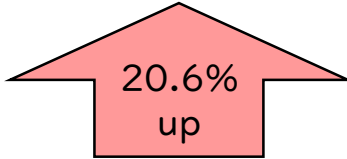
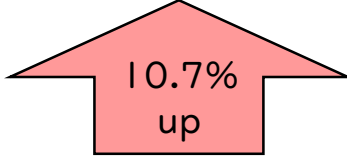


プログラム④の評価

年		2021 (認証)	2022	2023	2024
アウトプット (活動指標)	活動の実施回数 啓発物品等の配布数 反射材の配布	1,525個	1,381個	819個	915個
アウトカム (成果指標)	<u>意識・知識(短期)</u> 夕方・夜間時に歩行者事故の割合が高くなることを知っている人の割合	14.5% (8/55) 大学 防犯イベント	-	50.8% (93/183) ボランティアまつり 産業まつり 40代以上が過半数	76.1% (67/88) 反射材パレード
	<u>態度・行動(中期)</u> 反射材を装着している人の割合	-	-	19.5% (35/179) 産業まつり 反射材パレード	22.8% (42/184) SCつるまつり 反射材パレード
	<u>状況(長期)</u> 夕方・夜間時(16時～翌朝6時)の歩行者事故数 ①全歩行者事故比 ②全交通事故比	①40.0% (4/10) ②7.5% (4/53)	①85.7% (6/7) ②10.5% (6/57)	①50.0% (8/16) ②16.6% (8/48)	集計中

➡ 【中期】若者世代は反射材を持っていないため着けていない。高齢者は、夜に出歩く方が少ないため、その世代が多いイベントでは数値が低くなっている。

取り組みの成果①

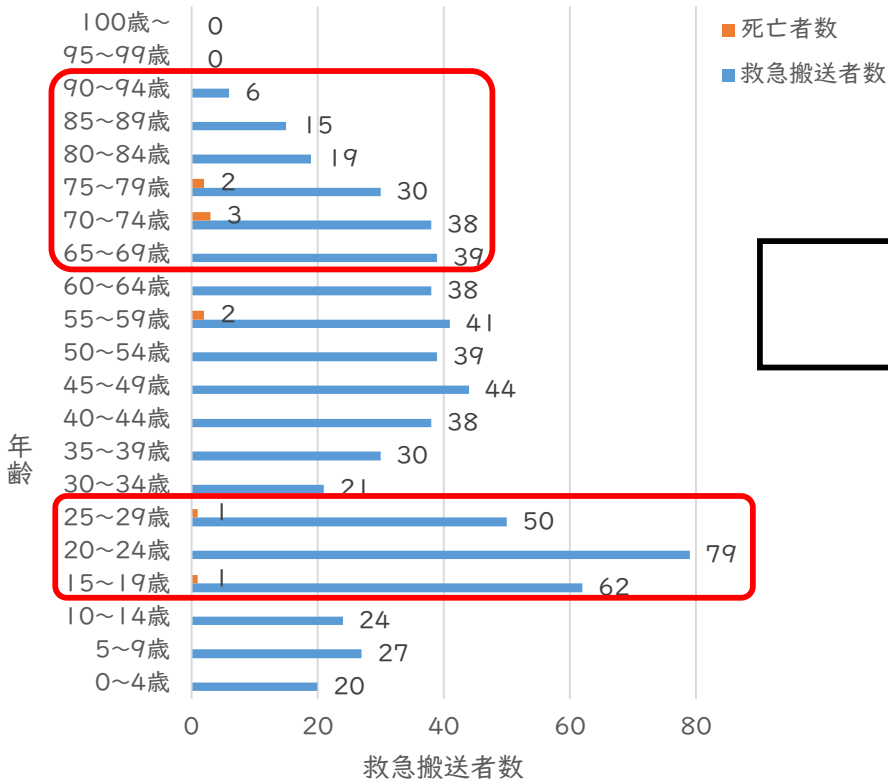
取組開始時		現在		
長期指標	2018年	2023年	成果	参照
プログラム1 若者(10・20代)が第一当事者の交通事故発生割合(全交通事故比)	30.9% (26/84 件)	18.7% (9/48 件)	 12.2% down	P7 図表4
プログラム2 歩行者事故発生割合(全交通事故比)	20.2% (17/84 件)	33.3% (16/48 件)	 13.3% up	P9 図表6
プログラム3 国道139号での交通事故割合(全交通事故比)	54.7% (46/84 件)	50.0% (24/48 件)	 4.7% down	P12 図表9
プログラム4 夕方・夜間時(16時～翌朝6時)の歩行者事故件数 ①全歩行者事故比 ②全交通事故比	①29.4% (5/17 件) ②5.9% (5/84 件)	①50.0% (8/16 件) ②16.6% (8/48 件)	  20.6% up 10.7% up	P13 図表10

取り組みの成果②

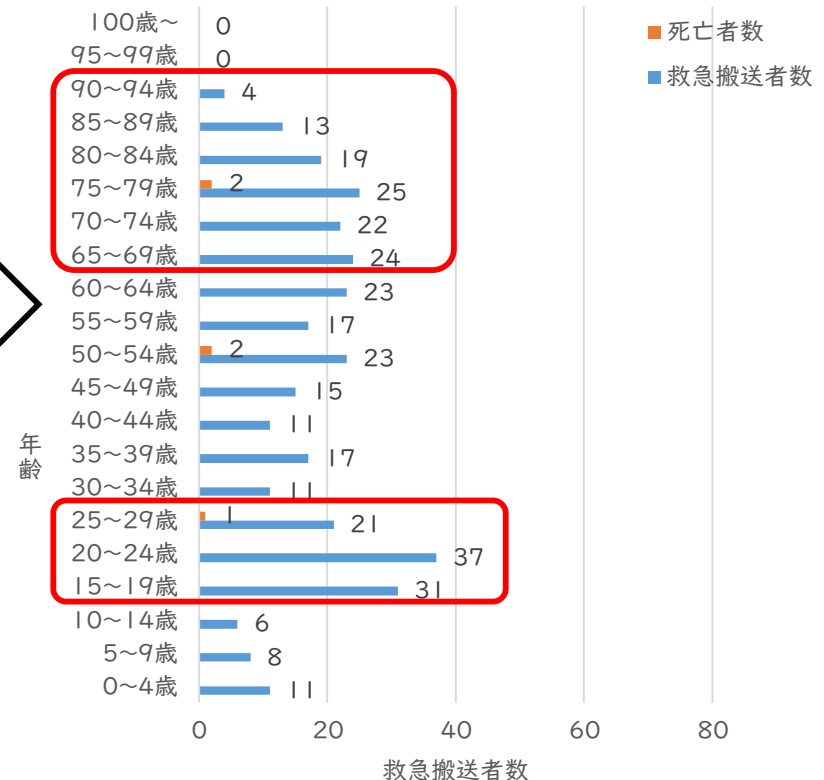
10代・20代の「若者」及び65歳以上の「高齢者」における死傷者が減少。

図表2 交通事故負傷者と死者の年齢層別状況

2013～2017の合計



2018～2023の合計(2024も入れる)

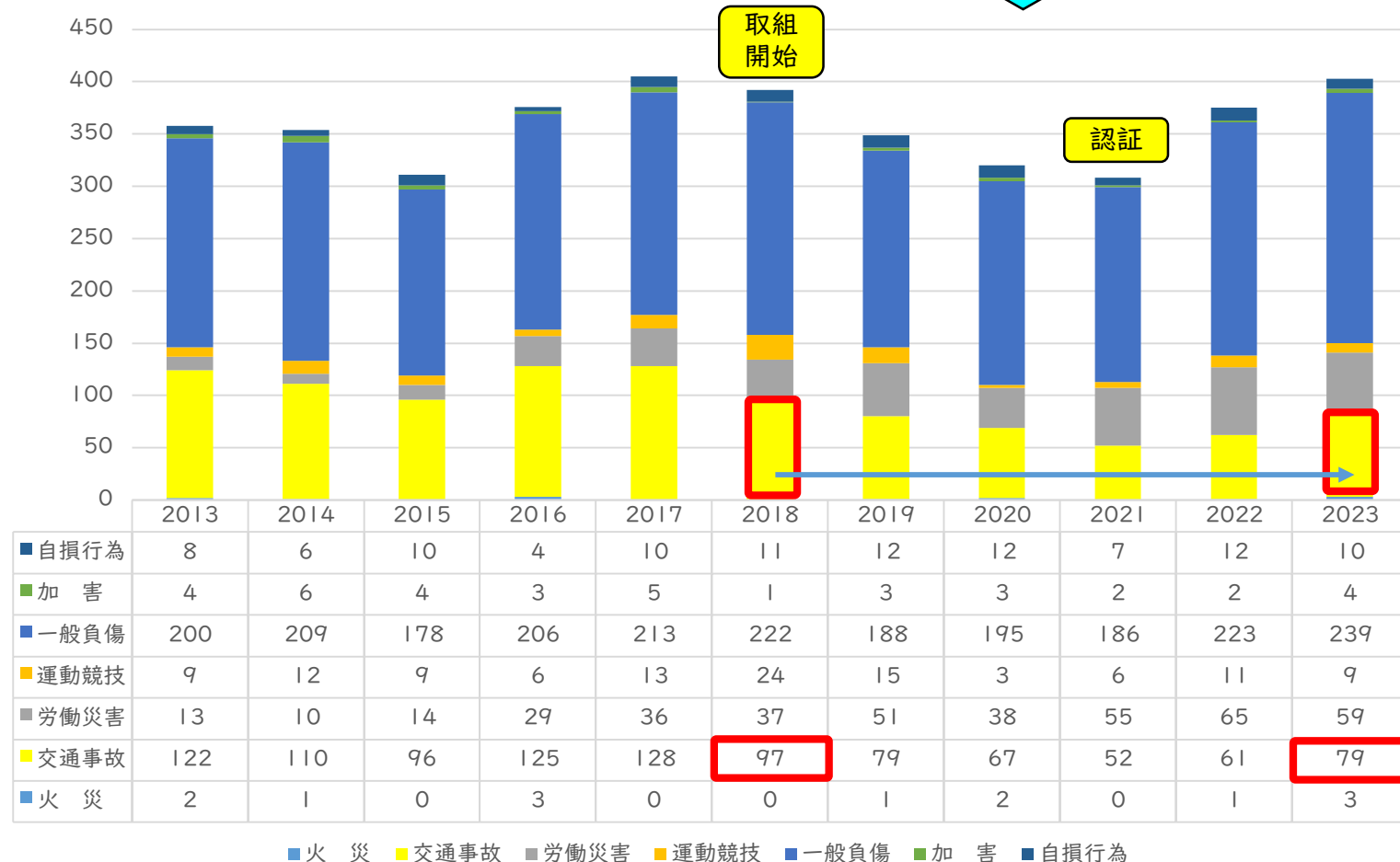


取り組みの成果③

交通事故による救急搬送が減少

18.5%
down

図表Ⅰ 事故種別 救急搬送件数(2013~2023)



出典:都留消防署「救急搬送データ」

取組を進める上での問題

◆若者ドライバーへの効果的な啓発が出来ていない【プログラム①】

⇒ 啓発チラシを配布・設置する以上の効果的な取り組みができていないため、委員の大学生の協力の基、大学と連携した取り組み等の活動を検討する。

◆歩行者事故の割合が増えている【プログラム②】

⇒ これまでの歩行者へのアプローチだけではなく、歩行者事故の主な原因であるドライバーへのアプローチに比重を置く必要がある。

◆若者の反射材着用率が低い【プログラム④】

⇒ 若者に啓発する機会を積極的に作っていく

データの収集・分析、リスクアセスメント

外傷サーベイランス委員会「2024年 安全診断」の結果を受け
対策委員会で今後の対応について検討を行った

安全診断の結果（外傷サーベイランス委員会の評価）	対策委員会での対応
【データ分析】 ・交通事故の第一当事者となる割合が高い20代において、その属性を分析すればアプローチ方法も変わるのではないか。 ・歩行者事故における発生路線として、県道の割合が増えているので対策が必要ではないか。	・20代の属性を分析し、適切な啓発活動を行う。 ・事故が起こりやすい県道の場所を把握し、ドライバー向けの啓発活動を行う
【周知方法】 20代が第一当事者となる原因として多い「わき見運転」は、種類がたくさんあるため、いくつかの事例を用いて、こういった行動も「わき見運転」に該当するということを周知しても良いのではないか。	20代の属性を分析し、どのような行動が「わき見運転」に該当するかをチラシなどの啓発物品を作成し周知する。
【活動について】 交通事故多発地点の認知度調査について、「交通事故が多い場所を知っているか」では何を聞きたいのかあいまいであるため、道路の属性や位置などを聞き取らないと根拠データとして活用ができないのではないか。	・交通事故の危険性が高い具体的な場所についての認知度を調査を行い、活動の改善へ繋げる。

今後の取り組み

2021年 (認証)	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年 (再認証)
プログラム① 若者世代を対象とした交通事故予防活動					
【継続】 啓発チラシの配布					
【検討】 若者への啓発機会の確保					
プログラム② 横断歩道での意思表示の為のハンドサイン啓発活動					
【継続】 ふれあい講座等での啓発、啓発チラシの配布（歩行者アプローチ）					
【新規・拡大】 横断歩道前での街頭啓発（ドライバーアプローチ）					
プログラム③ 事故多発地点の地図を用いた啓発活動					
【継続】 マップの配布・周知、マップデータの更新					
【新規】 危険箇所の街頭啓発					
プログラム④ 反射材の利用促進活動の強化					
【継続】 反射材の配布、反射材着用の啓発、反射材パレード					
【新規・拡大】 オリジナル反射材の作成 反射材プロモーターの募集					



ご清聴
ありがとうございました。

都留市セーフコミュニティ
交通安全対策委員会
一同