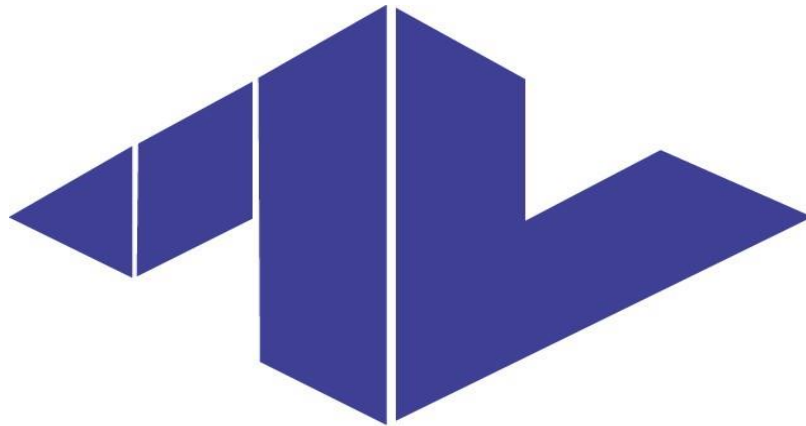




# 第1 1次都留市交通安全計画

(令和3年度～令和7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、10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ました。

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ます。

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す。

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ねばなりません。

この第11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条の規定に基づき、令和3年度から令和7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す。

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します。

# 目 次

計画策定の考え方	1
----------	---

## 第1章 道路交通の安全

### 第1節 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故の現状	4
(1) 交通事故の推移	4
(2) 都留市の交通事故の特徴	6
2 交通安全計画における目標	9

### 第2節 交通安全についての対策

1 今後の交通安全対策	10
(1) 子どもの安全確保	10
(2) 若者の安全確保	10
(3) 高齢者の安全確保	11
(4) 歩行者の安全確保	11
(5) 自転車の安全確保	11
(6) 飲酒運転の根絶	11
(7) 市民一人ひとりによる交通安全の推進	12
(8) セーフコミュニティ (根拠に基づいたきめ細やかな対策の推進)	12
2 道路交通環境の整備	12
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 交通安全施設等の整備推進	13
(4) 高齢者の移動手段の確保	14
(5) 効果的な交通規制の促進	14
(6) 自転車利用環境の総合的整備	15
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(8) 駐車場対策の推進	15
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
3 交通安全思想の普及徹底	16
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2) 普及啓発活動の推進	19
(3) 住民参加・協働の推進 (セーフコミュニティ)	20

4	安全運転の確保	21
(1)	運転免許自主返納制度の周知	22
(2)	運転手のマナー・モラルの高揚	22
(3)	自転車安全利用の啓発	22
5	車両の安全性の確保	23
(1)	先進安全自動車（ASV）の技術等の情報の提供	23
(2)	自転車の安全性の確保	23
6	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	24
(3)	暴走族等の追放気運の高揚	24
7	救助・救急活動の充実	24
(1)	救助・救急活動の整備	24
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	25
8	被害者支援の充実と推進	25
(1)	交通事故被害者支援の充実強化	25
9	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	踏切事故の現状	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	27
2	踏切道における交通安全の施策	27
(1)	踏切道の構造の改良の促進	27
(2)	その他踏切道の交通の安全	28

資料1	市内交通安全団体	29
資料2	市内簡易遮断機設置箇所一覧	31
資料3	都留市交通安全対策会議条例	32
資料4	都留市交通安全条例	34

# 計画策定の考え方

## 1 計画策定の趣旨

本市は交通安全対策基本法に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として、関係機関が一体となって、各種の施策を実施してきました。

その結果、第10次都留市交通安全計画4年目の令和元年において、交通事故発生件数は56件と過去10年間で最も少なくなり、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響があった同計画最終年の令和2年には、交通事故発生件数は40件とさらに少ない結果となりました。

しかし、交通事故による犠牲者は未だ後を絶たず、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会を実現するためには極めて重要です。

交通事故による死者数および負傷者をさらに減少させていくためには、これまで実施してきた幅広い対策を継続する一方で、本市の交通事故状況および交通環境の変化を踏まえつつ、その原因に直接働きかける重点的な取組を実施していく必要があります。

そのため、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指し、令和3年度を開始年度とする「第11次交通安全計画」を策定して、実効性のある対策を重点かつ計画的に推進していくものとします。

## 2 計画の性格

本計画は、交通安全対策基本法を根拠として、山梨県が国の交通安全計画により策定した第11次山梨県交通安全計画に基づき都留市が策定するもので、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として位置づけられるものです。

また、「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したものです。なお、国、県ともに昭和46年度からの計画を第1次計画とし、本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。

## 3 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とします。

## 4 計画の基本理念

### (1) 交通事故のない社会を目指して

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。これまでも、その重要性が認識され、様々な対策により成果を上げてきたところですが、さらなる対策に取り組み、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

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・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指していきます。

### (2) 人優先の交通安全思想

交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあるため、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全に加え、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、より一層確保する必要があります。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対しては、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。本計画では、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は喫緊の課題となっています。また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるよう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ってきます。

今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを目指します。

## 5 施策推進の基本的な考え方

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、本市では山梨県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及び以下に示した取組と連携し、本計画を推進し、その効果

を高めるよう努めていきます。

### (1) セーフコミュニティ

本市では、平成30年度より、安全で安心できるまちづくりの実現に向け、地域の人々、各種関係機関と横断的な連携を図りながら事故やけがを減少させるための各種事業に取り組み、令和3年には全国の自治体では17番目、山梨県内の自治体では初の国際認証を取得しました。今後もこの取組を継続し、さらに交通事故を始めとした事故の減少に向け、地域と一体となった取組を行っていきます。



セーフコミュニティ・・・「事故やけがは偶然の結果ではなく、原因を分析することで予防できる」という理念に基づいた世界的な取組であり、警察統計をはじめとした各種データを収集・分析し、本市における重点課題について、警察、県、市等の行政機関とともに、市民、交通安全団体、企業等の関連団体が連携をし、交通安全対策に取り組んでいく。

### (2) 持続可能な開発目標 (SDGs)

本市の長期総合計画の方向性は、国際社会全体の開発目標であるSDGsの目指す17のゴールとその目指すべき方向性は同様であることから、本計画もSDGsの理念や国の動向等を踏まえながら、各施策・事務事業を実施するとともに、関連深い分野別計画等との連携を図ることで、SDGs達成に寄与する取組を進めていきます。



SDGs (エスディーゼズ)・・・世界共通の目標として、健康や教育、経済成長、気候変動に関する17の持続可能な開発目標と169のターゲットが設定されており、2030年までの達成を目指すもの。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通安全の目標等

目標 道路交通事故のない社会を目指して

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。

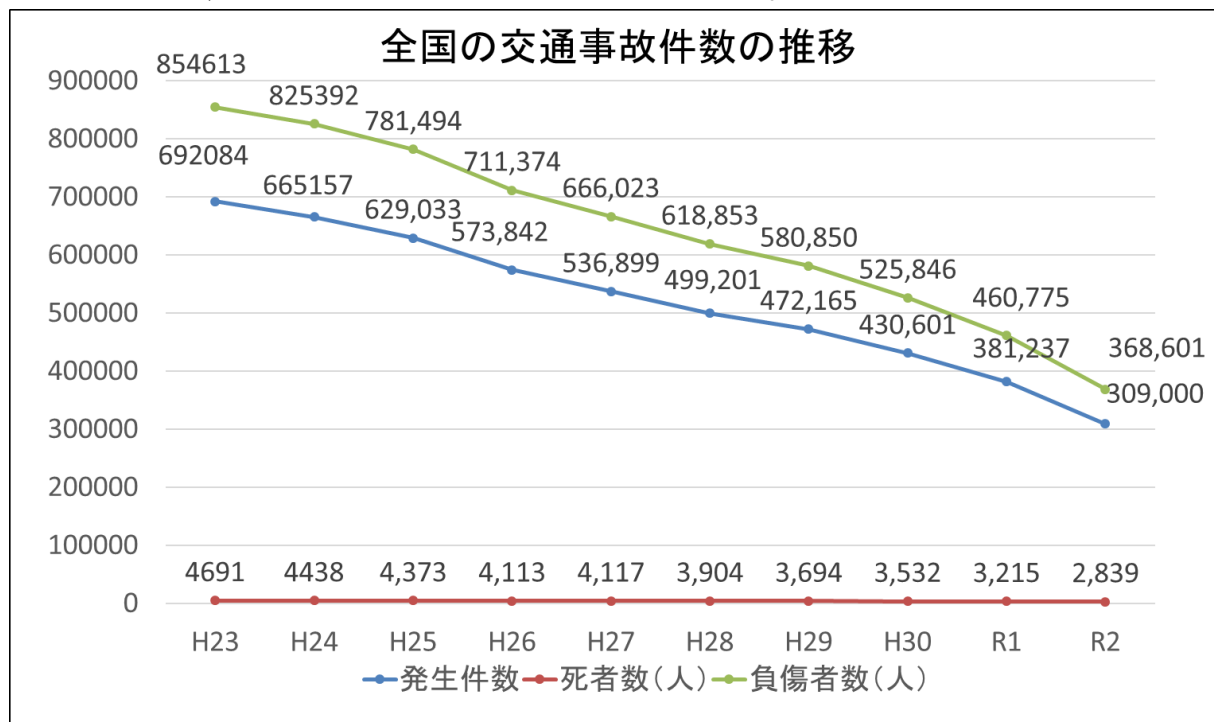
交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

### 1 道路交通事故の現状

#### (1) 交通事故の推移

##### ①全国における交通事故

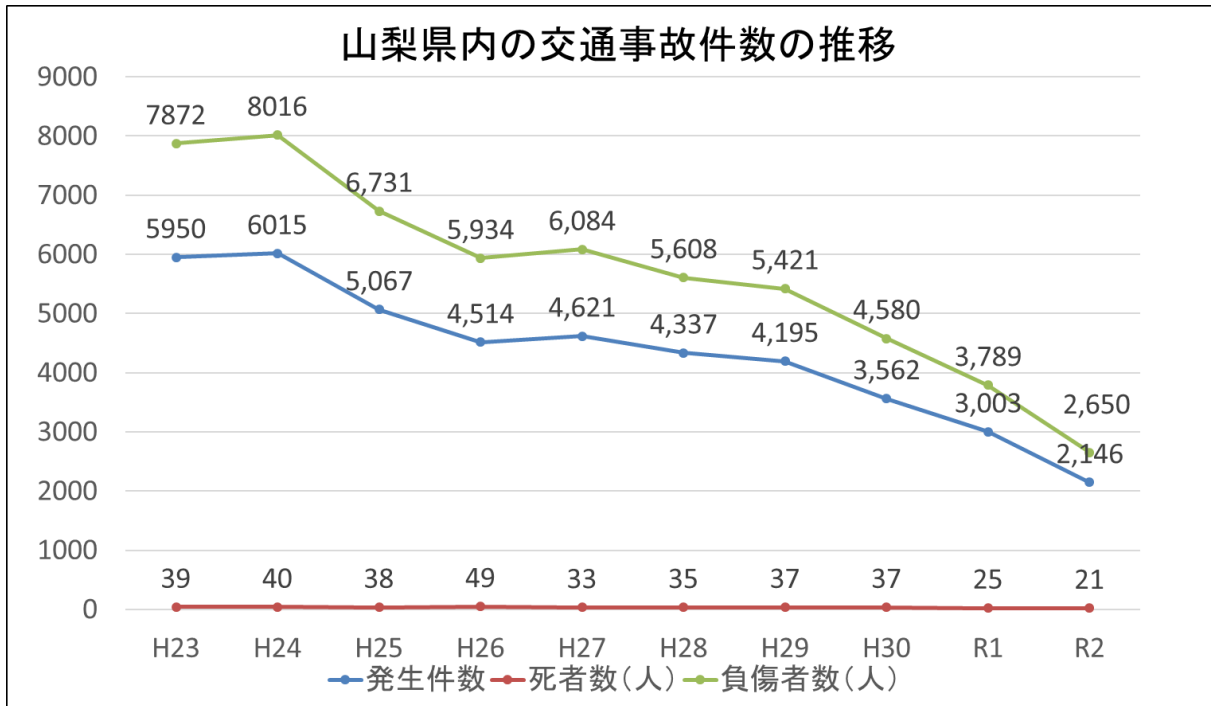
全国の状況は、発生件数が平成28年499,201件、平成29年472,165件、平成30年430,601件、令和元年381,237件、令和2年が309,000件と減少しており、死者数につきましては、平成28年3,904人、平成29年3,694人、平成30年3,532人、令和元年3,215人、令和2年が2,839人とこちらも減少しております。





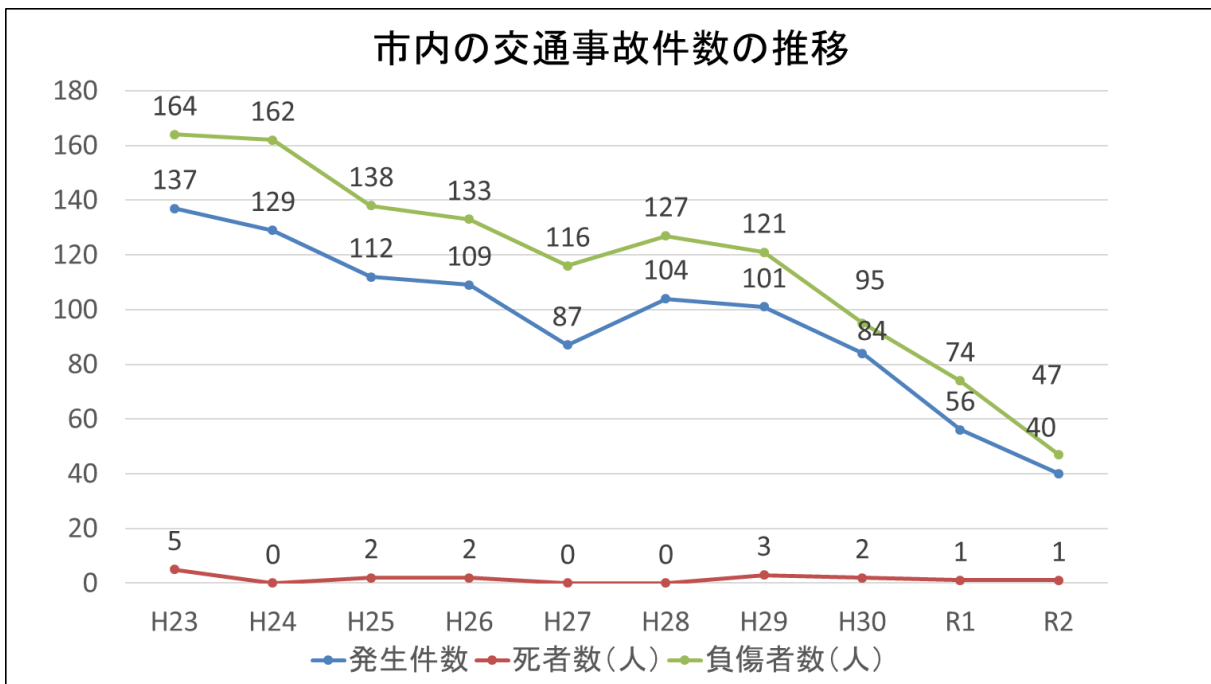
## ②山梨県における交通事故

山梨県内における状況は、市同様、発生件数、負傷者数とも減少しており、死者数についても、平成28年35人、平成29年37人、平成30年37人、令和元年25人、令和2年が21人と減少傾向にあります。



## ③都留市における交通事故

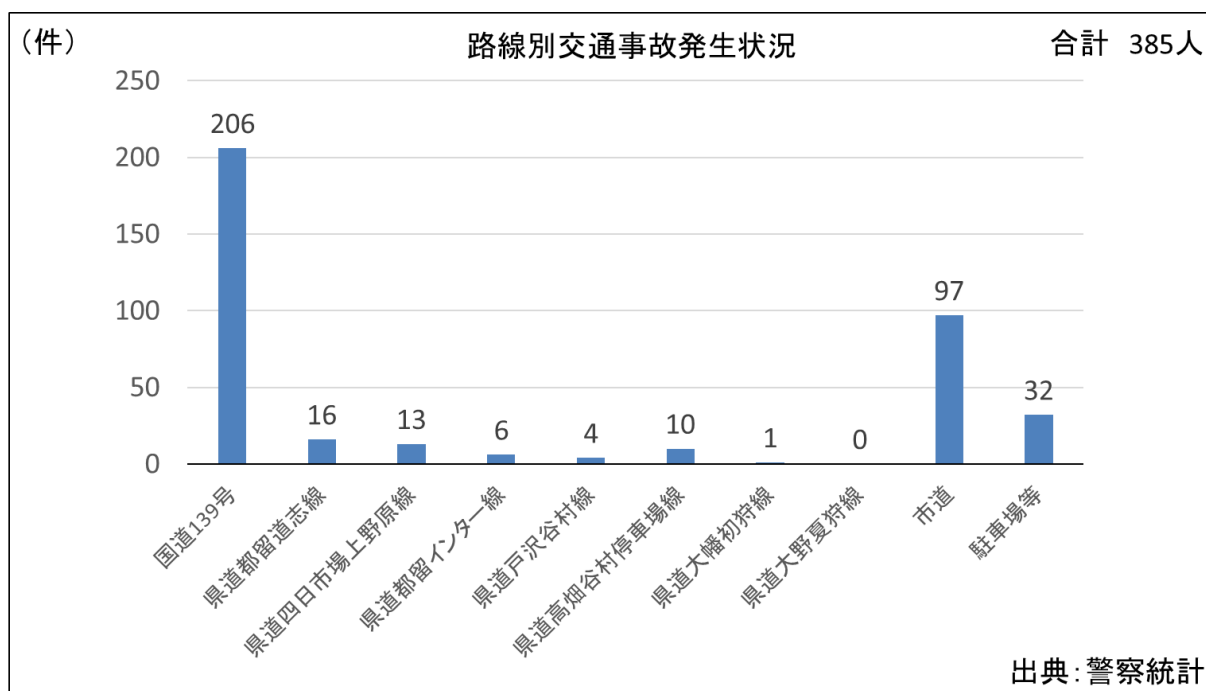
都留市内の交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともに年々減少しており、令和2年の発生件数は40件、負傷者数は47人で、第10次計画初年度の平成28年の発生件数104件、負傷者数127人と比較すると、発生件数で約62%、負傷者数で約63%の減少となっています。特にセーフコミュニティの取組を始めた平成30年以降は、いずれの減少率も山梨県(約50%)、全国(約40%)と比べて大きく、取組の成果が出ていると言えます。



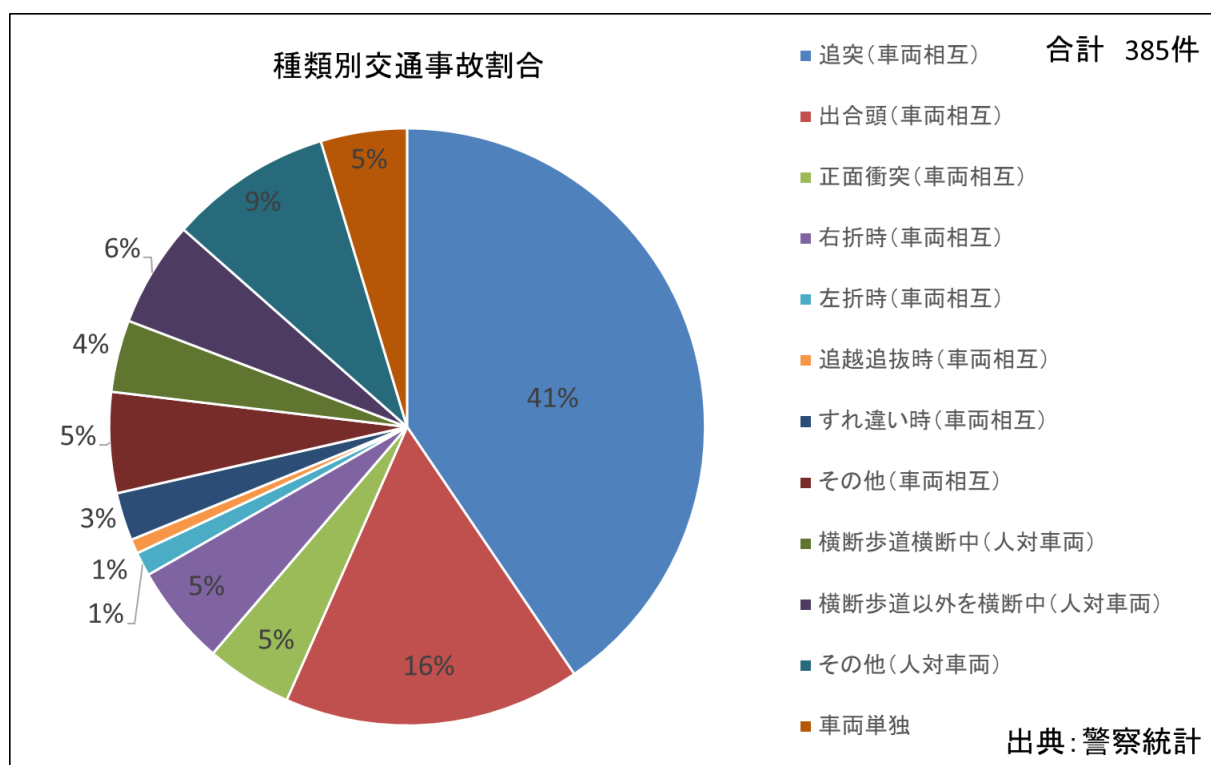
## (2) 都留市の交通事故の特徴

都留市における第10次交通安全計画（平成28年～令和2年）間における交通事故の特徴として以下の点が挙げられます。

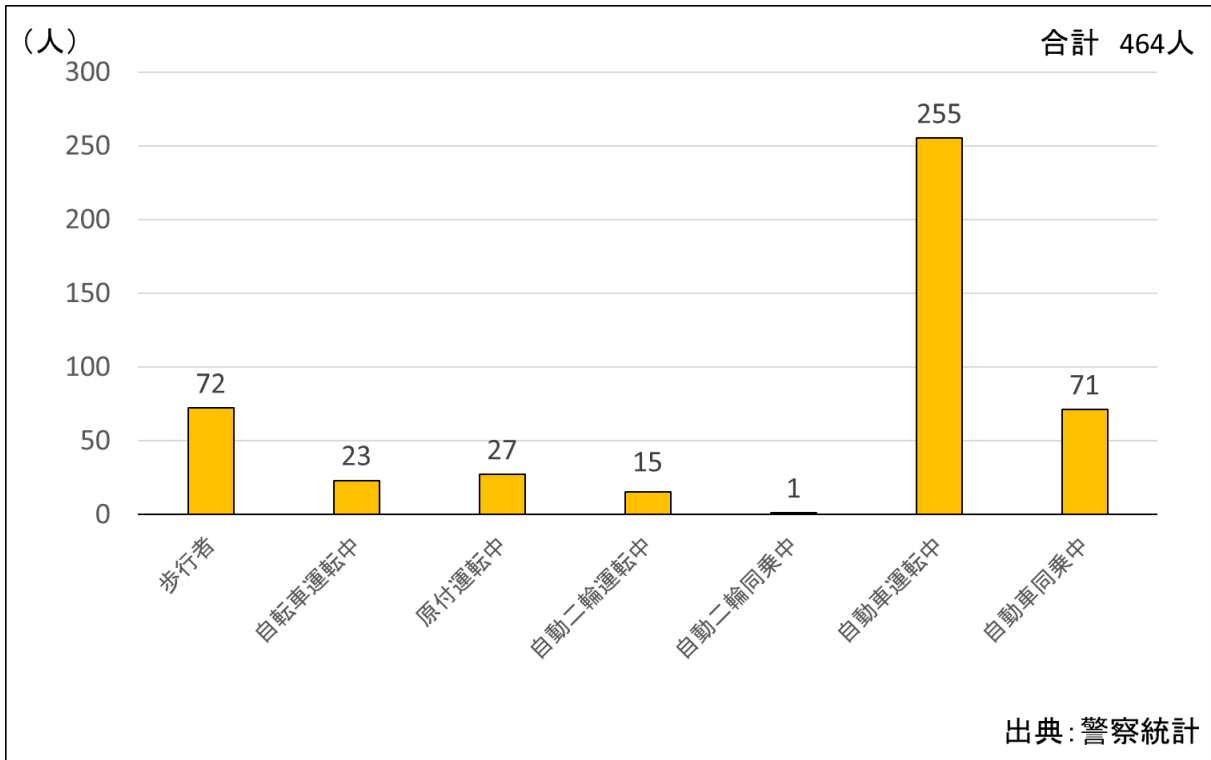
- 路線別の交通事故発生状況では、国道139号での交通事故が最も多く、全体の半数以上となる206件、53%と最も高くなっており、次いで市道での事故が97件、25%となっています。



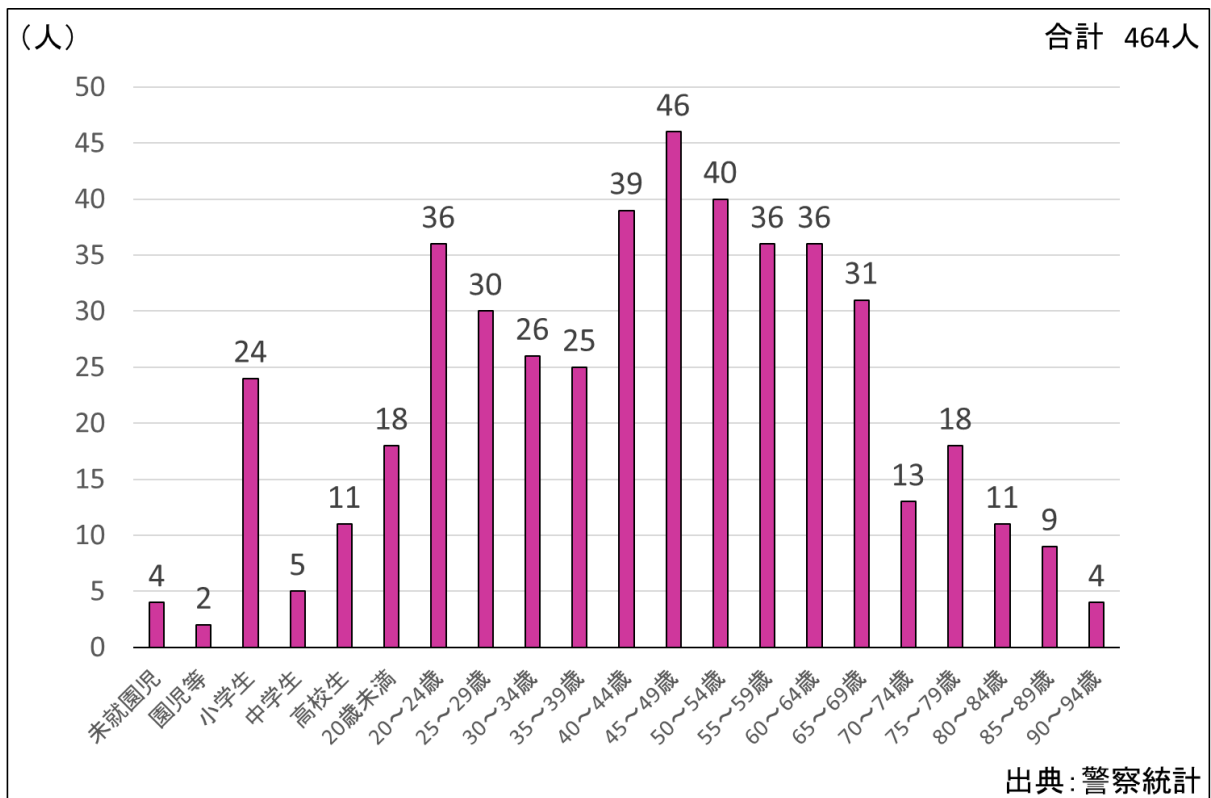
- 種類別の交通事故割合では、車両相互の追突事故が41%と事故全体の約半数を占めており、次いで、車両相互の出会い頭の事故が16%となっております。



- 交通事故負傷者の事故状況では、5年間の交通事故負傷者はのべ464人で、そのうち255人が自動車の運転中による負傷となっており、自動車への同乗を含めると7割を占めております。

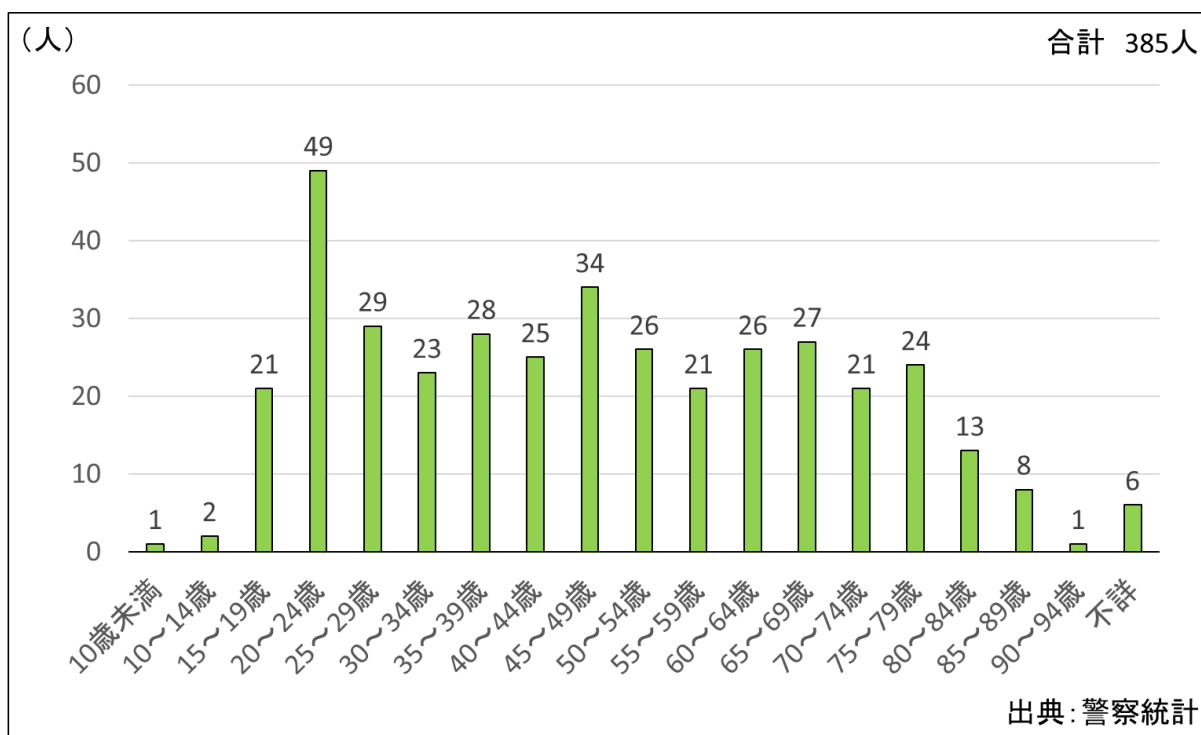


- 交通事故負傷者の年齢層別状況では、20代と40代で交通事故による負傷者が多くっており、この2つの年齢層で約3割を占めています。

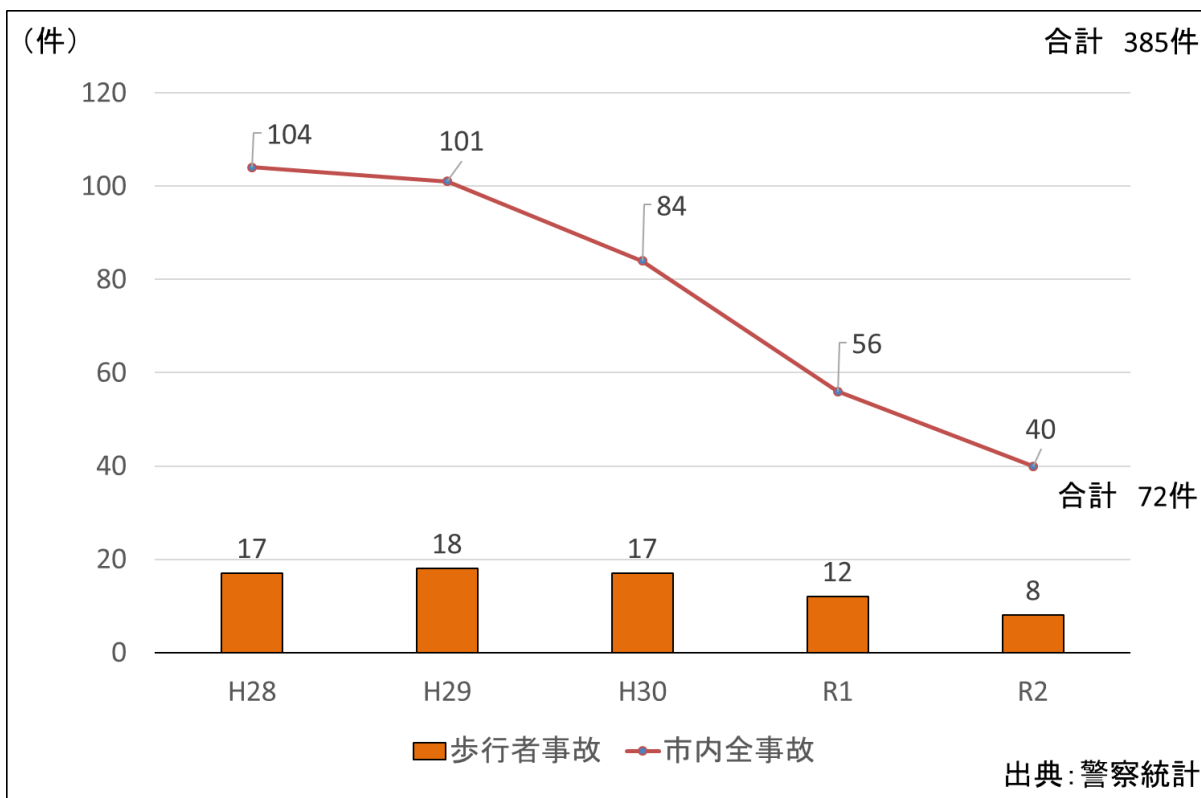


○ 交通事故第一当事者の年齢層別状況では、20代が最も多く（78人）、次いで、40代で（59人）、60代（53人）となっております。

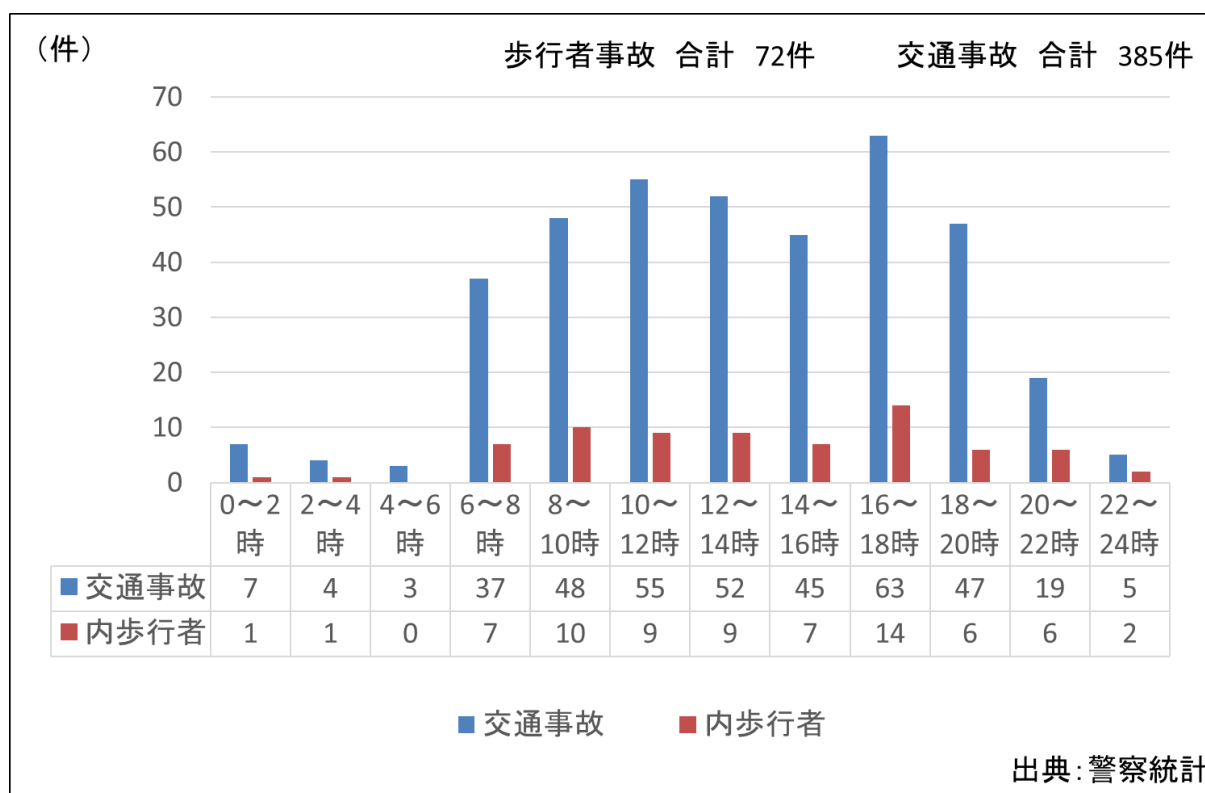
※第一当事者：交通事故における過失が最も大きい者



○ 市内の交通事故件数は年々減少傾向である一方、歩行者事故は平成30年まで増加傾向でしたが、セーフコミュニティの取組を始めた平成30年以降、事故発生件数とともに減少傾向となっております。



- 時間別の交通事故発生状況は、交通量の減少とともに、交通事故件数は減少していきませんが、16時～18時の日没時や20～22時での交通事故における歩行者事故の占める割合は他の時間帯と比べ高くなっております。



## 2 交通安全計画における目標

令和7年度における年間交通事故件数	35件以下
令和7年度における年間交通事故負傷者数	50人以下
年間交通事故死者数	0人

第11次山梨県交通安全計画での目標は、最終年である令和7年における交通事故発生件数を2,000件以下、交通事故死者数を20人以下にするとしており、新型コロナウイルス感染症による影響のない令和元年の発生件数(3,003件)から年8%の減少を目標としています。

本市は、各種取組により前年減少率は国や県と比較し大きいため、山梨県同様、新型コロナウイルス感染症の影響のない令和元年の交通事故件数(56件)、負傷者数(74件)を基本として、それぞれ対前年比10%の減少を目標に算出しました。

また、交通事故死者数は第10次都留市交通安全計画期間の5年間のうち1年目しか目標達成していないため、本計画においても引き続き年間交通事故死者数を0人を目標値としております。

本市は、セーフコミュニティ活動を継続する中、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指し、本計画の計画期間である令和3年から令和7年までに、上記数値を目標値として取り組み、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各種施策を実施していきます。

## 第2節 交通安全についての対策

### 1 今後の交通安全対策

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。

今後においても、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組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11次都留市交通安全計画は、第10次計画を引継ぎながら、本市の特徴を踏まえ、

- 1 子どもの安全確保
- 2 若者の安全確保
- 3 高齢者の安全確保
- 4 歩行者の安全確保
- 5 自転車の安全確保
- 6 飲酒運転の根絶
- 7 市民一人ひとりによる交通安全の推進
- 8 セーフコミュニティ（根拠に基づいたきめ細やかな対策の推進）

に重点を置き、施策を実施していきます。

#### （1）子どもの安全確保

少子化が進む中、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ていきます。

#### （2）若者の安全確保

都留市では若者が交通事故の第一当事者になることが多いことから、若者への各種対策を実施していく中で、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を

育てることが重要です。

交通社会の一員として交通ルールを順守し自他の生命を尊重するなど責任をもって行動することができるような健全な若者を育成することを推進していきます。

### **(3) 高齢者の安全確保**

全国において高齢者に関する交通事故が増加傾向にある中で、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き、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、身体の衰えに起因する事故の加害者となることを防止する取組など、高齢者の特性に応じた対策を強化することが重要となります。

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、ユニバーサルデザイン化など、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。

### **(4) 歩行者の安全確保**

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、通学路、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・普及をより一層促進するなど、歩行者の安全確保を図ります。

### **(5) 自転車の安全確保**

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も度々問題となっているため、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取組として、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のみならず、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にも取り組んでいきます。

### **(6) 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ることから、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

ております。本市においても、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、人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、市全体で飲酒運転を追放する環境づくりに努めていきます。

また、本市では、平成22年9月に『飲酒運転根絶宣言』を行い、大月警察署、各種関係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が、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、街頭指導を始めとした各種啓発活動の推進を図ります。

#### (7) 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。

#### (8) セーフコミュニティ（根拠に基づいたきめ細やかな対策の推進）

第10次都留市交通安全計画においては、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、交通事故死者数をゼロにするため、多様な発生原因に即した対策を講じる必要があります。

これまで、発生場所、時間帯、交通量等事故の詳細を分析し、警察や関係機関と連携して交通死亡事故現場を合同で調査するなどしてきましたが、これまでの対策に加え、セーフコミュニティという概念により、警察統計等各種データを用いて、これまで以上によりきめ細やかな対策を市民とともに実施していきます。

## 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組を推進します。



## 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組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。

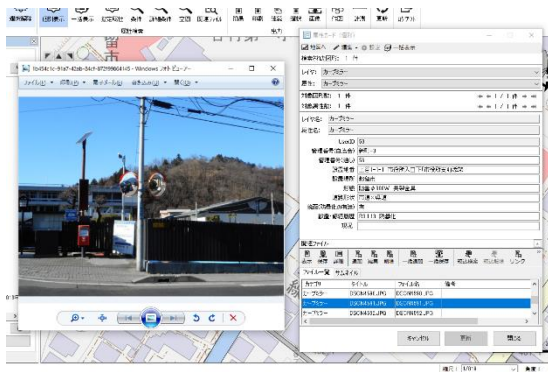
## ②信号機の設置及び改良の促進

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。

カーブミラーの設置が必要な場所には、現地の状況を考慮しつつ、積極的に整備を推進するとともに、GIS（地理情報システム）を活用し、適切な管理に努めます。



## ④夜間事防止対策の推進

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) 高齢者の移動手段の確保

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て、交通事業者と連携した公共サービスの改善を図ります。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させ、地域課題の解決に向けた基盤づくりを行うとともに、全市的かつ総合的な公共交通施策を促進します。

## (5) 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、歩行者と運転手の安全な通行を確保します。

また、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、地域の交通実態等を踏まえた交通安全対策を推進します。

## (6) 自転車利用環境の総合的整備

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、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、自転車の交通位置を示した道路等の整備を推進します。

また、駅前や歩道上で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への取締りを推進します。

## (7) 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、災害発生時においても、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、国土強靱化地域計画等に基づき、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」に基づき道路管理者や警察と連帯する中で、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。

## (8) 駐車場対策の推進

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、団体と連携し、秩序ある駐車を推進します。

## (9) 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

#### 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

子どもの遊び場不足を解消し、路上における遊びや運動による事故防止のため、地域における良好な生活環境づくり等を図るため児童の遊び場を関係団体と協力し管理・整備を推進します。

#### ④道路法に基づく通行の禁止または制限

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、決壊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 交通安全思想の普及徹底

人優先の交通安全思想の下、行政や、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭でそれぞれの特性を活かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動を推進していきます。また、交通安全教育、普及啓発活動の向上を図るとともに、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

#### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。このため、心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教室を行います。

### 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、保育園（所）、認定こども園及び保護者と連携・協力し、交通安全パレードへの参加や啓発物品を活用して交通安全教育の内容の充実を図ります。



### ②小学生に対する交通安全教育

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。



### 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ります。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。

#### 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。

交通社会の一員として、交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任をもって行動することができるような健全な社会人を育成するため、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、走行中での携帯電話の使用等の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。

また、自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

#### ⑥高齢者に対する交通安全教育

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。

また、高齢者が多く集まる行事や居場所、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の利用を促進します。



## ⑦障がい者に対する交通安全教育

身体に障がい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。また、身近な場所における教育機会の提供に努めます。

## ⑧外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、警察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。

## (2) 普及啓発活動の推進

自他の生命尊重という理念の下、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、重要な意義を持っています。

### ①普及啓発活動

#### ア 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号都留バイパス約600mを交通安全関係団体により交通安全をアピールします。



#### イ 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に対し、交通安全啓発用品を配布し安全運転実施の呼びかけを行います。



## ウ その他街頭啓発活動

黄色い羽根配布運動、夏及び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等を地域の実情に合った地域活動により実施します。



## ②交通安全標語コンクールの開催

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を家庭や学校を通じて話し合う機会を創出する目的で都留市交通安全連合会とともに交通安全標語コンクールを開催しています。

最優秀作品はのぼり旗、交通安全シンボル塔、啓発物品にして地域・小中学校に配布し、交通安全意識の高揚に役立てています。



## ③広報活動の推進

交通安全運動等を効果的に展開するため、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等多くの媒体を活用し、各種キャンペーン等を積極的に啓発していきます。

## ④シートベルト（チャイルドシート）着用運動の実施

自動車乗車中の死亡事故の際には、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、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徹底するため、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っていきます。



### ⑤自転車の安全利用の推進

自転車運転者が歩行者を撥ねたり、自転車同士で衝突するなど、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。

山梨県において、令和2年4月に「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、同10月より自転車保険等の加入が義務化となったことから、自転車の安全で適正な利用の推進を図るとともに、自転車保険等の加入啓発を推進していきます。

### ⑥反射材等の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果のある反射材用品の普及を図るため、交通安全運動等多くの機会啓発活動を推進します。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の利用を推奨するとともに、適切な反射材性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

### (3) 住民参加・協働の推進（セーフコミュニティ）

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自ら交通安全に関する意識改革を進めることが重要になります。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連帯を密にした上で、市民の参加・協働を積極的に進める必要があり、都留市においては、セーフコミュニティの取組により、地域の人と協働し、交通安全についての情報発信や、啓発に取り組んでいます。

市民が主体的な活動に取り組むことで、交通安全意識の向上及び啓発活動の促進の機運の醸成を図っていきます。

## 4 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や意識の向上を図ることが必要であり、運転者教育等の充実を進めることが重要になります。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者について交通安全教室や、その他啓発等により教育等の充実を図ります。

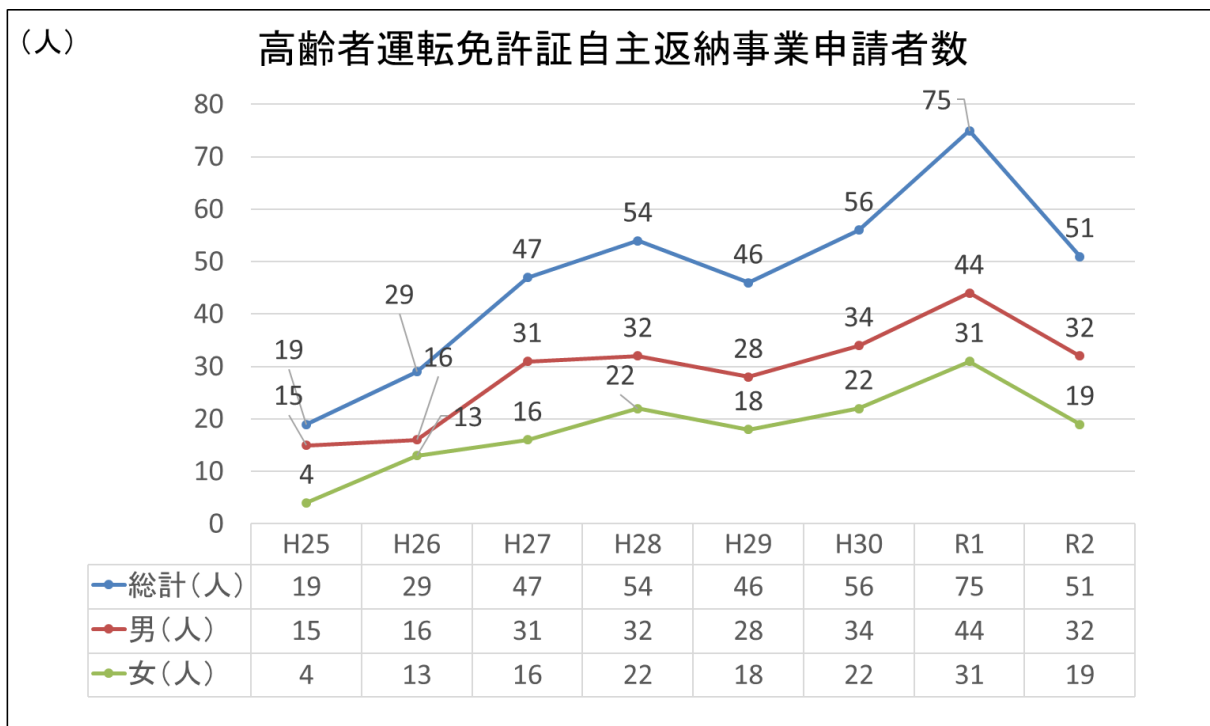
また、道路を走行する自動車、自動二輪車、自転車に対して、何らかの原因や目的

で運転中のあおり、交通の危険を生じさせる行為については対策を推進していきます。

### (1) 運転免許自主返納制度の周知

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、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。

また、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により車の運転に不安のある満65歳以上の高齢者を対象に、自主返納後、市に申請することにより、バス等の市内公共交通機関に利用できる回数券を交付する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施し、自主返納の普及促進に努めます。



### (2) 運転手のマナー・モラルの高揚

あおり運転（妨害運転）は、重大な交通事故につながる極めて悪質・危険な行為であることから、車を運転する際は、周りの車等に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って、安全な速度・方法での運転を心がけ、十分な車間距離を保つようマナーとモラルの向上に向け、周知・啓発を図ります。

### (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、平成27年に道路交通法が改正され、政令で定められた14の危険行為を繰り返した者に対し、交通安全講習の受講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。

また、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の着用をするよう周知・徹底を図ります。

## 5 車両の安全性の確保

### (1) 先進安全自動車（ASV）の技術等の情報の提供

自動車に関する技術の進歩は目覚ましくなっており、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大しています。ドライバーの安全運転を支援し、車両構造面から交通事故の未然防止に寄与する先進自動車（ASV）技術等の情報の提供及び啓発を図ります。

### (2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用を確保し、自転車事故防止を図るため、自転車利用者に定期的に点検整備や正しい利用方法を推進していき、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取り付けの徹底や反射材等の普及促進を図ります。

また、近年、自転車の運転者が加害者となる事故で、高額な賠償額となるケースもあるため、関係事業者と協力し自転車保険等への加入を推進します。

## 6 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の悪質・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) 暴走族等の追放気運の高揚

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、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対し、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、暴走行為をさせないための環境づくりに努めるとともに、警察及び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。

## 7 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、消防機関等の相互の緊密な連携・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<sup>※</sup>による応急手当の普及等を推進します。

※救急現場に居合わせた人・発見した人のことを指す。

### (1) 救助・救急活動の整備

#### ①救助・救急活動の整備・拡充

交通事故による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。また、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）の連携・協力関係の確保を図ります。



## 8 被害者支援の充実と推進

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、又はかけがえのない生命を絶たれるなどの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、県民生活センターをはじめとした各種相談機関等と連携して、交通事故相談業務の充実に努めます。

## 9 交通事故調査・分析の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通安全対策を推進するため、その基礎として必要な研究の推進を図ることが必要です。

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。

## 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

目標 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、減少傾向にあります。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。

#### 1 踏切事故の現状

踏切事故は、全国的にも減少傾向にあり、市内では、平成28年から令和2年までの5年で発生件数は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

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。



## (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。





## 資料 1 市内交通安全団体

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大きいことから、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で構成されている。

### ○都留市交通安全連合会

都留市内 8 支部（上谷・下谷・東桂・宝・禾生・三吉・開地・盛里）で構成され、約 450 名の役員が活動の中心となっている。

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ている。



### ○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）により構成されており、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

急街頭指導を実施し、各地域の行事の際の交通指導においても尽力している。



### ○都留市セーフコミュニティ交通安全対策委員会

都留市が取り組んでいるセーフコミュニティにより重点課題とされた「交通安全」に対し、都留市交通安全連合会や地域協働のまちづくり推進会等の地域団体、大月警察署、企業、大学生等幅広い年齢層・組織によって構成されており、警察統計、独自の地域データ等を収集・分析し、効果的な交通安全対策を行っている。



交通安全対策委員会において、横断歩道において渡る意思を運転手に伝える市独自のハンドサイン（サンクスハンド）の考案、市内における事故多発地点を示した「事故多発地点マップ」を作成し、普及・啓発を実施している。



## 資料 2 市内簡易遮断機設置箇所一覽

### 4 種踏切道

NO.	踏切道名	キロ程	場 所	駅 間	幅員	交通	道路名
					(m)	規制	
1	3K380M踏切	3 k 380M	田野倉田代1730-3地先	田野倉駅～禾生駅	1.8	B	民地
2	3K430M踏切	3 k 430M	田野倉田代1725-3地先	田野倉駅～禾生駅	1.5	無	市道瑞雲寺線
3	東電用水上踏切	5 k 270M	古川渡大久保30-2	田野倉駅～禾生駅	1.8	B	市道都留二中古川渡線
4	中島原第一踏切	6 k 050M	古川渡溝の尾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	6 k 345M	古川渡溝の尾331-3地先	禾生駅～赤坂駅	1.8	B	側道北側四日市場古川渡線支線2号
6	中島原第四踏切	6 k 455M	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渡線支線1号
7	中島原第五踏切	6 k 595M	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	7 k 248M	四日市場田代辻15-2地先	赤坂駅～都留市駅	1.8	B	赤線
9	7K522M踏切	7 k 552M	下谷三丁目1282-4	赤坂駅～都留市駅	1.2	A	民地
10	鷹の巣下踏切	7 k 880M	下谷四丁目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	8 k 080M	つる四丁目1161-3	赤坂駅～都留市駅	1.2	無	市道道生堀鷹ノ巣線
12	田町踏切	8K195M	つる四丁目772-3	赤坂駅～都留市駅	1.3	無	民地
13	8K307M踏切	8 k 307M	つる一丁目755-3	赤坂駅～都留市駅	1.2	無	赤線
14	浄水場踏切	11 k 080M	田原四丁目902-2	都留文大前駅～十日市場駅	1.6	B	市道堂子線
15	滝下踏切	11K220M	上谷字道踏2030-2地先	都留文大前駅～十日市場駅	1.8	B	赤線
16	11K680M踏切	11 k 680M	十日市場西海道782-2	十日市場～東桂駅	0.9	B	農道桜山線
17	12K480M踏切	12 k 480M	夏狩曾里畑1669-2	十日市場～東桂駅	1.1	無	市道湯の沢夏狩線支線1号
18	夏狩踏切	12 k 936M	桂町680-1	東桂駅構内	2.0	B	市道東桂駅夏狩線支線3号

## 資料 3 都留市交通安全対策会議条例

(昭和 46 年都留市条例第 12 号)

改正 昭和 56 年都留市条例第 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 4 都留市交通安全条例

(平成9年都留市条例第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。