SAFE COMMUNITY TSURU CITY

都留市
セーフコミュニティ
安全・安心





交通安全対策委員会





発表日　令和8年10月30日（金）

発表者　交通安全対策委員会

委員長　伊藤 厚

設置の背景

①交通事故による救急搬送者が多い

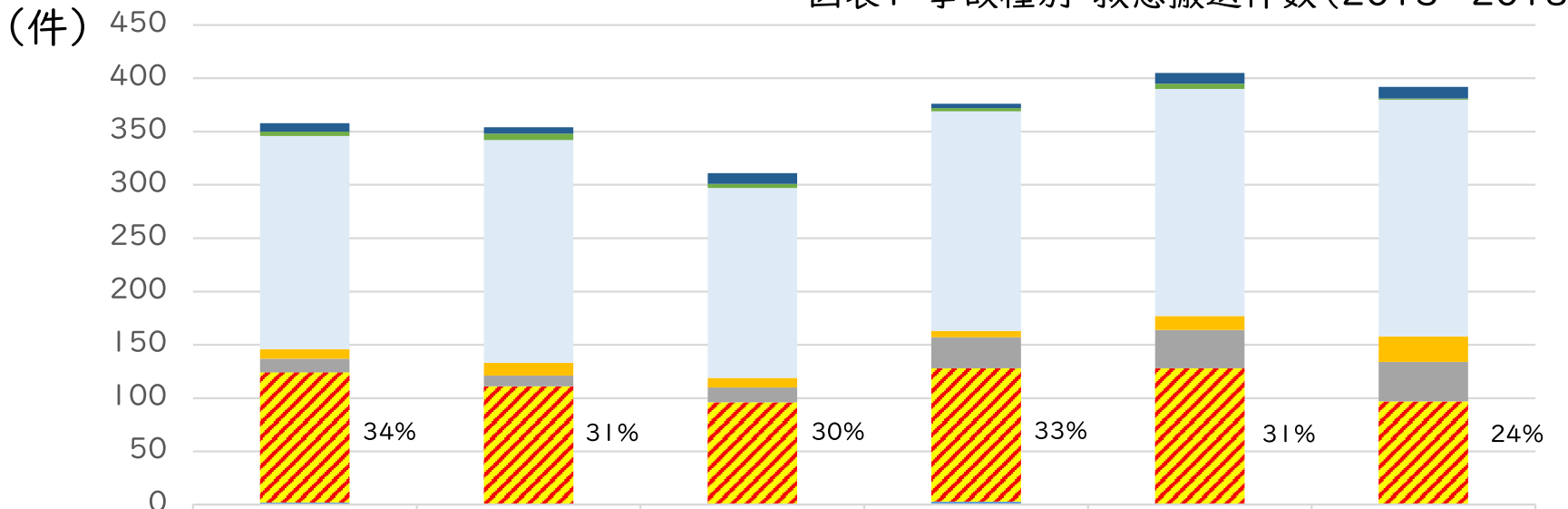
②交通事故による若者・高齢者の死傷者が多い

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。

図表1　事故種別 救急搬送件数（2013~2018）



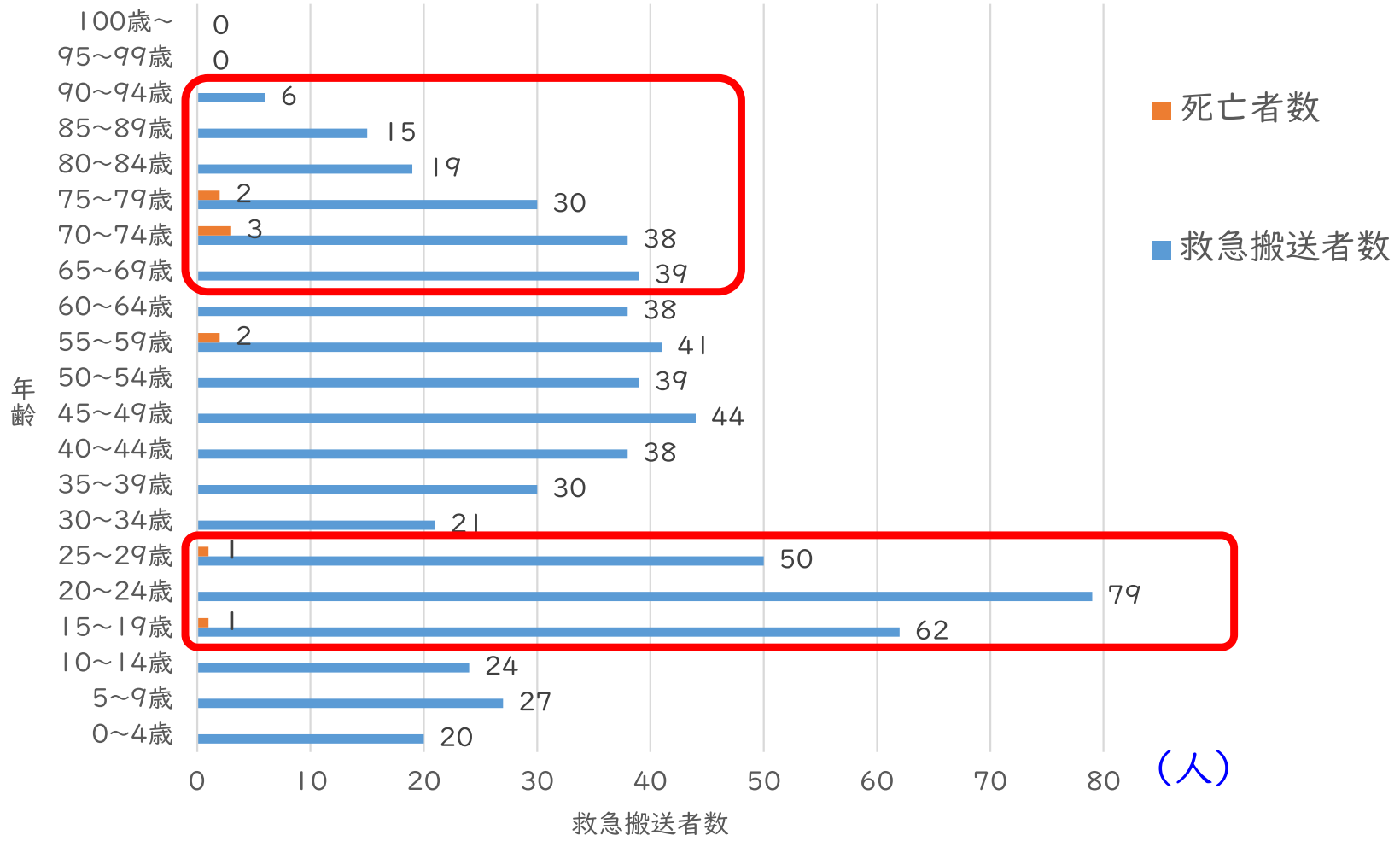
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
自損行為	8	6	10	4	10	11
加　害	4	6	4	3	5	1
一般負傷	200	209	178	206	213	222
運動競技	9	12	9	6	13	24
労働災害	13	10	14	29	36	37
交通事故	122	110	96	125	128	97
火　災	2	1	0	3	0	0

出典：都留消防署「救急搬送データ」

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。

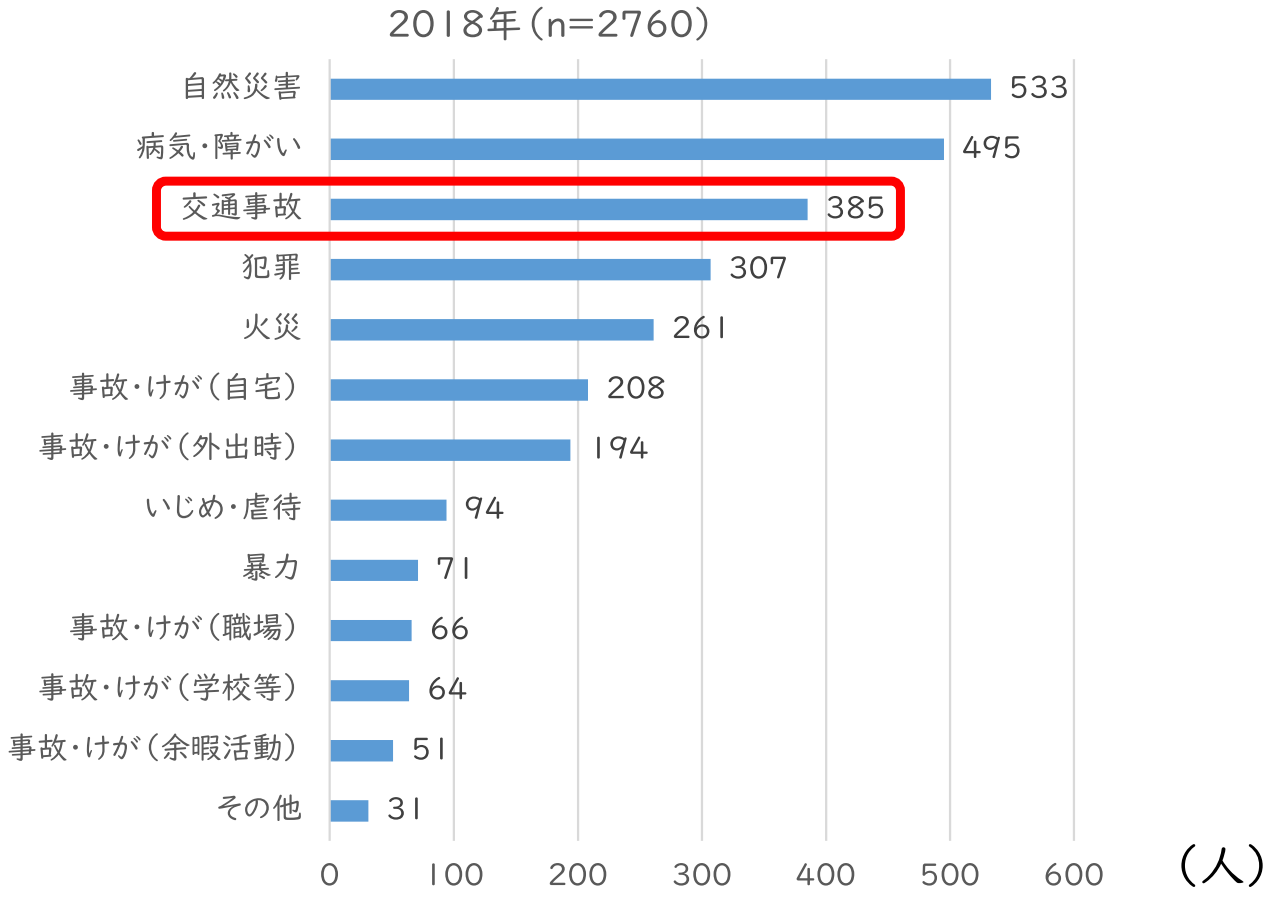
図表2　交通事故負傷者と死者の年齢層別状況（2013～2018）　　出典：警察統計



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。

➡図表4、図表5-1、図表5-2

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。

➡図表6、図表7、図表8

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。

➡図表9

④歩行者事故は夜間に多く、若者や高齢者の割合が高い。

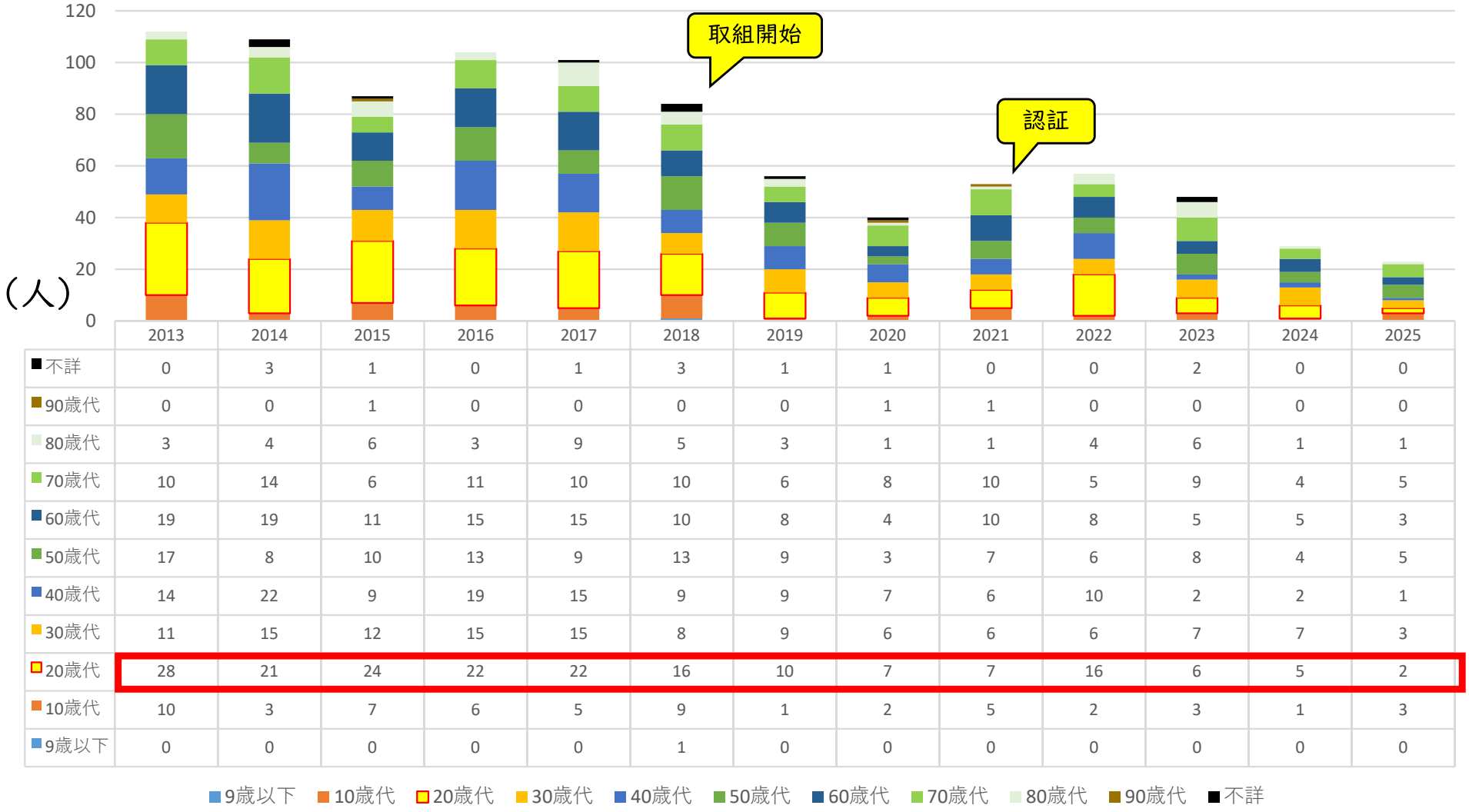
➡図表10、図表11

問題の背景（次ページ）

データに基づく問題①　『第一当事者』

取組開始前は20代の「若者」が第一当事者となる交通事故が多かったが、近年では減少傾向にある。

図表4　交通事故における年齢別第一当事者の割合（2013~2025）　　出典：警察統計



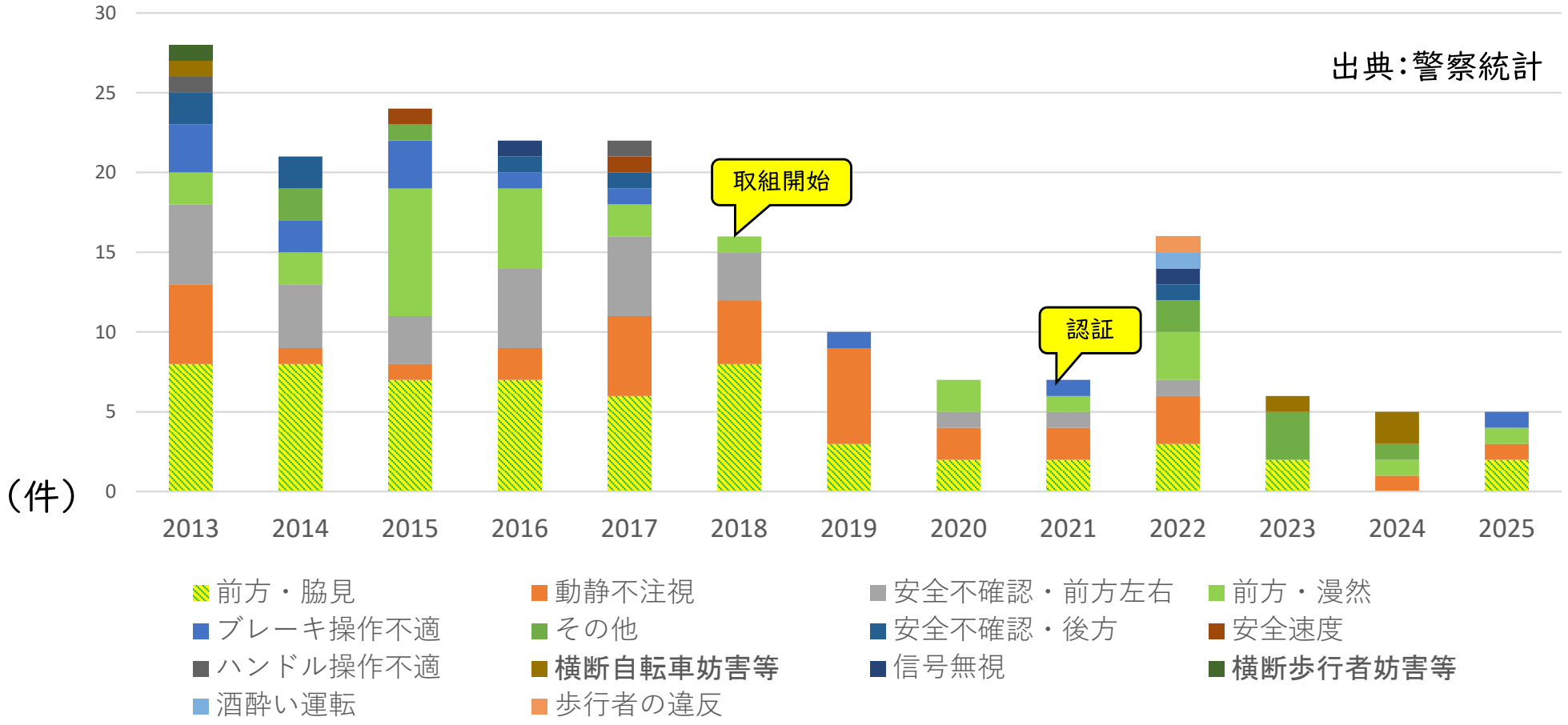
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
不詳	0	3	1	0	1	3	1	1	0	0	2	0	0
90歳代	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
80歳代	3	4	6	3	9	5	3	1	1	4	6	1	1
70歳代	10	14	6	11	10	10	6	8	10	5	9	4	5
60歳代	19	19	11	15	15	10	8	4	10	8	5	5	3
50歳代	17	8	10	13	9	13	9	3	7	6	8	4	5
40歳代	14	22	9	19	15	9	9	7	6	10	2	2	1
30歳代	11	15	12	15	15	8	9	6	6	6	7	7	3
20歳代	28	21	24	22	22	16	10	7	7	16	6	5	2
10歳代	10	3	7	6	5	9	1	2	5	2	3	1	3
9歳以下	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

その原因となる違反として「わき見運転」の割合が多い。

➡ 減少傾向は見られない



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（2013~2025）



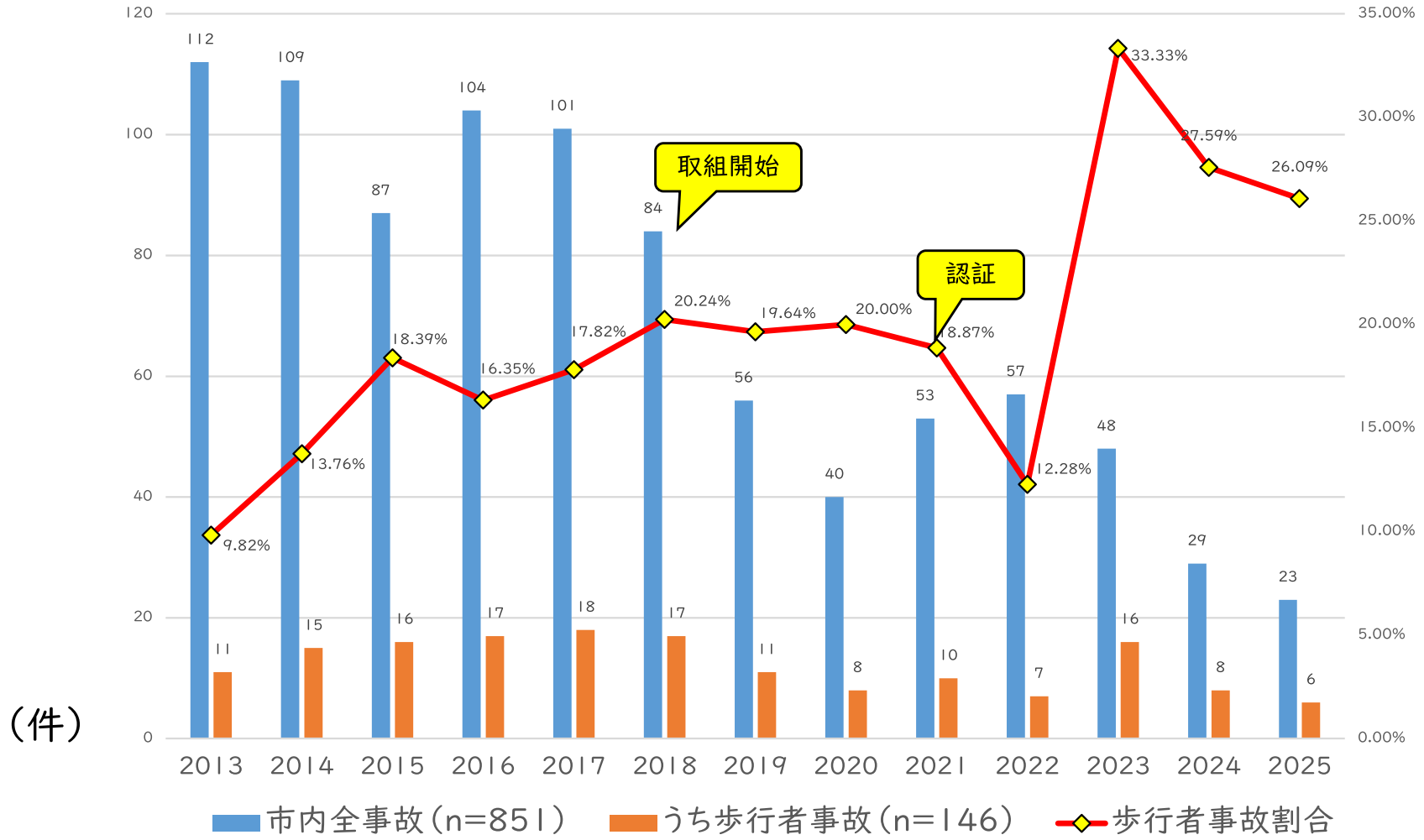
図表5-2 20代が第一当事者の交通事故に占める前方・わき見運転の割合（2013~2025）

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
28.57%	38.10%	29.17%	31.82%	27.27%	50.00%	30.00%	28.57%	28.57%	18.75%	33.33%	0.00%	40.00%

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、取組開始前と比較して高い傾向にある。

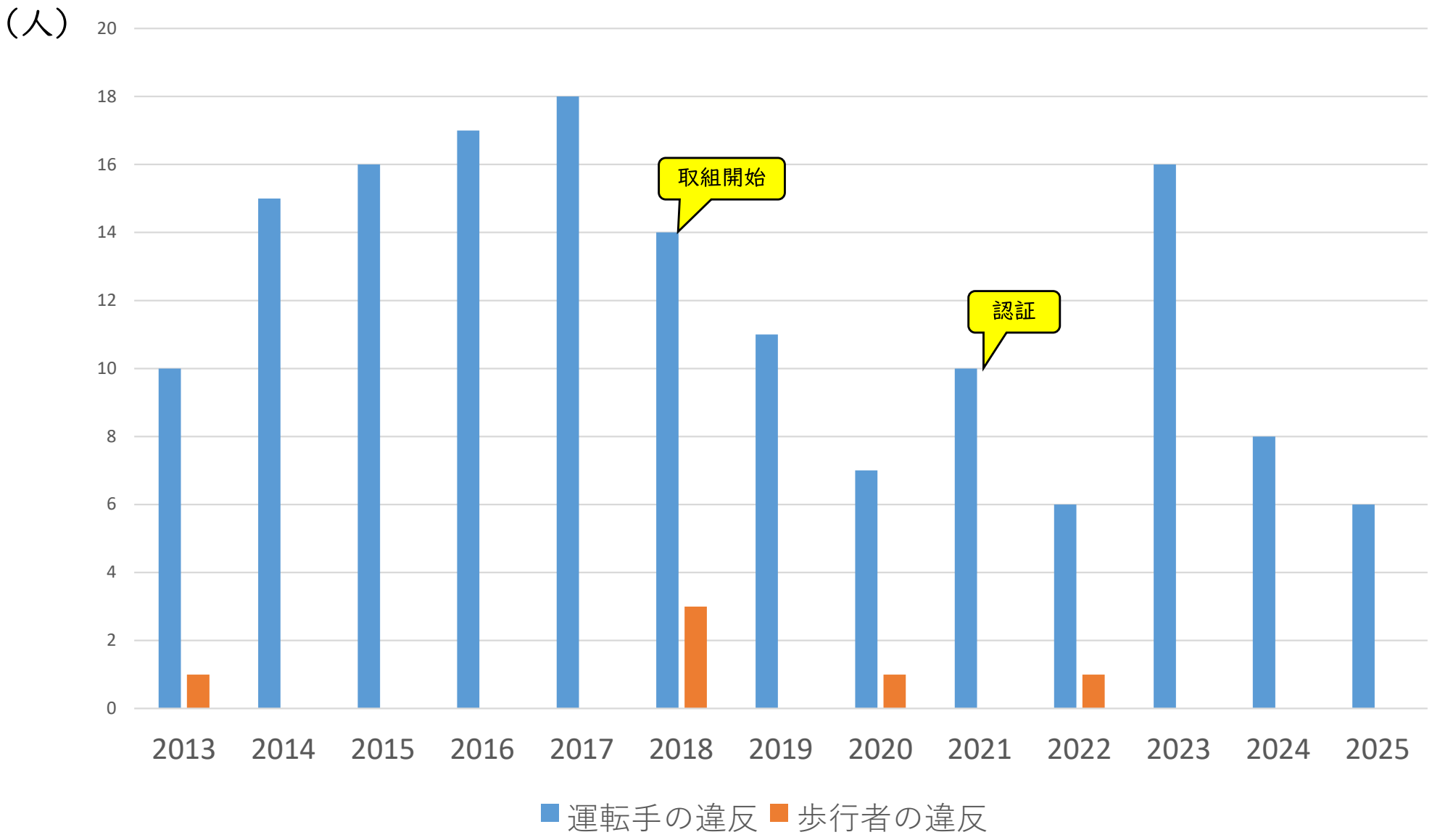
図表6　交通事故全体における歩行者事故の割合（2013~2025）



出典：警察統計

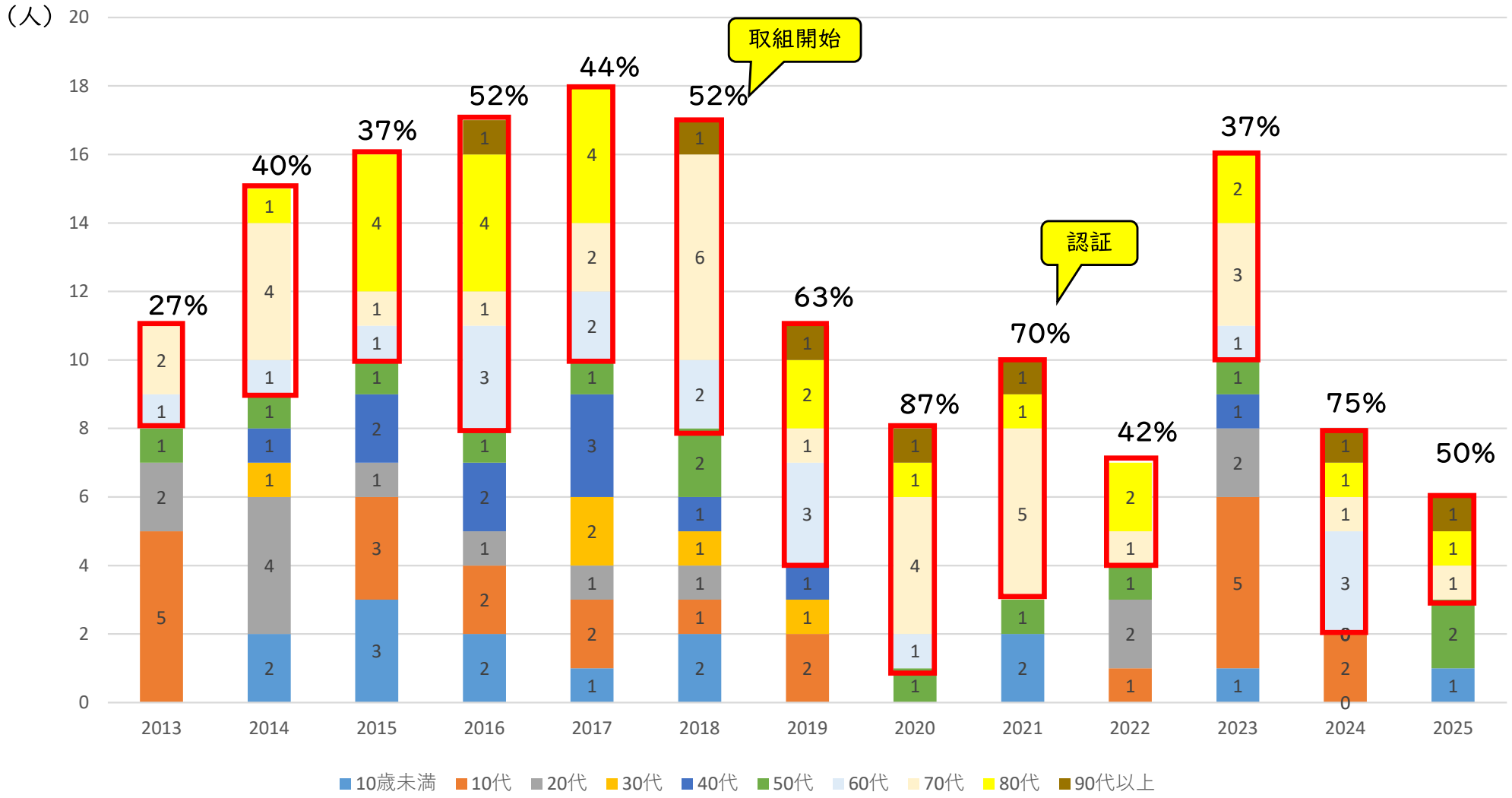
歩行者事故の原因は、その9割以上が「運転手の違反」である。

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、高齢者の割合が依然として高い。

図表8　交通事故で死傷した年代別歩行者数（2013~2025）（n=160）

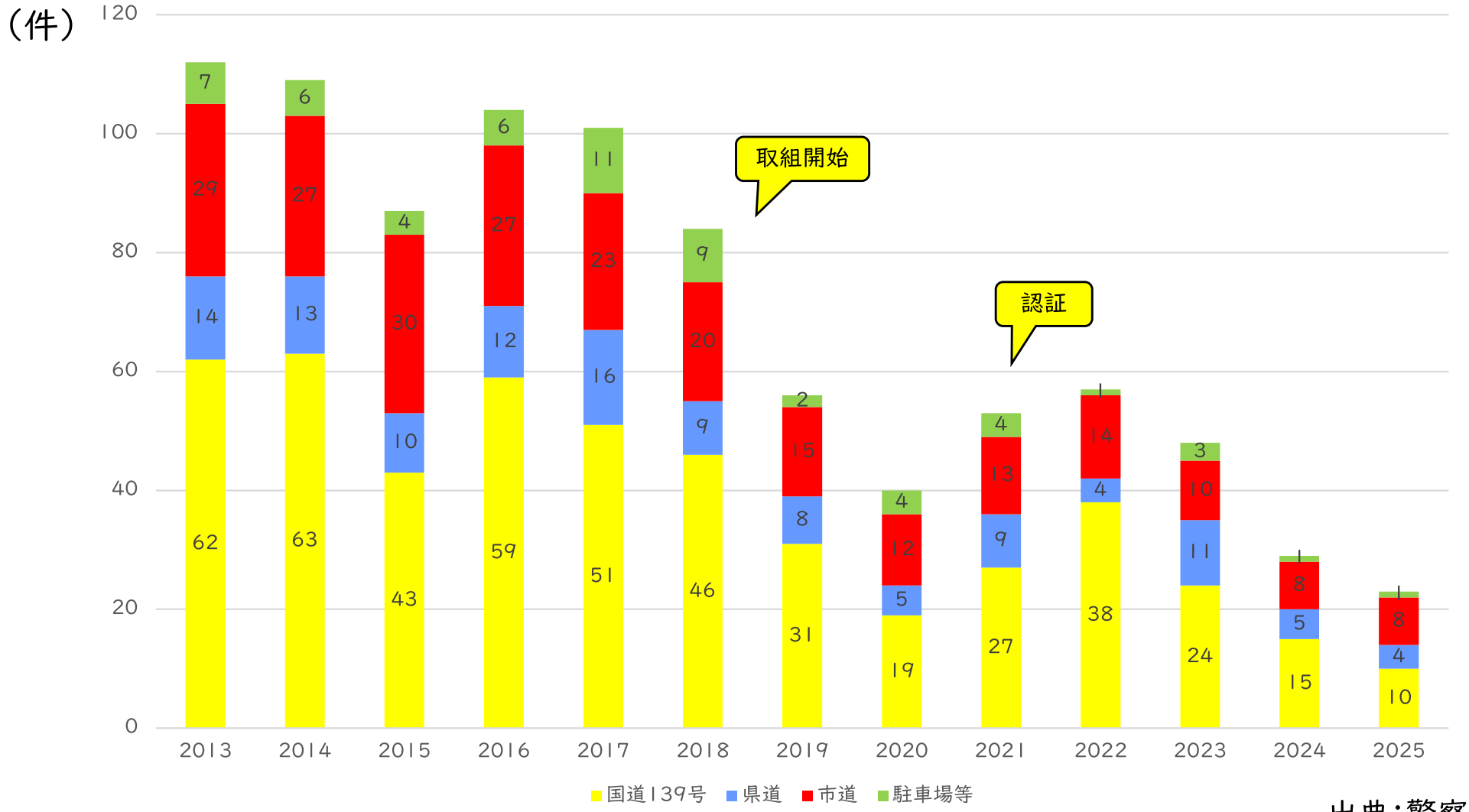


出典：警察統計

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。また、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（2013~2025）

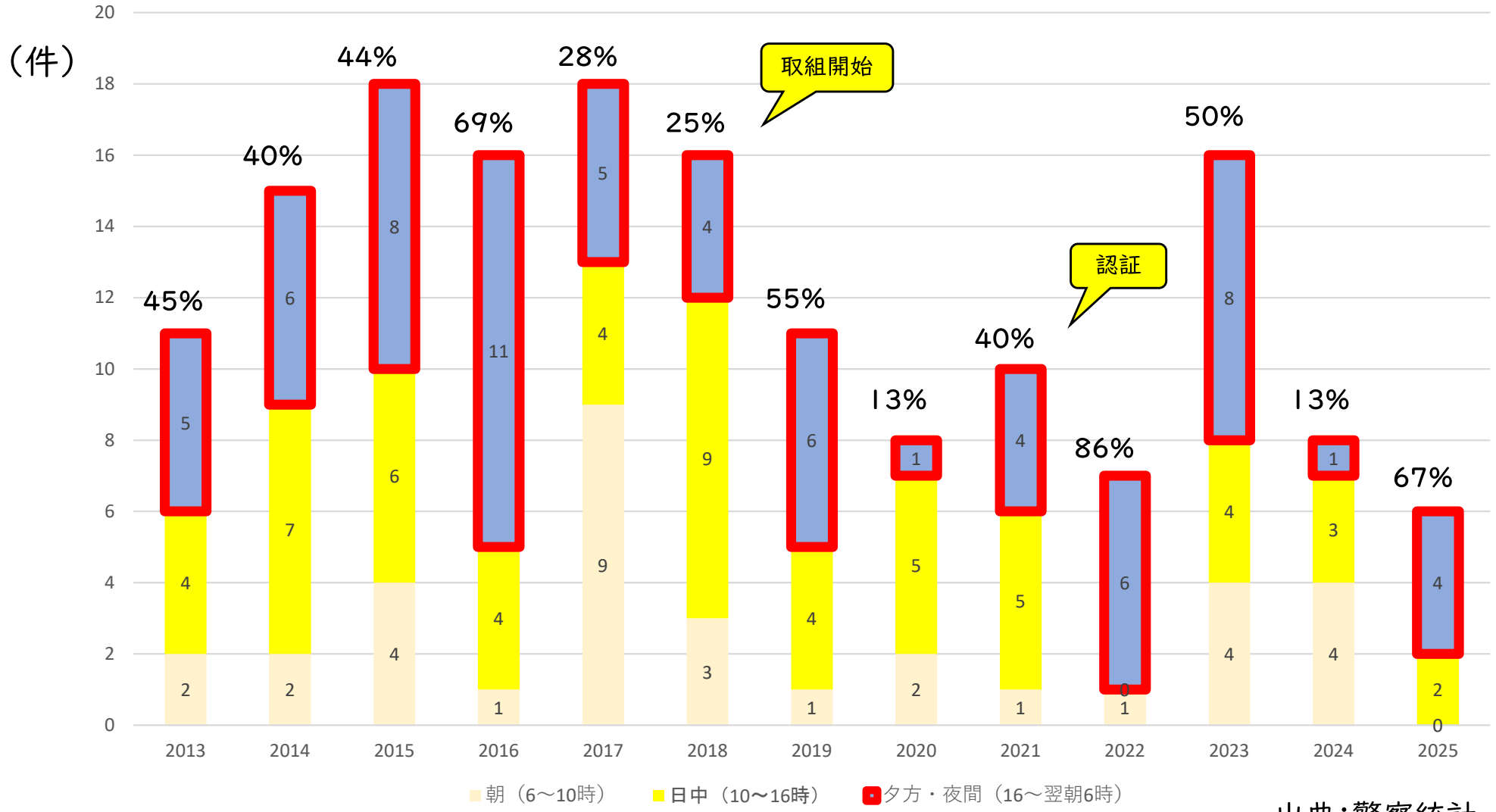


出典：警察統計

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。

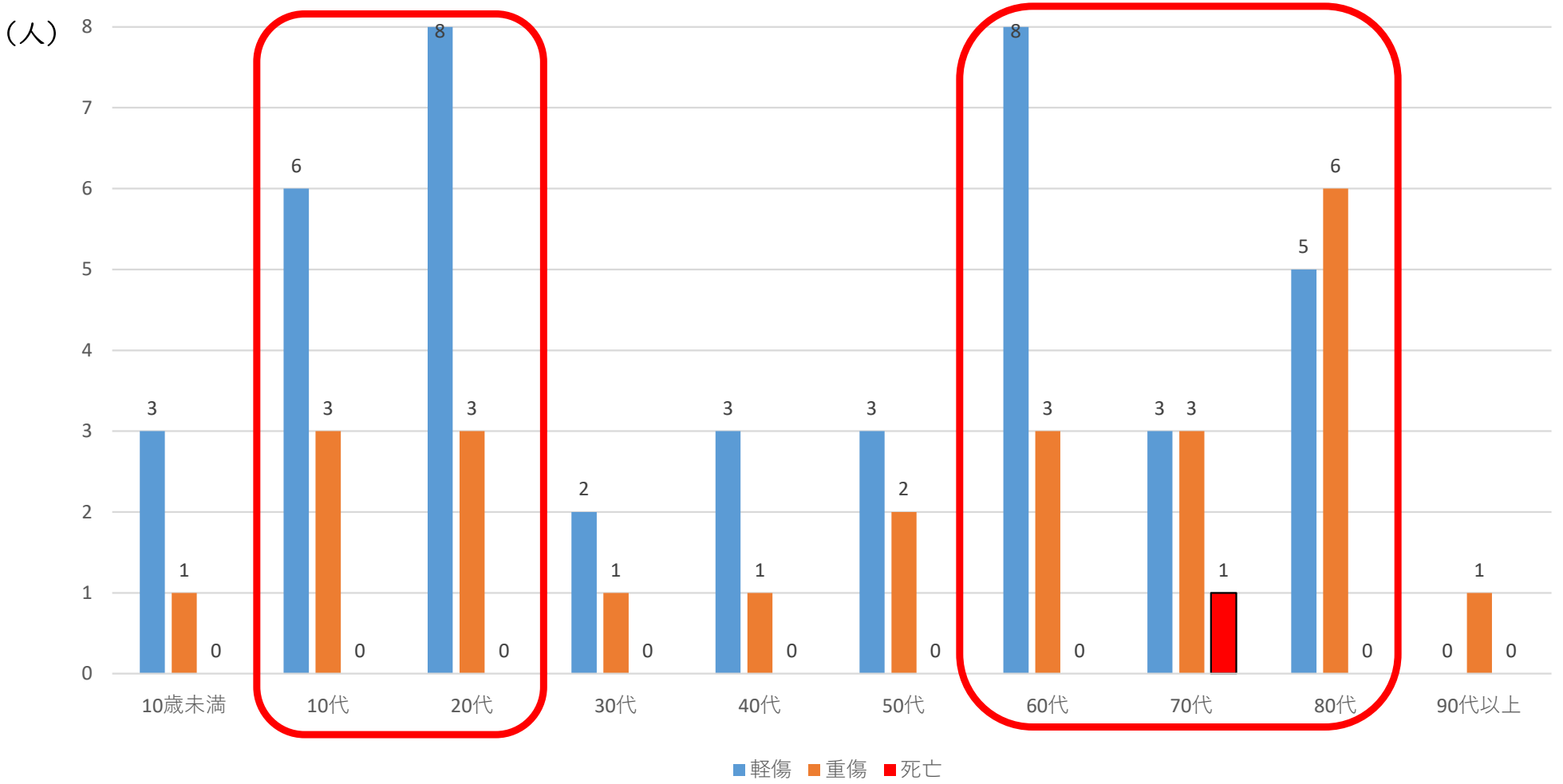
図表10　時間帯別の歩行者事故件数（2013～2025）



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（2013～2025）



出典：警察統計

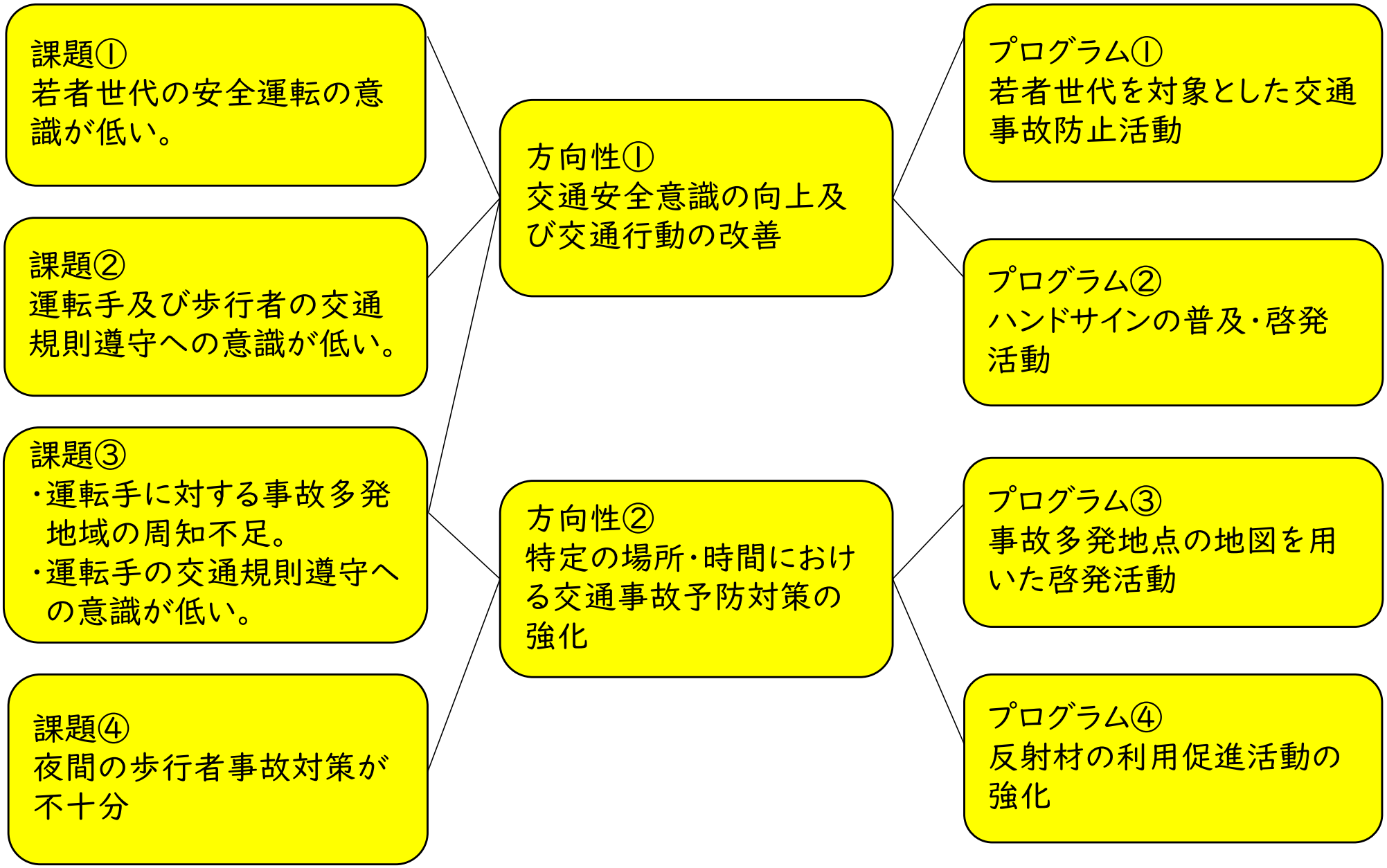
対策委員会の構成

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）	

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。 （図表4、図表5-1、図表5-2）	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。 （図表6、図表7、図表8）	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。 (図表9)	・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。 （図表10、図表11）	夜間の歩行者事故対策が不十分

課題に対するプログラム



問題1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。	啓発教育	・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 プログラム① ・啓発チラシの作成・配布 （イベント、高校・大学、事業所での配布） ・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**	－	－

※赤字は次ページで事例を紹介

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。 4 歩行者事故は夜間に多い	啓発 教育	・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 プログラム2 ・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 プログラム4 ・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、 ・スポーツ少年団や部活指導者を介した啓発）	・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
	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）	・③ゾーン30の設定	－
	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

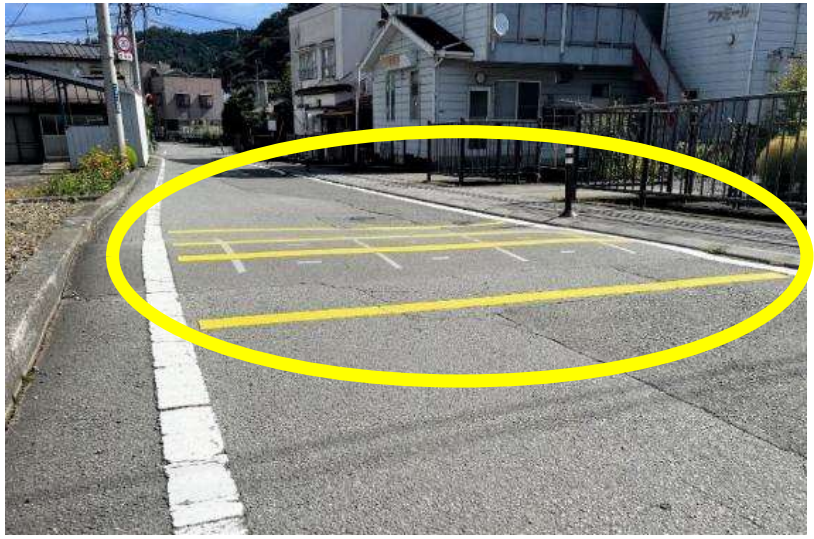


③ゾーン30プラスの設定（速度規制+デバイスの設置）

・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 プログラム③ ・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	－

※赤字は次ページ以降で事例を紹介

■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個所を道路管理者（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。

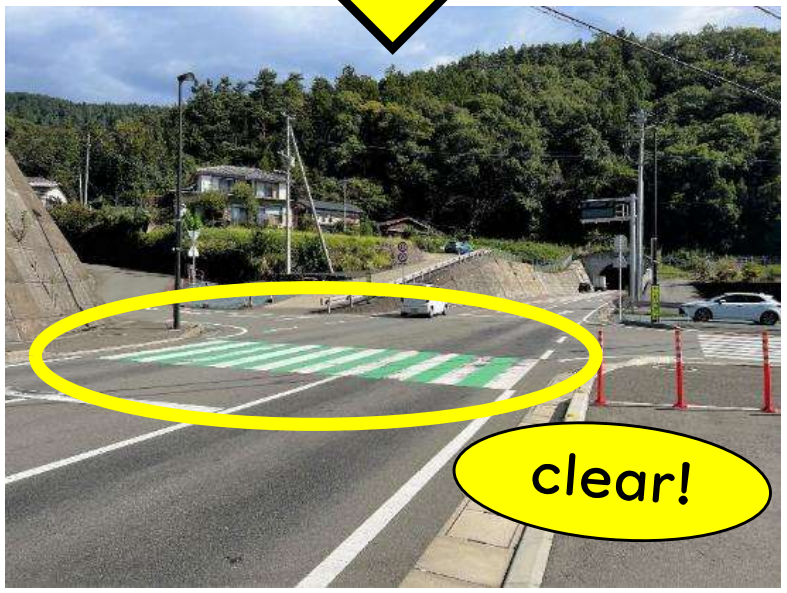


事例：横断歩道への着色（視認性向上）

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、「サンクスハンドの考案」「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）	2026年（現地審査）
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 事業所への啓発チラシ配布	New 自転車安全運転啓発
プログラム② ハンドサインの普及・啓発活動				街頭啓発		
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	
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 オリジナル反射タスキの作成 スポーツ指導者への啓発

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（チラシの作成・配布） ・市内事業所へのチラシの配布	
	【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

NEW

■「わき見運転」の啓発チラシの作成・配布



20代の違反として多い「わき見運転」について、効果的なチラシを作成するため、AIを駆使したチラシを作成した。

また、20代の第一当事者の7割が「社会人」であることがデータから分かったため、商工会議所を通じて約1,200社へ配布を行った。

他には、地域のイベントにおいて様々な世代にも配布した。

【デザインの工夫】
ドライバーがしてしまいがちな「わき見運転」を**『目をふさがれた状態で運転すること』に例え、**恐ろしい行動であることが理解しやすいよう工夫を行った。

中央のボールは、道路上における危険性を現している。

また、「わき見運転」に繋がる行動を下部に例示し、**凄惨な事故に繋がるイメージを赤色で表現**している。

プログラム①の評価

	年	2021 （認証）	2022	2023	2024	2025
（活動指標）アウトプット	啓発チラシの配布数	30枚	0枚	100枚	100枚	第一当事者 450枚 わき見運転 70枚
（成果指標）アウトカム	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	31.3% （5/16） 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	15.4% （2/13） 産業まつり 19.4% （32/165） 市民意識調査
	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）	20.7% （6/29）	21.7% （5/23）

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	運転手及び歩行者の交通規則遵守への意識が低い	
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!



■「サンクスハンド」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



■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1



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

■歩行者事故多発地点でのドライバーへの啓発

以前は、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る。
2025年度は、データ分析を行い、実際に歩行者事故の多い地点において実施した。

手持ち看板「事故多発　歩行者に注意」「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、「看板を見てくれるドライバーが多かった」「実際に歩行者事故が多い場所で実施できて良かった」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	2025
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	750枚
アウトカム（成果指標）	意識・知識（短期） 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	32.8% （22/67） 産業まつり 18.4% （171/930） 2025 市民意識調査
	態度・行動（中期） 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	60% （39/65） 産業まつり 41.9% （390/930） 2025 市民意識調査
	状況（長期） 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）	27.6% （8/29）	26.1% （6/23）

➡ 【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）

市民から情報収集を行い、それを基に、現在はマップの情報更新に向けて取り組んでいる。



市内小学校での交通安全教室での周知

イベントでの周知・市民への聞き取り



マップの情報更新の確認



プログラム③の評価

年		2021 （認証）	2022	2023	2024	2025
アウトプット（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	100部
アウトカム（成果指標）	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	44.2% （411/930） 2025 市民意識調査
	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	-	-	43.4% （404/930） 2025 市民意識調査
	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）	51.7% （15/29）	43.5% （10/23）

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 ・反射材プロモーターの募集		
	【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

6割以上の学生が車を所有しておらず、夕方・夜間に外を歩く学生が多いことから、大学のエリアで活動を行った。（反射材パレード）

また、アンケートでは、8割以上の人が反射材を着けていない（持っていない）ことが判明しており、全世代を対象とした啓発も行っている。



反射材パレード

NEW

■学習塾や医院への反射材（かかとシール）の配布





・小学校付近の国道で歩行者事故が多いことを受け、委員の提案により学習塾への配布を行った。

・医院の先生の提案を受け、高齢者が多く通う医院へ配布した。

プログラム④の評価

年		2021（認証）	2022	2023	2024	2025
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	481個
アウトカム（成果指標）	意識・知識（短期） 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	69.8% （90/129） 反射材パレード 19歳以下・20代が過半数
	態度・行動（中期） 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	9.3% （12/129） 反射材パレード 15.5% （145/930） 市民意識調査
	状況（長期） 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）	①12.5% （1/8） ②3.4% （1/29）	①66.7% （4/6） ②17.4% （4/23）

➡ 【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。

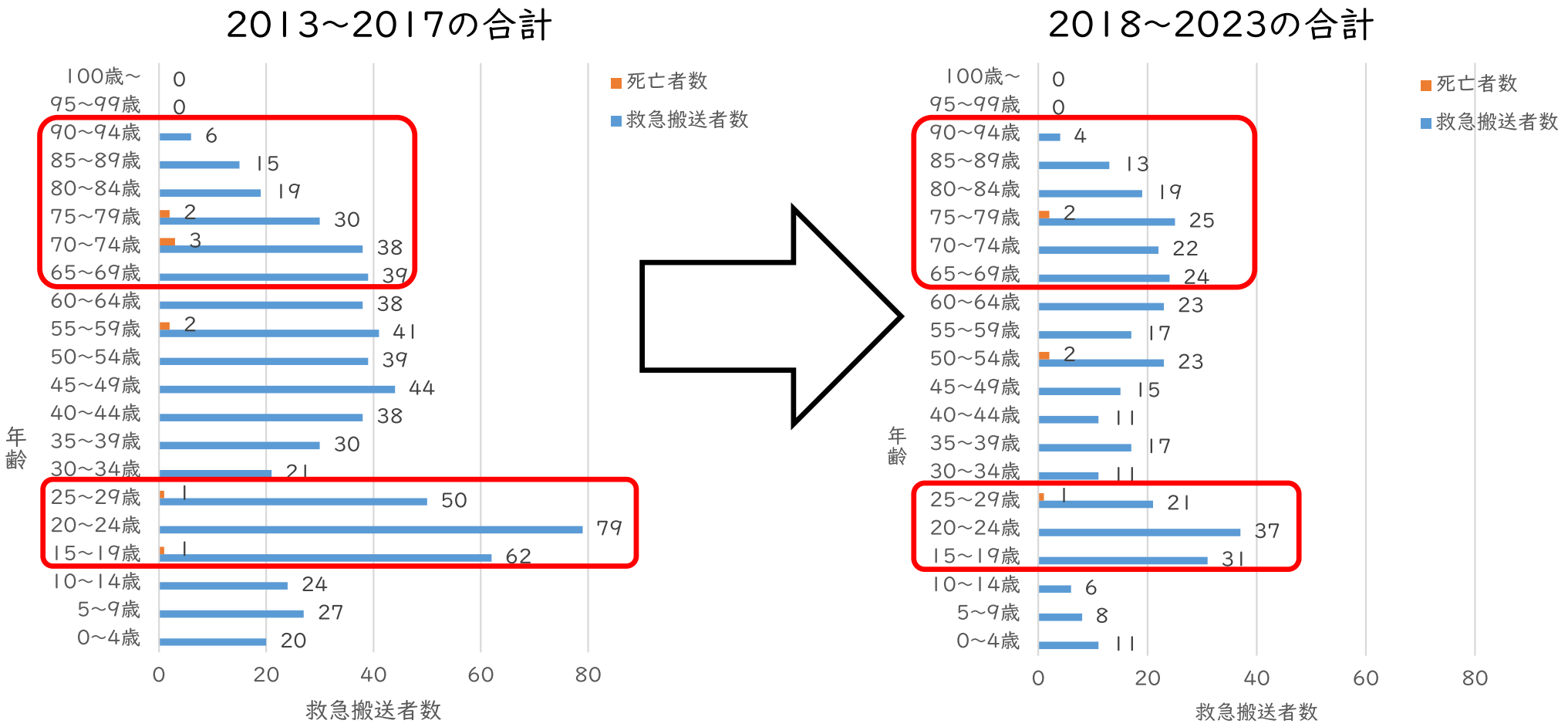
取り組みの成果①

長期指標	取組開始時 2018年	現在 2025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）	21.7% （5/23 件）	9.2% 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）	26.1% （6/23 件）	5.9% 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）	43.5% （10/23 件）	11.2% 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）	①66.7% （4/6 件） ②17.4% （4/23 件）	37.3% up 11.5% 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12　交通事故負傷者と死者の年齢層別状況



出典：警察統計

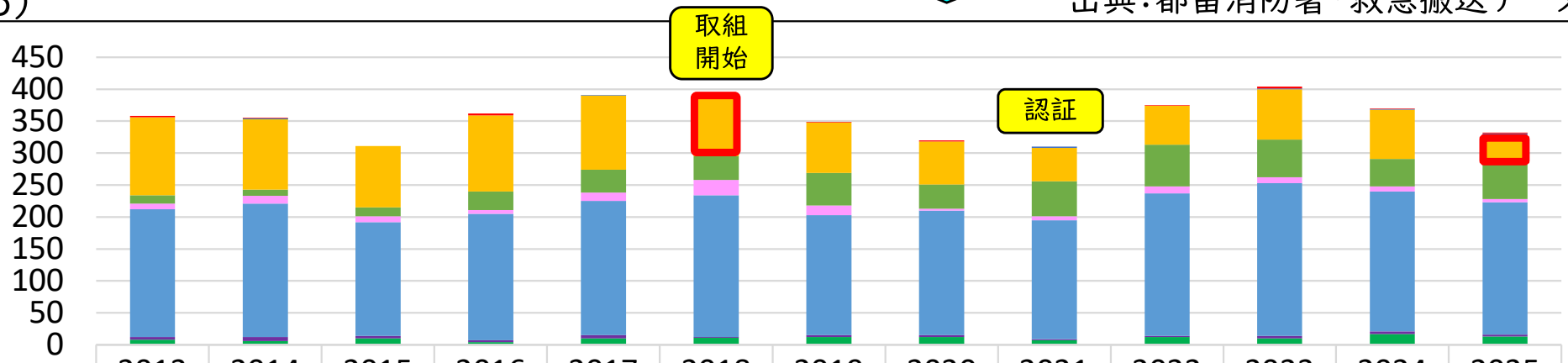
取り組みの成果③

交通事故による救急搬送が減少

56.7% down

図表13 事故種別 救急搬送件数（2013~2025）

出典：都留消防署「救急搬送データ」



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
火災	2	1	0	3	0	0	1	2	0	1	3	1	1
自然災害	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水難	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	1	3
交通事故	122	110	96	119	116	97	79	67	52	61	79	77	42
労働災害	13	10	14	29	36	37	51	38	55	65	59	43	58
運動競技	9	12	9	6	13	24	15	3	6	11	9	8	5
一般負傷	200	209	178	198	210	222	188	195	186	223	239	219	207
加害	4	6	4	3	5	1	3	3	2	2	4	4	3
自損行為	8	6	10	4	10	11	12	12	7	12	10	17	13

取り組みの成果④

交通死亡事故死ゼロ1000日達成！





都留市では2026年5月28日に「交通死亡事故死ゼロ連続1,000日」を達成し、山梨県知事より表彰を受けた。

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減らない 【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「2025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】 交通事故発生件数の推移について、人口が減少すれば件数も減るので、人口10万人あたりの、都留市における交通事故の発生率で推移をみると良いのではないか。	山梨県や全国と同基準で比較したデータを収集し、分析を行う。
【活動について】 わき見運転の啓発チラシについて良いものができていると思う。市内の事業者に配布するということで、今後もぜひ広げていってもらいたい。	6月に市内1，200社へチラシを配布する。

2025年事前指導の評価と対策委員会の対応

2025年事前指導の評価	対策委員会での対応
【若者の交通事故について】 10・20代で交通事故に関わった人のトータルで、それぞれ事故を起こした人、歩行者として事故に遭った人などの割合が判れば、対策のアプローチの仕方も変わってくるのではないか。	30歳未満の第二当事者のうち、半数は夕暮れ時の歩行中に事故に遭っていたため、若者世代への反射材着用の啓発に一層力を入れていく。
【今後の活動について】 学校やほかの対策委員会との連携をしたりして取組をさらに広めていただきたい。	学校においては、交通安全教室の実施や啓発物の配布を引き続き行う。 交通事故による死亡者は高齢者の割合が高いので、高齢者の安全対策委員会や地域の集まりとの連携も検討していく。

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