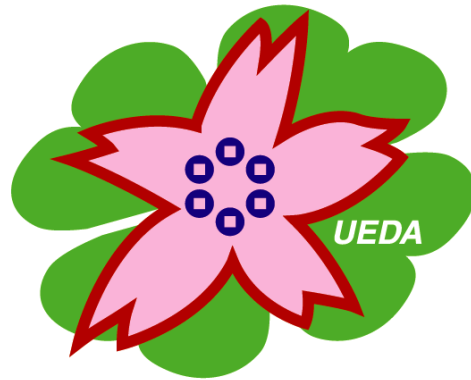


第1次上田市交通安全計画

令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）



令和4年3月

上 田 市

ま え が き

交通安全は、人命尊重の基本理念の下、国民すべての願いであり、進展する社会情勢の中において、常に重要な課題の一つとして位置づけられてきました。

自動車交通の急速な普及と相まって、交通事故が増加して社会問題化し、昭和45年6月には交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されて以降、国ではこれまで11次にわたる交通安全に関する5か年計画を策定し、国、県等の関係機関や関係団体等が連携を図りながら、様々な交通安全対策を実施してまいりました。

上田市においては、記録に残る限り、昭和37年に交通事故死者数が23人に達しましたが、関係機関・団体・市民がそれぞれの立場で交通安全対策を推進してきた結果、令和2年中の死者数は1人にまで減少しました。

しかしながら、最近の状況をみますと、年々継続してきた死者数の減少傾向が鈍化し、再び増加に転ずる可能性を推測させる現状が見られ、加えて、高齢者事故が多発しており、更なる交通安全対策の推進が求められています。

交通安全は、事業者、関係機関・団体、行政だけでなく、市民一人ひとりが自らの問題として取り組まなければならない重要な課題です。

こうした観点から、「第1次上田市交通安全計画」を策定し、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の大綱を定めました。

この計画に基づき、市民の皆さんや関係機関・団体等と連携・協働して、交通事故のない安全・安心に暮らせる上田市の実現を目指し、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進してまいります。

目 次

第1編 はじめに	1
第1章 交通安全計画の策定について	1
1 基本理念	1
2 第1次上田市交通安全計画の策定	1
第2編 道路交通の安全	2
第1部 総論	2
第1章 道路交通事故の現状等	2
1 上田市における交通死者の推移	2
2 上田市における近年の交通事故発生状況と交通死亡事故の特徴	2
3 交通事故の特徴	3
4 道路交通事故の見通し	7
第2章 第1次上田市交通安全計画における目標	8
第2部 道路交通の安全についての対策	9
第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
1 重視すべき視点	10
第2章 講じようとする施策	13
第1節 道路交通環境の整備	13
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	13
2 高齢者等の移動手段の確保・充実	15
3 無電柱化の推進	15
4 効果的な交通規制の推進	15
5 自転車利用環境の総合的整備	16
6 交通需要マネジメントの推進	16
7 災害に備えた道路交通環境の整備	17
8 総合的な駐車対策の推進	17
9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
第2節 交通安全思想の普及徹底	18
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
2 効果的な交通安全教育の推進	21
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
5 住民の参加・協働の推進	26

第3節 安全運転の確保	27
1 運転者教育等の充実	27
2 安全運転管理の推進	27
第4節 車両の安全性の確保	27
1 自動車の安全性の確保	27
2 自転車の安全性の確保	27
第5節 道路交通秩序の維持	28
1 街頭活動の強化	28
2 暴走族対策の強化	29
第6節 救助・救急活動の充実	29
1 救助・救急体制の整備	29
2 救急医療体制の整備	30
3 救急関係機関の協力関係の確保等	30
第7節 被害者支援の充実と推進	30
1 自動車損害賠償保障制度の充実等	30
2 損害賠償の請求についての援助等	30
3 交通事故被害者支援の充実強化	30
講じようとする施策 一覧表	31
第3編 鉄道交通及び踏切道における交通の安全	34
第1部 総論	34
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	34
1 鉄道事故・踏切事故の状況等	34
第2章 交通安全計画における目標における目標	34
第2部 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての対策	35
第1章 今後の鉄道交通及び踏切道における交通安全対策を考える視点	35
1 鉄道交通環境の整備	35
2 鉄道の安全運行確保のための連携強化	36
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	36
4 踏切道の改良等及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	37
5 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	37
6 踏切道の統廃合の促進	37
7 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図る為の措置	38
関係法令抜粋	39



第1編 はじめに

第1章 交通安全計画の策定について

1 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、移動ができる社会を実現することが重要です。

これまで上田市で実施してきた各種交通安全施策の充実はもちろんのこと、新たな対策に取り組むなど、悲惨な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

自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全、特に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全確保、交通事故被害者等となった方に対する支援など、「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対策の推進は、喫緊の課題であります。

高齢になっても安全に移動することができ、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社会を、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指します。

2 第1次上田市交通安全計画の策定

計画期間 令和3年度（2021年）から令和7年度（2025年）までの5年間

長野県では、交通安全対策基本法（以下「法」という。）に基づき、道路交通の安全指導、道路環境の整備、公共交通の安全など、交通安全対策に必要な多角的な視点により、5年ごとの交通安全実施計画を策定しており、このほど、令和3年度を始期とする第11次長野県交通安全計画を策定しました。

これまで上田市では、第2次上田市総合計画や上田市安全会議において交通安全に関する計画は策定していたものの、県の安全計画に基づく長期交通安全計画は作成していませんでした。

そこで、第11次長野県交通安全計画の策定に合わせ、交通安全の確保や、円滑かつ快適な交通の確保など、ハード・ソフト両面の内容を盛り込んだ、第1次上田市交通安全計画（五ヵ年計画）を策定し、安全で安心な地域社会の実現に向けた、実効性のある対策を推進することとしたものです。

この計画は、上田市における交通安全に関する諸施策の大綱を定めるもので、期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。



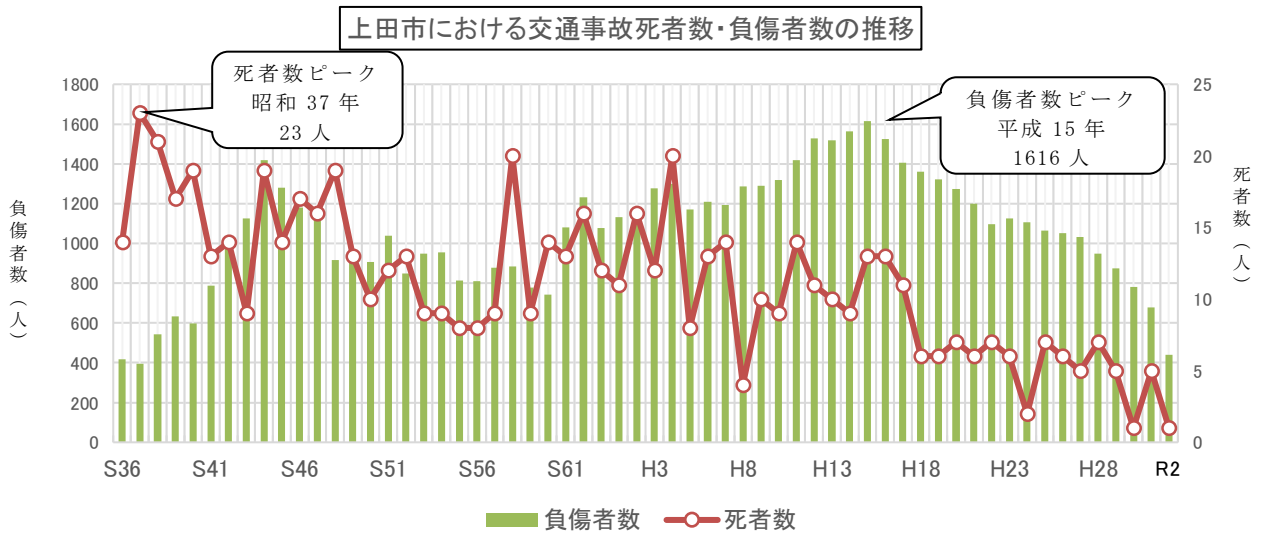
第2編 道路交通の安全

第1部 総論

第1章 道路交通事故の現状等

1 上田市における交通死者の推移

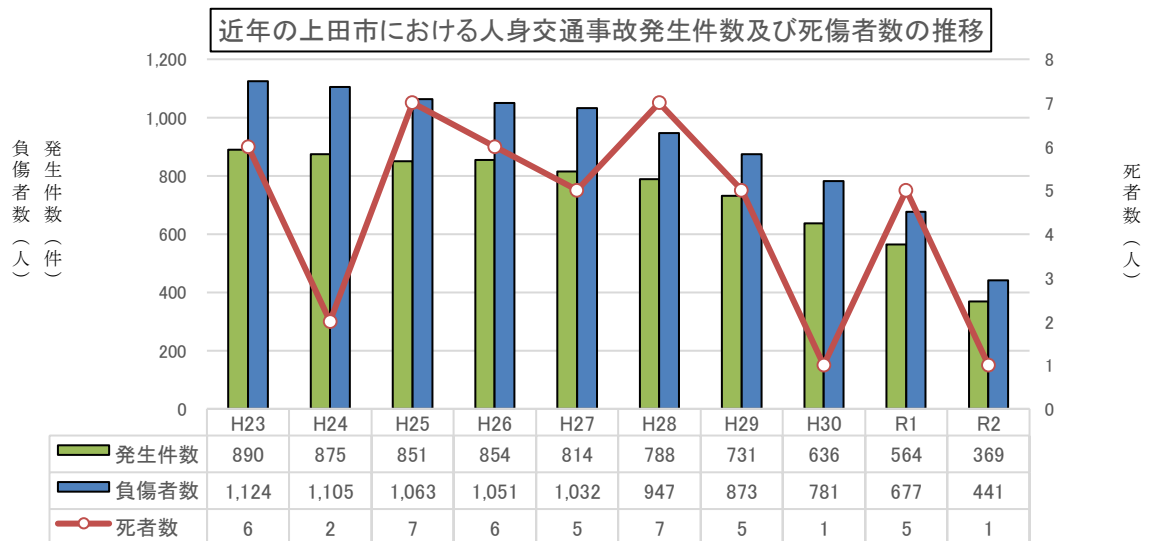
- 過去の上田市内の交通事故による死者は、記録の残る昭和36年以降、昭和37年に23人のピークに、負傷者数は平成15年に1,616人のピークに達しましたが、その後、増減を繰り返しつつも、死者数、負傷者数とも減少傾向となっています。
※数値は、合併前の市町村を含む



2 上田市における近年の交通事故発生状況と交通死亡事故の特徴

(1) 交通事故発生件数、死傷者数の推移

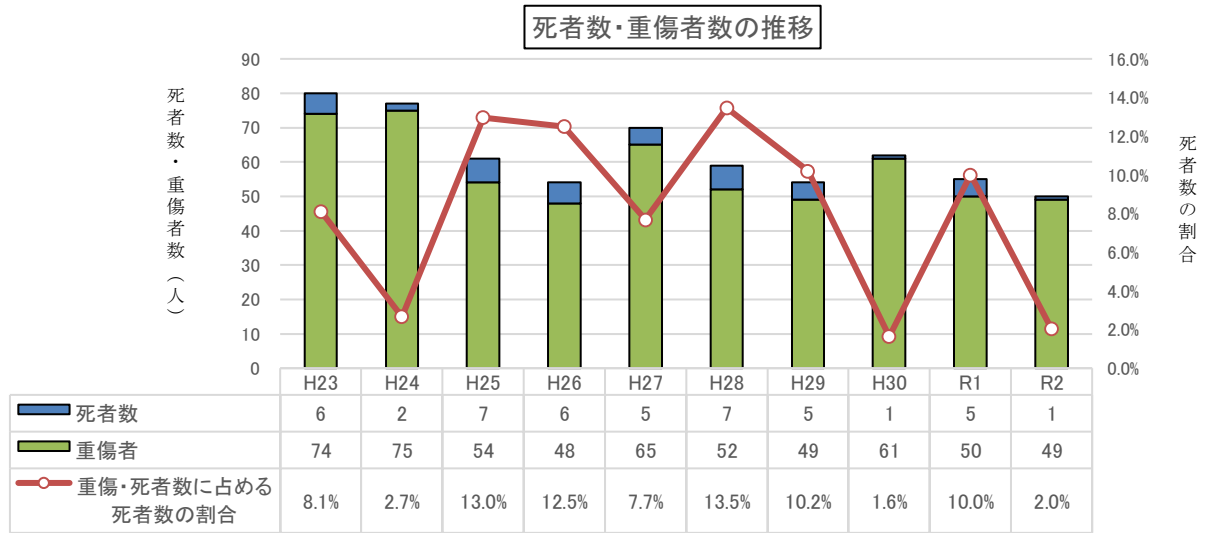
- 人身事故発生件数、死傷者数は平成15年の1,629人（死者数13人、負傷者数1,616人）をピークに減少傾向にあり、令和2年中の発生件数は369件、死傷者数は442人（死者数1人、負傷者数441人）となりました。





(2) 交通事故重傷者・死傷者の推移

- 減少傾向にある発生件数・負傷者数に比べ、死者数・重傷(※1)者数は、増減を繰り返すなど、減少率は鈍化しています。
- 交通事故のない社会を達成することが究極の目標であります。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、死者数及び命に関わる重傷者数をゼロに近づけることが本計画の目標です。

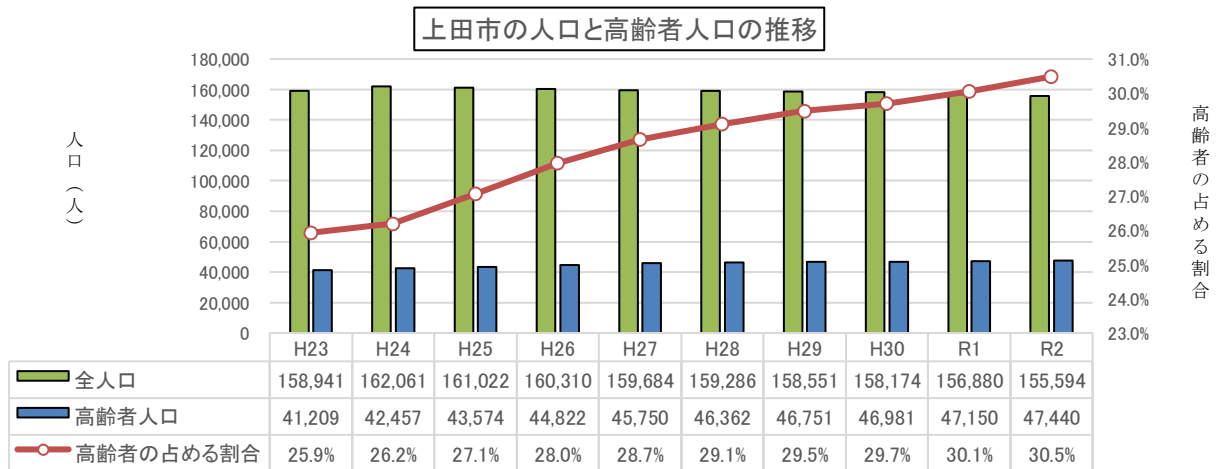


3 交通事故の特徴

(1) 高齢者事故の推移

ア 高齢者人口の推移

上田市における65歳以上の高齢者人口は、令和2年12月現在、約4万7000人で全人口の約30.5%を占め、10年前の約25.9%から4.6ポイント上昇しており、今後も更に高齢化が進むと予想されています。

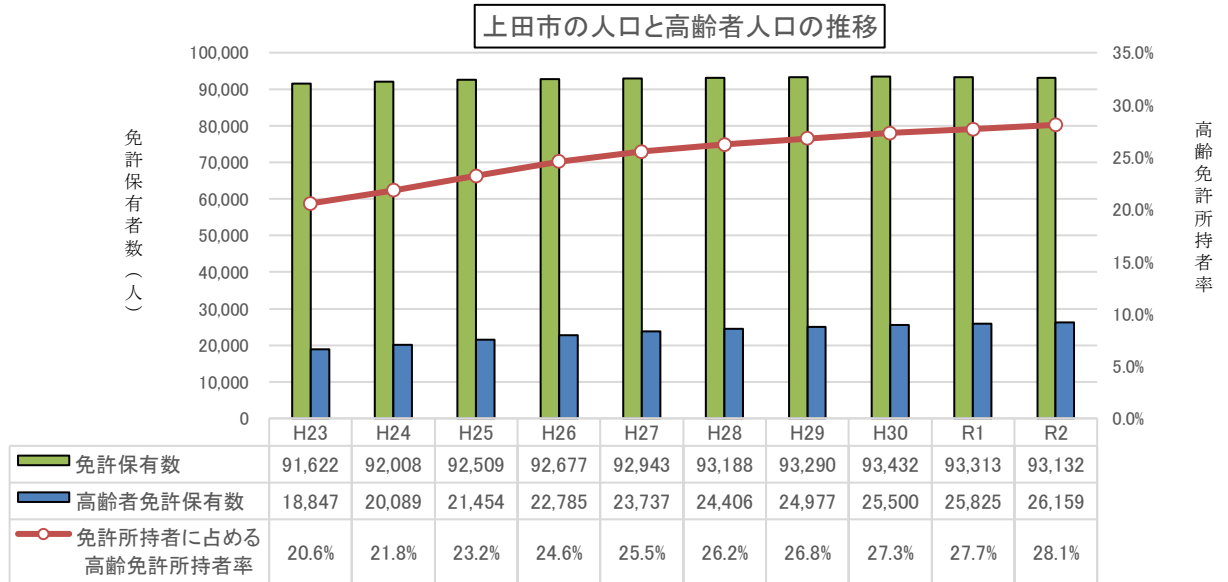


※1 重傷とは、交通事故によって負傷した場合で、医師等の診断によって、30日以上の治療を要する場合をいいます。



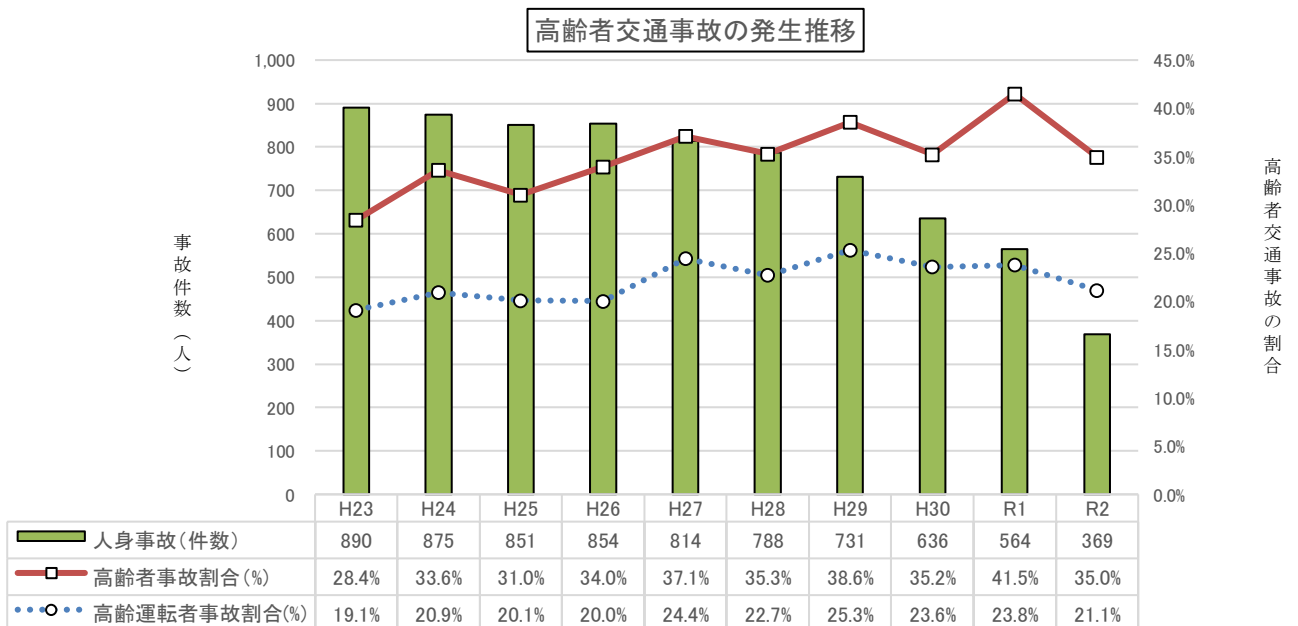
イ 高齢運転免許所持者の推移

上田市内の全免許所持者数は、過去10年でほぼ横ばいとなっている中、高齢化の進行に伴い、65歳以上の高齢者の免許所持者は年々増加し、令和2年には約28.1%までになりました。今後も、この割合は上昇を続ける見込みです。



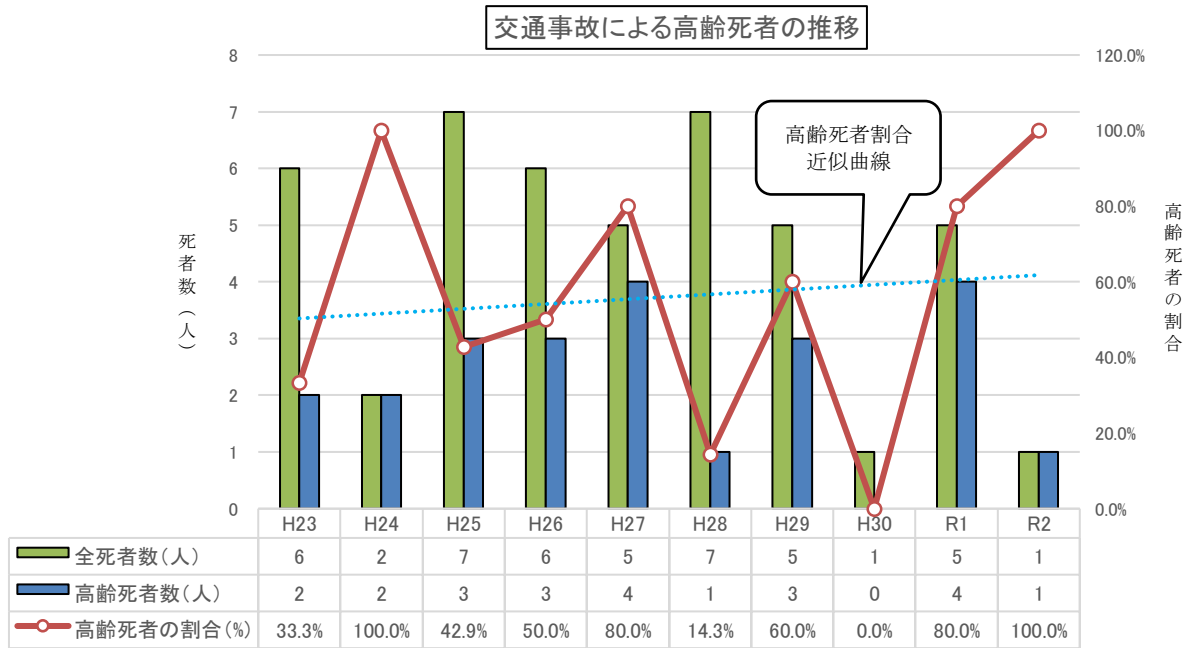
ウ 高齢者交通事故の発生推移

上田市内における人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、65歳以上の高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の全事故に占める割合は、ほぼ横ばいとなっています。



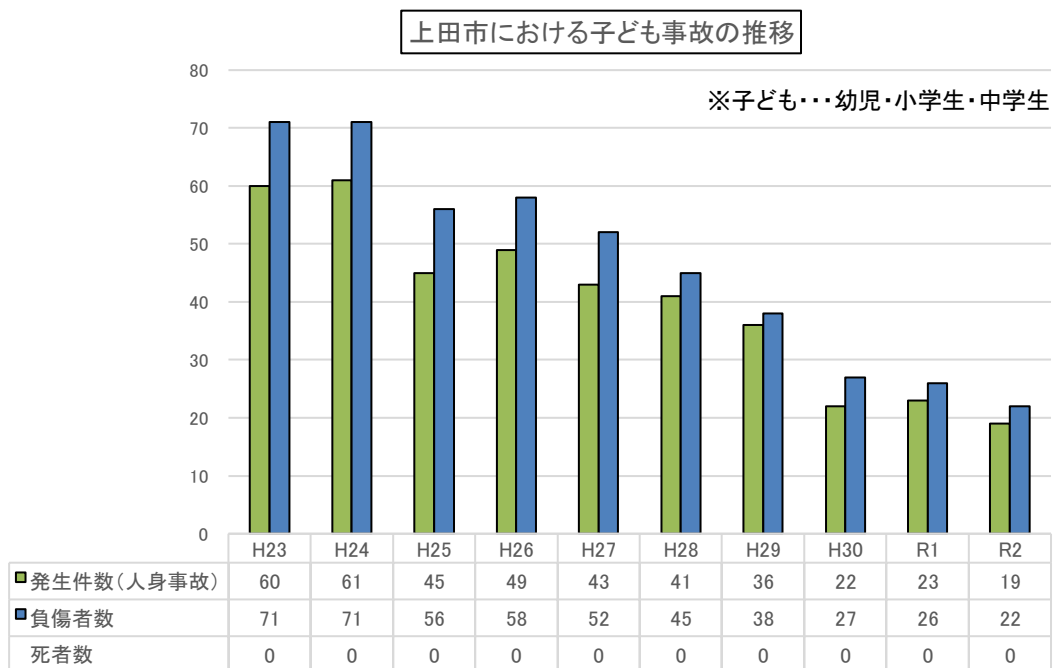


65歳以上の高齢者の交通事故死者については、過去10年の数値を平均すると、約半数以上を占めており、高比率のまま高止まりの状況にあります。



(2) 子ども事故の推移

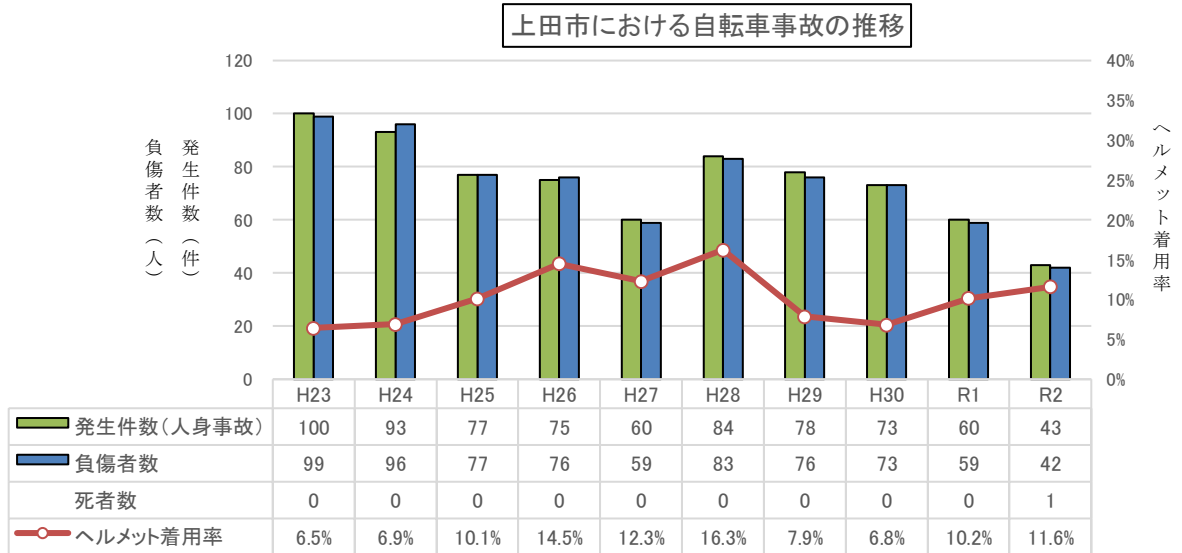
子ども（中学生以下）の事故は近年、年々負傷者数は減少しており、過去10年間で、上田市内の子どもの死者はいませんでした。



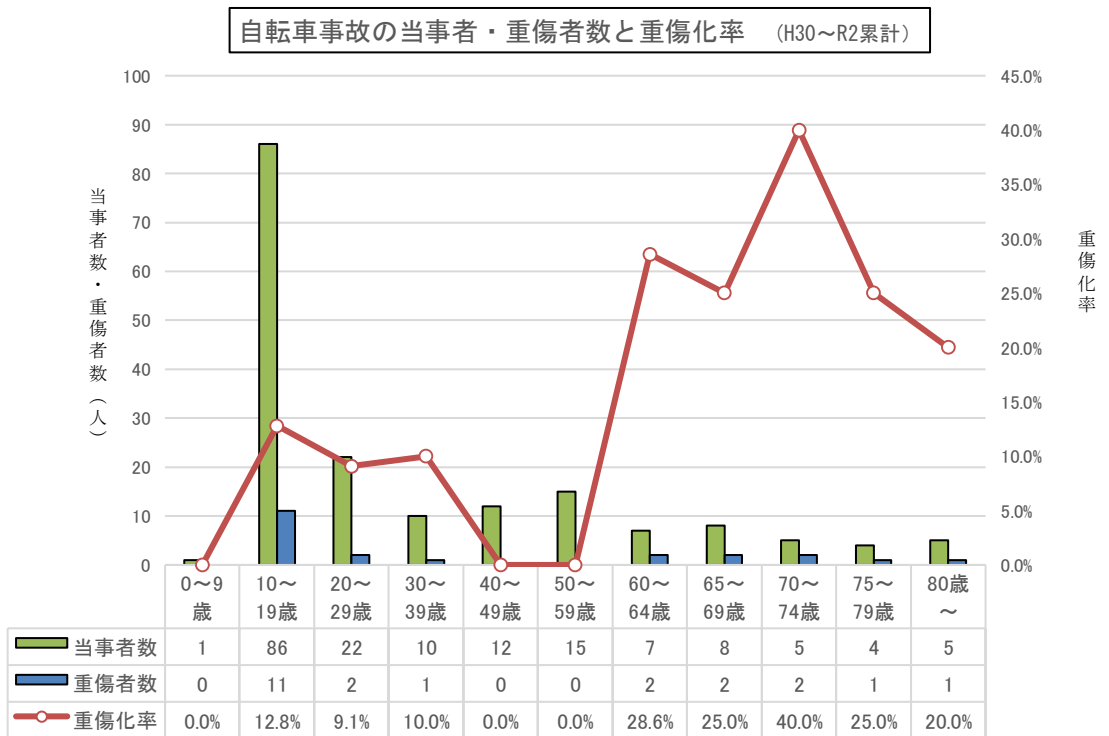


(3) 自転車事故の推移

自転車事故の発生件数、負傷者数は、年々減少していますが、ヘルメット着用率は、低水準でほぼ横ばいとなっています。



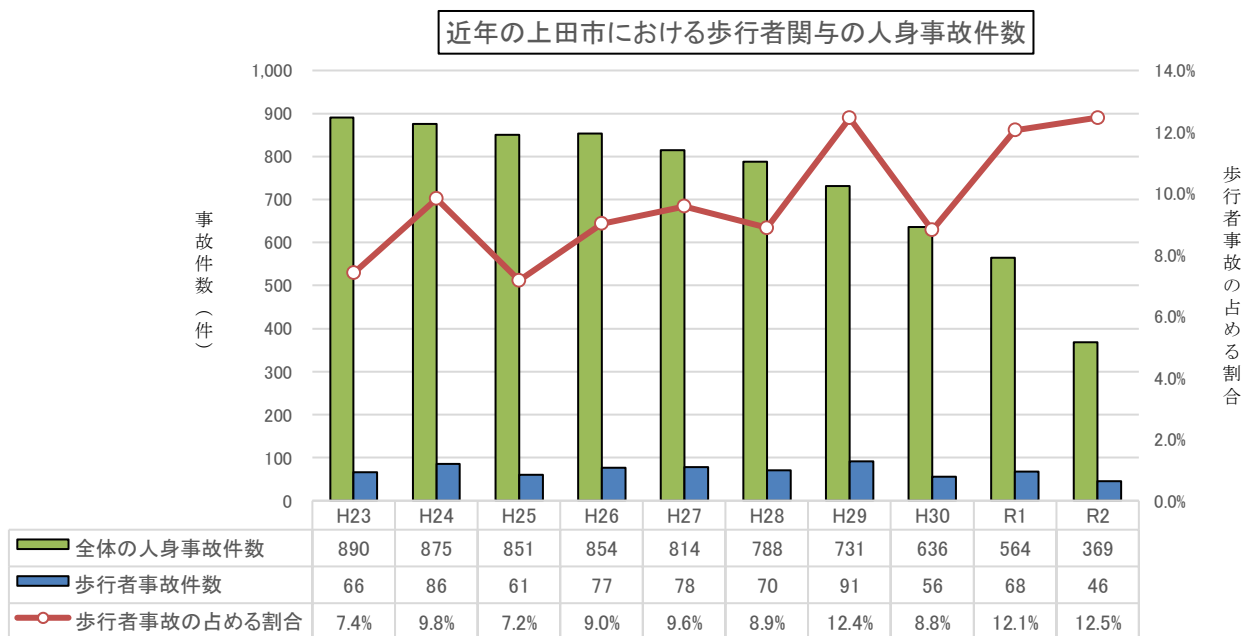
上田市内における、過去3年（H30～R2）の自転車事故の当事者数の累計を年代別で見ますと、中学生、高校生など10代が占める割合が高くなっていますが、重傷化率を見ますと、高齢になるほど、大けがになる割合が高くなっています。





(4) 歩行者事故の推移

上田市内における、過去10年の歩行者関与事故の件数を見ますと、ほぼ横ばいに推移しており、全体の事故件数が減少している中で、人身事故に占める歩行者事故の割合は増加傾向にあります。



4 道路交通事故の見通し

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、車両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、高齢者の新しい移動手段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併せて、自転車歩行者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るところです。



第2章 第1次上田市交通安全計画における目標

**令和7年までに年間の交通事故死者数を1人以下、
重傷者数を35人以下とします。**

究極的には、交通事故のない社会の実現への飛躍と日本を代表する交通安全社会を目指しますが、当面、令和7年までに

年間の交通事故死者数1人以下、重傷者数35人以下
とすることを目標とします。

今後、更なる死者数の減少を図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、命に関わり、優先度が高い重傷者に関する目標を設定したものです。

また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至る場合であっても重傷に留まる事故も少なくないので、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことも、更に着目していくために、重傷者数を目標値としました。



おもてなし武将隊幸村公による交通安全「勝ち鬨」



第2部 道路交通の安全についての対策

第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点

○ 上田市内の令和2年中の交通事故死者数は1人と、資料の残る昭和36年以降で最少となりました（平成30年も同数）。

また、発生件数及び負傷者は平成15年以降減少傾向にあり、これらを鑑みると、今まで上田市で実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

○ 一方で高齢者の死者数は、年々減少傾向であるものの、交通事故死者数全体の約5割以上を占めるなど、高い水準となっています。

○ 今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実し、より効果的な対策に向けて改善を図り、有効性が見込まれる施策を推進します。

○ また、全世界共通の目標「SDGs（持続可能な開発目標）（※2）」のものを導入し、SDGsの目標のうち

- ・すべての人に健康と福祉を
- ・住み続けられるまちづくりを

と、第1次上田市交通安全計画の施策を紐付けし、上田市の未来に向けた持続的な発展を目指し取り組んでいくこととします。

○ 対策の実施にあたっては、可能な限り根拠に基づいた対策を推進し、実施後は効果評価・検証を行い、必要に応じて改善をしていくことが必要です。

このような観点から、次の交通安全対策を実施します。

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ② 交通安全思想の普及徹底 |
| ③ 安全運転の確保 | ④ 車両の安全性の確保 |
| ⑤ 道路交通秩序の維持 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ⑦ 被害者支援の充実と推進 | |

○ さらに、今後の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。

※2 SDGsとは、平成27年の国連サミットで採択された、「持続可能な開発のための2030年アジェンダ」に記載された平成28年から令和12年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するために17の目標（ゴール）と169の行動目標（ターゲット）から構成され、地球上の誰一人取り残さない社会の実現を目指し、全世界共通の目標として、「経済」、「社会」、「環境」の諸課題を総合的に解決することの重要性が示されています。





1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

ア 高齢者の安全確保

- 上田市における交通事故死者に占める高齢者の割合は約半数を占め、高齢者については、主として歩行や自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、さらに運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策とも連携を深め推進していきます。
- 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を理解した対策を講じます。
特に、高齢運転者については、今後大幅な増加が予想されることから、交通事故を起こさないための対策を強化していきます。
また、運転免許を自主返納した高齢者の生活の移動手段を確保するための交通環境整備等、運転免許自主返納制度に対する支援施策の充実を図っていきます。
- 高齢者が歩行や自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性や地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育の充実のほか、今後は多様な移動手段の安全利用や、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用も重要になると考えられます。
また、年齢等にかかわらず全ての人が利用しやすい街づくりや生活環境を設計するとの考えに基づいた、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図っていきます。
- 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う安全運転サポート車の活用や普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生していることを踏まえ、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幅広く情報提供を行っていきます。

イ 子どもの安全確保

- 子どもの交通事故死者数は減少してきてはいますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児や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、グリーンベルト（※3）の設置等、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進して、子どもが移動しやすい環境の整備を図っていきます。
- また、子どもだけでなく保護者や地域住民を含めた、地域の交通情勢に応じた交通安全教育の充実や、地域で子どもを見守っていく取組を充実させていきます。

※3 グリーンベルトとは、歩道と車道が区分されていない道路で、路側帯（歩行者が通行でき、車が通行出来ない範囲）を緑色に着色することにより、道と路側帯を視覚的に、より明瞭に区分し、歩行者の安全を確保する為に設置するものです。



(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 歩行者の安全確保

- 長野県は、信号のない横断歩道における一時停止率が全国一との結果があるものの、横断歩道における交通事故は歩行者事故の3割を占めるなど、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。
- 人優先の考えの下、未就学児童を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び幹線道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、グリーンベルトの設置等、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

イ 自転車の安全確保

- 自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者になる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメットの着用の推奨、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。
- 自転車の安全利用を促進するため、安全で快適な自転車走行空間の確保や自転車利用者による交通ルール無視やマナー違反に対する各種対策に加え、自転車等の運転者の歩行者に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

- 生活道路の安全対策については、ゾーン30プラス（※4）の対策により、自動車の速度抑制を図るとともに、長野県警察の可搬式速度自動取締装置等による適切な交通指導取締りの実施や、生活道路における安全な走行方法の普及、通過車両による生活道路への流入を防止するための対策を推進していきます。
- 生活道路における対策は、住民の協力や取組、その在り方についても検討していくことが重要であり、対策にあたっては、地域住民の皆様との協議をし、合意形成を図ります。

※4 ゾーン30プラスとは、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、道路の路面に凸状の部分の設け、車の速度を低下させる「ハンプ」や、車道に車線分離標などを立てて、道幅を一部狭くし、車が速度を出せないようにする「狭さく」といった物理デバイスとの適切な組み合わせにより、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制します。



看板



路面表示



ハンプ



狭さく

ゾーン30プラスの入口イメージ



(4) 先端技術の活用推進

- 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少していることから、今後も、サポカー・サポカーS（※5）の普及促進を図っていきます。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- これまでの対策では抑止が困難であった事故については、事故発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより交通事故の減少を図っていきます。
- 様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を踏まえ取組を行います。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

- 各地域においては、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが重要です。
- 交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の交通安全意識を醸成していきます。



※5 サポカー（セーフティ・サポートカー）とは衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車です。サポカーS（セーフティ・サポートカーS）とは衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車です。





第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があるため、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組みます。

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

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

上田市内における歩行者事故の割合は増加傾向にあることから、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、身近な生活道路等において、「人」優先の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

ア 安心して通行できる道路空間の確保

交通事故分析結果や、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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。

イ 交通規制等による交通安全対策

長野県公安委員会は生活道路において、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、ゾーン30プラスを整備するなどの低速度規制を実施します。

これらに加え、高齢者、障がい者等に優しい音響式信号機、歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。

ウ 道路環境整備

道路管理者においては、歩道の整備や、経路対策、車両速度を抑制する道路構造等によるゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

エ 道路標識・道路標示の整備

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るための整備を推進するとともに、道路標識の自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。



自発光標識とカラー舗装の導入例



(2) 通学路等の歩道整備等の推進

ア 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、学校、教育委員会、自治会、警察、道路管理者等の関係機関の更なる連携強化を図り、地域の協力を得ながら児童生徒が安全に通学するための「上田市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを実施するとともに、合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から計画的かつ継続的な通学路の安全対策を推進します。

また、同プログラムにより小学校職員や地域住民・PTA 等による通学路点検での安全対策要望箇所や対応状況を上田市ホームページに公開し、広く情報共有を図ります。



通学路点検の実施状況

イ 安全な歩行空間の確保

小学校、保育園・幼稚園や児童館等に通う児童・園児・幼児、高等学校、中学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩道等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン（※6）、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車枠等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。

※6 エスコートゾーンとは、横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを辿って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備です。



イ 歩行者等の安全確保

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩行者の通行を優先させた生活道路、歩車共存道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・自発光化・表示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示などの高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

旧来の歩道に多い波打ちや、段差を解消し、歩行者にやさしい、使いやすい歩行空間を形成する事業を推進します。

2 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、運転免許証自主返納者へのタクシー利用補助券交付事業の充実や地域住民による移動支援事業等、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

3 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進します。

4 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流等を考慮し、既存の交通規制を見直す等、地域実態に応じた規制内容とし、かつ、合理的なものにするように努め、効果的な交通規制を促進します。

(1) 地域の特性に応じた交通規制

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(2) より合理的な交通規制

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めます。

また、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を促進します。



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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向けて、自動車の役割と位置付けを明確にしつつ、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、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、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、長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例（平成31年長野県条例第6号）に基づき策定された「長野県自転車活用推進計画（平成31年3月）」で定めた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。

(2) ソフト施策の推進

自転車を他者と共有し、乗りたいときに利用できるシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、自転車の交通事故を防止するためルール・マナーの啓発活動などのソフト対策を積極的に推進します。

(3) 自転車駐輪場対策

自転車等の駐輪対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）による施策を総合的に推進することとし、路外・路上の自転車駐輪場の整備等を図り、自転車、歩行者の通行の安全も確保していきます。

6 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、公共交通機関の案内情報の充実、エコ通勤の推進、パーク&ライド（※7）や相乗りの推進、フレックスタイム制や時差通勤・通学の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメントを推進します。

(1) 公共交通機関の利用促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、上田市地域公共交通計画（令和4～8年度）の策定を進め、計画に掲げた各種施策を推進する中で、公共交通機関の利用促進を図ります。

(2) 利用者の利便性の向上

鉄道・バス事業者による運行ダイヤ等の見直し、乗り継ぎ改善、キャッシュレス化の推進等によるシームレス（継ぎ目のない）な公共交通の実現を目指し、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パーク&ライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

※7 パーク&ライドとは、自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達することを言います。



参考指標：第二次上田市総合計画「後期まちづくり計画」2-2-2

指標の内容	基準値	計画目標（令和7年度）
市内路線バス輸送人員数	116.2万人 （令和元年度）	115.0万人
別所線輸送人員数	111.6万人 （令和元年度）	108.1万人

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

ア 道路交通の安全確保

国の推進する「国土強靱化基本計画」を踏まえ、上田市国土強靱化地域計画を策定し、地震、大雨、大雪による大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。

イ 道の駅の活用

地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を図ります。

(2) 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・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を実施します。

また、併せて、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を実施します。

8 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、また観光立県としての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。

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、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を及ぼす又は、そのおそれのある不法占用物件等については、実態把握、積極的な指導取締りによりその排除を実施します。



(2) 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う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効率的な配置や質的向上を図ります。

(3) バス停留所の安全性確保対策

国によるバス停危険度調査（信号機のない横断歩道や交差点の近くに位置する停留所において、バス停車時に車体が横断歩道や交差点にかかるなどの危険性の調査による危険度の分類）に基づき、バス事業者及び関係行政機関等と連携し、バス停留所の実態把握及び安全性確保対策を講じるとともに、市民への安全対策意識の向上のため普及啓発活動を行います。

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、交通安全のルールを守る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、生涯にわたる学習を促進して県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。

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（1998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。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、インターネットを活用するなど、必要な情報を分かりやすく提供していきます。

また、関係する機関・団体と連携を取りながら地域が一体となった活動を推進します。

(1) 園児・幼児に対する交通安全教育

- 園児・幼児に対する交通安全教育は、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。





- 保育園・幼稚園においては、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。
- 市交通指導員による園児・幼児及び保護者に対する安全行動の指導や、交通安全講習会等の開催を促進します。
- 乳幼児健診等の機会を活用した幼児交通事故防止及びシートベルト(後部座席)、チャイルドシート着用率向上対策を推進します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

- 小学生に対する交通安全教育は、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し、これを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。
- 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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。
- 児童が交通事故等の衝撃から頭を守るため、市の独自施策で行う小学校新一年生に黄色ヘルメット、新三年生に自転車用白色ヘルメットの支給を継続して行い、安全教育を推進します。
- 交通安全教育支援団体等の協力を得て、市交通指導員等による、通学路における児童並びに保護者に対する安全行動の指導、交通安全講習会等の開催を促進します。



(3) 中学生に対する交通安全教育

- 中学生に対する交通安全教育は、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。
- 自転車利用中に、加害者となる事故を起こした場合、高額な賠償額となるケースがあることにも触れ、自転車損害賠償責任保険等加入の必要性についても教育を実施します。



- 中学校においては、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について重点的に交通安全教育を実施します。

(4) 高校生に対する交通安全教育

- 高校生に対する交通安全教育は、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。
- 二輪車や自転車運転中に、加害者となる事故を起こした場合、高額な賠償額となるケースがあることにも触れ、損害賠償責任保険等加入の必要性についても教育を実施します。

(5) 成人に対する交通安全教育

- 成人に対する交通安全教育は、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、職場等における運転者の教育を中心として交通安全教育の充実に努めます。
- 事業所等の自動車の使用者は、若手運転手の交通事故防止と交通安全意識の高揚を図るため、ヤングドライバークラブの設立や、同クラブ活動を促進させるとともに、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めるほか、事業所等の運転管理の一環として、安全運転管理者、運行管理者等による交通安全教育を行います。
- 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や社会人を対象とした自転車の安全利用を含めた交通安全教育の促進を図ります。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

- 高齢者に対する交通安全教育は、個々に差異があることを考慮しつつ、加齢に伴う身体機能の変化が、運転者又は歩行者の交通行動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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。
- 高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全指導員等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。



- 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- 運転免許を持たないなど、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、交通安全ボランティア等による高齢者家庭訪問を通じた個別指導など、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。

また、活動にあたっては、高齢者の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うこととし、反射材・自発光材の活用等交通安全用品の普及・活用等の促進に努めます。
- 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすメーカー等で組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の実施を促進します。

(7) 障がい者に対する交通安全教育

- 障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能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。
- 手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催する等障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。
- 自立歩行が困難な障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

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

- 交通安全教育を行うにあたっては、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、かつ、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。
- 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。

(2) 交通安全教育教材の充実

- 交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。



- 動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

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

スローガン	信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道
-------	------------------

- 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、新たな長野県交通安全スローガン「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」を定着させるとともに、関係機関・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。
- 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、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。
- 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交通安全活動を促進します。
- 事後に、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。

(2) 横断歩行者の安全確保

- 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ため、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。
- 歩行者に対しては、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と、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、手を上げるなどの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、横断前の確実な安全確認と、横断中も安全確認を行う等、歩行者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。
- 横断歩道に近接して路線バスの停留所が存在する状況においては、停車したバスによる死角が生じることを運転者、歩行者双方が十分に認識する必要があります。それと同時に、その危険性を取り除くための対策を進めることが求められており、今後、交通事業者や道路管理者をはじめとする関係機関等が連携し、対策のあり方を検討します。



(3) 自転車の安全利用の推進

- 自転車は、本来車両であること、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ます。
また、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県民生活を確保し、自転車の利用促進を図っていきます。
- 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の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自転車の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歩行者保護のルールや、スマートフォン等を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。
- 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いることから、被害者の損害を確実に補償し、翻って加害者側の経済的破綻も回避するため、損害賠償責任保険等への加入を促進するとともに、自転車の点検整備促進の対策を推進します。
- 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、自転車の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自転車の視認性の向上対策を推進します。
- 幼少期からの自転車安全利用の教育と、保護者に対する安全意識の醸成を図ります。
- 保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。
- 園児・幼児、児童の保護者に対して、自転車乗車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、高齢者を含め、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの使用を推奨します。

(4) 全席後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底

後部座席の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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

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。

参考指標：第二次上田市総合計画「後期まちづくり計画」2-2-6

指標の内容	基準値（令和元年度）	計画目標（令和7年度）
シートベルト着用率	99.0%	100%



(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底

- チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。
- 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、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、保育園・幼稚園、認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。
- 6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、保育園・幼稚園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努めます。

(6) 反射材用品等の普及促進

- 夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に期待できる反射材・自発光材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。
- 反射材用品等の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全年齢を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への利用を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

(7) 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

- 千葉県八街市における、飲酒運転のトラックによる、児童5人が死傷した悲惨な交通事故の発生を受け、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、交通安全教育や広報啓発を引き続き推進します。
- 交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の確立を図ります。

(8) 効果的な広報の実施

- 長野県警察が配信している「ライポくん安心メール」や、上田市が配信している「上田市メール」を活用し、長野県内や上田市内で発生した交通事故の情報や、交通安全に役立つ情報などをタイムリーかつ効果的に配信するとともに、テレビ、ラジオ、新聞、有線放送、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で啓発効果の高い、実効の上がる広報を行います。
- 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範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、飲酒運転の根絶等を図ります。



- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向けの広報媒体の積極的な活用、県及び市町村等を通じ、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走・無謀運転、飲酒運転の根絶等を図ります。
- 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図ります。

(9) 高齢者の交通事故防止の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報や、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての交通安全啓発活動を積極的に行います。また、高齢運転者標識（高齢者マーク）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。

(10) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進

- 夕暮れ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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態、危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
- 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、運転者に対して、交通情報板の活用等により、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、夜間の運転を意識してのスピードダウン、対向車や先行者がいない状況におけるハイビームの使用を促すととともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。
- 歩行者や自転車利用者には、夜光反射材や自発光材の効果と着用を周知するための交通安全教育、広報啓発活動を推進します。

(11) 交通マナーアップの推進と交通安全意識高揚の推進

- 交差点における強引な右折の防止、適切なウィ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。
- 衝突軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用できる情報をはじめ、ドライブレコーダーの普及啓発、点検整備の方法に係る情報、交通事故状況など総合的な交通安全情報を取りまとめ、事業者等の関係者に提供し、交通安全に関する意識を高めます。

(12) 交通事故分析情報の提供による交通安全意識高揚の推進

市内の交通事故の実態を的確に把握し、「人」「道路」「車両」について総合的な観点からの事故分析を行い、効果的な交通安全施策を講じるとともに、調査・分析に係る情報を積極的に提供することにより、市民の交通安全意識の高揚を図ります。



4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(1) 地域の実情に応じた交通安全活動の推進

- 上田市の小学校と地域が連携し、児童を見守る組織「見守り隊」などを立ち上げ、児童の登下校時に、地域住民の散歩や買い物に合わせた見守りやパトロール、新一年生の登下校の付き添いや横断歩道の見守り等を行っていただいています。
引き続き、「見守り隊」と市、学校をはじめとする関係機関・団体が連携し、見守り活動の活性化を図り、次代を担う児童の安全確保に努めます。
- 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掛けを行います。
- 地域の交通安全への理解のため、住民が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、上田市交通安全計画の積極的活用・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フィードバックするよう努めます。
- 地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。



(2) 交通ボランティア等の育成

- 交通関係団体、交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るとともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

5 住民の参加・協働の推進

- 交通安全思想の普及徹底にあたっては、住民と企業、民間団体、行政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、住民の参加・協働を積極的に進めます。



第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。

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対する安全運転教育等の充実に図ります。

2 安全運転管理の推進

職域における安全運転管理の充実のため、安全運転管理者制度の適正運用を推進します。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車の安全性の確保

自動車は、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、日常の自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきですが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、確実な自動車検査等による車両の安全性の確保を呼び掛けます。

2 自転車の安全性の確保

(1) 自転車用ヘルメットの着用促進

平成31年3月に制定された長野県自転車条例では、自転車に乗車する際、事故の被害を軽減するための器具の使用に努めることを規定していますが、県下では、ヘルメット未着用の自転車事故が多発しており、上田市でも、ヘルメット未着装による自転車交通死亡事故が発生しています。

上田市では、死亡事故の発生を受け、令和3年4月から自転車運転中の重傷事故の割合が多い高齢者を対象とした自転車用ヘルメット購入補助金を交付することにより、自転車利用時におけるヘルメットの着用を促進していますが、ヘルメットの着用が被害軽減の効果があることを広報啓発するとともに、全ての年齢層に対して自転車用ヘルメットの着用を促進します。



上田市高齢者自転車用ヘルメット購入費補助事業



(2) 自転車の点検整備の促進

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用して、自転車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。

(3) 自転車保険への加入促進

自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」において、自転車運転者は自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられていることから、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(4) 夜間における自転車の安全対策

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

第5節 道路交通秩序の維持

上田市では、過去に、「祇園祭」や「上田わっしょい」などのイベントに、暴走族を含め100人以上の少年が、上田駅前に集まり路上を占拠したほか、週末における上田駅周辺へのたむろ行為など、多くの市民に不安を与える状況が続いていました。

そこで、上田市は、平成15年12月、「暴走族根絶都市宣言」を発信し、市民と行政が一丸となり暴走族の根絶に向けて取り組んでいくという強い姿勢を示すとともに、平成16年3月には「上田市暴走族の根絶の推進に関する条例」を制定し、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運を高め、「駅前パトロール」などの啓発活動を実施した結果、暴走族は姿を消し、上田駅前は平穏を取り戻しました。

上田市は、引き続き、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

1 街頭活動の強化

(1) 交通事故抑止に資する街頭活動の実施

地域の交通事故実態の分析結果等の地域特性を踏まえ、事故多発路線や、市民から取締り要望の多い通学路等における街頭活動を推進します。

(2) 自転車利用者に対する指導の実施

自転車利用者による逆走、併進、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者や対向車に危険を及ぼす違反等に対しては積極的に指導を行うなど、良好な自転車交通秩序の維持に努めます。



2 暴走族対策の強化

暴走族による不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成を図るために、関係の機関・団体と連携し、次の諸対策を推進します。

(1) 暴走行為阻止のための環境整備

- 学校・関係団体等と連携し、青少年に対して暴走族加入阻止に係る指導等を行い、暴走族の解体や、暴走族からの離脱等の支援・指導を行います。
また、暴走族問題と青少年の非行等問題行為との関連性を踏まえ、学校・関係団体等と連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。
- 暴走族及びこれに伴う群衆の集ま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、暴走族等を集まらせないための施設の管理改善等の環境づくりを推進します。

(2) 不正改造の防止

- 暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を行います。

第6節 救助・救急活動の充実

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、看護師、救急救命士、救急隊員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、事故現場からの緊急通報体制の整備や事故現場における応急手当の普及啓発活動を推進します。

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

(2) 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、「長野県消防相互応援協定」に基づき、連絡体制を整備し、応援体制を強化します。

(3) AEDの使用を含めた応急手当の普及啓発活動の推進

- 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応急手当について、講習会等を通じて普及啓発を行います。
- 心肺蘇生法に関する知識・実技の普及を図り、関係機関及び団体等においては、指導資料の作成や講習会の開催等を推進します。



- 救急の日（9月9日）、救急医療週間（9月9日を含む1週間）等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

2 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進します。

3 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・協力関係の確保を図るとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化を図ります。

第7節 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的打撃を受け、かけがえない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等の支援は極めて重要であるため、交通事故被害者等への支援施策を総合的かつ計画的に推進します。

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

交通事故被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度等について、市民への周知を図り、被害者救済の充実を図ります。

また、自転車についても交通に参加するものとして責任が求められており、万が一の事故の際、被害者救済を十分に図るため、自転車損害賠償保険（共済）等への加入を促進します。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所を活用し、地域における交通事故相談活動を推進するとともに、関係援護機関、団体等との連絡協調を図り、損害賠償の請求を援助に努めます。

3 交通事故被害者支援の充実強化

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業、重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・看護を専門に行う療護センターの周知を図ります。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

- 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するため、関係機関や民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。



講じようとする施策 一覧表

第1節 道路環境の整備

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	(1) 生活道路における交通安全対策の推進	ゾーン30プラスの整備
		車両速度の抑制
		信号機・交差点改良
	(2) 通学路等の歩道整備等の推進	分かりやすい道路標識、道路標示導入
		合同点検の実施と安全対策の推進
		通学路における歩道等の整備
(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	平坦性が確保された歩道等の整備	
	道路標識・表示の視認性の向上	
2 高齢者等の移動手段の確保・充実	→	公共交通サービスの改善
	→	運転免許証自主返納者に対するサービスの充実
3 無電柱化の推進	→	無電柱化の推進
4 効果的な交通規制の推進	(1) 地域の特性に応じた交通規制	交通実態を踏まえた規制の点検・見直し
	(2) より合理的な交通規制	速度抑制対策、駐車対策の促進
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	自転車専用通行帯や路面標示の整備
	(2) ソフト対策の推進	自転車利用促進とルール・マナーの啓発
	(3) 自転車駐輪場対策	自転車駐輪場の整備
6 交通需要マネジメントの推進	(1) 公共交通機関の利用促進	公共交通機関の利用促進
	(2) 利用者の利便性の向上	運行ダイヤの見直し等利便性の向上 駐車場、自転車道、駅前広場などの整備
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	災害発生時の道路交通の確保 防災拠点として「道の駅」を活用
	(2) 災害時における情報提供の充実	インターネット等を活用した災害情報等の提供
8 総合的な駐車対策の推進	→	交通状況や地域特性に応じた駐車対策の推進
9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	(1) 道路使用及び占用の適正化	占用許可の適正運用と、不法占有物件の排除
	(2) 休憩施設等の整備の推進	道の駅などの休憩施設等の効果的な配置
	(3) バス停留所の安全性確保対策	バス停留所の実態把握と安全性確保対策

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	(1) 園児・幼児に対する交通安全教育	計画的・継続的な交通安全教育
		市指導員による指導や、講習会の開催
	(2) 小学生に対する交通安全教育	関係機関団体と連携した交通安全教育
		ヘルメットの支給による被害軽減対策
		市指導員による指導や、講習会の開催
	(3) 中学生に対する交通安全教育	関係機関団体と連携した交通安全教育
		自転車利用時の損害賠償に係る教育
		自転車安全利用のための教育
	(4) 高校生に対する交通安全教育	二輪車・自転車利用に係る教育
		二輪者・自転車利用時の損害賠償に係る教育
(5) 成人に対する交通安全教育	職場等における交通安全教育の充実	
	運転免許を持たない若者や社会人を対象とした教育	



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	(6) 高齢者に対する交通安全教育	交通安全指導者の養成
		反射材等交通安全用品の普及・活用の促進
	(7) 障害者に対する交通安全教育	電動車いす利用者に対する交通安全教育
		福祉活動の場を利用した交通安全教育
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	機関・団体間における交通安全教育に関する情報共有と、資機材の貸与、講師の派遣等の連携
	(2) 交通安全教育教材の充実	社会やライフスタイルの変化に応じた機材の見直し インターネットを活用した対面によらない教育
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	交通安全運動の組織的・継続的な展開
		民間団体及び交通ボランティアの参加促進
		運動の効果と検証、評価
	(2) 横断歩行者の安全確保	運転手に対する交通安全教育と指導
		横断歩行ルール・マナーアップの促進
	(3) 自転車の安全利用の推進	車両としてのルール遵守と、交通マナーの実践
		損害保険の加入と、点検整備の推進
		ライトの点灯の徹底と反射材の活用促進
		全ての年齢層に対するヘルメット使用の推奨
	(4) 全席後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト着用の徹底	積極的な広報による、シートベルト着用方法等の理解及び、全席着用の徹底
	(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底	理解を深めるための広報啓発・指導の推進 保育施設、病院、販売店等と連携した、保護者に対する広報啓発・指導の推進
	(6) 反射材用品等の普及促進	各種広報媒体を活用した広報啓発
(7) 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	千葉県八街市における飲酒死亡事故の事故発生を受けた、交通安全教育と広報啓発活動の推進 ハンドルキーパー運動の普及促進 アルコール検知器を利用した運行前検査の徹底	
(8) 効果的な広報の実施	ライポくん安心メールや、上田市メールの活用や、テレビ、新聞等の媒体を活用した広報の実施	
(9) 高齢者の交通事故防止の推進	高齢者事故実態及び加齢に伴う身体機能の影響等に関する広報の実施	
	高齢運転者標識標示車両に対する保護意識の醸成	
(10) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進	夜間事故の実態、要因、危険性等の周知	
	ライトの早期点灯、ハイビームの切り替えの徹底	
	夜光反射材の着用推進のための教育、広報	
(11) 交通マナーアップの推進と交通安全意識高揚の推進	強引な右折防止、適切なウinker利用等の周知	
	ドライブレコーダーの普及啓発	
	事業者等への交通安全情報の提供	
(12) 交通事故分析情報提供による交通安全意識高揚の推進	交通事故分析による交通安全対策の実施	
	調査・分析結果に係る情報の提供	
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	(1) 地域の実情に応じた交通安全活動の推進	「見守り隊」と行政との連携による活動の活発化
		地域における交通安全活動の働きかけ
	(2) 交通ボランティア等の育成	幅広い年代への参画の働きかけ
(3) 住民の参加・協働の推進	地域の実情に即した身近な活動の推進	

**第3節 安全運転の確保**

1 運転者教育等の充実	→	運転免許取得予定者や、高齢運転者に対する教育の充実化
2 安全運転管理の推進	→	安全運転管理者制度の適正運用

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車の安全性の確保	→	確実な自動車検査等による車両の安全性の確保
2 自転車の安全性の確保	(1) 自転車用ヘルメットの着用促進	全ての年齢層に対するヘルメット使用の促進
	(2) 自転車の点検整備の促進	定期的な点検整備や自転車の正しい利用の促進
	(3) 自転車保険への加入促進	損害賠償責任保険等への加入促進
	(4) 夜間における自転車の安全対策	ライトの取り付けの徹底と反射機材の普及促進

第5節 道路交通秩序の維持

1 街頭活動の強化	(1) 交通事故抑止に資する街頭活動の実施	地域特性を踏まえた街頭活動の実施
	(2) 自転車利用者に対する指導の実施	危険を及ぼす違反に対する積極的な指導の実施
2 暴走族対策の強化	(1) 暴走行為阻止のための環境整備	学校・関係団体と連携した支援・指導の実施 暴走族を集まらせないための環境づくりの推進
	(2) 不正改造の防止	企業、関係団体に対する指導と広報啓発の推進

第6節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備	(1) 救助体制の整備・拡充	事故の多様化に対処する救助体制の整備・拡充
	(2) 集団救助・救急体制の整備	「長野県消防相互応援協定」に基づく、連絡体制の整備
	(3) AEDの使用を含めた応急手当の普及啓発活動の推進	講習会等を通じた応急手当の普及活動の実施 救急の日等の機会を通じた広報啓発
2 救急医療体制の整備	→	休日夜間急患センターの設置促進 在宅当番医制の普及定着化を推進
3 救急関係機関の協力関係の確保等	→	関係機関における緊密な連携・協力関係の確保 救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化

第7節 被害者支援の充実と推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等	→	自動車損害賠償保障制度等の周知 自転車損害賠償保険(共済)等への加入促進
	→	交通事故相談所を活用した相談活動の推進 関係機関等と連携した損害賠償請求の援助
2 損害賠償の請求についての援助等	→	交通事故相談所を活用した相談活動の推進 関係機関等と連携した損害賠償請求の援助
	→	関係機関等と連携した損害賠償請求の援助
3 交通事故被害者支援の充実強化	(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	関係機関が行う各種支援事業の周知
	(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	関係機関や民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。



第3編 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

第1部 総論

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量・高速・定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。一方、鉄道運行において、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じさせる恐れがあります。

市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な鉄道運転事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

(上田市に關係する鉄道としては、北陸新幹線、しなの鉄道線、上田電鉄・別所線がありますが、本編では、しなの鉄道線と別所線について記述します。)

1 鉄道事故・踏切事故の状況等

踏切障害事故は、過去10年間で、しなの鉄道線が1件、別所線が5件、発生しています。なお、事故に伴う鉄道車両の乗客の死傷者等はありません。

事故の原因は、いずれも進入した自動車の脱輪等によるもので、直前横断によるものとなっています。

踏切事故件数

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
しなの鉄道線 (上田市内のみ)									1 秋和
別所線	2	2		1					

※H24：西塩田（1種）、新田農道2（4種）、H25：和手農道1（4種）2回、H27：下本郷（1種）

なお、平成29年6月には、しなの鉄道線において、天神踏切から線路内に立ち入った視覚障害のある男性が列車にはねられ死亡する事故が発生するなど、鉄道敷内における人身傷害事故も発生しています。

第2章 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者ゼロを目指します。
- ② 踏切事故ゼロを目指します。

鉄道事業者は、列車の衝突事故や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。



また、近年の鉄道運転事故の傾向を踏まえながら、鉄道施設・設備や車両の安全性向上を図ることも必要です。

こうした中、鉄道事業者は、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による輸送量の減少に伴い、厳しい経営を強いられている状況にあるため、引き続き、関係行政機関との連携により、安全対策を推進していく必要があります。

また、平成29年6月には、上田市天神に新設した踏切から視覚障害者が線路内に立ち入り、列車にはねられ命を落とす重大事故が発生しています。

このような事故を二度と繰り返さないためにも、道路管理者、鉄道事業者、障がい者関係団体をはじめとする関係機関が強く連携し、踏切を利用するすべての人の安全・安心を確保する必要があります。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2部第2章に掲げる各種施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロ、踏切事故ゼロを目指します。

第2部 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての対策

第1章 今後の鉄道交通及び踏切道における交通安全対策を考える視点

列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

鉄道運転事故は、踏切障害事故と人身障害事故がそのほとんどを占めていることから、市民・利用者等が関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

また、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、踏切道の統廃合等の対策は、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から、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かつ積極的に推進します。

第2章 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について、常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策を関係行政機関との連携により推進します。

- 鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設は、長寿命化に資する補強・改良を進めます。
- 人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な更新・維持補修の促進を図ります。



- 駅施設等については、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

2 鉄道の安全運行確保のための連携強化

- 重大な列車事故を未然に防止するため、事故及び安全上のトラブル情報の共有、気象情報等の提供と計画運休などについて、関係行政機関及び鉄道事業者との連携を強化します。
- 大規模な事故又は災害が発生した場合には、特に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡、利用者・周辺住民等への情報提供が必要であり、上田市では、令和元年東日本台風（19号）に伴う鉄道災害を踏まえて、災害時等に迅速かつ的確な情報共有を図るための、交通事業者プラットフォームづくりを進めています。
こうした体制を整えながら、引き続き、関係行政機関及び鉄道事業者との連携により、鉄道運行の安全確保を推進します。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の大半を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係することから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。

このため、関係機関等の協力の下、季別の交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等の機会において、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象とした広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図ります。

また、これらの機会を捉え、非常押ボタン等の安全設備を分かりやすい表示に整備するとともに、操作方法の周知を図ります。



上田電鉄「丸窓まつり」における非常押しボタンの体験

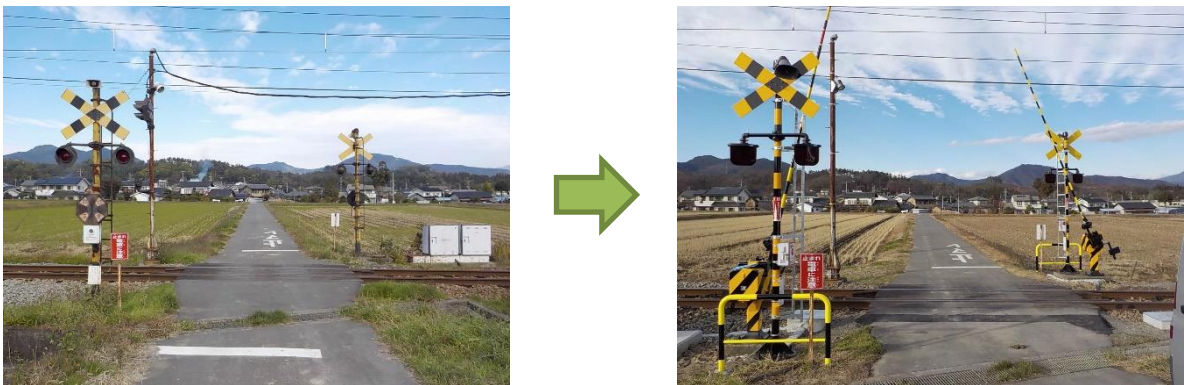


4 踏切道の改良等及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

- 主要な道路で交通量の多い踏切道等については、連続立体交差化等により、廃止を促進するとともに、道路の新設・改築にあたっては極力立体交差化を図ります。
- 立体交差化までに時間のかかる踏切道等については、踏切道の整備に併せ、歩道拡幅等の改良や歩行者立体横断施設の設置、道路のカラー舗装、駅周辺の駐輪場整備等、周辺の整備と一体的に実施し、早期に安心・安全を確保します。
- 歩道が狭い踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が接触することがないように、歩行者の通行を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

5 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- 踏切遮断機の整備されていない踏切道は踏切遮断機の整備された踏切道に比べて事故発生率が高いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備の促進を図ります。（別所線）



踏切の改良状況（踏切遮断機の設置と、灯火のLED化）

- 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。
- 高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。
- 道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

6 踏切道の統廃合の促進

- 踏切道の立体交差化、構造の改良等に併せて、踏切道の利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に支障が少ないと認められる踏切については、統廃合を促進します。



7 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- 学校、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するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布により、踏切の安全利用を推進します。
- 踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえて適切に対応します。
- 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。
- 冬期の踏切道の交通安全対策を図るため、通行者（車）の比較的少ない踏切道の交通規制を行うとともに、踏切道の除雪体制を強化します。



関係法令抜粋

○交通安全対策基本法

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

○上田市交通安全条例

(交通安全対策協議会)

第12条 市長は、交通安全対策を効果的に推進するため、上田市交通安全対策協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

2 協議会は、次に掲げる事項について、市長の諮問に応じて協議をするものとし、及びこれらに関し必要と認める事項について、市長に意見を述べることができる。

- (1) 交通安全の確保に関する事項
- (2) 円滑かつ快適な交通の確保に関する事項
- (3) その他交通安全の確保に関する施策を推進

第 1 次上田市交通安全計画

発行・編集 上田市生活環境部生活環境課

〒386-8601 上田市大手一丁目 11 番 16 号

TEL 0268-22-4100 (代表)

FAX 0268-25-4100

E-mail seikan@city.ueda.nagano.jp

HP <https://www.city.ueda.nagano.jp>