

軽井沢町交通安全計画

第 10 次

— 平成 28 年度（2016 年度）～平成 32 年度（2020 年度） —

軽井沢町交通安全対策会議

ま え が き

交通安全計画は、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和45年6月に制定された交通安全対策基本法に基づき、国及び地方公共団体が策定するものであり、軽井沢町においても9次にわたり計画を策定し、免許人口や自動車保有台数の増加、経済活動の活発化、高速道路の開通、高齢化社会の進展など、その時々交通事故増加要因となる社会変化に対応しながら、関係機関・団体と一体となって各種交通安全対策を着実に推進してきました。

その結果、平成23年度から平成27年度までの第9次軽井沢町交通安全計画期間中は、事故発生件数、負傷者数とも、平成18年度から平成22年度にかけて実施された第8次計画期間に比べて減少させることが出来ました。

しかしながら、軽井沢町における平成27年中の人口1万人当たりの事故発生件数は80.2件と県下の市町村で最も高く、さらなる減少を目指す必要があります。

交通事故の防止は、関係行政機関・団体及び住民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指し、総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

このような観点から、この第10次軽井沢町交通安全計画は、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関・団体等が緊密な連携を保ち住民に十分な理解を求め、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

計画策定の考え方	1
第1章 道路交通安全	2
第1節 交通安全についての目標	2
I 交通事故の現状と今後の見通し	2
1 交通事故の現状	2
2 道路交通を取り巻く状況の展望	4
II 第10次軽井沢町交通安全計画における目標	5
第2節 交通安全についての対策	6
I 今後の交通安全対策を考える視点	6
1 高齢者及び子供の安全確保	6
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
II 講じようとする施策	9
1 交通安全思想の普及徹底	9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2) 効果的な交通安全教育の推進	11
(3) 交通安全に関する普及啓発、広報活動の推進	11
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(5) 住民の参加・協働の推進	13
2 道路交通環境の整備	13
(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	14
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
(3) 自転車利用環境の総合的な整備	14
(4) 交通需要マネジメントの推進	14
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	15
(6) 総合的な駐車対策の推進	15
3 車両の安全性の確保	15
(1) 自動車の安全性の確保	15

(2) 自転車の安全性の確保	1 5
4 道路交通秩序の維持	1 6
5 救助・救急活動の充実	1 6
(1) 救助・救急体制の整備	1 6
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	1 7
6 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	1 7
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	1 7
(2) 損害賠償の請求についての援助等	1 7
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	1 7
第2章 踏切道における交通の安全	1 8
第1節 踏切事故のない社会を目指して	1 8
1 踏切事故の状況	1 8
2 交通安全計画における目標	1 8
第2節 踏切道における交通の安全についての施策	1 8
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	1 8
2 講じようとする施策	1 8
＜附属資料＞	1 9
○ 交通安全対策基本法抜粋	1 9
○ 交通統計抜粋	2 1
○ 交通安全のためにより抜粋	2 3

計 画 策 定 の 考 え 方

1 計画策定の趣旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国、県の交通安全計画に基づき「軽井沢町交通安全計画」を作成し、各種の施策を実施してきました。

町内の交通事故死者数は、平成20年から平成22年にかけて6名、平成23年から平成25年にかけて7名の方が犠牲となっております。平成26年、平成27年と連続して死亡事故の発生をゼロに抑えており死亡事故ゼロ756日を記録していましたが、平成28年1月15日に、^{※1}14名の方が犠牲になるスキーツアーバス転落事故が起きてしまいました。

町内の事故発生件数は、平成19年から連続して減少していましたが、第9次軽井沢町交通安全計画初年度の平成23年には、196件となり前年より約10%も増加しました。その後、減少と増加を繰り返し、第9次最終年である平成27年には、159件と減少し初年度と比較すると約20%減少することができました。しかし、人口1万人あたりの事故発生件数で比較すると、80.2件と県下で最も多く引き続き厳しい状況が続いています。

これらは、行楽期に軽井沢町へ訪れる町外者によるものが約3分の2を占めており、慣れない道路での運転による接触事故が多いことが要因となっております。それに加え、社会・経済活動の24時間化、高齢者人口の増加等が考えられます。

交通安全対策を効果的に推進するためには、こうした交通情勢や、社会情勢の変化に適切に対応し、実効性のある対策を重点的かつ計画的に実施していく必要があります。

そこで、人命尊重の理念のもと、真に豊かで活力のある社会を構築し、究極的には交通事故のない社会を実現することを目標に、平成28年度から平成32年度までの5年間について「第10次軽井沢町交通安全計画」を作成するものです。

2 計画の性格

軽井沢町交通安全対策会議が、国の「第10次交通安全基本計画」、県の「第10次長野県交通安全計画」に基づき作成し、今後5年間の軽井沢町の交通安全対策に関する大綱を定めたものです。

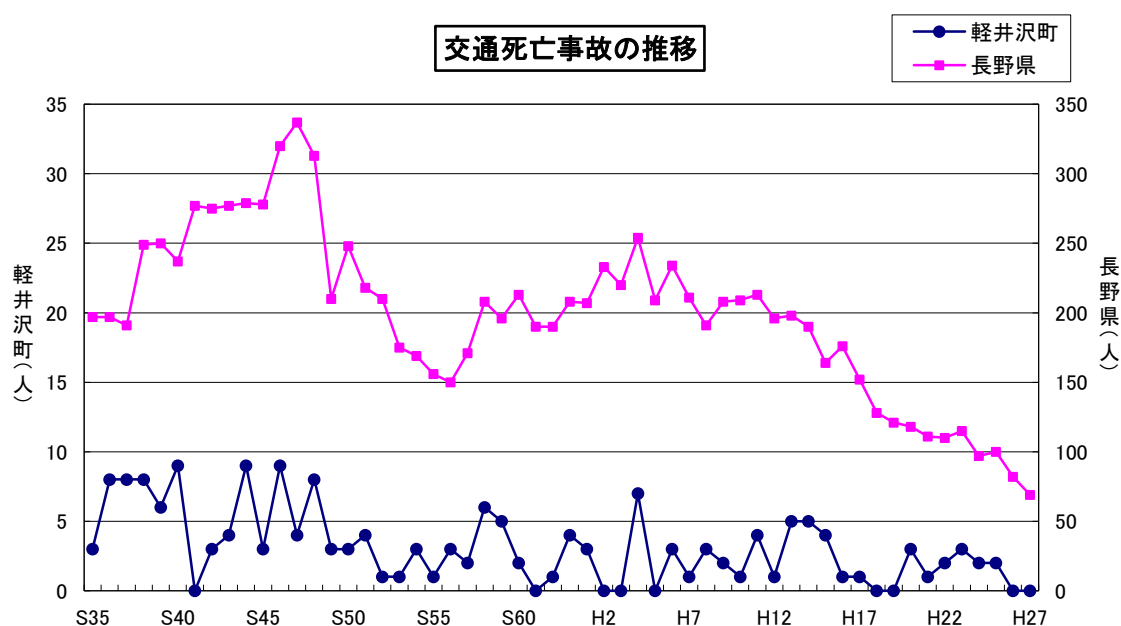
※1：死者数については、事故発生から24時間以内に亡くなられた統計上の人数です

第1章 道路交通の安全

第1節 交通安全についての目標

I 交通事故の現状と今後の見通し

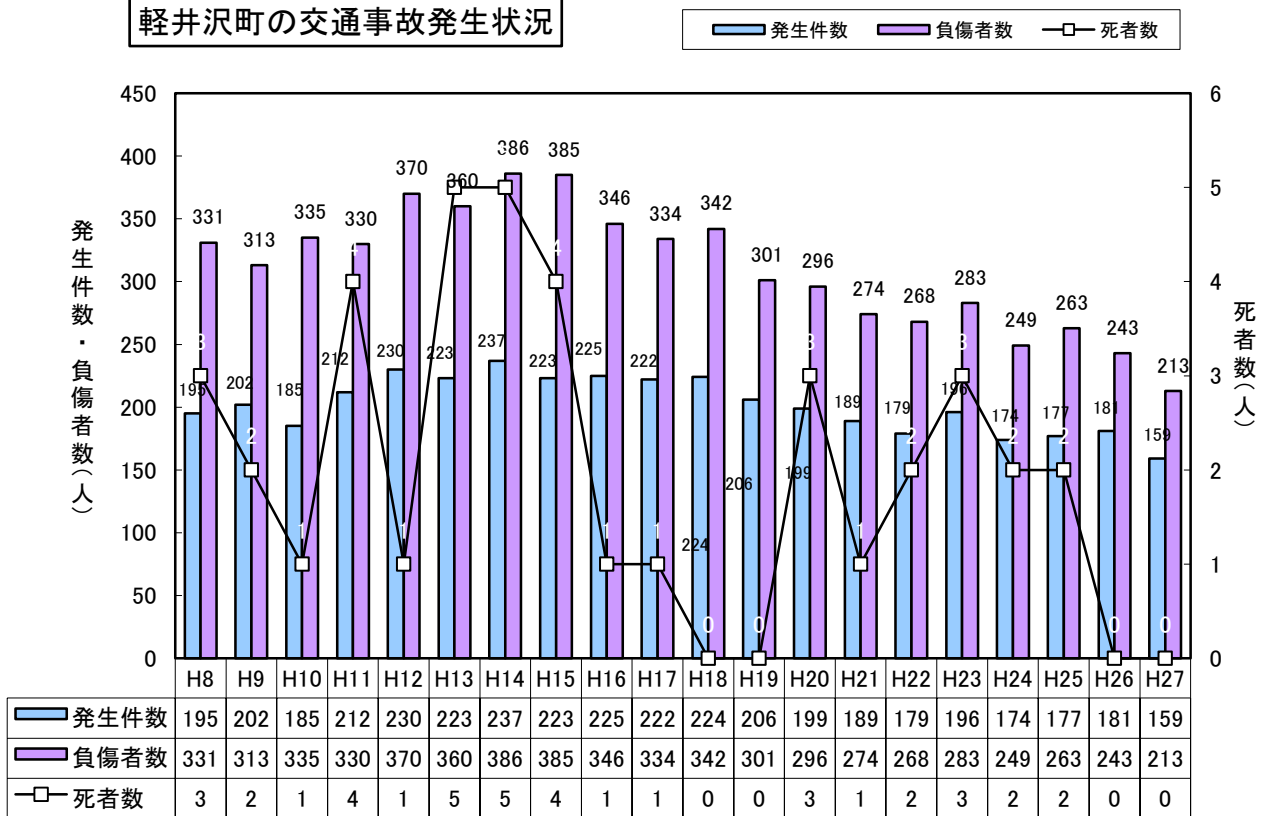
1 交通事故の現状



(注) 死者数は、交通事故発生から24時間以内の死亡数

- 軽井沢町の交通事故による死者数は、交通戦争と呼ばれていた昭和40年代には9名に達した年が3回あり、年平均5.5名という高水準でしたが、最近の10年間で比較すると、死者数は平成20年と平成23年に記録した3名がピークで、年平均では1.3名と4分の1以下に減少しました。
- 長野県については、昭和47年に337人を数えましたが、その後減少に向かい、昭和56年には150人とピーク時の半数以下となりました。その後再び増加に転じ、平成4年には254人に達したものの、翌年以降再び減少傾向に転じ平成27年の死者数は69人で、ピーク時の約5分の1に減少しました。

軽井沢町の交通事故発生状況



高齢歩行者がひかれる事故 1 件 1 名、国道 18 号においては、普通車と貨物車の正面衝突 2 件 2 名、軽貨物車が道路法面に乗り上げる単独事故 1 件 1 名、軽貨物車と大型貨物車の正面衝突 1 件 1 名、交差点における普通車と高齢歩行者の衝突事故 2 件 2 名の発生があり、第 9 次交通安全計画期間中は、第 8 次交通安全計画期間中より 1 名多い 7 名の尊い命が失われています。

死亡事故の特徴は、7 件中 6 件が国道 18 号で発生しています。

また、平成 28 年 1 月 15 日には、国道 18 号碓氷バイパスにおいて、スキーツアーバス転落事故が発生し、1 4 名^{*1}の尊い命が失われています。

○ 県内交通死亡事故の特徴

- ① 65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の 6 割以上。高齢死者のうち、歩行中または自転車乗車中の死者が 3 割を超える一方、高齢運転者による死亡事故が多発し、運転中の高齢者自身が死亡するケースが目立つ。
- ② 全死者数に占める歩行中の死者数の割合は 3 割弱を占め、夕暮れの時間帯に多発する傾向がある。

③ 飲酒運転による死者数は、10年前の3分の1まで減少。

○ 交通死亡事故が減少した理由

死亡事故が減少した理由としては、基本的には道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の励行、車両の安全性の充実、道路交通秩序維持、救助・救急体制の整備等の諸対策を総合的に推進してきたことが考えられます。

具体的には、

- ① シートベルト着用率の向上
- ② 交通規制、道路環境等の整備促進
- ③ 事故直前速度の低下や歩行者の法令順守

等があげられます。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

○ 今後の道路交通を取り巻く状況は、運転免許保有者数、車両保有台数は、減少することが見込まれます。

○ 交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

II 第10次軽井沢町交通安全計画における目標

- 交通安全の究極の目標は、人命尊重の理念に立ち、交通事故のない「安全で安心な社会」を作ることにあります。

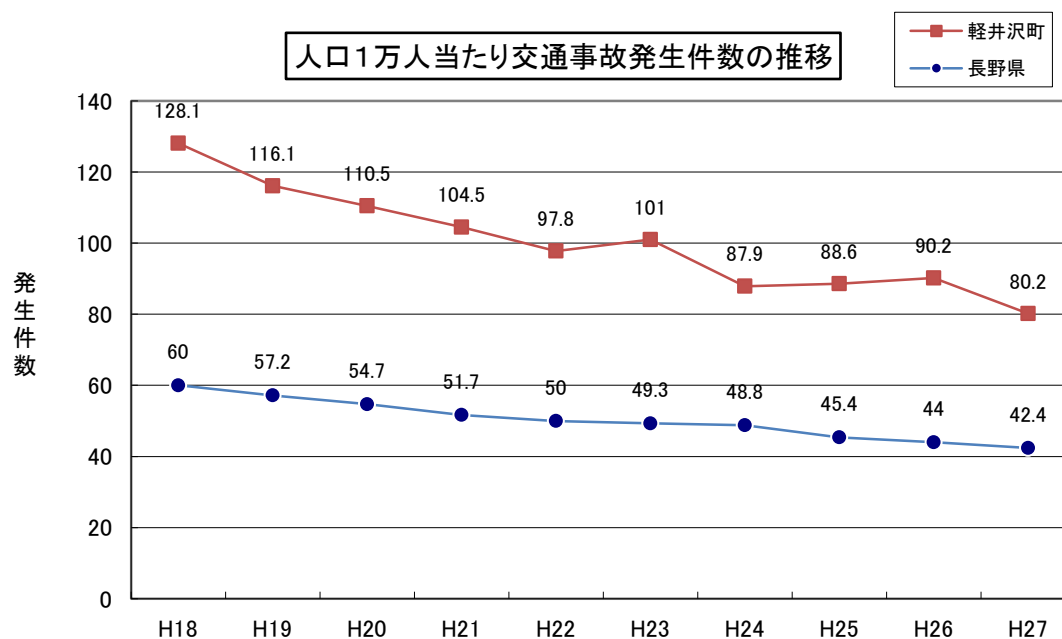
平成28年1月15日に起きたスキーツアーバス転落事故により、すでに14名^{※1}の方が亡くなり、交通事故死者数が第9次交通安全計画期間中の7人を大幅に超えています。今後、交通死亡事故抑止を最重点に掲げ、各種交通安全施策を総合的に推進し、第10次交通安全計画の目標としては、交通事故死亡者数の抑制、また、負傷者数を減少させるための交通事故の総量抑制についても一層積極的に取り組み、平成32年までに年間の事故発生件数を「130件以下」、負傷者数を「180人以下」にすることを目指します。

□ 目標達成への指針

- 町は、国、県、交通関係機関・団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進します。
- 地域における交通関係団体・ボランティア等の行う交通安全運動への社会的期待も大きく、交通関係団体やボランティアは、町や警察署と連携し、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくこととします。
- 悲惨な交通事故をなくすためには、何よりも、町民一人ひとりが交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践を習慣とすることが肝要です。

この計画が効果的に推進されるよう、町民一人ひとりが計画の担い手となり、行政と一緒に交通安全について考え、行動していくものとします。

- 町内における事故発生状況をみると、約3分の2が町外者における事故であることから、軽井沢町に訪れる方への広報活動等を進めていくこととします。



第2節 交通安全についての対策

I 今後の交通安全対策を考える視点

- 全国的に道路交通事故による死者数が減少していることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき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。
- 交通事故件数は、減少傾向にありますが、一方で高齢者の人口増加等により、高齢ドライバーの安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する交通事故が後を絶ちません。
- スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や運転中の操作による危険性も指摘されています。
- 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の変化等に対応し、さらに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、より効果的な対策への改善を図り、有効性が見込まれる新規施策を推進します。
- このような観点から次の交通安全対策を実施します。
 - ① 交通安全思想の普及促進
 - ② 道路交通環境の整備
 - 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 交通事故被害者支援の推進
- さらに、今後の対策の推進にあたっては、次の視点を重視して推進していきます。

1 高齢者及び子供の安全確保

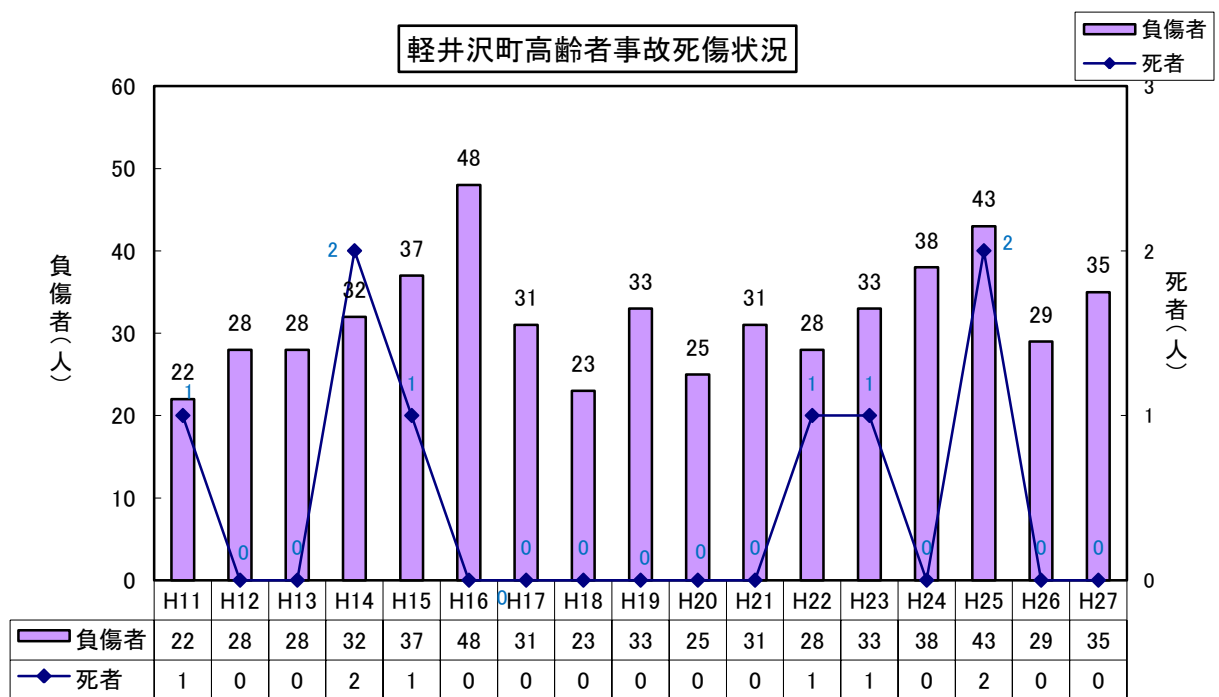
- 軽井沢町内における65歳以上の高齢者人口は、平成28年1月1日現在、5,936人で全人口の29.46%を占め、10年前の21.78%から7.68ポイント上昇しており、今後も更に高齢化率が進むと予想されているなか高齢者の多様な実像・実態を踏まえ、きめ細かな交通安全対策を推進し高齢者にとって安全で安心な、交通社会の形成を図っていくことが必要です。

- 高齢者の交通事故防止は、高齢歩行者と高齢ドライバーのそれぞれの特性を理解した上で対策を講じます。特に、高齢ドライバーについては、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足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。

- 加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう街や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、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。
- 高齢者の事故防止を図るためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、自治会に入っていない別荘定住の高齢者も含め、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。
- 高齢化の進展と同時に、考えなければいけないのが少子化の進展です。

安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するために、子供を交通事故から守る観点から、通学路等における歩道などの歩行空間の整備を積極的に推進します。



2 歩行者及び自転車の安全確保

- 安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。
- 自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となるので、自転車走行空間の確保や自転車利用者に対する交通安全教育を進める必要があります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

- 全国的にみると、生活道路における死者は、全死亡事故の約2割を占めており、生活道路における交通の安全を確保することが重要です。
- 交通の支障を及ぼす恐れのある突発的な事象への対応の更なる強化を図ります。
- 今後は、生活道路において、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保する対策を、総合的なまちづくりの中で推進する必要があります。
- 過去5年間の軽井沢町内における交通事故死者数で8割以上を占める、幹線道路の安全対策については、危険性が高い特定の区間を明確化し、事故原因に即し効果の高い対策の立案、対策効果の評価と評価結果に基づく新たな対策といった「効果を上げるマネジメント」を推進します。

II 講じようとする施策

1 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住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ないます。

ア 幼児に対する交通安全教育

- 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。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や寸劇などを利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。

- 関係機関・団体は、保育園・幼稚園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が幼児の手本となって適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

イ 小学生に対する交通安全教育

- 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。
- 町・警察署・交通指導員等は、小学校の交通安全教育を支援し、小学生に対する実践的な交通安全教育の推進を図ります。

ウ 中学生に対する交通安全教育

- 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。
- 中学校においては、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、危険の予測と回避及び交通ルールの意味等について重点的に交通安全教育を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育

- 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ような、健全な社会人を育成することを目標とします。
- 高等学校においては、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任等について理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

オ 成人に対する交通安全教育

- 自動車等の安全運転確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とした

交通安全教育を行います。

- 事業所等の自動車の使用者は、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努め、安全運転管理者、運行管理者等による交通安全教育を行うほかヤングドライバークラブの育成をし、地域・職場において自主的な交通安全活動を行います。

カ 高齢者に対する交通安全教育

- 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スキル及び交通ルール等を習得させることを目標とします。
- 高齢者交通安全教室の開催を推進するとともに、高齢者の社会教育活動・福祉活動、スポーツ等各種の催し等の機会を活用した交通安全教育や高齢者交通安全推進員等のシルバーリーダーを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。
- 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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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。

また、交通安全教育を行う機関・団体と情報を共有し、資機材の貸与、講師の派遣等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発、広報活動の推進

ア 住民参加型の交通安全運動の推進

- 交通安全運動の実施に当たっては、広報かるいざわ、FM軽井沢、町ホーム

ページ、リーフレット等を活用し、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知し、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

- 地域の実態に応じた運動の実施に努め、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。

イ 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し、交通マナーを実践しなければならないことを周知していきます。
- 自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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を図ります。

特に歩道通行時におけるルールや、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。

ウ 全席シートベルト着用の推進とチャイルドシートの正しい着用の徹底

- 平成27年9月における町内のシートベルト着用率調査では、運転席 100%、助手席 100%でした。（町生活環境課調査）

平成27年10月の県下平均は運転席 98.8%、助手席 93.4%、後部座席 31.9%であり、このことから今後も後部座席を含めた着用の推進を図ります。（着用率については長野県交通安全運動推進本部事務局集計）

- チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、保育園・幼稚園、病院等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努め、正しい着用の徹底を図ります。

エ 反射材の普及促進

- 夜間の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。

- 反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の場での活用促進を図ります。

オ 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、交通事故実態、危険性等を広く周知し、この時間帯の交通事故防止を図ります。

また、季節や気象の変化等に応じ、自動車の早め点灯を促進します。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

- 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の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、酒類販売業者、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に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、主体的な活動を促進します。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自身が交通安全に関する意識改革を進め、行政、民間団体、企業等と住民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。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、今後はこれまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子供を交通事故から守り、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、安全安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

(1) 生活道路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、歩行者の安全対策は十分とは言えないことから、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。

○ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、保育園、幼稚園及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備や路肩のカラー舗装等の整備を推進します。

○ 生活道路の交通安全対策の推進

生活道路への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、ポール等の路上工作物の設置や、歩行者優先の路面のカラー表示等により、車両速度を抑制するとともに、エリア内への通過車両進入の抑制対策を実施します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

町内における重大事故の多くが国道で発生している実態に鑑み、道路管理者、警察等と連携して、事故抑止対策を実施します。

- 事故危険箇所においては、信号機の高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標・自転車専用通行帯の設置等の対策を推進します。

(3) 自転車利用環境の総合的な整備

自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用環境を整備します。

自転車等の駐車対策については、駐車場所の整備等を図り、自転車、歩行者の通行の安全を確保していきます。

(4) 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り交通安全に資するため、道路整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライド（鉄道駅等まで自家用

車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車等に乗り継ぐ形態)の推進、情報提供の充実等により、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平準化を図る交通需要マネジメントを推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、噴火等の災害が発生した場合において、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、通行止め等の必要な措置を取るとともに、生活を支える緊急交通路、緊急輸送路等を確保します。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、また観光地としての道路環境の整備という観点からも、駐車場空き情報提供や無秩序な路上駐車抑制など地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

3 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

自動車の保守管理は、自動車使用者の責任のもとになされるべきであります。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、自動車の検査・点検整備により、各車両の安全性の確保を図り適切な保守管理を行うよう啓発します。

(2) 自転車の安全性の確保

ア 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)及び普通自転車の形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。

イ 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。

4 道路交通秩序の維持

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・団体が連携して対策を推進します。

- 青少年育成団体等と連携し、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し暴走族に加入しないよう指導等を促進します。
- 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、「不正改造車両を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進、関係団体に対する働きかけを行います。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急医療機関、消防、警察等による連携、協力関係確保による救助・救急、救急医療体制の整備促進を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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。

イ AEDの使用を含めた救急法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救急法について、講習会等を通じて普及啓発を行います。

ウ ヘリコプターを活用した救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送等に有効であることから、消防防災ヘリコプター及びドクターヘリを活用した救急業務を推進します。

(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。

6 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であるため、交通事故被害者対策を推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

- 自動車損害賠償保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ等を防止するための広報活動を推進します。
- 軽井沢町内の交通事故被害者救済のため、交通災害共済への加入促進を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

- 交通事故相談所の業務等について周知するための広報活動を推進し、交通事故当事者に広く相談の機会を提供します。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

- 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談所相談員等の被害者支援関係団体と連携して推進します。
- 警察から指定されている被害者支援ネットワーク相談員等が中心となり、交通事故被害者支援活動についての広報啓発を推進します。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況

踏切事故は、全国的にみて減少傾向となっています。軽井沢町内においても、平成18年7月に、踏切で脱輪した車両と列車が衝突し負傷者が出る事故が発生した以降は、踏切事故の発生はありません。

これは、踏切道改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

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の措置を積極的に推進し、踏切事故の絶無を期します。

第2節 踏切道における交通の安全についての施策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故はひとたび発生すると、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、事故防止対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、事故防止対策が、同時に交通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を考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、効果的な対策を推進する必要があると考えます。

2 講じようとする施策

○ 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報啓発活動等を強化します。

○ 構造改良等の整備促進

町内の踏切には、国道交差点と接する等、事故の危険性が危惧される踏切もあることから、構造改良、交通規制、保安設備の充実等について、関係機関と連携して、更なる安全性の確保に努めます。

【 付 属 資 料 】

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）市町村関係抜粋

（市町村交通安全対策会議）

- 第18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。

（関係行政機関等に対する協力要求）

- 第19条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第26条第1項及び第5項において同じ。）は、その所掌事務遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

（市町村交通安全計画等）

- 第26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。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
- (1) 市町村の区域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
- (2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはな

らない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全基本計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

交通統計（長野県警察本部交通部発行）抜粋

1 全国の交通事故発生状況

年次 区分	23年	24年	25年	26年	27年
件数	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899
死者	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117
負傷者	854,613	825,392	781,492	711,374	666,023

2 長野県の交通事故発生状況

年次 区分	23年	24年	25年	26年	27年	
件数	10,568	10,403	9,858	9,286	8,867	
死者	115	97	100	82	69	
負傷者	13,261	13,295	12,262	11,504	10,954	
高齢者	件数	3,379	3,397	3,289	3,318	3,273
	死者	62	44	49	43	42
	負傷者	2,058	2,127	2,056	1,952	1,947

3 軽井沢町の交通事故発生状況

(1) 概況

年次 区分	23年	24年	25年	26年	27年	
件数	196	174	177	181	159	
死者	3	2	2	0	0	
負傷者	283	249	263	243	213	
高齢者	件数	63	48	58	60	56
	死者	1	0	2	0	0
	負傷者	33	38	43	29	35

(2) 状態別推移

区分 \ 年次		23年	24年	25年	26年	27年
歩行者	死者	1	0	2	0	0
	負傷者	15	12	11	14	20
自転車	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	15	21	15	11	11
二輪車	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	9	8	9	4	9

(3) ドライバーの事故（第一当事者）

区分 \ 年次		23年	24年	25年	26年	27年
高齢者	件数	41	22	33	39	32
	死者	1	0	0	0	0
	負傷者	60	38	47	53	43
若年者	件数	23	30	25	26	23
	死者	0	1	0	0	0
	負傷者	35	42	45	34	31

(4) 飲酒運転による事故

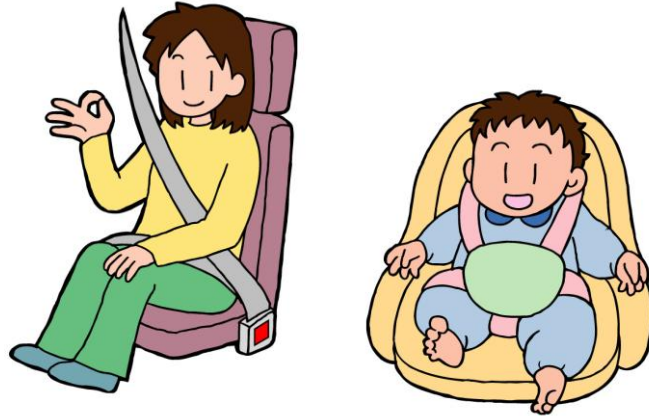
区分 \ 年次		23年	24年	25年	26年	27年
件数		1	3	1	0	1
死者		1	1	0	0	0
負傷者		1	4	4	0	1

交通安全のために(長野県警察本部編集)抜粋

平成27年中の県内市町村別人口1万人当りの事故発生件数

市 (19)	件数	1万人当り	町 (23)	件数	1万人当り	村 (35)	件数
松本市	1,411	58.4	軽井沢町	159	80.2	小谷村	16
上田市	814	52.1	坂城町	67	45.3	白馬村	44
諏訪市	259	52.0	長和町	27	43.9	南箕輪村	69
東御市	144	48.2	下諏訪町	89	43.8	大桑村	15
岡谷市	240	47.9	小海町	18	38.3	阿智村	24
安曇野市	434	45.4	高森町	49	37.6	南牧村	12
長野市	1,701	45.2	箕輪町	95	37.1	根羽村	3
塩尻市	298	44.6	御代田町	56	37.0	松川村	30
佐久市	436	43.9	辰野町	70	36.0	野沢温泉村	10
千曲市	262	43.4	小布施町	33	30.6	生坂村	5
茅野市	222	40.1	立科町	22	30.3	北相木村	1
飯田市	369	36.3	松川町	39	29.5	栄村	5
大町市	101	36.0	佐久穂町	31	27.4	下條村	9
須坂市	165	32.6	木曾町	28	23.7	麻積村	6
小諸市	137	31.9	山ノ内町	25	19.9	山形村	18
伊那市	212	30.9	阿南町	10	19.9	喬木村	13
中野市	181	26.8	上松町	9	19.1	宮田村	18
駒ヶ根市	82	25.3	飯綱町	21	19.0	豊丘村	13
飯山市	47	21.9	信濃町	16	18.9	筑北村	9
			池田町	17	17.0	平谷村	1
			富士見町	24	16.2	原村	14
			南木曾町	7	16.2	中川村	7
			飯島町	10	10.6	高山村	10
						朝日村	6
						川上村	6
						王滝村	1
						大鹿村	1
						青木村	4
						木島平村	4
						小川村	2
						木祖村	2
						南相木村	0
						売木村	0
						大滝村	0
						泰阜村	0

注：人口1万人当りの事故件数を市町村別に降順表示



思いやり 乗せて信濃路 咲く笑顔



軽井沢町交通安全対策会議

事務局 〒389-0192

長野県北佐久郡軽井沢町大字長倉 2381-1

軽井沢町住民課交通政策係内

電話 0267(45)8540 (直通)

FAX 0267(46)3165

E-Mail juumin@toun.karuizawa.nagano.jp