

第 12 次

甲斐市交通安全計画(案)

(令和 8 年度～令和 12 年度)

甲斐市交通安全対策会議

は じ め に

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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。これに基づき、甲斐市において 11 次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を実施してきた。

その結果、第 11 次交通安全計画の最終年の令和 7 年の交通事故発生件数は、第 10 次甲斐市交通安全計画の最終年である令和 2 年（215 件）に比べ約 11.6% 減少の 190 件となった。

これは市及び関係機関・団体はもとより市民一人ひとりの努力の成果であると考えられる。

しかしながら、最近の交通事故発生状況を見ると、交通死亡事故に占める高齢者や二輪車の割合は、依然として高水準で推移している。また、飲酒運転による交通事故発生が相次いでいることを受け、本市の交通安全をめぐる諸情勢は依然として憂慮すべき状況にある。

甲斐市では望ましいまちづくりに向けた基本的な指針として令和 6 年度に第 3 次甲斐市総合計画を策定、令和 7 年度から実施しているところである。

ついては、甲斐市の魅力を高め、住み良い地域づくりを進めていくために、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要であり、関係機関との連携を図り、道路交通環境の整備や交通安全思想の普及など、ハード・ソフト面からの取り組みが必要である。

この甲斐市交通安全計画は人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたり総合的かつ長期的な視野に立って、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間に甲斐市において講ずべき施策の大綱を定めたものであり、これに基づいて諸施策を推進していく。

目 次

基本構想	1
交通事故の発生状況	1
交通安全計画における目標	2

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備	3
2 道路の新改築に伴う交通環境の整備	4
3 道路法に基づく通行の禁止又は制限	4
4 その他の道路交通環境の整備	4

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 交通安全教育の推進	5
2 広報活動の充実	6

第3節 安全運転の確保

1 高齢者の安全確保	7
2 こどもの安全確保	7
3 歩行者の安全確保と遵法意識の向上	7
4 自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
5 特定小型原動機付自転車等の小型モビリティの安全対策の推進	8
6 生活道路における安全確保	9
7 外国人の交通安全対策の推進	9
8 先進技術の活用推進	9

第4節 道路交通秩序の維持

1 交通弱者保護の徹底	10
2 危険運転の排除	11

第5節 救助・救急活動の充実及び被害者支援の推進

	11
--	----

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための広報活動・・・12

第2節 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備 の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12

第3章 施策の総合的かつ計画的な推進・・・・・・・・13

基本構想

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の実現に向けて、更に積極的な取り組みが必要である。近年のこどもや高齢者等の交通弱者に関係する事故の増加など、事故の実態に即した安全施策を講じていく。

このような観点から、車両などの交通機関、それを運転する人間及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら本計画を作成するものとする。

第一に、安全な運転を確保するために運転する人の交通安全思想の普及を図り、更に交通安全に関する啓発及び広報活動を一層充実するものとする。

第二に、交通弱者と言われる、こどもや高齢者の交通事故が多発しつつある今日、これらに対処できる安全対策を行う。

第三に、交通環境について、交通量の増加に対応できる交通網の整備を進めるとともに交通安全施設の整備を積極的に推進するものとする。

甲斐市における人身交通事故の発生状況

区 分	件 数 (件)		死 者 (人)		負傷者 (人)		重傷者 (人)	
		前年比		前年比		前年比		前年比
令和 3 年	205	-10 (-4.6%)	1	±0	247	-7 (-2.7%)	11	
令和 4 年	210	+5 (2.4%)	2	+1	247	0 (0%)	15	+4 (+36.3%)
令和 5 年	217	+7 (+3.3%)	1	-1	262	+15 (+6.1%)	12	-3 (-20.0%)
令和 6 年	179	-38 (-17.5%)	1	±0	211	-51 (-19.4%)	18	+6 (+50.0%)
令和 7 年	190	+11 (+6.1%)	0	-1	221	+10 (+4.7%)	14	-4 (-22.2%)

交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、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られることから、交通事故発生件数、交通事故死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、目標を設定する。

目標値については、甲斐市内において、直近5年における人身交通事故最少の水準をさらに改善することを目指すことを基本とし、これらの目標を達成するため、高齢者や二輪車の交通事故防止対策、飲酒運転防止対策、自転車安全適正利用対策、自転車ヘルメットの着用率向上について重点的に取り組んでいく。

- 令和12年における人身交通事故発生件数 175件以下
- 令和12年における交通事故死者数 0人
- 令和12年における交通事故負傷者数 210人以下
- 令和12年における交通事故重傷者数 10人以下

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備

- (1) 将来にわたって必要な道路標識及び道路標示の適切な維持管理・更新等を推進し、実態に適合した交通規制を総合的に実施するため、道路管理者や警察等と連携して整備・改良を進める。
- (2) 道路の幅員、交通量等を勘案して交通事故の発生する危険性が高い場所には、自治会からの申請に基づき、カーブミラー、啓発看板等を設置する。また、既施設について、道路形状等の変化により改良等が必要なものは点検し、順次対応に努める。
- (3) 交通弱者である高齢者や障がい者、こども等を含め全ての人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、地域住民の理解と協力のもと、ゆとりある歩道を整備する。この場合、地域住民が日常利用する道路について歩行者等が安全かつ快適に通行できるよう配慮する。
- (4) 自転車駐車の需要が多く、路上への放置自転車が歩道上等交通の安全を阻害している箇所を中心に駐車場の整備を促進する。
- (5) 上記のほか、道路の構造、交通の状況等により交通の安全を確保するため必要な箇所には、防護柵・道路照明・道路標示・区画線等必要な安全施設等の整備を図る。
特に、カーブミラー・啓発看板等については、経年劣化等により倒壊が発生することがないように、定期的に点検を実施するとともに、危険度の高いものから修繕を行う。
- (6) 交通安全施設等の整備にあたっては、通学路や未就学児を中心にこども

が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保に資する整備を行う。

2 道路の新改築に伴う交通環境の整備

- (1) 市内道路交通の効果的分散を図るとともに、狭い道路等については、地域住民に協力を得るなかで、拡幅改良により道路網の整備を推進する。
- (2) 交通混雑が著しい地区においては、歩行者・自転車及び自動車の通行区分の明確化に向けて検討するなかで、道路拡幅等の改良事業、適切な道路の維持管理を積極的に推進し、安全水準の維持向上を図る。
- (3) 一般道路の新設・改良にあたっては、歩行者・自転車及び自動車の通行区分の明確化に向けて検討するとともに、歩行者・自転車及び自動車が安全に通行できるよう、道路照明・防護柵等の交通安全施設の整備を図る。
- (4) 民間業者の開発による住宅地造成については、カーブミラー等交通安全施設の設置を指導する。

3 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- (1) 道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊その他の事由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、道路法第 46 条に基づき、迅速かつ的確に区間を定めて、道路の通行を禁止し、または制限する。

4 その他の道路交通環境の整備

- (1) 幹線道路及び各地区内における無秩序な違法駐車車両を排除し、道路交通の安全と円滑化を確保するため、違法駐車車両等の指導・取締りを要請する。また、駐車需要の著しい地区においては駐車施設の整備の促進に努める。
- (2) 工作物の設置・工事等のための道路使用及び占用については、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、極力抑制する方針の下、適正な許可を行うとともに、占用物件等の維持管理の適正化について指導・監督を強化する。

- (3) JR 竜王駅及び塩崎駅周辺における放置自転車対策として駅前自転車駐車場の利用を促し、甲斐市営自転車駐車場条例に基づき、放置されている自転車の整理・撤去等を行う。
- (4) 児童の健全育成の観点から、こどもの遊び場不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、市内における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。
- (5) 災害発生時には、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握したうえで、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。また、迂回指示・道路交通情報の提供等の措置を行うこととし、これらを迅速かつ的確に行い、安全かつ円滑な道路交通を確保する。

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 交通安全教育の推進

- (1) 幼児に対しては、幼稚園・保育園等において交通安全の習慣や態度を身につけさせるよう、専門交通指導員による交通教室を開催し幼児の成長に応じた安全指導を行うことで、幼児自身が事故から身を守る能力を体得させ、幼児が巻き込まれる事故発生の防止に努める。
また、保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者にも安全指導を行い、更なる交通安全思想の普及を図る。
- (2) 児童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、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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、学年に合わせた交通安全教室を実施する。
- (3) 高齢化社会が進行するなかで増加する高齢者の交通事故を防止するため、反射材等の物品やチラシの配布を行い、交通安全思想の普及を図る。
 - (4) 自動車等の運転不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、市内を走るコミュニティバスの運転免許証返納者への割引制度の周知及び利用促進を図る。

2 広報活動の充実

- (1) 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おり、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。
- (2) 自動車及び二輪車の運転者としての社会的責任の自覚の徹底、自転車の安全利用の促進、子どもと高齢者等の事故防止、シートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底等を推進する。
- (3) 交通安全団体と協力し、春・秋の全国交通安全運動をはじめとする交通安全運動期間中には、交通事故を1件でも減らすことができるよう、積極的に啓発活動を実施する。
- (4) 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、交通事故等多発地点や高齢者の交通死亡事故防止注意報等の情報について、ウェブサイト等を利用した広報活動を計画的に行う。
- (5) 交通安全思想の普及徹底を図るうえで大きな役割を果たしている交通安全を目的とする交通安全団体については、これらの団体が行う諸事業・諸行事に対する援助を行い、その主体的な活動を促進する。

第3節 安全運転の確保

1 高齢者の安全確保

高齢化の進展により高齢者人口が増えていくことに加え、65歳以上の運転免許保有者の割合も増加傾向で推移していくと、高齢者による交通事故の発生件数は現在よりも増加することが危惧される。このような状況を踏まえ、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を踏まえた事故防止啓発活動と道路交通環境の整備を推進する。

2 こどもの安全確保

- (1) 次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

- (2) 全席シートベルト・チャイルドシート着用を図るため、街頭指導等あらゆる機会を通じシートベルト・チャイルドシート着用推進キャンペーンを積極的に行い、その正しい着用の徹底を図る。

また、ベビーシート、チャイルドシートについては市から乳幼児の保護者に対し、チャイルドシートを無償貸与することにより、交通事故による自動車同乗中の乳幼児の被害の軽減を図り、乳幼児の交通安全、ベビーシート、チャイルドシートの着用を促進する。

3 歩行者の安全確保と遵法意識の向上

- (1) 横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえないため、特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高め、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保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する。
- (2) 歩行者の自主的な交通安全確保を促進するため、交通指導員を委嘱し街頭

啓発活動等を行う。

4 自転車の安全確保と遵法意識の向上

- (1) 自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故の大半には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められている。

そのため、令和8年4月1日から施行された自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、ウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用い、自転車の指導取締り等に対する市民の遵法意識の浸透を図る。

- (2) 自転車事故における高額賠償事例が全国的に発生しており、山梨県では令和元年度に「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定していることから、本市においても、自転車の安全適正利用及び自転車損害賠償責任保険等への加入等の広報啓発に努める。
- (3) 令和5年4月から全ての自転車利用者に対して乗車用ヘルメット着用が努力義務化されているため、ヘルメット着用率向上のため、関係機関・団体と連携し交通安全運動・街頭指導等あらゆる機会を通じて自転車運転者に対し着用の徹底を図る。
- (4) 心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得できるよう、警察や学校、交通安全関係団体と連携し、自転車利用者に対する交通安全教育や街頭啓発を推進する。

5 特定小型原動機付自転車等の小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車等の小型モビリティを利用する若い世代を中心に、特定小型原動機付自転車等の小型モビリティに関する交通ルールについて、分かりやすく、かつ効果のある広報啓発活動を推進する。

また、市内において特定小型原動機付自転車等の小型モビリティに係る悪質・危険な違反行為の多発場所を把握した際は、関係団体と連携した街頭啓発活動等を実施する。

6 生活道路における安全確保

生活道路における交通事故減少のため、こども、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取り組みを進め、「生活道路は人が優先」という意識を市民に浸透することを目指す。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していくうえでは、対策着手段階から一貫して住民意見の反映に留意する。

7 外国人の交通安全対策の推進

トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者が増加しており、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。

日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取り組みを行う必要がある。

取り組みにあたっては、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化等、山梨県関係機関や外国人労働者を雇用する企業等と連携したアプローチが必要となる。

8 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及を推進し、その先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進し、更なる安全確保を実現していく。

第4節 道路交通秩序の維持

1 交通弱者保護の徹底

- (1) 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、こども、高齢者、障がい者等の交通弱者の安全を一層確保するため、「人優先」を基本とし、警察等関係団体と連携した街頭指導や啓発活動等を行うことで交通弱者保護を推進していく。
- (2) 通学路における安全確保のため、市内小中学校から報告される危険箇所について、警察や関係部署・各種管理者との協議を行い、対策を実施する。
また、対策実施後も内容の改善や充実を図る。
- (3) スクールゾーンへの無許可侵入や通学路付近での危険運転等が多発する地点における取締りの強化等を要請することにより、こどもの交通事故防止に努める。
- (4) 年4回実施している交通安全運動を市全体での運動として実施することにより、歩行者、特にこどもと高齢者の保護と安全意識の高揚を図る。

2 危険運転の排除

- (1) 死亡事故等重大事故に直結する飲酒運転の根絶についての広報啓発、指導を強力に行ってきたところであるが、現在においても後を絶たず、重大事故の大きな要因の一つとなっている。
このため、飲酒運転の危険性についての広報啓発や、関係機関への働きかけを通じて飲酒運転の防止を徹底するとともに、指導を一層強化する。
- (2) 運転者に対する交通安全を通じて、暴走行為は「しない」「させない」「見ないかない」の三原則を徹底させるとともに、市内における暴走族・暴走運転行為の絶滅を図る。
また、家庭においては保護者の監督責任と自動車の管理責任の徹底、学校に対しては非行実態の把握と生活指導の強化等を要請する。

- (3) 暴走族等対策を強力に推進するため、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の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりに努める。

第5節 救助・救急活動の充実及び被害者支援の推進

- 1 交通事故による負傷者の救助を図り、負傷を最小限にとどめるため、消防機関等との緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の充実を図る。
- 2 交通事故による損害賠償等について、交通事故当事者が無料法律相談を活用できるよう、窓口にパンフレット等を掲示することで交通事故相談活動の周知徹底を図る。
- 3 消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関・消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保する。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための広報活動

1 置石・投石等の鉄道妨害、自動車の踏切通行時の違反行為、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要があるため、鉄道事業者とも連携し、市民への周知に努める。

2 踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知・徹底を図る。

特に、交通弱者である子どもや高齢者については、各種交通教室において踏切の通過方法等の教育を推進する。

第2節 踏切道における交通事故防止対策

歩行者が利用する際、歩道が狭隘等により危険と判断される場所について、安全施設や路面標示等の設置、またストップマークやグリーンベルトの設置及び既存施設等の補修を実施し、交通事故防止に努める。

第3章 施策の総合的かつ計画的な推進

- 1 交通安全のために講ずべき施策は多方面に渡っているが、これらの施策は相互に密接な関係があるため、連携を保ちつつ総合的に運用するよう努める。
- 2 施策の実施方法の選択にあたっては、交通事故の発生要因と各施策の事故防止の機能を充分勘案し、交通事故発生の防止に努める。
- 3 車社会の量的拡大・質的变化を踏まえ、交通量・交通の流れ等の変動に対応して常に交通の安全が確保されるよう交通安全対策の点検とその改善に努める。
- 4 交通安全施策に市民の声を反映させるとともに交通安全施策に対する市民の理解と協力を得て交通事故防止に努める。なお、交通安全に間接的影響を及ぼす施策の運用についても、交通の安全を直接の目的とする施策と一体になって交通の安全に寄与することとなるよう適切な配慮を行う。
- 5 交通の安全に関する施策の推進にあたっては、各種交通安全関係団体と市が実施する施策が一体となってその効果をあげ得るよう、常に緊密な連絡協調体制の保持に努めるものとする。