

第 11 次 新発田市交通安全計画

令和 5 年 2 月
新発田市交通安全対策会議

目次

第1部 総論.....	1
第1章 計画の考え方.....	1
1 計画の基本理念.....	1
2 計画の性格・期間等.....	1
3 計画の位置づけ.....	1
第2章 交通事故等の現状.....	3
1 道路交通事故の推移と現状.....	3
2 踏切事故の現状.....	3
第3章 交通安全計画における課題と目標.....	4
1 重点課題.....	4
2 その他の分野別課題.....	6
3 第11次交通安全計画の目標.....	7
第4章 課題解決に向けた施策の展開.....	8
1 重点施策.....	8
第2部 講じようとする施策.....	10
I 道路交通の安全についての施策【重点施策】.....	10
第1章 高齢者の交通事故防止.....	10
1 道路・交通安全施設の整備.....	10
2 事故防止対策の推進.....	10
3 教育・啓発の推進.....	10
第2章 歩行者及び自転車の安全確保.....	14
1 歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境の整備.....	14
2 事故防止対策の推進.....	14
3 教育・啓発の推進.....	15
4 自転車利用者に対する指導の推進.....	16
5 歩行者・自転車に対する保護の推進.....	16

第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底	18
1 後部座席を含めた全ての座席における着用意識の普及啓発	18
2 交通指導取締りの強化	19
第4章 飲酒運転の根絶	20
1 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	20
2 交通指導取締りの強化	20
第5章 子どもの交通事故防止	21
1 子どもに対する交通安全教育の充実	21
2 通学路の安全確保に向けた取組	21
3 通学路以外の経路に対する取組	21
II 道路交通の分野別施策	22
第1章 道路交通環境の整備	22
1 道路等の整備	22
2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進	22
3 高齢者等の移動手段の確保・充実	23
4 道路使用・占用の適正化	24
5 総合的な駐車対策の推進	24
6 自転車利用環境の総合的整備	24
7 TDM（交通需要マネジメント）の推進	24
8 交通事故防止対策の推進	25
9 災害に備えた道路交通環境の整備	25
10 効果的な交通規制の推進	25
11 その他の道路交通環境の整備	26
第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策	27
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	28
3 効果的な交通安全教育の推進	29
4 地域社会における交通安全意識の高揚	30
第3章 安全運転の確保	31
1 運転者教育等の充実	31
2 事業者に対する安全運転管理の指導	31

3	交通労働災害の防止.....	32
第4章	車両の安全性の確保.....	33
1	車両の安全性の確保.....	33
第5章	道路交通秩序の維持.....	34
1	交通指導取締りの強化.....	34
2	駐車秩序の確立.....	34
第6章	救助・救急活動の充実.....	36
1	救助・救急体制の整備.....	36
2	救急医療体制の整備.....	36
第7章	被害者支援の充実と推進.....	38
1	交通事故相談業務の充実.....	38
2	交通災害共済の加入促進.....	38
3	交通遺児等対策の充実.....	38
4	自転車損害賠償保険等の加入促進.....	38
III	踏切道の安全についての施策.....	39
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等.....	39
2	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置.....	39
	交通安全対策基本法（抄）.....	40
	新発田市交通安全条例.....	41
	新発田市交通安全対策会議規則.....	43
	新発田市交通安全対策会議通学路交通安全部会運営要綱.....	44
	新発田市交通安全対策会議委員名簿.....	45

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画の基本理念

真に豊かで活力ある地域社会を構築していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。

交通安全の確保は、安全で安心な地域社会の実現を図っていくために重要な要素であることから、昭和46年以降10次にわたって国の交通安全基本計画及び新潟県の交通安全計画に基づく「新発田市交通安全計画」を策定し、市及び関係行政機関・団体が一体となって各種の施策を推進してきました。

その結果、平成23年には302件だった交通事故発生件数が、令和2年には151件と10年間で5割にまで減少しました。

交通事故による死者数（交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者の数）は、増減を繰り返しながら減少傾向を示し、平成23年から令和2年の10年間では、平成25年の6人でしたが、平成30年、令和元年は2人にまで減少しました。

死者数が減少した背景には、道路交通法等の一部改正による飲酒運転や無免許運転等に対する厳罰化、シートベルト着用率の向上、交通安全思想の普及、道路交通環境の整備促進、衝突被害軽減ブレーキ等先進技術による車両の安全性向上、ドクターヘリを始めとする救急医療体制の整備・拡充等が効果を発揮したと考えられます。

しかしながら、交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然高く、高齢者加害事故も増加傾向にあります。

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

第11次新発田市交通安全計画は、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全思想の啓発・普及を図るため、計画段階から市民が参加できる参加・協働型の交通安全活動を推進し、市民が安心して外出したり移動したりできる新発田市を築きあげていくために策定するものです。

2 計画の性格・期間等

(1) この計画は、新発田市交通安全対策会議が国の交通安全基本計画及び新潟県の交通安全計画に基づき策定するものです。

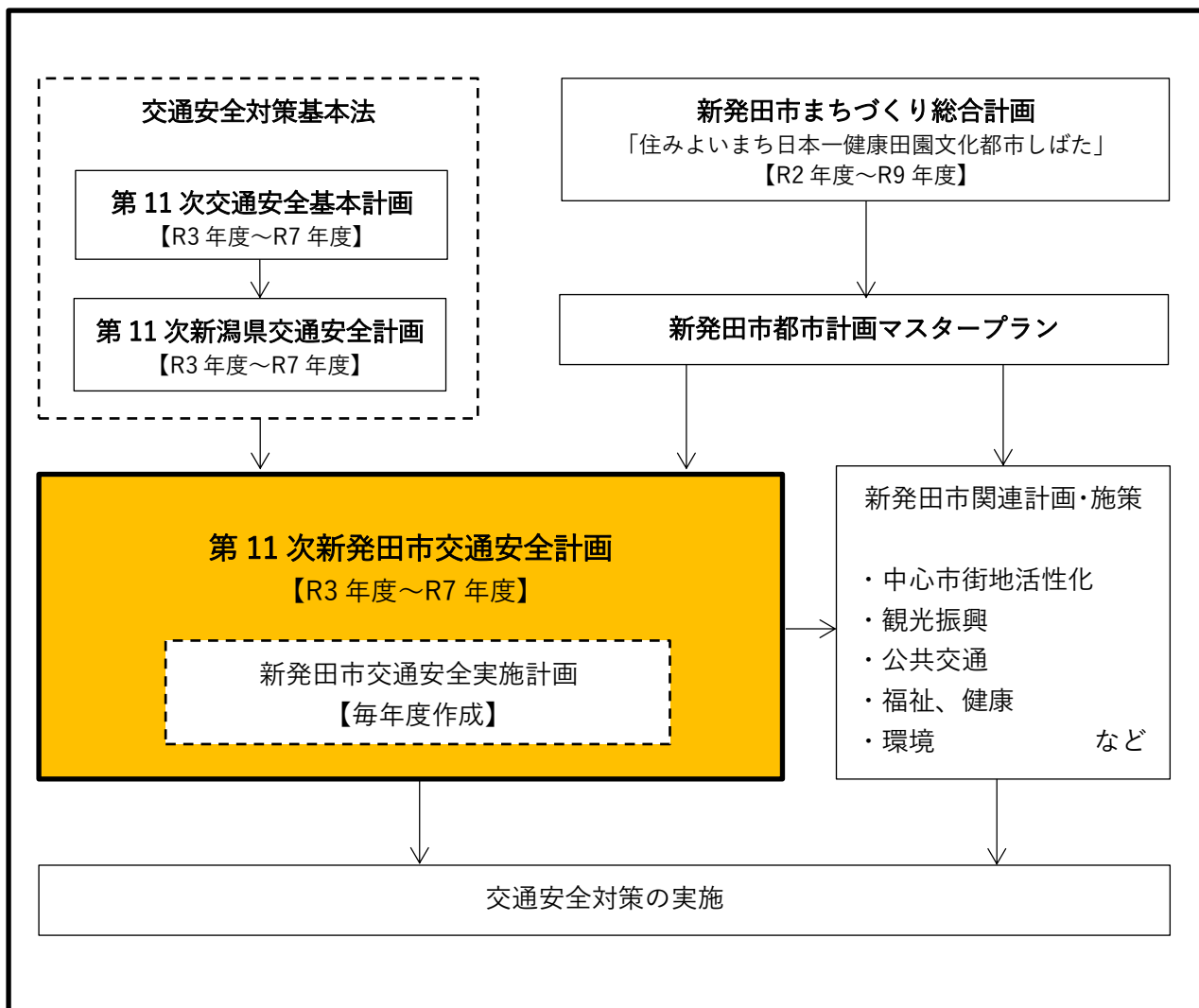
策定にあたっては、本市の実情に合ったものになるよう配慮しました。

(2) この計画は、本市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、本市と本市を管轄する国及び県の行政機関等が実施する大綱を定めたものです。

(3) この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、年度ごとの具体的な事業計画については、毎年度この計画に基づき「新発田市交通安全実施計画」を策定します。

3 計画の位置づけ

新発田市まちづくり総合計画に掲げる交通安全にかかる施策を推進するものであるとともに、国や県の交通安全計画、市の関連計画との整合性を図りながら、市のみならず関係機関・団体が一体となって施策を展開するための指針となるものです。



第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の推移と現状

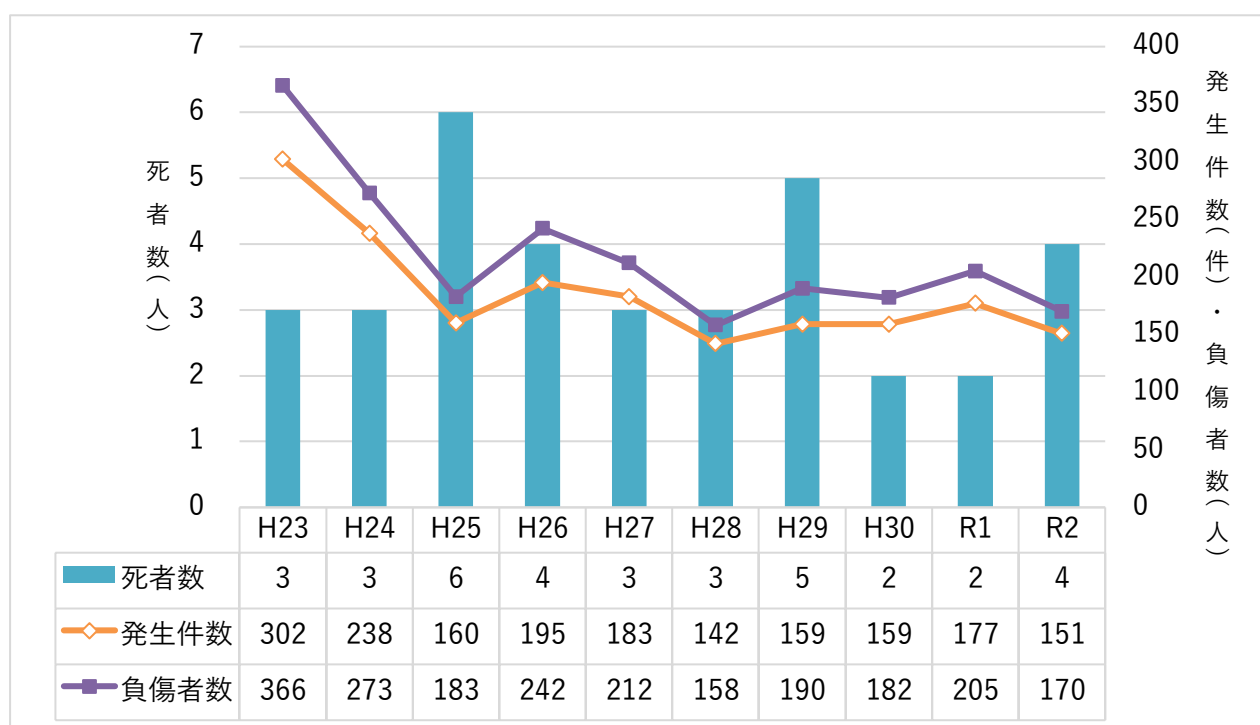
(1) これまでの推移

本市における交通事故による死者数は、昭和46、48年の14人をピークに減少傾向にあり、昭和52年には死者ゼロ数ゼロを達成しました。

その後は増減を繰り返し、平成2年を境に増加傾向に転じ、平成12年には統計上、最多となる17人の犠牲者を出したものの、その後は1桁台前半で推移しています。

また、交通事故発生件数及び負傷者数はいずれも、年々減少傾向にあります。

■新発田市内で発生した交通事故の10年間の推移



(2) 現状

本市における交通事故発生状況は、近年減少傾向にあり、令和2年は、発生件数151件、負傷者数170人で平成23年の発生件数302件、負傷者数366人と比較してそれぞれ大幅に減少しました。

また、死者数も増減を繰り返しながら、平成30年、令和元年には2人にまで減少したものの、依然、交通死亡事故根絶には至っていません。

2 踏切事故の現状

本市における重大な踏切事故は発生していません。

しかし、踏切事故は発生すると大惨事につながることから、今後も踏切の安全対策を図っていくことが必要です。

第3章 交通安全計画における課題と目標

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

令和元年度の高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は、全体の56.5%で全体に占める割合が年々増加しており、死者数は1人で全体の半数でした。令和2年には事故件数は53.6%と割合はやや減少したものの、4人の死者数はすべて高齢者となっています。

本市の人口の高齢化率は令和2年に、32.0%に達しており、今後もさらに高齢化が進むことを踏まえて、高齢者が安全に、かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

また、高齢運転者の加齢に伴う身体的な衰えや認知機能の低下が原因とする交通事故がマスコミ等で大きく取り上げられ、社会的反響が大きいものとなっており、このような「高齢者加害事故」を減少させるためにも、運動機能の低下を自覚させる体験型の交通安全教育を推進するとともに、安全運転サポート車など安全運転を支える先進技術の活用促進と、運転免許証の自主返納制度の利用促進を図り、高齢者の交通事故防止対策に取り組んでいくことが必要です。

■新発田市の高齢者事故等の推移

区分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
高齢者事故件数 (発生件数に占める割合)	53件 (37.3%)	78件 (49.1%)	52件 (32.7%)	100件 (56.5%)	81件 (53.5%)
高齢者死者数 (死者数に占める割合)	0人 (0.0%)	5人 (100.0%)	2人 (100.0%)	1人 (50.0%)	4人 (100.0%)
高齢者加害事故件数 (発生件数に占める割合)	31件 (21.8%)	39件 (24.5%)	34件 (21.4%)	63件 (35.6%)	48件 (31.9%)

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

令和2年中の本市における交通事故死者4人のうち、歩行者が1人で自転車乗車中は0人で死者数全体の25%を占めています。

安全で安心な社会を実現するためには、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、特に高齢者や子ども、障がい者等の交通弱者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。

そのため、人優先の考えの下、通学路、未就学児の移動経路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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ていく必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間を確保するなど交通環境の整備を促進するとともに、自転車利用者に対する、自転車の交通ルールやマナー等の交通安全教育を推進する必要があります。

■新発田市の歩行者事故の発生状況

区 分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
歩行者事故件数 (発生件数に占める割合)	15件 (10.6%)	25件 (15.7%)	15件 (9.4%)	27件 (15.3%)	23件 (15.2%)
歩行者事故死者数 (死者数に占める割合)	1人 (33.3%)	2人 (40.0%)	1人 (50.0%)	1人 (50.0%)	1人 (25.0%)
歩行者事故負傷者数 (発生件数に占める割合)	16人 (10.1%)	24人 (15.1%)	14人 (8.8%)	27人 (15.3%)	22人 (14.6%)

■新発田市の自転車事故の発生状況

区 分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
自転車事故件数 (発生件数に占める割合)	20件 (14.1%)	19件 (11.9%)	20件 (12.6%)	36件 (20.3%)	20件 (13.2%)
自転車事故死者数 (死者数に占める割合)	0人 (0.0%)	2人 (40.0%)	1人 (50.0%)	1人 (50.0%)	0人 (0.0%)
自転車事故負傷者数 (発生件数に占める割合)	19人 (13.4%)	17人 (10.7%)	19人 (10.9%)	35人 (19.8%)	20人 (13.2%)

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との合同調査の結果、令和2年中の県内における一般道での運転席・助手席のシートベルト着用率は全国平均をやや上回りましたが、後部座席は、全国平均を上回ったものの、2年連続で前年を下回りました。

高速道路においても、運転席・助手席の着用率は全国平均を上回りましたが、後部座席は前年より2.3%低い70.6%となり、全国平均の75.8%も下回る状況になっています。

このため、交通指導取締りを強化するとともに、交通安全教育や広報活動を通じて、全ての座席でのシートベルト着用の徹底と交通事故の被害軽減を図る必要があります。

また、チャイルドシートについても、令和元年の調査によれば、使用率が62.8%と全国平均の使用率70.5%を下回っている状況にあり、使用意識を向上させて、交通事故時の被害軽減を図る必要があります。

■一般道におけるシートベルト着用率

区 分		H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
全 国	運 転 席	98.5%	98.6%	98.8%	98.8%	99.0%
	助 手 席	94.9%	95.2%	95.9%	95.9%	96.5%
	後部座席	36.0%	36.4%	38.0%	39.2%	40.3%
新潟県	運 転 席	98.2%	98.6%	99.1%	99.2%	99.2%
	助 手 席	93.9%	94.1%	96.6%	96.3%	97.2%
	後部座席	43.7%	49.7%	54.1%	51.9%	51.3%

(警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)

■チャイルドシート使用率

区 分	H28年	H29年	H30年	R元年
全 国	64.2%	64.1%	66.2%	70.5%
新潟県	49.0%	52.3%	63.3%	62.8%

※R2年調査なし（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による）

(4) 飲酒運転の根絶

平成29年から飲酒運転による交通事故が毎年発生しており、令和2年には5件と大幅に増加し、全国的にも依然として飲酒運転が原因とする交通事故が後を絶ちません。

悪質・危険な飲酒運転を無くすため、広報啓発活動を引き続き推進し、地域や職場等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転をしない・させない・許さない」という市民規範意識の確立を図る必要があります。

また、交通指導取締り体制等を充実し、飲酒運転周辺者三罪（車両提供罪・酒類提供罪・同乗罪）を中心とした背後責任の追及など、飲酒運転根絶に向けた取組を推進する必要があります。

■新発田市の飲酒運転による交通事故発生状況

区分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
発生件数	0件	1件	3件	1件	5件
死者数	0人	0人	0人	0人	0人
負傷者数	0人	11人	3人	5人	10人

(5) 子どもの交通事故防止

本市では令和元年に子どもの交通死亡事故が発生し、全国では登下校中の児童の列に自動車がかぶる事故や子どもが犠牲となる痛ましい交通事故が相次いで発生しています。

子どもが関与する交通事故を減少させるとともに、引き続き子どもが交通事故の犠牲者にならないよう、交通安全教育の充実を図る必要があります。

■新発田市の子ども事故発生状況

区分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
発生件数	6件	3件	8件	12件	6件
死者数	0人	0人	0人	1人	0人
負傷者数	7人	3人	8人	12人	6人

■新発田市の高校生事故発生状況

区分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
発生件数	6件	2件	4件	7件	6件
死者数	0人	0人	0人	0人	0人
負傷者数	5人	2人	4人	8人	6人

2 その他の分野別課題

本市における交通事故死者数はピーク時（H12年：17人）に比較すると約4分の1にまで減少し、令和2年中の事故発生件数は151件、死者数と負傷者数を合わせた死傷者数は174人となりました。

交通事故による死者数を減少させることはもとより、これらの交通事故そのものを減少させて「安心して歩ける、安心して走れる新発田市」を目指し、

(1) 分野別施策

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策
- 安全運転の確保

- 車両の安全性の確保
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の充実と推進

(2) 踏切道の安全についての施策

- 踏切道保安設備の整備及び交通規制の実施等
- その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置を推進します。

3 第 11 次交通安全計画の目標

令和 7 年までに年間の交通事故死者数ゼロ、重傷者数を 37 人以下にすることを目指します。

第 10 次新発田市交通安全計画では、「年間の交通死亡事故発生件数を減少させることにより、交通死亡事故による死者数を限りなくゼロに近づける」ことを目標に掲げ、併せて交通事故発生件数と負傷者数の減少を目指し、各種施策を推進してきました。

第 10 次新発田市交通安全計画期間中（平成 29 年から令和 2 年）の交通事故発生件数は平均で 162 件、負傷者数は 187 人、死者数 3 人と第 9 次新発田市交通安全計画期間中（平成 23 年から平成 28 年までの 6 か年の平均事故発生件数 204 件、負傷者数 239 件、死者数 3 人）と比較して確実に減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき、関係機関・団体と連携して実施してきた施策は一定の効果があったものと考えられます。

今後も、人命尊重の理念にたって、関係機関・団体と連携を図りながら、以下の施策を着実に推進することにより、交通事故発生件数のさらなる減少と交通事故による死傷者数の抑制に努めます。

本市における交通事故発生件数、死者数、負傷者数は増減を繰り返し、長期的に見れば減少傾向にあるものの、未だに尊い命が交通事故の犠牲になっている現状を踏まえ、第 11 次新発田市交通安全計画においては、これまで以上の諸対策を推進することにより、本計画の最終年である令和 7 年までには死者数をゼロにすることを達成することを目指します。

さらに、今後、死傷者減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者の減少にも一層積極的に取り組みます。

国の第 11 次交通安全基本計画及び第 11 次新潟県交通安全計画から死傷者数に代わり、命に関わり優先度が高い重傷者数を目標値に設定したことから、本計画においても重傷者数を目標値に設定することとし、令和 7 年までに年間の重傷者数を 37 人以下とすることを目指します。

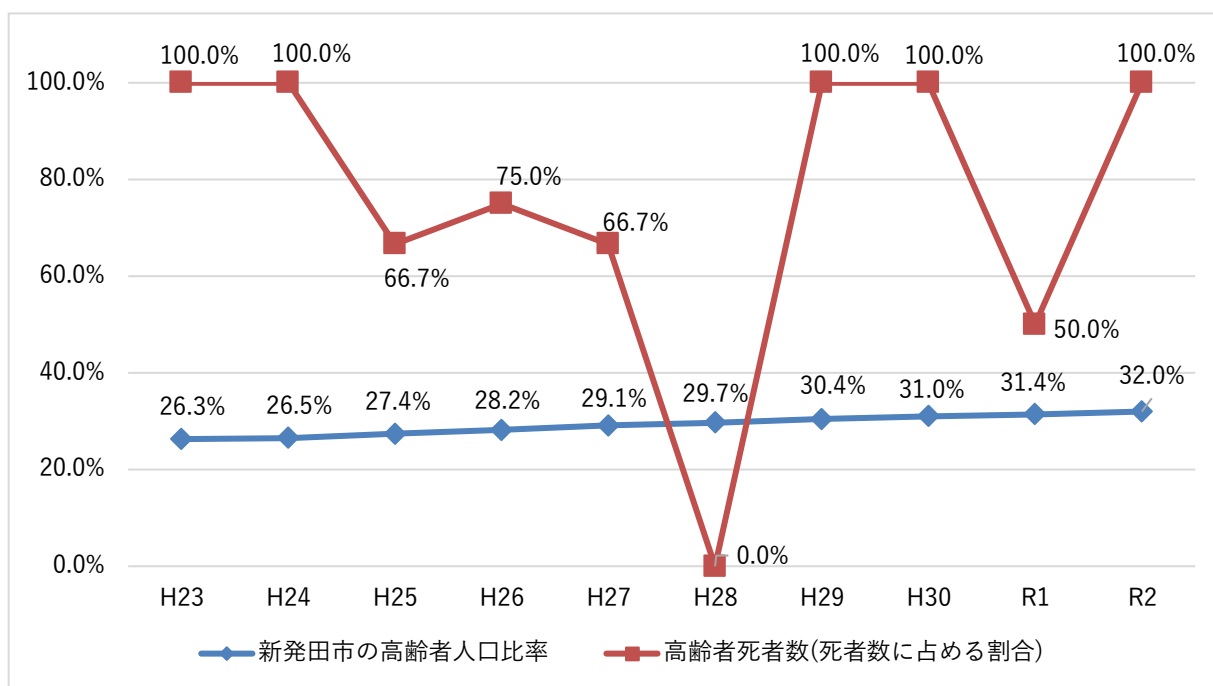
第4章 課題解決に向けた施策の展開

1 重点施策

(1) 高齢者の交通事故防止

65歳以上の高齢者の死亡事故は、平成28年には0件であったものの、全死者に占める高齢者の割合は、平成19年以降半数を超えており、さらに高齢化が進むことを踏まえると、高齢者の死亡事故を抑止することが死亡事故全体の発生を抑止することにつながります。

■交通事故死者に占める高齢者の割合



(高齢化率：新発田市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画)

高齢者は、歩行中や自転車乗用中の事故で死亡する割合が高いことから、これらの点に重点を置き、歩行者や自転車利用者としての交通ルールやマナーを確認するなどの参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、夜間の交通事故防止に効果的な夜光反射材の着用を推進していく必要があります。

また、高齢者は被害者となるばかりではなく、運転者として加害者となる事故が多発する傾向を示しており、今後も、高齢運転者が増加することに伴い、高齢者が事故を起こさないようにするため、補償運転の推奨や運転機能の低下を自覚できる交通安全教育を広く推進するとともに、身体機能の低下により運転に不安を感じている高齢運転者に対し、運転免許証の自主返納制度の周知を図ります。

これに加え、交通安全施設や歩道、道路照明の整備などの道路交通環境整備を行うことにより、期間中の各年において前年よりも高齢者の死者数を減少させることを目指します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者及び自転車乗用中の交通事故死者は概ね横ばい傾向にあるものの、歩行者と自転車乗用者のさらなる安全確保のために、歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境整備を推進する

とともに、身近な道路の安全性を高めるための交通安全教育等の充実に努め、歩行者及び自転車乗用中の安全確保を図ります。

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

後部座席のシートベルトは着用が義務付けられているものの、県内の一般道においては、運転席や助手席と比較した場合に着用率が低調であり、その背景としては、一般道における行政罰がないことや、後部座席同乗者の着用意識の低さが考えられます。

後部座席は特に交通事故発生時には車外放出の危険性が増加し、死亡・重大事故に発展するおそれが高いことから、積極的に着用を推進する必要があります。

また、チャイルドシートは、6歳未満の幼児の体型からシートベルトをした場合に危険を招く可能性があるため、その利用が求められていますが、家庭に複数台の自動車を保有している場合が多く、チャイルドシートの移し替えを嫌うなどの理由により、使用率が低くなっています。

シートベルトやチャイルドシートを着用していた場合と非着用の場合、致死率に極めて大きな差があることから、広報活動や街頭での交通指導取締りを通じて、シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底により交通事故の被害軽減を図ります。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、平成18年の道路交通法一部改正以降大幅に減少し、平成28年には発生件数が0件となりましたが、平成29年以降飲酒運転による交通事故が毎年発生しています。

故意犯罪である飲酒運転根絶の取組を進めるため、地域・職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発、ハンドルキーパー運動の普及啓発を図る必要があります。

また、悪質性、危険性の高い飲酒運転の取締りを一段と強化し、周辺者に対しても、飲酒運転をしない、させない、許さないとの意識を高めさせ、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

(5) 子どもの交通事故防止

近年、全国で登下校中の児童の列に自動車が入り込む事故や子どもが犠牲となる痛ましい交通事故が相次いで発生しています。

子どもが関与する交通事故を減少させるとともに、引き続き子どもが交通事故の犠牲者にならないよう、交通安全教育の充実に努めます。

また、新発田市通学路交通安全プログラム（通学路の安全確保に関する取組の方針）に基づき、児童生徒が安全に通学できるよう、定期的に通学路の合同点検を行い危険箇所の実態把握に努め、通学路の安全性を向上に努めます。

これに加え、未就学児が移動する経路の危険箇所の緊急安全点検を行い、道路交通の実態に応じた必要な対策を推進します。

第2部 講じようとする施策

I 道路交通の安全についての施策【重点施策】

第1章 高齢者の交通事故防止

1 道路・交通安全施設の整備

(1) 高齢者等の安全に資する歩行空間の整備

計画的な道路・交通安全施設等の整備を推進するため、適切な予算措置を講じ、以下の整備を推進します。

ア 歩行空間のバリアフリー化の推進

高齢者等（高齢者、障がい者、妊産婦その他の者で、日常生活又は社会生活において行動上制限を受けている者）の円滑な社会参加を実現するため、公共的施設（官公庁、公共交通機関の施設、病院等）の周辺等における歩道や信号機等、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設等の整備を推進します。

イ 安全な道路ネットワークの更新

バイパスの整備により生活道路への車の流入を減らすことや歩行空間の整備等により自動車、自転車、歩行者等の分離を推進します。

(2) 高齢者の視点を生かした道路整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、高齢者を始めとした地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う「交通安全総点検」を積極的に推進します。

2 事故防止対策の推進

(1) 交通事故多発の区間・交差点・単路での重点的な事故対策

ア 事故危険箇所における事故抑止対策の実施

死傷事故が多発している区間・交差点・単路や、ビックデータの活用等による潜在的な事故危険区間について、道路管理者及び公安委員会が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

イ 高齢者の街頭指導等の推進

高齢の歩行者・自転車利用者に対する保護誘導や街頭指導を推進します。

(2) 高齢者の特性に応じた効果的な対策の推進

高齢者が関与する交通事故の発生状況等について調査分析を行うとともに、高齢者の身体特性あるいは行動特性を加味し、これらの分析結果を踏まえた総合的な交通事故防止対策を関係機関・団体と連携して推進します。

3 教育・啓発の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教育の充実

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者の交通行

動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識の習得を促進するほか、高齢運転者はもとより、家族等を含めた有識者等による交通安全講演会を開催するなどして、交通安全意識の高揚を図ります。

併せて、自転車乗車中に交通事故で負傷した場合、特に頭部保護が重要であることから、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、ヘルメットの着用を推進します。

そのため、歩行環境シミュレーター等の交通安全教育資機材等を活用した参加・体験・実践型交通安全教育や、関係団体、地域ボランティア、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、各種催し物等の多様な交通安全教育を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常に接する見守り活動等の機会を利用した助言等により、高齢者の移動時の安全が地域全体で確保されているよう努めます。

イ 高齢者による県民運動の実施

高齢者が自ら参加して「事故にあわない・起こさない」意識を醸成する「いきいきクラブ・チャレンジ100」等の県民運動を推進します。

ウ 夜光反射材の普及促進

本市においては、高齢者が夕暮れから夜間にかけて道路を横断中に交通事故に遭うケースが多いことから、関係機関・団体と連携して夜光反射材用品の普及促進に取組ほか、夜光反射材の視認性効果の実験等による参加・体験・実践型教育により、夜光反射材や各種反射用品の自発的な活用の促進に取組ます。

エ 交通安全教育指導者の育成

交通安全指導員等に対して、有識者による高齢運転者に対する交通指導を内容とした研修会を開催するなどして、交通安全指導員等の育成と指導力向上を図ります。

オ 安全な運転を行うために必要な技能と知識の習得

運転適性検査車の活用や自動車教習所等と連携した高齢運転者スクールの開催により、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、運転適性指導及び運転技能指導を推進するほか、高齢運転者に対する認知機能検査や高齢者マーク等の必要性を理解させるための対策を推進します。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進します。

カ 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすを製造するメーカー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を推進します。

(2) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者講習の充実

高齢者講習の効果的な実施、更新時講習における高齢者学級の充実等に努めます。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細やかな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努めます。

イ 高齢運転者の受講機会の拡大

関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

ウ 改正道路交通法の一部改正による周知

75歳以上で、一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることから、制度の周知に努めます。

エ 高齢者支援策の推進

自動車等の運転に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、関係機関が連携して、運転経歴証明書制度の周知を図ります。また、運転免許証を自主返納した人に対する公共交通機関の運賃割引の支援施策について、運行事業者と連携し検討を進めます。

(3) 地域及び家庭における交通安全運動の推進

高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、子どもから大人、そして高齢者まで社会全体が高齢者を交通事故から守るという風潮を生み出し、総合的な交通安全思想の普及促進を図るために、次の取組を行います。

ア 市民参加型の交通安全運動の充実・発展

高齢者の交通事故防止運動や各季の交通安全運動等の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、重点、実施計画について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動等の充実を図ります。

さらに、効果的な運動を推進するため、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地域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、その防止の重要性について認識を高めるための運動を展開します。

また、地域ボランティア活動の活性化を図るため、若い世代の参加を積極的に呼びかけるとともに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

イ 重点としての積極的取組

交通安全運動等の実施に当たり、「高齢者の交通事故防止」を運動の重点として積極的に取り上げ、広く市民に周知するとともに、交通安全指導員、市交通安全対策担当者及び関係機関・団体、地域住民等が一体となって、高齢者の交通事故防止に取組めます。

(4) 安全意識・保護意識の啓発強化

ア ライト早めの点灯等の呼びかけ

日没時間の早まる秋以降、夕暮れ時から夜間にかけて高齢者等が道路を歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯（ライト）の早め点灯の呼びかけを行います。

また、前照灯の上向き・下向きのこまめな切り替えによる前方の安全確認と歩行者保護意識を高める運転について推進を図ります。

イ 高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成

運転免許取得者の中で、70歳以上の高齢者は、身体機能の低下が運転に影響を及ぼすおそれがあることから、いわゆる高齢者マークを付けて自動車を運転するよう広報啓発を図ります。

また、市民に対し高齢者マークを付けた車両に対する保護意識を高めるよう啓発に努めます。

ウ 安全運転サポート車の普及促進

ペダルの踏み間違い等運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を推進します。

エ 補償運転の普及啓発

高齢運転者が加害者となる交通事故が多発していること等を踏まえ、加齢に伴う心身の衰えによって生じる危険を回避するため、自分自身の体調、天候、道路状況等を考え、安全で余裕を持った運転行動である補償運転を推奨し、普及啓発に努めます。

オ 高齢者の交通事故防止のための広報

高齢者自身の安全意識の醸成と運転者の高齢者への保護意識を強化するために、高齢者の交通事故の特徴等を幅広く広報します。

第2章 歩行者及び自転車の安全確保

1 歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境の整備

(1) 歩行空間の整備・改良

計画的な歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境整備を推進するため、適切な予算措置を講じ、以下の取組を推進します。

ア 歩行者が安心・安全に利用できる歩行空間整備の推進

歩道を設置するための既存道路の拡幅、バリアフリー化された歩道の整備、市街地の幹線道路の無電柱化、信号灯器のLED化、音響式信号機の設置や道路標識の高輝度化を図り、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設等の整備・改良を推進します。

イ 歩行空間のバリアフリー化の推進（P10 第1章1(1)ア）

ウ 生活道路における安全確保

地域における道路交通状況等を踏まえ、各地域における生活道路を対象として、自動車の速度抑制を図るための道路環境の整備、交通取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じます。

また、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抑制するため、幹線道路における交通安全対策及び交通の円滑化を推進するとともに、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離を推進します。

(2) 通学路等における歩行空間の整備

歩道の整備に限らず、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法による整備により、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出します。特に、小学校や幼稚園・保育園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を積極的に推進します。

(3) 自転車空間の設置・改良

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）を参考とし、自転車の通行を歩行者や自動車と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進します。

2 事故防止対策の推進

(1) 事故防止のための道路占用の適正化

ア 道路占用の適正化

歩行者の通行が円滑に行えるように道路占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し安全な道路交通を確保するため、適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、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

道路交通に支障を与える不法占用物件については、その実態把握に努めるとともに道路管理者と警察が連携を図りながら、市街地を重点にその是正を行います。

特に歩道上における不法占用物件等については、歩行者の通行の支障となり危険であるため、指導等による排除を行います。

さらに、道路上から不法道路占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚を待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

ウ 道路の掘り起こしの規制等

道路の掘り起こしを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

(2) 自動車利用環境の総合整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転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の整備を推進します。

ア 歩行者及び自転車の安全な通行のための交通規制の推進

交通実態を踏まえ、関係機関と連携を図りながら、必要な交通規制を検討し、歩行者及び自転車の安全な通行を確保します。

イ 歩行空間を確保するための自転車等駐車場の整備

市において、駅前広場内又は周辺において自転車等駐車場を整備し、放置自転車を解消して歩道空間を確保します。

(3) 通学路の安全確保の推進

通学路における安全を確保するため、通学路交通安全プログラムに基づき、定期的に合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、未就学児が移動する経路の緊急安全点検等を行い、道路交通実態に応じて、警察、教育委員会、学校、幼稚園・保育園等、地域、道路管理者等が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

3 教育・啓発の推進

(1) 自転車の安全利用の推進

自転車が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、正しい交通マナーを実践しなければならないことを踏まえた啓発を行います。

自転車乗車中の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」の活用などにより、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。自転車は配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているものの、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者に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、こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者となった場合への備えとして、令和4年10月1日から「新潟県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により損害賠償責任保険等の加入が義務化されることから、損害賠償責任保険等の周知を図り、加入促進に向けた広報を推進します。

(2) 効果的交通安全教育の推進

ア 各年齢層に応じた参加・体験・実践型交通安全教育の推進

受講者が安全に道路を通行するために必要な技能や基本的な歩行者及び自転車の通行にかかる交通ルール・マナーを始め交通安全の知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにす

るため、各年齢層の特徴をとらえた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施するとともに、令和5年4月1日から道路交通法の一部改正により、ヘルメットの着用が努力義務化されることから、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、幼児・児童、中学・高校生や高齢者等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進します。

また、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者等については、対象者が集まる場所へ出向いて行う、出前・出張型の交通安全教育を積極的に実施するほか、家庭訪問による個別指導に努めます。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体験できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及・促進を図ります。

イ 学校における安全教育の推進

学校安全教育指導者研修会

児童・生徒の学校や地域における交通事故防止を推進するため、講義・実技・演習等を通じて指導者の資質向上と児童生徒への交通安全教育の徹底を図るよう指導します。

(3) 交通安全運動等を通じた意識啓発

横断歩行者を守る交通事故防止運動や各季の交通安全運動等の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、重点等の実施計画について、広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動等の充実を図ります。

さらに、効果的な運動を推進するため、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地域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、交通事故は身近なものであり、その防止の重要性について認識を高めるための運動を展開します。

また、地域ボランティア活動の活性化を図るため、若い世代の参加を積極的に呼びかけるとともに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

(4) 広報・普及活動の強化

ア 歩行者や自転車の交通ルールについて理解を深めるため、テレビやラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用するほか、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報の実施など、県、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

イ 自転車利用者の交通ルール遵守及びマナーの向上のため、一時停止・安全確認等の励行、歩道通行時におけるルール・マナー、夜間における灯火の点灯・反射材の取付け、さらには幼児用ヘルメット着用等の安全利用に関する広報啓発活動を強化します。

4 自転車利用者に対する指導の推進

良好な自転車秩序実現のために、酒酔い運転や制動装置不良車運転など「自転車運転者講習」にかかる危険行為に対する指導取締りを強化します。

5 歩行者・自転車に対する保護の推進

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速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、交通安全教育を推進するとともに、横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者、自転車利用者の通行を妨げる歩行者妨害等違反の取締りを強化します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

1 後部座席を含めた全ての座席における着用意識の普及啓発

(1) 交通安全教育を通じた着用意識の啓発

ア シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

各種研修会等において各世代に対し、自動車の特性に関する理解を深めるとともに、自動車乗車中に交通事故が発生した場合のシートベルト及びチャイルドシートによる被害軽減効果を理解させ、正しい着用を行うよう意識啓発を図ります。

イ 学校等におけるシートベルト及びチャイルドシート着用の指導

幼児や児童生徒の自動車乗車中における負傷を防ぐため、幼稚園・保育園等、小学校・中学校等においてシートベルトとチャイルドシートの正しい着用と有効性について指導を行います。

(2) 交通安全運動での重点的取組の推進

交通安全運動において、シートベルト全座席着用及びチャイルドシートの着用の徹底について呼びかけるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育等の開催により、シートベルトと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理解を深めるよう指導します。

(3) 広報・普及活動の強化

ア 効果的な広報の実施

シートベルトと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理解を深めてもらうため、交通安全の広報にあたっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用するほか、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範な広報の実施など、県、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

イ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

車外放出事故の発生実態を鑑み、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、特に着用率の低い後部座席の着用の徹底を図ります。

ウ チャイルドシートの正しい着用の推進

チャイルドシートの着用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育園等との連携により保護者等に対して、着用推進シンボルマークを活用するなど、効果的な広報啓発を推進し、正しい着用の徹底を図ります。

特に、比較的年齢の高い児童の保護者等に対し、その取組を強化します。

(4) 運転従事者、事業者に対する安全講習及び指導

ア 安全運転管理者に対する指導の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を通じ、交通事故の実態や交通法規の改正内容等の情報を提供し、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内においてシートベルト全座席着用の徹底を始めとする安全運転管理が適切に行われるよう指導します。

イ 運転免許更新時及び取得時における運転者教育の実施

運転免許更新時及び取得時講習を通じて、事故発生事例等を活用し、シートベルト及びチャイルドシートの着用の有効性に関する安全教育を実施します。

ウ 運行管理者等に対する指導

運行管理者等に対する指導講習において、事業所内で運転手に対しシートベルト着用等、交通

安全教育が適切に行われるよう指導します。

2 交通指導取締りの強化

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用にかかる違反について、街頭における指導取締りを徹底します。

第4章 飲酒運転の根絶

1 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

(1) 交通安全運動での取組の推進

各季の交通安全運動及び交通事故防止運動において、飲酒運転の根絶について呼びかけるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催により、飲酒運転の危険性や飲酒事故の実態を周知し、飲酒運転の危険性について理解が深まるよう取組ます。

(2) 広報・普及活動の強化

飲酒運転の危険性について理解を深めるため、飲酒運転による交通事故の実態等の周知に努めます。飲酒運転防止の広報に当たっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用するほか、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報の実施など、関係機関・団体を通じて積極的に推進し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

また、取組をさらに進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発と酒類製造・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、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行や自動車運転代行の活用等の広報に努めます。

(3) 自動車運送事業者との連携強化

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や飲酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業用自動車に係る飲酒運転ゼロを目指します。

2 交通指導取締りの強化

飲酒運転根絶のため積極的な取締りを推進するとともに、飲酒運転周辺者三罪（車両等提供罪・酒類提供罪・同乗罪）を中心とした背後責任の事件捜査強化を図ります。

第5章 子どもの交通事故防止

1 子どもに対する交通安全教育の充実

(1) 年齢層に応じた交通安全教育の充実

幼稚園・保育園等、小・中学校、高校等において実施する交通安全教育を通じて、交通安全の基本的なルールの遵守と交通マナーを実践する態度を習得させ、日常生活において必要な技能及び知識を各年齢層に応じて、学校等及び関係機関・団体と連携した分かりやすい指導に努めます。

(2) 幼児に対する交通安全教育（P28 第2章2(1)）

(3) 小学生に対する交通安全教育（P28 第2章2(2)）

(4) 中学生に対する交通安全教育（P28 第2章2(3)）

(5) 高校生に対する交通安全教育（P28 第2章2(4)）

2 通学路の安全確保に向けた取組

新発田市通学路交通安全プログラムに基づき、関係機関等が連携し、児童生徒が安全で安心して通学できるよう通学路の安全確保に関する取組を進めます。

(1) 通学路の危険箇所の把握

小・中学校では児童生徒、保護者、自治会等からの情報を受け通学路の危険箇所の把握を行います。

(2) 合同点検の実施

道路管理者、警察、学校、保護者、自治会関係者、市、教育委員会等による合同点検を行い、通学路の危険箇所の実態把握と事故防止対策を検討します。

(3) 対策の実施

合同点検の結果を踏まえ、道路管理者、警察、学校、保護者、自治会関係者、市、教育委員会等で対策を実施します。

(4) 対策効果の検証

対策実施箇所について、学校等に聞き取りを行い対策効果の検証を行い対策内容の改善・充実に努めます。

(5) 通学路等における歩行空間の整備（P14 第2章1(2)）

(6) 通学路等を利用する車両等に対し、児童・生徒等の付近を通過する際の徐行奨励の啓発を推進します。

3 通学路以外の経路に対する取組

未就学児が日常的に移動する経路の緊急安全点検等を行い、道路交通の実態に応じ、道路管理者、警察、学校、保護者、自治会関係者、市、教育委員会等が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

II 道路交通の分野別施策

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備

(1) 交通事故多発区間の重点的な事故対策

ア 事故危険箇所における事故抑止対策の実施（P10 第1章2(1)ア）

(2) 歩道・自転車歩行者道の整備

ア 歩行者のための道路空間の整備

通学路等の歩行者の安全を確保する必要がある区間について、歩道等の整備を推進します。

イ 自転車の安全な通行の確保

自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進します。

(3) 改築等による交通事故対策

交差点における安全で円滑な交通の確保を図るため、関係機関と連携を図りながら道路標示の適正な整備を行うとともに、交通事故が多発する交差点の改良に努めます。

(4) 道路機能の分離分散化等による交通安全の確保

ア 生活道路における安全確保（P14 第2章1(1)ウ）

イ 安心して通行できる道路の整備

歩行者や運転者が安心して通行できる道路や歩道が設置された道路の整備を進めます。

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

(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

ア 歩行者が安全・安心に利用できる歩行空間整備の推進（P14 第2章1(1)ア）

イ 歩行空間のバリアフリー化の推進（P10 第1章1(1)ア）

ウ 市街地の幹線道路の無電柱化の推進

運転者からの死角を減らすとともに、安全で快適な通行空間の確保、景観形成、防災機能の向上を図るため、市街地の幹線道路の無電柱化を推進します。

エ 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、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、交通管理者及び道路管理者、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を行う「ゾーン30」の整備を推進するとともに、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。

(2) 標識等の整備

ア 見やすく分かりやすい道路標識の整備

交通規制の簡素・合理化を図りながら、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備を図ります。

イ 分かりやすく使いやすい道路交通環境の整備

安全で円滑な交通の確保を図るため、道路・交通等に関する情報を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置や、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

ウ 夜間事故対策

多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等を設置や、標識の高輝度化等で夜間事故の防止対策を推進します。

(3) 横断施設の整備改良

道路の新設・改築に当たって、特に歩行者の安全を確保する必要がある場合には、スロープ式や昇降施設の付いた立体横断施設の整備を図ります。

(4) 高齢者・障がい者の自立した日常生活及び社会生活の確保のための交通安全施設等の整備

ア 歩行空間のバリアフリー化の推進（P10 第1章1(1)ア）

(5) 通学路等の安全設備・施設の整備

ア 通学路等における安全な通行の確保

(ア) 通学路や未就学児の移動経路等を重点に、交通実態を踏まえて押しボタン信号機の設置や交通規制による車両通行止め等を実施します。

(イ) 通学路や未就学児の移動経路等の安全を確保するため、新発田市通学路交通安全プログラム（通学路の安全確保に関する取組の方針）に基づき、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組を実施するとともに、未就学児の移動する経路の緊急安全点検等を行い、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、幼稚園・保育園等、道路管理者等が連携しハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

イ 通学路等における歩道整備

(ア) 通学路や未就学児の移動経路等について、重点的に歩道整備を進めます。

(イ) 歩道の整備に限らず、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法により、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出します。

特に、小学校や幼稚園・保育園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路や未就学児の移動経路等の歩行空間の整備を積極的に推進します。

(6) その他の交通安全施設等の整備

ア 緊急的な交通安全施設等の整備

交通死亡事故等が発生した箇所において、緊急に対応する必要がある場合は、交通安全施設整備を行い、早急に交通の安全の確保を図り、再発防止に努めます。

イ 農道における交通安全施設等の整備

農村地域の都市化や混住化に伴い、通勤・通学などの生活道路としても利用される農道について、安全施設の整備を推進します。

ウ 地域に密着した道路の整備

都市周辺及び農村地域の都市化に伴う通勤・通学路等生活道路として利用される林道及び森林レクリエーション等に利用される林道について、安全施設の整備を推進します。

3 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、新発田市地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による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。

4 道路使用・占用の適正化

(1) 道路使用・占用の適正化の推進

道路における工事等の道路使用については、道路管理者と連携を図りながら事業者等に対する指導の徹底及び許可条件の履行状況の確認及び指導等を通じて適正化を図り、交通の安全と円滑を確保します。

また、道路の占用の許可にあたっては、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、占有物件の維持管理の適正化について指導します。

(2) 不法占有物件の排除（P14 第2章2(1)イ）

5 総合的な駐車対策の推進

(1) 放置自転車の解消

自転車駐車場利用者の利便性を図るため、「新発田市自転車等放置防止条例」に基づき、長期間放置している自転車等の警告・撤去を行うとともに、新発田駅周辺の放置禁止区域内に放置している自転車等の警告・撤去を行い、歩道空間を確保することで道路交通の円滑化及び良好な生活環境の確保を図ります。

(2) きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

また、違法な駐停車車両が交通渋滞等著しく危険、迷惑を及ぼしている路線・交差点において、悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行います。

6 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転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の整備を推進します。

7 TDM（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

ア 公共交通機関の利便性向上に資する道路、駅前周辺の整備

駅を始めとした交通拠点へのアクセス道路の整備及びバス路線のバス停車帯の設置を進め、公共交通機関の利便性を向上させるとともに、特に朝夕の交通渋滞の軽減を図ります。

イ 運行頻度、運行時間の見直し、乗り継ぎの改善

交通事業者や地域関係者との連携により、鉄道やバスの運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎの改善等、利用者の利便性の向上を図ります。

(2) 交通需要マネジメントの広報啓発

パークアンドライド・時差出勤・ノーマイカーデー等、自動車の過度な集中による弊害を緩和するTDM（交通需要マネジメント）の取組みに関して、交通事業者や地域関係者との連携、協力を図りながら、普及・啓発活動を推進します。

8 交通事故防止対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所における事故抑止対策の実施（P10 第1章2(1)ア）

(2) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合に、同一場所における交通事故の再発防止対策を講ずるため実施している現場点検、現場検討等（一次点検）を踏まえ、同様に道路交通環境の改善を図るべき危険箇所を発見し、当該危険箇所においても同様の交通事故の発生を防止するために必要と認められる措置を講ずる「二次点検プロセス」を推進します。

9 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害時の道路交通確保

災害時には、救援活動や物資輸送等を行うことが出来るように、緊急輸送道路の通行を迅速に確保します。

緊急輸送道路において、電柱等の倒壊による通行障害の発生を未然に防止するため電柱等の新設を禁止又は制限します。

(2) 災害時の道路輸送の確保と的確な交通規制

災害発生時において緊急交通路の確保が必要と認められるときは、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づき、交通の混乱を防止するため被災地への車両流入抑制等を行う通行禁止等の交通規制を迅速、的確に実施します。

(3) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・強化

ア 道路交通情報の収集・提供体制の強化

災害発生時においては、道路の被災状況や道路交通状況を迅速、的確に把握するため情報の収集・提供体制の強化を図り、あらゆる広報媒体を通じて道路交通や交通規制等に関する情報の提供を推進します。

イ 災害発生時の的確な情報収集・提供のための体制整備

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に資するため、光ファイバーネットワークを活用した道路管理情報の共有化を推進するとともに、情報通信技術（ICT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

ウ 道路管理者間の連絡体制の整備

災害時においては、通行規制を行う事前の情報共有など、道路ネットワーク全体の被災や道路状況に関する適切な情報収集・提供を行うため、市及び国・県等それぞれの道路管理者等は相互の情報連絡体制を確立します。

10 効果的な交通規制の推進

(1) 地域の交通実態等を踏まえた交通規制の推進

地域の交通実態を踏まえ、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の推進

ア 交通実態に合った速度規制の推進

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、速度規制の引上げ、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。

イ きめ細かな駐車対策の推進

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推進します。

ウ 横断実態等を踏まえた信号制御の推進

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

11 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路利用者の視点を活かした道路交通環境整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者及び関係機関と連携して交通安全施設等の点検に努めます。

(2) 路上遊戯事故防止のための公園等の整備

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に役立てるとともに、地域における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進します。

また、都市公園、学校等の各種公共施設を有機的に連絡し、災害発生時に避難路ともなる緑道の整備を促進します。

(3) 冬期間における道路環境の整備

ア 除雪、消融雪設備の充実

冬期の円滑な道路環境を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備を図ります。

イ 迅速、適切な除雪の実施

冬期に子どもが安全に通学できるようにするとともに、高齢者の交通事故防止対策として、冬期の歩行空間の確保を図ります。

また、大雪などの異常降雪時においては、冬期道路交通の確保のため、早めの通行止めによる迅速な除雪及び関係機関連携による対策を実施します。

第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策

1 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 類似事故防止のための事故情報共有の促進

交通事故の分析を行い、得られた情報を社会全体で共有し、類似事故の発生を防止するための安全知識を家庭、学校、職域等にテレビ、ラジオ、新聞、インターネット、広報誌等を通じた情報提供に努めます。

(2) 効果的な広報の実施

ア 家庭に浸透するきめ細かな広報の実施

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。

イ 関係機関・団体等への積極的な情報提供

関係機関・団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

また、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の醸成を図ります。

ウ 広範・集中的な広報活動の実施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範な広報活動や、各種の広報媒体を通じての集中的な広報等を積極的に行います。

(3) 交通安全運動の推進

ア 交通安全スローガンの普及促進

平成6年7月6日に制定された交通安全スローガン「未来へとどけ！ 願いのかけはし 交通安全」を通年スローガンとして普及促進します。

イ 関係機関・団体等と連携した運動の推進

新発田市交通安全対策会議を始め、関係機関・団体と連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

ウ 各季における交通安全（交通事故防止）運動の取組

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通事故防止運動において、広く市民に交通安全思想の普及・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づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、市民各層への積極的な参加を呼びかけます。

(4) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自転車の横断歩道手前での減速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。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための行動をとれるよう交通安全教育等を推進します。

(5) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナーの向上のため、5月の「自転車月間」(自転車月間推進協議会主催、警察庁後援)等をとらえ、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日交通対策本部決定)の浸透を図るとともに、自転車の安全利用に関する広報啓発を強化します。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に向けた指導啓発を推進します。

さらに、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十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や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。

また、小・中学校及び地域で開催される児童生徒や住民を対象とした自転車安全教室を積極的に支援するとともに、交通安全指導員及び関係機関・団体と連携して自転車の安全利用の推進を図ります。

(6) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 (P18 第3章1(3)イ)

(7) チャイルドシートの正しい着用の推進 (P18 第3章1(3)ウ)

(8) 夜光反射材の普及促進

ア 各種広報媒体による広報啓発活動の推進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる夜光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を推進します。

また、参加・体験・実践型交通安全教育を通じて、夜光反射材の視認効果、使用方法等について理解・促進に努めます。

イ 高齢者に対する夜光反射材の普及促進 (P11 第1章3(1)ウ)

(9) 運転免許証自主返納支援制度の利用促進

高齢者加害事故を減少させるため、身体機能の低下により運転に不安を感じている高齢運転者に対し、運転免許証の自主返納制度の周知を図ります。

(10) 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 (P20 第4章1)

(11) 悪質・危険な運転の根絶に向けた広報啓発活動等の推進

妨害運転の危険性について理解を深めるため、事故実態・危険性等を広く周知し、違反の防止を図ります。

(12) 安全意識・保護意識の啓発強化 (P12 第1章3(4))

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育

交通安全の基本的なルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させ日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識について、教材等を有効活用し幼児に分かりやすい指導を行います。

また、保護者が模範となり家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全啓発に努めます。

(2) 小学生に対する交通安全教育

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における危険を予測し、これを回避し安全に通行する意

識・能力を高めるため、実技指導等を含む実践的な指導を行います。

(3) 中学生に対する交通安全教育

交通安全に必要な事項、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ため、自転車教室等の実技指導等を含む実践的な指導を行います。

(4) 高校生に対する交通安全教育

日常生活における交通安全に必要な事項、特に二輪車の運転者及び自転車の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習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動できるよう、必要な意識・態度を育成します。

(5) 成人に対する交通安全教育

関係機関・団体や事業所等と連携を図り、交通ルールの遵守、交通マナーの向上など交通社会の一員として責任を持って行動できるよう啓発・指導を行います。

また、自動車等の運転者には、社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び知識、危険予測の回避能力の向上、交通弱者への配慮、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解の向上を図ります。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の充実（P11 第1章3(1)）

(7) 身体障がい者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な技能と知識の習得のため、障がいの程度に応じた交通安全教育を推進します。

(8) 外国人に対する交通安全教育等

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進します。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

3 効果的な交通安全教育の推進

(1) 各年齢層に応じた参加・体験・実践型交通安全教育の推進

受講者が安全に道路を通行するために必要な技能や基本的な歩行者及び自転車の通行にかかる交通ルール・マナーを始め交通安全の知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、各年齢層の特徴をとらえた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。

また、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者等については、対象者が集まる場所へ出向いて行う、出前・出張型の交通安全教育を積極的に実施するほか、家庭訪問による個別指導に努めます。

(2) 交通安全指導員の育成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育を効果的に実施するため、県、警察等と連携して、交通安全指導員を対象とした各種研修会を実施し、指導者の育成を図ります。

(3) 教材資料の充実

各年齢層に応じ交通安全指導教材等の充実に努め、交通安全教育を主体的に行う関係機関・団体に対して、必要に応じて資機材等の貸与、又は交通安全教育に関する情報を積極的に提供します。

4 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 家庭、学校、地域における交通安全教育活動の推進

ア 地域における高齢者交通安全教育の推進

交通安全指導員、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって高齢者に対する交通安全教育活動の推進を図ります。

イ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体等については、交通安全指導者の養成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を行うなど、その主体的な活動を促進します。

また、交通安全指導員等の主体的な活動及び相互間の連絡協力体制を図るための支援を推進します。

ウ 学校における交通安全活動の推進

(ア) 小・中学校、高校において、積極的に交通安全教育を推進するとともに、地域、関係機関・団体と連携し、効果的な交通安全活動が推進されるよう指導します。

(イ) 小学生の新入学児童全員に黄色い安全帽を交付し、交通事故防止活動の推進を図ります。

(2) 地域が一体となった交通安全運動等の推進

ア 市民参加型の交通安全運動の充実・発展

交通安全意識の高揚と交通安全の習慣づけを図るため、ドライバーを対象とした100日間無事故・無違反を目指す県民運動「安全運転・チャレンジ100」を推進します。

イ 交通安全家庭の日

「交通安全は家庭から」をテーマに昭和53年に県が制定した毎月10日の「交通安全家庭の日」を推進し、家庭における交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 民間及び地域ボランティアの参加促進

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地域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、交通事故が身近なものとして意識される交通安全活動を促進します。

第3章 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の推進

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知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等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図るため、各種の運転者教育（講習）を推進するとともに、その内容の充実に努めます。

(2) 高齢運転者対策の推進

ア 高齢者講習の充実（P11 第1章3(2)ア）

イ 高齢運転者の受講機会の拡大（P11 第1章3(2)イ）

ウ 高齢者支援策の推進（P12 第1章3(2)エ）

エ 高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成（P12 第1章3(4)イ）

(3) 二輪車安全運転対策の推進

二輪運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関団体と連携した広報啓発活動を促進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(4) 乗用型トラクターの安全運転対策の推進

乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で行動を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装置、シートベルトの着用等について周知を行います。

(5) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底（P16 第3章1(1)ア）

2 事業者に対する安全運転管理の指導

(1) 安全運転管理の充実

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を通じ、交通事故の実態や交通法規の改正内容等の情報を提供し、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内における安全運転管理が適切に行われるよう指導します。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

このほか、事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運動行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や交通安全管理者への活用方法について周知を図ります。

(2) 飲酒運転・迷惑運転等の根絶

点呼時におけるアルコール検知器の使用の徹底により、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」等の迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を行うよう事業者に対し指導を行います。

さらに、事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組を強化します。

3 交通労働災害の防止

事業場に対して、交通労働災害防止を図るためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

第4章 車両の安全性の確保

1 車両の安全性の確保

(1) 自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、あらゆる機会を捉えて、関係者に対して車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用を推進します。

(2) 自転車の安全性の確保

ア 点検整備の普及促進

自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける気運を醸成します。

さらに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夜光反射材の普及促進を図り、自転車の視認性向上を図ります。

イ 損害賠償責任保険等への加入促進

近年、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、関係事業者等の協力を得つつ、令和4年10月1日から「新潟県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により損害賠償責任保険等の加入が義務化されることから、損害賠償責任保険等への加入促進に向けた広報啓発活動を実施します。

第5章 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの強化

(1) 交通事故防止に重点を置いた交通違反取締りの強化等

ア 一般道路における交通指導取締りの強化等

交通事故分析の高度化と交通事故実態の分析結果を踏まえ、交通事故多発時間帯や区域、路線を重点とした指導取締り活動を推進します。

イ 街頭活動等の強化

(ア) 歩行者・自転車利用者の保護誘導

歩行者（特に子どもや高齢者）に対する保護誘導活動や街頭指導を積極的に行うとともに、歩行者妨害の取締りを強化します。

(イ) 街頭監視活動の強化

交通事故の多発する時間帯において、パトカーや警察官による街頭監視活動を強化し、車両や歩行者に対する指導取締りを推進します。

(ウ) 主要幹線道路及び高速道路における警ら、指導取締り活動の強化

死亡・重大事故の多発する主要幹線道路及び高速道路を中心に、白バイ、パトカー等による機動力を活かした警ら・指導取締り活動を強化します。

(エ) 自転車利用者に対する指導取締りの強化

自転車は「車両」という意識を広く市民に徹底させることを基本に、自転車利用者に対し酒酔い運転や制動装置不良自転車運転など、自転車利用者講習にかかる危険行為に対する交通指導取締りを強化します。

(2) 安全速度定着化に向けた指導取締りの強化

国道等主要幹線道路を中心として、安全速度定着化のための速度違反等の指導取締りを強化します。

(3) シートベルト着用義務違反及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締りの強化

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用に係る違反について、街頭における交通指導取締りを徹底します。

(4) 暴走族対策の強化

暴走族に対しては、装備資機材の導入及び効果的な活用を図り、改正道路交通法の共同危険行為等の禁止規定を始め、あらゆる法令を適用して検挙を徹底します。

また、「不正改造車を排除する運動」を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを強化し、整備命令等の行政措置を推進します。

2 駐車秩序の確立

(1) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見・要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに物流の必要性や自動二輪車の駐車需要にも配慮し、地域の交通実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

悪質・危険性、迷惑性の高い違反に取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見・要望等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する場所、時間帯等を定めて指導取締りを推進します。

(2) 自転車等駐車対策の推進

駅周辺等において、自転車等駐車場の利用促進を図るとともに、「新発田市自転車等放置防止条例」に基づき、自転車等駐車場や放置禁止区域等に放置されている自転車の警告・撤去を行い、道路交通の円滑化と良好な生活環境を確保します。

(3) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

第6章 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 大規模事故発生時の集団救助救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救急医療機関、消防本部等の連絡体制の整備、救護訓練の実施等により、関係機関との連携強化を図ります。

(2) 応急手当の知識普及・啓発活動

ア 学校教育における応急手当の指導

小・中学校及び高校の授業において、実習を重視した応急手当の指導の充実に努めます。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防本部等が行う講習会等や「救急の日」等の機会を通じて、普及啓発活動を推進するとともに、応急手当指導員等の養成、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。

また、AEDについては、公共施設への設置を促進するとともに、医師会、日本赤十字社新潟県支部及び消防本部等と連携した講習会や実技指導の実施を併せて進め、市民の救命率の向上を図ります。

(3) プレホスピタルケアの充実

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防本部において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を促進するとともに、救急救命士が行える救命措置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保する「メディカルコントロール体制」の充実を図ります。

(4) 資機材等の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

(5) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練の充実を図ります。

(6) 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社と消防本部における緊密な連携により適切かつ効率的な人命救護に努めます。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

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、休日夜間の急患センター機能の維持に努めます。

(2) 救急医療関係機関の協力関係の確保

消防本部による傷病者の搬送及び医療機関による傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、県が策定した「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」により、救急医療機関及び消防本部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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、道路交通に限らず、全ての交通分野において、多くの被害者が生じる大規模交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進します。

第7章 被害者支援の充実と推進

1 交通事故相談業務の充実

(1) 交通事故相談所の活用及び充実

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や経済的負担に適切に対応するため、広報誌やホームページ等の活用により、新潟県交通事故相談所の周知を図ります。

(2) 被害者の心情に配慮した相談業務の実施

交通事故被害者は時として心身の不安を抱え相談を受けるが、事務的にならず相手により精神的ケアも考慮することが重要であり、研修会等において職員等の資質の向上を図ります。

2 交通災害共済の加入促進

交通事故被害者の相互救済のため、新潟県市町村総合事務組合が実施する交通災害共済制度の普及に努め、市民の加入促進を図ります。

3 交通遺児等対策の充実

交通遺児等に対し、各関係機関が行う奨学金や激励事業、各種援助措置の周知を図り、被害者が個々のニーズに合わせた情報と支援が受けられるよう、関係機関との連携の強化に努める。

4 自転車損害賠償保険等の加入促進

高額な賠償を伴う深刻な自転車事故の増加を踏まえ、自転車保険の必要性を認識し被害者救済を図るため、損害賠償保険等の加入を促進します。

Ⅲ 踏切道の安全についての施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

(1) 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の使用状況、幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備の促進を図ります。

また、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。

(2) 踏切道の実態に即した通行禁止等の交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況などを勘案し、必要な交通規制を実施するとともに、道路標識の大型化・高輝度化等による視認性の向上に努めます。

2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

踏切事故は、直接横断、落輪等に起因するものが多いことから関係機関や鉄道事業者等と連携し、踏切道通行者に安全意識の向上及び踏切支障時における緊急措置の周知徹底等の広報啓発を推進します。

交通安全対策基本法（抄）

昭和 45 年 6 月 1 日
法 律 第 110 号

（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定期的な施策の大綱
 - (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、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計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全計画の変更について準用する。

新発田市交通安全条例

平成13年9月28日
条例第39号

(目的)

第1条 この条例は、新発田市の交通安全の確保について、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、新発田地区市町村において連携を図り、地域特性に配慮した交通安全対策を推進することにより、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。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 市民 市内に居住し、又は市内に滞在する者をいう。
- (2) 事業者 市内で事業活動を行う者をいう。
- (3) 交通安全 陸上交通における交通安全をいう。
- (4) 新発田地区市町村 新発田市及び聖籠町をいう。

(市の責務)

第3条 市は、交通安全の確保に関し、総合的かつ体系的な施策を策定し、及びこれを実施しなければならない。

(市民の責務)

第4条 市民は、日常生活において自ら交通安全の確保に努めるとともに、市及び関係機関が実施する交通安全の確保に関する施策に協力するものとする。

(事業者の責務)

第5条 事業者は、その事業活動に当たり、従業員に対する交通安全教育を実施するよう努めるとともに、市及び関係機関が実施する交通安全の確保に関する施策に協力するものとする。

(交通安全教育の推進)

第6条 市は、市民及び事業者（以下「市民等」という。）の交通安全に関する意識の向上を図り、市民等による自主的な交通安全の確保に関する活動を促進するため、交通安全教育及び啓発活動の推進に努めなければならない。

2 市は、市民等に対し、交通安全に関する必要な情報を適切に提供しなければならない。

(良好な道路交通環境の整備)

第7条 市は、良好な道路交通環境を確保するため、市の管理する道路の新設及び改良並びに交通安全施設の整備を促進するよう努めなければならない。

2 市長は、市の管理する道路以外の道路について、特に交通安全対策を講ずる必要があると認めるときは、当該道路の管理者等に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(交通渋滞の緩和)

第8条 市は、市民等の公共交通機関の利用の促進等を図ることにより、道路の交通渋滞を緩和し、交通安全の確保に努めるものとする。

(高齢者等に対する配慮)

第9条 市は、交通安全の確保に関する施策の推進に当たっては、特に高齢者、障害者及び児童（以下「高齢者等」という。）にとって安全な道路交通環境が確保されるよう努めなければならない。

2 市民等は、その日常生活及び事業活動において、高齢者等の交通の安全に特に配慮するよう努める

ものとする。

(広域的な施策の推進)

第10条 市は、交通安全の確保に関する施策の推進に当たって必要があると認めるときは、新発田地区市町村及び関係機関と連携し、広域的に施策を推進するものとする。

(交通安全対策会議)

第11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、新発田市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を置く。

2 対策会議の所掌事務は、次のとおりとする。

(1) 新発田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。

3 対策会議は、会長及び30人以内の委員をもって組織する。

4 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 前各項に定めるもののほか、対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

(交通安全指導員)

第12条 市は、交通事故の防止と交通安全運動の推進を図るため、交通安全指導員を置く。

(委任)

第13条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成13年10月1日から施行する。

(新発田市交通安全対策会議条例の廃止)

2 新発田市交通安全対策会議条例(昭和46年新発田市条例第9号)は、廃止する。

附 則(平成15年条例第64号)

この条例は、平成15年7月7日から施行する。

附 則(平成17年条例第73号)

この条例は、平成17年5月1日から施行する。

新発田市交通安全対策会議規則

平成13年9月28日

規則第47号

(趣旨)

第1条 この規則は、新発田市交通安全条例（平成13年新発田市条例第13号）第11条の規定に基づき、新発田市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(会長及び委員)

第2条 対策会議の会長は、市長をもって充てる。

- 2 会長は、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 4 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 識見を有する者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 諸団体の役職員
- (4) 市の機関の職員
- (5) その他市長が適当と認める者

(庶務)

第3条 対策会議の庶務は、地域安全課において処理する。

(議事等)

第4条 前2条に定めるもののほか、対策会議の議事その他対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議に諮って定める。

附 則

この規則は、平成13年10月1日から施行する。

附 則（平成16年規則第27号）

この規則は、公布の日から施行し、改正後の新発田市交通安全対策会議規則の規定は、平成15年7月7日から適用する。

附 則（平成24年規則第41号）

この規則は、平成25年4月1日から施行する。

新発田市交通安全対策会議通学路交通安全部会運営要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、新発田市交通安全対策会議規則（平成13年新発田市規則第47号。以下「規則」という。）第3条の規定に基づき設置する新発田市交通安全対策会議通学路交通安全部会（以下「部会」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 部会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 通学路交通安全プログラム案の策定に関すること。
- (2) 合同点検実施箇所の公表方針案の策定に関すること。
- (3) 通学路合同点検箇所の実態把握、対策案の検討、対策実施後の効果検証案及び改善方法検討案の策定に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか必要と認められること。

(部会長及び部会員)

第3条 部会の部会長は、教育長をもって充てる。

- 2 部会長は、会務を総理する。
- 3 部会長に事故があるときは、部会長があらかじめ指名する部会員がその職務を代理する。
- 4 部会員は、対策会議の委員又は委員が所属する機関及び団体の職員のうちから会長が指名する。

(庶務)

第4条 部会の庶務は、教育委員会内において処理する。

(委任)

第5条 この要綱に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会長が別に定める。

附則

この要綱は、平成27年12月1日から実施した。

令和2年4月1日改定

新発田市交通安全対策会議委員名簿

会長 新発田市長

区分	所属機関・団体等	役職
第1号	新発田地区交通安全協会	会長
第2号	新潟国道事務所新発田維持出張所	所長
	新発田地域振興局地域整備部	部長
	新発田警察署	署長
	新発田消防署	署長
第3号	新発田市自治会連合会	会長
	新発田市老人クラブ連合会	会長
	新発田市交通安全母の会	会長
	新発田市交通安全指導員	代表指導員
	社会福祉法人のぞみの家福祉会	理事長
	新発田市少年補導委員会	会長
	新発田市小中学校PTA連合会	会長
	新発田商工会議所	会頭
	新発田市建設業協会	会長
	北越後農業協同組合	経営管理委員会会長
第4号	新発田市教育委員会	教育長
	新発田市地域整備課	課長
	新発田市市民まちづくり支援課	課長
	新発田市保育園・幼稚園	園長
第5号	東日本旅客鉄道株式会社新発田駅	駅長
	新発田自動車学校	校長
	新発田市小学校長会	委員
	新発田市中学校長会	委員
	新発田地区高等学校生活指導連絡協議会	会長

※組織名は令和3年4月1日現在のもの

第 11 次新発田市交通安全計画

令和 5 年 2 月

編集・発行 新発田市地域安全課

〒957-8686 新発田市中央町 3 丁目 3 番 3 号

TEL0254-28-9510 FAX0254-24-9005