第 12 次
新発田市交通安全計画

令和 8 年 10 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 4

第３章　交通安全計画における課題と目標 5
1　重点課題 5
2　その他の分野別課題 8
3　第 12 次交通安全計画の目標 8

第４章　課題解決に向けた施策の展開 10
1　重点施策 10

第２部　講じようとする施策 13
Ⅰ　道路交通の安全についての施策【重点施策】 13
第１章　高齢者の交通事故防止 13
1　交通安全教育の推進 13
2　事故防止対策の推進 15
3　道路・交通安全施設等の整備 15

第２章　子どもの交通事故防止 17
1　子どもに対する交通安全教育の充実 17
2　通学路の安全確保に向けた取組 17
3　通学路以外の経路に対する取組 18

第３章　歩行者の安全確保 19
1　交通安全教育の推進 19
2　歩行者の安全な通行のための環境整備 19

3　歩行者に対する保護の推進……20

第４章　自転車の安全対策の推進……22
1　交通安全教育等の推進……22
2　自転車の安全で快適な通行のための環境整備……23
3　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進……23

第５章　シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底……24
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……24
2　交通指導取締りの推進……25

第６章　飲酒運転の根絶……26
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……26
2　交通指導取締りの強化……26

Ⅱ　道路交通の分野別施策……27
第１章　道路交通環境の整備……27
1　道路等の整備……27
2　交通安全施設等の整備による交通安全の推進……27
3　高齢者等の移動手段の確保・充実……29
4　道路使用・占用の適正化……29
5　総合的な駐車対策の推進……29
6　自転車利用環境の総合的整備……29
7　公共交通の利用促進等……30
8　交通事故防止対策の推進……30
9　災害に備えた道路交通環境の整備……30
10　効果的な交通規制の推進……31
11　その他の道路交通環境の整備……31

第２章　交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策……33
1　交通安全に関する普及啓発活動の推進……33
2　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進……35
3　効果的な交通安全教育の推進……35
4　地域社会における交通安全意識の高揚……35
5　新潟県交通死亡事故多発警報による交通安全意識の高揚……36

第３章　安全運転の確保……37
１　運転者教育等の充実……37
２　事業者に対する安全運転管理の指導……37
３　交通労働災害の防止……38
４　道路交通に関する情報収集と提供……38

第４章　車両の安全性の確保……39
１　車両の安全性の確保……39

第５章　道路交通秩序の維持……40
１　交通指導取締りの強化等……40
２　駐車秩序の確立……41

第６章　救助・救急活動の充実……42
１　救助・救急体制の整備……42
２　救急医療体制の整備……42

第７章　被害者支援の充実と推進……44
１　交通事故相談業務の充実……44
２　交通災害共済の加入促進……44
３　交通遺児等対策の充実……44
４　自転車損害賠償保険等の加入促進……44

Ⅲ　踏切道の安全についての施策……45
１　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等……45
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……45

交通安全対策基本法（抄）……46
新発田市交通安全条例……47
新発田市交通安全対策会議規則……49
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……50
新発田市交通安全対策会議委員名簿……51

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 11 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施策を推進してきました。

その結果、平成 28 年には 142 件だった交通事故発生件数が、令和 7 年には 79 件と 10 年間で約 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、平成 28 年から令和 7 年の 10 年間では、平成 29 年が最多の 5 人でしたが、平成 30 年、令和元年は 2 人、令和 3 年は 0 人にまで減少しましたが、近年は 2 ～ 4 人の横ばい状態が続いています。

以前に比べ、交通事故発生件数が減少傾向にある背景には、道路交通法等の一部改正による飲酒運転や危険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 12 次新発田市交通安全計画は、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想の啓発・普及を図るため、あらゆる施策を推進し、市民が安心して外出することができ、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

⑴　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。

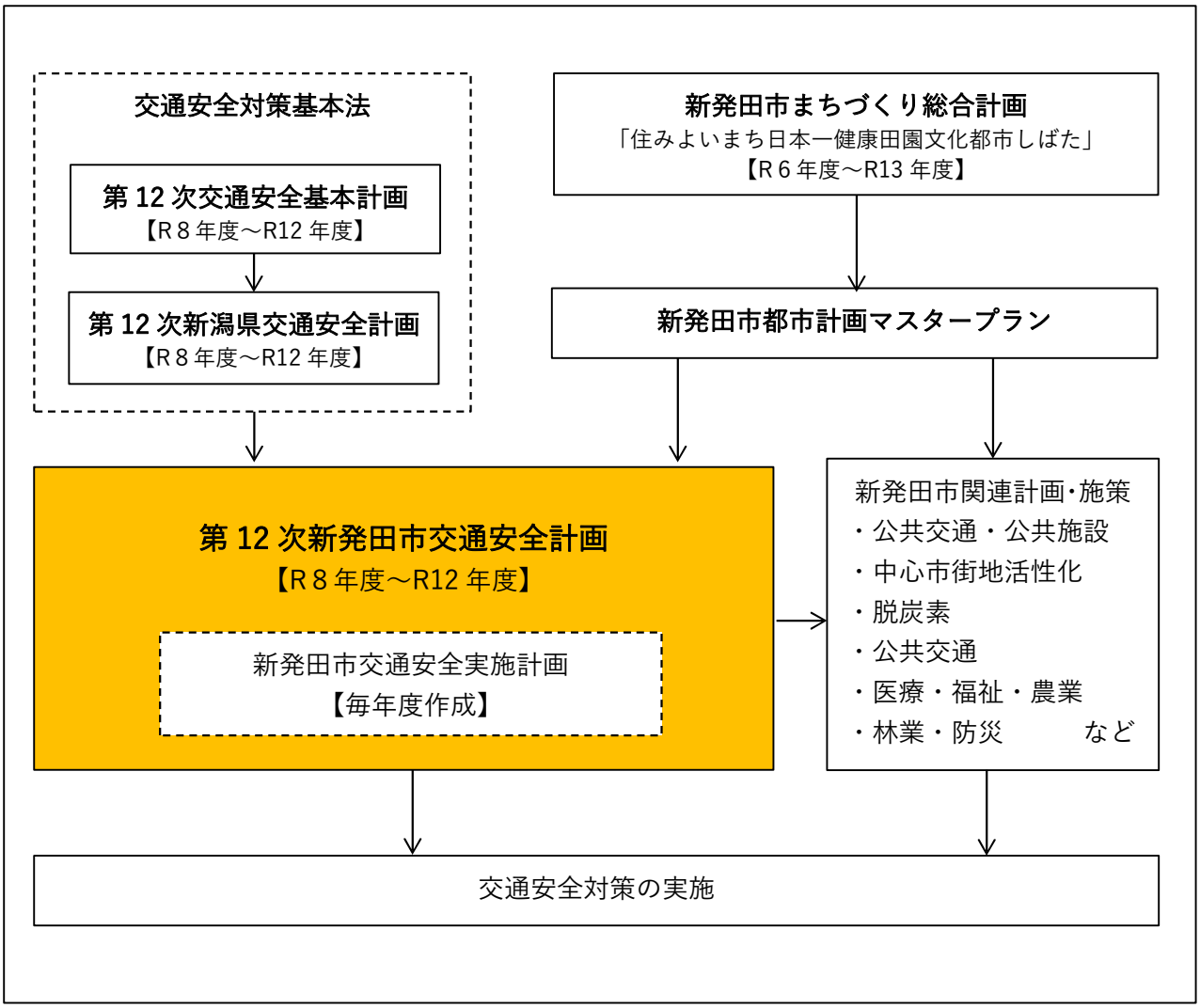
策定にあたっては、本市の実情に合ったものになるよう配慮しました。

⑵　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。

⑶　この計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 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。


交通安全対策基本法
第 12 次交通安全基本計画
【R８年度～R12 年度】
第 12 次新潟県交通安全計画
【R８年度～R12 年度】
新発田市まちづくり総合計画
「住みよいまち日本一健康田園文化都市しばた」
【R６年度～R13 年度】
新発田市都市計画マスタープラン
第 12 次新発田市交通安全計画
【R８年度～R12 年度】
新発田市交通安全実施計画
【毎年度作成】
新発田市関連計画･施策
・公共交通・公共施設
・中心市街地活性化
・脱炭素
・公共交通
・医療・福祉・農業
・林業・防災　　など
交通安全対策の実施

第２章　交通事故等の現状

１　道路交通事故の推移と現状

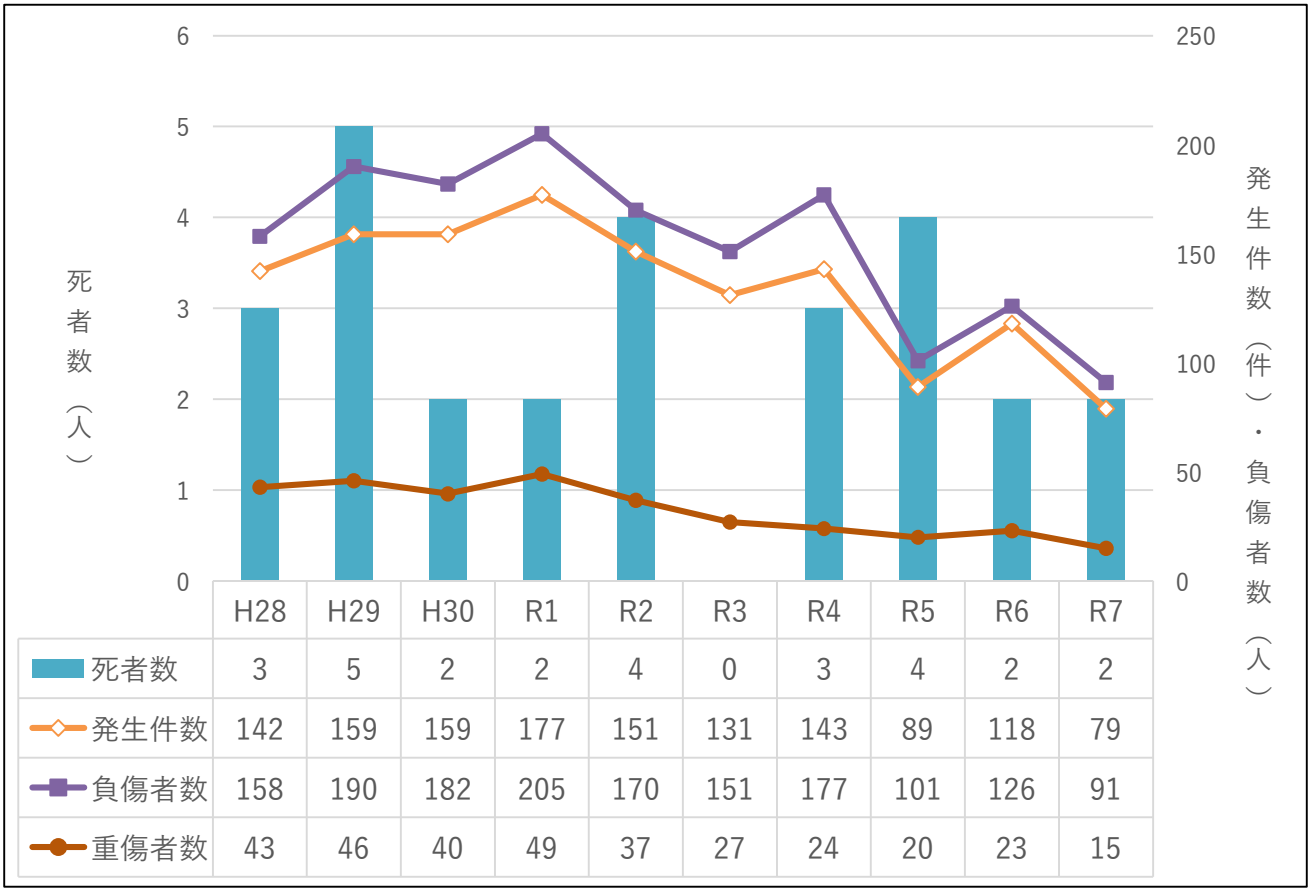
⑴　これまでの推移

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。なお、令和３年には死者数ゼロを達成しました。

また、交通事故発生件数及び負傷者数はいずれも、その年により増減はあるものの、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



	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
死者数	3	5	2	2	4	0	3	4	2	2
発生件数	142	159	159	177	151	131	143	89	118	79
負傷者数	158	190	182	205	170	151	177	101	126	91
重傷者数	43	46	40	49	37	27	24	20	23	15

⑵　現状

本市における交通事故発生状況は、増減はあるものの近年減少傾向にあり、過去 10 年間で最多だった令和元年の発生件数 177 件、負傷者数 205 人に対し、令和７年の発生件数 79 件、負傷者数 91 人とそれぞれ約半分に減少しました。

また、死者数では、令和７年は２人であり、近年は横ばい傾向で推移していますが、重傷者数は減少傾向にあります。第 11 次新発田市交通安全計画で掲げた「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 人以下とする」という目標は、交通事故死者数については、令和 3 年のみ達成しました。重傷者数については、各年において達成することができました。

交通事故件数及び死者数の実態は、死者数に占める高齢者の割合が令和 4 年から 4 年連続で50%以上を占めており、令和 7 年の死者数 2 人はいずれも高齢者の自転車乗用中の事故でありました。

新潟県の運転席・後部座席のシートベルトとチャイルドシート着用率は令和 7 年の調査では、全国平均を上回っているものの、自動車乗車中の死者のシートベルトとチャイルドシート着用率は60.6%にとどまっています。

飲酒運転による交通事故は、新発田市内では令和 7 年にはなかったものの、県内の発生件数については横ばい傾向にあり、いまだ飲酒運転の根絶には至っていない状況です。

市内の子どもが関わる交通事故発生件数は 9 件あり、死亡事故には至りませんでしたが、引き続き、交通安全教育の充実を図る必要があります。

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必要があります。

第３章　交通安全計画における課題と目標

１　重点課題

⑴　高齢者の交通事故防止

令和６年の高齢者（65 歳以上）が関与する事故件数は、全体の 29.7％であり、令和７年は 36.7％にまで増加しています。また、全体発生件数に占める割合が過半数を占めています。令和７年の２人の死者数はすべて高齢者となっています。

本市の高齢化は今後も更に進むことを踏まえて、高齢者が安全に、安心して外出や移動が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必要があります。

■新発田市の高齢者事故等の推移

区分	Ｒ３年	Ｒ４年	Ｒ５年	Ｒ６年	Ｒ７年
高齢者事故件数 （発生件数に占める割合）	70 件 （53.4％）	74 件 （51.7％）	36 件 （40.4％）	47 件 （39.8％）	48 件 （60.8％）
高齢者死者数 （死者数に占める割合）	0 人 （0.0％）	2 人 （66.7％）	2 人 （50.0％）	1 人 （50.0％）	2 人 （100.0％）
高齢者加害事故件数 （発生件数に占める割合）	50 件 （38.2％）	51 件 （35.7％）	26 件 （29.2％）	35 件 （29.7％）	29 件 （36.7％）

⑵　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突っ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（高校生含む）が関わる交通事故は、令和７年は９件あり、全体発生件数に占める割合は約 11％と少なくありません。

このような事故を減少させるためには、原因をしっかりと分析し、引き続き新発田の宝である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	Ｒ３年	Ｒ４年	Ｒ５年	Ｒ６年	Ｒ７年
発生件数	9 件	7 件	4 件	8 件	8 件
死 者 数	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
負傷者数	9 人	7 人	5 人	10 人	9 人

■新発田市の高校生事故発生状況

区　分	R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
発生件数	7 件	5 件	5 件	7 件	1 件
死 者 数	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
負傷者数	7 人	5 人	4 人	7 人	0 人

⑶　歩行者の安全確保

令和７年中の本市における歩行者の事故件数は全体の約 22％を占めており、負傷者全体の約 19％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、人優先の交通安全思想の下、通学路、未就学児等の移動経路、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。

また、運転者には横断歩道に関する交通ルールの遵守と歩行者優先意識の徹底を周知し、歩行者に対しては、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない横断歩道を横断するときには手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることや横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等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	R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
歩行者事故件数 （発生件数に占める割合）	18 件 （13.7％）	20 件 （14.0％）	10 件 （11.2％）	26 件 （22.0％）	17 件 （21.5％）
歩行者事故死者数 （死者数に占める割合）	0 人 （0.0％）	0 人 （0.0％）	2 人 （50.0％）	1 人 （50.0％）	0 人 （0.0％）
歩行者事故負傷者数 （発生件数に占める割合）	18 人 （11.9％）	21 人 （11.9％）	9 人 （8.9％）	28 人 （22.2％）	17 人 （18.7％）

⑷　自転車の安全対策の推進

令和７年の自転車乗車中の死者数は２人で、全死者数の 100％となっています。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が共存できるよう、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必要があります。

自転車については被害者にも加害者にもなり得るもので、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なこともあるため、自転車の悪質・危険な違反に対する厳正な取締りや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の推進、自転車乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る必要があります。

また、令和４年に「新潟県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で定められた自転車損害賠償責任保険等の加入義務化について周知、加入促進を推進する必要があります。

■新発田市の自転車事故の発生状況

区　分	R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
自転車事故件数 （発生件数に占める割合）	18 件 （13.7%）	27 件 （18.9%）	11 件 （12.4%）	17 件 （14.4%）	8 件 （10.1%）
自転車事故死者数 （死者数に占める割合）	0 人 （0.0%）	2 人 （66.7%）	0 人 （0.0%）	0 人 （0.0%）	2 人 （100.0%）
自転車事故負傷者数 （発生件数に占める割合）	18 人 （11.9%）	25 人 （14.1%）	11 人 （10.9%）	15 人 （11.9%）	6 人 （6.6%）

⑸　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）との令和７年の合同調査の結果、令和７年中の県内一般道での運転席・後部座席のシートベルト着用率は全国平均を上回っていますが、後部座席は、６割程度の着用率となっています。

また、チャイルドシートについては、令和７年の調査では、使用率が 82.5％と全国平均の使用率 82.4％を若干上回りましたが、「自動車乗車中の死者数とシートベルトとチャイルドシートの着用率」は、60.6％と低い状況にあります。

このため交通指導取締りを推進するとともに、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チャイルドシートの使用意識の向上を図り、交通事故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		R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
新潟県	運 転 席	99.3%	99.5%	99.5%	99.6%	99.3%
	助 手 席	96.9%	98.0%	98.1%	98.2%	95.9%
	後部座席	61.5%	48.2%	51.4%	58.5%	64.1%
全　国	運 転 席	99.1%	99.1%	99.2%	99.2%	99.1%
	助 手 席	96.7%	96.9%	97.1%	96.8%	96.5%
	後部座席	42.9%	42.9%	43.7%	45.5%	45.8%

（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	R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
新潟県	調査なし	71.5%	76.5%	82.0%	82.5%
全　国	調査なし	74.5%	76.0%	78.2%	82.4%

（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による）

※Ｒ３年はコロナ禍のため調査なし

■自動車乗車中の死者数とシートベルト・チャイルドシート使用率

区　分	R３年	R４年	R５年	R６年	R７年
新潟県	18 人 （55.6%）	29 人 （48.3%）	23 人 （60.9%）	18 人 （55.6%）	33 人 （60.6%）

（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による）

⑹ 飲酒運転の根絶

平成 30 年から飲酒運転による交通事故が毎年発生していましたが、令和 7 年はゼロでした。しかし、新潟県内では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。

自転車を含めた悪質・危険な飲酒運転をなくすため、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更に進め、「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る必要があります。

また、交通指導取締体制等を充実し、飲酒運転者や周辺者（車両提供者・酒類提供者・同乗者など）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	R3 年	R4 年	R5 年	R6 年	R7 年
発生件数	3 件	1 件	1 件	3 件	0 件
死 者 数	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
負傷者数	2 人	1 人	1 人	2 人	0 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最多であった平成 12 年の 17 人と比較すると約 8 分の 1 にまで減少し、令和 7 年中の事故発生件数は 79 件、死者数 2 人、負傷者数 91 人（うち重傷者 15 人）を合わせた死傷者数は 93 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、

⑴ 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

⑵ 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 12 次交通安全計画の目標

令和 12 年までに年間の交通事故死者数ゼロ、重傷者数を 15 人以下にすることを目指します。

第 11 次新発田市交通安全計画では、「年間の交通死亡事故ゼロ、重傷者数を 37 人以下にすること」を目標に掲げ、合わ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 11 次新発田市交通安全計画期間中（令和 3 年から令和 7 年）の交通事故発生件数は平均で 112

件、負傷者数は 129 人、死者数は 2 人でした。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）の平均事故発生件数 162 件、負傷者数 187 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ます。

今後も、人命尊重の理念の下、関係機関・団体と一層の連携を図りながら、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更なる減少と交通事故による死傷者数を抑止していきます。

本市における交通事故発生件数、死者数、負傷者数は、長期的に見れば減少傾向にあるものの、いま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 12 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 12 年までには死者数をゼロに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、交通事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、命に関わる「重傷者数」について、令和 12 年までに年間 15 人以下にすることを目指します。

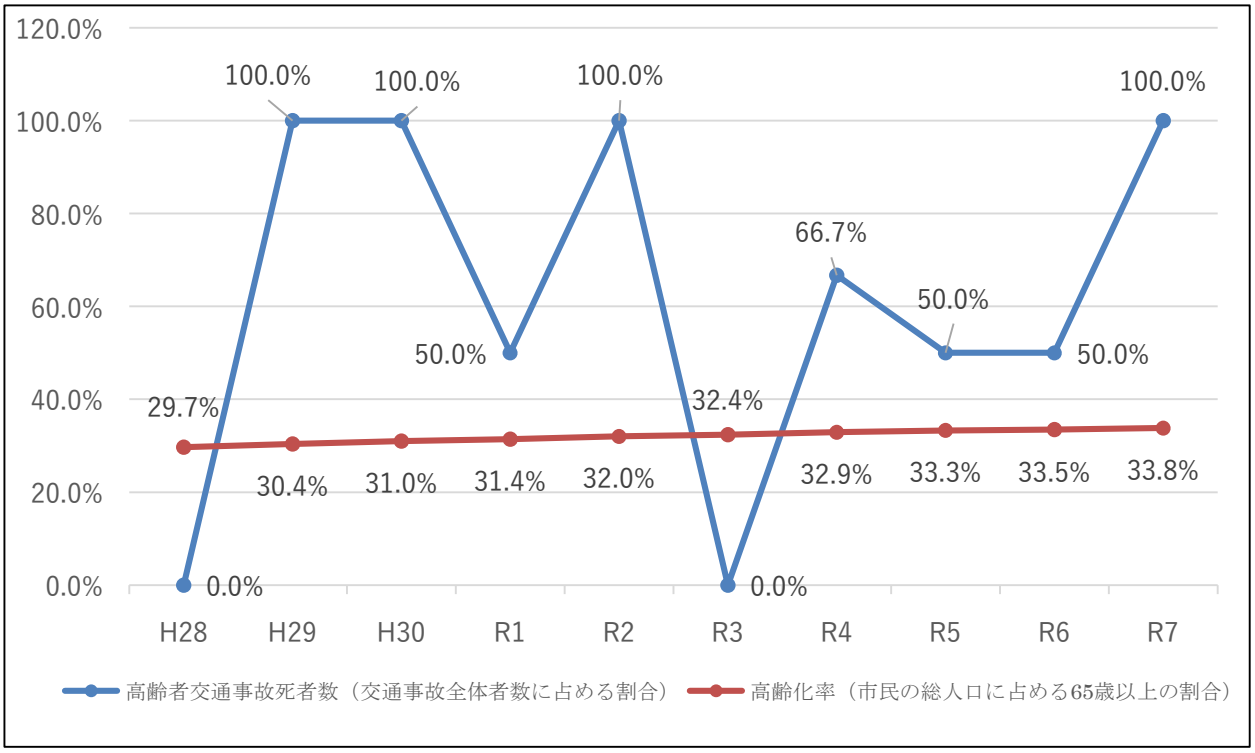
第４章　課題解決に向けた施策の展開

１　重点施策

⑴　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、令和３年はゼロであったものの、全死者数に占める高齢者の割合は、平成 19 年以降 50％以上を占めており、更に高齢化が進むことを踏まえると、高齢者の交通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９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、これらの抑止対策に重点を置き、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や夜間の交通事故防止に効果的な夜光反射材の活用について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、補償運転や安全運転サポート車などの推奨、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。

これらに加え、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など総合的な抑止対策を強力に推進することにより、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。

⑵　子どもの交通事故防止

全国では、登下校中の児童の列に自動車が突っ込む事故や子どもが犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。

子どもが関与する交通事故を減少させるとともに、引き続き新発田の宝である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ります。

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、通学路の安全性の向上に努めます。

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。

⑶　歩行者の安全確保

令和７年中の本市における歩行中の事故は事故件数全体の約 22％を占めており、負傷者数は全体の約 19％を占めています。歩行者の更なる安全確保のために、歩行者の安全で快適な通行のための環境整備や交通指導取締りを推進するとともに、運転者に対する交通ルールの遵守と歩行者優先意識の徹底及び歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等の充実に努め、歩行者の安全確保を図ります。

⑷　自転車の安全対策の推進

令和７年中の本市における交通事故死者数２名の全員が自転車事故で亡くなられています。自転車は被害者にも加害者にもなり得ることから、自転車の安全利用を促進するため、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、悪質・危険な違反に対する厳正な取締りや交通安全教育等により、自転車のルールやマナー等の周知徹底を図ります。

また、損害賠償責任保険等の加入義務化についての周知・加入促進及び自転車用ヘルメット着用の徹底に努め、安全確保を図ります。

⑸　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、後部座席での着用の重要性が十分に浸透していないことを示しています。その背景としては、一般道における行政罰がないことや運転手・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、チャイルドシートでは、６歳未満の幼児の体型からシートベルトを着用した場合に危険を招く可能性があります。６歳以上であっても体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合などには、チャイルドシートの利用が求められています。

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では、致死率に極めて大きな差があることから、広報活動や交通安全教育、交通指導取締り等により、シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底を図ります。

⑹　飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、平成 19 年の道路交通法一部改正以降大幅に減少しましたが、本市においては、発生件数は１～３件と横ばい傾向にありました。令和７年はゼロになったものの、新潟県内では、飲酒運転自体は根絶に至っていません。

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、自転車を含めて、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。

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　交通安全教育の推進

⑴　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必要があります。

また、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、家族等を含めて、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。

あわせて、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　高齢者に対する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り組むほか、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り組みます。

エ　交通安全教育指導者の育成

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に参加するなどして、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り、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。

⑵　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　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を返納しやすい環境の整備を図るため、高齢者等運転免許返納支援事業の周知を図ります。また、運転免許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。

⑶　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あたっては、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あたり、「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り組みます。

⑷　安全意識・保護意識の啓発強化

ア　早めのライト点灯等の呼びかけ

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、車両運転者に対し早めのライト点灯の呼びかけを行います。

また、ライトの上向き・下向きのこまめな切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などの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。

また、安全運転サポート車のみを運転できるサポート車限定免許の周知に努めます。

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。

2　事故防止対策の推進

⑴　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り把握した潜在的な事故危険箇所について、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に努めます。

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。

⑵　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　道路・交通安全施設等の整備

⑴　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）の安全で安心な社会参加を実現するため、公安委員会と道路管理者が一体となって、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、

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。

⑵　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あたっては、道路を利用する人の視点をい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。

第２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

⑴　年齢層に応じた交通安全教育の充実

保育園・こども園等、小・中学校、高等学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。

⑵　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。

⑶　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。

⑷　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の知識を十分習得させるため、自転車教室等で指導を行います。

⑸　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。

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。

⑴　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に努めます。

⑵　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。

⑶　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検討します。

⑷　対策効果の検証

対策実施箇所については、学校等に聞き取りを行うなど、対策効果を検証し、対策内容の改善・

充実を図ります。

⑸　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に加え、生活道路での物理的な速度低減や侵入抑制を図る対策等を講じることにより、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出します

特に、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を推進します。

⑹　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。

第３章　歩行者の安全確保

１　交通安全教育の推進

⑴　効果的な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、ふだん、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。

イ　学校における安全教育の推進

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

⑵　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あたっては、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。

また、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、その防止が重要であることを認識させる運動を展開します。

さらに、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。

⑶　広報・普及活動の強化

歩行者の交通ルールについて理解を深めるため、ラジオ、新聞、インターネット、ＳＮＳ等の広報媒体を活用するほか、県、関係機関・団体と連携して効果的な広報啓発を行い、家庭、学校、職場等も含めた地域全体での広報・普及活動を推進します。

２　歩行者の安全な通行のための環境整備

⑴　歩行空間の整備・改良

計画的な歩行者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　歩行者が安全・安心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など、歩行空間のユニバーサルデザイン化を図り、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（P.15　第１章３⑴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、交通取締りの実施、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し、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離を推進します。

さらに、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路における法定速度が時速30km/ｈに引き下げられたことに関する広報啓発等を実施し、制度の円滑な施行を図る。

⑵　通学路等における歩行空間の整備（P.18　第２章２⑸）

⑶　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あたっては、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掃するためには、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行い、８月の「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。

⑷　通学路の安全確保の推進

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経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」等に基づく定期的な合同点検を実施し、改善・充実等に向け継続的な取組を進めるとともに、道路交通の実態に応じ教育委員会、学校、警察、保育所、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　歩行者に対する保護の推進

⑴　自転車の安全利用の推進

運転者に対しては、信号機のない横断歩道における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徹底させるための交通安全教育を推進するとともに、横断歩道等を横断し、又は横断しようとする歩行者又は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、その信号機に従うといった基本的な交通ルールの遵守を図ります。さらに、手を上げるなど「渡るよサイン」を活用するなど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４章　自転車の安全対策の推進

１　交通安全教育等の推進

⑴　自転車の安全利用の推進

自転車は通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに対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ことを踏まえ、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、交通マナーを実践しなければならないことを理解させるための交通安全教育や広報啓発等について充実を図ります。

自転車乗車中の事故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」（令和４年11月１日　中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するとともに、自転車乗車時の頭部保護の重要性と自転車乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進を図ることにより、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、全ての年齢層の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメット着用に関する普及啓発を図ります。

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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等の加入義務化について周知、加入促進の広報啓発を推進します。

また、自転車運転者講習制度や令和８年４月から施行された自転車に対する交通反則通告制度（「いわゆる青切符」）の周知と適切な運用により、自転車利用者の遵法意識を醸成します。

⑵　効果的な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。

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たことから、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、ヘルメットの着用を促進します。

また、ふだん、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や幼児を同乗させる場合はヘルメット着用などの啓発を図ります。

イ　学校における安全教育の推進

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

⑶　交通安全運動等を通じた意識啓発

各季の交通安全運動等の実施にあたっては、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。

また、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、その防止が重要であることを認識させる運動を展開します。

さらに、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。

⑷　広報・普及活動の強化

ア　自転車の交通ルールについて理解促進を図るため、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の広報媒体を活用するほか、県、関係機関・団体と連携して効果的な広報啓発を行い、家庭、学校、職場等も含めた地域全体での広報・普及活動を推進します。

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、夜間におけるライトの点灯、さらには全年齢の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。

⑸　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、悪質な交通ルール違反など「交通反則通告制度」にかかる危険行為に対する指導取締りを強化します。

また、自転車は軽車両であることや歩行者優先などの基本ルール・マナー遵守の周知を図ります。

2　自転車の安全で快適な通行のための環境整備

⑴　自転車空間の設置・改良

計画的な自転車の安全で快適な通行のため、「安全で快適な自転車利用環境創設ガイドライン」（令和６年６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・改良を推進します。

⑵　事故防止のための道路占用の適正化（P.20　第３章２⑶）

⑶　自転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　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、自転車の安全な通行を確保します。

イ　自転車通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自転車通行空間を確保します。

3　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

良好な自転車交通秩序のため、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に酒気帯び運転や運転中の携帯電話等など、自転車の悪質・危険な交通違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

第５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

⑴　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使用の指導

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、保育園・こども園、小学校・中学校・高等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。

⑵　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促進を図ります。

⑶　広報・普及活動の推進

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促進を図るため、広報にあたっては、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するほか、県、関係機関・団体と連携して広報を推進します。

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使用効果及び正しい使用方法について、保育園・こども園との連携により保護者等に対して、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。

また、６歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用できない場合には、チャイルドシートやジュニアシートの使用が望ましいこと等についての広報啓発に努めます。

⑷　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の講習を通じて、事故発生事例等を活用し、シートベルトの着用及びチャイルドシートの使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　交通指導取締りの推進

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、交通指導取締りを推進します。

第６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

⑴　交通安全運動での取組の推進

各季の交通安全運動等において、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運転による事故の実態を周知し、飲酒運転の危険性について理解促進を図ります。

⑵　広報・普及活動の強化

飲酒運転の危険性について理解促進を図るため、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あたっては、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するとともに、県や関係機関・団体とも連携したキャンペーンや情報発信を展開し、家庭、学校、職場、地域レベルで「飲酒運転をしない、させない」という「飲酒運転を許さない環境づくり」に取り組みます。

また、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を行うとともに、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認、公共交通機関や自動車運転代行の活用等の広報に努めます。

⑶　関係機関との連携強化

ア　自動車運送事業者に対する指導監督

安全運転管理者等による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務を確実に履行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。

イ　悪質危険な運転者の早期排除等

運転者の知識、技能の欠落による道路交通法上の危険を防止するため、行政処分制度を適正かつ効果的に運用し、道路上から悪質危険な運転者の早期排除を図るとともに、違反者講習、停止処分者講習等各種講習の充実を図り、悪質危険な運転者の再教育に努めます。

２　交通指導取締りの強化

飲酒運転の根絶に向けた取締りを一層強化するとともに、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追及を徹底し、併せて、飲酒運転常習者及び飲酒運転による交通事故を起こした者に対して行政処分を早期に執行するなど、悪質運転者を道路交通の場から排除します。

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

⑴　交通事故多発区間の重点的な事故対策

交通事故危険箇所における事故抑止対策の実施（P.15　第１章２⑴ア）

⑵　歩道及び自転車通行空間の確保

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。

⑶　改築等による交通事故対策

ア　適正な道路標示

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、道路標示を適正に行います。

イ　交差点の改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化などの改良に努めます。

⑷　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（P.20　第３章２⑴ウ）

イ　バイパス等の整備による交通の分離分散

市街地や交通結節点に集中する自動車交通を分散させ、円滑で安全な交通環境を確保するためバイパス・環状道路等の整備を推進します。

ウ　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

⑴　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（P.19　第３章２⑴ア）

イ　歩行空間のバリアフリー化の推進（P.15　第１章３⑴ア）

ウ　無電柱化の推進

歩行区間のユニバーサルデザイン化、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、市街地の幹線道路等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。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路における法定速度が時速30km/ｈに引き下げられたことに関する広報啓発等を実施し、制度の円滑な施行を図ります。

⑵　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

道路照明・視線誘導標等の設置や、標識の高輝度化等により、夜間の交通事故の防止対策を推進します。

⑶　横断施設の整備改良

道路の新設・改築にあたって、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推奨します。

⑷　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

歩行空間のバリアフリー化の推進（P.15　第１章３⑴ア）

⑸　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

⑺　特に通学児童等の安全な通行を確保することが必要な道路を重点に、交通実態を踏まえて押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。

⑴　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、未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路の合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、保育園・こども園、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

⑺　特に交通の安全を確保する必要がある道路のうち、通学路に指定されている道路及び通学路交通安全プログラムの要対策箇所、未就学児移動経路の対策必要箇所等について、重点的に歩道整備を進めます。

⑴　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、生活道路での物理的な速度低減や侵入抑制を図る対策を含め、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出します。

特に、小学校や保育園・こども園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の整備を推進します。

⑹　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

都市周辺及び農山村地域の都市化に伴う通勤・通学路や森林レクリエーション等としても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

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、地域の交通資源を最大限活用した取組を推進します。

4　道路使用・占用の適正化

⑴　道路使用・占用の適正化の推進

ア　工事業者等に対する指導の徹底等

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、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。

イ　道路占用の適正化

道路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、許可条件の遵守、占用物件の維持管理の適正化について指導します。

⑵　不法占用物件の排除（P.20　第３章２⑶イ）

5　総合的な駐車対策の推進

⑴　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。

⑵　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　公共交通の利用促進等

⑴　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、バス停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。

⑵　公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、必要によりバスレーンの指定、待合環境の整備等、信号制御の見直し、パークアンドライドや車両の小型化等、バスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して総合的に推進します。

⑶　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、鉄道やバスの運行ダイヤの見直し、乗り継ぎの改善等、利用者の利便性の向上を図ります。

8　交通事故防止対策の推進

⑴　交通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（P.15　第１章２⑴ア）

⑵　高度な分析に基づく総合的な交通事故防止対策の推進

交通事故の発生地域、場所、形態、発生原因等を詳細かつ複合的に高度な分析を行うことにより、事故多発場所や路線等に対する効果的な交通指導取締り、交通規制及び交通安全教育等総合的な交通事故防止対策を推進します。

⑶　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の現場点検、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

⑴　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できるように、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をします。

⑵　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。

また、立往生車両や放置車両によって道路が閉塞してしまった場合には、緊急通行車両の通行を確保するため、車両の所有者等に移動を命じるほか、移動が困難な場合には道路管理者が自ら車両の撤去を実施します。

⑶　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　道路管理者間等の連絡体制の整備

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

⑴　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。

⑵　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

地域住民等の意見や物流の必要性等を踏まえ、駐車規制の点検・見直しを実施し、地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車対策を推進します。

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

⑴　道路利用者の視点をいかした道路交通環境整備

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点をい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。

⑵　住民との協働による交通安全の推進

交通安全施設の整備や交通規制の実施については、地域住民の意見・要望を把握し、道路交通実態を踏まえた整備を推進します。

⑶　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資するとともに、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相互に結び、災害発生時に避難路ともなる緑道の整備を促進します。

⑷　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

冬期の円滑な道路交通を確保するため、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、早目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。

ウ　冬期道路情報等の提供の充実

大雪等が予想される場合には道路利用者に対し、SNS 等を活用した情報提供に努めます。

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

⑴　類似事故防止のための事故情報共有の促進

交通事故の分析によって得られた情報を関係機関全体で共有するとともに、類似事故の発生を防止するための安全知識について、ラジオ、新聞、インターネット、SNS、広報誌等を通じて発信し、家庭、学校、職域等への情報提供に努めます。

⑵　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支援するため、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、報道機関と連携し、全市民的気運の醸成を図ります。

ウ　広範・集中的なキャンペーンの実施

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や、各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行います。

⑶　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、各季の交通安全運動等ごとのスローガンを普及促進します。

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。

⑷　歩行者の安全確保

ア　横断歩行者

運転者に対する信号機のない横断歩道における横断歩道手前での減速義務や停止義務を徹底させるため、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、「渡るよサイン」を活用し、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促すための交通安全教育等を推進します。

イ　夜光反射材の普及促進

(ｱ)　夕暮れ時から夜間、夜明け前から早朝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、広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、夜光反射材の視覚効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力し、夜光反射材の自発的な活用促進に努めます。

(ｲ)　高齢者に対する夜光反射材の普及促進（P.13　第１章１⑴ウ）

⑸　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、内閣府・警察庁等後援)等あらゆる機会において「自転車安全利用五則」（令和４年11月１日交通対策本部決定）を活用するなどにより、令和８年４月から施行された自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）を踏まえ、基本的ルールの周知、自転車の安全利用に関する広報啓発を強化します。

自転車乗車用ヘルメット着用による頭部保護の重要性と被害軽減効果について広報啓発を行うなど、全年齢の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメットの着用促進を図ります。

さらに、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、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、自転車乗車用ヘルメット着用による頭部保護の重要性と被害軽減効果について広報啓発を行うなど、全年齢の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメットの着用促進を図ります。

⑹　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（P.24　５章１⑶イ）

⑺　チャイルドシートの正しい着用の推進（P.24　５章１⑶ウ）

⑻　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（P.13　第１章１⑴ウ）

⑼　高齢者等運転免許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等に対し、運転免許証の自主返納制度の周知を図ります。

⑽　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（P.26　第６章１）

⑾　悪質・危険な運転の根絶に向けた広報啓発活動等の推進

妨害運転について違反行為や危険性等を広く周知し、違反の防止を図ります。

また、運転中のスマートフォンなど携帯電話等の画面注視や通話をしながら運転する行為の危険性等を広く周知し、違反の防止を図ります。

⑿　安全意識・保護意識の啓発強化（P.14　第１章１⑷）

2　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

⑴　幼児に対する交通安全教育（P.17　第２章１⑵）

⑵　小学生に対する交通安全教育（P.17　第２章１⑶）

⑶　中学生に対する交通安全教育（P.17　第２章１⑷）

⑷　高校生に対する交通安全教育（P.17　第２章１⑸）

⑸　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。

⑹　高齢者に対する交通安全教育の充実（P.13　第１章１⑴）

⑺　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。

⑻　外国人に対する交通安全教育等

外国人に対し、日本の交通ルールやマナー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についてリーフレットなどを活用し理解させるなど、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、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て交通ルール等に関する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

⑴　交通安全講習会・研修会の充実

ア　各対象に応じた教材・資料の提供と指導者等の育成

各対象に応じた効果的な交通安全教育を推進するため、各指導者用参考資料等を作成・配布するとともに、指導者（教員・保育士等）を対象とする研修会などを紹介するなど充実に努めます。

イ　交通指導員研修会

市交通指導員を対象に、実技研修や情報提供を行い、交通安全教育の充実を図ります。

⑵　教材資料の充実

交通安全教育の推進にあたっては、各機関・団体が交通安全教育に関する情報を共有し、また、そ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の提供等、相互の連携を図り、交通安全教育を推進します。

4　地域社会における交通安全意識の高揚

⑴　地域、学校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、地域ボランティアの協力を得ながら、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)　小学校新入学児童全員に黄色い交通安全帽を交付し、交通事故防止活動の推進を図ります。

⑵　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　民間団体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。

5 新潟県交通死亡事故多発警報による交通安全意識の高揚

新潟県内において、交通死亡事故が一定期間に連続して多発し、県知事による警報が発令された場合、交通事故に対する注意を喚起するとともに、関係機関・団体に対策を要請することにより、交通安全意識の高揚を図ります。

第３章　安全運転の確保

１　運転者教育等の充実

⑴　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、自動車教習所や運転免許更新時等において各種の運転者教育（講習）を推進するとともに、その内容の充実に努めます。

⑵　高齢運転者対策の推進

ア　高齢者講習の充実（P.14　第１章１⑵ア）

イ　高齢運転者の受講機会の拡大（P.14　第１章１⑵イ）

ウ　高齢者支援策の推進（P.14　第１章１⑵ウ）

エ　高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成（P.15　第１章１⑷イ）

⑶　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行うなど、胸部等保護の重要性について理解促進に努めます。

⑷　特定小型原動機付自転車を始めとする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を始めとする小型モビリティに関する交通ルールや安全利用のため、関係機関や関係事業所等と連携して、基本的な交通ルールの周知や交通安全教育を推進します。

⑸　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・けん引した状態で公道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。

⑹　運転免許業務の充実

運転免許試験は、交通事故の傾向等最近の交通情勢を踏まえ、運転技能の有無が現実の交通環境において、的確に判定されるものになっているかを検証し、必要に応じた試験コースの見直しを行います。また、市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化により、更新負担の軽減を図るとともに、令和７年３月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、円滑な運用に努めるとともに、周知を図ります。

高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。さらに、運転免許センターにおける身体障害者等のための資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図ります。

２　事業者に対する安全運転管理の指導

⑴　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（以下「安全運転管理者等」という。）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、安全運転管理者等による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、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更に促進するため、安全運転の確保に資する車載機器である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への活用方法について周知を図ります。

⑵ 飲酒運転・迷惑運転等の根絶と安全意識の醸成

点呼時におけるアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無を徹底することにより、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、運転中のスマートフォンなど携帯電話等の画面注視や通話をしながら運転する行為、重大な交通事故にもつながる妨害運転（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うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

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、自動車運送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自動車運送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。

4　道路交通に関する情報の収集と提供

⑴ 道路交通情報の充実

安全で円滑な交通流を形成するため交通情報板や交通監視カメラ等の整備を推進し、交通渋滞、交通障害、所要時間等の必要な道路交通情報の充実を図ります。

⑵ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して交通事故の防止・軽減に努めます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT の活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波の監視・警報体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

第４章　車両の安全性の確保

１　車両の安全性の確保

⑴　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

暴走族による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。

⑵　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、ライトの取付けの徹底と夜光反射材の普及促進を図り、自転車の被視認性向上を図ります。

イ　ながら運転の周知

道路交通法の改正により、令和８年４月１日から自転車の交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が開始されたことに伴い、広報やSNSなどの広報媒体を活用し、制度内容等の周知を図ります。

ウ　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交通事故に関し、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、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等

⑴　交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

ア　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故が多発する路線や時間帯・場所における街頭指導を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

イ　街頭活動等の強化

(ｱ)　歩行者の保護誘導活動の強化

歩行者（特に子どもや高齢者）の保護誘導活動とともに、危険な横断行為に対する直接指導を強化します。

(ｲ)　街頭監視活動の強化

地域の交通実態や交通事故の発生状況等を踏まえ、赤色灯を点灯させた白バイやパトカーによる警戒活動、警察官による街頭指導を効果的に行い、違法行為の未然防止に努めます。

(ｳ)　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車は「車両」であることの周知徹底を図るため、自転車利用者による信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、交通事故の原因となるような悪質・危険な交通違反に対しては厳正な交通指導取締りを推進します。

(ｴ)　特定小型原動機付自転車等の利用者に対する交通指導取締りの強化等

特定小型原動機付自転車については、悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化し、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った利用者に対しては、特定小型原動機付自転車講習を受講させるなど、違反の再発防止に努めます。

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、その運転には運転免許が必要であるなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを厳守する必要があることの周知徹底を図ります。また、無免許運転等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法販売事業者対策を図ります。

⑵　速度抑制対策の推進

安全速度の定着化を図るため、交通事故の多発路線や通学路を重点に、可搬式速度違反自動取締装置や同装置の模型の運用、白バイやパトカーの警戒活動による速度抑制対策を推進します。

⑶　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推進

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、交通指導取締りを推進します。

⑷　暴走族等対策の推進

暴走族や違法行為を敢行する旧車會に対しては、装備資機材の効果的な活用を図り、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の徹底を図ります。

2　駐車秩序の確立

⑴　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

地域住民の意見・要望等を踏まえて重点地区等を定め、指導取締りを推進します。

⑵　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。

⑶　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、地域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

⑴　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。

⑵　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。

⑶　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図るとともに、救急救命士が行える気管挿管などの特定行為の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。

⑷　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。

⑸　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、継続的な教育訓練を推進します。

⑹　高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路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

⑴　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。

⑵　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。

⑶ ドクターヘリの活用

交通事故等で負傷した患者の救命率向上や後遺症軽減のため、救急専門医師及び看護師を救急現場に派遣し、現場から救命医療を実施し、速やかに救急医療機関へ搬送できるドクターヘリを活用します。

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

⑴　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、日弁連交通事故相談センターや新潟県交通事故相談所等の周知を図ります。

⑵　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に来ることから、事務的にならず相手の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

⑴　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を促進するとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備に努めます。

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。

⑵　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、標識の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交通指導取締りを適切に行います。

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、踏切事故キャンペーンを推進します。

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。

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。

⑴　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な施策の大綱

⑵　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。

⑴　市民　市内に居住し、又は市内に滞在する者をいう。

⑵　事業者　市内で事業活動を行う者をいう。

⑶　交通安全　陸上交通における交通安全をいう。

⑷　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、その事業活動にあたり、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あたっては、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あ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。

⑴　識見を有する者

⑵　関係行政機関の職員

⑶　諸団体の役職員

⑷　市の機関の職員

⑸　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。

⑴　通学路交通安全プログラム案の策定に関すること。

⑵　合同点検実施箇所の公表方針案の策定に関すること。

⑶　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。

⑷　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	副会長
	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
	北新潟農業協同組合	経営管理委員
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	会長
	新発田市中学校長会	校長
	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８年４月１日現在のもの

第 12 次新発田市交通安全計画

令和 8 年 10 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