

(案)

阿賀野市交通安全計画

(第10次)

平成29年 月 日

阿賀野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.....	2
1 計画の基本理念.....	2
2 計画の性格・期間等.....	2
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10次阿賀野市交通安全計画における目標.....	9
第4章 課題解決に向けた施策の展開.....	10
1 重点施策.....	10
2 道路交通の分野別施策.....	11
3 踏切道の安全についての施策.....	12
第2部 推進施策	13
I 重点施策	14
第1章 高齢者の交通事故防止.....	14
1 道路・交通安全施設等の整備.....	14
2 事故防止対策の推進.....	14
3 教育・啓発の推進.....	15
第2章 歩行者及び自転車の安全確保.....	18
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.....	18
2 事故防止対策の推進.....	18
3 教育・啓発の推進.....	19
4 自転車利用者に対する指導の推進.....	20
5 歩行者・自転車に対する保護の推進.....	21
第3章 シートベルト着用の徹底.....	22
1 全ての座席における着用意識の普及啓発.....	22
2 交通指導取締りの強化.....	23
第4章 飲酒運転の根絶.....	24
1 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立.....	24
2 交通指導取締りの強化.....	24
II 分野別の施策	25
第1章 道路交通環境の整備.....	25
1 道路等の整備.....	25

2	交通安全施設等の整備による交通安全の推進	26
3	道路使用の適正化	28
4	総合的な駐車対策の推進	28
5	TDM（交通需要マネジメント）の推進	29
6	災害に備えた道路交通環境の整備	29
7	その他の道路交通環境の整備	29
第2章	交通安全思想の普及徹底	31
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
2	効果的な交通安全教育の推進	32
3	地域社会における交通安全意識の高揚	33
4	交通安全に関する普及啓発活動の推進	34
第3章	安全運転の確保	35
1	運転者教育等の充実	35
2	事業者に対する安全運転管理の指導	35
第4章	車両の安全性の確保	37
1	車両の安全性の確保	37
第5章	道路交通秩序の維持	38
1	交通指導取締りの強化	38
2	駐車秩序の確立	39
第6章	救急・救助活動の充実	40
1	救急・救助環境の整備拡充	40
第7章	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	42
1	交通事故相談業務の充実	42
2	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	42
3	被害者の心情に配慮した相談業務の実施	42
Ⅲ	踏切道の安全についての施策	44
1	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	44
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	44
3	踏切道の統廃合	44
4	その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置	44

第 1 部 総 論

第1章 計画の考え方

1 計画の基本理念

豊かで活力ある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、町村合併をはさんで9次にわたり「交通安全計画」を作成し、市及び県・関係行政機関等が一体となって各種の施策を推進してきました。

交通事故は昭和47年には300件発生していたものが、昭和57年には99件まで減少したものの、その後増加傾向を示し、平成4年には290件まで増加しました。その後増減を繰り返し、近年の状況では平成18年の247件から減少傾向となり、平成27年から100件を割り、平成28年には70件まで減少しました。

こうした背景には道路交通法等の改正による飲酒運転等に対する周辺者を含む厳罰化、シートベルト着用率向上のほか、交通安全指導の普及徹底、道路交通環境整備、自動ブレーキ等新技術による車両の安全性確保等が効果を発揮したと考えられます。

今後、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10次阿賀野市交通安全計画は、人命尊重の理念に立って、安全な交通社会の形成に向けて、市をはじめ関係機関・団体と市民が一体となって、安心して外出したり移動したりできる、安全で安心な阿賀野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

ア この計画は、阿賀野市交通安全対策会議が県の第10次交通安全基本計画に基づき策定するもので、策定に当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。

イ 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の大綱を定めたものです。

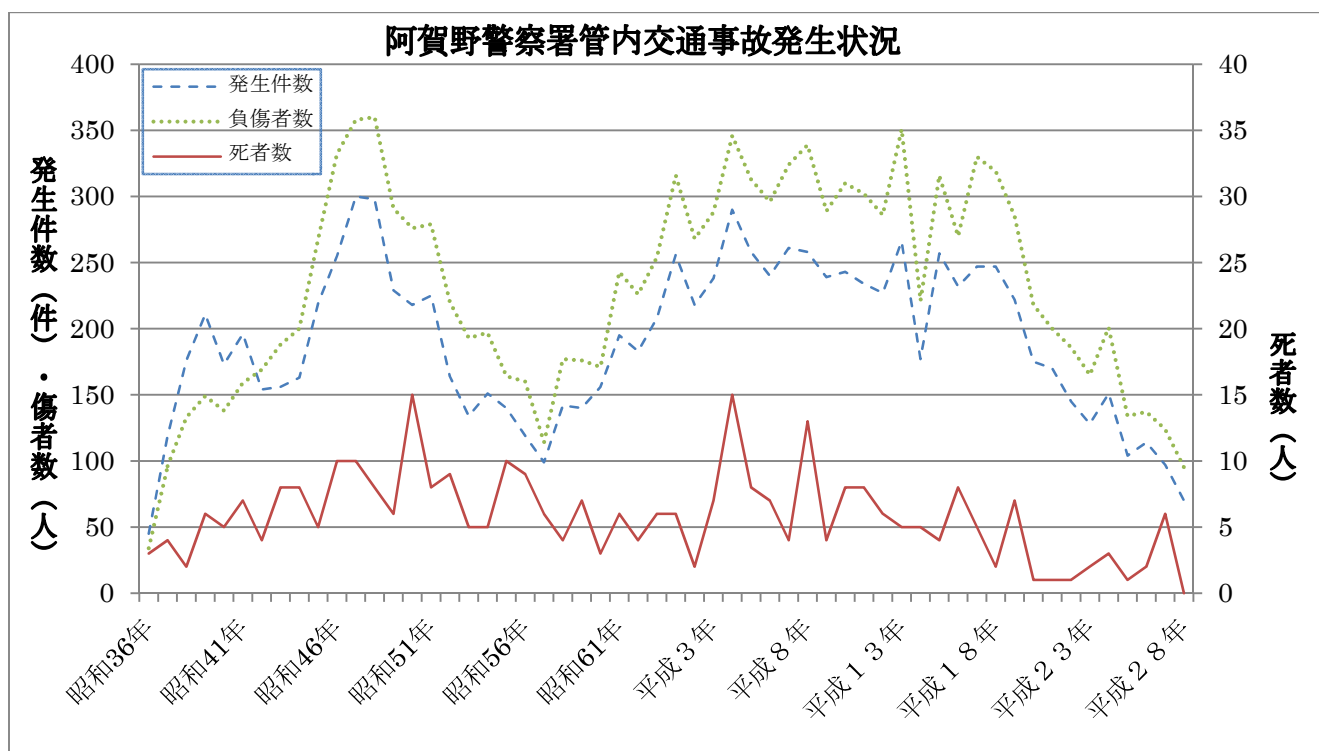
ウ この計画の期間は、平成29年度から平成32年度までの4年間とします。

第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の推移と現状

本市の交通事故は、戦後、高度成長の進展とともに、自動車保有台数が急増したことなどにより、増加の一途を辿りました。特に、昭和47年には交通事故件数は300件、傷者358人を数えましたが、各地区において交通安全計画を策定し、交通安全対策を総合的かつ強力に推進した結果、徐々に減少し、昭和57年には事故件数99件、傷者171人まで減少しました。

しかしながら、その後発生件数、死傷者数は再び増加傾向をたどり、平成4年には事故件数290件、死者15人、傷者346人と激増してしまいました。その後は、減少傾向をたどり、平成27年には発生件数は97件と平成に入ってから最少となり、28年にはさらに減少し、統計をとりはじめた昭和36年の45件に次ぐ70件まで減少するほか、60年ぶりに交通死亡事故ゼロとなりました。



[阿賀野市における過去5年間の交通事故発生状況]

区分	24年	25年	26年	27年	28年
発生件数	151	104	114	97	70
死者数	3	1	2	6	0
負傷者数	201	134	137	124	95

2 踏切事故の現状

阿賀野市では過去5年間、踏切事故(鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。)は発生していません。

今後も事故ゼロを目指します。

第3章 交通安全計画における課題と目標

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

阿賀野市では、高齢者が関与する事故件数は年々減少しているものの、全事故数に占める割合は増加しており、平成28年は全体の44%と県全体の38%よりも高くなっています。また、高齢者が加害者になる事故は18件で全体の26%となり、これも県の23%よりも高い割合を示しています。

今後も高齢化は急速に進むことを踏まえ、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。

高齢者は歩行中や自転車乗用中の事故での致死率が高いことから、これらの点に重点を置き、参加・体験・実践型の交通安全教育の推進が必要です。

また、最近では高齢運転者の加齢に伴う身体的衰えや認知機能の低下を原因とする交通事故がクローズアップされていることから、高齢ドライバーの大幅な増加に伴い、高齢者加害事故を起こさないようにするため、道路標識の高輝度化や、運転機能の低下を自覚できる体験型の交通安全教育を広く推進していく必要があります。

〔阿賀野市の高齢者事故の年別推移〕

区 分	24年	25年	26年	27年	28年
死者数	3人	1人	2人	6人	0人
うち高齢者	2人	1人	2人	6人	0人
高齢者事故 (全事故数に占める割合)	57件 (37.7%)	48件 (46.2%)	47件 (41.2%)	42件 (43.3%)	31件 (44.3%)
高齢者加害事故 (全事故数に占める割合)	38件 (25.2%)	31件 (29.8%)	26件 (22.8%)	26件 (26.8%)	18件 (25.7%)

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成24年から平成28年までの阿賀野市の交通事故による死者12人のうち、歩行者が7人、自転車乗用中が1人で、全体の67%を占めています。全事故に占める割合は歩行者事故、自転車事故を合わせても20%に満たないのに対し、ひとたび事故が発生すると、けがの度合いが大きくなり、死亡事故につながる割合が高くなることがわかります。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子ども、障がい者等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、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、自転車については、自動車と衝突した場合には被害者となる可能性が高いが、歩行者や自転車同士で衝突した場合には加害者となる可能性があるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分な場合もあり、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

〔阿賀野市の交通事故死傷者数うち歩行者と自転車乗用中の占める割合〕

	区 分	24年	25年	26年	27年	28年
死者数	歩行者事故	0人	1人	2人	4人	0人
	自転車事故	0人	0人	0人	1人	0人
	合 計	0人	1人	2人	5人	0人
	全死者比	0%	100%	100%	83.3%	0%
事故件数	歩行者事故	11件	12件	11件	12件	9件
	自転車事故	18件	7件	12件	4件	6件
	合 計	29件	19件	23件	16件	15件
	全事故に占める割合	19.2%	18.3%	20.2%	16.5%	21.4%

(3) シートベルト着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故について、シートベルト着用者の割合は、半数程度であり依然として低い状態であり、シートベルトを着用していれば死亡に至らなかったケースもあります。

また、一般道での調査結果では、新潟県は運転席、助手席の着用率は若干全国平均を下回り、後部座席は全国平均を上回っているものの、43.7%と低い状態となっています。

阿賀野市で実施した一般道での運転席の着用調査結果では、平均で98.2%と県

数値と同じでした。

今後も全国平均に近づけるため、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、シートベルト着用の効果についての理解を深め、交通事故の被害軽減を図る必要があります。

また、2年連続全国ワースト3位と使用率の低いチャイルドシートについても同様に使用率の向上を図ることが必要です。

〔新潟県の一般道におけるシートベルト着用率〕

区 分	運転席	助手席	後部座席
新潟県 ^{※1}	98.2%	93.9%	43.7%
全国平均 ^{※1}	98.5%	94.9%	36.0%
阿賀野市 ^{※2}	98.2%	—	—

※1 平成28年10月に警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査。

※2 平成28年3～11月で計4回実施した平均値。財団法人阿賀野市交通安全協会調査。

〔チャイルドシートの使用率〕 平成28年11月調査

新潟県	49.0%
全国平均	64.2%

(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

阿賀野市では、平成28年中の飲酒運転による交通事故発生件数は4件で、過去5年間で最も多く、平成19年に罰則が強化されたにも関わらず増加しています。

悪質、危険な飲酒運転を無くすため、飲酒運転の危険性を体験できる飲酒状態危険性体験メガネ等を活用しての体験運動や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通安全協会、酒類提供飲食店等と連携し、地域や職場等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る必要があります。

また、指導取締り体制を充実し、飲酒運転周辺者三罪(車輛提供罪・酒類提供罪・同乗罪)を中心とした背後責任の追及など、取締りにより飲酒運転常習者を道路交通の場から排除し、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進する必要があります。

〔飲酒運転による交通事故発生状況〕

区 分		24年	25年	26年	27年	28年
阿賀野市	発生件数	0件	0件	1件	0件	4件
	死者数	0人	0人	0人	0人	0人
	負傷者数	0人	0人	1人	3人	6人
新潟県	発生件数	103件	85件	78件	66件	71件
	死者数	4人	5人	4人	5人	2人
	負傷者数	124人	116人	102人	78人	91人

2 その他の分野別課題

阿賀野市において平成25年以降、事故件数、死者数は減少しているものの平成28年中の物損事故は888件と前年比1.2倍と増加傾向といえます。

交通事故による死者数を発生させないことはもとより、これらの交通事故の要因となりうる物損事故も減少させ「安心して歩ける、安心して走れる阿賀野市」を目指し、下記に対処するための施策を推進していきます。

(1) 道路交通の分野別施策

- 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
- 救急・救助活動の充実
- 交通事故被害者支援の推進

(2) 踏切道における交通の安全

3 第10次阿賀野市交通安全計画における目標

○平成32年までの間、交通事故による死者を発生させないことを目標とします。

第9次阿賀野市交通安全計画では「交通事故発生件数の死傷者数の減少に積極的に取り組み、年間の死傷者を130人以下とすることを目標として、諸施策を実施してきました。

その結果、交通事故発生件数は平成24年の151件から年々減少し、平成28年には70件と5年間で5割以上減少しました。また、平成28年は60年ぶりに交通死亡事故ゼロとなったほか、負傷者数も平成24年の201名から5年間で5割以上減少しています。

このことから、交通安全計画に基づき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。

関係機関・団体と連携を図り、今後さらに事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、年間の死者数ゼロと過去5年の平均死傷者140人を平成32年までに年間死傷者120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

(1) 高齢者の交通事故防止

○平成32年までの各年、前年より高齢者事故件数を減少させることを目指します。

高齢者の事故件数を抑止するために、交通安全施設をはじめ、歩道や道路照明の整備等、道路交通環境を整備するとともに、高齢者に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を推進して高齢者事故件数割合を平成28年の44%から40%以下を目指します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

○平成32年までに歩行者及び自転車乗用中の交通事故件数15件以下を目指します。

歩行者と自転車乗用者の安全確保と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、事故防止のための道路使用・占用の適正化や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を図り、歩行者及び自転車乗用中の交通事故件数を減少させ15件以下にすることを目指します。

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

○平成32年までに一般道路での運転席のシートベルト着用率を99%以上、及び後部座席のシートベルト着用率を70%以上に、チャイルドシートの使用率を全国平均以上に引き上げることを目指します。

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、「シートベルト・チャイルドシート着用強調月間」の実施など、重点的な広報活動や街頭での指導取締りを通じ、シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底を図っていきます。

(4) 飲酒運転の根絶

○平成32年までに飲酒運転による交通事故発生件数ゼロを目指します。

飲酒運転根絶の取り組みを更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発やハンドルキーパー運動の普及啓発を図っていきます。

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り組みを推進します。

2 道路交通の分野別施策

(1) 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、一人ひとりの意識が重要であることは言うまでもないことですが、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設など道路交通環境の整備が不可欠です。

そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、駐車対策、公共交通機関の利用推進など、道路交通環境の整備を推進します。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全の推進には、一人ひとりが交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践することが重要です。

そのため、各世代において、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進し、交通安全に関する普及啓発活動を推進していく必要があります。

市では、交通安全教育の推進を図るとともに、家庭や学校、職場などの地域ぐるみでの交通安全意識の高揚を図り、効果的な啓発活動の充実、強化に努めます。

(3) 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上は、交通事故防止に重要であることから、運転者に対する運転者教育等の充実を図ります。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき責任を重視し、企業・事業所から自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを推進します。

(4) 車両の安全性の確保

交通安全のためには、道路交通環境の整備、運転者や歩行者の意識啓発のほか、車両自体の安全性も求められることから、自動車の検査や点検の徹底、整備体制の充実等により、整備不良車や基準不適合車の排除を推進することで、車両の安全性の確

保を図ります。

(5) 道路交通秩序の維持

交通事故実態を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、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。

また、交通の安全と円滑を確保するために、交通事故実態に即した交通規制を推進します。

(6) 救急・救助体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、救急・救助体制の整備と救急医療体制の整備を図ります。

(7) 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故の知識や情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、被害者支援を積極的に推進します。

3 踏切道の安全についての施策

踏切事故は一たび発生すると重大な結果をもたらす可能性があることから、道路管理者や鉄道事業者等、関係機関との連絡を密にし、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規則の実施、統廃合の促進を強力に推進するとともに、踏切保安施設の整備や道路標識の大型化・高輝度化による安全性の確保など、各踏切の状況等を勘案し、より効果的で総合的な対策を講じます。

第2部 推 進 施 策

I 重点施策

第1章 高齢者の交通事故防止

1 道路・交通安全施設等の整備

(1) 高齢者等の安全に資する歩行空間の整備

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の整備や横断歩道の設置等について、道路管理者と警察が連携して交通安全施設等の整備を図ります。

イ 安全な道路ネットワークの構築

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なことから、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積極的に推進します。

2 事故防止対策の推進

(1) 交通事故の多発区間・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

死傷事故が多発した交差点・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事故抑止対策を推進します。

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対策の推進

高齢者が関与する交通事故の発生状況等から、高齢者の身体特性あるいは行動特性を加味し、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充実

高齢者に対し、加齢に伴う身体機能の変化が道路における行動(道路横断、危険回避のための安全確認等)に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の行動の危険性を理解してもらい、道路や交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な技能及び交通ルールの知識の習得を図ります。

また、自転車乗用中に負傷した場合、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への理解促進に努め、ヘルメット着用を推進します。

そのために、交通安全教育資機材等活用した参加・体験・実践型交通安全教育や関係機関と連携し、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、各種催し物等において交通安全教育を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。

また、交通ルール等に関する理解が十分でないものに対して、歩行者の心得、自転車利用者の心得等について理解を深めさせる交通安全教育を推進して、高齢者の事故防止に努めます。

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」等の県民運動を支援します。

ウ 反射材の普及促進

夜間の交通事故を防止するためには、全年齢層にわたる歩行者や自転車利用者が反射材を活用して自らの視認性を高めることが必要です。特に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、交通安全協会等関係機関・団体と連携し反射材用品の普及促進に取り組みます。

オ 安全な運転を行うために必要な技能と知識の習得

運転適正検査車の活用や交通安全関係機関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正指導及び運転技能指導を推進するほか、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。

(2) 高齢運転者支援策の推進

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、関係機関と連携し、運転経歴証明書制度を周知するとともに、運転免許を自主返納した者に対する支援施策の実施にあたり民間企業への働き掛けを行い支援措置の充実を図ります。

(3) 地域・家庭ぐるみの交通安全運動の推進

地域・家庭ぐるみで、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気運を生み出し、総合的な交通安全思想の普及促進を図るために次の取り組みをします。

ア 市民参加型としての交通安全運動の充実

季節ごとの交通安全運動等の実施に当たり、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。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交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものであり、防止することが重要であることを認識させる運動を展開します。

イ 重点としての取り組み

交通安全運動等実施の際に、「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、高齢者交通安全推進員、交通安全指導員、交通安全関係機関・団体、市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。

(4) 安全意識・保護意識の啓発強化

ア ライト早め点灯運動等の推進

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)の早めの点灯の呼びかけを行うほか、前照灯は上向きが基本、すれ違い時は下向き運転の浸透を図り、前方への意識集中を高める運転を推進します。

また、気象条件によって車輛の認識がしにくい場合等は、積極的な前照灯の点灯を呼び掛けます。

イ 高齢運転者標識(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、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、市民に対しこれら高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成に努めます。

ウ 安全速度の励行と定着化

「安全速度」の考え方とは、「規制速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などを考慮して、交通事故が発生しない安全な速度で走行すること」であり、この正しい理解と定着化を図られるよう、交通安全教育及び各種広報媒体を活用した広報啓発に努めます。

エ 高齢者の交通事故防止ための広報

高齢者自身の安全意識の醸成と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

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、歩道のバリアフリー化、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、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 通学路等の歩道整備等の推進

歩道の整備、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、生活道路での物理的な速度低減や進入抑制を図る対策等を講ずることにより、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出する。特に、小学校や幼稚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。

(2) 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、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の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、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件については、その実態把握に努めるとともに道路管理者と公安委員会が連携を図りながら、市街地を重点に是正します。

特に歩道上における不法占有物件については歩行者の通行の支障となり危険であるため、指導等により排除します。

さらに、道路上から不法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に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」等を中心に普及を図ります。

(2) 自転車利用環境の総合整備

増加している歩行者と自転車の事故等への対策として、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

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の実践しなければならないことを理解させることに努めます。

自転車乗用中の事故防止や安全利用を促進するため「自転車安全利用五則」を活用することにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等、正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等の使用状態での危険性等について周知・徹底を図ります。

また、歩行者と衝突した場合は、加害者になる側面も有し、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められていることを認識させ、関係機関の協力を得つつ、児童・生徒の保護者を中心に損害賠償責任保険等の制度周知に努めます。

(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及び知識を習得し、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、自転車乗用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・生徒の着用徹底を図るほか、高齢者等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

交通安全教室を開催し、歩行者・自転車それぞれの立場で交通ルールとマナーを守るよう指導します。

(2) 交通安全運動を通じた意識啓発

季節ごと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化を図ります。

(3) 安全速度の励行と定着化

「安全速度」とは、「規制速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などを考慮して、交通事故が発生しない安全な速度で走行すること」であり、この考え方の正しい理解と定着化が図られるよう、交通安全教育及び各種広報媒体を活用した広報啓発に努めます。

(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、交通安全の広報に当たっては、広報誌、インターネット、メール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キャンペーンの実施や、関係機関・団体を通じて積極的に推進します。

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

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。

第3章 シートベルト着用の徹底

1 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、自動車の特性に関し理解を深めさせるとともに、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、正しい着用ができる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

児童生徒の自動車同乗中における負傷者が多発していることから、学校等において、シートベル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

交通安全運動の重点として、シートベルト全座席着用及びチャイルドシートの使用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室等の開催により、シートベルト(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います。

(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るため、市発行の「広報あがの」等を活用し広く広報します。

イ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

車外放出事故の発生実態に鑑み、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、後部座席を含めた着用の推進を図ります。

ウ チャイルドシートの正しい使用推進

関係機関・団体との連携により、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、自治体、幼稚園、保育所、病院等との連携により、保護者等に対して、効果的な広報啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

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。

第4章 飲酒運転の根絶

1 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

(1) 交通安全運動での取り組みの推進

各季の交通安全運動において、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を深めます。

(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、広報誌、インターネット、メール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キャンペーンの実施や、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を高めます。また、取り組みを更に進めるため、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、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発、自動車運転代行の活用等を広報します。

(3) 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

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会とりまとめの「事業用自動車総合安全プラン2009」(平成21年3月策定)を踏まえて法令改正され、新たに義務付けられた「自動車運送事業者における点呼時のアルコール検知器の使用」の徹底を図り、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の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)についての事件捜査を強化します。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

Ⅱ 分野別の施策

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

交通事故が多発している道路やビックデータ等により判明した事故危険区域について、道路管理者及と警察が連携して事故抑止対策を推進します。

(2) 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

歩行者及び自転車の安全で快適な通行を確保する必要がある区間について、自転車道歩行者道の整備を図ります。

(3) 交差点の改良

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ながら路面標示を適正に行い、交差点のコンパクト化を図ります。

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を図ります。

(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

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るとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路への流入することを防止するための対策をし、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離を推進します。

イ バイパス・環状道路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、交通混雑を緩和するためバイパス等の整備を行います。

ウ 公共交通機関、駅等の交通拠点へのアクセス整備

交通の円滑化を図るため、駅や高速道路のインターチェンジといった交通拠点へのアクセス道路の整備を推進します。

エ 安心して通行できる道路の整備

歩行者や車が安心して通行できる道路や歩道の整備を推進します。

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

(1) 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の整備

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、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

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

道路標識による交通規制の実効を図るため、老朽化した標識等の建替え、撤去等を推進して見やすく分かりやすい道路標識の整備を図ります。

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し夜間事故の防止対策を行います。

(3) 横断施設の整備

道路の新設・改築に当たり、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を整備します。

(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

駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道の確保、通行の安全と円滑化を図るためバリアフリー化を推進します。

(5) 通学路、通園路の安全設備・施設の整備

特に交通の安全を確保する必要がある道路(交通安全指定道路)のうち、通学路について、重点的に歩道整備を進めるとともに、押しボタン式信号機や歩行者用道路の交通規制等の安全設備の整備を進めます。

また、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進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、児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の整備を積極的に推進します。

(6) 交通流の実態を踏まえた安全設備・施設の整備

ア 信号機運用の適正化

道路環境の整備等に伴う交通流の変化に的確に対応した交通信号機の運用を図ります。

イ 死傷事故率の低減

だれもが安全で快適な社会生活を営むことができるように、交通事故の削減を図るため、道路整備や交通安全施設等の整備を図ります。

(8) その他の交通安全施設等の整備

ア 交通安全緊急施設整備の実施

交通死亡事故等が発生した箇所に対し、必要がある場合は緊急に交通安全施設整備を行い、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。

3 道路使用の適正化

(1) 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工事業者等に対する交通の安全と円滑の確保についての指導の徹底及び許可条件の履行状況の確認と指導等による適正化を図ります。

イ 道路占用の適正化

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

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、その実態把握に努めるとともに市街地を重点に、特に歩道上における不法占有物件については歩行者等の通行の障害となり危険であるため、強力な指導等による排除を行います。

4 総合的な駐車対策の推進

(1) 違法駐車対策の推進

違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい危険と迷惑を及ぼしている路線・交差点

においては、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うとともに、重点的かつ効果的な違法駐車対策を推進します。

5 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整備

駅、バス停へのアクセス道路の整備を進め、公共交通機関の利便性の向上とともに、特に朝夕の交通渋滞の軽減を図ります。

イ 公共交通機関利用の促進

市民だれもが容易に市内を行き来できるよう、スクールバスとしての活用も含め、市営バス運行の一層の効率化を図るとともに市外への移動の利便性向上のため、JRや路線・高速バスなどの公共交通機関とのアクセスを強化し、関係機関にダイヤ編成の協議や増便の働きかけなどを行います。

6 災害に備えた道路交通環境の整備

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。

また、災害時において、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道路状況に関する情報収集・提供を行うため、国、県、市等それぞれの管理者等は相互の情報連絡体制を確立します。

7 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、市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「交通安全施設点検」、「交通安全総点検」を積極的に推進します。

(2) 市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、市民の意見・要望を反映させ、かつ納得の得られるよう整備を推進します。

第2章 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対して交通安全の基本的なルールやマナーを習得させるため、教材等を有効に活用し幼児にわかりやすく指導します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

小学校では、歩行者及び自転車利用者として必要な知識と技能を習得させ、安全な行動ができる態度や能力を育成するよう、実技指導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

中学校では、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規等に関する基本的事項の理解を深め、安全に行動できる態度や能力を育成するよう指導します。特に自転車の利用について、交通ルールとマナーを重点的に指導します。

(4) 高校生に対する交通安全教育

高等学校では、交通社会における交通マナーを身につけさせます。特に、自転車・二輪車及び自動車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的・組織的に取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

(5) 成人に対する交通安全教育

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、交通安全意識・交通マナーの向上を図るため、関係機関・団体と連携して運転者教育(講習)を推進します。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者自身、加齢に伴う身体機能の変化が道路における行動(道路横断、危険回避のための安全確認等)に及ぼす影響等について理解を深めるため、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を推進します。

また、交通ルール等に関する理解が十分でないものに対して、歩行者の心得、自転車利用者の心得等について理解を深めさせる交通安全教育を推進して、高齢者の事故防止を図ります。

2 効果的な交通安全教育の推進

(1) 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

各対象に応じた効果的な交通安全教育を推進するため、各指導用参考資料等を配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査・研究を進めます。

イ 交通安全研修会等

・ 幼児交通安全教育指導者研修会

幼児教育の指導者を対象に実施される研修会に参加し、保育園(所)・幼稚園等における交通安全教育の充実を図ります。

・ 交通指導員研修会

交通安全指導員及び市交通安全対策担当者を対象にした研修会に参加し、交通安全教育の充実を図ります。

(2) 教材資料の充実

ア 教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入

交通安全教育の推進に当たり、各機関・団体で交通安全教育に関する情報を共有し、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、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

イ 積極的な情報提供及び資機材の貸与

交通安全教育を行う機関・団体に対し、その求めに応じて資機材を貸与し、また交通安全教育に関する情報を積極的に提供します。

3 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 家庭、学校、職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

市の高齢者交通安全推進員の活用を促進するとともに、交通安全指導員、関係機関・団体と連携し、地域ぐるみでの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。

ウ 学校における交通安全活動の推進

- ・ 小学校、中学校において、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を推進します。
- ・ 高等学校において、積極的に交通安全教育を推進するとともに、二輪車実技講習会の実施や無事故・無違反運動の推進を図ります。
- ・ 小学生の新入学児童全員に黄色い安全帽やランドセルカバー、交通安全協会交通安全マスコット「アンピーちゃん」等を贈り、交通事故防止活動の推進を図ります。

(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

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・無違反を競い合う県民運動を支援します。

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年に新潟県が制定した毎月10日の「交通安全家庭の日」をさらに普及推進し、家庭における交通安全意識の高揚を図ります。

ウ シートベルト・チャイルドシート着用強調月間の実施

3月1日から31日までの1ヵ月間を「シートベルト・チャイルドシート着用強調月間」とし、後部座席を含めた全座席でのシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の普及啓発に努めます。

エ 民間及び交通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交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故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。

(3) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市発行の「広報あがの」、「安全・安心メール」等を活用して、交通事故等の実態を踏まえた情報、日常生活に密着した内容の広報を行います。

4 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

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り組みを推進し、市民各層への積極的な参加を呼びかけます。

(2) 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、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・反射材の取付け等自転車の安全利用に関する広報啓発を強化します。

(3) 夜光反射材の普及促進

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、積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型交通安全教育の実施等を推進します。

第3章 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の充実

ア 免許取得時における教育の充実

自動車教習所における教習等において、危険な道路環境、交通状況に適応した運転及び交通事故発生時の応急救護ができるよう免許取得時教育の充実を図ります。

イ 運転免許更新時講習等の充実

更新講習会、高齢者講習は、受講者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習設備の充実を図るほか、講習内容及び講習方法の充実に努めます。

ウ 違反者等に対する運転者再教育の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習は、受講者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習設備の充実、講習内容及び方法の充実に努めます。

(2) 二輪車安全運転対策の推進

ア 免許取得時講習の充実

自動車教習所における教習等において、二輪車の運転に係る危険の予測、安全な運転に必要な技能及び知識等が身に付くよう取得時講習の充実を図ります。

イ 指定自動車教習所における交通安全教育の充実

指定自動車教習所を地域の交通安全センターに位置付け、自動二輪車安全運転講習及び原付講習等の充実に努めます。

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の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう指導に努めます。

(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報の多角的分析の結果の活用

等により、講習内容を充実するとともに、講習水準の向上を図り、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

第4章 車両の安全性の確保

1 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査の充実

道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。

また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

(2) 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。

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。

(3) 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するように指導、広報を推進します。

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

自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となる事案もあり、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、関係機関等の協力を得つつ、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

(1) 交通事故防止に資する効果的な交通違反取締りの強化等

ア 事故発生状況等に対応した効果的な交通指導取締りの推進

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

・歩行者・自転車利用者の保護誘導

歩行者・自転車利用者に対する保護誘導活動や街頭指導を積極的に行います。

・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。

・自転車利用者に対する指導取締りの強化

自転車は「車両」であるという意識を広く市民に徹底させる事を基本に、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指導取締りを強化します。

(2) 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。

(3) 飲酒運転抑止対策の強化

ア 飲酒運転取締りの強化

飲酒運転による交通事故の多発している曜日、時間帯、場所や飲酒運転の車両の通行が予想される路線を押さえた繁華街等周辺での検問や、パトカーや警察官による街頭監視活動を強化し、飲酒運転の抑止を目的とした効果的かつ計画的な指導取締りを推進します。

イ 飲酒運転追放気運の高揚

広報誌や各種交通安全教室、交通安全イベント等において、飲酒運転の危険性や

事故実態の周知に努めるとともに、交通安全関係者や安全運転管理者を通じて、地域、職域における飲酒運転追放気運の高揚を図ります。

ウ 関係機関・団体等の連携強化

関係機関・団体等と連携を強化するとともに、酒の製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等に対する働きかけを強化し、特に、駐車場を備えた酒類提供飲食店等については個別に訪問し、酒類提供時に運転しないことを確認するなど、飲酒運転防止に積極的に取り組むよう要請します。

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

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及します。

(2) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

第6章 救急・救助活動の充実

1 救急・救助環境の整備拡充

(1) 大規模事故発生時の救急・救助体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救急医療機関、消防機関等の連絡体制の整備及び救護訓練の実施等により、地域における広域的な救急・救助体制の整備を推進します。

(2) 応急手当の普及・啓発活動

ア 学校教育における応急手当の指導

中学校の授業において、実習を重視した応急手当の指導を充実させるよう指導します。

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、講習会や「救急の日」等の機会を通じて、普及啓発活動を推進します。

(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、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるように養成を促進します。

(4) 救急・救助施設の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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。また、救急・救助活動の円滑な実施のため、通信指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の適正管理を推進します。

(5) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技能

等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

(6) 救急医療関係機関の協力関係の確保

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、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」を遵守し、救急医療機関及び消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、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。

そして、新潟県ドクターヘリを積極的に活用することにより、傷病者が災害現場で医師による医療を受けることができる体制を整備し、救命効果の向上や後遺症の軽減を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に配置した携帯電話により医師と会話するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

第7章 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

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

県で交通事故の関連する様々な相談に応じるため、県庁に常設の交通事故相談所を設け、専任の相談員を配置し相談に応じていることについて、広く市民に周知を図ります。

また、市役所相談窓口では、他の相談窓口等と連携を図り、被害者等の相談窓口の選択肢が広がるよう業務の充実を図ります。

(2) 警察による損害賠償制度の教示、交通事故相談

各警察署に交通事故相談窓口を設置し、事故概要等の情報提供、保険請求、損害賠償請求制度の概要説明、被害者救済制度の紹介、各種窓口相談、被害者支援組織の紹介等を行います。

2 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していきます。

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付、交通遺児育成基金が行う基金事業など、広く市民に周知を図ります。

3 被害者の心情に配慮した相談業務の実施

(1) 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し、被害者の心情に配慮した適切な相談業務を推進します。

(2) 警察における交通事故被害者対策の推進

警察では、被害者等に対して交通死亡事故の概要、捜査経過、事件処理結果等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害にあわれた方へ」を活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検

挙、送致状況、裁判の結果等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

また、被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分についての問い合わせに応じ、適切な情報提供を図ります。

Ⅲ 踏切道の安全についての施策

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

踏切事故の危険性が高い踏切等で、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図ります。

2 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事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を図ります。

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、障害物検査装置、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、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め等の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を図ります。

3 踏切道の統廃合

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

4 その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置

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、自動車運転者や自転車利用者、歩行者など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ための広報啓発を推進します。