

# 阿賀野市交通安全計画

(第8次)



平成18年4月1日

阿賀野市交通安全対策会議

# まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、6次にわたり旧水原町、旧京ヶ瀬村で交通安全計画を作成し、昭和46年以降、町村、県、国等の指定地方行政機関、関係民間団体等と一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

しかしながら、近年の状況を見ると、道路交通事故の発生件数はほぼ一貫して増加する傾向にあり、今後の「くるま社会」と「高齢化社会」の一層の進展を考えれば、極めて厳しい状況にある。また、鉄道交通においては、事故件数は減少傾向にあるものの、一たび交通事故が発生した場合には、事故の大型化は避けられず、多数の死傷者を生ずるおそれがある。

このような状況から、交通事故の防止は従来にも増して、市、県、国の指定地方行政機関、関係民間団体並びに市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題となっており、引き続き、人命尊重の理念の下に、安全な交通社会の形成に向けて、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸政策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、平成16年4月1日、町村合併による「阿賀野市」誕生にあたり定めた「第7次阿賀野市交通安全計画」を基に、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により平成18年度から平成22年度までの5年間に講ずべき阿賀野市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市、県、国の指定地方行政機関においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

# 目 次

<b>第1部 総 論</b> .....	1
第1章 計画の考え方.....	1
1 計画の基本理念.....	1
第2章 交通事故等の現状.....	1
1 道路交通事故の推移と現状.....	1
2 鉄道事故の現状.....	2
3 踏切事故の現状.....	2
第3章 交通安全計画における課題と目標.....	2
1 重点課題.....	2
2 その他の分野別課題.....	4
3 第8次阿賀野市交通安全計画における目標.....	4
第4章 課題解決に向けた施策の展開.....	4
1 重点施策.....	4
2 道路交通の分野別施策.....	5
3 鉄道交通の安全についての施策.....	7
4 踏切道の安全についての施策.....	7
<b>第2部 講じようとする施策</b> .....	8
<b>I 重点 施 策</b> .....	8
第1章 高齢者の交通事故防止.....	8
1 道路・交通安全施設等の整備.....	8
2 事故防止対策の推進.....	8
3 教育・啓発の推進.....	8
第2章 シートベルト着用 of 徹底.....	10
1 着用意識の普及啓発.....	10
2 交通指導取締りの強化.....	11
第3章 安全速度の励行と定着化.....	12
1 走行速度を抑制するための道路環境の整備.....	12
2 教育・啓発の推進.....	12
3 交通指導取締りの強化.....	13
第4章 冬期間の交通事故防止.....	13
1 道路環境の整備.....	13
2 教育・啓発の推進.....	13
3 踏切道の除雪の徹底.....	14

<b>II</b>	<b>分野別の施策</b>	<b>15</b>
第1章	道路交通環境の整備	15
1	道路等の整備	15
2	交通安全施設等の整備による交通安全の推進	15
3	道路使用の適正化	17
4	総合的な駐車対策の推進	18
5	TDM（交通需要マネジメント）の推進	18
6	その他の道路交通環境の整備	18
第2章	交通安全思想の普及徹底	19
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
2	効果的な交通安全教育の推進	19
3	地域社会における交通安全意識の高揚	20
4	交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
第3章	安全運転の確保	22
1	運転者教育等の充実	22
2	事業者に対する安全運転管理の指導	22
第4章	車両の安全性の確保	22
1	車両の安全性の確保	22
第5章	道路交通秩序の維持	23
1	指導取締りの強化	23
2	駐車秩序の確立	25
第6章	救助・救急活動の充実	25
1	救助・救急環境の整備拡充	25
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	26
1	交通事故相談業務の充実	26
2	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	26
3	被害者の心情に配慮した相談業務の実施	27
<b>III</b>	<b>鉄道交通の安全についての施策</b>	<b>28</b>
1	鉄道交通環境の整備	28
2	鉄道の安全な運行の確保	28
3	救助・救急体制の整備充実	28
<b>IV</b>	<b>踏切道の安全についての施策</b>	<b>30</b>
1	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	30
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	30
3	踏切道の統廃合	30
4	その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置	30

# 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、これまで各地区において「交通安全計画」を作成、阿賀野市となった平成16年4月には「第7次阿賀野市交通安全計画」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。

しかし、昨年は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）が平成16年の8人から5人に減少したものの、うち3人が高齢者であることから高齢者の占める割合が年々増加しています。

こうした交通事故の背景には高齢人口の増加、自動車交通の量的拡大、活動の24時間化等が考えられます。

交通安全対策を効果的に推進するためには、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8次阿賀野市交通安全計画は、市民が安心して外出したり移動したりできる阿賀野市を築きあげていくために阿賀野市交通安全対策会議が市の第7次阿賀野市交通安全計画及び国・県の第8次交通安全基本計画に基づき、期間を平成18年度から平成22年度までの5年間とし策定するもので、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、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を定め、これに基づいて諸政策を一層強力に推進していくものであります。

## 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年には交通事故による死者は10人、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60年には死者3人、傷者171人まで減少することができた。

しかしながら、その後死傷者数は再び増加傾向を辿り、平成10年には、死者8人、傷者310人と激増、近年、平成16年においては死者8人、傷者270人、平成17年死者5

人、傷者330人といたつた死傷者を生ずるに至つてゐる。

## 2 鉄道事故の現状

鉄道の事故は、長期的には減少傾向にあり、これは、これまで講じてきた各種の安全対策の成果と考えられますが、一方では、平成16年10月の中越大震災に伴う上越新幹線の列車脱線事故、平成17年4月のJR西日本福地山線の列車脱線事故、そして、平成17年12月のJR東日本羽越線における列車脱線事故といった、社会的に大きな影響を与えた運転事故が発生しています。

一度、事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となることを示す結果となった。

## 3 踏切事故の現状

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。)は長期的には減少傾向にあるが、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進が必用である。

# 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

県内では、平成17年中の高齢者(65歳以上)が関与する事故件数は全体の25.4%ですが、死者数では全死者の50%を超えています。

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車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となっています。

また、今後、高齢ドライバーが大幅に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、道路標識の高輝度化や、運転適性検査車により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。

さらに、高齢者が交通社会に参加することを可能にするために、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

[新潟県の高齢者死者数の年別推移]

区 分	13年	14年	15年	16年	17年

高齢者死者数 (全死者に占める割合)	102人 (44.9%)	107人 (45.5%)	92人 (48.4%)	117人 (51.5%)	103人 (55.1%)
-----------------------	-----------------	-----------------	----------------	-----------------	-----------------

## (2) シートベルト着用の徹底

県内では、平成17年中、自動車乗車中の死者のうち、シートベルト着用者の割合は約30%と低く、一般道での走行中の自動車に対する調査結果でも着用率は全国平均を下回っており、このことが死亡事故に結びついています。

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、シートベルト着用の徹底を図り、交通事故の被害軽減を図る必要があります。

また、後部座席同乗者の車外放出事故も発生していることから、全員がシートベルトを着用することを指導・広報していく必要があります。

[一般道におけるシートベルト着用率] 平成17年10月調査

区 分	運転席	助手席	後部座席
新潟県	90.1%	79.9%	6.1%
全国平均	92.4%	80.3%	8.1%

(警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)

## (3) 安全速度の励行

平成17年中の新潟県の交通事故は、死傷者千人当たりの死者数(致死率)が9.9人と極めて高く、その要因の一つに衝突直前の車両の速度が高いことがあげられます。

そのため、交通安全教育や広報活動、速度指導取締りなどにより、制限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え、控え目で安全な速度で走行することを定着させていく必要があります。

[新潟県の死傷者千人当たりの死者数(致死率)の年別推移]

区 分	13年	14年	15年	16年	17年
新潟県	11.9人	12.4人	10.1人	12.1人	9.9人
全国平均	7.4人	7.1人	6.5人	6.2人	5.9人

[新潟県の死亡事故の直前速度(\*)の年別推移]

区 分	13年	14年	15年	16年	17年
新潟県	49.8 km/h	52.2 km/h	52.2 km/h	53.8 km/h	47.3 km/h
全国平均	—	—	—	49.0 km/h	48.1 km/h

(\*) 事故直前速度：ここでいう事故直前速度とは、一般道において交通事故の第1当事者が、危険を感じてブレーキ操作を行う直前の速度をいう。

## (4) 冬期間の交通事故防止

雪国にとって、冬期間の交通確保とスリップ事故防止は重要な課題です。除雪体

制の整備や除雪機等の充実に努め、歩行者にも車にも、安全で快適な交通環境を確保し、冬期間でも安心して生活できることが大切です。

## 2 その他の分野別課題

阿賀野市の平成17年中の死者数は5人、事故件数は247件であり、330人の方々が負傷しています。

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「安心して歩ける、安心して走れる阿賀野市」を目指し、

### (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
- 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
- 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

### (2) 鉄道交通の安全

### (3) 踏切道における交通の安全

に対処するための施策を推進していきます。

## 3 第8次阿賀野市交通安全計画における目標

2に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故発生件数の増加傾向

に歯止めをかけ、特に死亡事故の防止には格段の意を注ぎつつ、交通事故による死傷者数を限なくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることを目標とする。

## 第4章 課題解決に向けた施策の展開

### 1 重点施策

#### ア 高齢者の交通事故防止

全死者に占める高齢者の割合は過半数を超え、更に増加していくことが予想されます。

これら、高齢者の事故死者を抑止するために、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する。

## イ シートベルト着用の徹底

シートベル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、「シートベルト着用強化月間」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、シートベルト着用の徹底を図る。

また、後部座席同乗者の車外放出事故も発生していることから、後部座席を含めた全座席シートベルト着用を呼びかける。

## ウ 安全速度の励行と定着化

高規格道路等での高速走行の日常化が一般道路にまで波及していることが、交通事故の致死率の高さに結びついていると思われ、衝突時の衝撃を軽減するために車の走行速度を引き下げる必要があります。

交通安全教育等により、速度が高いほど事故の結果が大きくなることを広報するとともに、安全速度実践車（ペースメーカー車）の普及や、速度取締りの強化等により安全速度の励行と定着化を図る。

### (\* 安全速度の考え方

道路や交通の状況、天候や視界など客観的に判断される条件を考慮し、事故防止上の観点から、運転上取りうる限りの安全な速度のことです。

### (\* 事故直前の平均速度

統計上は、死亡事故の直前の平均速度で全国比較しています。

## エ 飲酒運転の根絶

飲酒運転による死亡事故については、飲酒運転抑止対策や道路交通法の改正による飲酒運転の厳罰化等により近年、減少傾向にあったが、依然として死亡・重大事故が後を絶たないことから、飲酒運転に対する市民の意識改革を進め、その根絶を図る。

## オ 冬期間の交通事故防止

交通安全教育や各種広報媒体を活用してスリップ事故の防止と、安全な通行空間確保のため、除雪の徹底などにより交通事故防止を図る。

また、計画時に通学路や生活道路の歩道除雪に努める。

## 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、一人一人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、TDM（交通需要マネジメント）の推進など、道路交通環境の整備を推進する。

## (2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全の推進には、一人一人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、強化に努める。

## (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る。

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組みを推進する。

## (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、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る。

## (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する。

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する。

駐車違反に対しては、駐車違反の取締りを強化し、良好な駐車秩序の維持を図る。

## (6) 救助・救急活動の充実

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、救助・救急体制の整備と救急医療体制の整備を図る。

## (7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、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する。

## 3 鉄道交通の安全についての施策

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設等の交通環境の整備や安全な運行体制の確保はもちろんのこと、鉄道車両の安全性の確保や不幸にして事故が起きた場合

の救助体制など、総合的な対策を図っていく必要があります。

そのため、鉄道施設の安全対策の推進や運転員及び保安要員の資質の向上、鉄道車両の検査の充実などの必要な取組みを推進し、総合的な視点から各種鉄道交通の安全対策を講じる。

#### 4 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ものであることから、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る。

## 第2部 講じようとする施策

### 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) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

###### ア 歩行空間のバリアフリー化の推進

交通バリアフリー法に基づきだれもが安全で快適な移動ができるようにするために、音響式信号機や横断時間延長機能を付加したバリアフリー対応型信号機の整備、信号灯器のLED化等を推進するほか、重要な道路のバリアフリーを図る。

###### イ 障害者や高齢者などが安心して通行できるバリアフリー化された歩行空間の整備

障害者・高齢者の利用が多い公共的施設（官公庁、公共交通機関の施設、病院等）周辺の歩道や信号機等の整備を図る。

###### (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、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「交通安全施設点検」、「交通安全総点検」を積極的に推進する。

##### 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重点対策の実施

幹線道路において死傷事故が多発している交差点・単路について、道路管理者及び公安委員会が連携して事故抑止対策を実施する。

###### イ 高齢者の保護誘導等

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する。

###### (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する。

##### 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の推進を図る。

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することにより、高齢者の交通事故を防止する。

#### 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する。

#### 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界性を高めることが必要であるが、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む。

#### エ 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、高齢運転者に対する運転免許制度の特性や高齢者マーク等を理解させるための対策を推進する。

#### オ 高齢運転者対策の充実

高齢化社会の進展に伴い、今後、高齢者による更新時講習受講者の大幅な増加が見込まれることを踏まえ、講習を実施する教習所に対し計画的な講習実施体制の整備を促進する。

### (2) 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り組みをする。

#### ア 市民参加型としての交通安全運動の充実

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る。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として認識させる運動を展開する。

#### イ 重点としての積極的取り組み

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む。

### (3) 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）の早め点灯の呼びかけを行うほか、前照灯のこまめな切り替えによる前方への意識集中を高める運転について推進を図る。

#### 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場合には、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る。

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る。

#### ウ 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する。

## 第2章 シートベルト着用の徹底

### 1 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 各年齢層に対するシートベルト着用意識の醸成

交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるためには、人間の成長過程に合わせた生涯にわたる学習を促進し、市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

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の被害軽減効果を理解させ、正しく着用できるよう意識啓発を図る。

#### イ 学校等におけるシートベルト着用の指導

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、小学校等において、シートベルトの正しい着用と有効性について指導を行う。

## (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させる。

## (3) 広報・普及活動の強化

### ア 効果的な広報の実施

シートベルト等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する。

### 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る。

[新潟県のシートベルト着用率] 平成17年10月調査

区 分	運転席	助手席	後部座席
一 般 道	90.1%	79.9%	6.1%
高 速 道	99.7%	97.2%	7.3%

(県警と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)

### ウ 幼稚園や病院等と連携したチャイルドシート着用の広報啓発・指導

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る。

[新潟県におけるチャイルドシート使用率] 平成17年4月調査

区 分	5歳児のみ	0～6歳未満
一 般 道	27.8%	49.1%

(県警察と社団法人日本自動車連盟の合同調査による)

## 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する。

## 第3章 安全速度の励行と定着化

### 1 走行速度を抑制するための道路環境の整備

#### (1) 速度を減速させる道路構造の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内の道路においては、狭さく部やハンプ(\*)等を採用し、車の走行速度を制御し、歩行者の安全な通行を確保する。

(\*) 道路に隆起(起伏)を設けて、物理的に速度抑制、注意喚起させるためのもの。

#### (2) 交通安全緊急施設整備による走行速度抑制

交通死亡事故等が発生した個所のうち、走行速度を抑制するため緊急に対策が必要な個所については、早急に必要な施設整備を行い、交通の安全を確保して再発防止に努める。

### 2 教育・啓発の推進

#### (1) 交通安全教育を通じた意識啓発

##### ア 各世代に対する交通安全教室等での教育

各世代に対する交通安全教育の場において、なぜ「スピードの出しすぎ」が交通事故の危険性を高め、被害を大きくするかについて理解させ、車両の運転に際しては自らが注意し適正な速度で走行できるよう指導する。

##### イ 学校等における交通安全教育

小学校・中学校・高等学校等において、車両の速度の出し過ぎによる危険性や事故防止等について指導するとともに、家庭においても安全な速度による車両の利用について話し合いが行われるよう指導する。

特に、高等学校においては、二輪車及び自動車免許の取得が可能になることから、安全走行及び交通法規遵守の徹底を図るよう指導する。

#### (2) 交通安全運動を通じた安全速度についての意識啓発

交通安全関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を通じた安全速度励行の意識啓発を図る。

#### (3) 広報・啓発活動の推進

走行速度と停止距離の関係について、広報・啓発活動を推進し安全速度の定着化を図る。

#### (4) 安全運転管理の推進

事業所内において安全速度の励行をはじめとし、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適正に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

#### (5) 安全速度実践車の普及

走行速度を抑制するため、自治体や自動車運送事業所、安全運転管理者選任事業

所等の車両を幹線道路におけるペースメーカー車として走行させ、一般車両の高速走行の抑制を図ることを目的に「安全速度実践車」の普及を進める。

### 3 交通指導取締りの強化

速度違反の指導取締りについては、交通事故の発生状況、道路交通環境等を分析した上で効果的に推進する。

## 第4章 冬期間の交通事故防止

### 1 道路環境の整備

#### (1) 除雪、消融雪設備の充実

冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪の実施、消融雪施設等の整備を図る。

#### (2) 迅速、適切な除雪の実施

冬期に子供が安全に通学できるようにするとともに、高齢化の進行に伴い、懸念される高齢者の交通事故増加への対策に寄与するために、冬期の歩道空間の確保を図る。

#### (3) 雪道の交通安全を確保する設備・施設の整備

雪に強く、また降雪時の視認性を確保するために、縦型信号灯機の整備及び道路標識の大型化等を推進する。

### 2 教育・啓発の推進

#### (1) 交通安全教育を通じた雪道の交通安全についての意識啓発

##### ア 本県特有の雪道での交通安全に関する知識の普及推進

積雪や路面凍結など、夏場とは全く異なる交通環境となることから、交通安全教育の場を通じ、雪道の交通安全についての知識の普及推進に努める。

##### イ 学校等における雪道の交通安全教育

小学校、中学校、高等学校において、雪道で安全に行動できる能力を育成するよう指導する。

#### (2) 交通安全運動を通じた意識啓発

冬の交通事故防止運動等の機会を捉え、降雪時の走行にあたっては余裕のある行動とゆとりある運転を心がけるよう、広く市民に対し広報活動を行う。また、四輪駆動車やアンチロックブレーキシステム等車両の安全性能が飛躍的に向上している中においても、雪道の走行にあたっては「過信は禁物」であるという意識啓発を図る。

### (3) 安全運転管理の推進

事業所内において冬期間の車両運用に当たっての車両整備（冬用タイヤへの交換、タイヤチェーン・スコップ等の搭載など）や意識付け（湿潤・凍結路面に対する警戒など）等が適切に行われるよう安全運転管理の推進を図る。

## 3 踏切道の除雪の徹底

冬期間の踏切道の交通安全対策を図るため、通行車（者）の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化する。

## 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) 歩道・自転車歩行車道の整備

###### 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、歩道等の整備を図る。

###### 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る。

##### (2) 道路機能の分離分散化等による交通安全の確保

###### ア 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う。

###### イ 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する。

###### ウ 安全・安心な道路環境の整備

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する。

#### 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 歩行者及び自転車の安全な通行の確保

信号機の新設・高度化、信号灯器のLED化やバリアフリー化された歩道の整備、道路標識の大型化など公安委員会と道路管理者が一体となった交通安全施設等の整備及び横断歩道や歩行者用道路等の必要な交通規制を実施する。

###### イ 歩行者等の安全な通行の確保

交通状況等を勘案した上で歩行者と車両の通行を時間的に分離する「歩車分離式信号」の整備を推進する。

##### (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

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るため、視認性、耐久性に優れた大型標識や路側式可変標識の整備及び見やすく分かりやすい道路標識の整備を図る。

イ 分かりやすく使いやすい道路交通環境の整備

分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、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する。

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う。

(3) 高齢者・障害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、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図り、バリアフリー化を推進する。

(4) 通学路、通園路の安全設備・施設の整備

通学路等における必要な箇所への押しボタン式信号機の設備や歩行者用道路の交通規制、横断歩道等の道路標識や道路標示の大型化や高輝度化等による明確化を図る。

(5) 高速道路における安全施設・交通環境の整備

ア 適性かつ明確な道路標識等の整備

事故多発区間については、道路管理者との現場点検を実施し、事故実態に即した安全施設の整備や道路標示等の対策を推進する。

道路管理者と連携を図り、インターチェンジ及びパーキングエリアから本線への逆走防止のための適性かつ明確な進入禁止標識等の整備を推進する。

イ 事故多発区間での事故分析に基づく必要な施設の整備

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故誘発原因に詳細な分析を行い、これに基づき道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を実施する。

また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、事故防止対策を推進する。

ウ 本線の拡幅やI Cの改良等

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジ（I C）の改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、高速バス利用の利便性の向上等を推進する。

## (6) 交通流の実態を踏まえた安全設備・施設の整備

### ア 信号機の高度化

交通流の実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、系統化、閑散時押ボタン化、半感应化、多現示化等の信号機の高度化を図る。また、交通流の変動にきめ細かく対応する信号制御を可能とする交通管制システムの整備を図る。

### イ 道路の利用形態に応じた安全施設の整備

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用形態に応じた安全施設の整備を進めるために、商業系地区においては、歩行者及び自転車利用者の安全で快適な歩行空間を確保するために、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

### ウ 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る。

## (7) 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、早急に交通の安全の確保を図り、再発防止に努める。

### 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する。

## 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、交通の安全と円滑を確保する。

#### 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、占用物件の維持管理の適正化について指導する。

### (2) 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用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う。

#### 4 総合的な駐車対策の推進

##### (1) 駅周辺の駐輪場整備

駅前広場内または周辺において駐輪場を整備し、放置自転車を解消して歩道空間を確保する。

##### (2) 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する。

#### 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、駅前広場整備

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る。

また、駅前広場（バスロータリー、駐車場、駐輪場、タクシースペース）、駅自由通路を整備することにより、バス、自動車、自転車から鉄道への乗り換えについて利便性を向上させ、公共交通機関の利用を促進する。

###### 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。

また、安田インターチェンジ周辺において駐車場等整備を検討し、パークアンドライド（\*）の利用促進を図る。

（\*）パークアンドライド：最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。

#### 6 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」を積極的に推進する。

## (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整備を推進する。

## 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

幼児教育の指導者を対象に研修会を通じて、幼児に対して交通安全のきまりを理解させるとともに、安全に行動できる習慣や態度の育成が図られるよう指導する。

#### (2) 小学生に対する交通安全教育

小学校では、安全な歩行、自転車や乗り物の安全な利用、交通規制などの理解を通して、安全な行動ができる態度や能力を育成するよう指導する。

#### (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する。

#### (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る。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る。

#### (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、各種の運転者教育（講習）を推進する。

### 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・研究を進める。

イ 交通安全研修会等

(ア) 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、実技指導等を通した研修会に参加し、保育園(所)・幼稚園等における交通安全教育の充実を図る。

(イ) 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等に参加し、交通安全教育の充実を図る。

(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っては各機関・団体は、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、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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、交通安全教育に関する情報を積極的に提供する。

### 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る。

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する。

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する。
- ・ 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る。
- ・ 小学生の新入学児童全員に黄色い安全帽や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る。

(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推進する。

#### 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57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る。

#### ウ シートベルト・チャイルドシート着用・使用強調週間の普及

毎月4日から10日を「シートベルト・チャイルドシート着用・使用強調週間(シートの日)」とし、普及啓発に努める。

#### 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する。

#### (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」等を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報を行う。

### 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組を推進し、市民各層への積極的な参加を呼びかける。

#### (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する。

また、自転車安全教育指導員を育成し、各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。

#### (3) 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する。

## 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る。

##### 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る。

##### 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、講習内容及び講習方法の充実に努める。

#### (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る。

##### 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る。

### 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する。

#### (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る。

## 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

確実な実施を図る。

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する。

## (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する。

### 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る。

## (3) 自転車の安全性の確保

### ア 点検整備及びT Sマークの普及促進

点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備を受けてT Sマーク(\*)を貼付した自転車に乗車するように指導、広報を推進する。

(\*) T Sマーク：自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

### イ 灯火の取付けの徹底と反射材の普及促進

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る。

## 第5章 道路交通秩序の維持

### 1 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 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

交通事故の発生状況や道路交通環境等を分析し、飲酒運転、高速暴走運転及び交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反や放置駐車違反等の迷惑性の高い違反を重点に交通指導取締りを効果的に推進する。

##### 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・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う。

(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する。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの強化

自転車利用者による無灯火、二人乗り、酒酔い運転、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対し積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 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する。

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る。

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する。

(3) 暴走族対策の強化

ア 暴走族に対する指導取締りの強化

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はじめ、あらゆる法令を適用して検挙を徹底する。

イ 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、家庭、学校、職場と連携し、地域における暴走族追放気運の醸成を図る。

ウ 学校における暴走族対策

小学校・中学校において、暴走行為の反社会性・危険性について認識を深めさせるよう指導する。

高等学校において、暴走行為の反社会性・危険性について認識を深めさせると

ともに、生徒に対する指導の充実を図る。

また、PTAに対し啓発・注意を喚起するとともに、家庭、関係機関・団体等と連携し、暴走族追放気運の高揚を図る。

## 2 駐車秩序の確立

### (1) 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策

#### ア 駐車規制の見直し

新たな違法駐車対策法制により、従来以上に悪質で危険性、迷惑性の高い違反取締りの重点を指向する必要があることから、駐車実態や地域住民の意見・要望を踏まえた駐車規制の見直しを実施する。

#### イ 新たな違法駐車対策法制による対策の推進

運転者の責任を迫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、使用者責任を協力を追及する。

### (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・高揚を図る。

## 第6章 救助・救急活動の充実

### 1 救助・救急環境の整備拡充

#### (1) 大規模事故発生時の集団救助救急体制の整備

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集団救助・救急体制の整備を推進する。

#### (2) 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する。

#### (3) 救助・救急施設の整備の推進

消防機関は、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する。また、救助、救急活動の円滑な実施のため、救急指令装置、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する。

#### (4) 緊急車両の現場急行環境の支援

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故捜査の迅速化を図るため、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの短縮及び緊急走行時の交通事故防止のために緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システムの整備を推進する。

#### (5) 救急医療関係機関の協力関係の確保

- ・ 救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を行うため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。
- ・ 医師の指示、指導・助言を直接救急現場で受けられるよう、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステムや患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、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する。

## 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

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から、広く市民に周知し、その利用促進を図る。

また、市役所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る。

#### (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う。

### 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く。

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を広く市民に周知し、その利用促進を図る。

### 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する。

#### (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、事実処理結果等の情報を提供するとともに、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る。

### Ⅲ 鉄道交通の安全についての施策

#### 1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備等を促進し、安全対策の推進を図る。

##### (1) 鉄道施設の点検

鉄道構造物の定期検査及び維持・補修については、過去に一部の鉄道事業者において定期検査未実施の事実が確認されたことを踏まえ、定期検査の厳正な実施及び適切な施設の維持管理の徹底を図る。

##### (2) 鉄道施設の整備

駅施設等について、高齢者、身体障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進するなど適切な安全対策の推進を図る。

#### 2 鉄道の安全な運行の確保

J R 西日本福知山線列車脱線事故が発生したことを踏まえ、国による事業者の指導・監督の在り方の見直しについて検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。

##### (1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要があることから、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うとともに、踏切事故防止キャンペーン等により踏切の安全に関する知識の普及を図る。

##### (2) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、大雪、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

#### 3 救助・救急体制の整備充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行

うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協調体制の強化を図り、災害現場における協力活動体制の整備を推進する。

また、救助・救急活動における二次災害の防止を図るため、鉄道事業者、消防機関等と連携・調整を図り、救助・救急体制の整備を推進する。

## IV 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る。

### 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て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行う。

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る。

#### (2) 踏切道での交通規制の実施

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る。

### 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する。

### 4 その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置

- ・ 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を進めるよう事業者を指導する。
- ・ 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車に対し、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する。