

阿賀野市交通安全計画

(第9次)

平成23年4月1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9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	20
第3章	シートベルト着用 of 徹底	21
1	着用意識の普及啓発	21
2	交通指導取締りの強化	22
第4章	飲酒運転の根絶	23
1	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	23
2	交通指導取締りの強化	23
II	分野別の施策	24
第1章	道路交通環境の整備	24
1	道路等の整備	24
2	交通安全施設等の整備による交通安全の推進	25

3	道路使用の適正化	27
4	総合的な駐車対策の推進	27
5	TDM（交通需要マネジメント）の推進	28
6	その他の道路交通環境の整備	28
第2章 交通安全教育の普及徹底		29
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
2	効果的な交通安全教育の推進	30
3	地域社会における交通安全意識の高揚	31
4	交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
第3章 安全運転の確保		33
1	運転者教育等の充実	33
2	事業者に対する安全運転管理の指導	33
第4章 車両の安全性の確保		34
1	車両の安全性の確保	34
第5章 道路交通秩序の維持		35
1	指導取締りの強化	35
2	駐車秩序の確立	36
第6章 救助・救急活動の充実		38
1	救助・救急環境の整備拡充	38
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		40
1	交通事故相談業務の充実	40
2	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	40
3	被害者の心情に配慮した相談業務の実施	40
III 踏切道の安全についての施策		42
1	踏切道の安全と円滑化を図るための措置	42

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8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。

交通事故の発生件数は、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件から減少傾向にあり、平成22年では145件まで減少しています。

こうした背景には、道路交通法等の一部改正による飲酒運転等の厳罰化、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、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9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9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。

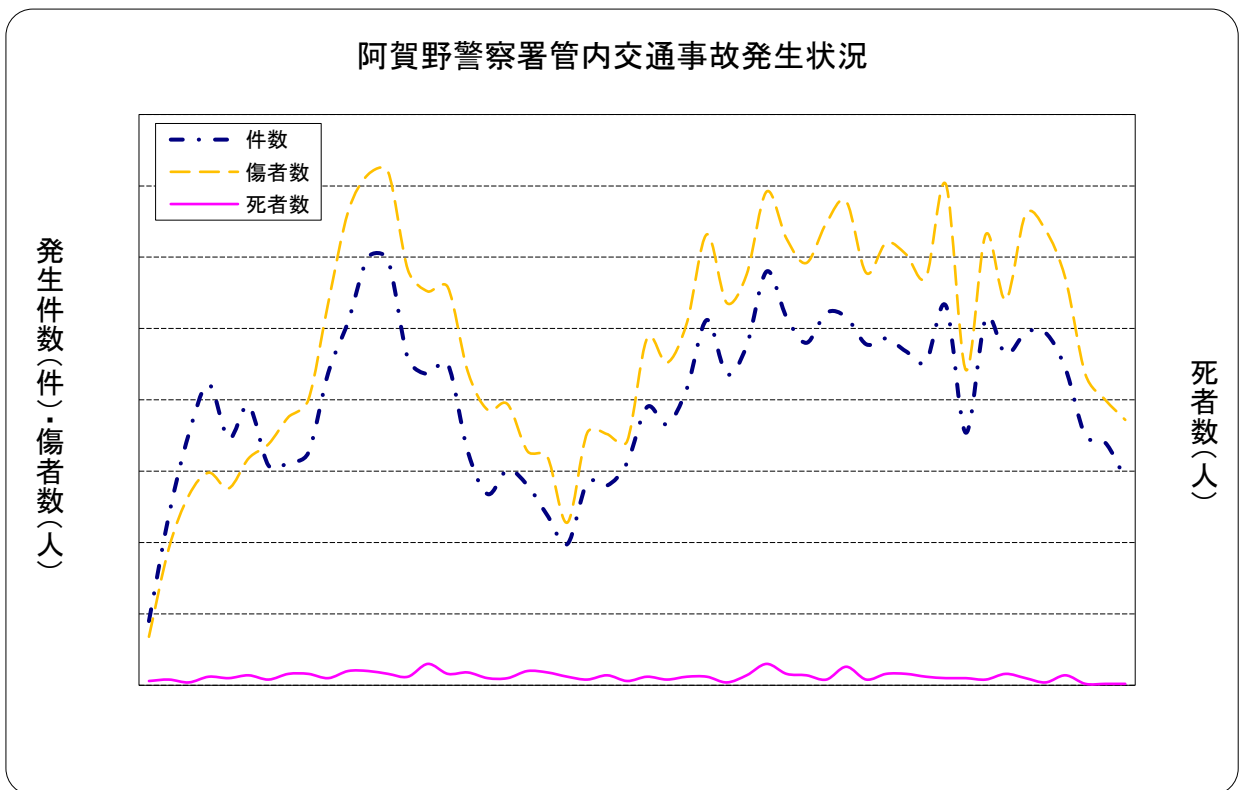
ウ この計画の期間は、平成23年度から平成27年度までの5年間を期間とします。

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辿り、平成4年には事故件数290件、死者15人、傷者346人と激増しています。その後減少傾向をたどり、平成22年には発生件数は145件と平成に入ってから最少となり、死者数も平成20年から3年連続で1人と統計の残る昭和36年以降最少となっています。



[阿賀野市における過去5年間の交通事故発生状況]

区分	18年	19年	20年	21年	22年
発生件数	247	222	175	170	145
死者数	2	7	1	1	1
負傷者数	319	285	218	200	186

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。踏切事故は、一度発生すると被害が極めて大きいことから、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進が必要です。

第3章 交通安全計画における課題と目標

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

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22年は57件で全体の39%と県平均の32%よりも割合が高くなっています。また、高齢者が加害者になる事故は32件で全体の22%と県平均の約17%よりも割合が高くなっています。

今後も高齢化が進むことを踏まえ、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です。

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	18年	19年	20年	21年	22年
死者数	2人	7人	1人	1人	1人
うち高齢者	0人	4人	0人	1人	1人
高齢者事故 (全事故数に占める割合)	62件 (25.1%)	76件 (34.2%)	60件 (34.3%)	59件 (34.7%)	57件 (39.3%)
高齢者加害事故 (全事故数に占める割合)	35件 (14.2%)	41件 (18.5%)	29件 (16.6%)	33件 (19.4%)	32件 (22.1%)

〔阿賀野市の高齢化率〕(3月31日現在)

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
高齢化率	24.1%	24.7%	25.0%	25.4%	25.7%	25.7%
65歳以上人口	11,698人	11,763人	11,815人	11,898人	11,963人	11,830人
人口	48,136人	47,672人	47,302人	46,925人	46,571人	46,056人

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成18年から平成22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5人、自転車乗用中が2人で、合計では死者数全体の58%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25%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からわかります。

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を受ける反面、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	18年	19年	20年	21年	22年
死 者 数	歩行者事故	0人	3人	1人	1人	0人
	自転車事故	0人	2人	0人	0人	0人
	合 計	0人	5人	1人	1人	0人
	全死者比	0%	71.4%	100%	100%	0%
事 故 件 数	歩行者事故	15件	19件	16件	13件	10件
	自転車事故	28件	24件	25件	28件	13件
	合 計	43件	43件	41件	41件	23件
	全事故に占める割合	17.4%	19.4%	23.1%	24.1%	15.9%

(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18.7ポイント上回っているものの、51.8%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90.4%と県数値を下回っています。

このため、交通指導取締りを強化するとともに、交通安全教育や広報活動を通じて、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、チャイルドシートについても同様に使用率向上を図り、乳幼児の被害軽減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}	96.5%	91.4%	51.8%
全国平均 ^{※1}	97.3%	92.2%	33.1%
阿賀野市 ^{※2}	90.4%	—	—

※1 平成22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22年6～10月で計5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22年4月調査

新潟県	39.3%
全国平均	56.8%

(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22年中の飲酒運転による交通事故発生件数は4件で、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、危険な飲酒運転をなくすため、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各種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、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		18年	19年	20年	21年	22年
阿賀野市	発生件数	2件	1件	1件	3件	4件
	死者数	0人	1人	0人	0人	0人
	負傷者数	2人	0人	2人	3人	5人
新潟県	発生件数	245件	133件	139件	126件	127件
	死者数	19人	13人	13人	13人	9人
	負傷者数	320人	154人	174人	154人	156人

2 その他の分野別課題

阿賀野市の平成22年中の死者数は1人、事故件数は145件であり、186人が負傷しています。

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、次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
- 交通安全教育の普及徹底
- 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
- 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9次阿賀野市交通安全計画における目標

○平成27年までに年間の交通事故による死者数をゼロにすることを目標とします。

第8次阿賀野市交通安全計画では、「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りなくゼロに近づけ、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17年の247件から年々減少し、平成22年には145件と5年間で4割減少しました。また、交通事故による死者数も平成20年・21年・22年と3年連続で1人となっています。

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、平成27年までに年間の死傷者を130人以下とすることを目指します。

第4章 課題解決に向けた施策の展開

1 重点施策

(1) 高齢者の交通事故防止

○平成27年までに高齢者事故件数50件以下を目指します。

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して高齢者事故件数50件以下を目指します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

○平成27年までに歩行者及び自転車乗用中の交通事故件数20件以下を目指します。

歩行者と自転車乗用車の安全確保のために、歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境整備、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20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27年までに一般道路での運転席のシートベルト着用率を95%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の平均以上に引き上げることを目指します。

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っていきます。

(4) 飲酒運転の根絶

○平成27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実態とその危険性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強化し、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを積極的に推進します。

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、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) 交通安全教育の普及徹底

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、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ていきます。

(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、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) 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

バリアフリー新法に基づき誰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ります。

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ります。

(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 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 電動車いす利用者に対する交通安全教育

高齢化社会の進展にともない、今後、歩行が困難な高齢者の社会参加手段の一つとして、電動車いす利用者の増加が予想され、それに伴う電動車いすに係る交通事故の増加が懸念されます。

このことから、電動車いすの安全利用、マナー向上のための参加・体験・実践型交通安全教育を推進します。

イ 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、地域サロン・自治会・老人クラブ等の会合を通して、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るための交通安全教育を推進して、高齢者の事故防止を図ります。

ウ 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。

エ 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すが、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します。

(2) 高齢運転者対策の推進

高齢者が加害者となる事故防止対策として、高齢者運転免許証自主返納者支援制

度を実施し、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を返納しやすい環境を整えるとともに、交通安全教室や各種会合において支援施策を広報します。

(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風潮を生み出し、総合的な交通安全教育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

各季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に努めます。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として認識できるよう運動を展開します。

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めます。

(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動を推進します。

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 安全速度についての正しい理解の促進

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という「安全速度」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。

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

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大型化など、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を含めて、安全・安心な歩行者動線を確保します。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。

ウ 歩行者のための道路空間の整備

バイパスの整備により、生活道路への車の流入を減らすとともに、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離を推進します。

(2) 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の設置等、道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を推進します。

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等

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用物件については、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。

(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、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、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) 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します。

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

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

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

(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、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、広報紙、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

自転車利用者による無灯火、二人乗り、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います。

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 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す。

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指導し、正しく着用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います。

(2) 交通安全運動での重点的取り組みの推進

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るよう指導します。

(3) 広報・普及活動の強化

ア 効果的な広報の実施

シートベルト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、市広報紙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 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、広報紙、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。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や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。

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ります。

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)を中心とした背後責任の事件捜査強化を図ります。

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) 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、歩道等の整備を図ります。

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。

(2) 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。

(3) 道路機能の分離分散化等による交通安全の確保

ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

バリアフリー新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ります。

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します。

イ 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

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ります。

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します。

(5) 通学路、通園路の安全設備・施設の整備

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。

(6) 高速道路における安全施設・交通環境の整備

道路管理者と連携を図り、インターチェンジから本線への逆走防止のための適正かつ明確な進入禁止標識等の整備を推進します。

(7) 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、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。

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します。

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、占用物件の維持管理の適正化について指導します。

(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います。

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します。

(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、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ります。

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します。

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、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、市内にあるJR3駅と安田インターチェンジに隣接する市営駐車場を利用したパークアンドライド(*)による公共交通機関への利用促進を図ります。

(*)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 交通安全教育の普及徹底

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が深まるよう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

(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。

(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ります。

ウ シートベルト・チャイルドシート着用強調週間の普及

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強調週間(シートの日)」とし、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、市広報紙等を活用して、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) 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

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。

(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」を支援するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

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、「不正改造車を排除する運動」を支援し、広報活動を推進することにより、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。

(2) 自転車の安全性の確保

ア 点検整備及びTS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TSマーク(*)を貼付した自転車に乗車するように指導、広報を推進します。

(*) TS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ります。

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う。

・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

広報紙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。

(4) 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します。

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ります。

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します。

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ります。

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ります。

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、迷惑性の高い違反に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

えた駐車規制を見直します。

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により多数の負傷者が発生する事案に対処するため、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します。

(2) 応急手当の普及・啓発活動

ア 教育機関における応急手当の指導

生徒、教職員、保護者等を対象とした応急手当の指導を充実させます。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

災害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、救命率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、各種講習会や「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救急救命処置)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) 救助・救急施設の整備の推進

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、救助、救急活動の円滑な実施のため、救急医療情報収集装置を含む消防緊急通信指令施設の適正管理を推進します。

(5) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

(6) 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、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、医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

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

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します。

