

第1部 総論

第1章 計画の考え方

第2章 交通事故の現状と推移

第3章 交通安全計画における課題と目標

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、昭和46年以降10次にわたって「見附市交通安全計画」を策定し、市及び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。

その結果、交通事故の発生件数及び負傷者数は減少傾向が続いておりますが、毎年尊い命が交通事故により失われております。また、交通事故件数は減少しているものの、高齢者事故の割合は依然として高い状態になっています。

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

第11次見附市交通安全計画は、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全思想の普及を図るため、市民が参加できる参加・協働型の交通安全活動を推進し、市民が安心して外出や移動ができるまちを築いていくために策定するものです。

2 計画の性格・期間等

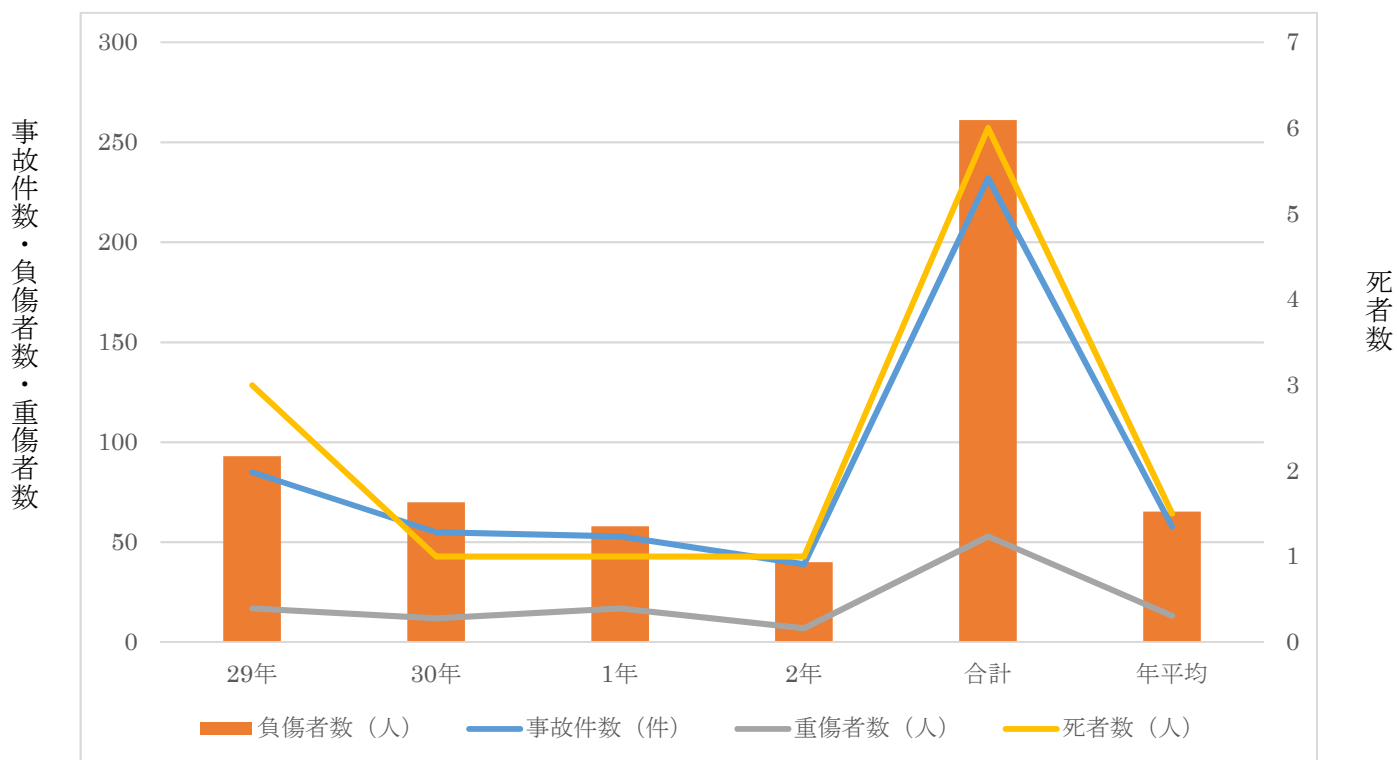
この計画は、見附市交通対策協議会が第5次見附市総合計画後期基本計画に基づき策定するとともに、具体的な施策等は、国の第11次交通安全基本計画及び第11次新潟県交通安全計画をもとに、本市の実情に合ったものとなるように配慮し、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。この計画に基づき毎年度「見附市交通安全対策基本方針」、「見附市交通安全事業実施計画」を策定します。

第2章 交通事故の現状と推移

本市における令和2年の交通事故死発生状況は、死者数1人となり、発生件数39件、負傷者数は40人となっています。第10次交通安全計画に掲げた目標を達成でき、発生件数において昭和40年の統計開始以来最少となっています。過去4年間をみると、発生件数及び負傷者数は減少傾向にあり、死者数においても減少傾向にあります。

しかし、高齢者の運転免許保有者数は5年前の約1.2倍となっており、今後更に高齢者の運転免許保有者数の増加が見込まれます。また、シートベルトの着用率は、後部座席の着用率が運転席、助手席に比べ低く、半数程度となっています。そのほか、飲酒運転による交通事故は減少傾向にあり、平成29年に発生した事故を最後に市内では飲酒事故が発生しておらず、飲酒運転の根絶に近い状況となっています。

見附市内の過去4年の交通事故発生件数・死者数・負傷者数・重傷者数の推移



年	29年	30年	1年	2年	合計	年平均
事故件数 (件)	85	55	53	39	232	58.0
負傷者数 (人)	93	70	58	40	261	65.3
重傷者数 (人)	17	12	17	7	53	13.3
死者数 (人)	3	1	1	1	6	1.5

第3章 交通安全計画における課題と目標

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

令和2年中の高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は全体の48.7%となり、前年（令和元年 62.3%）に比べ減少しました。また過去4年の推移では全死者数6人中4人が高齢者であり6割強を占めています。

見附市の人口の高齢化率は令和2年に32%に達しており、今後も更に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。

また、最近では高齢者の加齢に伴う身体的な衰えを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、社会的反響が大きくなっていることから、このような「高齢者加害事故」を減少させる取組を行うことが必要です。

〔見附市の高齢者死者数の年別推移〕

区 分	29年	30年	1年	2年
高齢者死者数 (全死者に占める割合)	2人 (67%)	1人 (100%)	0人 (0%)	1人 (100%)

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成29年から令和2年までの4年間の見附市の交通事故死者6人のうち、歩行者が1人、自転車乗用中が2人で、合計では死者数全体の半数を占めています。

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、高齢者や子供、身体障害者等の交通弱者にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

そのため、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者に対する交通安全教育等の充実を図る必要があります。

〔見附市の交通事故死者数のうち歩行者と自転車乗用中の占める割合〕

区 分	29年	30年	1年	2年
死者数	3人	1人	1人	1人
うち歩行者	1人	0人	0人	0人
うち自転車乗用中	1人	1人	0人	0人
合 計	2人	1人	0人	0人
全死者比	67%	100%	0%	0%

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

平成 20 年の道路交通法改正により全席でのシートベルト着用が義務付けられています。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及びチャイルドシート使用の徹底を図り、交通事故の被害軽減を図る必要があります。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は平成 29 年以降発生していませんが、悪質、危険な飲酒運転を無くすため、広報啓発活動を引き続き推進し、地域や職場等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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、交通指導體制等を充実させ、飲酒運転周辺者三罪（車両提供罪・酒類提供罪・同乗罪）を中心とした背後責任を追い求めるなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する必要があります。

〔見附市の飲酒運転による交通事故発生状況〕

区 分	29 年	30 年	1 年	2 年
発生件数	1 件	0 件	0 件	0 件
死者数	1 人	0 人	0 人	0 人
負傷者数	0 人	0 人	0 人	0 人

2 その他の分野別課題

市内の事故発生件数は減少傾向にあります。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さらに減少させ「安心して歩ける、安心して走れる見附市」を目指し、

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底・事故防止対策
- 安全運転の確保
- 救助・救急活動の充実
- 交通事故被害者対策の推進

を推進していきます。

3 第 11 次交通安全計画の目標

○ 令和 7 年までの各年で交通事故死者数をゼロとすることを目指します。

第 10 次見附市交通安全計画では「令和 2 年までに年間の交通事故死者数を 2 人以下」を目標に掲げ各種施策を推進してきました。

掲げた目標は令和 2 年に達成でき、過去 4 カ年の死者数は年平均で 1.5 人と第 9 次新潟県交通安全計画期間中（6 年間の平均死者数 2.5 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実施してきた施策は一定の成果があったものと考えられます。

今後も、更に人命尊重の理念にたって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。

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

第2章 歩行者及び自転車の安全確保

第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

第4章 飲酒運転の根絶

第1章 高齢者の交通事故防止

近年、全死者に占める高齢者の割合は依然として高い状態となっており、更に高齢化が進むことを踏まえると、高齢者の死亡事故を抑止することが死亡事故全体の発生を抑止することにつながります。

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

また、高齢者は被害者となるばかりでなく、運転者として加害者となる事故が多発する傾向を示しており、今後も高齢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、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ことにより、期間中の各年において前年よりも高齢者事故を減少させることを目指します。

1 道路・交通安全施設等の整備

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活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の点検・整備を推進します。

2 事故防止対策の推進

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

3 教育・啓発の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教育の充実

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者に対し、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させるとともに、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実践的スキル及び交通ルール等について理解を深めます。

そのため、関係機関と連携して、高齢者の交通安全教室を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種催し物等の多様な交通安全教育を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。

イ 高齢者による県民運動参加の推進

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」等の県民運動参加を推進します。

ウ 夜光反射材の普及促進

見附市においては、高齢者事故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組ます。

エ 交通安全教育指導者の育成

市町村交通安全指導員及び高齢者交通安全推進員の既認定者に対して、加齢に伴う身体機能の変化や反射材の視認効果等の研修を実施し、交通安全指導者の育成と指導力向上を図ります。

(2) 高齢者運転免許返納支援措置の充実

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、運転免許を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実を図ります。

また、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・充実に努めます。

(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、子供から大人、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します。

ア 市民参加型の交通安全運動の充実・発展

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住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。

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、交通指導員、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めます。

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。

また、交通安全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掛けるとともに、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、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

(4) 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、前照灯の上向き・下向きのこまめな切り替えによる前方の安全確認と意識集中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、市民に対しこれら高齢者マークを付けた車両に対する保護意識醸成の啓発に努めます。

ウ 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、これについて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のための広報

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

第2章 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者及び自転車乗用中の交通事故死者は依然として高い傾向にあります。歩行者と自転車乗用者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を推進するとともに、身近な道路の安全性を高めるための交通安全教育等の充実を図り、歩行者及び自転車乗用中の安全確保を図ります。

1 歩行者及び自転車の快適な通行のための環境の整備

(1) 歩行空間の整備・改良

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

(2) 通学路等における歩行空間の整備

歩道の整備に限らず、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法による整備、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。

(3) 自転車空間の設置・改良

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月、国土交通省、警察庁)を参考とし、自転車の通行を歩行者や自動車と分離するための自転車道や自転車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) 通学路の安全確保の推進

ア 通学路における安全な通行の確保

通学路における安全を確保するため、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、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

イ 通学路における歩道整備

(ア) 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、通学路に指定されている道路及び見附市通学路交通安全対策プログラムの要対策箇所について、重点的に歩道整備を進めます。

(イ) 歩道の整備に限らず、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法、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ます。特に、小学校や保育園等に通う児童や園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。

※交通安全指定道路とは、保育園、幼稚園、認定こども園、小学校及び児童公園周辺の道路等が該当し、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行規則により定義されます。

(2) 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た上で、乗用車から自転車への転換を促進します。そのためには、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、増加している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を整備します。

ア 歩道空間を確保するための駐輪場の整備

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。

イ 自転車利用環境の整備

自転車利用環境の整備を進めるため、自転車ネットワーク計画を策定し安全な自転車通行空間を確保します。

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」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図るとともに、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・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進します。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、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等について周知・徹底を図ります。

また、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及と促進を図ります。

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、意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等の制度の周知を図り、加入推進に向けた広報を推進します。

(2) 効果的交通安全教育の推進

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

また、普段、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者等については、対象者が集まる場所へ

出向いて行う、出前・出張型の交通安全教育を積極的に実施するほか、家庭訪問による個別指導に努めます。

(3) 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住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。

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。

(4) 広報・普及活動の強化

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。

第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

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・チャイルドシートの着用協調月間」の実施など、重点的な広報活動を通じ、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。

すべての座席における着用意識の普及啓発

(1) 交通安全教育を通じた着用意識の啓発

ア シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

各種研修会等において各世代に対し、自動車の特性に関する理解を深めさせるとともに、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、正しい着用を行うよう意識啓発を図ります。

イ 学校等におけるシートベルト及びチャイルドシート着用の指導

幼児や児童生徒の自動車同乗中における負傷を防ぐため、保育園や幼稚園、小学校などにおいて、シートベルトとチャイルドシートの正しい着用と有効性について指導を行います。

(2) 交通安全運動での重点的取組の推進

交通安全運動において、シートベルト全座席着用及びチャイルドシートの使用徹底について呼びかけるとともに、シートベルトとチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について理解を深めるよう指導します。

(3) 広報・普及活動の強化

シートベルトとチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について理解を深めてもらうため、広報誌やインターネット等の広報媒体を活用し、積極的に広報を推進します。

第4章 飲酒運転の根絶

故意犯罪である飲酒運転の根絶の取組を更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発、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組をします。

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組の推進

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、広報誌やインターネット等の広報媒体を活用し、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確立させます。

また、取組を更に進めるため、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提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行や自動車運転代行の活用等を広報します。

Ⅱ その他の分野別施策

第1章 道路交通環境の整備

第2章 交通安全思想の普及徹底・事故防止対策

第3章 安全運転の確保

第4章 救助・救急活動の充実

第5章 交通事故被害者支援の推進

第1章 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、自転車利用の環境整備など、道路交通環境の整備を推進します。

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

事故危険箇所における事故抑止対策の実施（重点施策第1章2）

(2) 歩道・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。

(3) 改築等による交通事故対策

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道路標示を適正に行います。

(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（重点施策第2章）

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、円滑で安全な交通環境を確保するため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) 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 歩行者が安心・安全に利用できる歩行空間整備の推進（重点施策第2章）

イ 歩行空間のバリアフリー化の推進

ウ 市街地の幹線道路の無電柱化の推進

歩行空間のバリアフリー化、景観形成、防災機能の向上

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関係機関が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等の「ゾーン30」を整備するなど、ゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(2) 標識等の整備

ア 見やすく分かりやすい道路標識の整備

関係機関との連携を図りながら、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分かりやすい系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

ウ 夜間事故対策

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

(3) 通学路、通園路の安全設備・施設の整備

通学路における安全な通行の確保及び通学路における歩道整備（重点施策第2章2）

(4) 交通流の実態を踏まえた安全設備・施設の整備

死傷事故率の低減

誰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推進します。

(5) その他の交通安全施設等の整備

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。

3 駅周辺の駐輪場整備の推進

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。また、駐輪場整備による交通結節点機能の向上により、公共交通機関の利用促進を図ります。

4 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、増加している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を整備します。

- ・ 歩行者及び自転車利用者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推進します。
- ・ 歩行者及び自転車の安全な通行のための交通環境整備（重点施策第2章）
- ・ 歩道空間を確保するための駐輪場の整備（重点施策第2章2(1)ア）

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。

イ 運行頻度、運行時間の見直し、乗り継ぎの改善

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

（2）交通需要マネジメントの広報啓発

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

※TDM（Transportation Demand Management 交通需要マネジメント）とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組をいいます。

6 交通事故防止対策の推進

（1）事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所における事故抑止対策の実施を推進します（分野別施策第1章1（1））

（2）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。

（3）危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

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

7 災害に備えた道路交通環境の整備

（1）災害時の道路交通確保

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

※見附市における緊急輸送道路指定箇所につきましては、高速道、国道8号線及びその他主要な県道になります。

(2) 災害時の道路輸送の確保と的確な交通規制

災害発生時において緊急交通路の確保が必要と認められるときは、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、交通情報板等により交通規制の広報を徹底し交通流の迂回誘導を図ります。

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自ら車両の撤去を実施します。

(3) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・強化

ア 道路交通情報の収集・提供体制の強化

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

イ 災害発生時の的確な情報収集・提供のための体制整備

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供に資するため、光ファイバーネットワークを活用した道路管理情報の共有化を推進するとともに、情報通信技術（ICT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

ウ 道路管理者間等の連絡体制の整備

災害時においては、例えば、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、関係機関と情報連絡体制を確立します。

※ICT（Information and Communication Technology 情報通信技術）とは、情報処理や通信に関する技術・産業・設備・サービスなどを総合的に指す用語です。

8 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路利用者の視点を活かした道路交通環境整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者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」を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見についても、道路交通環境の整備に反映させていきます。

(2) 地域に応じた安全確保

ア 除雪、消融雪設備の充実

冬期の円滑な道路環境を確保するため、大雪時の予防的通行規制区間における集中的な除雪作業やチェーン規制の実施のほか、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

冬期に子供が安全に通学できるようにするとともに、高齢者の交通事故増加への対策に寄与するために、冬期の歩行空間の確保を図ります。

ウ 冬期道路情報の提供の充実

冬期の円滑な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を図ります。

第2章 交通安全思想の普及徹底・事故防止対策

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し、人優先の交通安全思想の下、思いやりの心を育むとともに他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

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。

本市では、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。

1 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 類似事故防止のための事故情報共有の促進

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

(2) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、各種広報媒体を活用して、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、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行います。

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、市町村、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。

イ 関係機関・団体等への積極的な情報提供

関係機関・団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民の気運を高めます。

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、各種の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。

(3) 交通安全運動の推進

ア 関係機関・団体等と連携した運動の推進

交通対策協議会の構成機関・団体やその他関係機関・団体等と連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

イ 各季における交通安全(交通事故防止)運動の取組

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通事故防止運動において、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、市民各層への積極的な参加を呼びかけます。

(4) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものも多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を的確に伝え、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。

(5) 自転車の安全利用の推進

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

(6) シートベルトとチャイルドシート着用の徹底（重点施策第3章）

(7) 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

夕暮れ時から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するとともに、夜光反射材の視認効果、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及び関係機関・団体と協力した夜光反射材の展示会の開催等を推進します。

イ 高齢者に対する夜光反射材の普及促進（重点施策第1章3(1)ウ）

(8) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立（重点施策第4章）

(9) 悪質・危険な運転の根絶に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転の危険性について理解を深めるため、事故実態・危険性等を広く周知し、違反の防止を図ります。また、運転中のスマートフォン操作の危険性について、周知に努めます。

(10) 安全意識・保護意識の啓発強化（重点施策第1章3(4)）

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児教育の指導者を対象に研修会を開催し、幼稚園・保育園等で行われる交通安全教育、幼児の保護者に対する講習会等の支援を行うとともに、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、教材等を有効に活用し幼児に分かりやすく指導します。

(2) 児童・生徒に対する交通安全教育

学校で行われる交通安全教育、児童の保護者に対する講習会等の支援を行うとともに、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道路交通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及び能力を高めるため、実技指導等を含む実践的な指導を行います。

また、学校において、踏切の通過方法等の教育を推進するとともに、踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

(3) 成人に対する交通安全教育

交通安全に対する意識を向上させるため、公民館等における交通安全に関する学級・講座等の学習機会情報や学習資料の提供を行います。

(4) 高齢者に対する交通安全教育（重点施策第1章3(1)）

3 効果的な交通安全教育の推進

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の充実

各対象に応じた効果的な交通安全教育を推進するため、各指導用参考資料を作成・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・研究を進めるほか、指導者（教員・保育士等）を対象とする研修会等を開催するなどし、その充実に努めます。

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、実技指導等を通して研修を行い、保育園（所）幼稚園等における交通安全教育の充実に図ります。

(イ) 交通指導員研修会

交通指導員、市町村交通安全対策担当者及び高齢者交通安全推進員を対象に、実技指導等の研修を行い、特に地域における高齢者の交通安全教育の充実に図ります。

4 地域社会における交通安全意識の高揚

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

交通指導員、関係機関・団体と連携し、高齢者交通安全推進員の協力を得ながら、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) 小学校、中学校等において、積極的に交通安全教育を推進するとともに、地域、関係機関・団体と連携し、効果的な交通安全活動が推進されるよう指導します。
- (イ) 小学生の新入学児童全員に黄色い安全帽を交付し、交通事故防止活動の推進を図ります。

第3章 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、運転者教育等の充実を図ります。

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を推進します。

運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の充実

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、運転者教育を推進するとともに、その内容の充実に努めます。

(2) 高齢運転者対策の推進

- ア 高齢者に対する交通安全教育の推進（重点施策第1章3(1)）
- イ 高齢者免許返納支援（重点施策第1章3(2)）

(3) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底（重点施策第3章）

第4章 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・救命体制の充実と救急医療体制の充実を推進します。

応急手当の知識普及・啓発活動

(1) 学校教育における応急手当の指導

中学校及び高等学校の保健体育の授業等において、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。

(2) 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、消防機関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、消防機関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。

第5章 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、交通事故の知識や支援対策に関する情報が乏しいこと少なくないことから、交通事故被害者の支援対策を推進します。

1 交通事故相談所の周知

交通事故被害者が、より身近な相談所を利用できるように、新潟県交通事故相談所についての各種広報を行うほか、広報誌やホームページの積極的な活用により周知徹底を図ります。

2 交通遺児等に対する支援制度の周知

交通遺児等に対する市の事業等を推進するとともに、関係団体が行っている奨学金、激励事業の周知を推進します。

また、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による介護料の支給等の各種被害者救済対策等について広く周知し、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ます。

見附市交通対策協議会会則

(目的)

第1条 本協議会は見附市における交通安全の確保及び交通の円滑化の推進のため、関係行政機関、団体等が相互の緊密な連絡のもとに総合的な交通対策を講じ、その実現を図ることを目的とする。

(名称)

第2条 この協議会は見附市交通対策協議会（以下、「協議会」という。）という。

(事業)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について関係機関、団体等と共にその推進に努めるものとする。

- (1) 交通安全運動に関すること。
- (2) 交通安全環境の整備促進に関すること。
- (3) 交通安全活動に関すること。
- (4) その他、協議会の目的達成のために必要な事項。

(組織)

第4条 協議会は別表に掲げる行政機関及び団体等の代表者をもって構成する。

2 協議会に次の役員及び委員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 委員 役員を除く構成員全員

3 会長は、見附市長をもってあてる。

4 副会長は、見附市副市長をもってあてる。

5 会長は、必要と認めた場合、幹事を置くことができる。

6 幹事は、構成員の中から会長が委嘱する。

7 委員は、関係行政機関及び団体等から会長が委嘱する。

(職務)

第5条 会長は、協議会を代表し会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長事故あるときは、その職務を代理する。

3 幹事及び委員は、第3条の事項について研究協議し、その推進に努める。

(会議)

第6条 協議会は、年1回以上開催するものとし、会長が招集する。

2 会長は、必要の都度、幹事を招集し研究協議し、協議会の事業推進にあたらせる。

(事務局)

第7条 見附市総務課に置く。

付則

この会則は、平成12年4月1日から施行する。

