

<第11次>

**新潟市交通安全計画
(中間案)**

新潟市交通安全対策会議

まえがき

(作成中)

目次

第1部 総論

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 交通事故の推移と現状	- 3 -
1 本市の交通事故の推移	- 3 -
2 本市の交通事故の現状	- 4 -
第3章 交通安全計画における課題と目標	- 9 -
1 重点課題	- 9 -
2 その他の課題	- 12 -
3 第11次新潟市交通安全計画の目標	- 14 -

第2部 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備	- 16 -
1 道路等の整備	- 16 -
2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進	- 17 -
3 道路占用等の適正化	- 20 -
4 総合的な駐車対策の推進	- 20 -
5 交通需要マネジメント（TDM） ^(注4) による交通事故防止対策の推進	- 21 -
6 その他の道路交通環境の整備	- 23 -
第2章 交通安全思想の普及徹底	- 24 -
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	- 24 -
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	- 26 -
3 効果的な交通安全教育・啓発の推進	- 30 -
4 家庭・学校・地域等における交通安全意識の高揚	- 31 -
第3章 救助・救急活動の充実	- 34 -
1 救助・救急環境の整備拡充	- 34 -
第4章 交通事故被害者等対策の推進	- 36 -
1 交通事故被害者等支援の充実	- 36 -
2 交通事故相談の充実	- 36 -

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画の基本理念

本市が目指す都市像の実現に向けた「にいがた未来ビジョン¹」で示されている「市民と地域が学び高め合う、安心協働都市」を構築していくためには、市民の安心で安全な暮らしの実現が必要です。

交通安全の確保は、安心で安全な社会のために、非常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「新潟市交通安全計画」を策定し、市をはじめ関係機関・団体が一体となって各種施策を推進してきました。

その結果、国・県と同様に本市においても交通事故の発生件数は減少傾向が続いていますが、一方で毎年、尊い命が交通事故により失われていることから、交通死亡事故ゼロに向けた取り組みは今後も継続していく必要があります。

交通安全対策をさらに推進するためには、交通環境の変化や道路の状況などに迅速かつ適切に対応し、より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次新潟市交通安全計画は、人命尊重の理念に立って、何よりも人優先の交通安全思想に基づき、市をはじめ関係機関・団体と市民が一体となって、誰もが安心して、安全に暮らせる・過ごせる新潟市を築きあげていくために策定します。

2 計画の性格・期間等

(1) 本計画は、新潟市交通安全対策会議²が国の交通安全基本計画及び新潟県の交通安全計画に基づき策定するもので、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。

策定に当たっては本市の実情に合ったものとなるように配慮しました。

(2) 計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、年度ごとの具体的な事業計画については、本計画に基づき毎年度「新潟市交通安全実施計画」を策定します。

¹ 新潟市総合計画(H27～R4年度)

² 新潟市交通安全計画の作成・推進のほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関し審議し、その実施を推進することを目的とした本市の附属機関。

第2章 交通事故の推移と現状

1 本市の交通事故の推移

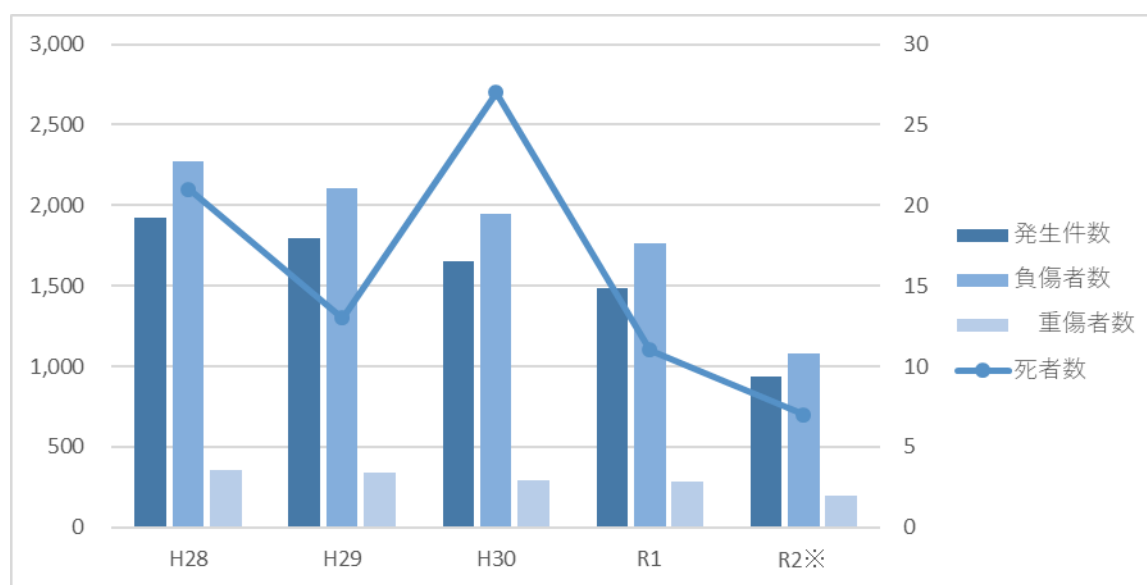
本市における交通事故死傷者数は、「交通戦争」といわれた昭和40年代中ごろをピークとし、現在の市域で見ると昭和47年には死者102人、負傷者6,028人を記録しました。

その後、シートベルト着用率の向上、交通環境の整備、自動車の安全性の向上、各種交通安全施策の推進等により減少傾向をたどりましたが、昭和56年を境に死傷者数は再び増加傾向に転じ、平成に入ってから多発基調で増減を繰り返してきました。

本市は、平成17年の近隣市町村との広域合併を経て平成19年4月1日に政令指定都市に移行して現在に至りますが、過去5年間の交通事故の発生状況を見ますと、発生件数、負傷者数は年々減少しているものの、死者数は平成30年に一度増加に転じており、負傷者数に占める重傷者³数の割合も横ばいの状況にあります。

図1 新潟市における交通事故発生状況（高速道路・自動車専用道路は除く）

	H28	H29	H30	R1	R2.9末
発生件数	1,922	1,798	1,651	1,485	936
死者数	21	13	27	11	7
負傷者数	2,271	2,102	1,949	1,760	1,077
うち重傷者数	354	337	295	284	200
負傷者に占める割合	15.6%	16.0%	15.1%	16.1%	18.6%



出典：新潟県警察

³ 1カ月(30日)以上の治療を要する者

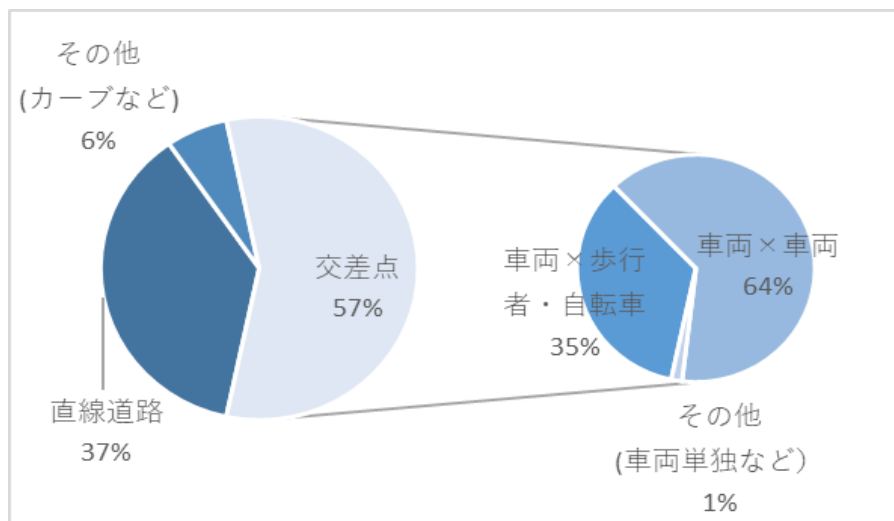
2 本市の交通事故の現状

本市における過去5年間の交通事故の現状は次の通りです。

(1) 発生場所

交通事故の発生場所は交差点やその付近が全体の56.8%、次いで直線道路が37.8%を占めています。交差点で発生する事故は車両同士の出会い頭の衝突が多くなっていますが、車両が歩行者や自転車に衝突する事故も34.5%を占めており、死亡事故などの重大事故が発生しています。

図2 交通事故の発生場所

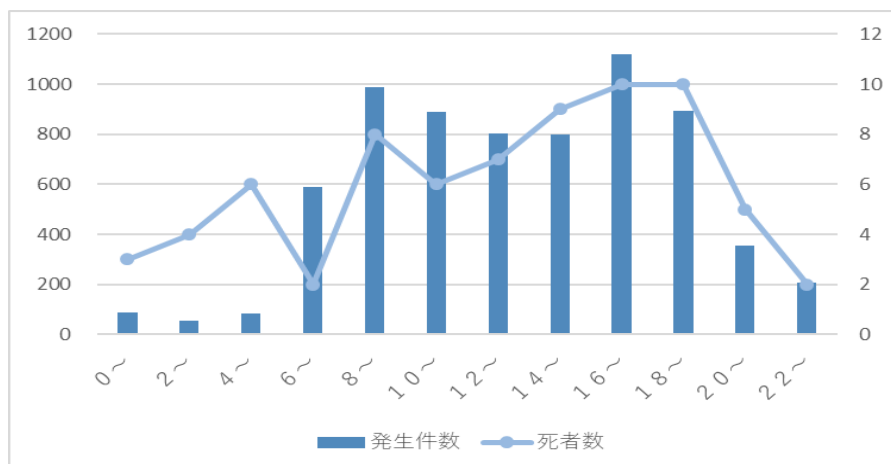


出典：新潟県警察

(2) 時間帯

交通事故は出勤や帰宅で交通量が増加する8時から10時、16時から18時に多く発生しています。特に、辺りが暗くなり始める夕方の時間帯は、他の車や歩行者等を見落としやすく、事故が発生しやすい時間帯と言え、死亡事故も多く発生しています。

図3 交通事故の発生時間帯



出典：新潟県警察

(3) 高齢者の事故

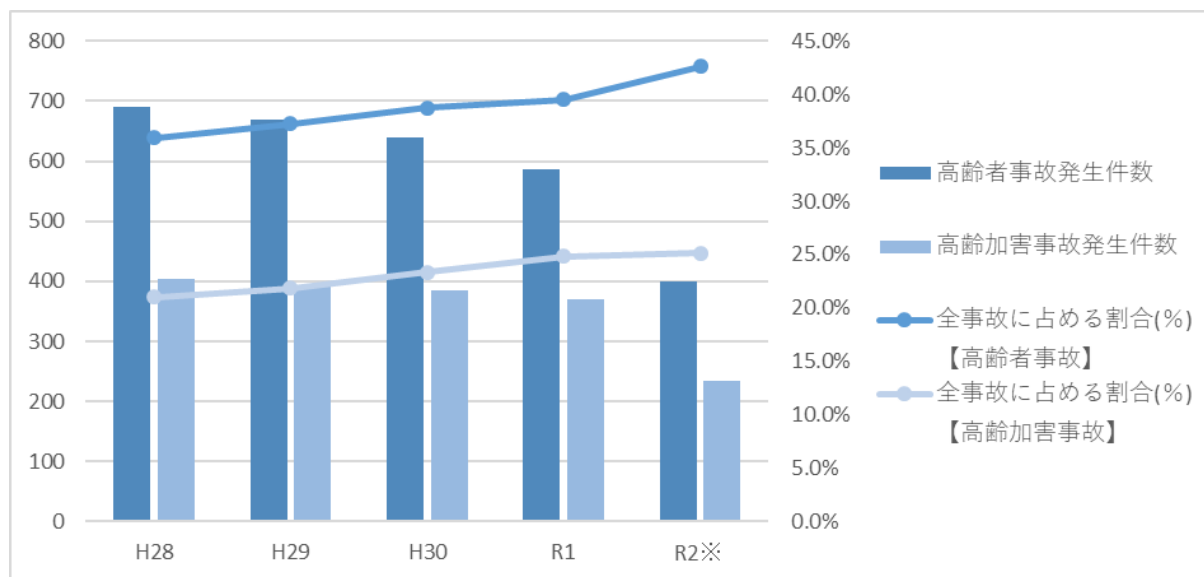
65歳以上の高齢者が関与する交通事故の発生状況を見ると、件数については年々減少していますが、全事故に占める割合は増加傾向にあり、令和2年は42.6%と、全体の4割を超えています。

加えて、高齢者が加害者となった交通事故も件数は減少していますが、全事故に占める割合は増加傾向にあり、令和2年は25.1%となっています。

また、交通事故死における高齢者の割合は、過去5年間全て半数を超えています。

図4 高齢者事故の発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2.9末
全事故件数	1,922	1,798	1,651	1,485	936
高齢者事故発生件数	691	670	639	587	399
全事故に占める割合(%)	36.0%	37.3%	38.7%	39.5%	42.6%
高齢加害事故発生件数	404	393	385	369	235
全事故に占める割合(%)	0	21.9%	23.3%	24.8%	25.1%
高齢者死者数	16	7	20	11	4
全死者に占める割合(%)	76.2%	53.8%	74.1%	100.0%	57.1%



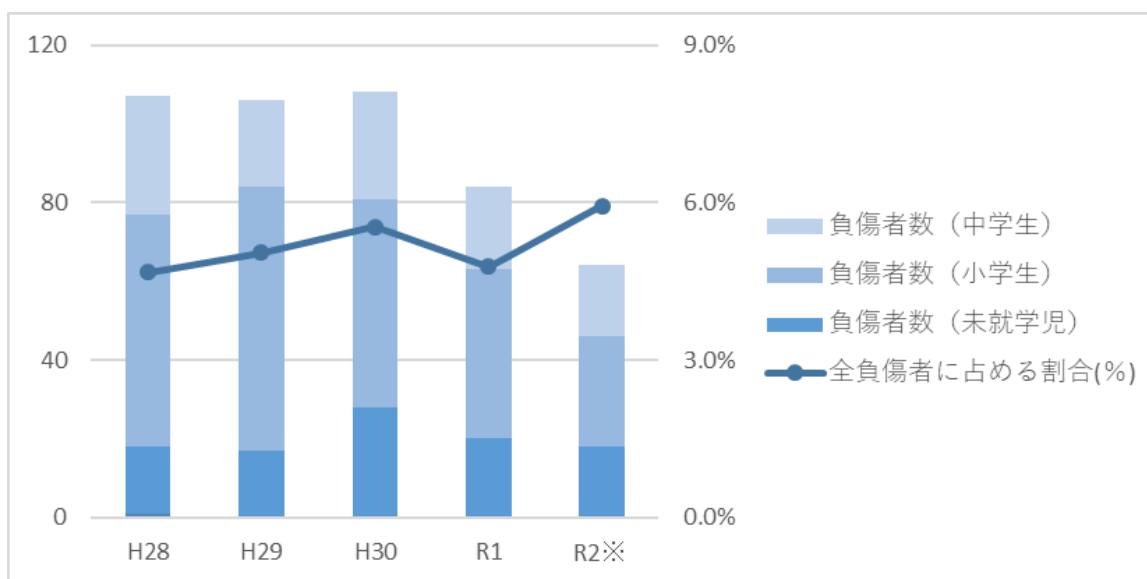
出典：新潟県警察

(4) 子どもの事故

15歳以下の子どもの交通事故発生状況を見ると、負傷者数は近年減少していますが、全負傷者に占める割合は微増しており、令和2年は5.9%でした。年代別で見ると負傷者のうち約5割を小学生が占めています。状態別では、未就学児は車両同乗中の事故が8割を超えており、小学生になると歩行中や自転車の事故が急増します。また、中学生については自転車の事故が過半数を占めています。

図5 子ども事故の発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2.9末
全負傷者数	2,271	2,102	1,949	1,760	1,077
子ども負傷者数	106	106	108	84	64
【内訳】未就学児	17	17	28	20	18
小学生	59	67	53	43	28
中学生	30	22	27	21	18
全負傷者に占める割合	4.7%	5.0%	5.5%	4.8%	5.9%
死者数	1	2	0	0	0



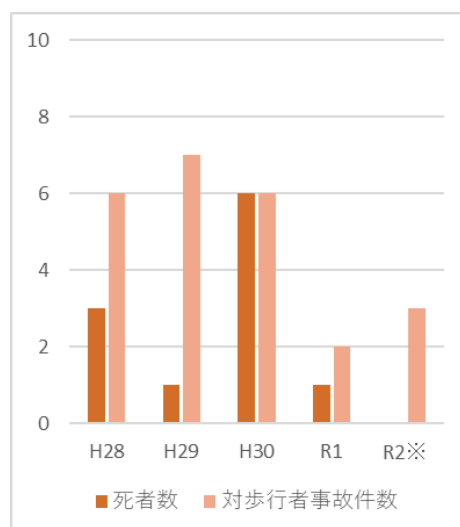
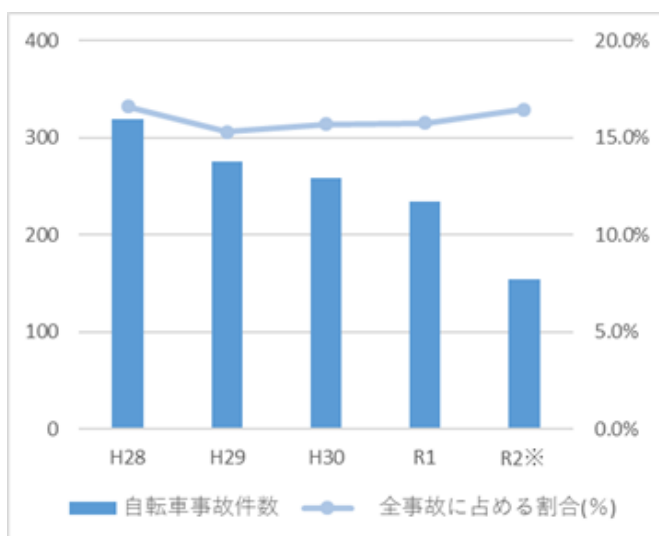
出典：新潟県警察

(5) 自転車事故

自転車事故については、発生件数は減少していますが、全事故に占める割合は横ばいとなっています。死亡事故とともに、近年、全国的に問題となっている自転車と歩行者との事故も、ほぼ毎年発生しています。

図6 自転車事故発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2.9 末
全事故件数	1,922	1,798	1,651	1,485	936
自転車事故件数	319	275	259	234	154
全事故に占める割合(%)	16.6%	15.3%	15.7%	15.8%	16.5%
死者数	3	1	6	1	0
対歩行者事故件数	6	7	6	2	3



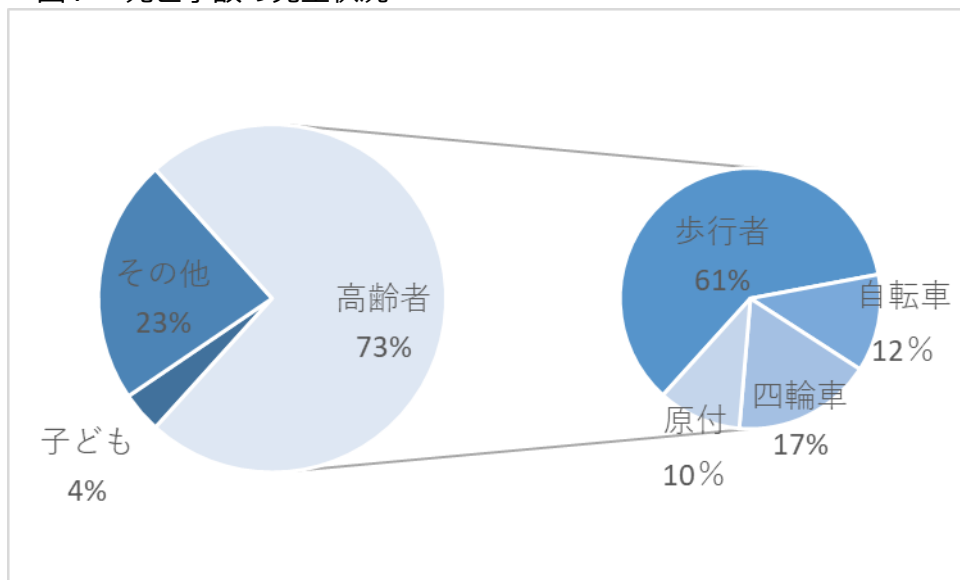
出典：新潟県警察

(6) 死亡事故・重傷事故

ア 死亡事故

交通事故死者を年代別で見ると、高齢者の割合が7割を超えています。また、死者の6割が歩行中・自転車乗用中に事故に遭っており、高齢者に限ると7割を占めています。

図7 死亡事故の発生状況



出典：新潟県警察

イ 重傷事故

重傷者においても、高齢者が占める割合は約4割と高く、増加傾向にあります。また、歩行中・自転車乗用中が占める割合は負傷者全体では26.0%ですが、重傷者では52.8%と約2倍になっています。重傷者のうち、高齢者に限ると歩行中・自転車乗用中が約7割を占めるなど、死亡事故と同様の傾向が見られます。

第3章 交通安全計画における課題と目標

本市における交通事故の発生状況には、以下の特徴が見られます。

- 発生場所では、交差点が約6割を占め、歩行者・自転車が被害に遭う事故も多く発生
- 時間帯では、16～18時の夕方の時間帯が、死亡事故も含め最も多い
- 全体の交通事故発生件数が減少する一方で、高齢者が関与する事故の割合は被害・加害ともに増加傾向にあり、死者に占める割合は5年連続で過半数を超えている
- 子どもの交通事故では負傷者の半数を小学生が占める。特に、未就学児は車両同乗中が約8割、中学生では自転車が過半数を占める
- 自転車の事故は、全事故に占める割合が横ばいで、死亡事故や歩行者と衝突する事故も毎年一定数発生
- 死亡事故では、高齢者が約7割を占め、歩行中・自転車乗用中が高い割合を占める
- 重傷事故では、歩行中・自転車乗用中の割合が全事故と比較して2倍である

これらの特徴を踏まえ、本計画における課題を次の通りとします。

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は過去5年間を見ると減少が続いていますが、一方で全事故に対する割合を見ると、平成17年の21.4%から年々増加し、令和2年は42.6%にまで増加しています。

本市の高齢化は急速に進展し、令和2年10月末現在で、29.6%が高齢者であり、今後もさらに高齢者人口の増加が見込まれています。超高齢社会を迎え、高齢者が安心して、かつ、安全に外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

特に、高齢者の歩行中や自転車乗車中の死亡事故が多いことから、これらに重点を置いた、参加・体験・実践型の交通安全教育とともに、歩道の整備や地域における見守り活動などを通じた、生活に密着した交通安全活動のさらなる充実が重要となっています。

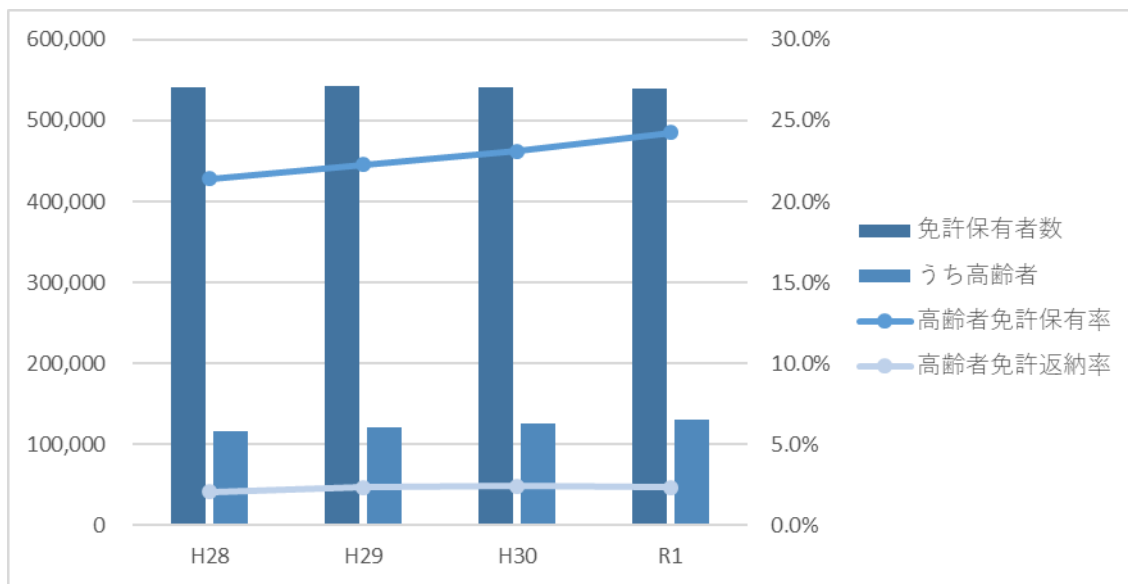
また、高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が加害者となる事故の割合も増えていることから、高齢者が事故を起こさないように交通安全教育を推進するとともに、運転機能の低下を自覚できるようにし、併せて安全運転サポート車^(注●)を始めとした、安全運転を支える先端技術の活用促進を図るほか、状況に応じて運転免許証の自主返納⁴制度の利用を呼びかけていく必要があります。

さらに、高齢者など誰もが安心して通行できる歩行空間の確保も重要です。

⁴ 道路交通法に基づき、申請により運転免許証を返納すること

図8 高齢者の運転免許保有及び返納の状況

	H28	H29	H30	R1	R2.9 末
運転免許保有者数	540,980	540,994	540,660	539,899	539,947
うち高齢者	118,894	123,530	127,489	130,866	133,476
高齢者免許保有率	21.9%	22.8%	23.5%	24.2%	24.7%
高齢者免許返納者数	2,388	2,858	3,028	3,103	1,817
高齢者免許返納率	2.06%	2.37%	2.42%	2.37%	1.36%



出典：新潟県警察

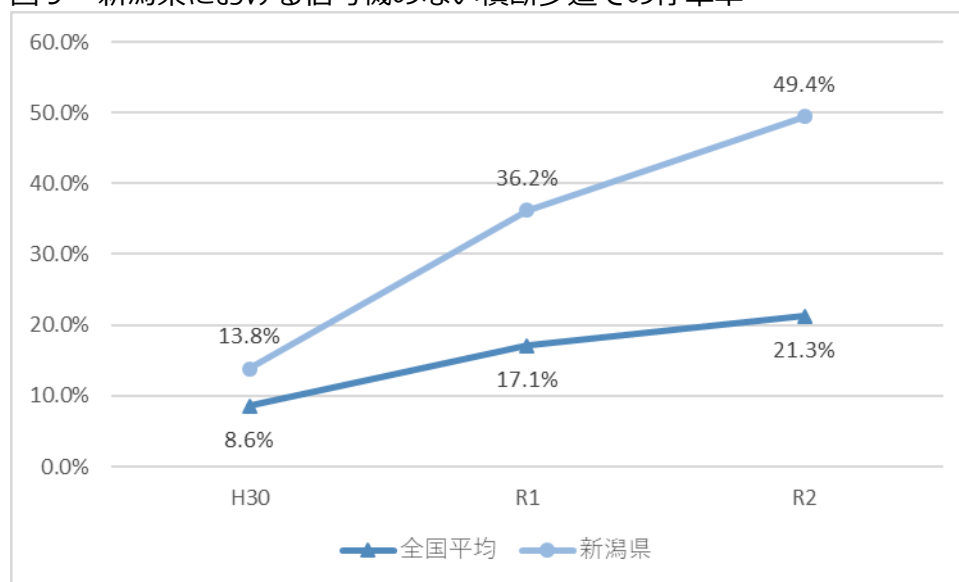
(2) 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用の推進

過去5年間の本市における交通事故死者79人のうち、歩行者が40人、自転車が11人と、これらを合わせると事故死の6割以上を占めています。

その中でも、特に子どもや高齢者といった、いわゆる「交通弱者」の歩行中の安全を確保するために、未就学児等の散歩経路、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等を推進していきます。

また、ドライバーに対しては、横断歩道における歩行者優先が徹底されておらず、横断歩道上での死亡事故も発生していることから、さらなる歩行者保護のルールの徹底を図ることが必要です。

図9 新潟県における信号機のない横断歩道での停車率



出典：一般社団法人日本自動車連盟

また、自転車については、被害者となることがある一方、歩行者と衝突した場合には加害者となる可能性があるため、自転車保険の加入促進を含めた、さまざまな対策を推進します。

そのため、生活道路や幹線道路等において走行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者に対しては、「自転車安全利用五則⁵」をはじめとした交通ルールやマナーの理解を深める交通安全教育を充実させ、自転車の安全利用を定着させることが重要です。

⁵ 「自転車は車道が原則、歩道は例外のみ通行可」、「車道は左側を通行」など、自転車を運転する際に守るべき5つのルールをいう

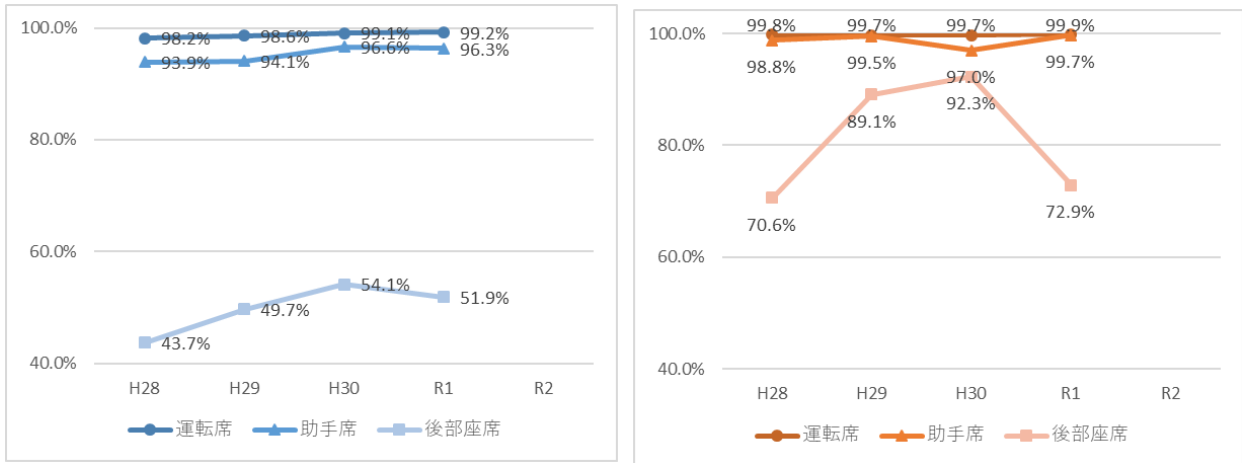
2 その他の課題

(1) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

運転席及び助手席のシートベルト着用率は高い水準で推移していますが、自動車乗車中の死亡事故においては、シートベルト非着用者が高い割合を占めています。

また、一般道、高速道ともに後部座席のシートベルト着用は未だに徹底されていません。

図10 新潟県におけるシートベルト着用率の推移



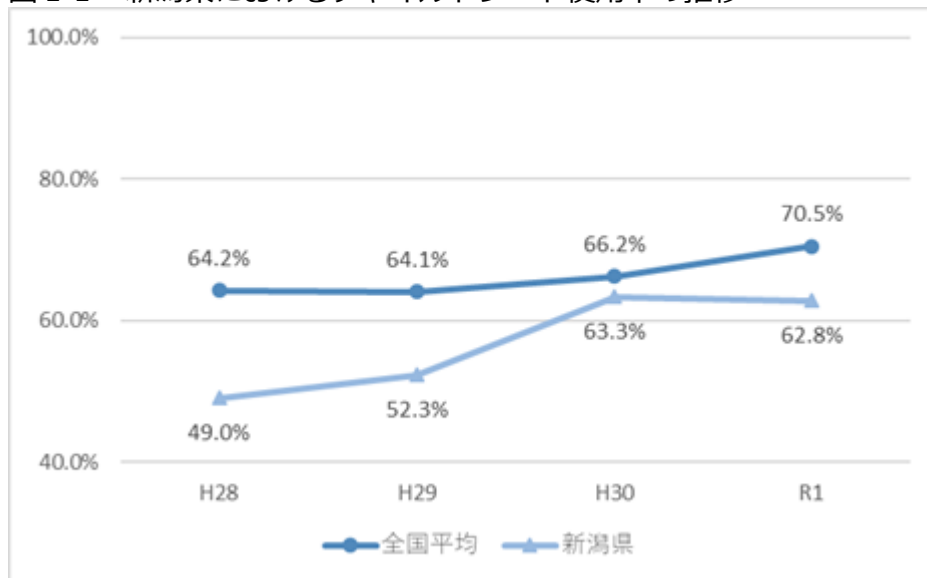
(一般道)

(高速道)

出典：警察庁・一般社団法人日本自動車連盟による合同調査

また、チャイルドシートについても、6歳未満の子どもに対する使用が義務付けられていますが、未だ使用が徹底されていません。

図11 新潟県におけるチャイルドシート使用率の推移



※令和2年度は実施せず 出典：警察庁・一般社団法人日本自動車連盟による合同調査

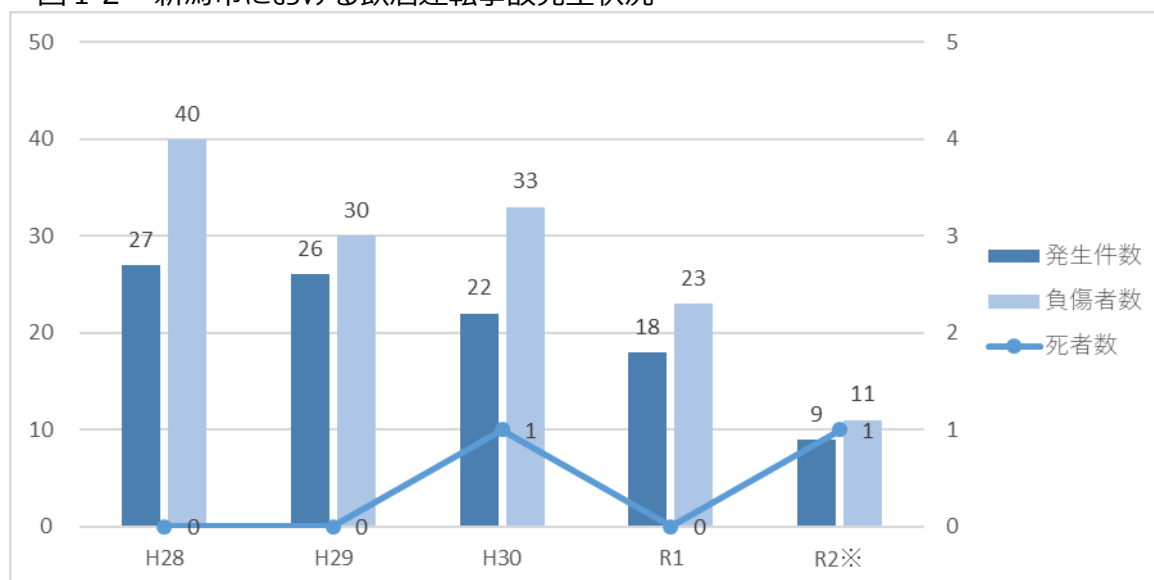
そのため、シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用効果についての理解を深めるとともに、着用・使用を促進するために交通安全教育の場や広報活動を通じて着用・使用の徹底を図り、交通事故の被害軽減を図る必要があります。

(2) 飲酒運転の根絶

これまで、道路交通法の改正により、飲酒運転に関する厳罰化が行われてきたため、飲酒運転の減少に一定の効果が見られたものの、未だに飲酒運転を原因とする交通事故が後を絶たず、死亡事故も発生しています。

飲酒運転の死亡率は飲酒なしの場合と比較して非常に高く、わずかな飲酒量であっても大変危険な行為であることの周知を徹底するとともに、市民一人ひとりの「飲酒運転をしない、させない」という意識の高揚を図るため、引き続き家庭や職場など、地域が一体となって飲酒運転の根絶に取り組んでいく必要があります。

図1.2 新潟市における飲酒運転事故発生状況



出典：新潟県警察

3 第11次新潟市交通安全計画の目標

5年間（令和3～7年）で、

○交通事故死者数（24時間死者数）を、60人以下（平均12人/年）

○交通事故重傷者数を、1,060人以下（平均212人/年）

にすることを目指します。

第10次新潟市交通安全計画では「平成32（令和2）年までに年間の交通事故死者数を13人以下にする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

その結果、平成29年には目標を達成し、平成30年に一度増加に転じたものの、令和元年以降は目標を達成する人数となりました。

新たな目標の設定にあたり、国は令和7年までに

○24時間死者数を2,000人以下にすること

○重傷者数を22,000人以下にすること

を目標としていることを参考とします。

死者数については、国の目標を本市の人口で按分すると年間死者数は12.6人となることからこれまでの目標からさらに減らして年平均12人とします。また、過去5年間において、増減を繰り返していることから、5年間の累計値で目標を設定します。

あわせて、重傷者数については、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることが本計画の最終目標であり、特に、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、本計画において新たに設定する目標とします。国の目標を本市の人口で按分すると年間重傷者数は138.6人となりますが、本市における令和元年中の重傷者数は284人と実態とは大きく離れています。このため、過去5年間における重傷者数の減少率（年7%）を維持することを目標とします。

事故発生状況にかかる各種データを活用して、上記の目標達成を目指すことはもとより、交通事故そのものを減少させるため、

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

により、「ずっと安心して暮らせる・過ごせる新潟市」を目指します。

第2部 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備

交通安全の推進には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。

幹線道路から生活道路に至るまで、適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、地域の交通実態に応じた交通安全施設の整備等各種対策を推進し、交通事故防止を目指します。

また、モビリティ・マネジメント⁶の推進など交通需要マネジメント（TDM）⁷施策を推進するとともに、道路交通の安全性や快適性を高める高度道路交通システム（ITS）⁸の普及を促進し、道路交通の円滑化を図ることにより交通渋滞を緩和して、交通事故防止を目指します。

併せて、公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくりを進めることで、過度な自動車依存からの脱却による交通事故防止を目指します。

1 道路等の整備

(1) 歩道・自転車走行空間の整備

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、歩道等の設置を伴う既存道路の拡幅や自転車走行空間の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改善事業を推進します。

ア 歩行者のための道路空間の整備

交通結節点である鉄道駅の自由通路や、児童が利用する通学路などの道路について、安心して安全に通行できるよう、歩行空間の整備に努めます。

イ 自転車走行空間の整備

歩行者の安全を第一優先としたうえで自転車が安全に走行できるよう、自転車利用の多い路線において通行ルールの啓発を目的とした、歩行者と分離した車道での自転車走行空間の整備を行っていきます。



⁶ 「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み

⁷ 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り組み

⁸ 人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム

(2) 交差点の改良

歩行者の横断距離短縮や自動車の右左折速度抑制等に効果がある交差点のコンパクト化を推進して、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ります。

(3) 道路機能の分離分散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

都市部における道路の著しい混雑や交通事故の多発等の防止を図り、バイパス及び環状道路の整備に加え、スマートIC⁹の整備による高速道路の有効活用のほか、パークアンドライド¹⁰などにより、通過交通の抑制と交通の効果的な分散を進めます。

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

(1) 人優先の安心・安全な歩行空間の整備

ア 歩行者及び自転車の安全な通行の確保のための対策

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、バリアフリー化に向けた歩道の整備など、道路管理者と公安委員会が連携して交通安全施設等の整備・改良を推進します。

イ ユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障がい者など誰もが安心して通行できる歩行空間を確保するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院などを結ぶ歩行空間において、平坦で幅の広い歩道を確保するなどユニバーサルデザイン化を推進するとともに、旅客施設へのエレベーター設置等のバリアフリー化を促進します。

ウ 市街地の幹線道路の無電柱化の推進

ドライバーからの死角を減らすなど、安全で快適な歩行空間を確保するため、市街地の幹線道路の無電柱化を進めます。

⁹ 通行可能な車両を ETC 搭載の車両に限定し、高速道路の本線やサービスエリア・パーキングエリア・バスストップなどから乗り降りできるように設置されるインターチェンジ

¹⁰ 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム

工 生活道路における交通安全対策の推進

主として、地域住民の日常に利用される道路で、自動車よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路（生活道路）において、歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制される地域を「ゾーン30」として設定し、公安委員会と道路管理者が連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置、カラー化など面的な交通安全対策を行い、歩行者・自転車の通行の安全を図ります。



また、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うため、ランプや狭さくといった物理的デバイスの設置を推進するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めます。

(2) 標識等の整備

ア 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、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備します。

イ 夜間事故対策

夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標¹¹等を設置し、夜間事故の防止対策を行います。

(3) 横断施設の整備改良

道路の新設・改築または補修にあたっては、平面交差での横断歩道ではなく立体横断施設¹²の整備が必要な場合は、スロープ式や昇降施設の取り付けを図り、歩行者の安全を確保します。

¹¹ 道路の側面に設置して、路側の表示をするもの。道路の左側と道路の右側の誘導標の反射体が違う色で光るようになっていて、先方の道がどちらに曲がっているのか判断がつくようになっている

¹² 車道または鉄道等を横断する歩行者・自転車利用者を立体的に分離することにより、横断者の安全を確保することを目的とする施設

(4) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路や未就学児の散歩経路等について、道路管理者と公安委員会が連携して、重点的に歩道整備を進めるとともに、横断歩道の整備や適切な管理、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、安心・安全な歩行空間ネットワークを創出します。

特に、小学校に通う児童の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」¹³に基づき継続的に取り組みます。



(5) 交通実態を踏まえた安全設備・施設の整備

道路の機能と沿道の土地利用状況を含めた包括的な道路の利用形態に応じて安全施設の整備を進めます。

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、自転車走行空間¹⁴、コミュニティ道路¹⁵、歩車共存道路¹⁶等の整備を推進します。

(6) 交通安全施設の整備

社会的影響の大きい重大事故や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、関係機関と連携し緊急に交通安全施設¹⁷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。

¹³ 通学路の安全確保のため、関係機関が連携して、どのような取組をしていくかを定めたもの

¹⁴ 自転車道や自転車専用通行帯など、自転車が通行するための道路、又は道路の部分

¹⁵ 自動車の速度を抑制する工夫を施した道路で、歩行者の通行空間と自動車の通行空間が縁石などにより物理的に分離されている構造の道路

¹⁶ 自動車の速度を抑制する工夫を施した道路で、歩行者の通行空間と自動車の通行空間が縁石などにより物理的に分離されていない構造の道路

¹⁷ 道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、道路標識、区画線、防護柵、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等がある

3 道路占用等の適正化

(1) 道路占用許可等の適正化の推進

道路の占用許可にあたっては、道路構造の保全、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、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

一方、道路空間の有効活用については、国の動向を踏まえ公安委員会と協力しながら、道路占用の適正な取扱いを推進します。

また、道路の掘り返しを伴う工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故及び渋滞を防止するため、極力これを抑制するとともに計画的な占用工事等の施行について調整を図ります。

(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、道路パトロール等による実態把握に努めます。また、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、道路管理者と公安委員会が連携を図りながら、広報媒体等を活用し積極的な啓発活動や指導等による不法占用物件の排除を行います。

4 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

(1) 自転車駐車対策の推進

ア 自転車等駐車場の整備等

駅周辺または中心市街地の自転車駐車需要の多い地域に自転車等駐車場を整備し、「自転車等放置防止条例」に基づき、公共の場所における放置自転車の解消を図るとともに、地域の状況に応じて、自転車等駐車場や駅前広場、道路に放置されている自転車の整理や撤去等の推進を図ることにより、安全に通行できる歩道空間を確保します。



イ 民間施設の駐輪施設整備

一定規模以上の建築物の新築・増築などに駐輪施設を義務付ける「自転車等駐車場の附置に関する条例」により、民間施設についても駐輪需要に対応した施設整備の促進を図ります。

ウ 自転車等駐車場利用者への啓発等

自転車等駐車場内への長期駐輪や放置自転車を減少させ、駐車場の有効な活用と、「自転車等駐車場条例」に基づいた適正な利用を図るため、自転車利用者へ啓発するとともに、自転車の整理・撤去等を推進します。

(2) 駐車場等の整備

自動車交通が集中する地区においては、大規模な建築物の建築に対し、駐車施設の設置を義務付ける「駐車場条例」による附置義務制度を活用し、路上駐車防止に努め、道路交通の円滑化を図ります。

また、一般公共の用に供する一定規模以上の駐車場の整備に対しては、道路の円滑かつ安全な交通に支障とならないよう、出入口の位置や構造について適切に指導します。

(3) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

交通事故、交通渋滞や公共輸送機関等の交通障害の要因の一つとなる違法駐車を防止するため、「違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、関係機関・団体との密接な連携を図り、住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と高揚を図ります。

5 交通需要マネジメント（TDM）^{（注4）}による交通事故防止対策の推進

幹線道路の渋滞は交通量の増加に伴い交通事故が増加するのみならず、通過交通が生活道路に流入することにより、生活道路の安全性を悪化させる要因にもなります。パークアンドライドの推進、モビリティ・マネジメントの推進などTDM施策により、過度な自動車依存からの脱却による交通事故防止を図ります。

(1) 公共交通の利便性向上と利用促進

マイカーから公共交通機関への利用転換を促すモビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利便性向上とともに、交通渋滞の緩和及び交通事故の防止を図ります。

ア バスの走行環境の改善

関係機関やバス事業者と連携して、バスの定時性や速達性の向上を目指し、走行環境の改善を図ります。

イ 公共交通の利用環境の向上

鉄道駅周辺整備やバス待ち環境の向上のほか、パークアンドライドを推進するとともに、交通事業者と連携して鉄道やバスのサービスレベルの向上やバスと鉄道の連携強化など、公共交通の利便性向上を図ります。

また、関係機関と連携・協力し、待合環境の整備やバスの定時性・走行性の向上に寄与するバス I Cカードを活用したサービスの拡充など、利用環境の向上を図ります。

ウ 基幹公共交通軸の段階的整備

既存公共交通の利便性向上と併せ、基幹公共交通軸¹⁸の段階的な整備により、まちなかにおいてはマイカーに頼らなくとも快適に移動できる交通環境の実現を目指します。

エ モビリティ・マネジメントの推進

超高齢社会への対応、交通面からの環境負荷の軽減などの社会環境の変化を踏まえ、市民一人ひとりが過度な自動車依存を見直し、公共交通や自転車など環境にも健康にもやさしい交通行動への自発的な変化を促すため、出前講座・出張授業などによる学校教育でのモビリティ・マネジメントの推進、各種イベント等での情報提供、意識啓発などに取り組みます。

(2) 地域における生活バス路線の確保

市民の生活に必要な生活バス路線等の確保に向けて、地域の実情やニーズを踏まえたバスの利用環境の整備を推進し、地域住民にとって安全でやさしい交通環境の整備を目指します。

ア 路線バスの運行費補助

生活に必要な路線バスの維持・確保に向けて、バス事業者への運行費補助により自動車を運転できない人の移動を確保します。

イ 区バスの運行及び住民バスの支援

区役所までの移動など、区内の住民ニーズに対応した区バス¹⁹の運行に取り組むとともに、地元住民が主体となって運行する住民バス²⁰に対して支援を行います。

¹⁸ JR 新潟駅、万代、古町、市役所、県庁、鳥屋野潟南部などの主要拠点を連絡するサービスレベルの高い交通軸

¹⁹ 区制導入に伴い区役所への移動など新たに生じる移動ニーズに対応することを目的に、区が運行計画を立案し、交通事業者に委託して運行する乗合バス

²⁰ バス路線の廃止問題を抱える地区や公共交通空白・不便地域において、地元住民組織が主体となって運営する乗合輸送サービス

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、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、「標識 b o x」²¹、「道の相談室」²²等を活用して道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映させていきます。

(2) 住民との協働による交通安全の推進

交通安全施設の整備や交通規制の実施については、必要に応じ、自治会・町内会等の各種会合を活用して住民説明を行い、また、地域住民等の意見・要望を踏まえるなどして適切に行います。



(3) 踏切道の交通安全対策の推進

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、過去5年間においては、平成28年から平成30年に毎年1件ずつ発生したものの、その後は無事故となっています。しかしながら、踏切事故は、発生した場合の被害が極めて大きいことから、歩道がない踏切や歩道が狭い踏切については、踏切前後の道路とともに構造改良を促進するなど、交通の安全と円滑化を図ります。

(4) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場等の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に役立てるとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、街区公園²³を始めとする住区基幹公園²⁴、都市基幹公園²⁵等の整備を推進します。

²¹ 道路標識に関する道路利用者からの意見や要望を、標識の整備や改善にいかしていくための窓口

²² 国や地方といった道路の管轄を問わず、道路に関する相談を電話やインターネット、FAX等で受け、解決に向けて迅速な対応を行うための窓口

²³ 主として街区に居住する人々が利用する誘致距離250m、敷地面積0.25haを標準とする公園

²⁴ 徒歩圏内に住む人々が利用する身近な公園で、街区公園、近隣公園、地区公園の3種類からなり、それぞれに目標とする誘致距離と面積が設定されている

²⁵ 都市住民全般の休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動などの用に供することを目的とする公園で、総合公園、運動公園の2種類からなる

第2章 交通安全思想の普及徹底

交通安全の確保には、一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践が不可欠です。

このため、各世代における段階的かつ体系的な交通安全教育とあわせて、あらゆる機会を捉えた普及啓発活動を推進することにより、人優先の交通安全思想のもと、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育む必要があります。

本市では、家庭や学校、職場などと連携を図りながら、地域ぐるみの活動が推進されるよう、交通安全意識の高揚を図るとともに、普及啓発活動の充実に努めます。

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児の交通安全教育

日常生活において、安全に道路を通行するための基本的な知識と技能を身につけさせるため、幼児の発達や地域の特性に応じた柔軟な交通安全教育を実施するとともに、交通ルールを守ることを通じて、社会規範を守る習慣と態度を育むことを目標とします。



そのために、家庭や地域、関係機関・団体等との連携、協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえた交通安全教育を継続的に行います。

特に、保護者が模範となり、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全啓発にも努めるとともに、道路の危険性を伝え、路上遊戯等による交通事故防止を図ります。

また、これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用するなど分かりやすい指導に努め、併せて教職員の指導力の向上を図ります。

(2) 小学生の交通安全教育

学校における教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車乗車時における安全の確保、交通ルールの意味や必要性等について具体例を示しながら指導を行います。



また、歩行者及び自転車利用者としての必要な知識と技能を習得させ、道路及び交通の状況に応じて安全に通行し、自らの命を守るために必要となる危険予測、回避の能力と意識を高めることを目標とします。

特に、保護者が模範となり、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全啓発にも努めるとともに、道路の危険性を伝え、路上遊戯等による交通事故防止を図ります。

(3) 中学生の交通安全教育

歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、道路標識等の意味について、学校を中心に、家庭や関係機関・団体等との連携、協力を図りながら指導を行います。

特に、自転車の安全利用については、交通安全資料の積極的な配布に努めるとともに参加・体験・実践型の自転車交通安全教室等を実施し、交通ルールの周知徹底を図ります。

(4) 高校生の交通安全教育

関係機関・団体等と連携を図りながら、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任等について理解を深めるとともに、交通社会に生きる良き社会人として必要な意識、態度を育みます。

特に、自転車の安全利用については、交通安全資料の積極的な配布に努めるとともに、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室等を実施し、交通ルールの周知徹底を図ります。



(5) 成人等の交通安全教育

関係機関・団体や事業者と連携のうえ、運転者に対する交通安全教育や街頭における広報啓発活動を推進し、交通安全意識・交通マナーの向上、運転者としての社会的責任の自覚、子ども・高齢者・障がい者といった交通弱者への配慮、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解の向上を図ります。

また、通勤や配達目的での自転車利用者の増加に伴う交通事故の発生が懸念されるため、関係機関・団体や事業者と連携し、必要な広報啓発活動を実施します。

(6) 高齢者の交通安全教育

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者または運転者としての行動に及ぼす影響について理解を深めてもらうために、運転実技講習会やシミュレーター等の交通安全教育資機材を活用した参加・体験・実践型交通安全教育を積極的に推進し、高齢者一人ひとりに、交通事故に遭わない、起こさないという意識が醸成されるよう努めます。



イ 家庭訪問による個別指導の推進

運転免許を取得したことがなく、交通安全教育に触れる機会がなかった高齢者は、交通ルール等に関する理解が十分でないことから、これら世帯に対する家庭訪問を実施し、交通事故の特徴や事故防止の注意点等を個別指導するとともに、反射材を積極的に配布・貼付し、交通安全意識の高揚を図ります。



(7) 障がい者の交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障がいの程度に応じた交通安全教育を推進します。

(8) 外国人の交通安全教育

外国人が市内で安全に移動できるよう、定住者に対しては機会をとらえて我が国の交通ルールと交通マナーの普及に努めます。

訪日外国人についても、関係機関と連携した広報及び交通安全教育を実施することで、市内の移動にかかる安全の確保と交通事故防止を図ります。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の推進

自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上を図るため、自転車運転者講習制度²⁶を周知し、利用者としての自覚を促すとともに、「自転車安全利用五則」^(注26)を活用して、原則車道通行で左側通行、歩行者保護の徹底、信号や一時停止場所の遵守といった守るべきルールについて、関係機関団体と連携を密にしながら啓発活動を推進します。



イ 自転車の点検整備、損害賠償責任保険等の加入促進

自転車利用者は、歩行者と衝突した場合に加害者となる側面も有しており、道路交通に参加する者としての十分な自覚や責任が求められることから、自転車の点検整備を受ける気運を醸成するとともに、被害者の救済に資する損害賠償責任保険等への加

²⁶ 自転車運転中に、酒酔い運転、信号無視、一時不停止などの危険行為を3年以内に2回以上くり返すと、公安委員会の命令による自転車運転者講習が義務付けられるもの

入促進を図ります。

ウ 自転車乗車用ヘルメットの着用促進

幼児、児童の保護者に対して、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周知し、着用の徹底を図るとともに、他の年齢層に対しても、理解を深めてもらい、着用を促進します。

(2) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の推進

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と非着用による危険性を広く市民に周知し、全ての座席での正しい着用について理解を深めてもらうため、各種交通安全教室や講習会において、対象者や年齢層に合わせ、実技指導の実施や衝突実験映像を活用するなどして、効果的な啓発活動を推進します。



また、市報、テレビ、ラジオ、ホームページ等の広報媒体を積極的に活用し、効果的な広報を実施します。

(3) 安全意識・保護意識の啓発促進

ア ライトの早めの点灯、上向きライトへのこまめな切り替えの広報

夕暮れ時から夜間にかけて、歩行者や自転車利用者が道路を横断、または通行中に交通事故に遭う危険性が高まることから、各種広報媒体を通じた広報や関係機関・団体と連携した啓発活動を推進し、ライトの早めの点灯と上向きライトへのこまめな切り替えの定着化を図ります。

イ 安全速度の励行、車間距離の保持、「あおり運転」の防止に関する広報

道路や交通状況、天候や視界などを考慮し、交通事故を未然に防ぐための安全な速度、車間距離の保持について、正しい理解と定着化が図られるよう、ドライバーに対する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。

また、他の車両の通行を妨げる目的の車間距離不保持や幅寄せ、急ブレーキ等のいわゆる「あおり運転」の危険性と厳罰化について、関係機関・団体と連携のうえ、広報啓発に努め、「あおり運転」の防止を図ります。

ウ わき見・漫然運転・「ながら運転」の防止、安全確認の徹底に関する広報

事故原因の多くが、前方不注視や安全不確認によるものであることから、車両の運転者に義務づけられている安全運転の励行と、一瞬の不注意によって加害者または被害者になり得る交通事故の怖さについて認識してもらえよう、広報啓発活動を推進

します。

また、運転中に携帯電話などを手に持って通話したり、画面を注視したりする、いわゆる「ながら運転」の危険性と厳罰化について、関係機関・団体と連携のうえ、広報啓発に努め、「ながら運転」の防止を図ります。

工 横断歩行者の保護の徹底、安全な横断方法に関する広報

横断歩道は歩行者が優先であること、また、横断歩道のない交差点やその近くを横断しようとする場合であっても横断を妨げないことについて、ドライバーに対する重点的かつ継続した啓発を実施することにより、歩行者の保護意識の高揚に努め、重大事故の防止を図ります。

また、歩行者が自らの安全を守るため、道路を横断する際は横断歩道を渡ること、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、安全な横断方法について広報します。

オ 高齢者の事故防止のための広報

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、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めます。

また、70歳以上の運転免許取得者で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、高齢運転者標識（高齢者マーク）²⁷を付けて自動車を運転するよう広報啓発を実施し、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。

カ 子どもの事故防止のための広報

子どもへの保護意識を強化するために、子どもの交通事故の特徴等を幅広く広報し、子どもの交通事故防止に関する市民の意識を高めます。

特に、子どもの交通事故の発生が懸念される通学路等や、幼稚園・保育園、学校などの周辺、生活道路においては、不意な飛び出しに対応できるよう、十分に速度を落として運転するよう広報啓発を実施し、子どもの保護意識の醸成に努めます。

²⁷ 70歳以上の運転者が普通乗用車を運転する時は、高齢運転者標識を車体の前面と後面につけて運転するように努めなければならない。

(4) 夜光反射材等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果的な反射材や携帯ライト等の普及促進を図るため、各種広報媒体による積極的な広報を推進するとともに、特に高齢者に対しては、あらゆる機会を捉えた反射材の配布、直接貼付を実施します。

また、反射材の使用方法や視認効果について理解を深めるため、参加・体験・実践型の教育を実施し、反射材の自発的な活用の促進に取り組みます。



(5) 安全運転を支える先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの安全運転支援機能を始めとした交通事故防止に役立つ先端技術に関する広報啓発を実施します。

また、運転者が安全運転支援機能を過信することがないように、機能の限界など正確な情報の提供に努め、機能に対する理解の向上を図ります。

(6) 飲酒運転根絶に向けた広報啓発の推進

飲酒運転は判断力の低下等により無謀な運転を引き起こし、死亡事故やひき逃げ事故などの重大事故に直結する悪質な行為であることについて、関係機関・団体と連携しながら広報啓発活動を推進します。

広報啓発にあたっては、家庭や職場、飲食店などが一体となった地域ぐるみの取り組みを積極的に推進し、「飲酒運転をしない、させない」環境づくりに努め、飲酒運転根絶に向けた気運の醸成を図ります。



ア 運転者への働きかけ

飲酒運転の危険性や悪質性について、運転者に認識を深めてもらうため、交通安全運動等の機会を捉えて、街頭における広報活動を推進するとともに、各種広報媒体を活用した広報の充実に努めます。

イ 飲食店等酒類提供者への働きかけ

飲酒運転は酒類を提供する側にも重い責任があり、また処罰の対象となりうることを飲食店や関係団体に対して広報し、飲酒運転の未然防止を図ります。

ウ その他

飲酒運転をするおそれのあるものに酒類や車両を提供したり、飲酒運転の車両に同

乗することは重大な犯罪であるという認識を広く普及させるため、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努め、市民の規範意識の確立を図ります。

(7) その他の危険運転根絶に向けた広報啓発の推進

暴走行為や危険ドラッグ²⁸の使用等による危険運転は、死亡事故やひき逃げ事故などの重大事故を引き起こす要因となることから、家庭や関係機関・団体等と連携し、機会を捉えた広報を実施することにより、暴走行為等の反社会性や危険性についての認識の深化を図ります。また、学校における指導、PTAに対する啓発と注意喚起を推進し、暴走行為等の問題行動を防止します。

(8) 車両の安全性の確保に向けた取り組みの推進

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実施し、自動車ユーザーによる保守管理の徹底の強化を図ります。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす暴走行為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」を実施し、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の向上を図ります。

3 効果的な交通安全教育・啓発の推進

(1) 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推進します。

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、対象者が集まる場所に出向いて行う、出前・出張型の交通安全教育を積極的に推進します。



²⁸ 覚醒剤や大麻など国が指定する規制薬物や指定薬物と似た化学構造をもち、それらと同様の作用を人体にもたらすもの

(2) 様々な分野と連携した交通安全啓発の推進

交通安全に関心の薄い人への啓発と相乗効果の創出を図るため、交通安全の分野に留まらず、福祉・健康づくりなど様々な分野と連携した交通安全啓発に努めます。

(3) 交通安全指導者の養成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育を効果的に実施するため、県、警察等と連携をとり、交通安全指導者及び交通安全担当職員を対象とした各種研修を実施し、指導者の養成を図ります。



(4) 教材資料等の充実

受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全指導教材と資料の充実に努め、交通安全教育を自主的に行う機関・団体に対しては、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。

(5) 高齢運転者対策の推進

高齢者が加害者となる交通事故を未然に防止するため、心身機能低下に伴う危険発生を避ける安全運転である「補償運転」や、衝突被害軽減ブレーキなどの運転支援機能を備えた安全運転サポート車（通称：サポカー）等に関する広報啓発を実施します。

また、運転免許証の自主返納に伴う支援事業について、各種機会を活用した広報を積極的に行い、市民への周知を図ります。

4 家庭・学校・地域等における交通安全意識の高揚

(1) 交通安全運動の推進

ア 市民参加型の運動の充実

市民一人ひとり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ために、地域住民の自主的な参加のもと、それぞれの地域の実情に応じて、真に交通事故防止に効果のある運動を推進します。



運動の実施にあたっては、市民の要望・意見等を積極的に取り入れて計画に反映させ、市民運動としての活動が継続して行われるよう配慮し、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、市民参加型の運動の充実を図ります。

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ます。

イ 重点に沿った積極的な取り組み

運動実施にあたっては、子どもと高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、横断歩行者の保護等、地域の実情を踏まえた運動重点を積極的に取り上げ、広く市民に周知することにより、効果的な交通安全運動を実施します。

(2) 家庭、学校、地域等と一体となった交通安全教育の推進

ア 家庭における交通安全意識の高揚

交通安全に果たす家庭の役割が極めて大きいことから、「交通安全家庭の日」²⁹をはじめとした家庭における交通安全教育の重要性を積極的に広報し、交通安全意識の高揚に努めます。



イ 学校における交通安全教育の推進

交通安全教室の開催、交通安全資料の配布等を通じた教育活動を積極的に推進し、歩行者、自転車それぞれの立場で、交通ルールの遵守とマナーの向上が図られるよう指導を推進します。

ウ 地域における交通安全活動の支援

校区交通安全推進協議会³⁰等の関係機関・団体と連携して、地域ぐるみの交通安全活動が推進されるよう支援します。

エ 交通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、諸行事に対する支援及び交通安全関係資料の提供など、その主体的な活動を促進します。

(3) 効果的な広報啓発の推進

ア 関係機関・団体等への積極的な情報提供

関係機関・団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

また、報道機関の協力を積極的に求めることによって、交通安全にかかる啓発効果

²⁹ 交通安全について家庭内で話し合う機会を持ち、家族のみんなが交通事故に遭わないため、また、交通事故を起こさないために、新潟県において、昭和53年から毎月10日を「交通安全家庭の日」と制定したもの

³⁰ 児童の交通安全の推進を主な目的として小学校区単位で結成され、学校、PTA、町内会などを構成団体として組織されている(令和2年度現在106小学校区全てにおいて結成)

が広範にわたって普及されるよう努めます。

イ 広範・集中的なキャンペーンの実施

家庭や学校、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、交通事故発生状況に応じた集中的なキャンペーン等を実施します。

ウ 交通安全功労者の表彰

交通安全に対する市民の関心を高め、さらなる活動の活性化を図るため、積極的に交通安全活動を行っている個人・団体を表彰し、気運の醸成に努めます。



第3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るため、また被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力のもと、救助・救急体制の整備を図ります。



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

多数の傷病者を伴う大規模な交通事故に対処するため、高度救急隊（医師が同乗する救急隊：ドクターカー）の運用、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用など医療機関等との連携強化を図ります。

また、集団救急災害訓練等を実施し、対応要領の習熟、救助技術の向上に努めます。

(2) 応急手当の知識普及・啓発活動

ア 学校教育における応急手当の指導

小・中学校及び高校の授業において、応急手当について実習を交えた指導の充実を図るよう努めます。

また、各校の養護教諭には、心肺蘇生法及び応急手当等の講習会に参加させ、指導力・実践力の向上を図ります。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動と「にいがた救命サポーター制度」の推進

応急手当講習会において、不慮の事故による心肺停止の予防啓発を推進し、心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術の普及を図ることで交通事故による被害の軽減が期待できることから、市民協働の下で行う「にいがた救命サポーター制度」の推進と合わせ、関係機関と連携し応急手当の普及に努めます。

(3) プレホスピタルケアの充実

プレホスピタルケア³¹の充実を図るため、高度救急隊の効果的な運用を行うとともに、生命が危険な状態にある傷病者に対して、気管挿管や薬剤投与及び輸液などの救急救命処置のできる救急救命士を養成します。

³¹ 病院到着前に救急隊等によって行われる処置や手当て

(4) 救助・救急用資機材の整備・高度化

救助工作車、救助資機材の整備拡充を図るとともに、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³²、高度救命処置用資機材等の整備拡充を図ります。

(5) 救助・救急業務における消防防災ヘリコプター及び新潟県ドクターヘリの活用

消防防災ヘリコプター及び新潟県ドクターヘリを活用した救助・救急業務は迅速性・機動性に富み、傷病者の救助及び重症傷病者の救急搬送に有効であることから、航空機を活用した病院前救護活動を展開します。

(6) 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、教育訓練の実施に努めます。



³² 救急救命士による高度な処置が行える資器材を積載している救急車

第4章 交通事故被害者等対策の推進

交通事故被害者等³³は、精神的・経済的にも大きな打撃を受けているうえ、交通事故にかかる知識や情報が乏しいことが少なくないことから、被害者救済制度の周知や交通事故相談の充実など、関係機関・団体と連携を図りながら交通事故被害者等の支援対策を推進します。

1 交通事故被害者等支援の充実

(1) 交通遺児世帯等の支援

新潟市交通対策協議会及び公益財団法人新潟県交通遺児基金が行う交通遺児激励事業について広く周知し、その利用促進を図るとともに、交通遺児世帯のニーズに応じた支援に努めます。

また、独立行政法人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や重度後遺障害者に対する介護料の支給について、積極的な周知を図ります。

(2) 自助グループ活動の支援

自助グループ³⁴活動を通じて、交通事故被害者等が精神的被害の軽減を図ることができるよう努めます。

(令和2年度は公益財団法人にいがた被害者支援センターに委託)

(3) 新潟県交通災害共済の加入促進

県内の市町村で構成する市町村総合事務組合が運営する被害者相互救済制度である、新潟県交通災害共済の周知に努め、市民の加入促進を図ります。

2 交通事故相談の充実

多様化、複雑化する交通事故相談に対処するため、交通事故相談及び弁護士による法律相談を実施します。

また、相談業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関との連絡調整を促進するとともに、相談者の心情にも配慮した対応ができるよう、研修等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

さらに、各種広報媒体を活用して、相談活動の積極的な周知を図り、交通事故当事者等に対し広く相談の機会を提供します。

³³ 交通事故により被害を被った者及びその家族または遺族

³⁴ 同じ悩みを持つ人同士が互いに励まし合いながら、様々な形で克服していくための集団

