

第12次

柏崎市交通安全計画

令和8(2026)年度～令和12(2030)年度

令和8(2026)年3月

柏崎市交通安全対策会議

ま え が き

我が国では、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ばまで、道路交通事故の死傷者が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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(1970)年に交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定されました。

この法律に基づき策定された国の交通安全基本計画及び新潟県交通安全計画を踏まえ、本市では柏崎市交通安全計画を11次にわたって策定し、関係機関・団体と共に交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本市の交通事故による年間死者数は、史上最悪を記録した昭和47(1972)年の22人と比較すると、約10分の1まで減少しました。

しかしながら、いまだ交通事故は後を絶たず、依然として厳しい状況が続いていることに変わりはありません。

交通事故の防止は、市や柏崎警察署、関係機関・団体だけでなく、市民の皆様と共に取り組まなければならない重要な課題です。人命尊重の理念の下に、誰もが安心して利用できる安全で快適な道路交通を実現するため、交通安全対策全般にわたる計画を定め、これに基づいて諸施策を積極的に推進していく必要があります。

第12次柏崎市交通安全計画は、令和8(2026)年度から令和12(2030)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と数値目標を定めたもので、「令和12(2030)年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数ゼロを目指す」という目標達成に向けて、「高齢者の交通事故防止」、「歩行者の安全確保」、「自転車の安全対策の推進」、「シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底」、「飲酒運転の根絶」の5点を重点施策としました。

この柏崎市交通安全計画に基づき、市民が安全に安心して暮らせる交通事故のない柏崎市の実現に向けて、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、これを強力に推進することとします。

市民の皆様におかれましても、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

令和8(2026)年3月

柏崎市交通安全対策会議
会 長 柏崎市長 櫻井 雅浩

目 次

第1部 総論	1
第1章 計画の基本理念	1
1 交通事故のない社会を目指して	1
2 計画の位置付け及び期間.....	1
第2章 交通事故等の現状	2
1 道路交通事故の推移と現状	2
2 踏切事故の現状	3
第3章 第11次交通安全計画の評価	4
1 重要施策の評価	4
第4章 交通安全計画における課題	6
1 重点課題	6
2 その他の分野別課題.....	9
第5章 第12次交通安全計画の目標と体系	10
1 第12次交通安全計画の目標	10
2 第12次交通安全計画の体系	11
第2部 施策の方向	12
I 重点施策	12
第1章 高齢者の交通事故防止	12
1 道路・交通安全施設等の整備.....	12
2 事故防止対策の推進	12
3 教育・啓発の推進	13
第2章 歩行者の安全確保	16
1 歩行者の安全で快適な通行のための環境の整備.....	16
2 事故防止対策の推進	16
3 教育・啓発の推進	17
4 歩行者に対する保護の推進	18
第3章 自転車の安全対策の推進	19
1 自転車の安全で快適な通行のための環境の整備.....	19
2 教育・啓発の推進	19
3 自転車利用者に対する指導の推進	20
第4章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底	21
1 全ての座席における着用意識の普及啓発.....	21
2 交通指導取締りの強化	22
第5章 飲酒運転の根絶	23
1 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	23
2 交通指導取締りの強化	24

II 道路交通の分野別施策	25
第1章 道路交通環境の整備	25
1 道路等の整備	25
2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進	25
3 高齢者等の移動手手段の確保・充実	27
4 道路使用・占用の適正化	27
5 総合的な駐車対策の推進	27
6 自転車利用環境の総合的整備	28
7 交通需要マネジメント(TDM)の推進	28
8 交通事故防止対策の推進	28
9 災害に備えた道路交通環境の整備	29
10 効果的な交通規制の推進	30
11 その他の道路交通環境の整備	30
第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策	31
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	34
3 効果的な交通安全教育の推進	36
4 地域社会における交通安全意識の高揚	36
第3章 安全運転の確保	38
1 運転者教育等の充実	38
2 事業者に対する安全運転管理の指導	39
3 交通労働災害の防止	39
4 道路交通に関する情報の収集と提供	40
第4章 車両の安全性の確保	41
1 車両の安全性の確保	41
第5章 道路交通秩序の維持	43
1 交通指導取締りの強化	43
2 駐車秩序の確立	43
第6章 救急・救助活動の充実	44
1 救急・救助体制の整備	44
2 救急医療体制の整備	44
第7章 被害者支援の充実と推進	45
1 交通事故相談業務の充実	45
2 交通災害共済の加入促進	45
3 自転車事故に備えた損害賠償保険の加入促進	45
4 交通遺児等対策の充実	45
III 踏切道の安全についての施策	46
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	46
2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	46

第1部 総論

第1章 計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

人口減少と少子高齢化が進展し、グローバル化や情報化等により社会が激変する現代社会において、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、市民が安全に安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

交通安全の確保は、安全で安心な社会を実現するための基盤であり、重要な要素です。本市においても、これまでの様々な施策の結果、交通事故発生件数は減少傾向にありますが、いまだ交通事故は後を絶ちません。くわえて、近年は高齢運転者や自転車運転者による事故も増えています。交通事故を起こさないという意識の下、交通事故被害者の存在を常に心に留め、悲惨な交通事故を根絶するため、今後も人優先の交通安全思想を普及させ、交通安全を確保するための取組を継続していく必要があります。

交通安全対策を効果的に推進するために、昭和46(1971)年以降11次にわたって「柏崎市交通安全計画」を作成し、市、柏崎警察署及び関係機関・団体等が一体となって各種の施策を推進してきました。

第12次柏崎市交通安全計画は、引き続き人命尊重の理念に立って、市民誰もが安全に安心して暮らすことができる柏崎市を、本市を始めとする関係機関と市民が共に築きあげていくために策定するものです。

2 計画の位置付け及び期間

- (1) この計画は、柏崎市交通安全対策会議において、国の第12次交通安全基本計画及び新潟県第12次交通安全計画に基づき策定するものです。
- (2) この計画は、交通安全に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するため、本市が実施する施策の大綱を定めたものです。
- (3) この計画は、SDGs(持続可能な開発目標)の考えと同じ方向性であり、交通安全活動の推進により、交通事故のない、安心して外出や移動ができる柏崎市を目指して策定します。
- (4) この計画の期間は、令和8(2026)年度から令和12(2030)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、毎年度この計画に基づき「柏崎市交通安全実施計画」を策定します。



出典：国際連合広報センター

第2章 交通事故等の現状

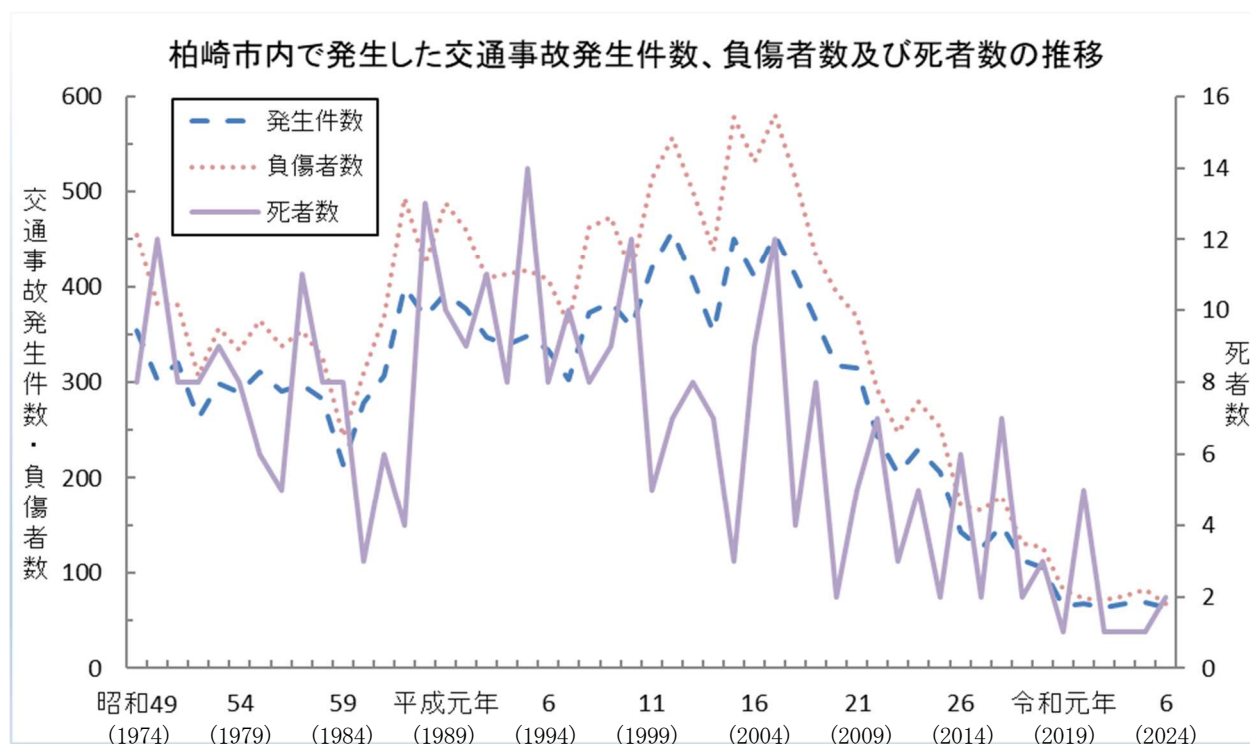
1 道路交通事故の推移と現状

(1) これまでの推移

市内の交通事故は、戦後、高度経済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、増加の一途をたどりました。

こうした深刻な状況を踏まえ、昭和45(1970)年には交通安全対策基本法が制定され、翌年の昭和46(1971)年からは国の交通安全基本計画及び県の計画に基づき、「第1次柏崎市交通安全計画」を策定し、交通安全の諸対策を強力に推進してきました。

その後、市内の交通事故は増減を繰り返し、なかなか減らない状況が続きましたが、平成12(2000)年の459件、平成17(2005)年の454件といった時期をピークに減少傾向となり、令和6(2024)年には64件とピーク時の約86%減にまで減少しました。



(2) 現状

市内の交通事故件数は、令和元(2019)年以降60件台で推移しており、ほぼ横ばいの状態が続いています。負傷者数も同様に横ばい傾向にあります。死者数は減少していますが、死亡事故の根絶には至っていない状況です。

柏崎市における過去5年間の交通事故発生状況

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	平均	(参考) 第10次計画 期間中平均
事故件数	68件	64件	67件	69件	64件	66.4件	100.0件
負傷者数	73人	72人	76人	82人	68人	74.2人	119.0人
死者数	5人	1人	1人	1人	2人	2.0人	3.6人

2 踏切事故の現状

踏切事故(踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害をいう。)は、全国的にも新潟県においても減少傾向にあり、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

本市においては、平成22(2010)年に遮断機のない踏切での痛ましい死亡事故があり対策が進められてきたところではありますが、引き続き安全対策を積極的に推進していくことが必要です。

第3章 第11次交通安全計画の評価

本市の第11次計画(令和3(2021)～令和7(2025)年度)では、「令和7(2025)年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数ゼロを目指す」ことを目標に、関係機関・団体と連携を図りながら各種施策を行ってきました。

第11次計画に掲げた重要施策の評価は以下のとおりです。※直近5年間の数値で評価しています。

1 重要施策の評価

(1) 高齢者の交通事故防止

目標	令和7(2025)年までの5か年における交通事故死者数全体に占める高齢者の割合を50%以下にすることを旨す						第10次計画期間平均
年	令和2年(2020年)	令和3年(2021年)	令和4年(2022年)	令和5年(2023年)	令和6年(2024年)	平均	
高齢者死者数／全死者数	3人／5人	0人／1人	1人／1人	0人／1人	2人／2人	1.2人／2.0人	2.2人／3.6人
割合	60%	0%	100%	0%	100%	60.0%	61.1%
高齢者死者数前年比	+3人	-3人	+1人	-1人	+2人		
評価	×	○	×	○	×		

○…目標達成 ×…目標未達成

市内の交通事故による全死者数は、5か年の平均で2.0人となり、第10次計画の5か年平均3.6人に比べ減少しました。また、高齢者死者数の5か年平均も1.2人と、第10次計画期間中の平均2.2人から減少しました。しかし、全体に占める高齢者の割合は、5か年平均で約6割となっており、第10次計画期間中とほぼ変わっていません。

今後、更に高齢化が進むことを踏まえ、高齢者の死亡事故を減少させることが、死亡事故全体の発生を抑止することにつながると考えられます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

目標	令和7(2025)年までに年間の歩行者、自転車事故件数を15件以下にすることを旨す						第10次計画期間平均
年	令和2年(2020年)	令和3年(2021年)	令和4年(2022年)	令和5年(2023年)	令和6年(2024年)	平均	
歩行者事故件数	14件	8件	15件	6件	12件	11.0件	16.6件
自転車事故件数	7件	11件	9件	10件	6件	8.6件	13.4件
合計	21件	19件	24件	16件	18件	19.6件	30件
評価	×	×	×	×	×		

○…目標達成 ×…目標未達成

市内の歩行者及び自転車の事故件数は、どちらも第10次計画期間中に比べると減少していますが、目標とした15件以下を達成することはできませんでした。

今後も、歩行者及び自転車の安全確保のため、道路環境の整備や交通安全教育等を実施していく必要があります。

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

目標	令和7(2025)年までにチャイルドシートの着用率を100%にすることを旨す					
年	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	第10次計画 最終年 R2(2020)
チャイルド シート 着用率	93.2%	91.5%	92.9%	94.7%	95.3%	93.2%
評価	△	△	△	△	△	

○…達成(100%) △…おおむね達成(80%以上) ×…目標値の80%未満の達成

市内の保育園・幼稚園で行っているチャイルドシート着用率調査の結果、令和6(2024)年の着用率は95.3%となり、第10次計画の最終年(令和2(2020)年)の93.2%より2.1ポイント高くなりました。チャイルドシートの着用率は、徐々に増加しています。

今後もあらゆる機会を捉え、正しい着用方法とその必要性、そして効果について啓発を続ける必要があります。

(4) 飲酒運転の根絶

目標	令和7(2025)年までに飲酒運転による交通事故発生件数ゼロを旨す					
年	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	第10次計画 期間平均
飲酒運転に よる交通事故 発生件数	1件	1件	2件	1件	1件	2件
評価	×	×	×	×	×	

○…目標達成 ×…目標未達成

市内の飲酒運転による交通事故発生件数は、令和元(2019)年以降、令和4(2022)年の2件発生を除き、毎年1件ずつ発生しています。

飲酒運転の根絶のため、引き続き飲酒運転の危険性や実態等の周知に努め、ハンドルキーパー運動の普及啓発に取り組む必要があります。

第4章 交通安全計画における課題

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

高齢者（65歳以上）が関与する交通事故発生件数の割合は、令和3（2021）年は46.9%でしたが、令和5（2023）年には53.6%、令和6（2024）年は57.8%と、半数以上を占める結果となりました。死者数に占める割合は、過去5年の平均で60%となっています。

本市の高齢化率は、令和7（2025）年3月末現在で36.2%に達しており、今後も更なる高齢化の進展が見込まれます。高齢者が安全かつ安心して外出・移動できる交通社会の形成が必要です。

また、高齢運転者の加齢に伴う身体的な衰えや認知機能の低下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、社会的反響が大きいものとなっており、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。

高齢者事故件数及び死者数の年別推移

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	平均
全事故件数	68件	64件	67件	69件	64件	66.4件
うち高齢者 事故件数	32件	30件	31件	37件	37件	33.4件
割合	47.1%	46.9%	46.3%	53.6%	57.8%	50.3%
全死者数	5人	1人	1人	1人	2人	2.0人
うち高齢者	3人	0人	1人	0人	2人	1.2人
割合	60%	0%	100%	0%	100%	60.0%

(2) 歩行者の安全確保

歩行者の交通事故発生件数は、全事故件数の減少に伴い減少傾向にあります。しかし、全事故件数に占める割合は、毎年1～2割で推移しており、依然として多くの事故が発生している状況が続いています。

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、こども、障がい者等の交通弱者にとって身近な道路の安全性を高めていく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ける歩道の整備等、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。

歩行者の交通事故発生状況

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	平均
発生件数	14件	8件	15件	6件	12件	11.0件
負傷者数	11人	8人	15人	7人	11人	10.4人
死者数	3人	0人	0人	0人	1人	0.8人
全事故件数に 占める割合	20.6%	12.5%	22.4%	8.7%	18.8%	16.6%

(3) 自転車の安全対策の推進

自転車の交通事故発生件数は減少傾向ではありますが、依然として自転車利用者による交通ルールやマナー違反が多く見受けられます。自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となる一方、歩行者と衝突した場合には加害者となり得ます。また、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により、令和8（2026）年4月から交通反則通告制度の適用が始まることから、自転車の正しいルールとマナーを浸透させるための交通安全教育を今後更に推進していく必要があります。

また、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、歩行者、自転車及び自動車の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間を確保するなど交通環境の整備を促進する必要があります。

自転車の交通事故発生状況

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	平均
発生件数	7件	11件	9件	10件	6件	8.6件
負傷者数	7人	11人	9人	10人	5人	8.4人
死者数	0人	0人	0人	0人	1人	0.2人
全事故件数に 占める割合	10.3%	17.2%	13.4%	14.5%	9.4%	13.0%

(4) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

令和6（2024）年に県内の一般道路で行われた調査結果では、運転席及び助手席のシートベルト着用率は全国平均をやや上回りました。後部座席は全国平均を上回ったものの、いまだ約4割が未装着という結果になっています。

高速道路では、運転席、助手席及び後部座席の全てにおいて、シートベルト着用率が全国平均を上回りました。後部座席は、令和2（2020）年の70.6%から年々上昇し、92.3%となりましたが、運転席や助手席に比べるとやや低い着用率となっています。

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、全ての座席での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、チャイルドシートについては、本市が実施した保育園等での着用率調査の結果、着用率は年々上昇していますが、いまだ着用率100%には達していません。引き続き、保護者の皆様の使用意識を高めて交通事故時の被害軽減に努める必要があります。

シートベルト着用率

区分		令和6(2024)年10~11月調査		
		運転席	助手席	後部座席
新潟県	一般道路	99.6%	98.2%	58.5%
	高速道路	99.8%	99.2%	92.3%
全国平均	一般道路	99.2%	96.8%	45.5%
	高速道路	99.6%	98.8%	79.7%

(警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による)

柏崎市のチャイルドシート着用率

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)
着用率	93.2%	91.5%	92.9%	94.7%	95.3%

(市内保育園等における調査)

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故が、毎年1、2件発生しており、いまだに飲酒運転の根絶には至っていない状況が続いています。

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、交通指導取締り体制等を充実させ、飲酒運転周辺者三罪(車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪)を中心とした背後責任の追求など、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。

柏崎市の飲酒運転による交通事故発生状況

区分	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)
発生件数	1件	1件	2件	1件	1件
負傷者数	1人	2人	3人	1人	2人
死者数	0人	0人	0人	0人	0人

2 その他の分野別課題

市内の交通事故死者数はピーク時と比較すると減少傾向にはありますが、依然として交通事故は後を絶たず、多くの尊い命や生活に多大な負の影響を及ぼしています。

交通事故による死傷者数を減少させることはもとより、交通事故そのものを減少させ「安心して歩くことができる、安心して走ることができる柏崎市」を目指し、引き続き次の施策を推進していく必要があります。

(1) 分野別施策

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策
- 安全運転の確保
- 車両の安全性の確保
- 道路交通秩序の維持
- 救急・救助活動の充実
- 被害者支援の充実と推進

(2) 踏切道の安全についての施策

- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等
- その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第5章 第12次交通安全計画の目標と体系

1 第12次交通安全計画の目標

令和12(2030)年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数ゼロを目指します。

第11次柏崎市交通安全計画では「令和7(2025)年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数ゼロを目指す」を目標に掲げ各種施策を推進してきました。過去5か年の事故発生件数は年平均で66.4件、負傷者数は74.2人、死者数は2.0人と第10次柏崎市交通安全計画期間中(5年間の平均事故発生件数100.0件、負傷者数119.0人、死者数3.6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。

引き続き関係機関・団体と連携を図りながら、従来活動を継続するとともに、交通事故発生件数の更なる減少を目指し、死者数ゼロになるよう積極的な活動を展開します。

2 第12次交通安全計画の体系

交通安全計画の目標の実現に向け、5つの重点施策とその他の分野別施策を定め、それぞれ具体的施策により交通事故発生件数の更なる減少を目指し、死者数ゼロになるよう積極的な活動を展開します。

【目標】

令和12(2030)年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数ゼロを目指します。

I【重点施策】

第1章
高齢者の交通事故防止

【施策の方向】

- 1 道路・交通安全施設等の整備
- 2 事故防止対策の推進
- 3 教育・啓発の推進

第2章
歩行者の安全確保

- 1 歩行者の安全で快適な通行のための環境の整備
- 2 事故防止対策の推進
- 3 教育・啓発の推進
- 4 歩行者に対する保護の推進

第3章
自転車の安全対策の推進

- 1 自転車の安全で快適な通行のための環境の整備
- 2 教育・啓発の推進
- 3 自転車利用者に対する指導の推進

第4章
シートベルトとチャイルド
シートの着用の徹底

- 1 全ての座席における着用意識の普及啓発
- 2 交通指導取締りの強化

第5章
飲酒運転の根絶

- 1 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進
- 2 交通指導取締りの強化

II【道路交通の分野別施策】

- ・道路交通環境の整備
- ・交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策
- ・安全運転の確保
- ・車両の安全性の確保
- ・道路交通秩序の維持
- ・救急・救助活動の充実
- ・被害者支援の充実と推進

III【踏切道の安全についての施策】

- ・踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等
- ・その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第2部 施策の方向

I 重点施策

第1章 高齢者の交通事故防止

今後の高齢化の進展を踏まえると、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ることから、高齢者自身の交通安全意識の向上はもちろんのこと、社会全体が高齢者を交通事故から守るといった交通安全思想の普及促進を図ります。

また、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引き続き行うことにより、令和12(2030)年までの5か年における交通事故死者数全体に占める高齢者の割合を50%以下にすることを目指します。

実績	目標
令和2(2020)年～令和6(2024)年の割合(平均) 60.0%	令和8(2026)年～令和12(2030)年の割合(平均) 50%以下

1 道路・交通安全施設等の整備



(1) 安全な歩行空間の整備

歩行者の安全を確保するため、歩道や横断歩道、信号機等の整備を関係機関と連携して推進します。また、交通量が多い居住地区等においては、交通規制と物理的施策を組み合わせたコミュニティゾーン(住宅地など歩行者の安全を優先すべき地域)の整備を推進します。

(2) 高齢者の視点をいかした道路整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、高齢者を始めとした地域住民や道路利用者の視点をいかした道路整備を推進します。

2 事故防止対策の推進



(1) 交通事故多発の区間・交差点・単路での重点的な事故対策

ア 事故危険箇所における事故抑止対策の実施

死傷事故が多発している区間・交差点・単路や、ビッグデータの活用等により判明する

潜在的な事故危険箇所について、道路管理者及び公安委員会が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

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

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、関係機関と連携して参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、交通安全に必要な知識の普及、啓発に努め、その実践を図ります。加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解し、安全な交通行動を実践するために必要な技能と交通ルール等の習得を促進します。

特に運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する見守り活動等の機会を利用した助言等により、高齢者の移動時の安全が地域全体で確保されるように努めます。

イ 高齢者に対する夜光反射材の普及促進

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、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り組みます。

ウ 交通安全教育指導者の育成

交通指導員等に対して、有識者による高齢運転者に対する交通指導を内容とした研修会を開催するなど、交通安全指導者の育成と指導力向上を図ります。

エ 安全な運転を行うために必要な技能と知識の習得

自動車教習所等と連携した高齢運転者スクールの開催等により、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、運転適性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認知機能検査や高齢者マーク等の必要性を理解してもらうための対策を推進します。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進します。

(2) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者講習の充実

高齢者講習の効果的な実施、更新時講習における高齢者学級の充実等に努めます。

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努めます。

イ 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会等を通じて、認知症の疑いのある運転者等の適切な把握に努め、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消し等の行政処分の早期措置を行います。

ウ 高齢運転者の受講機会の拡大

関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

エ 改正道路交通法の円滑な運用

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入や、安全運転サポート車限定などの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4(2022)年5月に施行されたことから、これらの制度の適切な運用を推進します。

オ 高齢者支援策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図ります。また、運転免許自主返納者を始め、自動車を運転しない人の移動手段を確保するために、地域公共交通の整備・充実に努めます。

(3) 地域及び家庭における交通安全運動の推進

高齢者の交通事故防止運動や各季の交通安全運動等の実施について、事前に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。

効果的な運動を推進するため、地域の実情に合わせ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を促進します。また、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等を通じ、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広く認識してもらう運動を展開します。

交通安全運動等の実施に当たっては、「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、関係機関・団体、地域住民等が一体となって、これに取り組みます。

(4) 安全意識・保護意識の啓発強化

ア ライト早めの点灯等の呼び掛けの推進

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性が高まることから、車両運転者に対し前照灯(ライト)の早め点灯の呼び掛けを行うほか、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歩行者保護意識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、これら高齢者マークを付けた車両に対する市民の保護意識の向上に努めます。

ウ 安全運転サポート車の普及促進

ペダルの踏み間違い等運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を推進します。

エ 補償運転の普及啓発

高齢運転者が加害者となる交通事故が多発していること等を踏まえ、加齢に伴う心身の衰えによって生じる危険を回避するため、自分自身の体調、天候、道路状況等を考え、安全で余裕を持った運転行動である補償運転を推奨し、普及啓発に努めます。

オ 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 歩行者の安全確保

歩行者の更なる安全確保のために、安全で快適な歩行者の通行環境を整備し、身近な道路の利用における安全性を高めるための交通安全教育等を充実させます。これにより、令和12(2030)年までに、毎年の歩行者の事故件数を10件以下にすることを目指します。

実績	目標
令和6(2024)年 歩行者事故件数 12件	令和12(2030)年 歩行者事故件数 10件以下

1 歩行者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 安全な歩行空間の整備の推進

歩行者の安全を確保するため歩道や横断歩道、信号機等の整備を関係機関と連携して推進します。また、交通量が多い居住地区等においては、交通規制と物理的施策を組み合わせ合わせたコミュニティゾーン(住宅地など歩行者の安全を優先すべき地域)の整備を推進します。

イ 生活道路における安全確保

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、交通取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を関係機関と連携して講じます。

(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、グリーンベルト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・進入抑制などを含め、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・幼児の安全確保を最優先に、通学路等の歩行空間整備を積極的に推進します。

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

歩行者の円滑な通行を確保し、道路の構造保全と安全な道路交通を確保するため、道路の占用の許可に当たっては、適正な運用を行います。あわせて、許可条件の遵守、占用

物件等の維持管理について指導します。

イ 不法占用物件の排除

道路交通に支障を及ぼす不法占用物件については、実態把握に努め、道路管理者と公安委員会が連携し、市街地を重点に是正を行います。

特に、通行の支障となるような歩道上の危険な物件は、指導等により排除を行います。

(2) 通学路の安全確保の推進

通学路の安全確保のため、柏崎警察署、教育委員会、学校、地域及び道路管理者が連携し、定期的な合同点検を行います。その結果を踏まえ、道路交通実態に応じてハード・ソフト両面から必要な対策を実施するとともに、対策の改善・充実の継続的な取組を推進します。

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基本的な交通ルール・マナーを始め、交通安全の知識を習得し、その必要性を理解できるように、各年齢層の特徴に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。

また、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者等には、出前・出張型の交通安全教育や家庭訪問による個別指導に努めます。

児童生徒の交通事故防止を推進するため、講義・演習等を通じて指導者の資質向上と交通安全教育の徹底を図ります。

(2) 交通安全運動を通じた意識啓発

横断歩行者を守る交通事故防止運動や各季の交通安全運動等の実施について、事前に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。

効果的な運動を推進するため、地域の実情に合わせ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を促進します。また、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等を通じ、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広く認識してもらう運動を展開します。

(3) 広報・普及活動の強化

交通ルールについて理解を深めるため、ラジオ、新聞、インターネット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を実施するなど、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

4 歩行者に対する保護の推進



自動車は、信号機のない横断歩道に近づいたとき、横断者がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落として進まなければなりません。また、歩行者や自転車が横断しているときや横断しようとしているときは、横断歩道の手前で一時停止をして歩行者や自転車に道を譲らなければなりません。

運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務や一時停止による歩行者優先義務を再認識してもらう交通安全教育を推進します。あわせて、歩行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。

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、運転者に対し横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周囲に気を配る等、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

第3章 自転車の安全対策の推進

自転車の安全利用を促進するために、安全で快適な通行環境を整備し、身近な道路の利用における安全性を高めるための交通安全教育等を充実させます。これにより、令和12(2030)年までの毎年の自転車の事故件数を5件以下にすることを目指します。

実績	目標
令和6(2024)年 自転車事故件数 6件	令和12(2030)年 自転車事故件数 5件以下

1 自転車の安全で快適な通行のための環境の整備



自転車利用者及び歩行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」(令和6(2024)年6月、国土交通省、警察庁)を参考とし、自転車の安全な通行を確保するための道路等の整備を推進します。

また、交通実態を踏まえ、関係機関と連携を図りながら必要な交通規制を検討し、自転車の安全な通行を確保します。

2 教育・啓発の推進



(1) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことについて、啓発を推進します。

自転車乗車中の事故防止や安全利用を促進するため「自転車安全利用五則」を活用することなどにより、歩行者や他の車両に配慮した正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。自転車の利用については、交通ルールへの理解が不十分なことや、道路交通法(昭和35年法律第105号)の改正により交通反則通告制度の適用が始まることから、自転車の正しいルールとマナーを浸透させるべく、交通安全教育等の充実を図ります。

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・責任が求められます。こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得て、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等の制度の周知、加入促進に向けた広報を推進します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

(2) 効果的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や基本的な自転車の通行に係る交通ルール・マナーを始め、交通安全の知識を習得し、その必要性を理解できるよう、各年齢層の特徴に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。

また、自転車乗車時の頭部保護の重要性や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ます。幼児・児童の着用徹底を図るほか、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推進します。

児童生徒の交通事故防止を推進するため、講義・演習等を通じて指導者の資質向上と交通安全教育の徹底を図ります。

(3) 交通安全運動を通じた意識啓発

交通事故防止運動や各季の交通安全運動等の実施について、事前に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。

効果的な運動を推進するため、地域の実情に合わせ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を促進します。また、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等を通じ、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広く認識してもらう運動を展開します。

(4) 広報・普及活動の強化

交通ルールについて理解を深めるため、ラジオ、新聞、インターネット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を実施するなど、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

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、歩道通行時のルール・マナー、夜間の灯火点灯や反射材の取付け、ヘルメット着用等、安全利用に関する広報啓発活動を強化します。

3 自転車利用者に対する指導の推進



交通反則通告制度の適用開始に伴い、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、歩道通行者に危険を及ぼす違反、自転車運転中の携帯電話やイヤホンの利用等に対し、積極的に指導警告を行います。これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては、検挙措置を実施します。

第4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の着用は、交通事故による被害の防止及び軽減に大きな効果があり、着用時と非着用時では致死率に極めて大きな差があることから、着用を徹底するために、重点的な広報活動や街頭での指導取締りを行います。

チャイルドシートについては、交通安全教育を通じた啓発や、貸出し等各種支援制度の活用促進により、令和12(2030)年までに着用率を100%にすることを目指します。

実績	目標
令和6(2024)年 チャイルドシート着用率 95.3%	令和12(2030)年 チャイルドシート着用率 100%

1 全ての座席における着用意識の普及啓発



(1) 交通安全教育を通じた着用意識の啓発

各種研修会等において各世代に対し、自動車の特性や交通事故発生時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周知し、正しい着用を行うよう意識啓発を図ります。

また、幼児や児童生徒の自動車同乗中の負傷を防ぐため、保育園等、小学校、中学校、中等教育学校及び高等学校等において、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着用徹底について呼び掛けます。あわせて、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催し、シートベルトとチャイルドシートの着用効果や正しい着用方法について理解を深めるよう指導を行います。

(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、ラジオ、新聞、インターネット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範なキャンペーンを実施するなど、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

(4) 運転従事者、事業者に対する安全講習及び指導

ア 安全運転管理者に対する指導の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を通じ、交通事故の実態や交通法規の改正内容等の情報を提供します。これにより、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内においてシートベルト全席着用の徹底を始めとする適切な安全運転管理が行われるよう指導します。

イ 運転免許更新時及び取得時における運転者教育の実施

運転免許更新時及び取得時講習を通じて、事故発生事例等を活用し、シートベルト及びチャイルドシートの着用の有効性に関する安全教育を実施します。

ウ 運行管理者等に対する指導

運行管理者等に対する指導講習において、事業所内で運転手に対しシートベルト着用等、交通安全教育が適切に行われるよう指導します。

(5) 各種支援制度の充実

行政、民間団体等が実施しているチャイルドシートの貸出し等の各種支援制度の拡充と活用を図り、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

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5章 飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶に向け、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ります。

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ます。あわせて、周辺者に対しても、飲酒運転をしない、させない、許さないという意識を高める取組を推進し、令和12(2030)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。

実績	目標
令和6(2024)年 飲酒運転による事故件数 1件	令和12(2030)年 飲酒運転による事故件数 0件

1 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進



(1) 交通安全運動等での取組の推進

各季の交通安全運動及び交通事故防止運動において、飲酒運転の根絶について呼び掛けます。あわせて、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催し、飲酒運転の危険性や飲酒事故の実態を周知し、理解が深まるよう取り組みます。

(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。広報活動では、ラジオ、新聞、インターネット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を実施するなど、関係機関・団体を通じて積極的に推進します。

また、取組を更に進めるため、ハンドルキーパー運動の普及啓発、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認や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

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導します。あわせて、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や飲酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、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、道路上からの悪質・危険な運転者の早期排除を図ります。あわせて、違反者講習、停止処分者講習等の各種講習の充実を図り、再教育に努めます。

また、適性試験や運転免許証の更新時における適性検査により、危険運転者の確実かつ早期の排除を図ります。

(4) 常習飲酒運転者対策のための連携強化

飲酒運転の再発防止のため、飲酒運転により取消処分を受けた者に対する取消処分者講習の充実を図ります。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

2 交通指導取締りの強化



飲酒運転の根絶に向けて積極的に取り締まるとともに、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の事件捜査の強化を図ります。あわせて、飲酒運転常習者及び飲酒運転により交通事故を起こした者に対し、行政処分の早期執行を行うなど、悪質運転者を道路交通の場から排除します。

II 道路交通の分野別施策

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、駐車対策など道路交通環境の整備を推進します。

また、災害に強い道路交通環境の整備、バリアフリー化の推進などに加え、公共交通機関の利用促進を図ることにより、全ての人に優しい交通ネットワークの構築を推進します。

I 道路等の整備

(1) 交通事故多発区間の重点的な事故対策【継続】

ア 事故危険箇所における事故抑止対策の実施

死傷事故が多発している区間・交差点・単路や、ビッグデータの活用により判明する潜在的な危険箇所について、道路管理者や関係機関等が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

〈主な取組主体〉市・長岡国道事務所及び柏崎地域振興局（以下「関係行政機関」という。）・警察

(2) 歩行者、自転車利用者の交通環境の整備【継続】

ア 歩行者のための交通環境の改善

関係機関と連携し、歩行者や居住者の交通の安全と快適性を重視した総合的対策を進め、交通環境の改善を図ります。

イ 歩行者、自転車の安全な通行の確保

歩行者及び自転車利用者の通行の安全性を確保するため、横断歩道、路側帯及び自転車歩道通行可の交通規制を実施するとともに、道路不正使用物件の排除や路面表示等により交通環境の整備を推進します。

ウ コミュニティゾーンの整備

交通量が多い居住地区等に、速度規制、駐車禁止規制、一方通行規制等の交通規制と狭さくランク等の物理的施策を組み合わせたコミュニティゾーンの整備を推進し、生活の場における安全の確保に努めます。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

(1) 信号機、道路標識等の整備【継続】

ア 交通事故多発箇所等の信号機の整備

交通事故多発箇所、通園通学路等歩行者の多い箇所、道路の新設・改良等に伴う交通量の増大により危険が予想される箇所等を中心に、効果的な信号機の整備を計画的に進めます。

イ 信号制御機能の向上

交通流・量が増大している幹線道路を重点的に、信号機の系統化を推進します。

追突・出会い頭事故等が多発している交差点における多元化及び感応化並びに幹線道路の円滑化を図るための閑散時半感応化、閑散時押しボタン化等の信号制御機能の向上を図ります。

ウ 交通弱者の交通安全確保

弱者感応信号、視覚障がい者用信号等の整備を推進し、障がい者、高齢者、子ども等交通弱者の交通安全確保を図ります。

エ 見やすく分かりやすい道路標識の整備

道路標識等の設置及び管理に関する基準等に基づき、道路標識の量的な削減や視認性を高めるための対策を進め、見やすく分かりやすい道路標識を整備します。

オ 適正な道路標示

安全かつ円滑な交通の流れを確保するため、関係機関と連携を図りながら適正な道路標示の整備に努めます。

〈主な取組主体〉警察

(2) 道路反射鏡(カーブミラー)の設置補修【継続】

見通しの悪い交差点等における交通事故を未然に防ぐため、接近する車両や歩行者がお互いを確認することができる道路反射鏡(カーブミラー)の設置及び補修を行います。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

(3) 生活環境の保全・整備【継続】

住宅地域等において、歩行者等の安全確保と静穏な生活環境確保のため、既存のゾーン30や生活道路における交通安全施設の整備を図るとともに、交通参加者の特性に合わせた交通規制を推進します。

歩行者用信号機の新設・増設、視覚障がい者用付加装置の整備を図ります。

また、通学(園)路や生活道路で時間規制の実効性向上を図るための各種施策を実施します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

(4) 通学路の点検【継続】

市教育委員会及び学校は、関係機関の協力を得て校区の通学路の総点検を行います。道路事情、交通量から見た児童生徒等の危険度の実態を十分考慮し、最も安全性の高い道路を通学路に指定し、通学時における安全確保の徹底を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(5) バリアフリーまちづくり事業の実施【継続】

高齢者や障がい者など誰もが安全で快適に移動できる暮らしやすいまちづくりを推進するため、関係機関と連携し、歩道や道路の整備・改良を行います。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

(6) その他の交通安全施設等の整備事業の推進【継続】

幅員狭小、線形不良等により安全確保が困難な道路について、安全性をより高めるための改良事業を計画的に実施します。

現国道8号に係る市内交通の混雑解消と安全性確保に向け、国道8号柏崎バイパス事業を計画的に実施します。

道路防災点検の結果に基づいた落石、のり面崩落、雪崩等を防止するための道路防災施設の整備、橋りょうの修繕、交通危険箇所の改良を行い、安全で円滑な道路交通を確保します。

市街地における現道拡幅や道路の新設により、道路交通の安全の確保と円滑化を図ります。

農村地域の都市化に伴い、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、水路転落防止柵等の安全施設の整備等を推進します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

3 高齢者等の移動手手段の確保・充実【継続】

令和4(2022)年2月に策定した柏崎市地域公共交通計画及び令和7(2025)年2月に策定した柏崎市地域公共交通利便増進実施計画に基づき、高齢者などの「生活の足」を確保するための施策・事業を順次実施します。

〈主な取組主体〉市

4 道路使用・占用の適正化【継続】

工事や作業等のための道路使用及び占有については、交通障害を極力抑制するために、事業者等に対する指導やパトロールを行い、円滑で安全な道路交通の確保を図ります。

また、道路の占有許可に当たっては、道路管理者と占有者との調整や道路管理者間での調整を適切に行い、円滑な道路交通の確保を図ります。

道路交通に支障を及ぼす不法占有物件については、実態把握に努め、特に通行の支障となり危険な歩道上の物件については、指導等により排除を行います。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

5 総合的な駐車対策の推進

(1) きめ細かな駐車規制の推進【継続】

地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

交通事故の防止と円滑な道路交通を確保するため、違法駐車取締りと街頭広報による違法駐車防止の呼び掛けを実施します。

特に、通行の障害となる路上駐車等、迷惑性の高い駐車違反の防止については、積極的に取締りを行うとともに、広報等で周知徹底に努めます。

〈主な取組主体〉警察

6 自転車利用環境の総合的整備【継続】

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、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。

- ・ 歩道及び自転車通行空間の確保

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つつ、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、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。

- ・ 歩行者及び自転車の安全な通行のための交通規制の推進

交通実態を踏まえ、関係機関と連携を図りながら、必要な交通規制を検討し、歩行者及び自転車の安全な通行を確保します。

〈主な取組主体〉市

7 交通需要マネジメント(TDM)の推進

(1) 公共交通機関等の利用の促進【継続】

ア 路線バス高齢者割引制度の実施

高齢者の免許返納や交通事故防止につなげるため、AI新交通「あいくる」の運行区域外の住民を対象に実施します。

イ 路線の見直し、利便性の向上

路線バスの乗降調査の結果や地域要望、AI新交通「あいくる」とのすみ分けを踏まえた路線見直しについて、運行事業者と協議します。

鉄道については、事業者に対して利便性や快適性の維持・向上に向けた要望活動を継続的に実施します。

ウ 公共交通機関利用の促進

路線バスの減便により、公共交通の利便性が著しく低下している中山間地域においては、郊外型のAI新交通「あいくる」を運行することで、生活の足の確保を図ります。

鉄道や県内高速バスの利便性の維持・向上を図るため、新潟県及び沿線自治体との連携を継続します。

〈主な取組主体〉市

8 交通事故防止対策の推進

(1) 安全な交通環境確立の推進【継続】

関係機関・団体と連携し、自動車が安全かつ快適に通行できる交通環境を確立するため諸対策を総合的に推進します。

交通事故が多発する、又は多発する恐れがある交差点、路線、区間等においては、信号機の新設及び改良、交通規制の見直し、道路標識の高輝度化、路面標示の明確化等の推進に努めます。

二輪車が安全に通行できる交通環境を確保するため、駐車車両に対する指導取締りの強化、道路の不正使用物件の排除等を行い、二輪車の安全走行の確保を図ります。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

(2) 緊急事故防止対策の実施【継続】

交通死亡事故が発生した場合、関係機関と一体となって現場点検することによって、より具体的な交通事故防止対策（交通規制の見直し、交通安全施設の整備、道路改良や街頭指導活動、広報活動等）を図ります。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察・柏崎地区交通安全協会

9 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【継続】

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。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

(2) 災害時の道路安全確保のための安全設備・施設の整備【継続】

災害発生時においても安全な道路交通を確保するため、停電に備えた信号機の電源付加装置の整備や交通情報を収集提供するための道路監視カメラ、交通情報板等の整備を推進します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

(3) 災害時の道路輸送の確保と的確な交通規制【継続】

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、被災地への車両流入抑制等を行い交通の混乱を防止するため、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づく通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、交通情報板等により交通規制の広報を徹底し、迂回路への誘導を図ります。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

(4) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・強化【継続】

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かつ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、応急復旧の実施、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 道路管理者間の連絡体制の整備

災害時においては、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、国、県、市等それぞれの道路管理者等は相互の情報連絡体制を確立します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

10 効果的な交通規制の推進

(1) 地域の交通実態等を踏まえた交通規制の推進【継続】

地域の交通実態を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握して、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

〈主な取組主体〉警察

(2) より合理的な交通規制の推進【継続】

ア 交通実態に合った速度規制の推進

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めます。一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、速度規制の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

イ きめ細かな駐車対策の推進

地域住民等の意見や物流の必要性を踏まえ、駐車規制の点検や見直しを実施し、地域の交通実態に応じたきめ細かな駐車対策を推進します。

ウ 横断実態等を踏まえた信号制御の推進

信号制御については、歩行者・自転車利用者の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の調整を行うなど、信号表示の運用の改善を推進します。

〈主な取組主体〉警察

11 その他の道路交通環境の整備

(1) こどもの遊び場等の確保【継続】

危険な路上での遊びの防止に向け、屋内遊び施設「キッズマジック」の運営や、町内会等が管理する公園の整備等への補助などを行い、こどもの安全な遊び場を確保、維持していきます。

〈主な取組主体〉市

(2) 冬期間における道路環境の整備【継続】

冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施するほか、消融雪施設等を整備します。

また、こどもや高齢者が安全に通行できるよう、冬期歩道空間の確保を図ります。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策

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ことが必要です。

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) 交通安全運動の推進【継続】

ア 各季における交通安全(交通事故防止)運動の取組

以下の各季の交通安全運動等に合わせながら、広報かしわざき、市のホームページ、防災行政無線、柏崎コミュニティ放送、広報車等による広報、運動実施要領の周知、交通安全だより、チラシ等の配布を積極的に進め、市民各層への積極的な参加を呼び掛けます。また、関係機関・団体等で行う街頭立哨^{しやう}や交通指導所の開設により、運転者の交通安全意識の更なる向上を図ります。

・ 各季の交通安全運動等

春の全国交通安全運動、秋の全国交通安全運動、夏の交通事故防止運動、冬の交通事故防止運動、高齢者交通事故防止運動、横断歩行者を守る交通事故防止運動、自転車安全月間、その他(交通事故死ゼロを目指す日、交通死亡事故シャットアウト緊急対策等、交通事故の発生実態に応じた対策、コミュニティ FM ラジオを活用した広報)

イ 「安全運転・チャレンジ100」への積極的な参加

県が実施するこのコンクールへの積極的な参加を呼び掛け、交通安全意識の高揚と安全運転の習慣付けを推進します。

運転免許保有者5人が1チームを編成し、9月23日から12月31日までの100日間、無事故・無違反を連携で競い合います。

ウ 交通安全フェア

地域ぐるみでの交通安全運動の推進を図るため、柏崎警察署地区交通安全対策連絡協議会が「交通安全フェア」を実施します。

エ 柏崎警察署地区交通安全対策連絡協議会との連携

広域的な交通安全対策を進めるため、関係機関・団体等の交通安全活動を効果的かつ円滑に推進する柏崎警察署地区交通安全対策連絡協議会と連携し、交通安全対策の充実を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会・柏崎警察署地区交通安全対策連絡協議会

(2) 横断歩行者の安全確保【継続】

運転者に対しては、信号機のない横断歩道手前での減速義務や、横断者がいる場合には一時停止をしなければならない歩行者優先義務があることを再認識してもらうため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、各種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。

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を周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(3) 自転車安全利用の促進【継続】

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナー向上のため、5月の「自転車安全月間」に、一時停止、安全確認等の場所、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、ヘルメットの着用等、自転車の安全利用に関する広報啓発を強化します。

また、各地域・各学校で開催される住民や児童生徒を対象とした自転車安全教育では、交通指導員と連携し実技指導を含め、実践的な指導を行います。

道路交通法の改正により、令和5(2023)年4月1日から努力義務化されたヘルメットの着用について周知に努めます。また、令和8(2026)年4月1日から適用される自転車に対する交通反則通告制度についても周知に努め、自転車を安全に利用するための正しいルールとマナーを浸透させます。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(4) 自転車等駐車対策の推進【継続】

自転車利用者のマナー向上と放置自転車防止を呼び掛けると同時に、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)、柏崎市自転車等放置防止に関する条例に基づき、JR柏崎駅周辺の放置禁止区域及び各駅駐輪場における放置自転車等の一掃と良好な都市機能の維持確保を図ります。

さらに、交通障害の排除のための啓発活動も実施します。

〈主な取組主体〉市・警察

(5) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底【継続】

各季の交通安全運動及び交通安全講習会等あらゆる機会を捉えて、正しい着用とその必要性、効果及び使用方法について啓発を図ります。

また、本市市民活動支援課(生活安全業務専門員)が考案し、チャイルドシートの着用徹底を目的として製作した「ベルトカッチン体操」を浸透させ、着用率の向上を図ります。

〈主な取組主体〉市

(6) 反射材の普及促進【継続】

夜間の交通事故を防止するためには、全年齢層にわたる歩行者や自転車利用者が反射材を活用して自らの視認性を高めることが必要です。

本市においても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、柏崎地区交通安全協会等、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ほか、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、反射材の自発的な活用の促進に取り組みます。

具体的には、夜間における歩行者の交通事故を防止するため、高齢者世帯訪問、各種講習会、柏崎地区交通安全協会のイベント等で夜光反射材の紹介、配布又は所持品への直接貼付を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(7) 夕暮れ前のライトの早めの点灯【継続】

自動車運転者から歩行者・自転車が見えにくくなる夕暮れ時から夜間にかけて、歩行者・自転車・対向車などに自動車・自転車の存在を知らせるために、ライトの早めの点灯を周知します。

また、企業等での各種講習会において、特に薄暮時間帯での早めのライト点灯を引き続き呼び掛けます。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(8) 飲酒運転の根絶【継続】

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るほか、飲酒運転取締りを強化します。飲酒運転防止の広報に当たっては、コミュニティFMラジオ、市ホームページ等の広報媒体を活用するほか、家庭、学校、職域等と一体となった広報キャンペーンの実施について、関係機関・団体を通じて積極的に推進します。

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やハンドルキーパー運動の普及啓発等を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(9) 高齢者運転免許自主返納制度の周知【継続】

高齢運転者による加害者事故は、今後、更に増加することが懸念されることから、高齢者が当事者となる事故を未然に防止することを目的として、高齢者の運転免許自主返納を促します。

また、代理人による返納や、柏崎警察署と地域包括支援センターが連携して行っている自主返納に対する支援について広く周知し、交通安全に向けた意識改革を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(10) 悪質・危険な運転の根絶に向けた広報啓発活動等の推進【継続】

講習会や交通安全運動の際に、事故実態・危険性等を広く周知し、妨害運転の危険性について理解を深めてもらい、違反の防止を図ります。

また、運転中のスマートフォン及びカーナビゲーションの操作の危険性についても、具体的事例を挙げ周知に努めます。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

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【継続】

身近な生活における交通安全のルールを理解させ、進んでルールを守りながら安全に行動できる習慣や態度を身に付けさせることを目標に、保育園等、家庭、地域等と連携を図りながら計画的かつ継続的に行います。

保護者ぐるみの幼児交通安全教育を組織的、継続的に行うため、保育園等の施設を単位に結成されている幼児交通安全教育「トキちゃんクラブ」の活動促進を図ります。

視聴覚教材及び実技研修を通じて、将来の良き交通社会人を育成するための知識の習得に重点をおいた「知る教育」から、一歩進めて実践化を目指した「できる教育」への展開を図ります。

〈主な取組主体〉市・学校等

(2) 小学生に対する交通安全教育【継続】

安全な行動ができるような態度や能力を身に付けさせることをねらいとし、交通安全指導を行います。低学年では、特に飛び出しや横断中の事故が多いことから、正しい道路の横断の仕方等、「歩行者の安全」を中心に効果的な指導を行います。中・高学年では、自転車の安全な乗車方法と正しいマナーについて実践的な指導を行います。あわせて、自転車乗車用ヘルメット着用促進に向けて、啓発活動等を継続して行います。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会・学校等

(3) 中学生に対する交通安全教育【継続】

生徒の自発的・自治的活動を通じての安全指導に配慮します。特に中学生の交通事故の約半分を占める自転車事故を防止するため、「自転車安全利用五則」を中心に実践的な指導を行います。あわせて、自転車乗車用ヘルメット着用促進に向けて、啓発活動等を継続して行います。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会・学校等

(4) 高校生に対する交通安全教育【継続】

交通社会の一員として、社会的な責任を育て、自他の生命を尊重する態度を養うことをねらいとして、自転車の安全な利用方法と正しいマナーについて、生徒会活動等を中心に参加・体験・実践型の組織的な交通指導に努めます。

自転車乗車中の交通事故防止を呼び掛ける交通安全講習を行います。あわせて、自転車乗車用ヘルメット着用促進に向けて、啓発活動等を継続して行います。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会・学校等

(5) 大学生に対する交通安全教育【継続】

運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識の習得並びに危険予想・回避の能力及び交通マナーの向上を目標に、自動車・二輪車の利用等の実態に応じ、関係機関等と連携し、交通安全教育に努めます。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(6) 成人に対する交通安全教育【継続】

成人に対する交通安全教育は、事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車を使用する事業者に対し、安全運転管理者や運行管理者等の法定講習、指導者向け研修会等への積極的な参加を呼び掛け、事業者における自主的な安全運転管理の推進に努めます。

また、自転車の使用者に対しても、事業所を通じて安全利用を呼び掛け、正しい交通ルールとマナーの啓発に努めます。

〈主な取組主体〉柏崎地区交通安全協会

(7) 社会教育における交通安全教育【継続】

ア 図書館での視聴覚教材の貸出し

交通安全に関する DVD 等の貸出しを行うことで交通安全意識の高揚を図ります。

イ 市民活動支援課での視聴覚教材の貸出し

チャイルドシート着用の徹底のための「ベルトカッチン体操」に関する DVD (映像) 及び CD (歌) の貸出しを行うことで、交通安全意識の高揚を図ります。

〈主な取組主体〉市

(8) 高齢者に対する交通安全教育【継続】

ア 高齢者交通事故防止運動を通じた意識啓発

高齢者交通事故防止運動(10月1日~10月31日)の実施に際し、高齢者の交通安全意識の啓発、高齢者保護意識の醸成(出前型・体験型交通安全教室の開催等)、高齢者に優しい道路環境の整備を運動の重点として推進します。

イ 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、交通安全に必要な知識の普及、啓発に努め、その実践を図ります。

- ・ 反射材効果実験教室
- ・ 交通安全教室
- ・ 出前型高齢者講習会

高齢者世帯を訪問し、高齢者に対する交通安全の指導を行うとともに、家庭における交通安全に関する高齢者への配慮が一層促進されるよう家族の意識啓発を図ります。

ウ 交通安全教育指導者による教育の推進

「高齢者交通安全啓発推進委員」(柏崎警察署・柏崎地区交通安全協会連名委嘱)が、高齢者に対する地域内での声掛け及び指導を行い、交通安全意識の高揚を図ります。

エ 高齢運転者支援策の推進

高齢運転者を中心に視力、聴力など身体的機能の低下などにより運転に不安が生じた場合、交通事故防止の観点から、運転免許証の自主返納制度について、地域等の交通安全講習会や地域包括支援センターで周知を図ります。

高齢者運転標識(高齢者マーク)の積極的な普及・活用を図ります。

オ 関係機関・団体との連携

高齢者の総合的な交通事故防止対策として、柏崎警察署、市、柏崎地区交通安全協会等の関係機関・団体との連携により高齢者家庭訪問指導、参加・体験・実践型交通安全教育を効果的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

3 効果的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進【継続】

交通安全に関する指導は、学級活動及び学校行事などを中心に、全ての教育活動を通じて行います。

また、学校の実態に即し、全教員が共通理解の基に推進する体制を確立し、家庭・地域や関係団体と連携を密にし、組織的、系統的な指導ができるよう年間指導計画を作成し、指導の徹底を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(2) 交通安全講習会・研修会の充実【継続】

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とした実技指導等の研修を通して、保育園・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

街頭立哨指導^{しょう}の心得及び実技、自転車安全教育の指導実技等各種講習会を通して資質の向上を図ります。

〈主な取組主体〉市

(3) 教員に対する研修の参加促進【継続】

小・中・高等学校の教員対象の県主催による交通安全教育指導者研修会、自転車安全教育指導員認定講習への参加を促進し、指導者の資質の向上を図り、交通安全指導の充実に努めます。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

4 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 地域における交通安全指導の充実【継続】

ア 交通安全指導の充実

路面ペイント等（飛び出し防止足型・交差点マーク塗布）を配布し、地域ぐるみの交通事故防止を推進します。また、柏崎地区交通安全協会や民間交通安全組織等の活動と連携し、地域住民の交通事故防止を図ります。

イ 交通安全意識の高揚

地区コミュニティ等での交通安全の学習会等の開催を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。また、図書館及び柏崎地区交通安全協会^会で交通安全の視聴覚教材（DVD等）を備え、その教材の利用促進を図り、交通安全意識の高揚を促進します。

ウ 関係団体との連携

こども会、PTA等の社会教育団体や、青少年健全育成団体等関係団体との連携を図りながら、地域における実践活動を通じて交通安全意識の高揚を促進します。

エ 高齢者への交通安全指導の充実

出前型高齢者講習会等の実施により、老人クラブ活動の場や高齢者施設における交通安全教育・指導の促進を図ります。

オ 障がい者への交通安全指導の充実

障がい者に対して、障害福祉サービス事業者等の協力を得ながら、要望に応じて、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、交通安全に必要な知識の普及、啓発に努め、交通安全指導の充実を図ります。

〈主な取組主体〉市・柏崎地区交通安全協会

第3章 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上は、交通事故防止において重要であることから、これから免許を取得する者を含めた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・事業所による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。

1 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の充実強化【継続】

交通安全思想の普及と交通安全意識の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、運転者に実践的な充実した教育と指導強化を積極的に実施します。

ア 柏崎地区交通安全協会23地区、事業所、老人クラブ等を通じて講習会を積極的に実施します。

イ 免許更新講習における講習内容等の充実を図ります。

ウ 原付車指導員による原付実技講習を充実し、効果的指導を実施します。

エ 高齢運転者に対する交通安全教育を推進し、適性診断を実施します。

オ 運転免許を保有していない高齢者に対する交通安全教育及び指導の強化を図ります。

〈主な取組主体〉警察・柏崎地区交通安全協会

(2) 安全速度の励行と定着化【継続】

速度の出し過ぎが原因による重大な交通事故を防ぐため、交通事故発生状況を分析し、事故多発路線の速度取締りを行い、安全速度が保持されるよう、引き続き広報・啓発活動、運転者教育及び街頭指導を推進し、安全速度の励行とその定着化を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(3) 指定自動車教習所における教習の充実【継続】

ア 教習水準の向上、運転技能の向上を図り、個人の能力に応じた初心運転者の育成

イ 教習環境の管理、整備

ウ 高齢者教育の充実

エ 地域の交通安全教育センターとしての活動推進

オ 免許取得者、各講習受講者に対して、交通事故の実態・安全運転についての教育・再教育を行う。

〈主な取組主体〉柏崎自動車学校

2 事業者に対する安全運転管理の指導

(1) 安全運転管理者教育の充実【継続】

安全運転管理者の資質及び安全意識の向上を図るため、講習内容の一層の充実を図ります。

〈主な取組主体〉柏崎地区交通安全協会

(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実【継続】

ア 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の遵守及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質な違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行います。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図ります。

また、関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

特に、貨物自動車運送事業者については、新潟県貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・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。

イ 飲酒運転・迷惑運転等の根絶

点呼時におけるアルコール検知器の使用の徹底により、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」等の迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を行うよう事業者に対し指導を行います。

さらに、事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化します。

〈主な取組主体〉柏崎地区交通安全協会

3 交通労働災害の防止

(1) 交通労働災害の防止【継続】

労働災害防止団体、事業者団体を通じ、交通危険マップ等を活用した適切な走行管理を始め「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図ります。

〈主な取組主体〉長岡労働基準監督署

(2) リスクアセスメントの普及促進【継続】

作業に内在する危険性及び有害性を調査し、危険性等の低減措置を講ずること（リスクアセスメント）の指導により、交通労働災害を防止するための予防的手段（先取り型）の構築を促進します。

〈主な取組主体〉長岡労働基準監督署

(3) 自動車運転者の労働条件の適正化【継続】

自動車運転者を使用する事業場に対し「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行確保を主眼とする監督指導を実施し、休憩時間の確保・連続運転の禁止など自動車運転者の適正な労働条件を確保することにより過労運転の防止及び安全運転の確保を図ります。

〈主な取組主体〉長岡労働基準監督署

4 道路交通に関する情報の収集と提供【継続】

道路交通に影響を及ぼす大雪、大雨、強風等の自然現象に対して、的確な監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に取り得るよう適時適切な予報及び注意報・警報等の災害情報を、必要に応じて広報し、事故の防止・軽減に努めます。

国土交通省の国道8号及び116号の動画及び画像の配信を受け、災害時の交通情報の把握に努め必要な対策に活用します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関

第4章 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。

Ⅰ 車両の安全性の確保

(1) 自動車アセスメント情報の提供等【継続】

高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報を、高齢者向け交通安全教室等にて定期的に提供することで、より安全な自動車の普及拡大を促進します。

チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じてより安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

(2) 自動車点検整備の充実【継続】

ア 自動車の検査及び点検整備の推進

自動車使用者の保守管理意識の高揚並びに自動車の検査及び点検整備の促進を図るため、新潟県自動車整備柏崎地域協議会と協力して、広報活動の推進、マイカー点検の普及促進、相談所の開設などの「自動車点検整備推進運動」を展開し、自動車使用者による自動車の保守管理の徹底を一層強力に推進します。

イ 不正改造車の排除

暴走行為や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全確保及び公害の防止を図るため、新潟県自動車整備柏崎地域協議会等と協力して、国道8号などにおいて車両の街頭点検を実施します。

〈主な取組主体〉警察・柏崎地区交通安全協会

(3) 自転車の安全性の確保【継続】

ア 安全整備体制の充実と安全意識の高揚

自転車の安全性を確保し、自転車事故を防止するため、自転車利用者に対して定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、交通安全教育及び広報活動等を通じて、TSマーク保険制度（自転車の点検整備に附帯されている保険による被害者の救済制度）を普及させることにより、自転車利用者の安全意識の高揚を図ります。さらに、夕暮れ時から夜間にかけての交通事故を防止するため、ライトの点灯の他、反射材の（後部・側面部）普及を促進します。

特に通学で自転車利用の機会が多い中学生・高校生対象の交通安全教育において、同保険制度の広報に努め、保険加入の普及拡大を目指します。

イ 自転車の点検整備の推進

自転車商組合と連携して街頭点検を行い、自転車の適正な整備点検を周知するとともに「自転車安全利用五則」の広報啓発に努めます。

関係団体の協力を得て、学校や街頭等における点検指導による交通安全意識の高揚を図ります。

特に、児童・生徒、高齢者が利用する自転車を重点に点検整備を推進し、安全性の確保を図ります。

《自転車安全利用五則》

- ① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

〈主な取組主体〉市・警察・柏崎地区交通安全協会

第5章 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。

1 交通指導取締りの強化

(1) 交通指導取締りの強化【継続】

交通事故発生状況を分析し、事故発生路線、地域、時間帯を考慮したより効果的な交通指導取締りを展開するほか、街頭活動を強化し交通事故の未然防止を推進します。

〈主な取組主体〉警察

(2) シートベルト・チャイルドシート着用の徹底【継続】

道路におけるシートベルト・チャイルドシート着用義務違反の取締りを推進し、交通事故発生の際、乗員の安全を最大限確保できるようにします。

年間を通じての重点である「シートベルト・チャイルドシート着用の徹底」として、指導取締り、広報を実施し、着用率向上と正しい着用の徹底を図ります。

また、幼児への交通教育の場の「トキちゃんクラブ」でチャイルドシートの必要性と正しい装着の仕方について周知するとともに、その後のチャイルドシート装着の検証のため、幼稚園・保育園等で着用調査を行います。

〈主な取組主体〉市・警察

(3) 暴走行為防止対策の強化【継続】

引き続き各種警察活動を通じ、市民の暴走族排除機運の醸成を図ります。

〈主な取組主体〉警察

(4) 不正改造車の排除【継続】

暴走行為や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全確保及び公害の防止を図るため、新潟県自動車整備柏崎地域協議会等と協力して、国道8号などにおいて、車両の街頭点検を実施します。

〈主な取組主体〉警察・柏崎地区交通安全協会

2 駐車秩序の確立

(1) 総合的な駐車対策の推進【継続】

地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

交通事故の防止と円滑な道路交通を確保するため、違法駐車の手締りや違法駐車防止を呼び掛ける街頭広報を行います。

特に、通行の障害となる路上駐車等、迷惑性の高い駐車違反の防止については、積極的に取締りを行うとともに広報等で周知徹底に努めます。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察

第6章 救急・救助活動の充実

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、救急・救助救命体制の整備及び救急医療体制の整備を図ります。

1 救急・救助体制の整備

(1) 救急・救助体制の整備【継続】

複雑多様化する災害に対応するため、各資機材の取扱いを習熟し、知識・技術の向上に取り組むとともに、救急・救助の連携訓練を実施するなど連携体制の充実を図ります。入電情報を基に、ドクターヘリ出場要請基準に準じドクターヘリを迅速要請するほか、現場への医師搬送体制を強化するなど早期医療介入の体制を更に構築します。

また、Live119(映像伝達システム)を活用することで、音声だけでは伝えにくい具体的な状況を画像により指令係員がリアルタイムで把握し、通報者への効果的な応急手当などの口頭指導を行います。

〈主な取組主体〉市

(2) 地域住民等に対する応急手当の普及啓発活動【継続】

救命率の向上を目指し、多くの市民に応急手当の知識や技術を身に付けてもらうため、受講者のニーズに応じた応急手当講習会を開催します。

事業所等からの依頼に基づき、応急手当普及員講習会を開催し、応急手当普及員(指導者)の養成に取り組みます。

ホームページ及びSNSを活用して普及啓発を行います。

〈主な取組主体〉市

2 救急医療体制の整備【継続】

夜間、休日及び土曜日において、柏崎総合医療センター、柏崎中央病院、国立病院機構新潟病院の三病院が、二次救急対応として実施している輪番制について、運営支援、救急医療機器整備支援を実施することにより、救急医療体制を整備し、機能の維持を図ります。

〈主な取組主体〉市

第7章 被害者支援の充実と推進

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、交通事故の知識や損害賠償に関する情報が乏しいことが多いことから、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、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

1 交通事故相談業務の充実【継続】

複雑多様化する交通事故被害者等の救済、援護、損害賠償問題等の様々な相談に応じるため、市消費生活センターでの相談業務の充実を図ります。

あわせて、被害者等の相談窓口の選択肢が広がるよう、県交通事故相談所、(公財)日弁連交通事故相談センター等との連携を図ります。

〈主な取組主体〉市

2 交通災害共済の加入促進【継続】

交通事故被害者の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。

〈主な取組主体〉市

3 自転車事故に備えた損害賠償保険の加入促進【新規】

自転車は道路交通法上「車両」であり、自転車による加害事故が発生した場合、高額な損害賠償責任が生ずる可能性があることを広報し、万一の事故に備えた損害賠償保険制度の周知による加入促進を図ります。

〈主な取組主体〉市

4 交通遺児等対策の充実【継続】

保護者が自動車等の交通事故により死亡又は障害の状態となったことにより、親権者、後見人その他の者が養育している遺児や自動車事故被害者で生活に困窮している人への支援制度の周知を図ります。

・公益財団法人新潟県交通遺児基金事業等

〈主な取組主体〉市

Ⅲ 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、立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施や道路標識の大型化・高輝度化による安全性の確保など、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進していきます。

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良【継続】

踏切事故の防止を図るため、道路又は鉄道の新設又は改良に当たっては、鉄道と道路の平面交差を避け立体交差を促進し、踏切事故の減少、交通の円滑化を図ります。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・JR

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等【継続】

踏切保安装置については、踏切標識の整備、踏切修繕等の整備を図ります。

また、踏切道の実態に応じ、その幅員などを勘案しながら踏切保安設備の整備を図ります。

なお、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施します。

〈主な取組主体〉警察・JR

2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

(1) 踏切道の除雪の徹底【継続】

冬期間の踏切道の交通安全対策を図るため、交通量の比較的少ない踏切道の道路管理者と一体となった交通規制強化を推進するとともに、交通量の多い踏切道の早期除雪体制の強化を継続します。

〈主な取組主体〉JR

(2) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置【継続】

踏切道での重大事故を未然に防ぐため交通指導取締りを実施するほか、JR と連携した広報啓発を行います。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等踏切通行止時の一時停止義務違反等に対する指導・取締りを強化するとともに、冬期間の事故防止を図るため、早期除雪体制の強化、踏切融雪設備の不良箇所整備を行うなど、安全の確保に努めます。

また、踏切通行車の安全意識の向上及び踏切支障時における非常信号等の緊急措置の周知を図るための措置を講じるなど安全確保に努め、広報活動を継続します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察・JR

SDGs (持続可能な開発目標)とは

SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が同意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。

	<p>目標1 (貧困) あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる</p>
	<p>目標2 (飢餓) 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する</p>
	<p>目標3 (保健) あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>
	<p>目標4 (教育) すべての人に包摂的かつ公平な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する</p>
	<p>目標5 (ジェンダー) ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う</p>
	<p>目標6 (水・衛生) すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する</p>
	<p>目標7 (エネルギー) すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する</p>
	<p>目標8 (経済成長と雇用) 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用 (ディーセント・ワーク) を促進する</p>

	<p>目標9(インフラ、産業化、イノベーション) 強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
	<p>目標10(不平等) 国内及び各国家間の不平等を是正する</p>
	<p>目標11(持続可能な都市) 包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>
	<p>目標12(持続可能な消費と生産) 持続可能な消費生産形態を確保する</p>
	<p>目標13(気候変動) 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
	<p>目標14(海洋資源) 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する</p>
	<p>目標15(陸上資源) 陸域生態系の保護・回復・持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する</p>
	<p>目標16(平和) 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する</p>
	<p>目標17(実施手段) 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>

出典:外務省「持続可能な開発目標(SDGs)と日本の取組」



第12次柏崎市交通安全計画

令和8(2026)年3月

発行:柏崎市 市民生活部 市民活動支援課

〒945-8511 柏崎市日石町2番1号

TEL 0257-23-5111(内線3504) FAX 0257-22-5904