

第 1 1 次
柏崎市交通安全計画
令和 3 (2021) 年度～令和 7 (2025) 年度
(案)

令和 3 (2021) 年〇月

柏崎市交通安全対策会議

ま え が き

自動車は、市民の生活を便利で豊かなものにしており、経済活動になくてはならないものになっていますが、反面、騒音・振動による環境への影響や交通事故の発生など、市民生活を脅かしている一面もあります。

柏崎市の交通事故による年間死者は、史上最悪となった昭和 47 (1972) 年の 22 人と比較すれば約 6 分の 1 まで減少しましたが、いまだに過去 5 年の平均で 3 人以上の方が毎年尊い命を亡くされており、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。

交通事故によって、突然、御家族を失った御遺族の悲しみや、負傷された被害者の苦しみは計り知れません。

また、交通事故は被害者のみならず、加害者の生活をも悲惨なものにしています。

これまで、市や警察などでは関係機関・団体と連携し、交通事故による悲劇を少しでも減らすため、様々な施策を実施してきましたが、今回、国の交通安全基本計画及び県の交通安全計画に基づき、「第 11 次柏崎市交通安全計画」を策定しました。

令和 7 (2025) 年までの今後 5 年間の柏崎市における交通安全対策の大綱であるこの計画では、「令和 7 (2025) 年までに年間交通事故発生件数を減少させ、交通事故による死者数ゼロを目指す」という目標にすることとしました。

交通事故の特徴は、高齢者の死者が過半数を占めていること、歩行者の死者数の割合が高いこと、飲酒運転による事故が発生していること等が挙げられます。また、特に県内では後部座席のシートベルトやチャイルドシートの着用が徹底されていません。

これらのことから、目標達成に向けて、第 10 次計画から引き続き「高齢者の交通事故防止」、「歩行者及び自転車の安全確保」、「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 4 点を重点施策として、関係機関・団体と連携しながら総合的に対策を進め、交通事故を減少させていきたいと考えています。

交通事故の防止は、市や警察、関係機関・団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であります。

市民の皆様方におかれましても、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 3 (2021) 年〇月

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10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と目標.....	7
1	重点課題.....	7
2	その他の分野別課題.....	9
3	第11次交通安全計画の目標.....	10
4	第11次交通安全計画の体系.....	11
第5章	課題解決に向けた施策の展開.....	12
1	重点施策.....	12
2	道路交通の分野別施策.....	14
3	踏切道の安全についての施策.....	15
第2部	施策の方向	16
I	重点施策	16
第1章	高齢者の交通事故防止.....	16
1	道路・交通安全施設等の整備.....	16
2	事故防止対策の推進.....	16
3	教育・啓発の推進.....	17
第2章	歩行者及び自転車の安全確保.....	20
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.....	20
2	事故防止対策の推進.....	21
3	教育・啓発の推進.....	22
4	自転車利用者に対する指導の推進.....	23
5	歩行者・自転車に対する保護の推進.....	24
第3章	シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底.....	24
1	後部座席を含めた全ての座席における着用意識の普及啓発.....	24
2	交通指導取締りの強化.....	26
第4章	飲酒運転の根絶.....	26
1	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立.....	26
2	交通指導取締りの強化.....	27

II	道路交通の分野別施策	28
第1章	道路交通環境の整備.....	28
1	道路等の整備.....	28
2	交通安全施設等の整備による交通安全の推進.....	28
3	高齢者等の移動手手段の確保・充実.....	30
4	道路使用・占用の適正化.....	30
5	総合的な駐車対策の推進.....	30
6	自転車利用環境の総合的整備.....	31
7	TDM（交通需要マネジメント）の推進.....	31
8	交通事故防止対策の推進.....	32
9	災害に備えた道路交通環境の整備.....	32
10	効果的な交通規制の推進.....	33
11	その他の道路交通環境の整備.....	34
第2章	交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策.....	34
1	交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	34
2	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	37
3	効果的な交通安全教育の推進.....	39
4	地域社会における交通安全意識の高揚.....	40
第3章	安全運転の確保.....	41
1	運転者教育等の充実.....	41
2	事業者に対する安全運転管理の指導.....	42
3	交通労働災害の防止.....	42
4	道路交通に関する情報の収集と提供.....	43
第4章	車両の安全性の確保.....	43
1	車両の安全性の確保.....	43
第5章	道路交通秩序の維持.....	44
1	交通指導取締りの強化.....	44
2	駐車秩序の確立.....	45
第6章	救急・救助活動の充実.....	45
1	救急・救助体制の整備.....	45
2	救急医療体制の整備.....	46
第7章	被害者支援の充実と推進.....	46
1	交通事故相談業務の充実.....	46
2	交通災害共済の加入促進.....	46
3	交通遺児等対策の充実.....	46
III	踏切道の安全についての施策	47
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等.....	47
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.....	47

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

人口の減少と高齢化社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところであり、大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、市民が安全で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。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関をはじめ、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の重要な要素であります。

その重要性が認識され、さまざま対策を展開してきたところでありますが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると、更なる対策が必要です。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等を考慮したとき、最終的には交通事故のない社会を目指さなければなりません。

交通事故被害者の存在を思い、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向け、今、新たな一步を踏み出さなければなりません。

文明社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要です。交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に、高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保することが必要となります。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していかねばなりません。

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ことが必要です。

交通安全確保は、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（1971）年以降10次にわたって「柏崎市交通安全計画」を作成し、市、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11次柏崎市交通安全計画は、人命尊重の理念に立って、計画段階から市民が参加できる参加・体験・実践型の交通安全活動を推進し、市民が安心して外出したり移動したりできる柏崎市を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が国の第11次交通安全基本計画及び新潟県第11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、柏崎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。



出典：国際連合広報センター

- (4) この計画の期間は、令和3（2021）年度から令和7（2025）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。

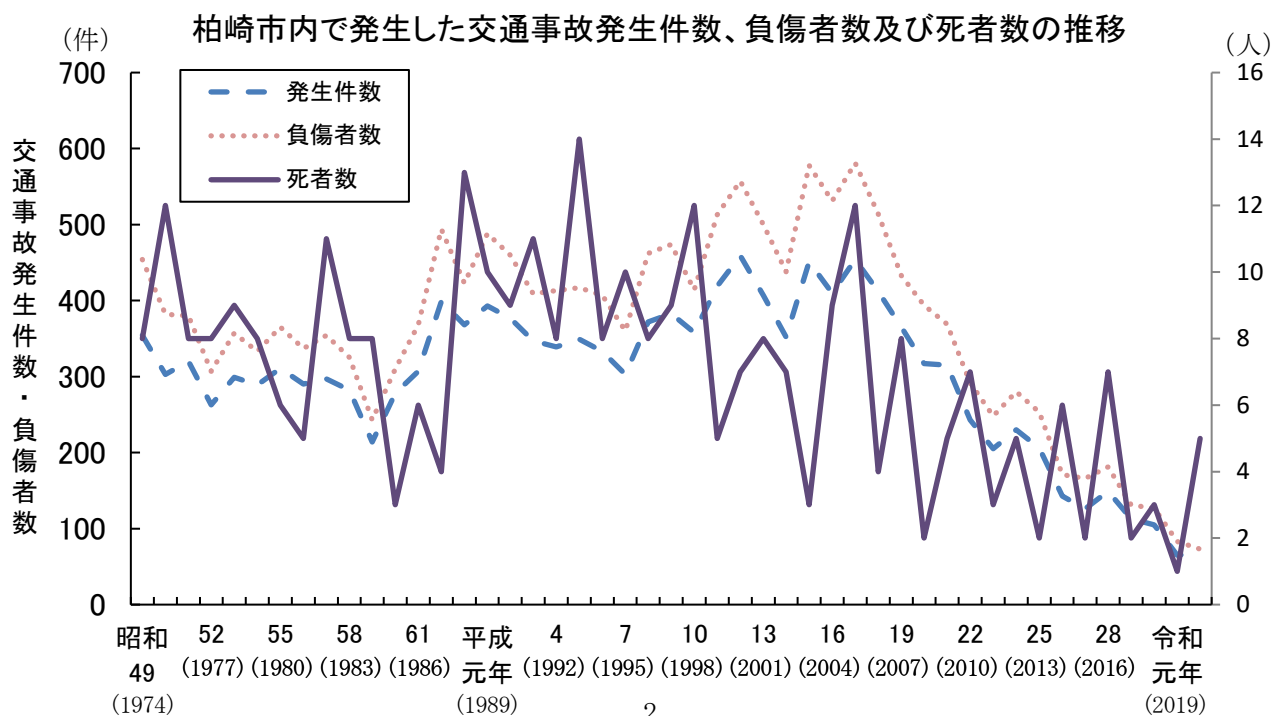
第2章 交通事故等の現状

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。



柏崎市における過去5年間の交通事故発生状況

区 分	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)	平 均	(参考) 第9次計画 期間中平均
発生件数	149 件	113 件	105 件	65 件	68 件	100.0 件	176.5 件
負傷者数	181 人	131 人	127 人	83 人	73 人	119.0 人	216.5 人
死者数	7 人	2 人	3 人	1 人	5 人	3.6 人	4.2 人

(2) 現状

柏崎市内の交通事故は、平成 28（2016）年に前年と比べ増加が見られたものの、その後は減少傾向にあります。

しかし、事故死者の実態を見ると、高齢者の占める割合が過去 5 か年（平成 28（2016）年～令和 2（2020）年）の平均で 61.1%と高くなっています。

また、飲酒運転による交通事故は、過去 5 か年では毎年発生し、いまだ根絶するには至っておりません。

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、全国的にみて長期的には減少傾向にあり、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。

新潟県においては平成 26（2014）年度から平成 28（2016）年度までの踏切事故の件数を見ると、鉄道の運転事故の 5 割以上を占めており、死傷者数についても平成 26（2014）年度と平成 27（2015）年度は 4 人、平成 28（2016）年度は 5 人と他の年度に比べ多い状況にありました。

しかしそれ以降の平成 29（2017）年度は発生件数が 2 件（死傷者数 0 人）、平成 30（2018）年度は 2 件（死傷者数 1 人）、令和元（2019）年度は 3 件（死傷者数 0 人）と減少しています。

減少傾向が認められるものの、今後も安全対策を積極的に推進し、更なる減少に努める必要があります。

柏崎市では平成 22（2010）年に遮断機のない踏切で小学 5 年生の児童が死亡する痛ましい事故がありました。今後も安全対策の積極的な推進が必要です。

第3章 第10次交通安全計画の評価

本市の第10次計画（平成29（2017）～32（2020）年度）では、目標である「平成32（2020）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をゼロに近づける」を目指し、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10次計画に掲げた重要施策の評価は以下のとおりです。

1 重要施策の評価

(1) 高齢者の交通事故防止

(人)

目 標	平成32（2020）年までの各年において、 前年よりも高齢者の死者数を減少させる					
	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R元 (2019)	R2 (2020)	平 均
高齢者死者数/ 全死者数	4/7	1/2	3/3	0/1	3/5	2.2/3.6
割 合	57.1%	50.0%	100%	0%	60%	61.1%
高齢者死者数 前年比	/	△3	2	△3	3	/
評 価	/	○	×	○	×	/

○…目標達成 △…前年と同数 ×…目標未達成

- ・ 市内では、全死者に占める高齢者の割合が過去5年平均で約6割と高く、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減少させることが、死亡事故全体の発生を抑制することにつながります。
- ・ 高齢者等の安全に資する歩行空間の整備として、引き続き、関係機関と連携して公共的施設周辺等の歩道の整備・改良を行うバリアフリーまちづくり事業を実施していく必要があります。
- ・ 毎年、高齢者交通事故防止運動（10月1日～10月31日）実施に当たり、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を図りました。

計画最終年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、出前型・体験型交通安全教室の実施が困難となりましたが、今後は感染症対策を講じながら、地域での各種イベント・行事に出向き、きめ細やかな高齢者保護意識の醸成を行っていくことが必要です。

- ・ 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ます。出前型・体験型交通安全教室の開催時に、高齢者の運転免許証自主返納制度の周知を、平成29（2017）年度から延べ3,300人に図りました。高齢者が当事者となる事故を未然に防止するために、引き続き、運転免許証の自主返納を促していく必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

(人)

年	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R元 (2019)	R2 (2020)	平均
歩行者死者数/ 全死者数	4/7	1/2	3/3	0/1	3/5	2.2/3.6
割合	57.1%	50.0%	100%	0%	60%	61.1%

歩行者 自転車 事故件数	H28 (2016)	R2 (2020)	目標	達成率	評価
	43件	21件	30件以下	100%	◎

◎…達成 (100%) ○…概ね達成 (80%以上) △…目標値の50%以上の達成 ×…目標値の50%未満の達成

- ・ 市内では、全死者に占める歩行者の割合が過去5年平均で約6割と高く、自動車に比べ弱い立場の歩行者の安全を確保することが、死亡事故全体の発生を抑止することにつながります。
- ・ 高齢者や子ども、身体障がい者等、交通弱者の安全に資する歩行空間の整備として、引き続き、関係機関と連携して公共的施設周辺等の歩道の整備・改良を行うバリアフリーまちづくり事業を実施していく必要があります。
- ・ 自転車利用者の交通ルール遵守及びマナー向上のため、毎年5月の「自転車安全月間」では、フォンジェ前で街頭点検を実施し、自転車の適正な点検・整備、「自転車安全利用五則^(注1)」の周知と自転車の交通事故防止を呼び掛けました。
- ・ 平成29(2017)年度から、保育園・認定こども園・幼稚園(以下「保育園等」という。)では延べ11,858人、小・中学校では延べ6,894人、高等学校においては原則全生徒に対し、歩行・自転車交通安全教室等を実施しました。

計画最終年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、教室の実施が困難な場合もありましたが、今後は、感染症対策を講じながら、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

チャイルド シート着用率	H28 (2016)	R2 (2020)	目標	達成率	評価
	87.0%	93.2%	100%	93.2%	○

◎…達成 (100%) ○…概ね達成 (80%以上) △…目標値の50%以上の達成 ×…目標値の50%未満の達成

- ・ 後部座席のシートベルトは着用が義務づけられているものの、県内では一般道において、運転席や助手席と比較した場合に着用率が低調です。
- ・ 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、引き続き、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ることが必要です。
- ・ 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、平成 29（2017）年度から保育園等で延べ 9,166 人に対し実施し、着用徹底の浸透を図りました。

計画最終年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、参加・体験・実践型の交通安全教室等の実施が困難となりましたが、今後は、感染症対策を講じながら、交通安全教育を通じた着用意識の啓発を行っていくことが必要です。

- ・ また、主要国道でのシートベルト・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、引き続き努めていく必要があります。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による 交通事故発生件数	H28 (2016)	R2 (2020)	目 標	達成率	評 価
	3 件	1 件	0 件	67%	△

◎…達成（100%） ○…概ね達成（80%以上） △…目標値の 50%以上の達成 ×…目標値の 50%未満の達成

- ・ 飲酒運転の危険性について理解を深めるため、引き続き、飲酒運転による交通事故の実態等の周知に努めることが必要です。今後も、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、職場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する必要があります。
- ・ 毎年 12 月には、市街地において、一文字パネルと県警サインカーによる街頭立哨、一文字パネルを持ったパレードの実施、飲酒運転根絶のメッセージ付き啓発物品の飲食店への配布等、飲酒運転根絶広報を行いました。今後も、各季の交通安全運動に合わせ、飲酒運転の根絶を呼び掛けていく必要があります。

第4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

高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は、平成28（2016）年は全体の37.6%でしたが、その後は毎年40%台後半を占めており、死者数は過去5か年の平均で61.1%となっています。

柏崎市の人口の高齢化率は令和3（2021）年3月末現在34.2%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、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。

柏崎市の高齢者事故件数及び死者数の年別推移

区 分	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	平 均
全事故件数	149件	113件	105件	65件	68件	100.0件
内高齢者	56件	52件	52件	32件	32件	44.8件
割 合	37.6%	46.0%	49.5%	49.2%	47.1%	44.8%
全死者数	7人	2人	3人	1人	5人	3.6人
内高齢者	4人	1人	3人	0人	3人	2.2人
割 合	57.1%	50.0%	100%	0%	60%	61.1%

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

令和2（2020）年中の柏崎市の交通事故死者5人のうち歩行者は3人で、死者数全体の60.0%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、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、自転車の走行空間を確保するなど交通環境の整備を促進するとともに、自転車利用者に対する、自転車の交通ルールやマナー等の交通安全教育を推進する必要があります。

歩行者及び自転車事故発生状況

区 分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)	平 均
歩行者	発生件数	21 件	14 件	26 件	8 件	14 件	16.6 件
	負傷者数	17 人	13 人	23 人	8 人	11 人	14.4 人
	死者数	4 人	1 人	3 人	0 人	3 人	2.2 人
自転車	発生件数	22 件	10 件	17 件	11 件	7 件	13.4 件
	負傷者数	23 人	10 人	17 人	11 人	7 人	13.6 人
	死者数	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
発生件数合計		43 件	24 件	43 件	19 件	21 件	30.0 件

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

令和 2 (2020) 年に県内の一般道で行われた調査結果では、運転席・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が、後部座席は全国平均を上回ったものの、2 年連続で前年を下回りました。

高速道においても運転席・助手席の着用率は全国平均を上回りましたが、後部座席は前年より 2.3 ポイント低い 70.6% となり、全国平均の 75.8% も下回る状態になっております。

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も、令和元 (2019) 年の調査によれば、使用率が 62.8% と全国の平均の使用率 70.5% を下回っている状況にあり、使用意識を向上させて交通事故時の被害軽減を図る必要があります。

シートベルト着用率

区 分		令和 2 (2020) 年 10~11 月調査		
		運転席	助手席	後部座席
新潟県	一般道	99.2%	97.2%	51.3%
	高速道	99.8%	99.8%	70.6%
全国平均	一般道	99.0%	96.5%	40.3%
	高速道	99.7%	98.5%	75.8%

(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	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
着用率	87.0%	91.1%	90.9%	91.6%	93.2%

(市内保育園等における調査)

(4) 飲酒運転の根絶

令和2（2020）年中の飲酒運転による交通事故は、発生件数1件、負傷者数1人でした。

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」という県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し、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	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
発生件数	3件	3件	2件	1件	1件
負傷者数	4人	4人	2人	3人	1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に比較すると減少しましたが、令和2（2020）年中の事故発生件数は68件、死者数と負傷者数を合わせた死傷者数は78人となりました。

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、次の施策を推進します。

(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
- 交通規制の実施
- 踏切道の交通の安全及び円滑化

3 第11次交通安全計画の目標

○ 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します。

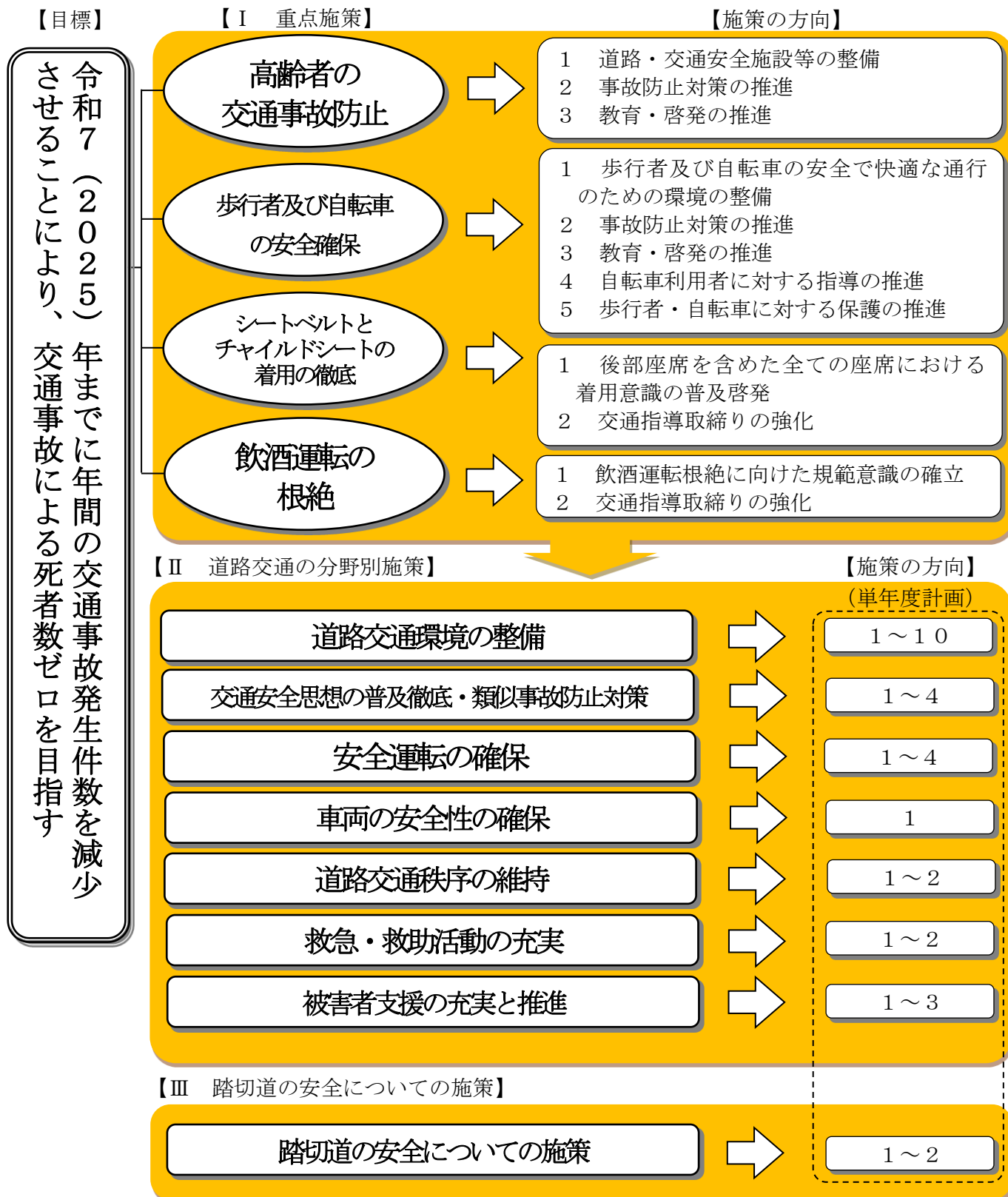
第 10 次柏崎市交通安全計画では「平成 32 (2020) 年までに年間の交通事故発生件数を減少させることにより、交通事故による死者数をゼロに近づける」を目標に掲げ各種施策を推進してきました。

過去 5 か年の事故発生件数は年平均で 100.0 件、負傷者数は 119.0 人、死者数は 3.6 人と第 9 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 176.5 件、負傷者数 216.5 人、死者数 4.2 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。(P3 第 2 章 1 (1))

関係機関・団体と連携を図りながら、従来の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。

4 第11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、4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。

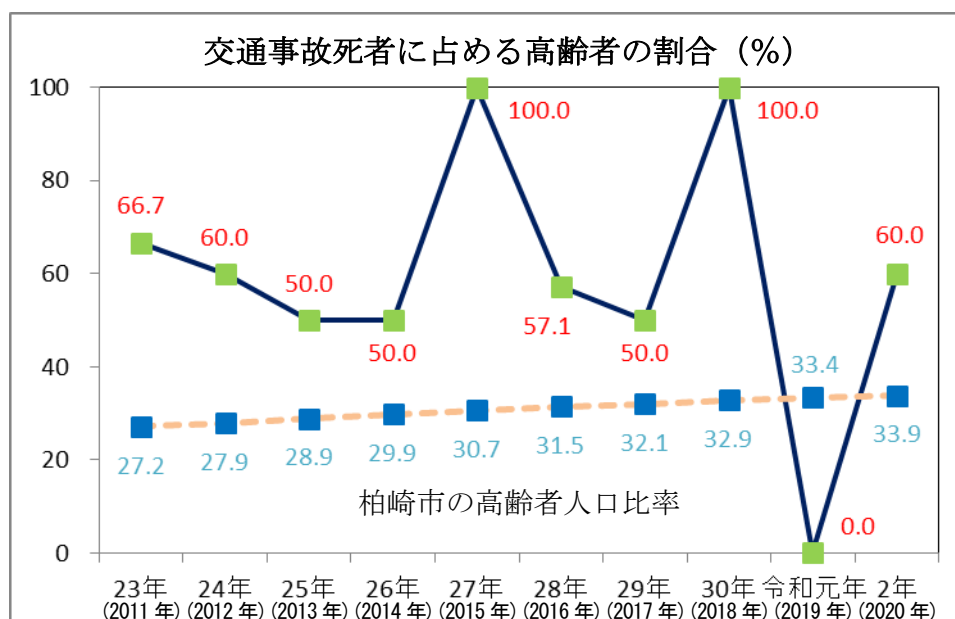


第5章 課題解決に向けた施策の展開

1 重点施策

(1) 高齢者の交通事故防止

全死者に占める高齢者の割合は、過去5か年の平均で61.1%であり、第9次柏崎市交通安全計画期間中（60.0%）と比較して増加しており、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、今後も高齢運転者が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、補償運転の推奨や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^(注2)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、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%以下にすることを目指します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者、自転車の交通事故件数は減少傾向にあるものの、過去5か年の平均で30.0件発生しています。

歩行者と自転車利用者の更なる安全確保のために、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に努め、歩行者及び自転車乗用中の安全確保を図り、令和7(2025)年までに年間の歩行者及び自転車の事故件数を15件以下にすることを目指します。

(3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

後部座席のシートベルトは着用が義務づけられているものの、一般道においては運転席や助手席と比較した場合に着用率が低調であり、その背景としては、一般道における行政罰がないことや、後部座席同乗者の着用意識の低さが考えられます。

後部座席は特に交通事故発生時には車外放出の危険性が増加し、死亡・重大事故に発展するおそれが高いことから、積極的に着用を推進する必要があります。

また、チャイルドシートは、6歳未満の幼児の体型からシートベルトを着用した場合に危険を招く可能性があるため、その利用が求められていますが、家庭に複数台の自動車を保有している場合が多く、チャイルドシートの移し替えを嫌うなどの理由により、使用率が低くなっています。

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、広報活動や街頭での交通指導取締りを通じ、また、貸出等各種支援制度を促進することにより、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。

令和7(2025)年までにチャイルドシート着用率を100%にすることを目指します。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、令和2(2020)年中には1件発生しました。

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^(注3)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するとともに、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推進し、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目指します。

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^(注2)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。

(2) 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。

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。

(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、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。

(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。

(6) 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と救急医療体制の整備を図ります。

(7) 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。

3 踏切道の安全についての施策

(1) 踏切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。

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

1 道路・交通安全施設^(注2)等の整備



(1) 高齢者等の安全に資する歩行空間の整備

計画的な道路・交通安全施設^(注2)等の整備を推進するため、適切な予算措置を講じ、以下の整備を推進します。

ア 歩行空間のバリアフリー化の推進

高齢者等（高齢者、障害者、妊産婦その他の者で、日常生活又は社会生活において行動上制限を受けているもの）の円滑な社会参加を実現するため、公共的施設（官公庁、公共交通機関の施設、病院等）の周辺等における歩道や信号等は、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設^(注2)等の整備を推進します。

イ 安全な道路ネットワークの構築

バイパスの整備により生活道路への車の流入を減らすことや歩行空間の整備等により自動車、自転車、歩行者等の分離を推進します。

(2) 高齢者の視点を活かした道路整備

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い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^(注2)等の点検を行う「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^(注4)の活用等によ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

高齢者に対する交通安全教育は、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、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者の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させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識の習得を促進するほか、高齢運転者はもとより、家族等を含めた有識者等による交通安全講演会等を開催するなどして、交通安全意識の高揚を図ります。

あわせて、自転車乗用中に交通事故で負傷した場合、特に頭部保護が重要であることから、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、ヘルメットの着用を推進します。

そのため、歩行環境シミュレータ^(注5)等の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や、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、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。

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 高齢者による市民運動への参加

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^(注6)」等の市民運動を推進します。

ウ 高齢者に対する夜光反射材の普及促進

本市においては、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。

エ 交通安全教育指導者の育成

交通指導員^(注7)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して、交通安全指導者の育成と指導力向上を図ります。

オ 安全な運転を行うために必要な技能と知識の習得

運転適性検査車の活用や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させる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。

カ 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすを製造するメーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育を推進します。

(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。

特に、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及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定する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(2020)年法律第42号)が令和4(2022)年6月までに施行されることから、改正法施行後の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^(注8)制度の周知を図ります。また、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施策について、広報するとともに、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) 地域及び家庭における交通安全運動の推進

高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、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等の充実・発展

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。

また、交通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。

イ 重点としての積極的取組

交通安全運動等の実施に当たり、「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^(注7)、市交通安全対策担当者及び関係機関・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、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を高めるように努めます。

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

計画的な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ため、適切な予算措置を講じ、以下の整備を推進します。

ア 歩行者が安心・安全に利用できる歩行空間整備の推進

歩道を設置するための既存道路の拡幅、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^(注9)の設置や道路標識の高輝度化など、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設^(注2)等の整備・改良を推進します。

イ 歩行空間のバリアフリー化の推進 (P16 第1章1 (1) ア)

ウ 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講じます。また、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します。特に、小学校や保育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（2016）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。

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、許可条件の遵守、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

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、市街地を重点にその是正を行います。

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、指導等による排除を行います。

(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の整備を推進します。

ア 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。

(3) 通学路の安全確保の推進

通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検を行い、道路交通実態に応じて、警察、教育委員会、学校、地域、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) 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^(注 1)」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ります。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、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・責任が求められることから、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つつ、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を図り、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^(注 10)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

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するとともに、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。

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。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において、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。

イ 学校における安全教育の推進

○ 学校安全教育指導者研修会

児童生徒の学校や地域における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るよう指導します。

(3) 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、県民参加型の交通安全運動等の充実を図ります。

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。

また、交通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) 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、テレビ、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の実施など、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

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。

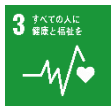
4 自転車利用者に対する指導の推進



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。

5 歩行者・自転車に対する保護の推進

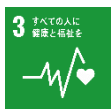


信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育を推進するとともに、横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者、自転車利用者の通行を妨げる歩行者妨害等違反の取締りを強化します。

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。

第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

1 後部座席を含めた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

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

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、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、自動車の特性や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周知することにより、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

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

ア 効果的な広報の実施

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、テレビ、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の実施など、県、周辺自治体、関係機関・団体と連携して積極的に広報を推進します。

イ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、特に着用率の低い後部座席の着用の徹底を図ります。

ウ チャイルドシートの正しい着用の推進

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、着用推進シンボルマーク^(注11)を活用するなど、保育園等の保護者に対して、効果的な広報啓発を推進し、正しい着用の徹底を図ります。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

(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^(注12)に対する指導の推進

安全運転管理者^(注12)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、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安全運転管理が適切に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。

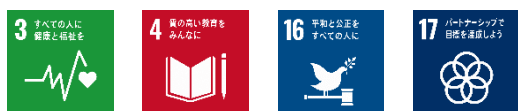
2 交通指導取締りの強化



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4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



(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。飲酒運転防止の広報に当たっては、テレビ、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の実施など、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^(注3)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。

(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するとともに、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、道路上から悪質危険な運転者の早期排除を図るとともに、違反者講習、停止処分者講習等各種講習の充実を図り、悪質危険な運転者の再教育に努めます。

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、飲酒運転により取り消し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に、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。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て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

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【継続】

ア 事故危険箇所における事故抑止対策の実施 (P16 第1章2(1)ア)

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^(注4)の活用等によ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。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・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、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、自転車歩道通行可、自転車横断帯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等道路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

通過交通の多い居住地区等には、速度規制、駐車禁止規制、一方通行規制等の交通規制と狭くクラッ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^(注2)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

信号機の整備は、交通事故多発箇所、通園通学路等歩行者の多い箇所、道路新設・改良等に伴う交通量の増大により交通の危険が予想される箇所等を中心に、その効果を検討の上、計画的に進めます。

イ 信号制御機能の向上

信号機の改良は、交通流・量の増大している幹線道路を重点に信号機の系統化を推進するとともに、追突・出会い頭事故等多発している交差点における多元化及び感応化、閑散時における幹線道路の円滑化を図るため閑散時半感応化、閑散時押しボタン化など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

道路標識は、見やすく、分かりやすくするため、道路標識等の設置及び管理に関する基準等に基づく道路標識の量的削減、視認性を高めるための対策を進めます。

オ 適正な道路標示

道路標示は、交通の流れを安全かつ円滑に確保させる効果があるため、関係機関と連携を図りながら道路標示を適正に行い、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いて、接近する車両または歩行者を確認し、相互が注意喚起して交通事故を未然に防止するため、道路反射鏡(カーブミラー)の設置及び補修をします。

〈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、5か年計画で「ゾーン30^(注13)」の新たな施策を実施し生活道路対策の整備を図るとともに、最高速度30km/hの区間規制、横断歩道、自転車横断帯、路側帯の設置、普通自転車通行可等の交通規制を推進します。

信号機の歩行者用灯器の新設・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の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】

年度始めに市教育委員会及び学校は、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・安協

(5) バリアフリーチェックシステムによる道路点検【継続】

要望に応じるかたちで障がい者参加のもと道路交通環境の点検チェックを行い、行政と市民などが一体となった取組を通じて、交通安全の確保を目指します。

〈主な取組主体〉 市

(6) バリアフリーまちづくり事業の実施【継続】

障がい者や高齢者が数多く利用する公共的施設周辺を始めとして、誰もが快適・安全に移動できる、暮らしやすいまちづくりを推進するため、歩道の整備・改良を関係機関と連携して推進します。

〈主な取組主体〉 市・関係行政機関・警察

(7) その他の交通安全施設^(注2)等の整備事業の推進【継続】

既存の道路で幅員狭小、線形不良により安全確保が困難な区間等においては、より安全性を確保できる道路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。

落石、法面崩落、雪崩等を防止するための道路防災施設の整備、橋梁の耐震強度補強を実施し、交通危険箇所の改良、安全で円滑な道路交通を確保します。

都市計画事業においては、既成市街地における現道拡幅を行っており、道路交通の安全と円滑化を推進します。

市街地周辺及び農村地域の都市化の進展に伴い、通勤・通学・通園路・住宅密集地等生活道路として利用される道路について、用排水路等への転落事故を防止するための水路の暗渠化、フェンス、ガードレール及び防犯上のための街路灯等の整備、農道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 高齢者等の移動手段の確保・充実【新規】

令和2（2020）年6月に交付された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19（2007）年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保等に向け、柏崎市地域公共交通計画を新たに策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実に取り組む取組を推進していきます。

また、高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する新しい技術（A I オンデマンドシステム、M a a S^(注14)等）の活用を検討していきます。

〈主な取組主体〉市

4 道路使用・占用の適正化【継続】

道路における工事もしくは作業等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、工事業者に対し、交通安全の円滑を確保するよう指導するほか、パトロールを実施します。

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調整するほか、道路管理者間での適正な調整を行い、道路交通の円滑な確保を図ります。

〈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。

交通事故防止と道路交通の円滑を確保するため、違法駐車取締りと街頭広報による違法

駐車防止を呼び掛けます。

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】

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、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。

- ・ 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 TDM（交通需要マネジメント）^(注15)の推進

(1) 公共交通機関等の利用の促進【拡充】

- ア 路線バス高齢者割引制度の試行実施の継続

高齢者の移動手段の確保等を図るため、路線バス高齢者割引制度の試行を継続します。

- 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等による路線見直しについて、運行事業者と継続的に協議していきます。鉄道についても、柏崎地域における利便性や快適性がより一層向上するよう鉄道事業者に対し継続して要望していきます。

- ウ 公共交通機関利用の促進【拡充】

中心市街地においては、市街地循環バス「中央循環かざぐるま」、「東循環ひまわり」の運行を維持し、利便性の確保を図ります。

高柳町地域や西山町地域における各地域内交通については、地域のニーズや利用実態を踏まえて、より利便性が高まるように再編を行います。

広域的公共交通に対して、国や県との協調による必要な財政支援を実施するとともに、柏崎駅前～新潟駅前線をはじめとする高速バスについて、利便性向上のため、新潟県と連携を図っていきます。

バス利用者数の増加を図るため、市民等を対象とする様々な利用促進策に取り組みます。

〈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、また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、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^(注2)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・安協

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（1961）年法律第 223 号）に基づく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、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、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^(注16)）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

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

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改善を行うなど、信号表示の調整等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) 子どもの遊び場等の確保【継続】

児童の健全な遊び場の確保と併せて危険な路上の遊びを防止するため、地域関係者の理解を得て子どもの遊び場施設等整備事業補助金制度等の活用を図りながら整備を進めます。

〈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の実施、消融雪施設等の整備を図ります。

また、子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

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・団体等で街頭立哨を行い、通行車両に対して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、交通安全家庭の日、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^(注17)」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

秋の全国交通安全運動及び高齢者交通事故防止運動期間中に、地域総ぐるみで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」を主催し、市民及び交通安全運動に携わっている各種関係団体等に交通安全フェアへの参加を呼び掛け、市民の交通安全意識を更に高めます。

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にか

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に努めます。

〈主な取組主体〉市・警察・安協・地区交対協

(2) 横断歩行者の安全確保【新規】

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が多いため、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する。

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る。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する。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(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・反射材の取り付け、さらに、幼児用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^(注7)と連携し実技指導を含め、実践的な指導を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(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」、「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、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、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めます。

具体的には、夜間における歩行者が被害に遭う交通事故を防止するため、高齢者世帯訪問、各種講習会、交通安全協会のイベント等で夜光反射材の紹介や配布、また、所持品への直接貼付を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(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^(注18)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・安協

(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^(注3)の普及啓発等を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(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。

あわせて、平成 30 (2018) 年 3 月 1 日から代理人による返納が可能となったこと、また、平成 30 (2018) 年 12 月 1 日から警察と地域包括支援センターが連携して運転免許証の自主返納に対して支援を開始したことなどを、広く周知し交通安全意識改革を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(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【新規】

講習会や交通安全運動の際に、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・安協

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】

幼児に対する交通安全教育は、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】

小学生に対する交通安全教育は、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。

〈主な取組主体〉市・警察・安協・学校等

(3) 中学生に対する交通安全教育【継続】

中学生に対する交通安全教育は、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^(注1)」を中心に実践的な指導を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・安協・学校等

(4) 高校生に対する交通安全教育【継続】

高校生に対する交通安全教育は、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。

高等学校における交通安全講習は、主に自転車乗車中の交通事故防止を呼び掛ける講習を行います。

〈主な取組主体〉市・警察・安協・学校等

(5) 大学生に対する交通安全教育【継続】

大学生に対する交通安全教育は、運転者として社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び危険予想・回避の能力・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・安協

(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^(注12)、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。

自動車の使用者は、安全運転管理者^(注12)、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加をさせ、事業者における自主的安全運転管理の活性化に努めます。

また、自転車使用者に対しても、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〉安協

(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

交通安全に関するDVD等の貸出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

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

「地域交通安全活動推進委員^(注19)」(県公安委員会委嘱)による高齢者に対する交通安全思想の普及と交通安全教育の推進を図ります。

「高齢者交通安全啓発推進委員」(警察署・交通安全協会連名委嘱)により、高齢者に対する地域内での声掛け、指導において、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、公益財団法人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。

カ 高齢者による県民運動への参加

県交通安全協会が実施する「いきいきクラブ・チャレンジ100^(注6)」(65歳以上の高齢者5人一組になり、9月23日から12月31日までの100日間、無事故・無違反を目指す。)に参加し、市、公益財団法人柏崎地区交通安全協会、新潟県高齢者交通安全推進員、老人クラブ等との連携により、地域の特性を活かした交通安全教育を推進します。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

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・安協

(2) 交通安全講習会・研修会の充実【継続】

ア 交通安全研修会等

(7) 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、保育園等における交通安全教育の充実を図ります。

(4) 交通指導員研修

街頭立哨指導の心得及び実技、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・安協

4 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 家庭における交通安全意識の高揚【継続】

各季の運動のほか、交通安全は家庭からをテーマに、県が昭和 53（1978）年度に制定した毎月 10 日の「交通安全家庭の日」を更に普及推進するための広報周知を図ります。

家庭においては、交通安全の話し合いをするよう、毎月 1 回、「交通安全家庭の日通信」と題した啓発チラシを管内の全小学校へ配布し、家庭における交通安全意識の高揚を図ります。

また、交通安全講習会などを通じ「交通安全家庭の日」の周知を図るほか、交番・駐在所広報紙など広報媒体を通じ周知を図ります。

〈主な取組主体〉市・警察・安協

(2) 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、各地区の交通指導員^(注 7)をはじめ柏崎地区交通安全協会等の民間交通安全組織（地区安協）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開設する学級・教室等において交通安全に係る学習内容を取り入れた社会教育活動等を実施するよう指導します。また、図書館及び交通安全協会で交通安全の視聴覚教材（DVD 等）を備え、その教材の貸し出し利用を図り、交通安全意識の高揚を促進します。

ウ 関係団体との連携

子ども会、PTA等の社会教育団体や、青少年健全育成団体に対して、交通安全関係機関・団体と連携を図りながら、地域における実践活動を通じて交通安全思想が徹底されるよう指導します。

エ 高齢者への交通安全指導の充実

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に努めます。

〈主な取組主体〉市・安協

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 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 高齢者で、運転免許を保有していない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・安協

(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・安協

(3) 指定自動車教習所における教習の充実【拡充】

- ア 創意工夫に基づき個人の能力に応じた優良な初心運転者の育成
- イ 教習能力、技能水準の向上に向けた取組
- ウ 教習環境の管理、整備
- エ 高齢者教育の充実
- オ 地域の交通安全教育センターとしての活動推進
- カ 免許取得者に対して、妨害運転等の悪質・危険運転の危険性についての教育【新規】
- キ 各講習者に対して、妨害運転等の悪質・危険運転の危険性についての再教育【新規】

〈主な取組主体〉柏崎自動車学校

(4) 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、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・警察・安協

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^(注12)の資質の向上と管理能力の活性化を図るため、講習内容の一層の充実を図ります。

〈主な取組主体〉安協

(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実【拡充】

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履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質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う。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・強化を図る。

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る。

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る。

イ 飲酒運転・迷惑運転等の根絶【新規】

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う。

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するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組を強化する。

ウ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図る。

〈主な取組主体〉安協

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〉長岡労基署

(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〉長岡労基署

(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所に対し「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〉長岡労基署

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台風、大雨、強風、霧、地震、津波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。

令和2（2020）年度も、国土交通省の国道8・116号の動画画像の配信を受け、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

1 車両の安全性の確保

(1) 自動車アセスメント^(注20)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により、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・安協

(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を高揚し、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「自動車点検整備推進運動^(注21)」を展開し、広報活動の推進、マイカー点検や相談所を開設し、自動車使用者による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・安協

(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、自転車事故防止を図るため、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付帯されている保険による被害者の救済制度）の普及を図り、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防止を図るため、ライトの点灯の他、反射材の（後部・側面部）普及・促進を図ります。

特に通学で自転車利用の機会が多い中学・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今後の保険加入の普及、促進を図ります。

イ 自転車の点検整備の推進

自転車商組合と連携した街頭点検を行い、自転車の適正な整備点検を周知させ、併せて「自転車安全利用五則^(注1)」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 自転車は車道が原則。歩道は例外
- ② 車道では左側を走行
- ③ 歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る（一時停止、信号を守る、並進走行の禁止など）。
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

〈主な取組主体〉 市・警察・安協

第5章 道路交通秩序の維持

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他、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」（県の重点）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和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、保育園等の巡回指導を行います。

〈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・安協

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。

交通事故防止と道路交通の円滑を確保するため、違法駐車取締りと街頭広報による違法駐車防止を呼び掛けます。

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

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、各資機材の取扱いに関する熟知、救助方法について訓練及び研修を実施します。また、定期的に訓練を行い、更なる知識、技術の向上に取り組みます。

〈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、より講習を受け易い環境を整備します。応急手当普及員（指導者）の養成に取り組み、小中学校や地域防災組織などで、幅広い年齢層への普及を推進します。

また、消防・救急フェア等の行事開催、ホームページ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により、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、機能の充実に努めていきます。

〈主な取組主体〉市

第7章 被害者支援の充実と推進

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や援護、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に努めます。

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】

市内に居住している方及びその家族と生計を一にしている家族で、県内外に単身赴任している方や学生の方も加入できます。

見舞金の請求期間は、交通災害を受けた日から起算して1年以内であり、市民の交通事故災害について相互救済を行うため、新潟県交通災害共済の加入促進を図ります。

〈主な取組主体〉市

3 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

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改良の促進【継続】

踏切事故の防止を図るため、道路又は鉄道の新設、改良にあたっては、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実施します。

〈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】

引き続き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、広報活動を実施します。なお、踏切事故啓発活動については、新型コロナウイルスの感染状況を加味し、計画します。

〈主な取組主体〉市・関係行政機関・警察・JR

第 11 次柏崎市交通安全計画用語集

No.	用語	説明
1	自転車安全利用五則	自転車に乗る際に守るべき以下のルール。「自転車は、車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ルールを守る」「子どもはヘルメットを着用」
2	交通安全施設	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、道路照明等がある。
3	ハンドルキーパー運動	「自動車仲間と飲食店などへ行く場合、お酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人が自動車を運転して仲間を送り届ける」という運動。
4	ビッグデータ	ICT(情報通信技術)の進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータ。
5	歩行環境シミュレータ	CG等により街並みを再現し、疑似歩行体験ができる装置。
6	いきいきクラブ・チャレンジ100	65歳以上の方が5人1組でチームを組み、夕暮れの早まる時期の100日間(9月23日から12月31日)「交通事故にあわない・起こさない」を実践する、県民参加型の交通安全運動。
7	交通指導員	市内の交通安全保持を目的とし、必要な指導及び交通安全思想の普及に努めるため、市長が任命している。
8	運転経歴証明書	運転免許を自主返納した人に交付される運転経歴に関する証明書。身分証明書として利用できる。
9	音響式信号機	信号機が青になったことを視覚障がい者に知らせるため、誘導音を出す装置がついた信号機。
10	自転車運転者講習制度	一定の違反行為(危険行為)を反復して行った自転車運転者に対する講習制度。
11	チャイルドシート着用推進シンボルマーク	チャイルドシートの着用推進に関する国民の意識の高揚を図るためのシンボルマーク。
12	安全運転管理者	事業所等における安全運転の確保を図るため、安全運転管理者制度に基づき選任された管理者。
13	ゾーン30	区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせる、生活道路安全対策。
14	M a a S	Mobility as a Serviceの略。 公共交通、ライドシェア、カーシェア、自動車シェア、タクシーレンタカー等の様々な形態の輸送サービスを統合した、オンデマンドでアクセス可能な単一のモビリティサービス。
15	TDM(交通需要マネジメント)	Transportation Demand Managementの略。 道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整する手法。
16	I C T	Information and Communication Technologyの略。 情報通信技術。従来、用いられてきた「IT」(Information Technology)とほぼ同様の意味で用いられるもので、国際的にはICTの方が定着している。
17	安全運転・チャレンジ100	県民の安全運転機運を盛り上げるため、ドライバーが5人1組となって正しい交通ルールとマナーを実践し、100日間(9月23

		日から12月31日)無事故・無違反を目指す県民参加型の交通安全運動。
18	薄暮時間帯	日没時刻の前後1時間。
19	地域交通安全活動推進委員	地域において交通モラルを向上させ、交通安全に対する住民の理解を深めることなどを目的として、県公安委員会が委嘱している。
20	自動車アセスメント	自動車ユーザーがより安全な自動車を選ぶことができる環境を整えるとともに、メーカーによる安全な自動車等の開発を促すことを目的に実施されている安全性能評価。
21	自動車点検整備推進運動	自動車ユーザーの保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施と推進を図るため、毎年9月から10月に実施される全国運動。


主な取組主体

用語	説明
関係行政機関	市の区域を管轄する関係行政機関
警察	柏崎警察署
安協	公益財団法人柏崎地区交通安全協会
地区交対協	柏崎地区交通安全対策連絡協議会
学校等	幼稚園・小学校・中学校・高等学校その他の学校及び保育園その他の児童福祉施設
長岡労基署	長岡労働基準監督署

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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>国内及び各国家間の不平等を是正する</p>

	<p>目標 1 1（持続可能な都市）</p> <p>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 1 2（持続可能な消費と生産）</p> <p>持続可能な消費生産形態を確保する</p>
	<p>目標 1 3（気候変動）</p> <p>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 1 4（海洋資源）</p> <p>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 1 5（陸上資源）</p> <p>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 1 6（平和）</p> <p>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 1 7（実施手段）</p> <p>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11次柏崎市交通安全計画

令和3(2021)年〇月

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