

(第 11 次)  
燕市交通安全計画

燕市交通安全対策会議

## ま え が き

燕市内においては、令和3年3月末現在で5万6千300人あまりが運転免許を保有し、およそ6万6千400台の自動車が保有されています。

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、交通事故の発生や騒音・振動による環境への影響など、市民生活を脅かしている一面もあります。

燕市における交通事故による年間死者は、史上最悪を記録した昭和48年の19人と比較すれば大幅に減少し、令和2年において、合併以降初めて交通事故死者数0人を達成しました。しかしながら、県内においては、いまだ尊い命が犠牲になっており、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、突然ご家族を失ったご遺族の悲しみや、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、燕市では、燕警察署、(公財)燕市交通安全協会をはじめ、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ており、今回、第11次新潟県交通安全計画に基づき、「第11次燕市交通安全計画」を策定いたしました。

令和7年までの今後4年間の燕市における交通安全対策の大綱であるこの計画では、第10次計画から引続き「交通事故による死者数を毎年減少させる」「交通事故の発件数を毎年減少させる」という二つの目標を掲げました。

県内における交通事故の特徴は、高齢者の死者が過半数を占めていること、歩行者及び自転車乗用中の死者数の割合が高いこと、特に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ないこと、飲酒運転による事故が発生していること等があげられます。

これらのことから、目標達成に向けて、「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、地方公共団体や関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない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4年3月

燕市交通安全対策会議会長

燕市長 鈴木 力

# 目 次

第1部 総論	1
第1章 計画の考え方	1
1 計画の基本理念	1
2 計画の性格・期間等	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	2
第3章 交通安全計画における課題と目標	3
1 重点課題	3
2 その他の分野別課題	4
3 第11次交通安全計画の目標	4
第4章 課題解決に向けた施策の展開	5
1 重点施策	5
第2部 講じようとする施策	7
I 重点施策	7
第1章 高齢者の交通事故防止	7
1 道路・交通安全施設等の整備	7
2 事故防止対策の推進	7
3 教育・啓発の推進	7
第2章 歩行者及び自転車の安全確保	9
1 歩行者及び自転車の安全な通行のための環境整備	9
2 事故防止対策の推進	9
3 教育・啓発の推進	10
4 自転車利用者に対する指導の推進	11
5 歩行者・自転車に対する保護の推進	11
第3章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底	12
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	12
2 交通指導取締りの強化	12
第4章 飲酒運転の根絶	13
1 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	13
2 交通指導取締りの強化	13
II 分野別の施策	14
第1章 道路交通環境の整備	14

1	道路等の整備	14
2	交通安全施設等の整備による交通安全の推進	14
3	道路使用・占用の適正化	15
4	総合的な駐車対策の推進	15
5	交通事故防止対策の推進	15
6	災害に備えた道路交通環境の整備	16
7	その他の道路交通環境の整備	16
第2章	交通安全思想の普及徹底	17
1	交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
2	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
3	地域社会における交通安全意識の高揚	19
第3章	安全運転の確保	20
1	運転者教育等の充実	20
2	安全運転管理の充実	20
3	交通労働災害の防止	20
第4章	道路交通秩序の維持	21
1	交通指導取締りの強化	21
2	駐車秩序の確立	21
第5章	救助・救急活動の充実	22
1	応急手当の知識普及・啓発活動	22
2	プレホスピタルケアの充実	22
3	資機材の整備・高度化	22
4	救助・救急隊員の教育訓練の充実	22
第6章	交通事故被害者等への支援の推進	23
1	交通事故相談所の活用	23
2	自動車事故被害者救済対策	23
3	新潟県交通災害共済事業の推進	23
Ⅲ	踏切道の安全についての施策	24
1	踏切道の構造改良の促進	24
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	24
3	踏切道の統廃合の促進	24
4	その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置	24
	参 考 資 料	25
	交通安全対策基本法(抜粋)	26
	燕市交通安全条例	27
	燕市交通安全対策会議規則	29

# 第 1 部 総論

## 第 1 章 計画の考え方

### 1 計画の基本理念

真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。

交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくために重要な要素であることから、昭和 46 年以降 10 次にわたって「燕市交通安全計画」を策定し、市及び関係行政機関等が一体となって各種の施策を推進してきました。

近年、交通事故による死者数は減少傾向にあり、こうした背景には道路交通法等の一部改正による飲酒運転に対する厳罰化、シートベルト着用率向上のほか、交通安全思想の普及徹底、道路交通環境整備、車両の安全性向上等が効果を発揮したと考えられます。

しかしながら、交通事故件数のうち、高齢者事故件数は 4 割以上を占め、高齢者加害事故件数も高止まり傾向にあります。

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

第 11 次燕市交通安全計画は、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全思想の普及を図るため、計画段階から市民が参加できる参加・協働型の交通安全活動を推進し、市民が安心して外出したり移動したりできる燕市を築きあげていくために策定するものです。

### 2 計画の性格・期間等

この計画は、燕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の第 11 次交通安全計画に基づき策定するもので、令和 4 年度から令和 7 年度までの 4 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

## 第2章 交通事故等の現状

### 1 道路交通事故の推移と現状

本市における交通事故死傷者数は、「交通戦争」と言われた昭和40年代の中ごろから終わりころがピークで、現在の市域で見ると昭和48年に死者19人を記録しました。

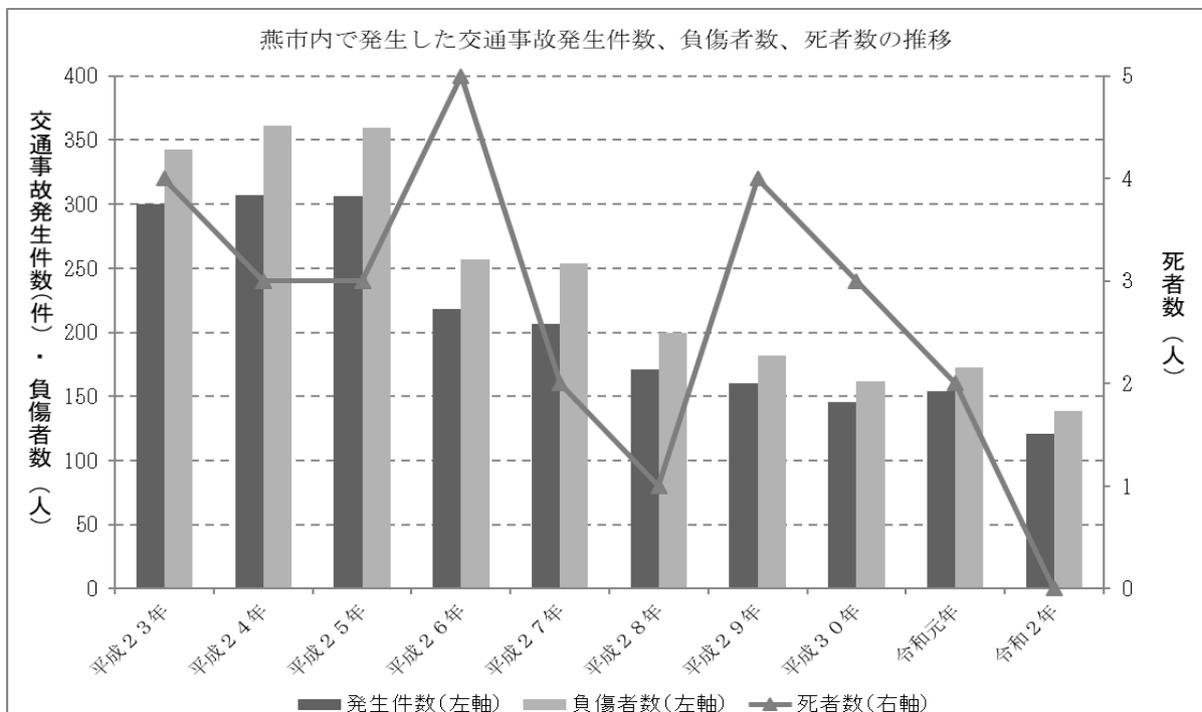
その後、シートベルト着用率の向上、交通環境の整備。自動車の安全性の向上及び各種交通安全施策の推進等により、道路交通事故発生件数、負傷者数、死者数はいずれも減少傾向にあり、この10年間で、発生件数、負傷者数とも半減しています。

また、令和2年において、現在の市域となって以降初めて死者数0人となりました。

一方、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るものの、全事故に占める割合は4割以上と、高止まり状態が続いているほか、過去5か年の交通事故死における高齢者の割合は、7割となっている現状にあります。

図1 燕市内における過去5年間の交通事故発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	171	160	146	154	121
負傷者数	200	182	162	173	139
死者数	1	4	3	2	0



### 2 踏切事故の現状

踏切事故は、長期的に減少傾向が認められるものの、今後も安全対策を推進し、更なる減少に努める必要があります。

## 第3章 交通安全計画における課題と目標

### 1 重点課題

#### (1) 高齢者の交通事故防止

令和2年中の高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は全体の45.5%でした。

燕市の人口の高齢化率は令和2度末に31.2%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を整える必要があります。

また、最近では高齢者の加齢に伴う身体的な衰えを原因とする交通事故がマスメディアで大きく取り上げられ、社会的反響が大きくなっていることから、このような「高齢者加害事故」を減少させる取り組みを行う必要があります。

#### (2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子ども、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、自転車の走行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分な場合もあり、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

#### (3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

自動車乗車中の死者のうち、シートベルト着用者の割合は依然として低く、新潟県における一般道でのシートベルト着用率は全国平均を上回っているものの、2年連続で前年を下回っています。

このため、交通指導取締りを強化するとともに、交通安全教育や広報活動を通じて、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、6歳未満の子どもに対する使用が義務付けられているものの、使用が徹底されていない状況であることから、使用の徹底により、交通事故時の被害軽減を図る必要があります。

#### (4) 飲酒運転の根絶

悪質、危険な飲酒運転を無くすため、各種運動や広報啓発活動を引き続き推進するとともに、警察や関係機関、酒類提供飲食店等と連携し、地域や職場等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め「飲酒運転をしない、させない、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及など、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進する必要があります。

## 2 その他の分野別課題

交通事故による死者数を減少させることはもとより、これらの交通事故そのものを減少させて「安心して歩ける、安心して走れる燕市」を目指し、下記事項について推進を図ります。

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底
- 安全運転の確保
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 被害者等への支援の推進
- 踏切道における安全施策の推進

## 3 第11次交通安全計画の目標

- 年間の交通事故死者数を毎年減少させることを目指します。
- 年間の交通事故発生件数を毎年減少させることを目指します。

第10次燕市交通安全計画では、「交通事故による死者数を毎年減少させる」「交通事故の発生件数を毎年減少させる」の二つを目標に掲げ各種施策を推進してきました。

その結果、過去5か年の死者数は年平均で2.0人と第9次燕市交通安全計画期間中(5年間の平均死者数2.8人)と比較して着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。

近年、発生件数、負傷者数とも減少してきていますが、いまだ交通事故により多くの被害者が出ていることから、今後も人命尊重の理念に立って、以下の施策を着実に推進することにより、交通事故発生件数の更なる減少と交通事故による死傷者数を抑止していきます。

また、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守る観点から、本計画においても年間の交通事故死者数及び交通事故発生件数を、毎年減少させることを目指します。

## 第4章 課題解決に向けた施策の展開

### 1 重点施策

#### (1) 高齢者の交通事故防止

燕市の過去5年における全死者に占める高齢者の割合は7割となっており、更に高齢化が進むことを踏まえると、高齢者の死亡事故を抑止することが死亡事故全体の発生を抑止することにつながります。

高齢者は歩行中や自転車乗用中の事故で死亡する割合が高いほか、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の深浅があることに留意しつつ、参加・体験・実践型の交通安全教育の推進が必要となっています。

また、アクセル・ブレーキペダルの踏み間違いといった運転操作ミスに起因する事故が発生していること、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後更に進んでいくことを踏まえ、安全サポート車の普及を推進していきます。

そのため、安全サポート車の先進安全技術を体験できる機会を提供するとともに、身体機能の低下により運転に不安を感じている高齢運転者に対し、運転免許証の自主返納制度の周知を図ります。

これらに加え、交通安全施設や歩道、道路照明の整備などの道路交通環境整備を行うことにより、期間中の各年において前年よりも高齢者の死者数を減少させることを目指します。

#### (2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者及び自転車乗用者の交通事故死者は年々減少傾向にありますが、自動車と比較して弱い立場に置かれている歩行者と自転車乗用者の更なる安全確保が必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められています。

とりわけ、令和3年6月、千葉県八街市において、歩いて下校中の小学生の列にトラックが突っ込み5人が死傷する事故が発生するなど、通学路における事故が全国的に多発している状況にあります。

そのため通学路の安全点検を実施するとともに、その結果を踏まえ、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進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進するとともに、ドライバーに対して、横断歩道においては歩行者が優先であることなど、歩行者保護の意識を高めるための取組を推進します。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者や自転車に衝突した場合には加害者となる可能性が高いことから、それぞれの対策を進めていく必要があります。

自転車の安心利用を推進するためには、道路において、歩行者や自動車と自転車利用者の共存が図られるよう、身近な道路の安全性を高めるための交通安全教育等の充実を図り、自転車利用者の安全確保を図ります。

### (3) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

後部座席のシートベルトは着用が義務付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無いことや、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恐れが高いことから、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とでは、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指導取締りを通じ、シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底を図っていきます。

### (4) 飲酒運転の根絶

新潟県では、飲酒運転による交通事故は、平成18年の道路交通法一部改正以降大幅に減少し、令和元年には発生件数が過去最少となりましたが、令和2年には再び増加に転じました。

故意犯罪である飲酒運転の根絶の取り組みを更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発、ハンドルキーパー運動の普及啓発を図っていきます。

また、悪質性、危険性の高い飲酒運転の取締りを一段と強化し、周辺者に対しても、飲酒運転をしない、させない、許さないとの意識を高めさせ、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進します。

## 第2部 講じようとする施策

### I 重点施策

#### 第1章 高齢者の交通事故防止

##### 1 道路・交通安全施設等の整備

###### (1) 歩行空間のバリアフリー化の推進

だれもが安全で快適な移動ができるように、音響式信号機や横断時間延長機能を付加したバリアフリー対応型信号機の整備、信号灯器のLED化等を推進するほか、主要な道路のバリアフリー化を図ります。

###### (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活かすことが重要であることから、高齢者をはじ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等の点検を行う「交通安全総点検」を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映させていきます。

##### 2 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

幹線道路において死傷事故が多発している交差点・単路や、ビックデータの活用による潜在的な事故危険区間について、道路管理者及び警察が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

###### イ 高齢者に対する街頭指導等の推進

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推進

###### ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者に対し、加齢に伴う身体機能の変化が道路における行動(道路横断、危険回避のための安全確認等)に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の行動の危険性を理解させるとともに、道路や交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等に関する理解の浸透を図ります。

そのため、歩行環境シミュレータ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。

#### イ 高齢者による県民運動の実施

高齢者が自ら参加して「事故に遭わない・起こさない」意識を醸成する「いきいきクラブ・チャレンジ100」等の県民運動を推進します。

#### ウ 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。

#### エ 交通安全教育指導者の育成

交通安全指導員及び高齢者交通安全推進員の既認定者に対して、加齢に伴う身体機能の変化や夜光反射材の視認効果等の研修を実施して、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。

#### 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、電動車いすの安全利用、マナー向上のための継続的な交通安全教育を推進します。

### (2) 交通安全運動での重点的取組の推進

地域・家庭ぐるみで、子どもから大人、そして高齢者まで社会全体が高齢者を交通事故から守るという風潮を生み出し、総合的な交通安全思想の普及促進を図るため、交通安全運動等実施の際に、「高齢者の交通事故防止」を運動の重点として積極的に取り上げ、関係機関・団体、地域住民等が一体となって、高齢者の交通事故防止に取り組めます。

### (3) 安全意識・保護意識の啓発強化

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、車両運転者に対しライトの早め点灯の呼びかけを行うほか、ライトの上向き・下向きのかまめな切り替えによる前方への意識集中を高める運転について推進を図ります。また、70歳以上の高齢運転者には、身体機能の低下が運転に影響を及ぼす恐れがあることから、高齢者マークを付けて自動車を運転するよう啓発を図るとともに、地域住民に対し高齢者マークを付けた車両に対する保護意識醸成の啓発に努めます。

## 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な通行のための環境整備

#### (1) 歩行空間の整備・改良

バリアフリー化された歩道の整備、信号灯器のLED化、音響式信号機の設置や道路標識の高輝度化など、交通安全施設等の整備・改良を推進します。

#### (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を含めて、安全・安心な歩行空間ネットワークの創出に努めます。

特に、小学校や幼稚園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を積極的に推進します。

#### (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、歩行者と自転車の通行を自動車と分離するための自歩道の設置等、道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を推進します。

### 2 事故防止対策の推進

#### (1) 事故防止のための道路占用の適正化

##### ア 道路占用の適正化

歩行者の通行が円滑に行えるように道路の占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し安全な道路交通を確保するため、適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導を進めます。

##### イ 不法占有物件の排除

道路交通に支障を与える不法占有物件については、その実態把握に努めるとともに道路管理者と警察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有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、撤去するよう指導を徹底します。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

##### ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

#### (2) 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、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを実施するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

### 3 教育・啓発の推進

#### (1) 自転車の安全利用の推進

自転車の道路通行の際は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーの実践が必要不可欠であることの理解を深めさせる取組を進めます。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等について周知・徹底を図ります。

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、損害賠償責任保険等の制度の周知を図ります。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

#### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、各年齢層の特徴をとらえた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施するとともに、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。

#### (3) 交通安全運動を通じた意識啓発

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

さらに、効果的な運動を推進するため、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故は身近なものであり、その防止が重要であることを認識させる運動を展開します。

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ます。

#### (4) 安全速度の励行と定着化

「安全速度」とは、「規制速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などを考慮して、交通事故が発生しない安全な速度で走行すること」であり、これについて、正しい理解と定着化が図られるよう、交通安全教育及び各種広報媒体を活用した広報啓発に努めます。

#### **(5) 広報・普及活動の強化**

ア 歩行者や自転車の交通ルールについて理解を深めるため、交通安全の広報に当たっては、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報キャンペーンの実施や関係機関・団体を通じた広報活動を強化します。

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・夜光反射材の取付け、更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**

良好な自転車秩序実現のために、酒酔い運転や制動装置不良車運転など、危険行為に対する指導取締りを強化します。

#### **5 歩行者・自転車に対する保護の推進**

横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者、自転車利用者の通行を妨げる歩行者妨害等違反の取締りを強化します。

## 第3章 シートベルト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

各種研修会・交通安全教室等において各世代に対し、自動車の特性に関する理解を深めさせるとともに、自動車乗車中に交通事故が発生した場合のシートベルト及びチャイルドシートによる被害軽減効果を理解させ、正しい着用を行うよう意識啓発を図ります。

#### (2) 交通安全運動での重点的取組の推進

交通安全運動において、シートベルト全座席着用及びチャイルドシートの使用徹底について呼びかけるとともに、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を進めます。

#### (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、交通安全の広報にあたっては、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや関係機関・団体を通じ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

事業所内においてシートベルト全席着用の徹底等、交通安全教育が適切に行われるよう、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図ります。

### 2 交通指導取締りの強化

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用に係る違反について、街頭における交通指導取締りを徹底します。

## 第4章 飲酒運転の根絶

### 1 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

#### (1) 交通安全運動での取り組みの推進

各季の交通安全運動において、飲酒運転の根絶について呼びかけるとともに参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催により、飲酒運転の危険性や飲酒事故の実態を周知し、飲酒運転の危険性に関する理解の醸成を図ります。

#### (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。

また、取り組みを更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発とハンドルキーパー運動の普及啓発、自動車運転代行の活用等について、広報活動を展開します。

### 2 交通指導取締りの強化

飲酒運転根絶のための積極的な取締りを推進するとともに、飲酒運転周辺者三罪（車両等提供罪・酒類提供罪・同乗罪）を中心とした背後責任の事件捜査強化を図ります。

## Ⅱ 分野別の施策

### 第1章 道路交通環境の整備

#### 1 道路等の整備

##### (1) 交通事故多発区間の重点的な事故対策

幹線道路において死傷事故が多発している交差点・単路や、ビッグデータの活用による潜在的な事故危険区間について、道路管理者及び警察が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

##### (2) 歩行空間の確保

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、より積極的に進める等、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

##### (3) 交差点の改良

###### ア 適正な道路標示

交差点における安全で円滑な交通の確保を図るため、関係機関と連携を図りながら道路標示を適正に行い、交差点のコンパクト化※を図ります。

###### イ 交差点の改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化を図ります。

###### ※ 交差点のコンパクト化

広い面積の交差点では事故が起こりやすい傾向にあることから、交差点の大きさを狭くすることで自動車の進入速度を抑止し、交通事故防止を図るものです。

具体的には、交差点の横断歩道や停止線を中央部に近づけるといった手法があります。

#### 2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

##### (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

###### ア 歩行空間の整備・改良

バリアフリー化された歩道の整備、信号灯器のLED化、音響式信号機の設置や道路標識の高輝度化など、交通安全施設等の整備・改良を推進します。

###### イ 歩行空間のバリアフリー化の推進

だれもが安全で快適な移動ができるように、音響式信号機や横断時間延長機能を付加したバリアフリー対応型信号機の整備、信号灯器のLED化等を推進するほか、主要な道路のバリアフリー化を図ります。

##### (2) 標識等の整備

視認性、耐久性に優れた大型標識の整備を図るとともに、安全で円滑な交通の確保、利用者のニーズに即した見やすく・分かりやすく・使いやすい道路標識・案内標識の整備を推進します。

また、夜間事故を防止するため、道路照明・視線誘導標等を設置し、安全対策を図ります。

### (3) 通学路等の安全設備・施設の整備

通学路等における必要な箇所への押しボタン式信号機の設置や、横断歩道等の道路標識や道路標示等の整備を図ります。

## 3 道路使用・占用の適正化

### (1) 道路使用・占用の適正化の推進

道路における工事等の道路使用については、道路管理者と連携を図りながら事業者等に対する指導の徹底及び許可条件の履行状況の確認と指導等による適正化を図り、交通の安全と円滑を確保します。

また、道路占用の許可にあたっては、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件の維持管理の適正化について指導します。

### (2) 不法占用物件の排除

道路交通に支障を与える不法占用物件については、その実態把握に努めるとともに道路管理者と警察が連携を図りながら、市街地を重点にその是正を行う。

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、撤去に向けた指導を行います。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

## 4 総合的な駐車対策の推進

駅前またはその周辺において駐輪場を整備し、放置自転車を解消して歩道空間を確保します。

違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい危険と迷惑を及ぼしている路線・交差点においては、悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行い、レッカー移動等の効果的な運用に努めるなど、重点的かつ効果的に違法駐停車対策を推進するとともに、違法駐停車を未然に防止するため、既存駐車場の有効利用を図ります。

## 5 交通事故防止対策の推進

幹線道路において死傷事故が多発している交差点・単路、ビックデータの活用による潜在的な事故危険区間について、道路管理者及び警察が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

また、警察の事故防止対策上の意見・要望等を道路管理者が行う交通安全施設等の整備に反映させるために、警察署ごとに設置されている「セーフティー・ロード対策協議会」を活用し、安全で快適な交通環境の整備を図ります。

## **6 災害に備えた道路交通環境の整備**

### **(1) 災害時の道路交通確保**

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

### **(2) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・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の情報の収集・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。

また、災害時においては、例えば、交通規制を行う事前の情報共有など、道路ネットワーク全体の被災や道路状況に関する適切な情報収集・提供を行うため、関係機関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。

## **7 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あたっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う「交通安全総点検」を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、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等については、自治会等地域住民の意見・要望を反映し地域の特性や景観へも配慮した整備を推進します。

## 第2章 交通安全思想の普及徹底

### 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

春・秋の全国交通安全運動及び夏・冬の交通事故防止運動において、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるために、関係機関・団体と連携し、燕市の交通情勢に即した交通安全運動の展開を図ります。

また、広報紙、市ホームページ、SNS及び防災行政無線等により運動の周知を図るほか、交差点立哨活動やのぼり旗等により、交通安全意識の高揚を図ります。

#### (2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道における事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分であることが多いことから、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について、啓発を図ります。

#### (3) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナーの向上のため、一時停止・安全確認等の励行、夜間におけるライトの点灯・反射材の取付けやTSマークを貼付した自転車に乗車する等、自転車の安全利用に関する広報啓発を強化します。

#### (4) 夜光反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる夜光反射材の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進するとともに、夜光反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育等を関係機関・団体と連携し推進します。

#### (5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転の取締りを強化するとともに、各季の交通安全運動等において、飲酒運転の根絶を呼びかけるとともに、地域ぐるみで「飲酒運転をしない、させない」環境づくりの取組を推進する等、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の更なる高揚を図ります。

#### (6) 悪質・危険運転の根絶

妨害運転（あおり運転）の危険性について理解を深めるため、交通安全教室等の機会を通じて、事故の実態や危険性を周知し、違反の防止を図ります。

また、スマートフォンやカーナビゲーションの運転中における操作、いわゆる「ながら運転」の危険性についても、周知を図ります。

### 2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

幼児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きまりを理解してもらうとともに、安全に行動できる習慣や態度の育成が図られるよう、幼稚園、保育園、こども園、家庭、地域等と連携を図りながら計画的かつ継続的

に交通安全教育を推進します。

## (2) 児童・生徒に対する交通安全教育

小学校、中学校及び高等学校の児童・生徒に対する交通安全教育では、児童生徒が交通社会の一員として交通ルールを遵守し、マナーを実践することを通じて、自己の安全のみならず、他の人を思いやる心を育成し、社会の安全に貢献できる資質を育てるとともに、交通事故の被害者・加害者にならないための交通安全教育を推進します。

## (3) 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育では、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及び技能の向上を図るとともに、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通弱者に対するマナー、シートベルトやチャイルドシートの正しい着用の徹底等、交通安全意識の向上を図ります。

## (4) 高齢者に対する交通安全教育

### ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者に対し、加齢に伴う身体機能の変化が道路における行動(道路横断、危険回避のための安全確認等)に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の行動の危険性を理解させるとともに、道路や交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等に関する理解の浸透を図ります。

そのため、歩行環境シミュレータ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。

### イ 高齢者による県民運動の実施

高齢者が自ら参加して「事故に遭わない・起こさない」意識を醸成する「いきいきクラブ・チャレンジ100」等の県民運動を推進します。

### ウ 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めます。

### エ 交通安全教育指導者の育成

交通安全指導員及び高齢者交通安全推進員の既認定者に対して、加齢に伴う身体機能の変化や夜光反射材の視認効果等の研修を実施して、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スキルと知識の習得

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、運転操作ミスに起因する事故が発生していることや、運転者の高齢化が更に進むことを踏まえ、安全運転サポート車（通称：サポカー）の普及促進を図ります。

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、電動車いすの安全利用、マナー向上のための継続的な交通安全教育を推進します。

### 3 地域社会における交通安全意識の高揚

#### (1) 地域、学校等における交通安全教育活動の推進

ア 地域における高齢者交通安全教育の推進

燕市高齢者交通安全指導員、交通指導隊員及び関係機関・団体と連携し、地域ぐるみでの高齢者に対する交通安全教育活動の推進を図ります。

イ 交通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並びに交通安全に必要な資料の提供を行うなど、その主体的な活動を促進します。

ウ 学校等における交通安全活動の推進

幼稚園、保育園、こども園、小・中学校及び高校において、積極的に交通安全教育の推進を図ります。

また、小学校の新入学児童全員に黄色い安全帽を交付し、交通事故防止活動の推進を図ります。

#### (2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

交通安全意識の高揚と交通安全の習慣付けを図るため、ドライバーを対象とした100日間無事故・無違反を競い合う、住民参加型の運動を推進します。

また、地域に密着した民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、地域ぐるみの交通安全運動を促進します。

## 第3章 安全運転の確保

### 1 運転者教育等の充実

運転免許の更新時講習や高齢者講習は、受講者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質の向上並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

### 2 安全運転管理の充実

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等に対する指導を進めます。

また、事業所内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

### 3 交通労働災害の防止

#### (1) 交通労働災害の防止

事業所に対して、交通労働災害防止を図るためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業所の管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

#### (2) 運転者の労働条件の適正化

自動車運転者の労働時間、休日等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行を確保するための監督指導を実施します。

## 第4章 道路交通秩序の維持

### 1 交通指導取締りの強化

#### (1) 交通事故防止に重点を置いた交通違反取締りの強化

交通事故の発生状況や道路交通環境等を分析し、飲酒運転、高速暴走運転及び交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反等を重点に交通指導取締りを強化し、夕方から夜間における交通指導取締りの一層の強化を図ります。

#### (2) シートベルト着用義務違反及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締りの強化

シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用に係る違反について、街頭における交通指導取締りを徹底します。

#### (3) 暴走行為防止対策の強化

暴走行為に対しては、改正道路交通法の共同危険行為等の禁止規定をはじめ、あらゆる法令を適用して検挙を徹底します。

また、家庭、学校、職場等と連携し、地域における暴走行為追放の気運の醸成を図ります。

### 2 駐車秩序の確立

#### (1) 違法駐車対策の推進

交通事故防止及び円滑な道路交通の確保を図るため、違法駐車の実態把握を行うとともに、違法駐車防止を呼びかけます。

#### (2) 自転車の駐車秩序の確立

市営自転車駐車場内の放置自転車問題の解決を図るため、放置自転車の整理、撤去を推進します。

## 第5章 救助・救急活動の充実

### 1 応急手当の知識普及・啓発活動

負傷者の救命においては、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、講習会や「救急の日」等の機会を通じて普及啓発活動を推進します。

### 2 プレホスピタルケアの充実

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるように養成を促進します。

### 3 資機材の整備・高度化

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

### 4 救助・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・救急隊員の知識・技能等の向上を図るため、県消防学校及び各種研修会への隊員派遣を推進します。

## **第6章 交通事故被害者等への支援の推進**

### **1 交通事故相談所の活用**

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、県庁に常設されている交通事故相談所を、市の広報媒体等を活用して広く市民に周知徹底を図ります。

### **2 自動車事故被害者救済対策**

新潟県交通遺児基金による奨学金、激励事業や、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等、各種の被害者救済対策等について広く周知し、被害者が個々のニーズに合わせた情報と支援が受けられるよう関係機関との連携の強化に努めます。

### **3 新潟県交通災害共済事業の推進**

交通事故による災害を受けた場合に、見舞金が支給される相互救済制度である新潟県交通災害共済事業について、広報媒体等により周知し、普及・加入促進を図ります。

### Ⅲ 踏切道の安全についての施策

#### 1 踏切道の構造改良の促進

踏切事故の危険性の高い踏切道等において、歩道の確保等を含め、踏切道の構造改良を推進し、交通の安全と円滑化を図ります。

#### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備や必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、より事故防止効果の高い踏切保安設備の推進を図ります。

また、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、実情に即した交通規制等を実施するとともに、道路標識の視認性の向上を図ります。

#### 3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進します。

#### 4 その他踏切道の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、関係機関や鉄道事業者等と連携し、踏切道通行者に安全意識の向上及び踏切支障時における緊急措置の周知徹底等の広報啓発を推進します。

# 参 考 资 料

○交通安全对策基本法（抜粋）

○燕市交通安全条例

○燕市交通安全对策会議規則

## 交通安全対策基本法（抜粋）

（市町村交通安全対策会議）

- 第 18 条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

- 第 26 条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
- (1) 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- (2) 前項に掲げるもののほか、市町村の区域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に必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第 1 項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第 4 項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第 2 項及び第 5 項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

# 燕市交通安全条例

平成 18 年 3 月 20 日

条例第 137 号

改正 平成 22 年 3 月 25 日条例第 11 号

(目的)

第 1 条 この条例は、本市における交通安全の確保に関する基本理念を定め、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、地域に即した交通安全対策を実践することにより、市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第 2 条 交通安全の確保は、市民の安全かつ快適な生活を実現する基本的なものであり、現在及び将来にわたって維持されなければならない。

2 交通安全の確保は、人命の尊重を基本に、市民が法令等を守り交通の安全に対する意識を高めることにより確立されるものでなければならない。

(市の責務)

第 3 条 市は、市民の交通安全を確保するため、交通安全意識の高揚、道路環境整備等の交通安全対策に関する施策を策定し、その実施に努めるものとする。

2 前項の交通安全対策の策定及び実施に当たっては、警察署その他交通安全の施策に関する機関及び団体（以下「関係機関」という。）と緊密な連携を図るものとする。

3 第 1 項の交通安全対策を実施するに当たっては、市民及び事業者（以下「市民等」という。）に周知するとともに、その参画及び協力を得ることができるよう努めるものとする。

(市民の責務)

第 4 条 市民は、交通社会の一員としての責任を認識し、日常生活を通じて自主的に交通安全の確保に努めるとともに、市及び関係機関が実施する交通安全対策に協力するものとする。

(事業者の責務)

第 5 条 事業者は、従業員に対する交通安全教育を実施し、交通事故の防止に努めなければならない。

2 事業者は、市及び関係機関が実施する交通安全に関する施策に協力するものとする。

(交通安全対策会議)

第 6 条 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 18 条第 1 項の規定に基づき、燕市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を置く。

2 対策会議の所掌事務は、次のとおりとする。

(1) 燕市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

(2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における交通安全に関する総合的な施策の企画について審議し、及びその施策の実施を推進すること。

3 前 2 項に定めるもののほか、対策会議に関し必要な事項は、規則で定める。

(交通安全対策協議会)

第 7 条 燕市交通安全計画に基づく交通安全思想の普及、教育及び指導を関係機関と連携を図り効果的に推進するため、燕市交通安全対策協議会（以下「協議会」という。）を置く。

2 協議会は、市及び関係機関をもって組織する。

3 前 2 項に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、規則で定める。

（交通安全教育の推進）

第 8 条 市は、市民等の交通安全に関する意識の向上を図り、市民等による自主的な交通安全の確保に関する活動を推進するため、交通安全教育及び啓発活動を実施しなければならない。

（高齢者等に対する配慮）

第 9 条 市は、交通安全に関する施策の推進に当たっては、高齢者及び児童（以下「高齢者等」という。）に対する交通安全教育の推進及び高齢者等に優しい道路環境の確保に特に配慮するものとする。

2 市民等は、それぞれの日常生活及び事業活動において、高齢者等の交通の安全に配慮するよう努めるものとする。

（良好な道路交通環境の整備）

第 10 条 市長は、交通安全を確保するため、市の管理する道路の新設及び改良並びに交通安全施設の整備を促進し、良好な道路交通環境を確保するよう努めなければならない。

2 市長は、市が管理する道路以外の道路について、交通安全対策を講ずる必要があると認めるときは、当該道路の管理者に対して必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

（交通安全団体等の顕彰）

第 11 条 市長は、交通安全の確保について功労のあった団体又は個人を顕彰することができる。

（情報の提供）

第 12 条 市は、市民等の自発的な活動を促進するため、必要な情報の提供に努めるものとする。

（委任）

第 13 条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成 18 年 3 月 20 日から施行する。

附 則(平成 22 年 3 月 25 日条例第 11 号)

この条例は、平成 22 年 4 月 1 日から施行する。

# 燕市交通安全対策会議規則

平成 18 年 3 月 20 日

規則第 113 号

(趣旨)

第 1 条 この規則は、燕市交通安全条例（平成 18 年燕市条例第 137 号）第 6 条第 3 項の規定に基づき、燕市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(会長及び委員)

第 2 条 会長は、市長をもって充てる。

2 会長は、会務を総理する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

4 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

(1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者

(2) 新潟県の部内の職員のうちから市長が任命する者

(3) 新潟県警察の警察官のうちから市長が任命する者

(4) 部内の職員のうちから市長が指名する者

(5) 教育長

(6) 燕・弥彦総合事務組合消防本部の長又はその指名する者

(7) 財団法人燕市交通安全協会会長

(特別委員)

第 3 条 対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、市長が任命する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(会議)

第 4 条 対策会議は、年 1 回以上開催するものとし、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 対策会議は、委員の 3 分の 2 以上が出席しなければ開くことができない。

3 対策会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、会議に出席させてその意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第 5 条 対策会議の庶務は、市民生活部生活環境課において処理する。

附 則

この規則は、平成 18 年 3 月 20 日から施行する。