

(第 1 2 次)
新潟県交通安全計画

令和 8 年 3 月 25 日

新潟県交通安全対策会議

まえがき

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、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、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 年代半ば頃まで、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 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。

これに基づき、国においては交通安全基本計画を、新潟県交通安全対策会議においては新潟県交通安全計画をそれぞれ 11 次にわたって策定し、県、警察、市町村及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、交通事故による年間死者は、新潟県史上最悪を記録した昭和 47 年の 444 人と比較すると、令和 7 年は約 8 分の 1 まで減少しました。

しかしながら、未だに交通事故により多くの方の尊い命が失われています。

また、平成 16 年以降毎年、死者数に占める高齢者の割合が過半数を占めるなど、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。

言うまでもなく、交通事故の防止は、県、警察、市町村及び関係機関・団体だけでなく、県民の皆さんととも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、すべての県民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 次新潟県交通安全計画は、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、令和 8 年度から令和 12 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 年までに年間の交通事故死者数を 48 人以下、重傷者数を 444 人以下とする」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 点を対策の重点としました。

この交通安全計画に基づき、交通事故のない県民が安全に安心して暮らせる新潟県の実現に向けて、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。

目 次

第1部	総 論	1
第1章	計画の考え方	3
1	計画の基本理念	3
2	計画の性格・期間等	3
第2章	交通事故等の現状	4
1	道路交通事故の推移と現状	4
2	鉄道事故の現状	6
3	踏切事故の現状	7
第3章	交通安全計画における課題と目標	8
1	重点課題	8
2	その他の分野別課題	11
3	第12次交通安全計画の目標	11
第4章	課題解決に向けた施策の展開	13
1	重点施策	13
第2部	講じようとする施策	17
I	道路交通の安全についての施策	17
<重点施策>		17
第1章	高齢者の交通事故防止	19
1	道路・交通安全施設等の整備	21
2	交通事故防止対策の推進	21
3	教育・啓発の推進	21
第2章	歩行者の安全確保	27
1	歩行者の安全で快適な通行のための環境の整備・改良	29
2	交通事故防止対策の推進	29
3	教育・啓発の推進	30
4	歩行者に対する保護の推進	31
第3章	自転車の安全対策の推進	33
1	自転車の安全で快適な通行のための環境の整備・改良	35
2	交通事故防止対策の推進	35
3	教育・啓発の推進	35
4	自転車利用者に対する交通指導取締りの推進	37
第4章	シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底	39
1	全ての座席における着用意識の普及啓発	41
2	交通指導取締りの推進	42

第5章 飲酒運転の根絶.....	43
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.....	45
2 交通指導取締りの強化.....	46
<分野別施策>	47
第1章 道路交通環境の整備.....	49
1 道路等の整備.....	52
2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進.....	52
3 高齢者等の移動手段の確保・充実.....	56
4 道路使用・占用の適正化.....	56
5 総合的な駐車対策の推進.....	56
6 自転車利用環境の総合的整備.....	57
7 公共交通の利用促進等.....	57
8 交通事故防止対策の推進.....	58
9 災害に備えた道路交通環境の整備.....	58
10 効果的な交通規制の推進.....	59
11 その他の道路交通環境の整備.....	59
第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策.....	61
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	63
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	65
3 効果的な交通安全教育の推進.....	66
4 地域社会における交通安全意識の高揚.....	67
5 新潟県交通死亡事故多発警報による交通安全意識の高揚.....	68
第3章 安全運転の確保.....	69
1 運転者教育等の充実.....	71
2 事業者に対する安全運転管理の指導.....	73
3 交通労働災害の防止.....	74
4 道路交通に関する情報の収集と提供.....	75
第4章 車両の安全性の確保.....	77
1 車両の安全性の確保.....	79
第5章 道路交通秩序の維持.....	81
1 交通指導取締りの強化等.....	83
2 駐車秩序の確立.....	86
第6章 救助・救急活動の充実.....	89
1 救助・救急体制の整備.....	91
2 救急医療体制の整備.....	92

第7章 被害者等支援の充実と推進.....	93
1 自動車損害賠償保障制度の充実等.....	95
2 交通事故相談業務の充実.....	95
3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実.....	95
4 被害者等の心情に配慮した支援の推進.....	96
5 被害者等支援の推進.....	96
II 鉄道交通の安全についての施策.....	97
1 鉄道交通環境の整備.....	99
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及.....	99
3 鉄道の安全な運行の確保.....	99
4 鉄道車両の安全性の確保.....	101
5 救助・救急活動の充実.....	101
6 被害者等支援の推進.....	101
III 踏切道の安全についての施策.....	103
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進	105
2 踏切道の統廃合の促進.....	105
3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施.....	105
4 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.....	106
参 考 資 料	107
1 交通安全対策基本法(抜粋).....	108
2 交通安全対策基本法施行令(抜粋).....	110
3 新潟県交通安全対策会議条例.....	111
4 新潟県交通安全対策会議運営要綱.....	113
5 新潟県交通安全対策会議委員一覧.....	115

第1部 総論

第1章 計画の考え方

第2章 交通事故等の現状

第3章 交通安全計画における課題と目標

第4章 課題解決に向けた施策の展開

第1章 計画の考え方

1 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

豊かで活力ある社会を構築していくためには、県民が安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

これまでも、交通安全の確保に向け、様々な対策がとられてきたところですが、今なお、交通事故により多くの方が被害に遭われていることを考えると、更なる対策の実施が必要です。

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・経済的損失をも勘案して究極的には交通事故のない社会を目指します。

(2) 人優先の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を守るとともに、すべての交通において、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。

また、交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。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きます。

(3) 少子高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題となっています。

少子高齢化の進行に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指します。

2 計画の性格・期間等

(1) 新潟県交通安全対策会議が国の第12次交通安全基本計画に基づき策定するもので、市町村が定める交通安全計画の指針となるものです。

策定にあたっては新潟県の実情に合ったものとなるように配慮しました。

(2) 新潟県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、新潟県と新潟県を管轄する国の指定地方行政機関等が実施する施策の大綱を定めたものです。

(3) 期間は、令和8年度から令和12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「新潟県交通安全実施計画」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

新潟県の交通事故は、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ました。特に、昭和46年には交通事故による死者は400人を突破し、翌47年には史上最悪の444人となり、発生件数も1万4千件にのぼりました。

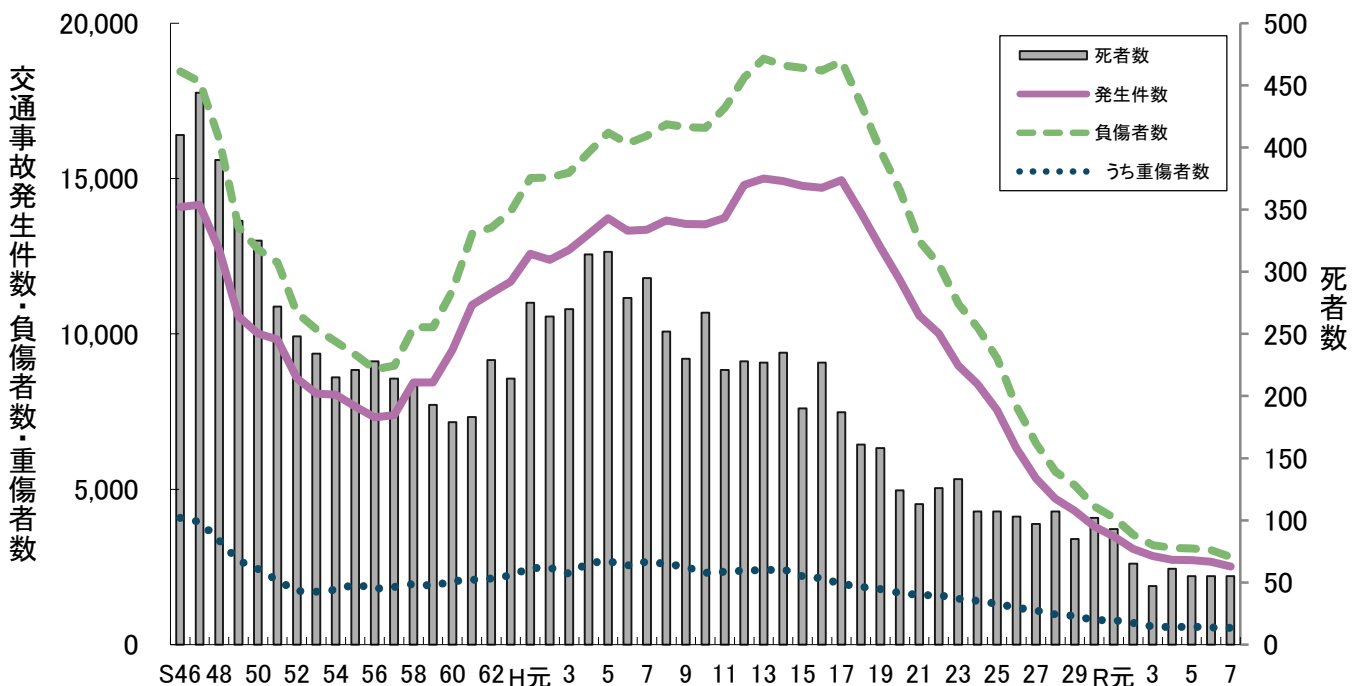
全国的には、昭和34年から昭和50年まで連続して死者数が1万人を超え、特に昭和45年には死者数が史上最悪を記録するなど、交通事故の極端な増加に「交通戦争」という言葉も生まれました。

こうした深刻な状況を踏まえ、昭和45年には交通安全対策基本法が制定され、翌昭和46年からは国の交通安全基本計画に基づき、「第1次新潟県交通安全計画」を策定し、交通安全の諸対策を強力に推進してきました。この結果、新潟県の交通事故による死者数は昭和48年から徐々に減少し、昭和60年にはピーク時の4割にまで減少しました。

しかしながら、以後再び増加傾向をたどり、全国では、昭和63年から平成7年まで連続して死者数が1万人を超え「第2次交通戦争」と呼ばれ、新潟県でも平成4年には17年ぶりに死者が300人を超えました。

その後、平成5年をピークに減少しており、令和3年には戦後の昭和21年以降、最小の47人となるなど、減少傾向にあります。

新潟県における交通事故発生件数及び死傷者数の推移



(2) 現状

令和7年の交通事故死者数は55人、重傷者*数は545人と第11次新潟県交通安全計画において掲げた「令和7年までに年間の交通事故死者数を54人以下、重傷者数を499人以下とする」という目標は達成には至りませんでした。

しかしながら、発生件数は2,514件、負傷者数は2,824人とともに平成18年から20年連続で減少しています。

交通事故死者の実態は、死者数に占める高齢者の割合が平成16年から22年連続で過半数を占めており、令和7年の高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者は、高齢者の全死者の42.9%を占めています。

さらに、高齢者の運転免許保有者数は、総保有者数の3割を占めています。

運転席・後部座席のシートベルトとチャイルドシート着用率は令和7年の調査では、全国平均を上回っているものの、自動車乗車中の死者のシートベルトとチャイルドシート着用率は60.6%にとどまっています。

飲酒運転による交通事故は、令和5年には死亡事故の発生はなかったものの、発生件数については横ばい傾向にあり、いまだ飲酒運転の根絶には至っていない状況です。

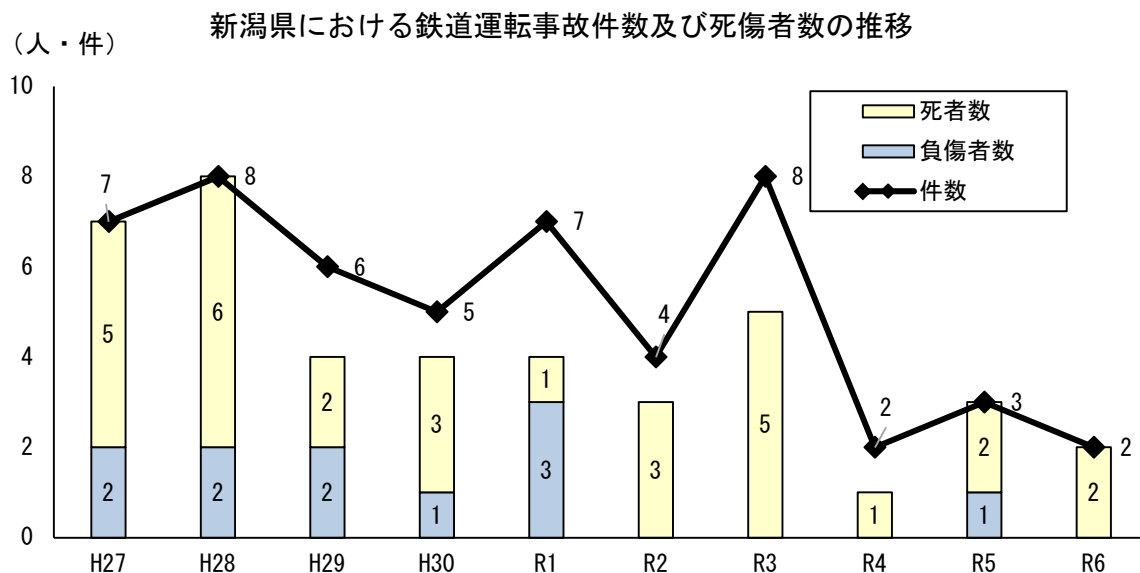
* 重傷者：交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する者

2 鉄道事故の現状

鉄道の運転事故（列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故をいう。）は全国的に見ると長期的には減少しておりますが、近年は下げ止まり傾向にあります。新潟県における発生件数は、年度ごとの増減はあるものの、長期的には減少傾向であり、10 件未満で推移しています。

平成 27 年度から令和 6 年度までの 10 年間の運転事故を見ると、踏切障害事故が 48.1%、人身障害事故が 51.9%となっており、両事故を合わせたものが運転事故の合計数となっています。

これらの事故は、死傷者の発生する確率が極めて高く被害が甚大となるほか、利用者の利便に重大な支障をもたらす結果となり、今後も一層の安全対策を推進する必要があります。



3 踏切事故の現状

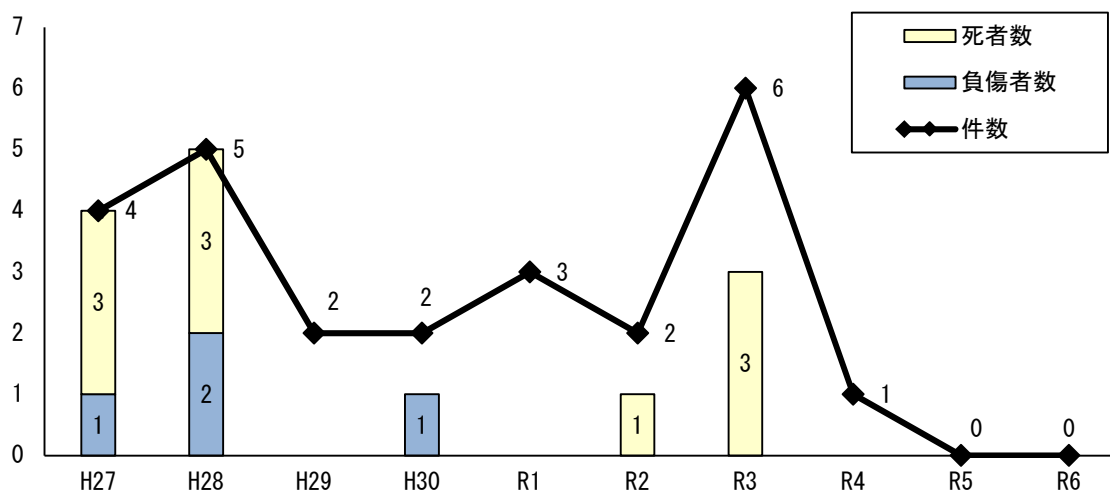
踏切事故（踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害をいう。）は、全国的にみて長期的には減少傾向にあり、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

新潟県においては平成 27 年度から令和 6 年度までの踏切事故の件数を見ると、平成 28 年度の 5 件を境に平成 29 年度から令和 2 年度にかけて 2 件程度で推移していましたが、令和 3 年度では 6 件となり、死者数も 3 人でした。

しかし、それ以降の発生件数については令和 4 年度では 1 件、令和 5、6 年度では 0 件と減少しました。

今後も安全対策を積極的に推進し、この状況を維持していくことが重要です。

(人・件) 新潟県における踏切事故の件数及び死傷者数の推移



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7年の高齢者（65歳以上）が関与する事故件数は全体の44.8%で、近年の全体に占める割合は4割程度で推移しており、死者数は35人と減少したものの、全死者数の63.6%と22年連続して過半数を占めています。

新潟県の人口の高齢化率は令和7年には34.6%に達しており、高齢化の一層の進行に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出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機能の変化や認知機能の低下を原因とする交通事故等は、社会的反響が大きく、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も必要です。

[新潟県における高齢者死者数の年別推移]

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
高齢者死者数 (全死者に占める割合)	28人 (59.6%)	41人 (67.2%)	38人 (69.1%)	39人 (70.9%)	35人 (63.6%)

(2) 歩行者の安全確保

令和7年の歩行者死者数は15人で、全死者数の27.3%を占めています。

また、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）が実施した令和7年の調査によると、新潟県では信号機のない横断歩道における車両の一時停止率は57.0%にとどまっており、歩行者優先意識は未だ十分に浸透しているとは言えない状況です。

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、障害者、子ども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、人優先の交通安全思想の下、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積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策が必要です。

また、運転者には横断歩道に関する交通ルールの遵守と歩行者優先意識の徹底を周知し、歩行者に対しては、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない横断歩道を横断するときには手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることや横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する必要があります。

[新潟県における歩行者死者数の年別推移]

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
歩行者死者数 (全死者に占める割合)	17人 (36.2%)	15人 (24.6%)	22人 (40.0%)	24人 (43.6%)	15人 (27.3%)

(3) 自転車の安全対策の推進

令和7年の自転車乗車中の死者数は2人で、全死者数の3.6%となっています。

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が共存できるよう、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。

自転車については被害者にも加害者にもなり得るもので、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なこともあるため、自転車の悪質・危険な違反に対する厳正な取締りや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の推進、自転車乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る必要があります。

また、令和4年に「新潟県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で定められた自転車損害賠償責任保険等の加入義務化について周知、加入促進を推進する必要があります。

[新潟県における自転車乗用中の死者数の年別推移]

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
自転車乗車中の死者数 (全死者に占める割合)	6人 (12.8%)	11人 (18.0%)	5人 (9.1%)	4人 (7.3%)	2人 (3.6%)

(4) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との令和7年の合同調査の結果、一般道での運転席・後部座席の着用率は全国平均を上回りました。

高速道においても、運転席・後部座席の着用率は全国平均を上回りました。

しかし、自動車乗車中の死者のシートベルトとチャイルドシートの着用率は、60.6%にとどまっています。

このため交通指導取締りを推進するとともに、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とチャイルドシートの使用意識の向上を図り、交通事故の被害軽減を図る必要があります。

〔シートベルト着用率(%)〕 令和7年調査

区 分		運転席	助手席	後部座席
新潟県	一般道	99.3%	95.9%	64.1%
	高速道	100%	98.7%	89.7%
全国平均	一般道	99.1%	96.5%	45.8%
	高速道	99.6%	98.8%	79.9%

〔チャイルドシートの使用率(%)〕 令和7年調査

新潟県	82.5%
全国平均	82.4%

(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)

〔新潟県における自動車乗車中の死者のシートベルトとチャイルドシート着用率の年別推移〕

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
自動車乗車中の死者数 (死者数に占める着用割合)	18人 (55.6%)	29人 (48.3%)	23人 (60.9%)	18人 (55.6%)	33人 (60.6%)

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、令和5年には死亡事故の発生はなかったものの、発生件数については令和3年以降横ばい傾向となっています。

悪質、危険な飲酒運転を無くすため、引き続き、広報啓発活動や地域、職場等における飲酒運転根絶の取組を推進し、「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、交通指導取締りを強化するとともに、緻密な交通事故事件捜査による危険運転致死傷の検挙や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組を推進する必要があります。

〔新潟県における飲酒運転による交通事故発生状況〕

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
発生件数	38件	35件	37件	35件	42件
死者数	3人	3人	0人	1人	2人
負傷者数	47人	40人	47人	43人	54人

〔新潟県における危険運転致死傷検挙と飲酒運転取締り状況〕

区 分	3年	4年	5年	6年	7年
危険運転致死傷検挙数	16件	17件	13件	13件	15件
(うち飲酒運転)	10件	10件	7件	7件	8件
飲酒運転取締り件数	485件	473件	578件	559件	520件

2 その他の分野別課題

新潟県の交通事故死者数はピーク時と比較すると約8分の1に減少し、令和7年の交通事故発生件数は2,514件、死者数は55人、負傷者数は2,824人（うち重傷者数545人）となりました。

交通事故による死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、「県民が安全に安心して暮らせる新潟県」の実現に向けて、

(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
- 救助・救急活動の充実
- 被害者等支援の充実と推進

(2) 鉄道交通の安全についての施策

(3) 踏切道の安全についての施策

を推進していきます。

3 第12次交通安全計画の目標

【道路交通の安全】

- **令和12年までに年間の交通事故死者数を48人以下、重傷者数を444人以下とすることを目指します。**

第11次新潟県交通安全計画では「令和7年までに年間の交通事故死者数を54人以下、重傷者数を499人以下とする」ことを目標に掲げ各種施策を推進してきましたが、目標は達成には至りませんでした。

しかし、第10次新潟県交通安全計画期間中の平均死者数は86人、第11次新潟県交通安全計画期間中の平均死者数は54.6人と確実に減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた施策は一定の成果があったものと考えられます。

今後も、人命尊重の理念の下、以下の施策を着実に推進することにより、交通事故発生件数と交通事故による死傷者数を抑止していきます。

政府は、国の第12次交通安全基本計画において、「令和12年までに交通事故死

者数を1,900人以下、重傷者数を20,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」という目標を設定しました。

新潟県は令和7年、死者数は前年と比較し同数であったものの、発生件数、負傷者数は減少しました。長期的には減少傾向にあるものの、いまだ尊い命が交通事故の犠牲になっている現状を踏まえ、第12次新潟県交通安全計画においては、これまで以上の諸対策を推進することにより、本計画の最終年である令和12年までに年間の死者数を48人以下にすることを目指します。

さらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、交通事故の減少はもとより、負傷者数の減少にも一層積極的に取り組みます。交通安全対策によって重傷者を減少させることが、死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者数について、令和12年までに年間444人以下にすることを目指します。

【鉄道交通の安全】

○ 列車の運転による乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少を目指します。

鉄道交通においては、列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の全国的な特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要となります。これら事故の未然防止に向けて、引き続き安全対策を推進していく必要があることから、県民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進し、列車の運転による乗客の死者数をゼロにすること及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

【踏切道の安全】

○ 令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指します。

踏切事故については全国的にみると長期的には減少傾向にあります。しかし、一方で、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状であることから、こうした現状を踏まえ、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減す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

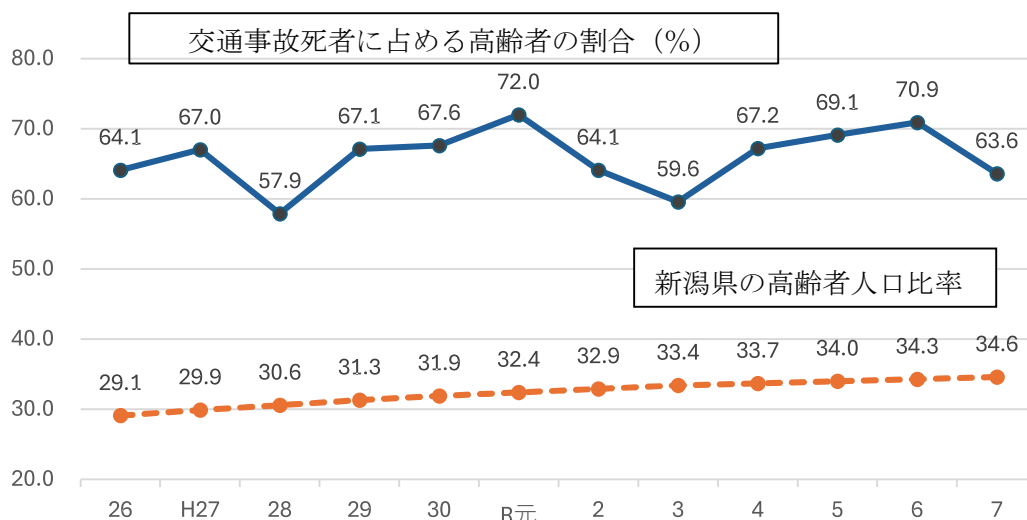
1 重点施策

【道路交通の安全】

(1) 高齢者の交通事故防止

○ 令和12年までの各年、前年より死者数を減少させることを目指します。

全死者に占める高齢者の割合は平成16年以降毎年過半数を占めており、一層高齢化が進行することを踏まえると、高齢者の死亡事故を抑止することが死亡事故全体の件数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、これらの抑止対策に重点を置き、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や夜間の交通事故防止に効果的な夜光反射材の活用について推進する必要があります。

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や車両単独による事故が多発しており、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、身体機能の変化により運転に不安を感じている高齢運転者やそのご家族に対し、運転免許の自主返納制度、サポート車限定免許の周知を図ります。

これらに加え、交通安全施設や歩道、道路照明の整備等の道路交通環境整備を行うなど総合的な抑止対策を強力に推進することにより、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) 歩行者の安全確保

令和7年の全死者に占める歩行者の割合は約3割であり、減少傾向にあります。歩行者の安全確保のために、歩行者の安全で快適な通行のための環境整備や交通指導取締りを推進するとともに、運転者に対する交通ルールの遵守と歩行者優先意識

* 補償運転：加齢による心身の衰えによって生じる危険を回避するための安全運転

の徹底及び歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等の充実に努め、歩行者の安全確保を図ります。

(3) 自転車の安全対策の推進

令和7年の全死者に占める自転車乗車中の者の割合は4%を下回り、減少傾向にあります。自転車は被害者にも加害者にもなり得ることから、自転車の安全利用を促進するため、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、悪質・危険な違反に対する厳正な取締りや交通安全教育等により、自転車のルールやマナー等の周知徹底を図ります。また、損害賠償責任保険等の加入義務化についての周知、加入促進及び自転車乗車用ヘルメットの着用徹底にも取り組みます。

(4) 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、後部座席での着用の重要性が十分に浸透していないことを示しています。

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、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り、6歳以上であっても体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合などには、その利用が求められています。

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、広報活動や交通安全教育、交通指導取締り等により、シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底を図ります。

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、平成19年の道路交通法一部改正以降大幅に減少しましたが、発生件数は概ね横ばい傾向にあります。

飲酒運転は犯罪であり、その根絶の取組を更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発、ハンドルキーパー運動*の普及啓発を図ります。

また、悪質性・危険性の高い飲酒運転の取締りを一層強化し、周辺者に対しても、飲酒運転をしない、させない、許さないとの意識を高めさせ、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

【鉄道交通の安全】

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段ですが、列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、

* ハンドルキーパー運動：自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず、他の者を自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、新潟県では近年、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故が運転事故の全てを占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。

【踏切道の安全】

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、従来推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらします。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の様々な取組を進めていく必要があります。これらの取組が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切や高齢者等歩行者の安全確保が課題となっている踏切など、個々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に推進していきます。

第2部 講じようとする施策

I 道路交通の安全についての施策

<重点施策>

第1章 高齢者の交通事故防止

第2章 歩行者の安全確保

第3章 自転車の安全対策の推進

第4章 シートベルトとチャイルド

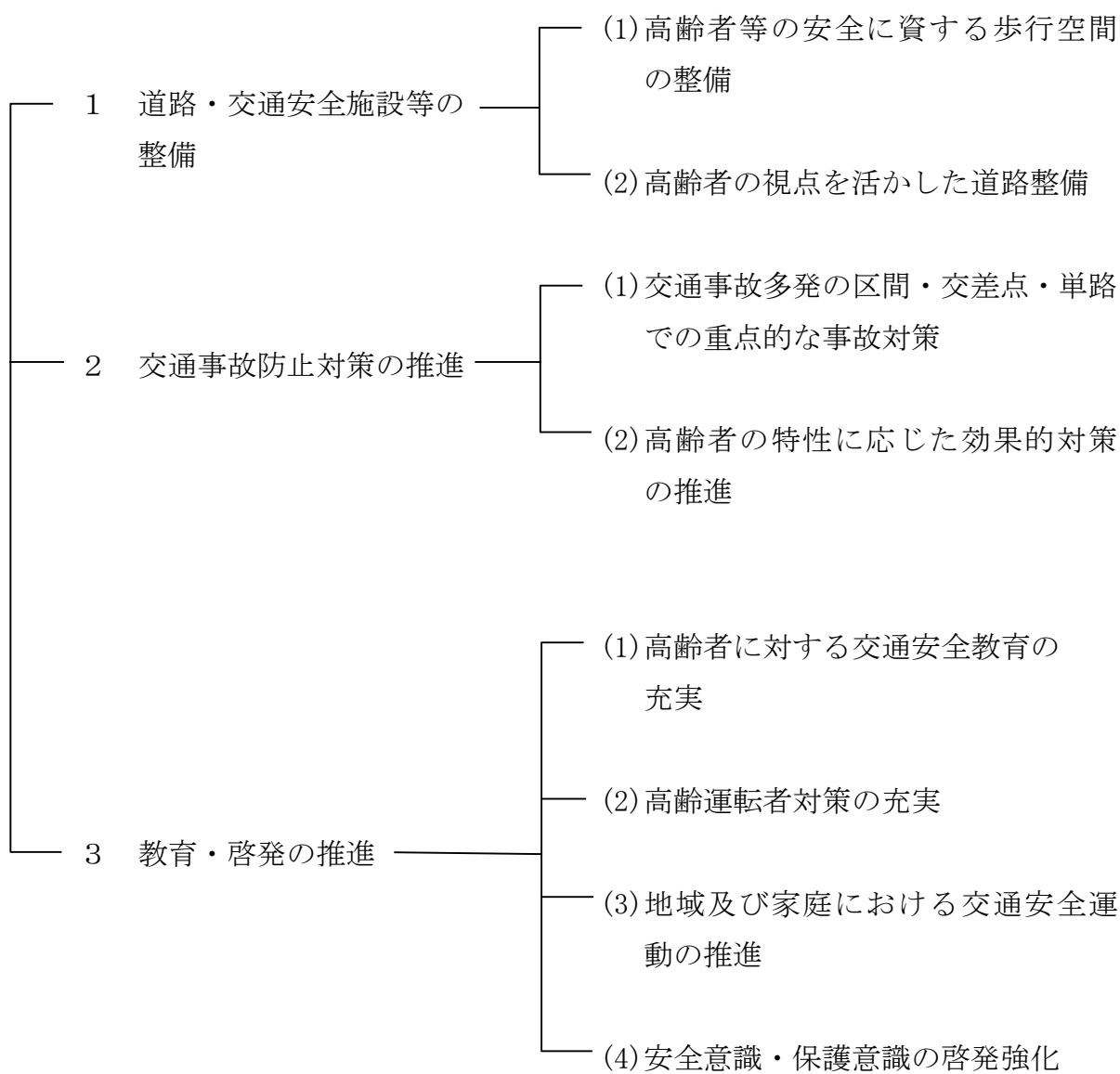
シートの着用の徹底

第5章 飲酒運転の根絶

第1章 高齢者の交通事故防止

第1章 高齢者の交通事故防止

[施策の体系]



1 道路・交通安全施設等の整備

(1) 高齢者等の安全に資する歩行空間の整備

道路・交通安全施設等の整備にあたっては、適切な予算措置を講じ以下の整備を計画的に推進する。

ア 歩行空間のバリアフリー化の推進

高齢者等（高齢者、障害者等、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）の安全で安心な社会参加を実現するため、公安委員会と道路管理者が一体となって、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機等の交通安全施設等の整備を推進する。

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とともに、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する。

(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あたっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、高齢者を始めとした地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う「交通安全総点検」を積極的に推進する。

2 交通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 交通事故危険箇所における事故抑止対策の実施

特に、交通事故の発生割合の大きい区間や、ビックデータの活用等により、把握した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する。

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する。

(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する。

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においては、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個人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のに必要な技能及び交通ルール等の知識の習得を促進する。また、高齢運転者はもとより、家族も対象とした有識者等による交通安全講演会等の開催など、交通安全意識の向上を図る。

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、自転車乗車用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、着用を推進する。

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、参加・体験・実践型交通安全教育を行う。また、関係団体や交通ボランティア、医療機関・福祉施設の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、地域における社会教育活動・福祉活動等の場を通じて多様な交通安全教育を実施し、高齢者の交通安全意識の向上を図る。

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少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、日常的な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る。

イ 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く、夜明け前から早朝にかけて出歩く人も多いことから、関係機関・団体と連携して夜光反射材の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認効果等を測るための参加・体験・実践型教育の推進により、夜光反射材等の自発的な活用の促進に取り組む。

ウ 交通安全教育指導者の育成

市町村交通安全指導員等に対して、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る。

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、交通安全教育用動画 KYT 端末等を活用した危険予測トレーニングを効果的に実施するほか、高齢運転者に対する認知機能検査や高齢運転者標識等の必要性を理解させるための対策を推進する。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を体験できる機会の提供に努める。

オ 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の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、電動車椅子は道路交通法上「歩行者」とみなされることを広く理解されるような広報啓発と継続的な交通安全教育を推進する。

(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る。

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る。

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、一定の違反行為をした75歳以上の運転免許保有者に対する臨時認知機能検査等により、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を確実に行う。

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る。

エ 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を返納しやすい環境を整備するため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。あわせて、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、広報に努める。

また、高齢者の移動手段を確保するため、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な地域公共交通の確保・充実に努める。

(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、社会全体で高齢者を交通事故から守るという意識を醸成し、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進める。

ア 県民参加型の交通安全運動等の充実

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あたっては、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に努める。

また、効果的な運動を推進するため、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア等の参加促進を図り、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、その防止にあたっては交通ルールの遵守とマナーの実践が重要であることを認識できる機会の充実に努める。

さらに、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、こども、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る。

イ 重点としての積極的取組

交通安全運動等の実施にあたり、「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、広く県民に周知するとともに、交通指導員、市町村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む。

(4) 安全意識・保護意識の啓発強化

ア 早めのライト点灯等の呼びかけの推進

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、車両運転者に対し早めのライト点灯の呼びかけを行うほか、ライトの上向き・下向きのこまめな切り替えによる前方の安全確認や、歩行者保護を意識した運転について周知を図る。

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）を付けた車両に対する保護意識の醸成

70歳以上の高齢者は、身体機能の変化が運転に影響を及ぼすおそれがあることから、高齢運転者標識を付けて自動車を運転するよう広報啓発を図る。

また、県民に対し、高齢運転者標識を付けた車両に対する保護意識が向上するよう広報啓発を図る。

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、一層高齢化が進行していることを踏まえ、高齢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とその機能の限界、技術の進展の状況等について情報提供を推進する。

また、安全運転サポート車のみを運転できるサポート車限定免許の周知に努める。

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、加齢に伴う心身の変化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、普及啓発に努める。

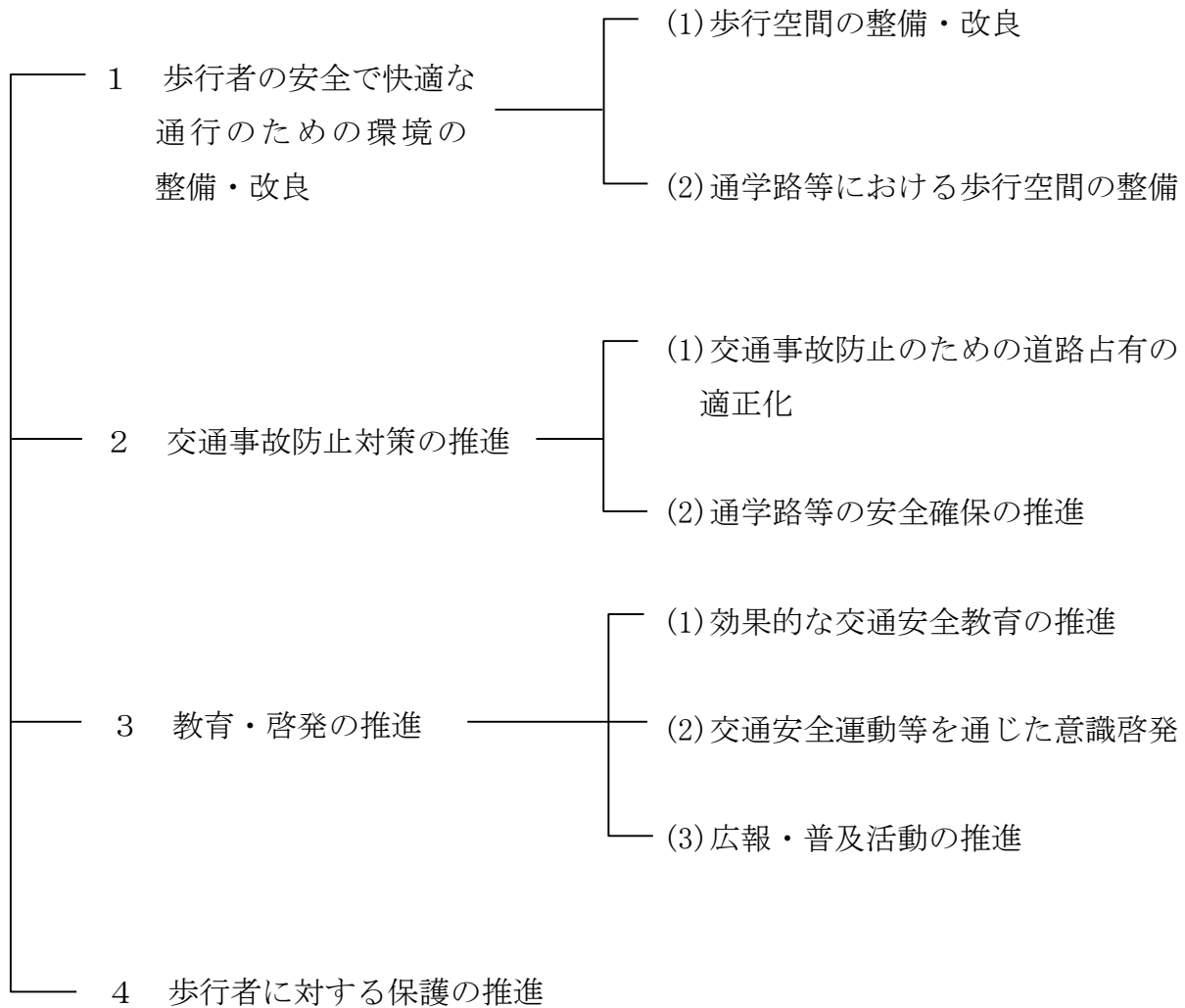
オ 高齢者の交通事故防止のための広報啓発

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の向上を図り、高齢者の交通事故の特徴等について幅広く広報啓発を推進する。

第2章 歩行者の安全確保

第2章 歩行者の安全確保

[施策の体系]



1 歩行者の安全で快適な通行のための環境の整備・改良

(1) 歩行空間の整備・改良

歩行者の安全で快適な通行のための環境整備にあたっては、適切な予算措置を講じ、以下の整備・改良を計画的に推進する。

ア 歩行者が安全・安心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、音響式信号機の設置や道路標識の高輝度化など、歩行空間のユニバーサルデザイン化を図り、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設等の整備・改良を推進する。

イ 歩行空間のバリアフリー化の推進

(P21 重点施策第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、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を進めるとともに、可搬式速度自動取締装置を運用する等適切な交通取締りの実施、安全な走行方法の普及に取り組む。また、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を抑制するため、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し、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離を推進する。

さらに、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることに関する広報啓発等を実施し、制度の円滑な施行を図る。

エ 歩道空間を確保するための駐輪場の整備

市町村において、駅前広場内やその周辺区域を中心に駐輪場を整備し、放置自転車を解消して歩道空間の確保を図る。

(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に加え、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じることにより、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出する。特に、通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を推進する。

2 交通事故防止対策の推進

(1) 交通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あたっては、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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

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等については、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、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有物件等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う。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始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る。

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する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

(2) 通学路等の安全確保の推進

通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検を実施し、改善・充実等に向け継続的な取組を進めるとともに、道路交通の実態に応じ、教育委員会、学校、警察、保育所、道路管理者等が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進する。

3 教育・啓発の推進

(1) 効果的な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

受講者が基本的な歩行者の交通ルール、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実施する。

また、高齢者については、対象者が集まる場所への出前・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る。

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を開催し、児童生徒の学校や地域における交通事故防止の取組を推進するため、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する。

(2) 交通安全運動等を通じた意識啓発

各季の交通安全運動等の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、重点、実施計画について広く県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る。

また、効果的な運動を推進するため、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、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、その防止にあたっては交通ルールの遵守とマナーの実践が重要であることを認識できる機会の充実に努める。

さらに、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、子ども、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る。

(3) 広報・普及活動の推進

歩行者の交通ルールについて理解促進を図るため、広報にあたっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するほか、市町村や関係機関・団体とも連携して効果的な広報啓発を行い、家庭、学校・職場等も含めた地域全体での広報・普及活動につなげる。

また、夜光反射材の活用に関する広報啓発活動を推進する。

4 歩行者に対する保護の推進

運転者に対しては、信号機のない横断歩道における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徹底させるための交通安全教育を推進するとともに、横断歩道等を横断し、又は横断しようとする歩行者や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。

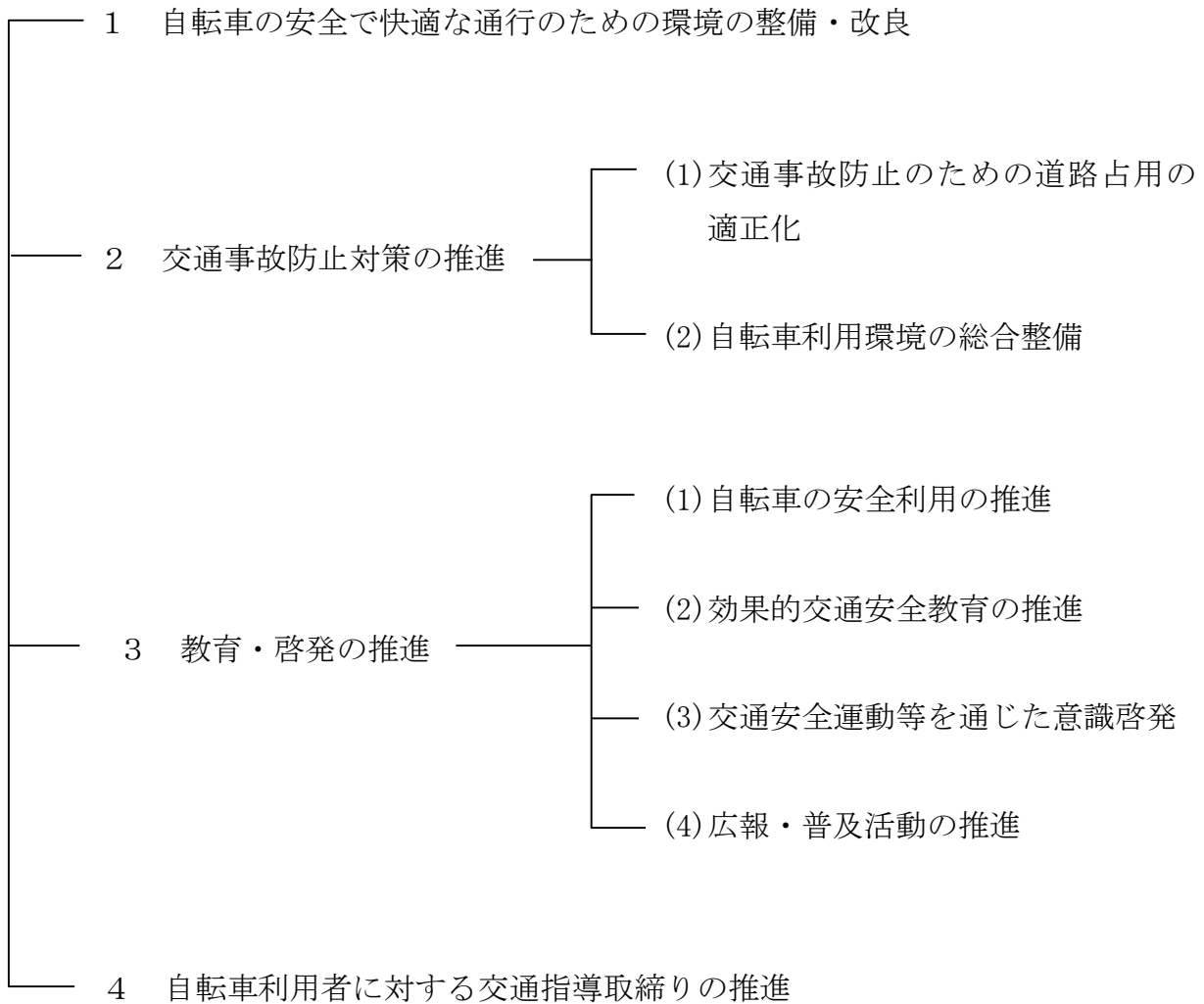
また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった基本的な交通ルールの遵守を図る。さらに、手を上げるなど「渡るよサイン*」を活用するなど運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

* 渡るよサイン：手を上げる、目で合図を送るなど歩行者が車両運転者に横断意思を伝える様々な動作の総称

第3章 自転車安全対策の推進

第3章 自転車の安全対策の推進

[施策の体系]



1 自転車の安全で快適な通行のための環境の整備・改良

計画的な自転車の安全で快適な通行のため、適切な予算措置を講じ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6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・改良を推進する。

2 交通事故防止対策の推進

(1) 交通事故防止のための道路占用の適正化

(P29 重点施策第2章2 (1))

(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する。

ア 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、必要な交通規制を検討し、自転車の安全な通行を確保する。

イ 自転車通行空間を確保するための駐輪場の整備

市町村において、駅前広場やその周辺区域を中心に駐輪場を整備し、放置自転車を解消して自転車通行空間を確保する。

ウ 自転車利用環境整備の支援

自転車利用環境の整備を進めるため、市町村が策定する自転車ネットワーク計画に基づき、関係機関と連携し安全な自転車通行空間を確保する。

3 教育・啓発の推進

(1) 自転車の安全利用の推進

自転車は通勤・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ことを踏まえ、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を理解させるための交通安全教育や広報啓発等について充実を図る。

自転車乗車中の事故防止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」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するとともに、自転車乗車時の頭部保護の重要性と自転車乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進を図ることにより、自転車の正しい乗り方、全ての年

年齢層の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメット着用に関する普及啓発を図る。

自転車は、歩行者等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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、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加入義務化について周知、加入促進の広報啓発を推進する。

また、自転車運転者講習制度や令和8年4月から施行される自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の周知と適切な運用により、自転車利用者の遵法意識を醸成する。

さらに、自動車運転者に対して、令和8年4月から施行される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

(2) 効果的な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。

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、幼児二人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る。

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を開催し、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する。

(3) 交通安全運動等を通じた意識啓発

各季の交通安全運動等の実施にあたっては事前に、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る。

また、効果的な運動を推進するため、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、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、その防止にあたっては交通ルールの遵守とマナーの実践が重要であることを認識できる機会の充実に努める。

さらに、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、子ども、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る。

(4) 広報・普及活動の推進

ア 自転車の交通ルールについて理解促進を図るため、交通安全の広報にあたっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するほか、市町村や関係機関・団体とも連携して効果的な広報啓発を行い、家庭、学校・職場等も含めた地域全体での広報・普及活動につなげる。

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、夜間におけるライト点灯等の安全利用、さらには全年齢の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメット着用に関する広報啓発活動を推進する。

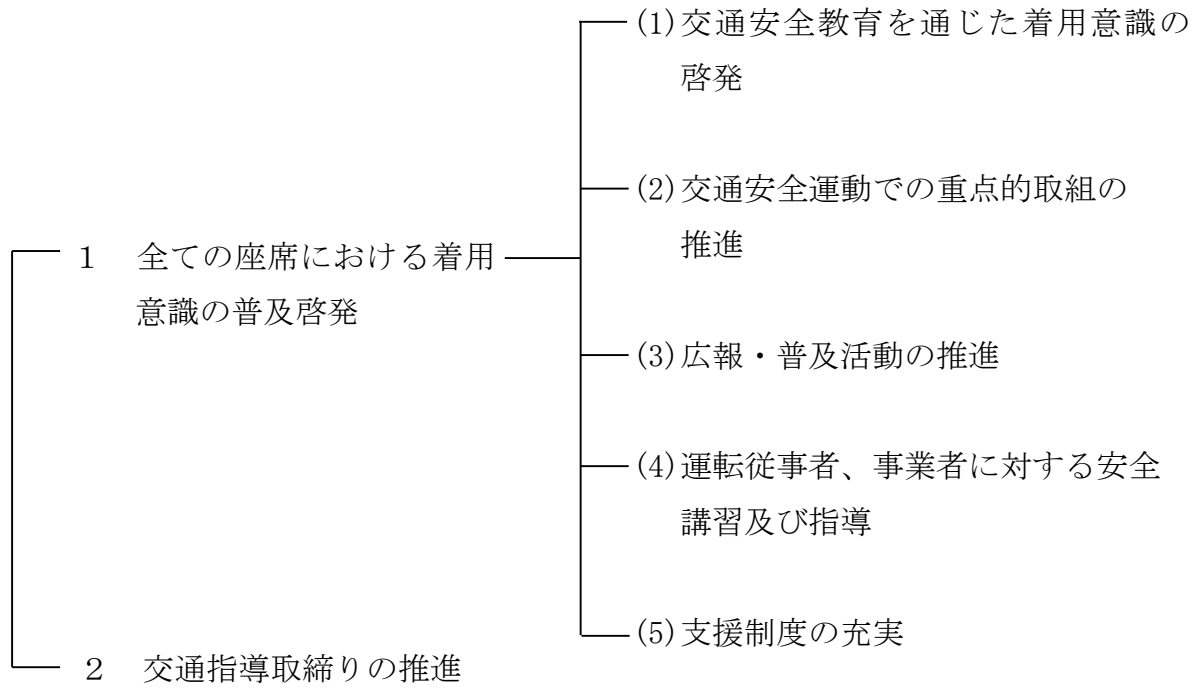
4 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

良好な自転車交通秩序の実現のため、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、実効性のある指導警告を行い、飲酒運転や携帯電話使用など、悪質・危険な違反行為に対しては、厳正な取締りを推進する。

第4章 シートベルトとチャイルド シートの着用の徹底

第4章 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

[施策の体系]



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

ア シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

各種研修会等において各世代に対し、自動車の特性に関する理解促進を図るとともに、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る。

イ 学校等におけるシートベルト着用及びチャイルドシート使用の指導

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、幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、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その有効性について指導を行う。

(2) 交通安全運動等での重点的取組の推進

各季の交通安全運動等において、全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの使用の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促進を図る。

(3) 広報・普及活動の推進

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促進を図るため、広報にあたっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するほか、市町村、関係機関・団体を通じた広報を推進する。

イ 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る。

[新潟県におけるシートベルト着用率] 令和7年調査

区分	運転席	助手席	後部座席
一般道	99.3%	95.9%	64.1%
高速道	100%	98.7%	89.7%

(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)

ウ チャイルドシートの正しい使用の推進

関係機関・団体や幼稚園・保育所・認定こども園、病院等との連携により、保護者等に対して、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法に関する効果的な広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートやジュニアシートの使用が望ましいこと等についての広報啓発に努める。

〔新潟県におけるチャイルドシート使用率〕 令和7年調査

一般道 82.5%

(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)

(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、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内において全ての座席におけるシートベルト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する。

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の講習を通じて、事故発生事例等を活用し、シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の有効性に関する安全教育を実施する。

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、事業所内で運転者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する。

(5) 支援制度の充実

市町村、民間団体等が実施している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する。

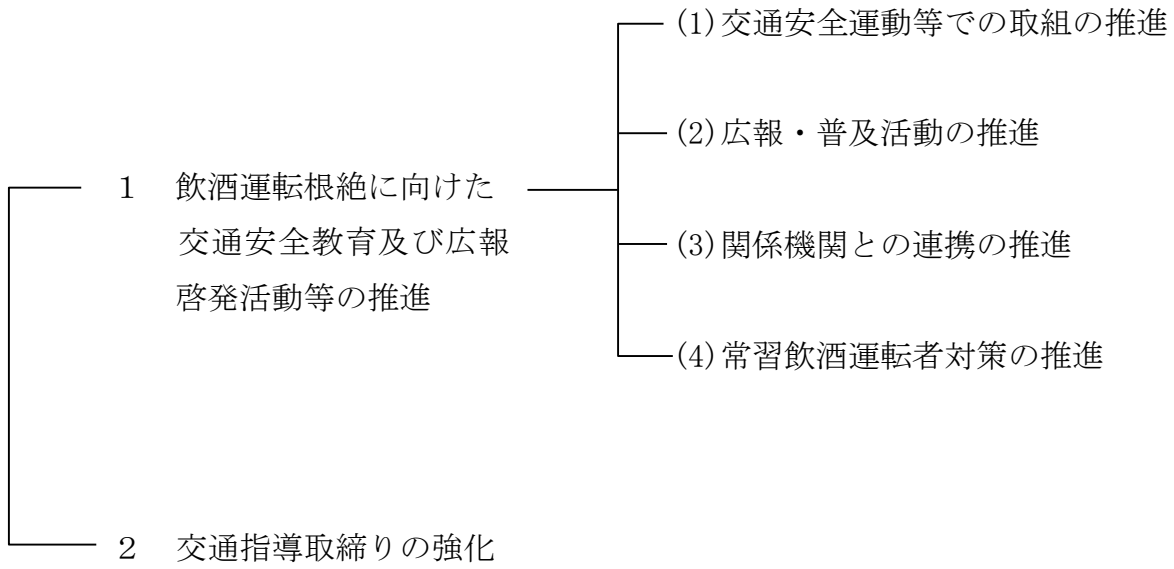
2 交通指導取締りの推進

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、交通指導取締りを推進する。

第5章 飲酒運転の根絶

第5章 飲酒運転の根絶

[施策の体系]



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等において、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運転による交通事故の実態も伝え、飲酒運転の危険性について理解促進を図る。

(2) 広報・普及活動の推進

飲酒運転の危険性について理解促進を図るため、飲酒運転による交通事故の実態等の周知に努める。広報にあたっては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等の媒体を活用するとともに、市町村や関係機関・団体とも連携したキャンペーンや情報発信を展開し、県民の規範意識を確立させ、家庭、学校・職場、地域レベルで「飲酒運転をしない、させない」という「飲酒運転を許さない環境づくり」に取り組む。

また、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等とも連携してハンドルキーパー運動の普及啓発を行うとともに、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認、公共交通機関や自動車運転代行の活用等を広報する。

(3) 関係機関との連携の推進

ア 自動車運送事業者に対する指導監督

安全運転管理者等による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務を確実に履行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る。

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る。

(4) 常習飲酒運転者対策の推進

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る。

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は、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導、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る。

2 交通指導取締りの強化

飲酒運転の根絶に向けた取締りを一層強化するとともに、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追及を徹底し、併せて、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する。

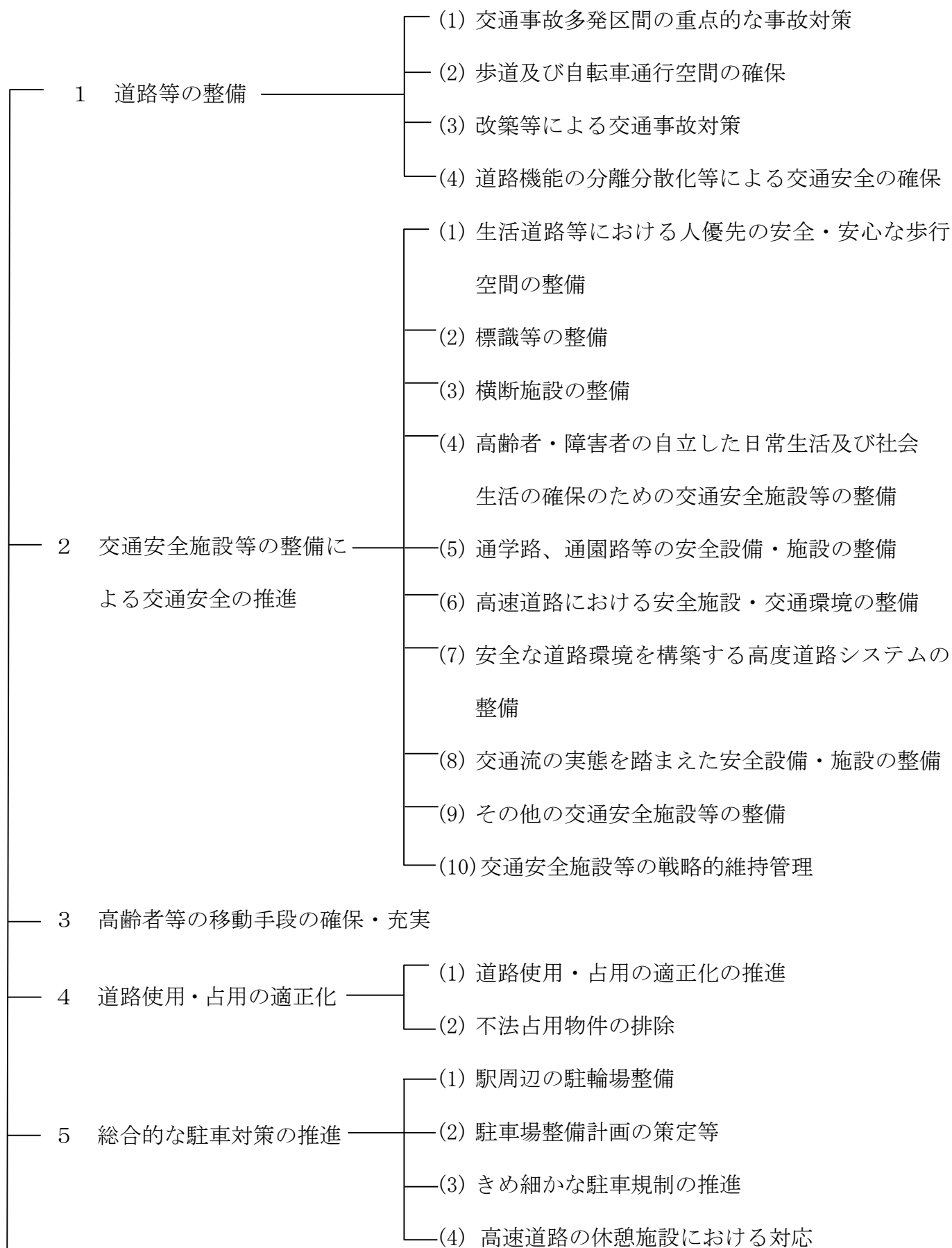
<分野別施策>

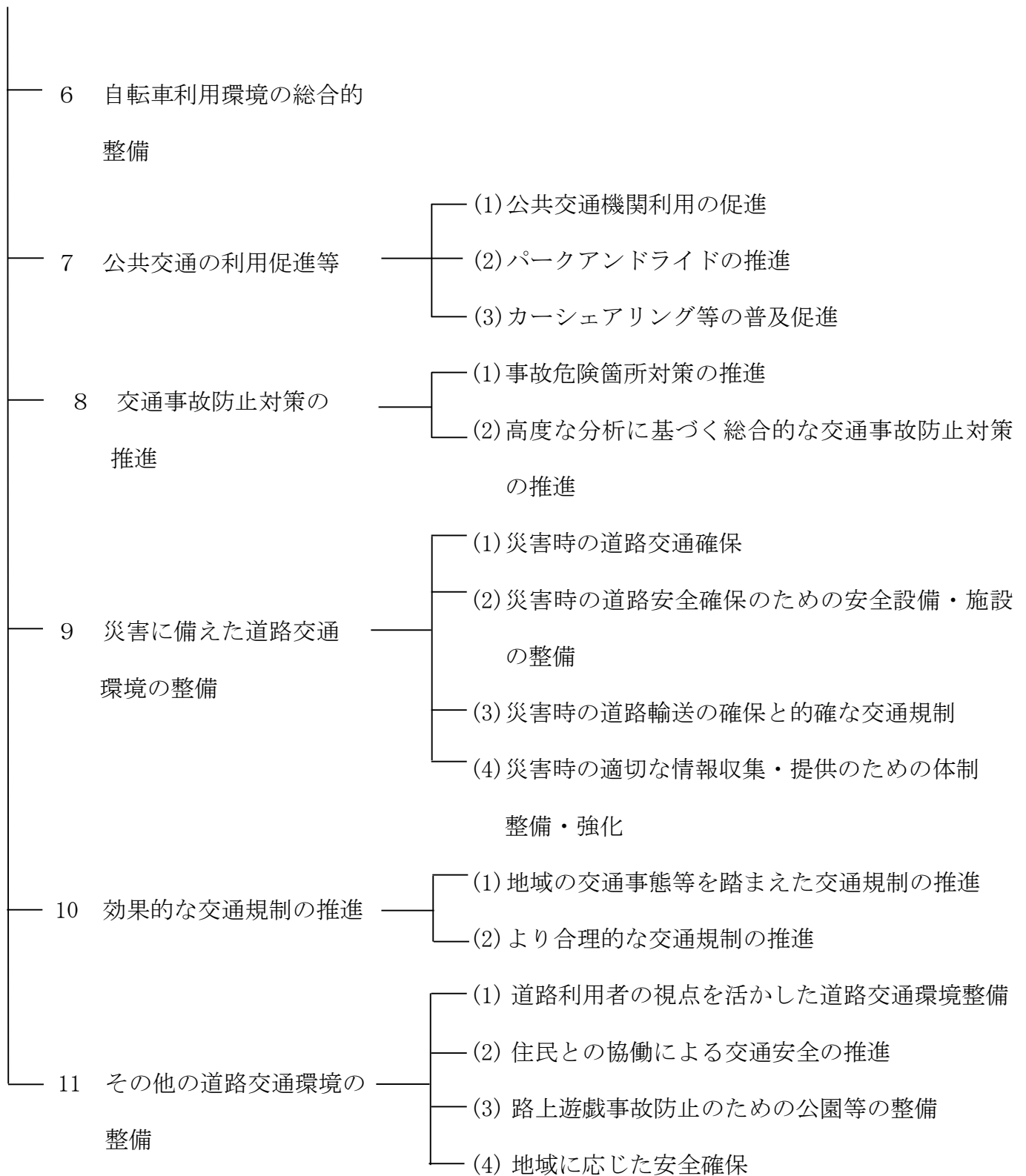
- 第1章 道路交通環境の整備
- 第2章 交通安全思想の普及徹底・
類似事故防止対策
- 第3章 安全運転の確保
- 第4章 車両の安全性の確保
- 第5章 道路交通秩序の維持
- 第6章 救助・救急活動の充実
- 第7章 被害者等支援の充実と推進

第1章 道路交通環境の整備

第1章 道路交通環境の整備

[施策の体系]





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
交通事故危険箇所における事故抑止対策の実施
(P21 重点施策第1章2(1)ア)
- (2) 歩道及び自転車通行空間の確保
 - ア 歩行者のための道路空間の整備
通学路等の歩行者の安全を確保する必要のある区間について、歩道等の整備を推進する。
 - イ 自転車の安全な通行の確保
自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。
- (3) 改築等による交通事故対策
 - 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、道路標示を適正に行う。
 - 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、立体交差化等を図る。
- (4) 道路機能の分離分散化等による交通安全の確保
 - ア 生活道路における安全確保
(P29 重点施策第2章1(1)ウ)
 - イ バイパス等の整備による交通の分離分散
市街地や、交通結節点に集中する自動車交通を分散させ、円滑で安全な交通環境を確保するためバイパス・環状道路等の整備を推進する。
 - ウ 公共交通機関、空港、港の交通拠点へのアクセス整備
交通の円滑化を図るため、駅、空港、港や高速道路のインターチェンジといった交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。
 - エ 安心して通行できる道路の整備
歩行者や運転者が安心して通行できる道路割合を増やすため、市街地において2車線以上で歩道が設置された道路の整備を進める。

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

- (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ア 歩行者が安全・安心に利用できる歩行空間整備の推進
(P29 重点施策第2章1(1)ア)
 - イ 歩行空間のバリアフリー化の推進
(P21 重点施策第1章1(1)ア)
 - ウ 無電柱化の推進
歩行空間のユニバーサルデザイン化、安全で快適な通行空間の確保、景観形成、

防災機能の向上を図るため、市街地の幹線道路等の無電柱化を進める。

エ 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組む。公安委員会と道路管理者が連携して、「ゾーン 30」や「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、現地状況に応じた対策を実施することにより高齢者やこども等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和 8 年 9 月から生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることに関する広報啓発等を実施し、制度の円滑な施行を図る。

(2) 標識等の整備

ア 見やすく分かりやすい道路標識の整備

交通規制の簡素・合理化を図りながら、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備を図る。

イ 分かりやすく使いやすい道路交通環境の整備

安全で円滑な交通の確保を図るため、道路・交通等に関する情報を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置や、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

ウ 夜間事故対策

道路照明・視線誘導標等の設置や、標識の高輝度化等により、夜間の交通事故の防止対策を行う。

(3) 横断施設の整備

道路の新設・改築にあたって、特に歩行者の安全を確保する必要がある場合には、スロープ式や昇降施設の付いた立体横断施設の整備を図る。

(4) 高齢者・障害者の自立した日常生活及び社会生活の確保のための交通安全施設等の整備

歩行空間のバリアフリー化の推進

(P21 重点施策第 1 章 1 (1) ア)

(5) 通学路、通園路等の安全設備・施設の整備

ア 通学路における安全な通行の確保

(ア) 特に通学児童等の安全な通行を確保することが必要な道路を重点に、交通実態を踏まえて押ボタン信号機の設置や交通規制による車両通行止め等を実施する。

(イ) 通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路の合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、保育所、道路管理者等が連携しハード・ソフト両面から必要な対策を推進する。

イ 通学路等における歩道整備

- (ア) 特に交通の安全を確保する必要がある道路のうち、通学路に指定されている道路及び通学路交通安全プログラムの要対策箇所、未就学児移動経路の対策必要箇所等について、重点的に歩道整備を進める。
- (イ) 歩道の整備に限らず、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法、生活道路での物理的な速度低減や進入抑制を図る対策を含め、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出する。特に、小学校や幼稚園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を推進する。
- (6) 高速道路における安全施設・交通環境の整備
- ア 交通事故多発区間における安全対策の推進
道路管理者との連携の下に、交通事故多発区間について、現場点検を実施し、事故実態に即した安全施設の整備や道路標示等の対策を推進する。
- イ 交通事故多発区間での事故分析に基づく必要な対策の実施
交通事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、天候、発生時間帯等事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施する。
また、逆走による交通事故防止のための標識や路面標示等によるこれまでの対策に加え、路面上に設ける物理的対策等を実施する。
- ウ 非分離区間での安全環境の整備
道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロック等の設置の安全対策にも本格的に取り組むべく、検証を実施する。
- エ 救助・救急活動の支援
高速道路におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。
- オ より良い走行環境の確保
過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- カ 道路交通情報提供を行うサービスの向上等
道路利用者の多様なニーズに応えるため、道路利用者への適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS*）及びETC2.0*等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術（ICT*）を活用して、即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を

* VICS : Vehicle Information and Communication System の略

* ETC2.0 : これまでのETC (Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路に料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。) と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム

* ICT : Information and Communications Technology の略

推進する。

(7) 安全な道路環境を構築する高度道路システムの整備

ア 高度道路交通システム（ITS*）の活用

道路利用者が必要とする情報をタイムリーに、正確にわかりやすく提供するため、道路情報収集の充実を図るとともに、道路交通情報を提供する道路交通情報システム（VICS）および、ETC2.0等の整備・拡充、「道の駅」での情報発信の強化・高度化を図る。

イ 交通管制システムの高度化

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報の収集と提供機能の高度化を図るとともに、幹線道路においては交通流・量の変動に対応した集中制御化等の信号制御の高度化を図る。

(8) 交通流の実態を踏まえた安全設備・施設の整備

ア 信号機の高度化

交通流の実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化等の信号機の高度化を図る。

イ 交通の実態等に合わせた各種安全設備等の整備

道路の構造や交通の実態等に合わせ、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

(9) その他の交通安全施設等の整備

ア 緊急的な交通安全施設等の整備

交通死亡事故等が発生した箇所において、緊急に対応する必要がある場合は、交通安全施設等の整備を行い、早急に交通の安全の確保を図り、再発防止に努める。

イ 農道における交通安全施設等の整備

農村地域の都市化や混住化に伴い、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、安全施設の整備を推進する。

〔具体的な内容〕

- ・ 用排水路への転落防止のためのフェンス、ガードレール及び蓋等の設置
- ・ 用排水路の暗渠化

ウ 地域に密着した道路の整備

都市周辺及び農山村地域の都市化に伴い通勤・通学や森林レクリエーション等としても利用される林道について、安全施設の整備を推進する。

〔具体的な内容〕

- ・ ガードレールの整備
- ・ 排水施設の蓋の整備
- ・ スリップ防止のための舗装の整備
- ・ 落石防止ネットの整備

(10) 交通安全施設等の戦略的維持管理

* ITS : Intelligent Transport Systems の略

整備後長期間が経過した信号機等の安全性を維持していくため、適切な点検、修繕を行うことに併せて、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

3 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県や市町村において地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の交通資源を最大限活用した取組を推進する。

また、高齢者等の移動手段の維持・確保や交通事故防止のため、MaaS*や自動運転などの新たなモビリティサービスの普及、デマンド交通やライドシェアなど地域の交通資源を最大限活用した取組を推進することで、高齢者を含む地域住民の移動手段の確保・充実に図る。

4 道路使用・占用の適正化

(1) 道路使用・占用の適正化の推進

ア 工事業者等に対する指導の徹底等

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及び指導等を通じて適正化を図り、交通の安全と円滑を確保する。

イ 道路占用の適正化

道路の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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(2) 不法占用物件の排除

(P30 重点施策第2章2(1)イ)

5 総合的な駐車対策の推進

(1) 駅周辺の駐輪場整備

市町村において、駅前広場内やその周辺区域を中心に駐輪場を整備し、放置自転車を解消して歩道空間を確保する。また、駐輪場整備による交通結節点機能の向上により、公共交通機関の利用促進を図る。

(2) 駐車場整備計画の策定等

市町村が行う駐車場整備計画*策定に対して支援を行う。

* MaaS（マース：Mobility as a Service の略）：地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括して行うサービス

* 駐車場整備計画：駐車場法（昭和32年法律第106号）により駐車場整備地区に関する都市計画（市町村決定）が定められた場合において市町村が策定するものとされている。また、公共駐車場の整備に限定せず駐車場整備地区における駐車場整備に関する基本方針や目標年次等を定めるもの。

(3) きめ細かな駐車規制の推進

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する。

また、違法な駐停車車両が交通渋滞等著しく危険、迷惑を及ぼしている路線・交差点において、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う。

(4) 高速道路の休憩施設における対応

高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策を検討し推進する。

6 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、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する。

- ・ 歩道及び自転車通行空間の確保
(P52 分野別施策第1章1(2))
- ・ 自転車の安全な通行のための交通規制の推進
(P35 重点施策第3章2(2)ア)
- ・ 自転車通行空間を確保するための駐輪場の整備
(P35 重点施策第3章2(2)イ)

7 公共交通の利用促進等

(1) 公共交通機関利用の促進

ア 公共交通機関の利便性向上に資する道路、駅周辺の整備

駅、バス停へのアクセス道路の整備及びバス路線のバス停車帯の設置を進め、公共交通機関の利便性を向上させるとともに、特に朝夕の交通渋滞の軽減を図る。

イ 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、必要によりバスレーンの指定・見直し、待合環境の整備等、信号制御の見直し、パークアンドライド* や車両の小型化等、バスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して総合的に推進する。

ウ 運行頻度、運行時間の見直し、乗り継ぎの改善

交通事業者や地域関係者との連携等により、鉄道やバスの運行ダイヤの見直し、乗り継ぎの改善等、利用者の利便性の向上を図る。

(2) パークアンドライドの推進

パークアンドライドのための高速バス停付近の駐車場等の整備については、地元

* パークアンドライド：最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式

市町村長が国や県などの関係機関と調整を図りながら地域の実情に即した整備計画を策定し、この整備計画に基づき駐車場を管理する道路管理者が事業主体となって整備を推進する。

(3) カーシェアリング等の普及促進

公共交通は、移動時間の有効活用や交通事故リスクの軽減などの観点でメリットがある一方、公共交通利用後の移動手段の確保が課題となっていることから、交通事業者や地域関係者と連携、協力を図り、駅周辺等に設置されているカーシェアリング*をはじめとしたシェアモビリティの普及促進を図る。

8 交通事故防止対策の推進

(1) 交通事故危険箇所対策の推進

交通事故危険箇所における事故抑止対策の実施

(P21 重点施策第1章2(1)ア)

(2) 高度な分析に基づく総合的な交通事故防止対策の推進

交通事故の発生地域、場所、形態、発生原因等について詳細かつ複合的に高度な分析を行い、これに基づいて事故多発場所や路線等に対する効果的な交通指導取締り、交通規制及び交通安全教育等総合的な交通事故防止対策を推進する。

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

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する。

緊急輸送道路において、電柱等の倒壊による通行障害の発生を未然に防止するため電柱等の新設を禁止又は制限する。

(2) 災害時の道路安全確保のための安全設備・施設の整備

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や発電機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、道路情報提供装置等の整備を推進する。

(3) 災害時の道路輸送の確保と的確な交通規制

災害発生時において緊急交通路の確保が必要と認められるときは、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき、交通の混乱を防止するため被災地への車両流入抑制等を行う通行禁止等の交通規制を迅速、的確に実施する。

また、道路情報提供装置等により交通規制の広報を徹底し交通流の迂回誘導を図る。

立往生車両や放置車両によって道路が閉塞した場合には、緊急通行車両の通行を確保するため、車両の所有者等に移動を命じるほか、移動が困難な場合には自ら車両の撤去を実施する。

(4) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・強化

* カーシェアリング：会員間で自動車を共同利用するサービス

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する。

イ 災害発生時の的確な情報収集・提供のための体制整備

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供に資するため、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する。

ウ 道路管理者間等の連絡体制の整備

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

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

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る。

(2) より合理的な交通規制の推進

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・見直しを進める。また、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一方、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

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等を踏まえ、駐車規制の点検・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する。

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、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

11 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について、「標識 BOX」、「信号機 BOX」、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映させていく。

(2) 住民との協働による交通安全の推進

交通安全施設の整備や交通規制の実施については、地域住民の意見・要望を把握し、道路交通実態を踏まえた整備を推進する。

(3) 路上遊戯事故防止のための公園等の整備

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、街区公園を始めとする住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を促進する。

また、都市公園、学校等の各種公共施設を相互に結び、災害発生時に避難路ともなる緑道の整備を促進する。

(4) 地域に応じた安全確保

ア 除雪、消融雪設備の充実

冬期の安全な道路交通を確保するため、大雪時の予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施のほか、凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備を図る。

イ 迅速、適切な除雪の実施

冬期に子どもが安全に通学できるようにするとともに、高齢者の交通事故防止のために、冬期の歩行空間の確保を図る。

また、大雪などの異常降雪時においては、冬期道路交通の確保のため、通行止めによる集中除雪及び関係機関連携による対策を行う。

ウ 冬期道路情報の提供の充実

大雪が予想される場合には道路利用者に対し、道路情報板への表示やラジオ、SNS 等、様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、冬期の円滑な道路交通の確保に資するため、道路情報提供装置等の整備を図る。

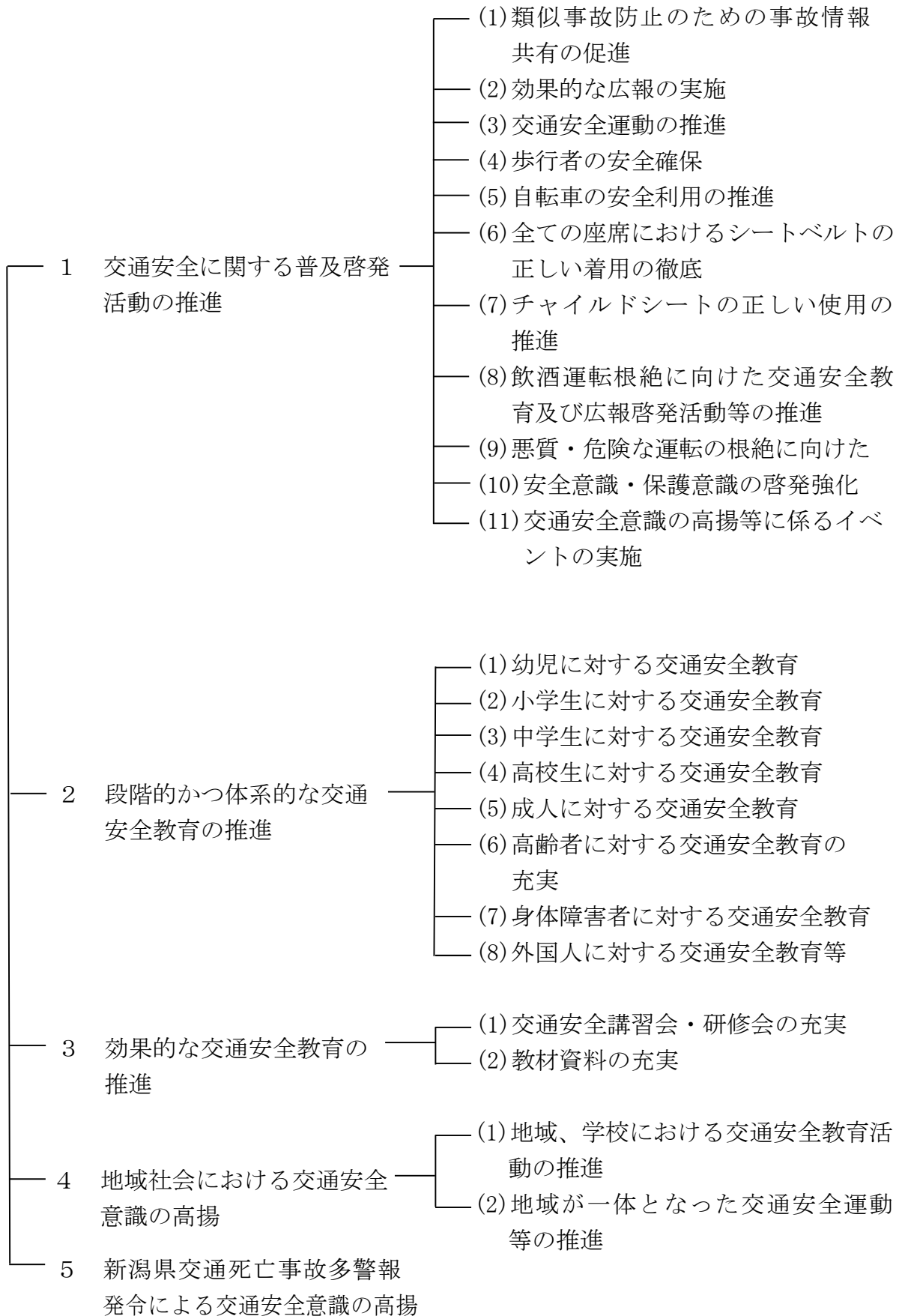
エ 雪崩危険箇所の解消

雪崩危険箇所については、雪崩予防・防護施設等の整備を図る。

第2章 交通安全思想の普及徹底・ 類似事故防止対策

第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策

[施策の体系]



1 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 類似事故防止のための事故情報共有の促進

交通事故の分析によって得られた情報を関係機関全体で共有するとともに、類似事故の発生を防止するための安全知識について、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS、広報誌等を通じて発信し、家庭、学校・職場等への浸透を図る。

(2) 効果的な広報の実施

各種媒体を活用し、交通関係法令の改正や交通事故等の実態を踏まえた内容、日常生活に密着した内容、交通事故被害者の声を取り入れた内容等、具体的で訴求力の高い広報活動を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性のある取組を行う。

ア 家庭に浸透するきめ細かな広報の実施

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市町村等を通じた広報に加え、家庭向け広報媒体も活用し、より家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。

イ 関係機関・団体等への積極的な情報提供

関係機関・団体が行う交通安全に関する広報活動をより効果的なものとするため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関等と連携し、県民全体で気運の醸成を図る。

ウ 広範・集中的なキャンペーンの実施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、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う。

(3) 交通安全運動の推進

ア 交通安全スローガンの普及促進

平成6年7月6日に制定された交通安全スローガン「未来へとどけ！ 願いのかけはし 交通安全」を同年スローガンとするほか、各季の交通安全運動等ごとにスローガンを設定して普及促進を図る。

イ 関係機関・団体等と連携した運動の推進

新潟県交通安全対策連絡協議会を始めとした関係機関・団体のほか、市町村が設置する交通対策協議会等の構成機関・団体と連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

ウ 県民のニーズ等を踏まえた事項の重点設定

効果的な運動を実施するため、交通安全運動の重点には、県民のニーズ、事故実態等を踏まえる等、新潟県の交通情勢に即した事項を設定する。

エ 各季における交通安全運動等の取組

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

さらに、春・秋の全国交通安全運動期間中に、「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、広報を行うことにより、交通安全に対する県民の意識向上を図る。

(4) 歩行者の安全確保

ア 横断歩行者

運転者に対する信号機のない横断歩道における横断歩道手前での減速義務や停止義務を徹底させるため、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、「渡るよサイン」を活用し、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。

イ 夜光反射材の普及促進

(ア) 広報媒体による広報啓発活動の推進

夕暮れ時から夜間、夜明け前から早朝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、広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、夜光反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力し、夜光反射材の自発的な活用促進に努める。

(イ) 高齢者に対する夜光反射材の普及促進

(P22 重点施策第1章3(1)イ)

(5) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナーの向上のため、5月の「自転車月間」(自転車月間推進協議会主催、内閣府・警察庁等後援)等あらゆる機会において「自転車安全利用五則」(令和4年11月1日、交通対策本部決定)を活用するなどにより、令和8年4月から施行される自転車に対する交通反則通告制度(いわゆる「青切符」)を踏まえ、基本的なルールの周知、自転車の安全利用に関する広報啓発を強化する。

自転車乗車用ヘルメット着用による頭部保護の重要性と被害軽減効果について広報啓発を行うなど、全年齢の自転車利用者に対する自転車乗車用ヘルメットの着用促進を図る。

さらに、自転車は、歩行者等と衝突した場合には加害者と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、そ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損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車安全教育指導員を育成し、各地域で開催される児童生徒や住民を対象とした自転車安全教室等により積極的に支援する。

(6) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

(P41 重点施策第4章1(3)イ)

(7) チャイルドシートの正しい使用の推進

(P41 重点施策第4章1(3)ウ)

(8) 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

(P45 重点施策第5章1)

(9) 悪質・危険な運転の根絶に向けた広報啓発活動等の推進

妨害運転に関する違反行為や危険性等を広く周知し、違反の防止を図る。

また、運転中のスマートフォンなど携帯電話等の画面注視や通話をしながら運転する行為の危険性等を広く周知し、違反の防止を図る。

(10) 安全意識・保護意識の啓発強化

(P24 重点施策第1章3(4))

(11) 交通安全意識の高揚等に係るイベントの実施

ア 県民交通安全フェア

交通安全についての県民の関心を高め、交通事故防止の成果をあげるため、県民交通安全フェアを開催する。

イ 交通安全県宣言記念交通安全功労者表彰式

昭和37年7月10日に新潟県が交通安全県宣言を行って以来、この日を記念して交通安全功労者を始め交通安全優良校、交通安全優良事業所・団体、優良運転者を表彰し、地域における活動の促進と交通安全意識の高揚を図る。

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

ア 幼児教育の指導者を対象に研修会を開催し、幼稚園・保育所等で行われる交通安全教育、幼児の保護者に対する講習会等の支援を行う。あわせて、交通安全の基本的なルールへの遵守及び交通マナーの実践態度を幼児に習得させるため、教材等を有効に活用し、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を分かりやすく指導する。

イ 児童館及び児童遊園等で行われる遊びによる生活指導の一環としての交通安全に関する指導の実施を促進する。

(2) 小学生に対する交通安全教育

小学校で行われる交通安全教育、児童の保護者に対する講習会等の支援を行う。あわせて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させ、道路交通における危険を予測して回避し、安全に通行する意識及び能力を高めるため、実技指導等を含む実践的な指導を行う。

(3) 中学生に対する交通安全教育

中学校等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、交通安全に必要な事項、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得させるため、自転車教室等の実技指導等を含む実践的な指導を行う。

(4) 高校生に対する交通安全教育

高等学校等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、日常生活における交通安全に必要な事項、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるため、実技指導を含む実践的な交通安全教育を行う。

このほか、令和8年4月から、17歳6か月での準中型・普通免許の仮免許取得が可能となる制度改正について、周知を図るとともに、仮免許期間中の違法行為や事故防止のため、警察と学校、自動車教習所等が連携した交通安全教育を行う。

(5) 成人に対する交通安全教育

ア 運転免許取得時における運転者教育等の実施

自動車教習所における教習等において、危険な道路環境、交通状況に適応した運転及び交通事故発生時の応急救護ができるよう免許取得時教育の充実を図る。

また、試験合格者に対しても、交通事故の発生状況、事故事例及び初心運転者期間制度に関する教育を実施する。

イ 運転免許取得後における運転者教育の実施

運転免許取得後の教育は、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、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標に実施する。

ウ 公安委員会による各種講習の充実

公安委員会が行う各種講習は、受講者の特性に応じて安全運転に必要な知識及び技能等を向上させることを目標とし、講習内容及び技法の充実と講習指導員の資質を高め、講習水準を向上させる。

エ 公民館等における交通安全教育の推進

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

オ 運転免許を持たない若者等への交通安全教育の推進

運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の充実

(P21 重点施策第1章3(1))

(7) 身体障害者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な技能と知識の習得のため、障害の程度に応じた交通安全教育を行う。

(8) 外国人に対する交通安全教育等

外国人に対し、日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及を目的とした交通安全教育を推進するほか、リーフレット等教材の充実を図る。在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを啓発動画やリーフレット等の教材を活用して理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人労働者を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進し、安全運転管理の強化を図るほか、外国人運転者と同様に歩行者や自転車利用時の交通ルール等について理解促進に努める。

また、訪日外国人に対しても、関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブック等広報媒体を活用して交通ルール等に関する広報啓発を推進する。

3 効果的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全講習会・研修会の充実

ア 各対象に応じた教材・資料の提供と指導者等の育成

各対象に応じた効果的な交通安全教育を推進するため、各指導用参考資料等を

作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査・研究を進める。また、指導者（教員・保育士等）を対象とする研修会等の開催により、教育内容の充実に努める。

イ 交通安全研修会等

(ア) 幼児交通安全教育指導者研修会

幼児教育の指導者を対象に、実技指導等を通して研修を行い、保育園（所）幼稚園等における交通安全教育の充実に努める。

(イ) 交通指導員研修会

交通指導員、市町村交通安全対策担当者を対象に、実技指導等の研修を行い、特に地域における高齢者の交通安全教育の充実に努める。

ウ 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する。

(2) 教材資料の充実

ア 教材等の充実及び効果的な教育手法の導入

交通安全教育の推進にあたっては、各機関・団体が交通安全教育に関する情報を共有し、また、その求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図り、交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR等の機器の活用等、教材の充実及び効果的な教育手法の活用にも努める。

イ 積極的な情報提供及び資機材の貸与

交通安全教育を行う機関・団体に対し、交通安全教育に関する情報を積極的に提供する。

ウ 学校教育用教材・資料の配付

研修会や通知文による指導の際に、実践事例・効果的な指導方法の資料を配付する。

また、高等学校生徒の交通安全教育資料を作成し、高等学校、中等教育学校及び関係機関等に配付する。

4 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 地域、学校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

市町村の交通指導員、関係機関・団体等と連携し、交通ボランティアの協力を得ながら、地域が一体となって高齢者に対する交通安全教育活動の推進を図る。

イ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供を行うなど、その主体的な活動を促進する。

また、交通指導員等の主体的な活動及び相互間の連絡協力体制を図るための支援を推進する。

ウ 学校における交通安全活動の推進

(ア) 小学校、中学校、義務教育学校、中等教育学校（前期課程）において、積極的に交通安全教育を推進するとともに、地域、関係機関・団体と連携し、効果的な交通安全活動が推進されるよう指導する。

(イ) 高等学校及び中等教育学校（後期課程）において、積極的に交通安全教育を推進するとともに、二輪車実技講習会の実施や無事故・無違反運動の推進を図る。

(ウ) 小学校新入学児童全員に黄色い交通安全帽を交付し、交通事故防止活動の推進を図る。

(2) 地域が一体となった交通安全運動等の推進

ア 県民参加型の交通安全運動等の充実

(P23 重点施策第1章3(3)ア)

交通安全意識の高揚と交通安全の習慣づけを図るため、ドライバーを対象とした100日間無事故・無違反を目指す県民運動「安全運転・チャレンジ100」を推進する。

イ 民間団体及び交通ボランティアの参加促進

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、交通事故が身近なものとして意識される交通安全活動を促進する。

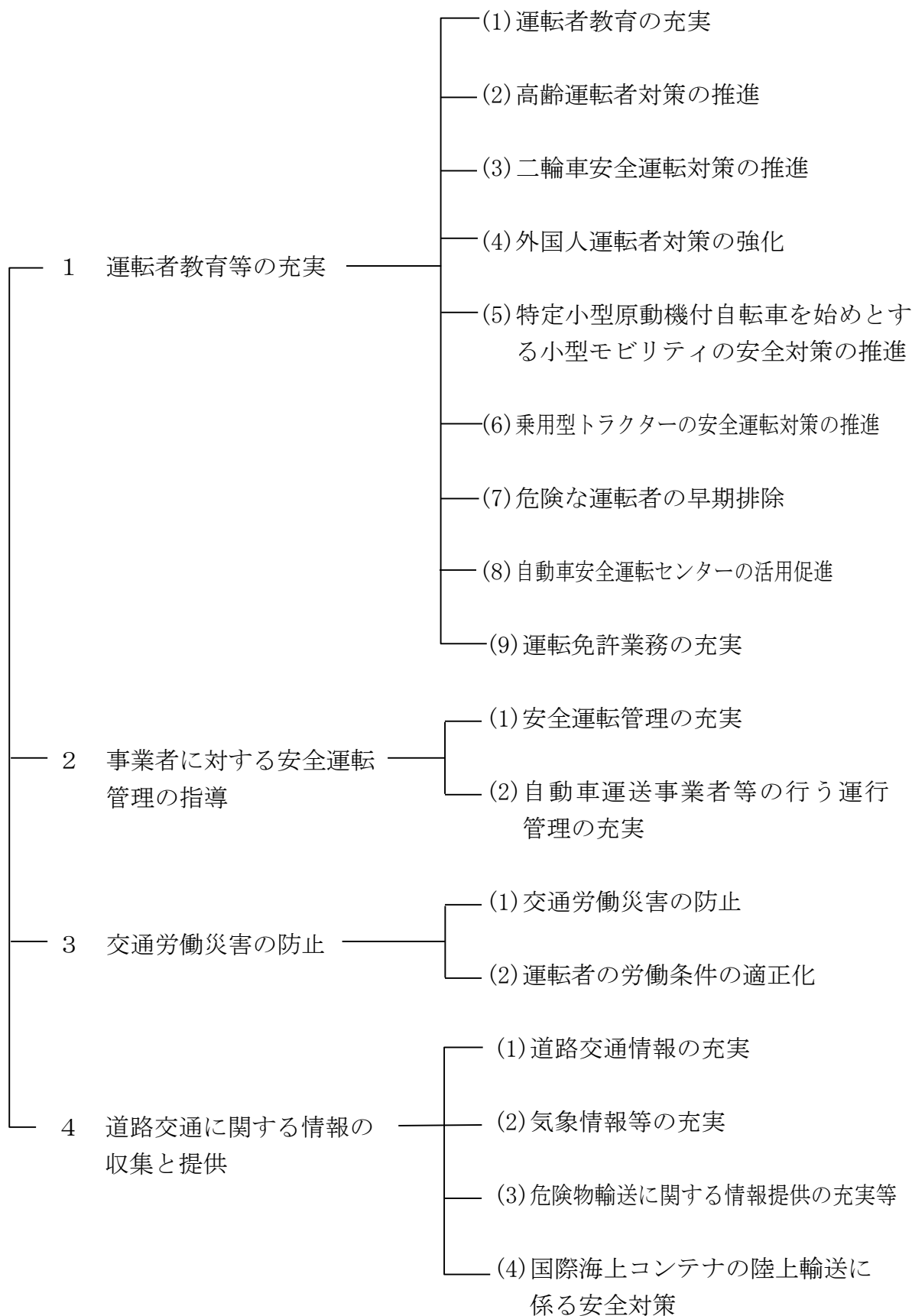
5 新潟県交通死亡事故多発警報による交通安全意識の高揚

新潟県内において、交通死亡事故が一定期間に連続して多発発生した場合に、県知事による警報を発令し、県民に交通事故に対する注意を喚起するとともに、関係機関・団体に対策を要請することにより、交通安全意識の高揚を図る。

第3章 安全運転の確保

第3章 安全運転の確保

[施策の体系]



1 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の充実

ア 運転者教育の推進

運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を図るため、各種の運転者教育(講習)を推進するとともに、その内容の充実に努める。

イ 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案した教習内容及び教習技法の充実と教習指導員等の資質向上を図り、更なる教習水準の底上げに努める。

ウ 運転免許取得時講習の充実

自動車教習所における教習等において、危険な道路環境、交通状況に適応した運転及び交通事故発生時の応急救護ができるよう免許取得時教育の充実を図る。

エ 運転免許更新時講習の充実

更新時講習、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、講習設備の充実を図るほか、講習指導員の資質の向上と講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

オ 違反者等に対する運転者再教育の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習及び初心運転者講習の受講者に対する運転適性再教育が効果的に行われるように、講習設備の充実、講習指導員の資質の向上、講習資機材の高度化並びに講習内容、講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転の再犯防止のための取消処分者講習の充実に努める。

カ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する取消処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断したうえで、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

キ 自動車教習所の指導監督の強化

自動車の運転に関する教習の適正な水準を確保するため、自動車教習所に対する指導員研修や立入検査を実施し、指導監督を強化する。

(2) 高齢運転者対策の推進

ア 高齢者講習の充実

(P23 重点施策第1章3(2)ア)

イ 臨時適性検査等の確実な実施

(P23 重点施策第1章3(2)イ)

ウ 高齢運転者標識を付けた車両に対する保護意識の醸成

(P24 重点施策第1章3(4)イ)

(3) 二輪車安全運転対策の推進

ア 免許取得時講習の充実

自動車教習所における教習等において、二輪車の運転に係る危険の予測、安全な運転に必要な技能及び知識等が身に付くよう取得時講習の充実を図る。

イ 指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備

指定自動車教習所を地域の交通安全センターに位置付け、自動二輪車安全運転講習及び原付講習等の充実に努める。

ウ 被害軽減を図るプロテクター着用の促進

二輪運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関団体と連携した広報啓発活動を行うなど、胸部等保護の重要性について理解促進に努める。

(4) 外国人運転者対策の強化

運転免許取得時の多言語化に加え、運転免許更新時における多言語の教材の活用等による交通安全教育の充実に努める。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月の改正を踏まえ、厳格に運用する。

(5) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティに関する交通ルールや安全利用のため、関係機関や関係事業者等と連携して、基本的な交通ルールの周知や、交通安全教育を推進する。

(6) 乗用型トラクターの安全運転対策の推進

乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(7) 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある認知症等の一定の病気等を有していると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

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る。

(8) 自動車安全運転センターの活用促進

県民に対し、自動車安全運転センターが行う運転経歴に係る証明書、交通事故証明書の発行業務の内容等について周知を図るとともに、安全運転中央研修所において行われる安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する各研修課程の紹介や入所案内を積極的に行い、活用促進を図る。

(9) 運転免許業務の充実

運転免許試験は、交通事故の傾向等最近の交通情勢を踏まえ、運転技能の有無が現実の交通環境において、的確に判定されるものになっているかを検証し、必要に応じた試験コースの見直しを行う。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化により、更新負担の軽減を図るとともに、令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、円滑な運用に努めるとともに、周知を図る。

高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を

図る。さらに、運転免許センターにおける身体障害者等のための資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

2 事業者に対する安全運転管理の指導

(1) 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（以下「安全運転管理者等」という。）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、安全運転管理者等による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、事業所内における安全運転管理が適切に行われるよう指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業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る。

このほか、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、安全運転の確保に資する車載機器であるドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(2) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

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・迷惑運転等の根絶と安全意識の醸成

点呼時における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ことにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、運転中のスマートフォンなど携帯電話等の画面注視や通話をしながら運転する行為、重大な交通事故にもつながる妨害運転（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とともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進する。

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、自動車運送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自動車運送事業者の安全に係る取組を強化する。

ウ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

新潟県貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

エ 交通事故情報の分析と活用

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、「事業用自動車事故調査委員会」による交通事故の原因分析・再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

オ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技术を活用した安全対策の推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

カ 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。

3 交通労働災害の防止

(1) 交通労働災害の防止

事業場に対して、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、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、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する。

(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、割増賃金、賃金形態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」(平成元年労働省告示第7号)の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び監督・監査結果の相互通報制度等の活用を図る。

4 道路交通に関する情報の収集と提供

(1) 道路交通情報の充実

安全で円滑な交通流を形成するため交通情報板や交通監視カメラ等の整備を推進し、交通渋滞、交通障害、所要時間等の必要な道路交通情報の充実を図る。

(2) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して交通事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有やICTの活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山の監視・警報体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

(3) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物・毒物劇物等の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、運送業者に対して、イエローカード(危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等、事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について指導徹底を図り、製造業者に対して、安全データシート(SDS*)等による情報提供の励行等を指導する。

また、運搬車両の交通事故による危険物・毒物劇物等の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に交通事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム、毒物劇物データベース等の活用を図る。

(4) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

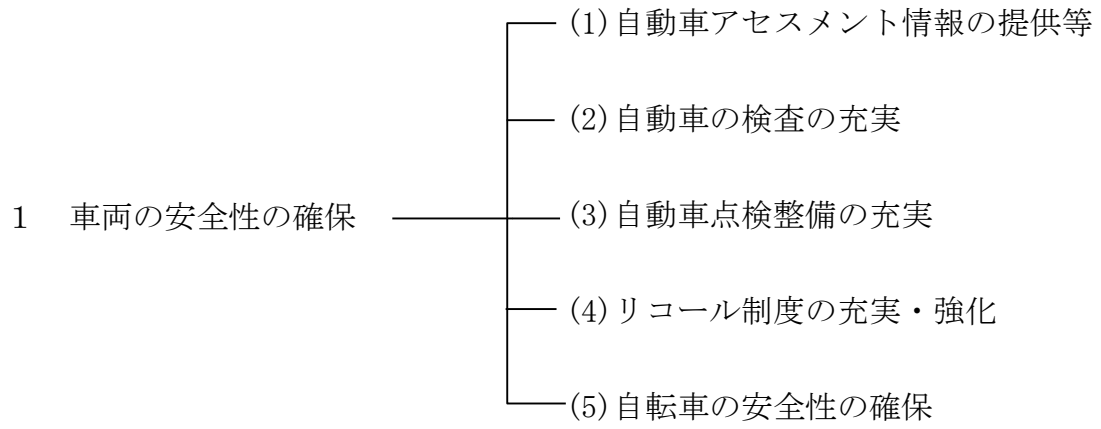
国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の運転者に対する確実な伝達や、コンテナロックの確実な実施等を定めた「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、関係者への周知徹底を推進することにより、適切かつ確実な実施を図る。

* SDS : Safety Data Sheet の略

第4章 車両の安全性の確保

第4章 車両の安全性の確保

[施策の体系]



1 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

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、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を定期的に提供することにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図る。

このほか、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ユーザー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る。

(2) 自動車の検査の充実

衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るため、現在の外観確認や測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載した不具合の情報を記録する車載式故障診断装置を用いた機能確認等により自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

さらに、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

(3) 自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

イ 不正改造車の排除

暴走族等による不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、

その的確な運用に努める。

ウ 自動車特定整備事業の適正化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、遵守事項である整備料金の掲示、概算見積書の交付等について、指導する。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図る。

オ 保安基準に適合しない車両に保安基準適合証を交付するなどの不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、保安基準に適合しない車両に保安基準適合証を交付するなどの不正事案の発生を防止するため、制度の適正な運用・活用を図り、事業者に対する指導監督を行う。

(4) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制に努める。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(5) 自転車の安全性の確保

ア 点検整備の普及促進

自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける気運を醸成する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、ライトの取付けの徹底と夜光反射材の普及促進を図り、自転車の被視認性向上を図る。

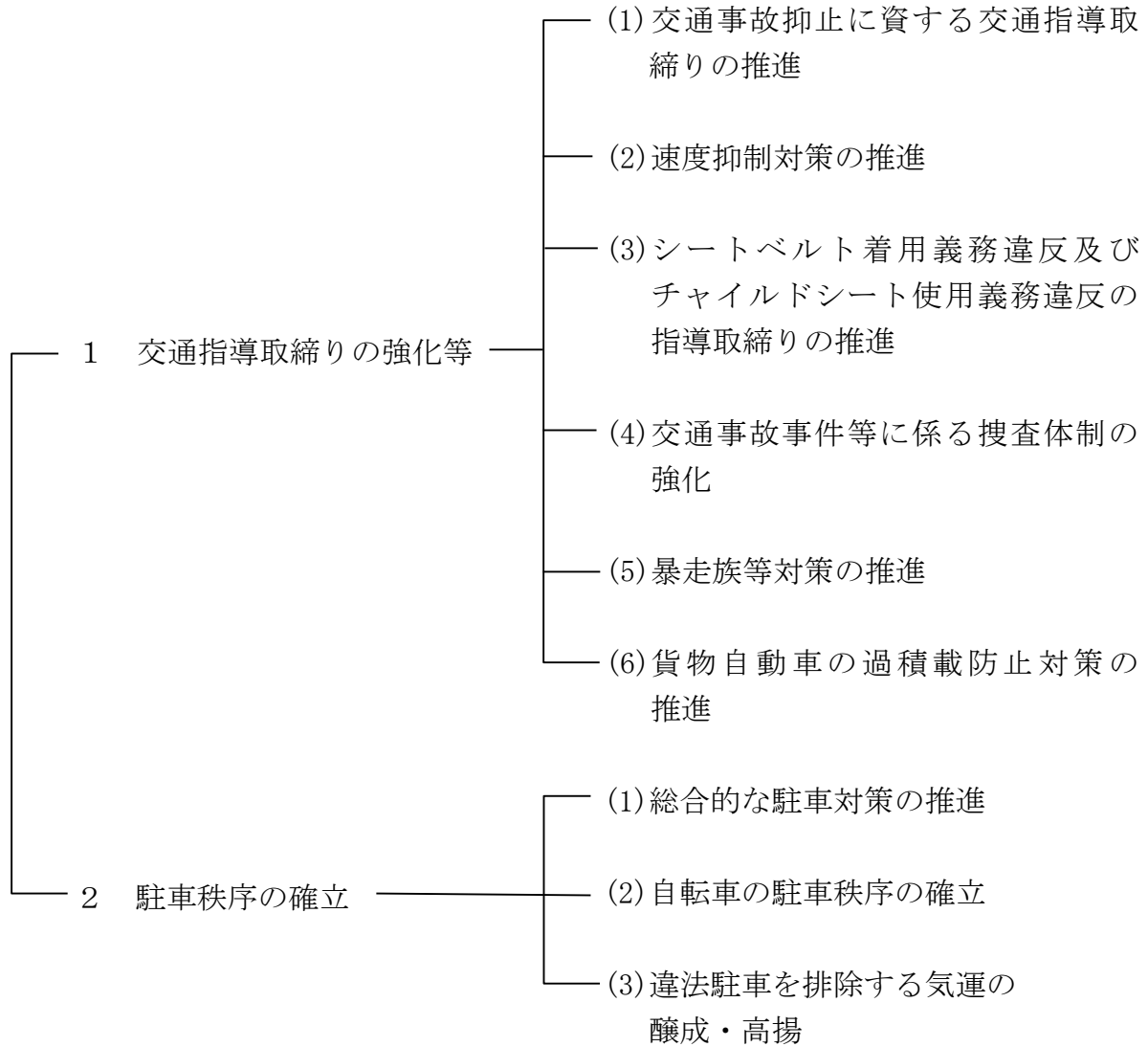
イ 損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者等の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入促進に向けた広報啓発活動を実施する。

第5章 道路交通秩序の維持

第5章 道路交通秩序の維持

[施策の体系]



1 交通指導取締りの強化等

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故が多発する場所や時間帯における街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い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する。

イ 高速道路等における交通指導取締りの強化等

高速道路等においては、交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び安全速度の定着化を図る。

また、交通指導取締りについては、重大事故に直結する悪質性・危険性・迷惑性の高い違反である、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りのほか、シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底を図るための交通指導取締りを強化する。

ウ 街頭活動の強化

(ア) 歩行者の保護誘導活動の強化

歩行者（特に子ども、高齢者）の保護誘導活動とともに、危険な横断行為に対する直接指導を強化する。

(イ) 街頭監視活動の強化

地域の交通実態や交通事故の発生状況等を踏まえ、赤色灯を点灯させた白バイやパトカーによる警戒活動、警察官による街頭指導を効果的に行い、違法行為の未然防止に努める。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車は「車両」であることの周知徹底を図るため、自転車利用者による信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、交通事故の原因となるような悪質・危険な違反行為に対しては厳正な取締りを推進する。

(エ) 特定小型原動機付自転車等の利用者に対する交通指導取締りの強化等

特定小型原動機付自転車については、悪質・危険な違反行為に対する取締りを強化し、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った利用者に対しては、特定小型原動機付自転車講習制度を実施し、違反の再発防止に努める。

また、ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、その運転には運転免許が必要であるなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図る。さらに、無免許運転等の悪質・危険な運転に対する取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法販売事業者対策を

図る。

エ 交通指導取締り体制の確立

交通警察官及び地域警察官の緊密な連携による交通指導取締り体制を確立し、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

オ 道路交通関係法令違反取締りの推進

道路運送車両法違反、道路運送法違反等の各種道路交通関係法令違反について、積極的な指導取締りを推進する。

カ 背後責任の追及

(ア) 飲酒運転、無免許運転、最高速度違反、過積載運転、過労運転及びこれらに起因する交通事故事件について、背後責任や使用者等の下命、容認に係る責任追及とともに関係機関への情報提供を徹底する。

(イ) 最高速度違反、過積載運転及び過労運転の違反車両の使用者に対して、公安委員会による指示及び使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

(ウ) 過積載を要求する荷主等の行為については、警察署長による再発防止命令の積極的な活用を図り、国土交通省等道路管理者と連携を図り、総合的な過積載防止対策を推進する。

(2) 速度抑制対策の推進

安全速度の定着化を図るため、交通事故の多発路線や通学路を重点に、可搬式速度違反自動取締装置や同装置の模型の運用、白バイやパトカーの警戒活動による速度抑制対策を推進する。

(3) 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推進

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、交通指導取締りを推進する。

(4) 交通事故事件等に係る捜査体制の強化

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（自動車運転死傷処罰法）第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件を視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進する。

イ 捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 先端技術を活用した科学的捜査の推進

交通事故事件捜査の高度化を図るため、3D レーザースキャナをはじめとする先端技術の活用を推進するほか、物理学や自動車工学などの専門的知識の涵養に努め、適正かつ緻密な鑑識活動により、科学的な交通事故解析を推進する。

エ 交通特殊事件捜査の推進

交通事故を偽装した殺人や傷害、いわゆる白タク*事件、交通事故に係る保険金詐欺事件、自動車の継続検査をめぐる不正事件、運転免許証の不正取得事件等交通特殊事件に対する捜査を的確に推進する。

(5) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族等に対する指導取締りの強化

暴走族や違法行為を敢行する旧車會に対しては、装備資機材の効果的な活用を図り、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の徹底を図る。

また、大規模集会・集団走行に関する事前情報を入手した場合には、集会等の主催者に対する個別指導、検問等を強化し、暴走行為等の封じ込め、検挙の徹底を図る。

イ 関係機関・団体等の連携強化

新潟県交通安全対策会議等を通じ、関係機関・団体等と連携を強化する。

また、家庭、学校、職場と連携を密にし、地域における暴走族追放気運の醸成を図る。

ウ 暴走族グループの解体及び加入阻止対策の推進等

検挙又は補導した暴走族に対しては、速やかな行政処分を行うとともに、グループの解体、構成員の離脱支援及び再組織化の防止を図る。

また、暴走族等の危険性・悪質性について理解を深めさせる等効果的な暴走族追放気運の高揚を図る。

エ 整備不良車両の取締りの推進

暴走行為を助長するような不正改造等や着色フィルムの貼付等の整備不良車両については、指導取締りを推進する。

オ 学校における暴走族対策

小学校・中学校、義務教育学校及び中等教育学校（前期課程）において、暴走行為の反社会性・危険性について認識を深めさせるよう指導する。

高等学校及び中等教育学校（後期課程）において、暴走行為の反社会性・危険性について認識を深めさせるとともに、生徒に対する指導の充実を図る。

また、家庭、関係機関・団体等と連携し、暴走族追放気運の高揚を図る。

カ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

* 白タク：白タクシーの略。タクシー営業に必要な許可を受けずに自家用車で営業している違法タクシー

(6) 貨物自動車の過積載防止対策の推進

ア 事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

イ 特殊車両に対して適正な積載量・安全な運行形態を遵守するよう指導を実施する。

また、特殊車両計測装置の設置を推進し、過積載運行の特殊車両の捕捉率を高め、指導の徹底を図る。

2 駐車秩序の確立

(1) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見・要望等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にも配慮し、地域の交通実態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する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 取締り活動ガイドライン等に沿った指導取締り

放置車両確認事務の民間委託により違法駐車取締りの執行力を強化し、地域住民の意見・要望等を踏まえて策定した違法駐車取締りの重点地区等を定めた取締り活動ガイドライン等に基づいた指導取締りを推進する。

(イ) 使用者責任と運転者責任の追及

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(2) 自転車の駐車秩序の確立

ア 自転車等駐車場の整備等の働きかけ

道路交通に支障を与える路上放置自転車については、自治体や道路管理者への自転車等駐車場の整備及び放置自転車の撤去を根拠づける条例の制定等の働きかけを行うなど、自転車の整理、撤去を推進する。

イ 自転車等駐車対策関係条例の運用支援

「自転車等駐車場条例」、「自転車等放置防止条例」等の自転車等駐車対策関係条例の制定市町村と連携を密にして、条例制定の趣旨を十分に活かした効果的な運用を支援する。

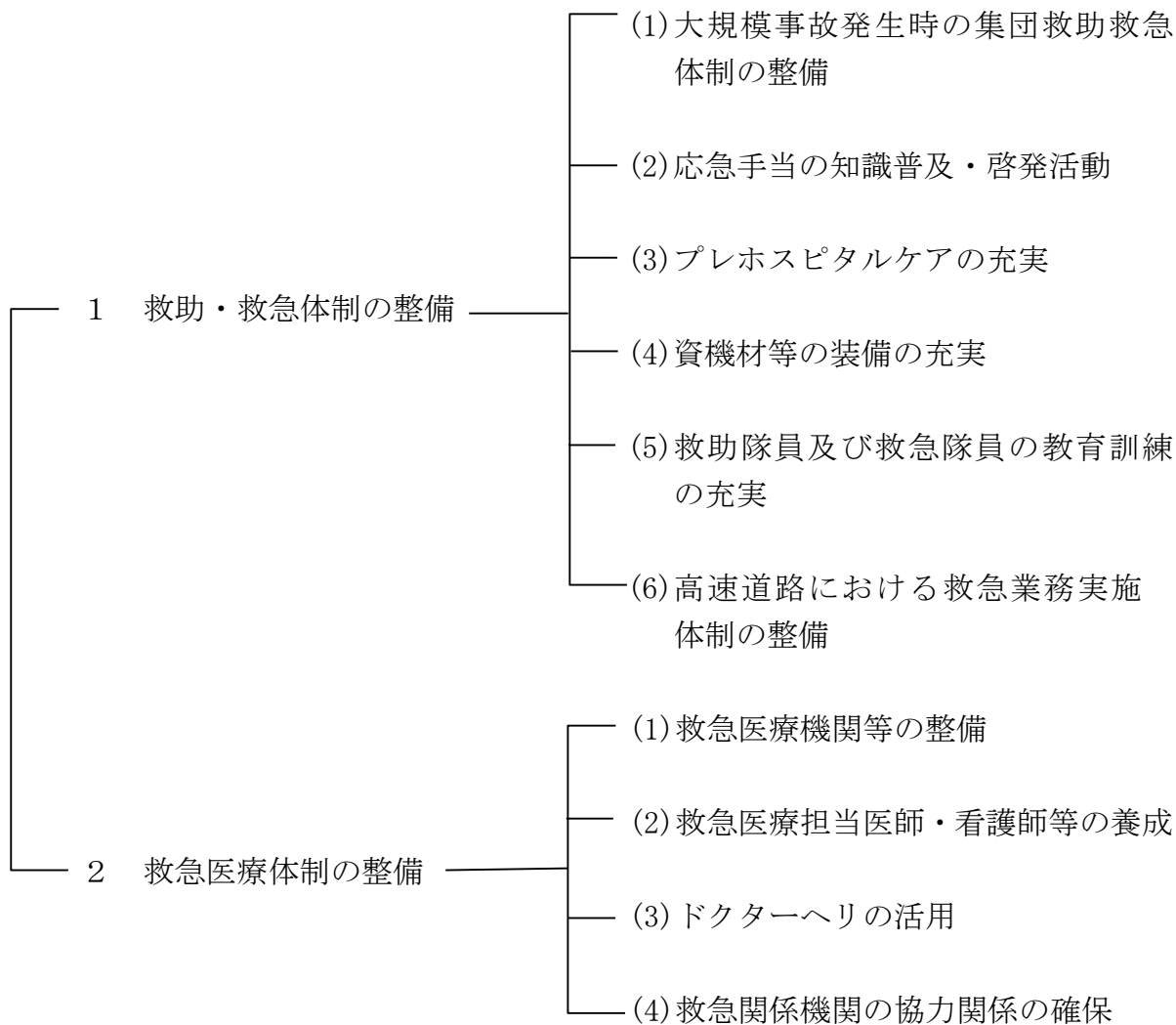
(3) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

第6章 救助・救急活動の充実

第6章 救助・救急活動の充実

[施策の体系]



1 救助・救急体制の整備

(1) 大規模事故発生時の集団救助救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(2) 応急手当の知識普及・啓発活動

ア 学校教育における応急手当の指導

中学校・中等教育学校及び高等学校の保健体育の授業において、実習を重視した応急手当の指導を充実させるよう指導する。

イ 心肺蘇生法等の応急手当に係る普及啓発活動の推進

バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED*）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等や「救急の日」等の機会を通じて、普及啓発活動を推進するとともに、応急手当指導員等の養成、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

また、AEDについては、公共施設への設置を促進するとともに、医師会、日本赤十字社新潟県支部及び消防機関等と連携した講習会や実技指導の実施を併せて進め、県民の救命率の向上を図る。

ウ 自動車教習所における応急救護措置の知識普及

自動車教習所で実施している応急救護処置教習（講習）において指導内容の充実を図り、応急救護に関する知識及び技能の普及・啓発を推進する。

(3) 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、県内消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

(4) 資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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する。

(5) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

(6) 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、東日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防

* AED : Automated External Defibrillator の略

法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と東日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、東日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、東日本高速道路株式会社及び関係市町村等は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの施設・設備の充実促進等、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、地域内の医療機関の役割分担に応じた第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進める。

(2) 救急医療担当医師・看護師等の養成

ア 救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育・臨床研修において、救急医療に関する教育研修の充実に努める。

イ 看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程における救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

(3) ドクターヘリの活用

交通事故等で負傷した患者の救命率向上や後遺症軽減のため、救急専門医師及び看護師を救急現場に派遣し、現場から救命医療を実施し、速やかに救急医療機関へ搬送できるドクターヘリを活用する。

(4) 救急関係機関の協力関係の確保

消防機関による傷病者の搬送及び医療機関による傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」を策定し、救急医療機関及び消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

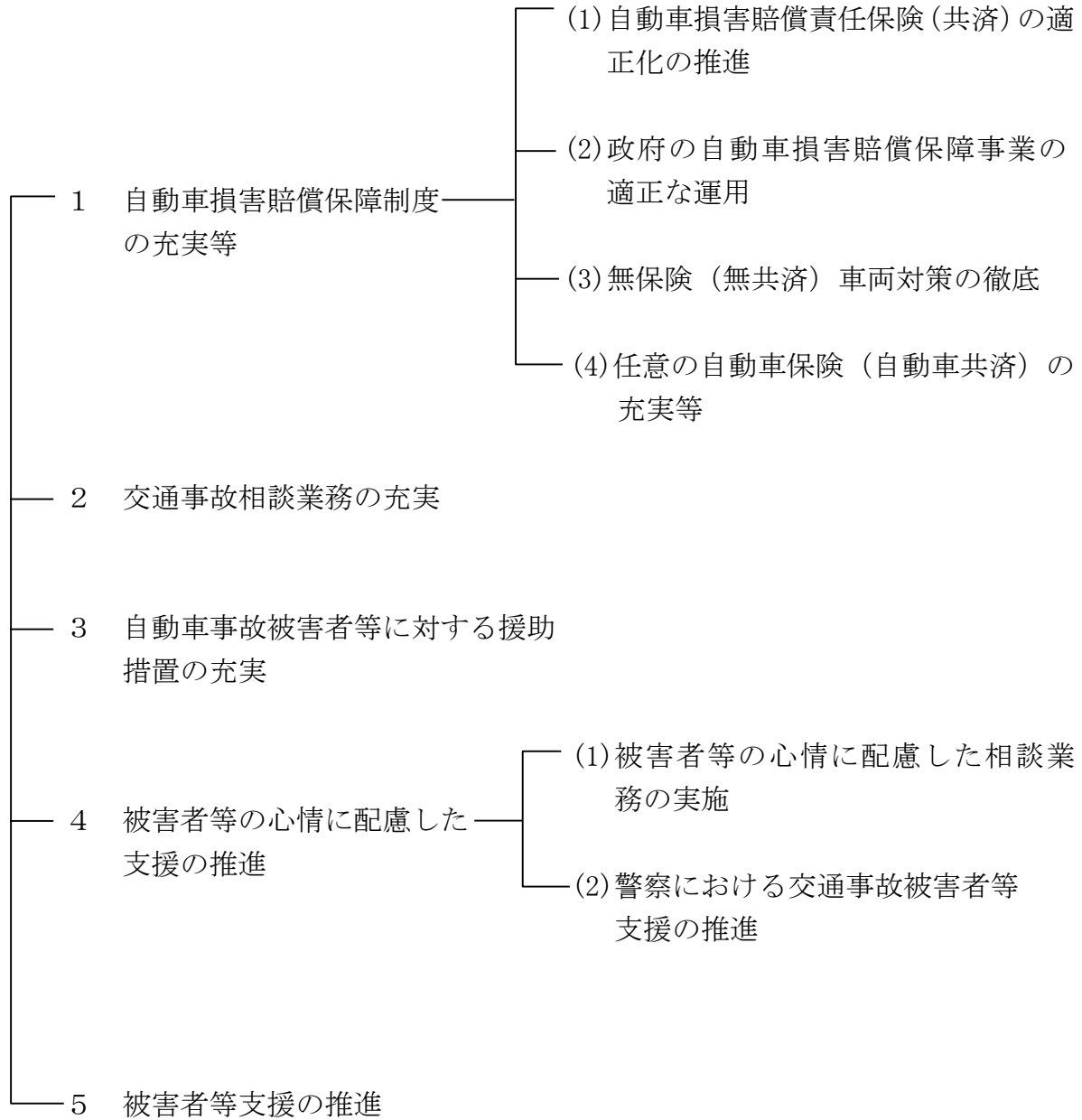
また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に配置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

なお、これらは、道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

第7章 被害者等支援の充実と推進

第7章 被害者等支援の充実と推進

[施策の体系]



1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供が徹底されるよう保険会社（組合）への指導を図るとともに、指定紛争処理機関による紛争等の調停等により、保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

(2) 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済する観点から、政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

(3) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について、広報活動等を通じて広く県民に周知を図るとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対する自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知を行う。

(4) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化しており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けた指導を行う。

2 交通事故相談業務の充実

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、県庁内に交通事故相談所を設置し、専任の相談員を配置しているが、より相談者のニーズに応えられる適切な相談対応となるよう研修会等により相談員の資質の向上を図る。

また、市町村相談窓口や日弁連交通事故相談センター等と連携を図り、相談者等の相談窓口の選択肢が広がるよう相互に補完する。

さらに、新潟県公安委員会が指定した新潟県交通安全活動推進センターにおいて、相談員を配置して経済的被害の回復のみならず、精神的被害の回復に関しても被害者等からの相談に応じ、適切な助言を行う。

3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については、個々のニーズに合った支援を行うため、関係機関との連携に努め、今後も各事業の内容の見直し等を行い、社会的必要性の高い事業

を充実していく。

交通遺児等に対し、公益財団法人新潟県交通遺児基金による給付事業、激励事業の充実を図るとともに、独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付、交通遺児育成基金が行う基金事業等の周知に努める。

また、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による介護料の支給等の各種被害者救済対策等について広く周知し、被害者が個々のニーズに合わせた情報と支援が受けられるよう、関係機関との連携を図る。

4 被害者等の心情に配慮した支援の推進

(1) 被害者等の心情に配慮した相談業務の実施

時として心身の不安を抱えた交通事故被害者等から相談が寄せられることもあるが、事務的にならず相手により精神的ケアにも配慮することが重要であり、研修会等において相談員の資質の向上を図る。

(2) 警察における交通事故被害者等支援の推進

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害にあわれた方へ」を活用する。特に、ひき逃げ事件や死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況、裁判の結果等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、死亡事故の遺族等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や処分内容についての問い合わせに応じ、適切な情報提供を図る。

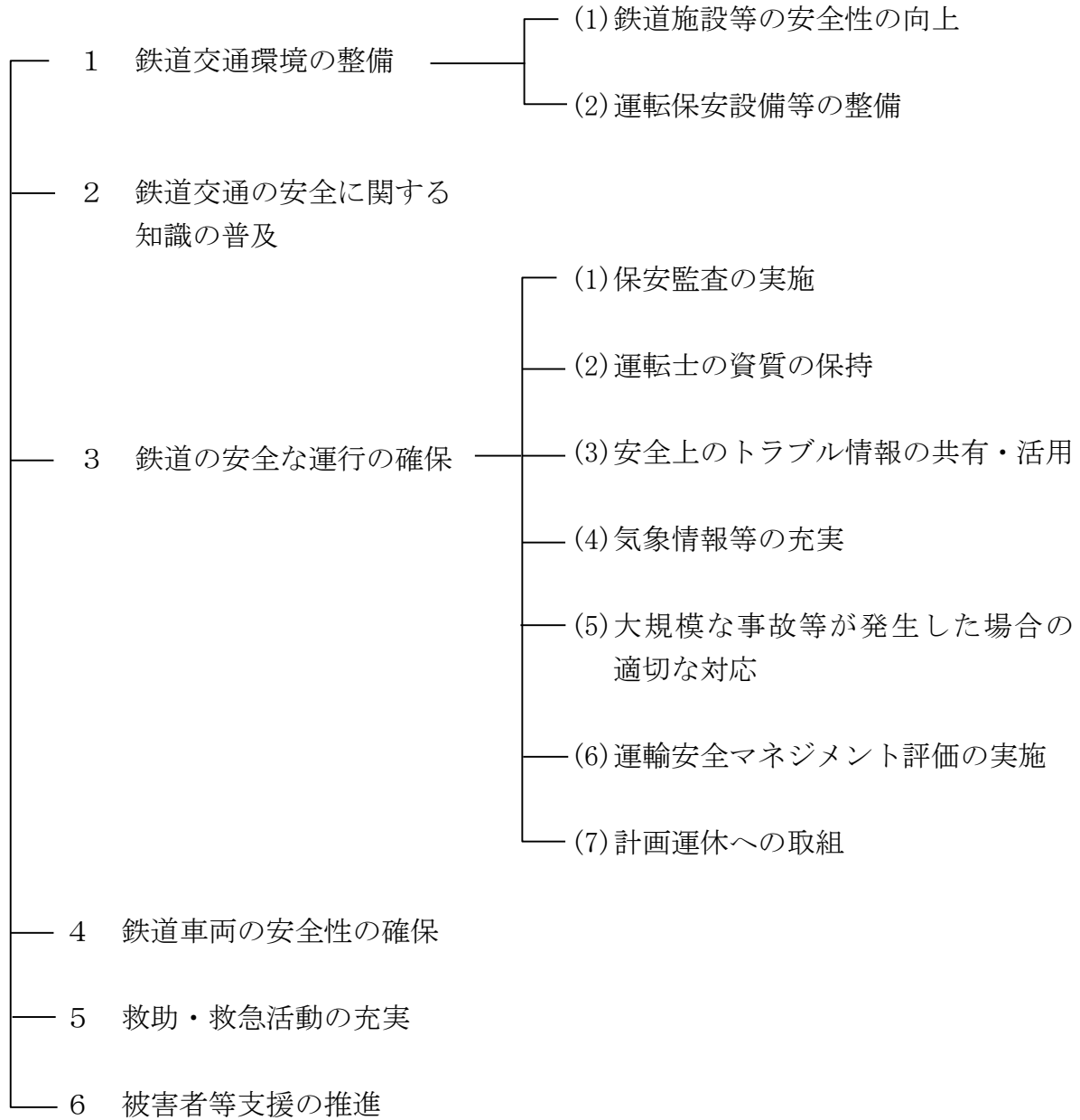
5 被害者等支援の推進

国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、及び被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)等を担っており、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進める。

Ⅱ 鉄道交通の安全についての施策

II 鉄道交通の安全についての施策

[施策の体系]



1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等により安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を推進する。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。軌道設備の整備にあたっては、研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して、技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点状ブロックの整備等のハード対策や駅員等による乗車・降車の誘導案内等のソフト対策による総合的な転落防止対策を推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS*）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備については、完了している。期限が定められたもの以外のこれらの装置の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施や、酔客に対する事故防止のための注意喚起等の広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切

* ATS : Automatic Train Stop の略

* 運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの：1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100キロメートル毎時を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの

な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故、同種トラブルの発生時等、特に必要と認める場合にも臨時に保安監査を行う。実施にあたっては、メリハリの効いたより効率的な保安監査を実施することにより、鉄道輸送の安全を確保する。監査においては、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等を確認し、適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、事業者等に対し、運転管理者及び乗務員指導管理者による運転士への教育等についての措置が適切に講じられるよう指導し、資質の保持に努める。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより、事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。

また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供する。

さらに、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報（予報及び警報）の鉄道交通における利活用の推進を図る。なお、噴火警戒レベルに応じて鉄道事業者等がとるべき防災対応について、平常時からの火山防災協議会における共同検討を通じて合意を図る。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を

的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うにあたっては、訪日及び在留外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど事業者の取組の深化を促進する。

(7) 計画運休への取組

大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予想される場合は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止する等、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うにあたっては、訪日及び在留外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

過去に発生した事故の事例や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関して保安上の観点から確認を行う。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する AED の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

6 被害者等支援の推進

国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、及び被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担っており、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

Ⅲ 踏切道の安全についての施策

Ⅲ 踏切道の安全についての施策

[施策の体系]

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
- 2 踏切道の統廃合の促進
- 3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
 - (1) 踏切保安設備の整備
 - (2) 踏切道の実態に即した通行禁止等の交通規制の実施
- 4 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 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号 令和3年3月31日一部改正）に基づき、踏切道改良基準により「課題のある踏切」の改良を推進する。

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設にあたっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道がない又は狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和6年1月に改正した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道*など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がない又は歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、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、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵

* 第3、4種踏切道：第3種踏切道とは、警報器は設置されているが遮断機が設置されていないもの。第4種踏切道とは、警報器、遮断機いずれも設置されていないもの。

等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、AI*等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

(2) 踏切道の実態に即した通行禁止等の交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要により自動車通行止め、大型自動車通行止め等の交通規制を実施する。

4 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

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等医療機関への踏切事故防止パンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

* AI : Artificial Intelligence の略

参 考 資 料

- 1 交通安全対策基本法（抜粋）
- 2 交通安全対策基本法施行令（抜粋）
- 3 新潟県交通安全対策会議条例
- 4 新潟県交通安全対策会議運営要綱
- 5 新潟県交通安全対策会議委員一覧

1 交通安全対策基本法(抜粋)

〔昭和 45 年 6 月 1 日〕
〔法律 第 110 号〕

〔改正〕	昭和	46 年 6 月 2 日	法律	第 98 号
	同	50 年 7 月 10 日	同	第 58 号
	同	58 年 12 月 2 日	同	第 80 号
	平成	11 年 7 月 16 日	同	第 102 号
	同	11 年 12 月 22 日	同	第 160 号
	同	18 年 5 月 17 日	同	第 38 号
	同	23 年 8 月 30 日	同	第 105 号
	同	25 年 6 月 14 日	同	第 44 号
	同	27 年 9 月 11 日	同	第 66 号

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所管事務)

第 16 条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 都道府県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、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- (3) 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第 17 条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。

- (1) 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
- (2) 都道府県教育委員会の教育長
- (3) 警視総監又は道府県警察本部長
- (4) 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
- (5) 地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
- (6) 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

- (7) その他都道府県知事が必要と認めて任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、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。
 - 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(都道府県交通安全計画等)

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 都道府県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) 前号に掲げるもののほか、都道府県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

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当核区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画(以下「都道府県交通安全実施計画」という。)を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に抵触するものであつてはならない。

- 4 都道府県交通安全対策会議は、第 1 項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

- 5 都道府県交通安全対策会議は、第 3 項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

- 6 第 4 項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全計画の変更について準用する。

2 交通安全対策基本法施行令(抜粋)

〔昭和 45 年 6 月 8 日〕
〔法律 第 175 号〕

〔改正〕昭和 62 年 3 月 20 日 政令第 54 号
平成 17 年 6 月 1 日 政令第 203 号

(都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準)

第 5 条 交通安全対策基本法(以下「法」という。)第 17 条第 5 項の政令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 1 会長は、会務を総理するものとする。
- 2 会長は事故があるとき、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。
- 3 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の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、都道府県知事が任命するものとする。
- 4 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。
- 5 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
- 6 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- 7 幹事は、都道府県交通安全対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐するものとする。
- 8 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
- 9 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議に諮って定めるものとする。

3 新潟県交通安全対策会議条例

昭和 45 年 10 月 15 日
新潟県条例第 48 号

[改正] 昭和 48 年条例第 39 号、49 年第 8 号、59 年第 60 号、62 年第 6 号、平成 6 年第 3 号、
7 年第 61 号、14 年第 5 号、17 年第 75 号、26 年第 13 号、令和 3 年 12 月第 41 号

(趣旨)

第 1 条 この条例は、交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号。以下「法」という。)第 17 条第 5 項の規定に基づき、新潟県交通安全対策会議(以下「会議」という。)の組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(会長)

第 2 条 会長は、会務を総理する。

- 2 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(委員及び特別委員)

第 3 条 次の各号に掲げる委員の定数は、当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 法第 17 条第 3 項第 4 号に規定する知事の事務部局に属する職員のうちから指名される委員 10 人以内
 - (2) 法第 17 条第 3 項第 6 号に規定する市町村長のうちから任命される委員 2 人以内
 - (3) 法第 17 条第 3 項第 6 号に規定する消防機関の長のうちから任命される委員 1 人
 - (4) 法第 17 条第 3 項第 7 号に規定する知事が必要と認めて任命する委員 5 人以内
- 2 前項第 2 号から第 4 号までに規定する委員の任期は、2 年とする。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。
- 3 前項の委員は、再任されることができる。
- 4 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の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知事が任命する。
- 5 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。
- 6 委員及び特別委員は、非常勤とする。

(昭 49 条例 8・昭 62 条例 6・平 17 条例 75・平 26 条例 13・一部改正)

(幹事)

第 4 条 会議に幹事若干人を置く。

- 2 幹事は、委員の属する機関のうちから、知事が任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

4 幹事は、非常勤とする。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、総務部において処理する。

(昭48条例39・昭59条例60・平6条例3・平7条例61・平14条例5・令3条例41・一部改正)

(雑則)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和48年条例第39号)抄

(施行期日)

1 この条例は、昭和48年8月1日から施行する。

附 則(昭和49年条例第8号)

この条例は、昭和49年4月1日から施行する。

附 則(昭和59年条例第60号)抄

(施行期日)

1 この条例は、昭和60年4月1日から施行する。

附 則(昭和62年条例第6号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則(平成6年条例第3号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附 則(平成7年条例第61号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成8年4月1日から施行する。

附 則(平成14年条例第5号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成14年4月1日から施行する。

附 則(平成17年条例第75号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成26年条例第13号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(令和3年条例第41号)抄

(施行期日等)

1 この条例は、令和4年4月1日から施行する。

◇根拠条文

○交通安全対策基本法第17条第5項

4 新潟県交通安全対策会議運営要綱

(趣 旨)

第1 この要綱は、新潟県交通安全対策会議条例(昭和45年新潟県条例第48号)第6条の規定に基づき、新潟県交通安全対策会議(以下「会議」という。)の議事その他運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(会 議)

第2 会議は、毎年1回以上開催するものとし、会長が招集する。
2 会議の招集通知には、会議の日時・場所及び付議すべき事項を記載しなければならない。
3 会議の下に、ワーキングチームを設置することができる。

(議 長)

第3 会長は、会議の議長となる。
2 会長が議長を務めることができないときは、会長があらかじめ指名した委員が議長の職務を代行する。

(議 事)

第4 会議は、委員の総数の半数以上が出席しなければ開くことができない。
2 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。
3 委員がやむを得ない事由により出席できないときは、委員の属する機関の職員を代理人として選任し、その職務を行わせることができる。

(会議の記録)

第5 会長は、会議の状況とその概要を記録し、保存しなければならない。

(幹事会)

第6 会長は、必要の都度幹事をもって構成する幹事会を開催し、事務を処理させる事ができる。
2 幹事会は、県総務部長がこれを招集し議長となる。

(代表幹事会)

第7 幹事会の議長は、緊急又は簡易な事項を処理させるため、幹事の中から代表幹事を指名することができる。
2 代表幹事をもって構成する代表幹事会で処理した事項については幹事会に報告し承認を受けなければならない。

(その他)

第8 委員及び幹事は、異動が生じた場合は、すみやかに会長に報告しなければならない。

附 則

この要綱は、平成6年4月1日から施行する。

この要綱は、平成8年4月1日から施行する。

この要綱は、平成14年4月1日から施行する。

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

この要綱は、平成29年5月23日から施行する。

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

5 新潟県交通安全対策会議委員一覧

法定 区分		所 属 機 関	委 員			
			職 名			
第3項	1号	関 東 管 区 警 察 局	総務監察部長兼広域調整部長			
		関 東 経 済 産 業 局	総 務 企 画 部 長			
		北 陸 信 越 運 輸 局	総 務 部 長			
		新 潟 地 方 気 象 台	台 長			
		信 越 総 合 通 信 局	総 務 部 長			
		新 潟 労 働 局	労 働 基 準 部 長			
		北 陸 地 方 整 備 局	道 路 部 長			
	2号	新 潟 県 教 育 委 員 会	教 育 長			
	3号	新 潟 県 警 察	本 部 長			
	4号	新 潟 県	総 務 部 長	防 災 局 長		
			福 祉 保 健 部 長	農 林 水 産 部 長		
			農 地 部 長	土 木 部 長		
			交 通 政 策 局 長	男 女 平 等 ・ 共 同 参 画 統 括 監		
			5号	新 潟 市	市 民 生 活 部 長	
			6号	新 潟 県 市 長 会	十 日 町 市 長	
				新 潟 県 町 村 会	聖 籠 町 長	
	新 潟 県 消 防 長 会	新 潟 県 消 防 長 会 長 (新 潟 市 消 防 局 局 長)				
	7号	公益財団法人新潟県交通安全協会	会 長			
		公益社団法人にいがた被害者支援センター	理 事			
		一般財団法人新潟県老人クラブ連合会	副 会 長			
		新潟県小中学校PTA連合会	顧 問			
		新潟県保育連盟	常 任 理 事			

法定 区分		所 属 機 関	特 別 委 員	
			職 名	
第4項	東日本高速道路株式会社新潟支社	執 行 役 員 新 潟 支 社 長		
	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社	執 行 役 員 新 潟 支 社 長		
	北 越 急 行 株 式 会 社	代 表 取 締 役 社 長		
	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社	執 行 役 員 金 沢 支 社 長		
	えちごトキめき鉄道株式会社	代 表 取 締 役 社 長		