

第11次魚沼市交通安全計画



新潟県交通安全マスコット
ルルちゃん

魚沼市交通安全対策会議

目次

第1章 総論

I 計画の考え方	2
1 計画の基本理念	2
2 計画の性格・期間等	2
II 交通事故等の現状	3
1 道路交通事故の推移と現状	3
2 鉄道事故の現状	10
III 交通安全計画における課題	12
1 重点課題	12
2 その他の課題	15
IV 目標	16

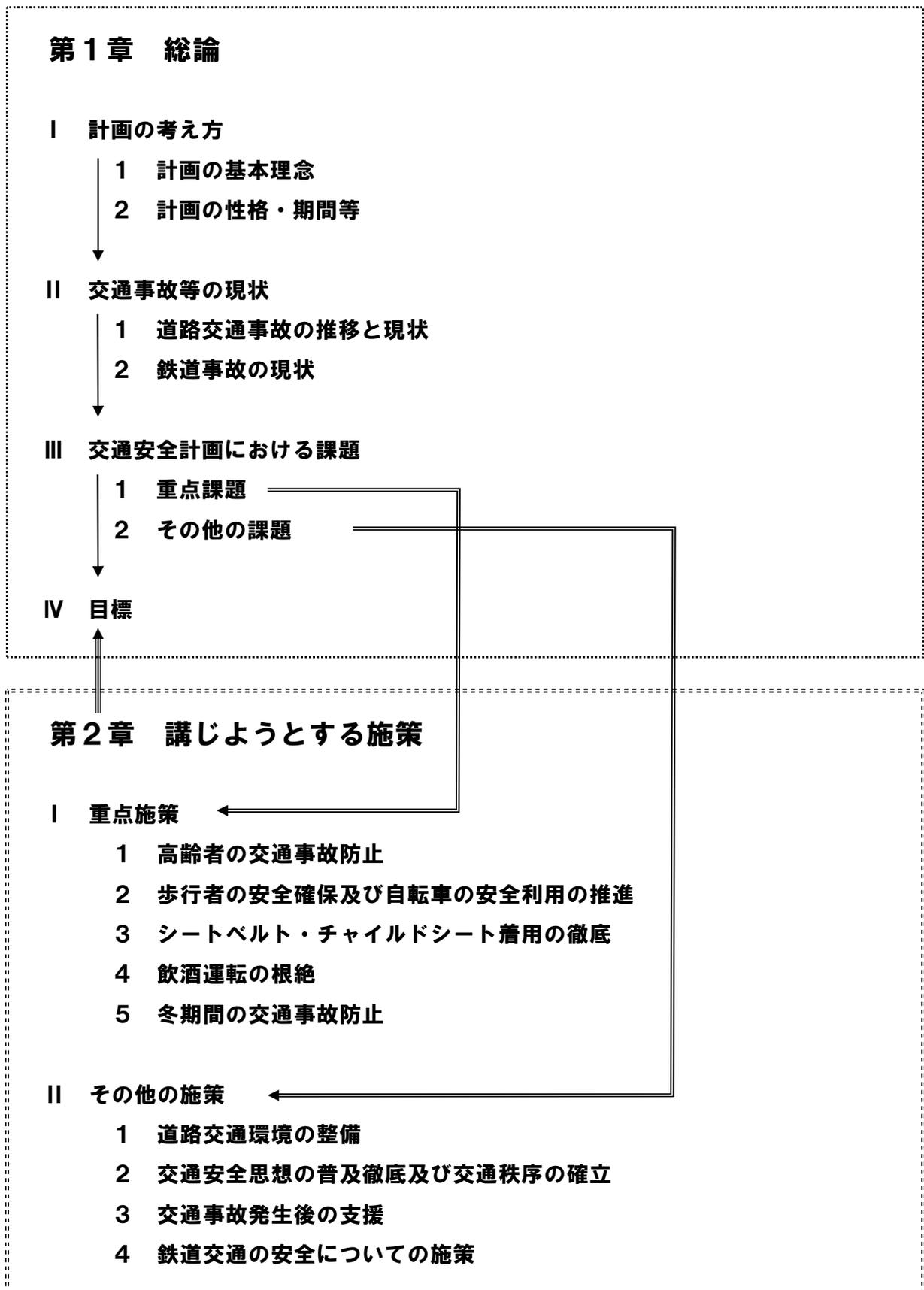
第2章 講じようとする施策

I 重点施策	18
1 高齢者の交通事故防止	18
2 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用の推進	19
3 シートベルト・チャイルドシート着用の徹底	20
4 飲酒運転の根絶	21
5 冬期間の交通事故防止	21
II その他の施策	23
1 道路交通環境の整備	23
2 交通安全思想の普及徹底及び交通秩序の確立	24
3 交通事故発生後の支援等	26
4 鉄道交通の安全についての施策	27

参考資料

I 交通安全対策基本法(抜粋)	29
II 魚沼市交通安全条例	30
III 魚沼市交通安全対策会議条例	32
IV 魚沼市交通安全都市宣言	33
V 魚沼市交通安全対策会議委員一覧	34

第1 1次魚沼市交通安全計画の体系



第1章 総論

I	計画の考え方	2頁
II	交通事故等の現状	3頁
III	交通安全計画における課題	12頁
IV	目標	16頁

I 計画の考え方

1 計画の基本理念

本市が目指すまちの将来像の実現に向けた「魚沼市第二次総合計画」で示されている「人が集い、学び、支えあうまち 魚沼」を構築していくためには、市民の安全で安心な暮らしを確保していくことが重要です。

交通安全の確保は、安全で安心な社会のために重要な要素であることから、魚沼市発足と同時に「第7次魚沼市交通安全計画」（次数は国、県の交通安全計画に準拠）、平成29年度からは「第10次魚沼市交通安全計画」を策定し、その計画に沿って関係行政機関等が一体となり、各種施策を推進してきました。

その結果、国・県と同様に本市においても交通事故発生件数は減少し、小出警察署管内の件数は、魚沼市が発足した平成16年と比較し、令和2年は5分の1以下になりました。

しかし、高齢者が被害者にも加害者にもなってしまう交通事故は依然として高い割合を占めています。

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次魚沼市交通安全計画は、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案し、交通事故のない社会を目指すこと、また、高齢者や子ども等の交通弱者の安全を確保する「人優先」の交通安全思想の一層の普及を図り、市をはじめ関係機関・団体・市民が一体となって、誰もが安心して外出したり移動したりできる魚沼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

(1) この計画は、魚沼市交通安全対策会議が新潟県の第11次交通安全計画に基づき策定するもので、本市における陸上交通の安全に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するため、本市と本市を管轄する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。策定に当たっては魚沼市の実情に合ったものとなるように配慮しました。

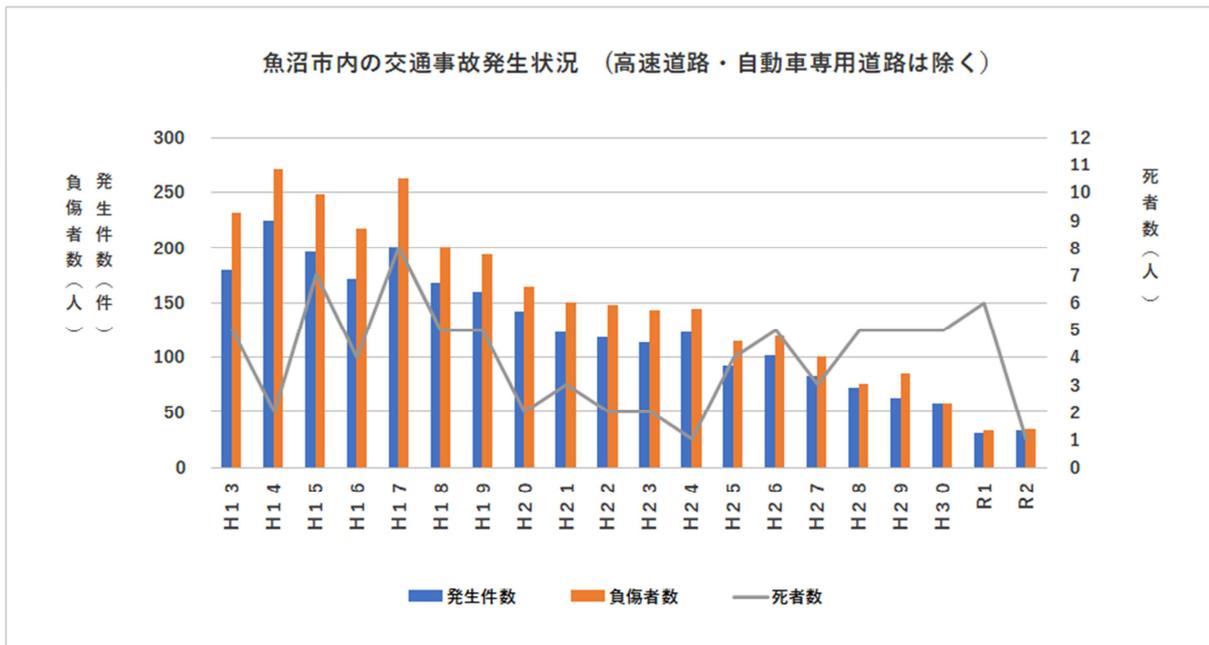
(2) この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、年度ごとの具体的な事業計画については、毎年度この計画に基づき「魚沼市交通安全実施計画」を策定します。

II 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

本市の交通事故は、平成8年に発生件数220件、負傷者数260人、死者数9人という最悪の事態となり、その後、死者数は減少傾向にあったものの、平成17年には10月時点で死者数8人という危機的状況となり、交通事故防止緊急対策運動を実施するに至りました。その結果、平成17年は発生件数200件、負傷者数262人、死者数8人と、ピーク時に次ぐ状況となりましたが、以降は減少を続け、令和元年には発生件数30件、負傷者数32人と過去最少となりました。



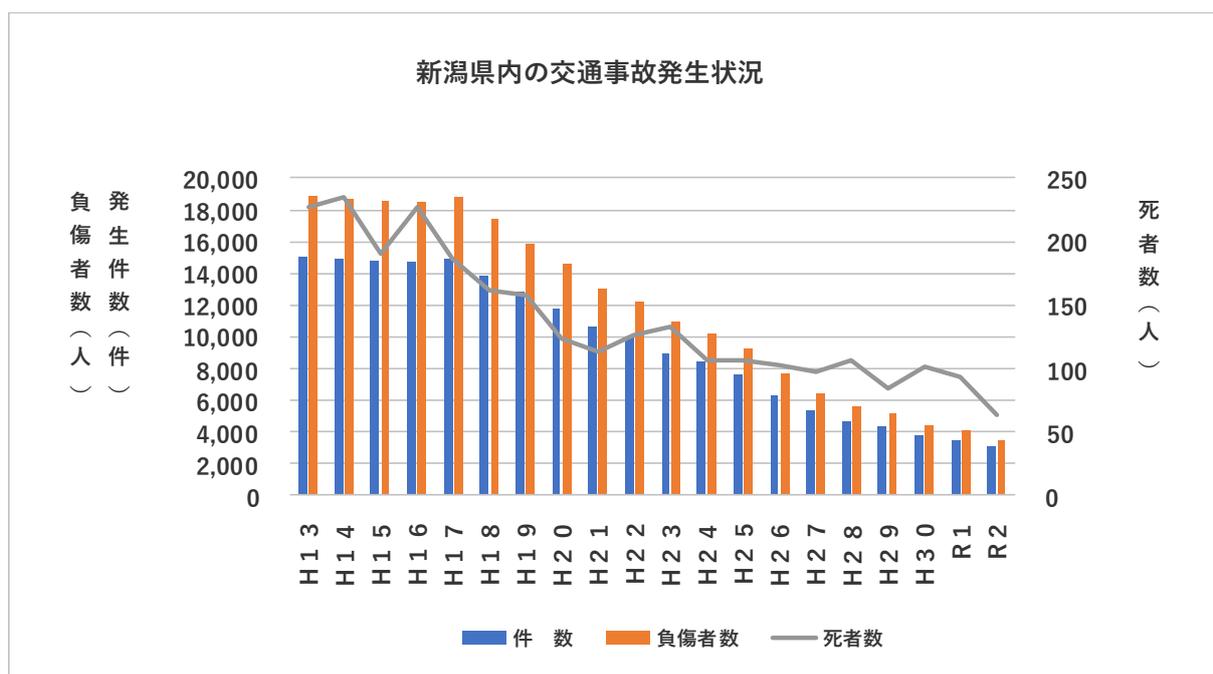
新潟県内の交通事故は、戦後、高度成長の進展とともに、自動車保有台数が急増したことなどにより、増加の一途をたどりました。特に昭和46年には交通事故による死者は400人を突破し、翌47年には史上最悪の444人となり、発生件数も1万4千件ののぼりました。

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、県内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、新潟県内でも平成4年には17年ぶりに死者が300人を超えました。

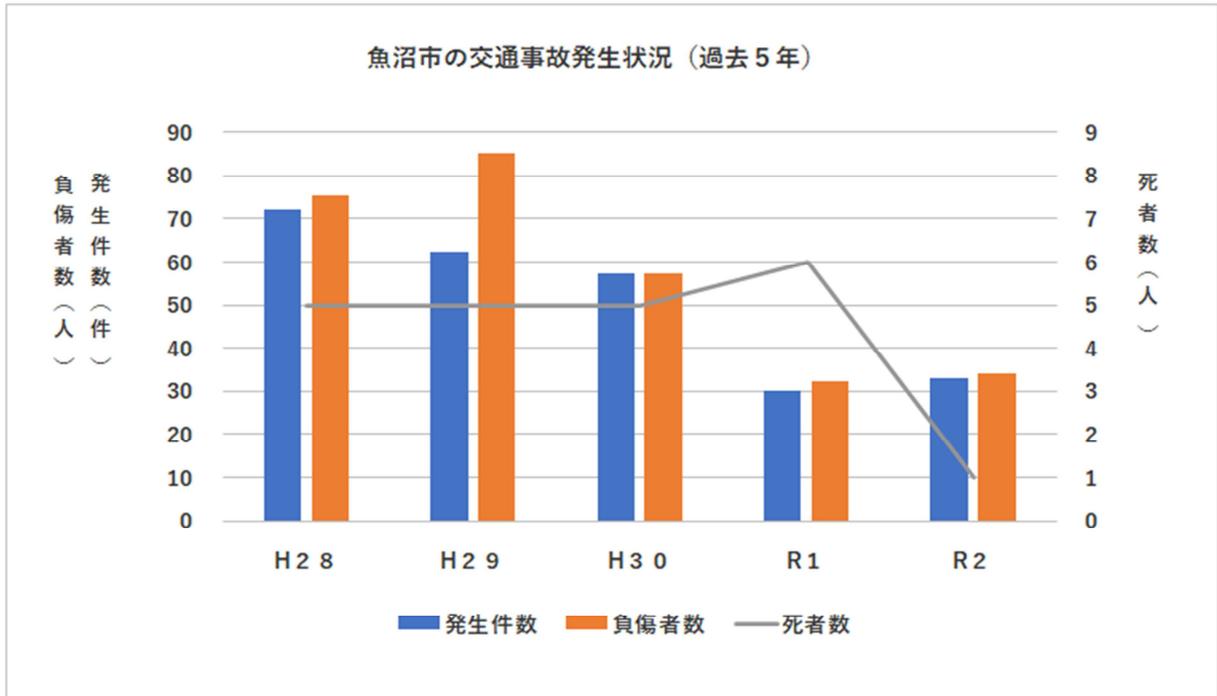
その後、平成5年をピークに減少傾向を続け、平成15年には17年ぶりに死者が200人を割り190人に、平成27年には、はじめて死者が100人を割り97人となり、令和2年は新型コロナウイルス感染拡大防止のための外出自粛などの影響もありましたが、64人にまで減少しました。



(2) 現状

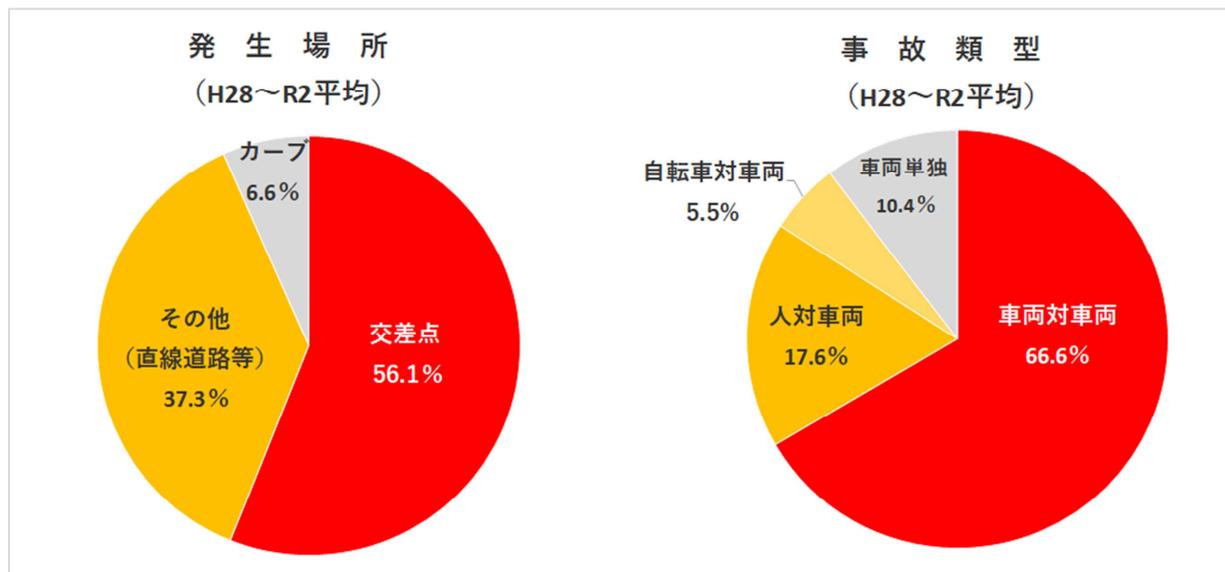
過去5年の状況から本市の現状について見ると、発生件数は毎年減少し、令和元年には発生件数、負傷者ともに大幅に減って過去最少となりました。令和2年は33件、負傷者数は34人と微増となりましたが、過去最少水準にあると言えます。しかし、死者数は、平成24年と並び令和2年に1人となった以外、毎年複数人死者が出ている状況が続いています。

	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	72件	62件	57件	30件	33件
負傷者数	75人	85人	57人	32人	34人
死者数	5人	5人	5人	6人	1人
死者の発生割合	6.9%	8.1%	8.8%	20.0%	3.0%



① 発生場所・事故類型

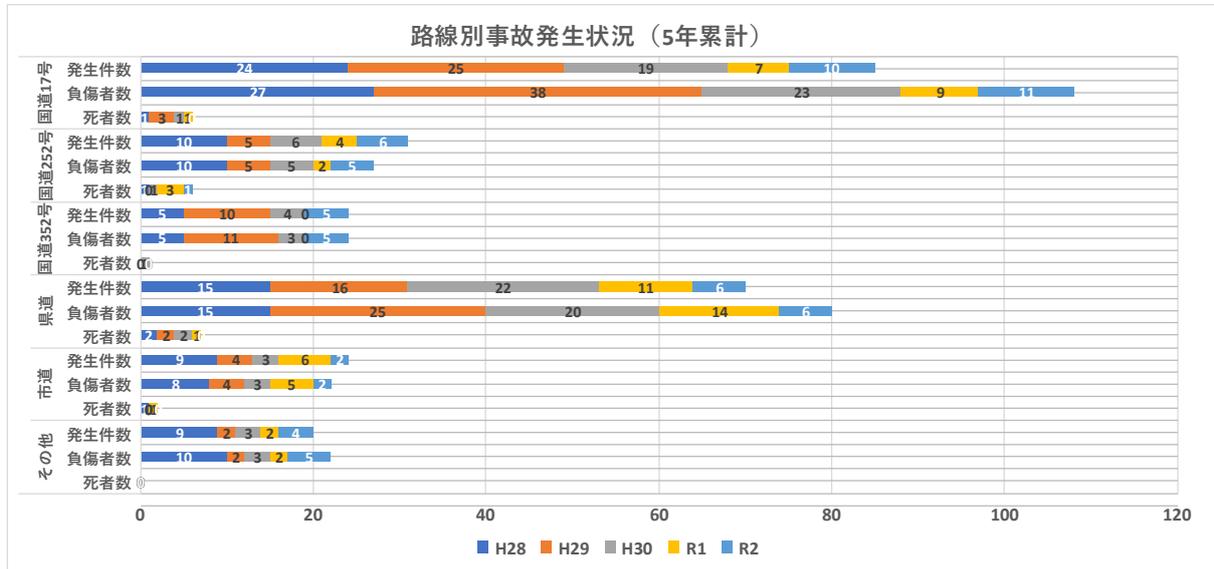
交通事故の発生場所は、交差点やその付近が全体の56.1%、直線道路等が37.3%を占めています。発生する事故は車両同士の衝突が3分の2を占めていますが、車両が歩行者や自転車と衝突する事故も2割強あり、死亡事故などの重大事故の発生に繋がっています。



② 発生場所（路線別）

路線別の過去5年間の累計では、国道17号で多く発生しており、次いで県道、国

道252号となっています。また、死者数では、県道が最も多い7人、次いで国道17号、252号となっており、通行量が多い、広い道幅の、速度が出やすい幹線道路で多い傾向があります。



③ 発生場所（地域別）

旧町村地域別では、小出地域が最も多く、次いで堀之内地域、湯之谷地域に多い傾向があります。主に国道17号が通過する地域で発生件数が多くなっています。一方、死亡事故は、近年広神地域、守門地域、入広瀬地域でも発生している状況です。

堀之内地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	17	20	0
	H29	11	14	0
	H30	13	13	1
	R1	7	8	1
	R2	7	8	0

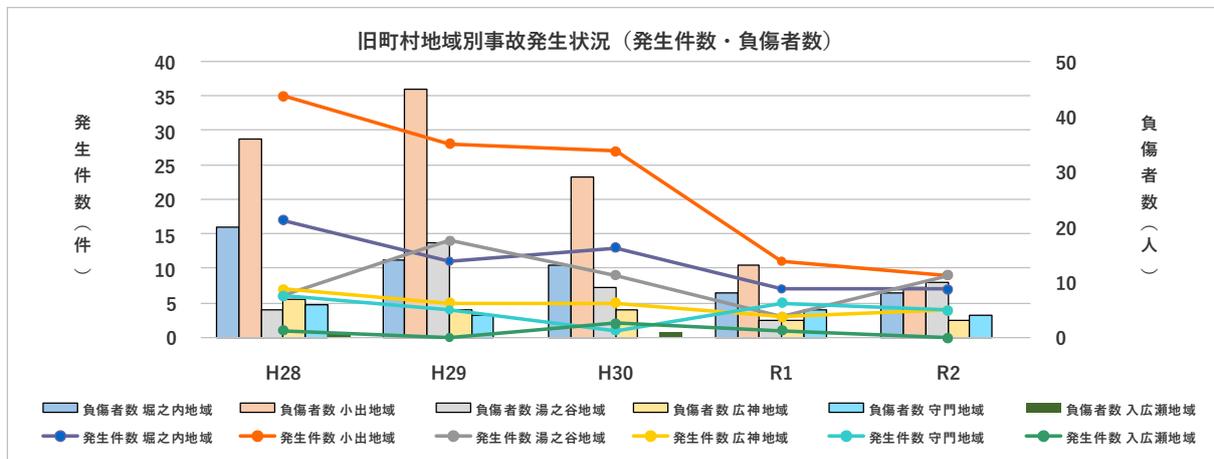
小出地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	35	36	3
	H29	28	45	3
	H30	27	29	1
	R1	11	13	1
	R2	9	9	0

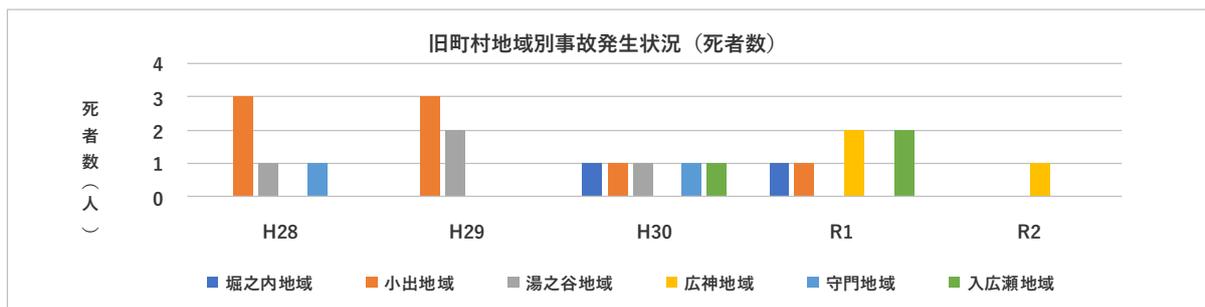
湯之谷地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	6	5	1
	H29	14	17	2
	H30	9	9	1
	R1	3	3	0
	R2	9	10	0

広神地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	7	7	0
	H29	5	5	0
	H30	5	5	0
	R1	3	3	2
	R2	4	3	1

守門地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	6	6	1
	H29	4	4	0
	H30	1	0	1
	R1	5	5	0
	R2	4	4	0

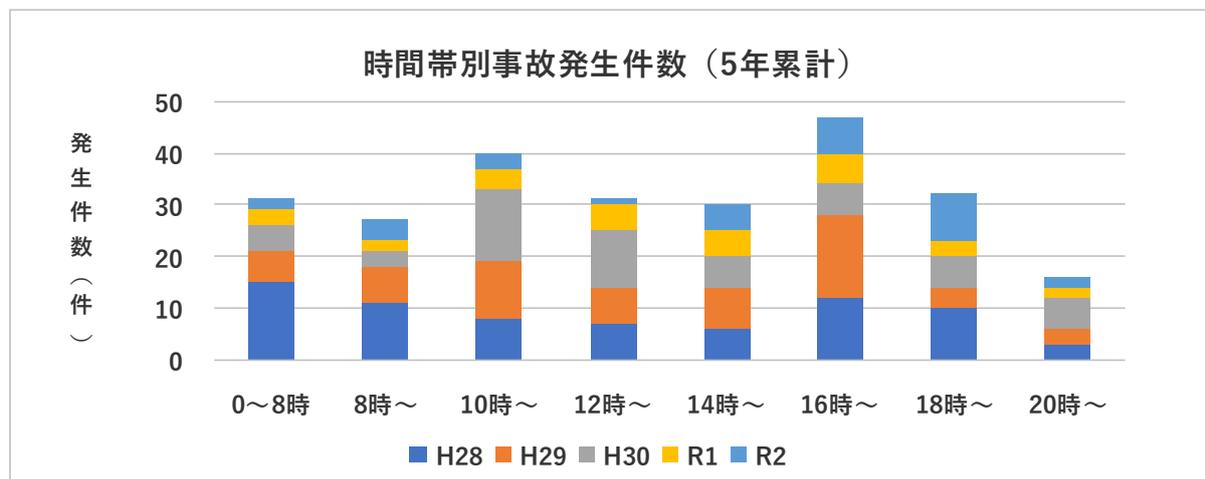
入広瀬地域	年次	発生件数	負傷者数	死者数
	H28	1	1	0
	H29	0	0	0
	H30	2	1	1
	R1	1	0	2
	R2	0	0	0





④ 時間帯

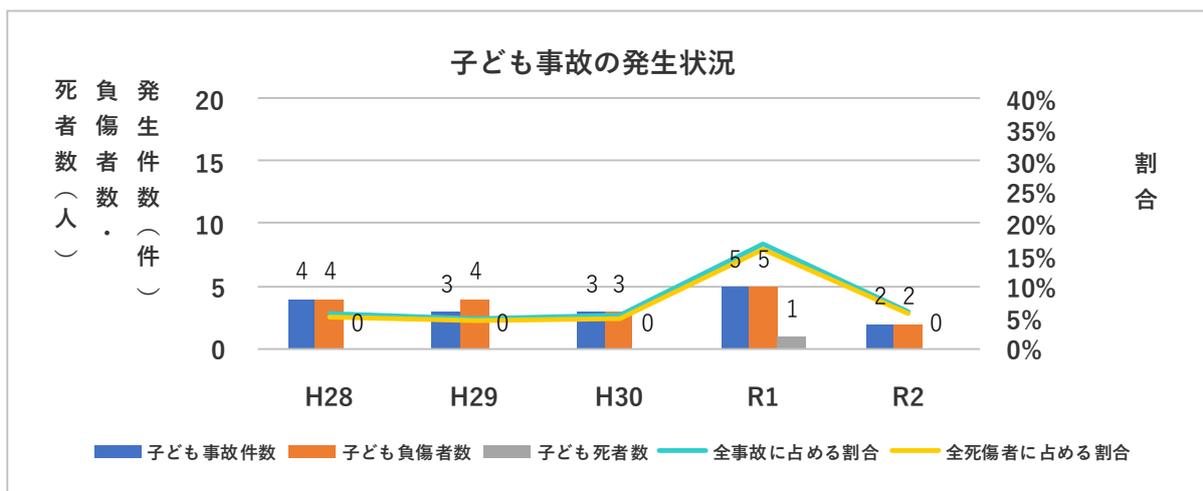
過去5年の累計では、交通事故は16時から18時にかけて多く発生しています。辺りが暗くなり始める夕方から宵の口の頃は、他の自動車や歩行者等を見落としやすく、事故が発生しやすい時間帯と言えます。また、業務車両等の通行量が増加する10時から12時にかけても比較的多く発生しています。



⑤ 子ども事故

15歳以下の子どもの交通事故発生状況をみると、事故件数・死傷者数ともに2～5件・人ほど、全体に占める割合は毎年概ね5～6%で推移しており、魚沼市の子どもの人口比率である約11%を下回っています。なお、令和元年は死者が発生しましたが、他の年は発生していません。

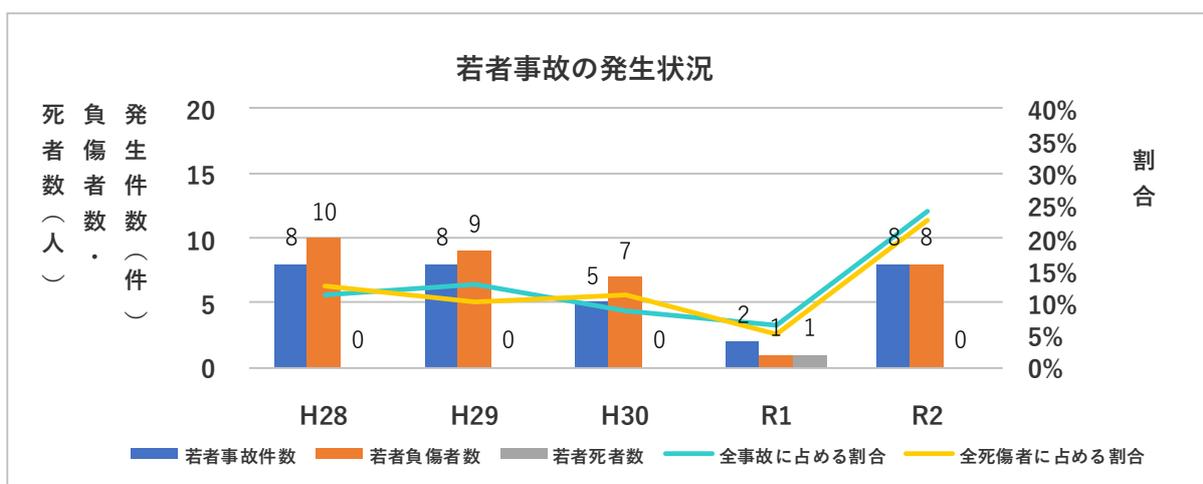
	H28	H29	H30	R1	R2
全事故件数	72	62	57	30	33
子ども事故件数	4	3	3	5	2
全事故に占める割合	6%	5%	5%	17%	6%
全負傷者数	75	85	57	32	34
子ども負傷者数	4	4	3	5	2
全死者数	5	5	5	6	1
子ども死者数	0	0	0	1	0
全死傷者に占める割合	5%	4%	5%	16%	6%



⑥ 若者事故

16歳以上24歳以下の若者事故の発生状況を見ると、事故件数は減少傾向、全体に占める割合も低下傾向が続き、令和元年には魚沼市の若者人口比率である約8%を下回るまでになりましたが、令和2年は再び増加・上昇したため、注視していく必要があります。なお、令和元年は死者が発生しましたが、他の年は発生していません。

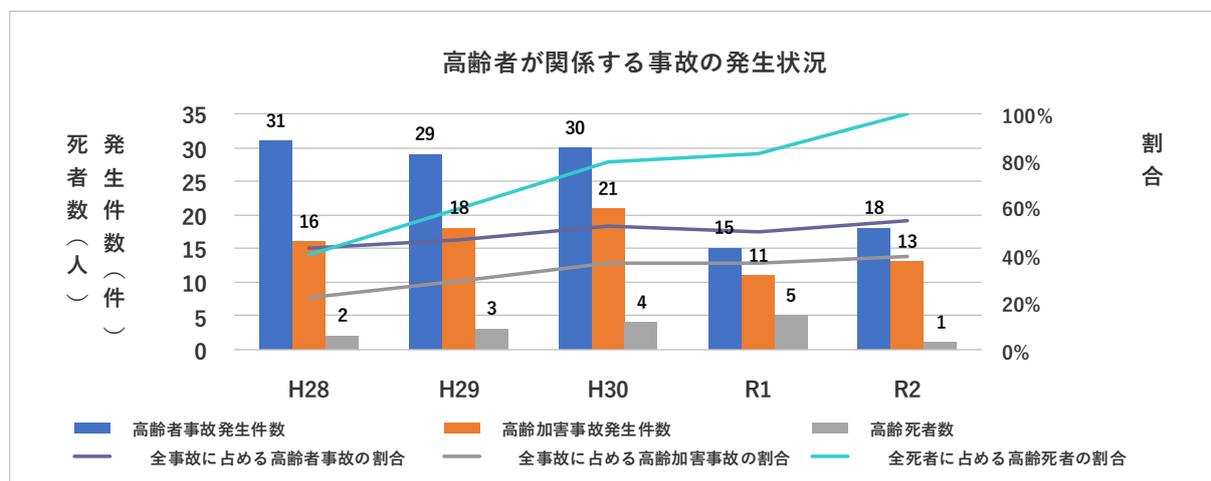
	H28	H29	H30	R1	R2
全事故件数	72	62	57	30	33
若者事故件数	8	8	5	2	8
全事故に占める割合	11%	13%	9%	7%	24%
全負傷者数	75	85	57	32	34
若者負傷者数	10	9	7	1	8
全死者数	5	5	5	6	1
若者死者数	0	0	0	1	0
全死傷者に占める割合	13%	10%	11%	5%	23%



⑦ 高齢者事故

65歳以上の高齢者が関係する交通事故発生状況を見ると、件数は減少傾向にありますが、魚沼市の65歳以上の人口比率である約37%に対し、全事故に占める割合は令和元年に5割を超え、高齢加害事故の割合も令和2年には4割弱に上昇しています。また、高齢者が事故死者の多くを占めるようになってきています。

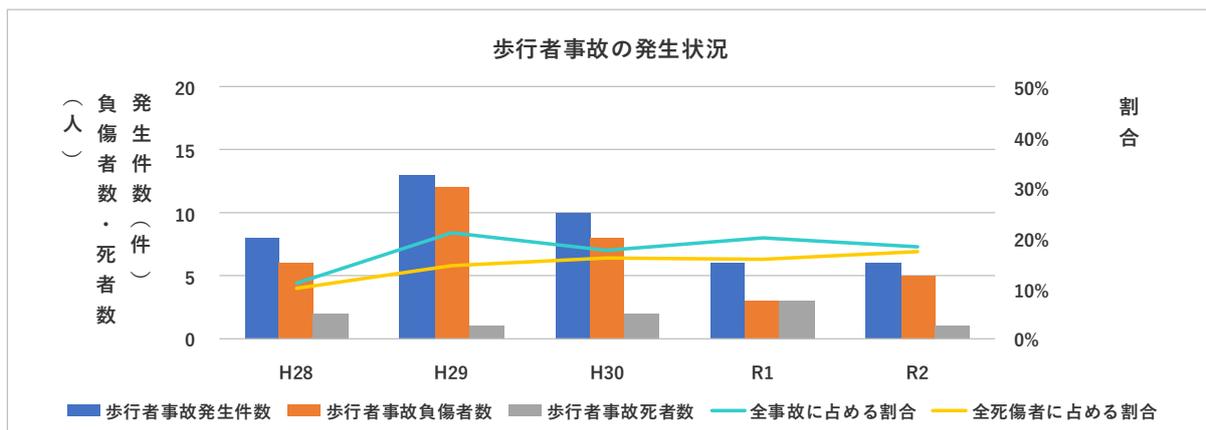
	H28	H29	H30	R1	R2
全事故件数	72	62	57	30	33
高齢者事故発生件数	31	29	30	15	18
全事故に占める高齢者事故の割合	43.1%	46.8%	52.6%	50.0%	54.5%
高齢加害事故発生件数	16	18	21	11	13
全事故に占める高齢加害事故の割合	22.2%	29.0%	36.8%	36.7%	39.4%
全負傷者数	75	85	57	32	34
高齢者事故負傷者数	20	16	15	13	10
全死者数	5	5	5	6	1
高齢死者数	2	3	4	5	1
全死者に占める割合	40.0%	60.0%	80.0%	83.3%	100.0%
全死傷者に占める割合	28%	21%	31%	47%	31%



⑧ 歩行者事故

歩行者事故の発生件数は減少傾向が見られますが、全体に占める割合は2割前後で推移しています。しかし、全事故の発生件数が減少する中で歩行者が死傷者になる割合は高まっており、重大事故に繋がりがやすいことが伺えます。

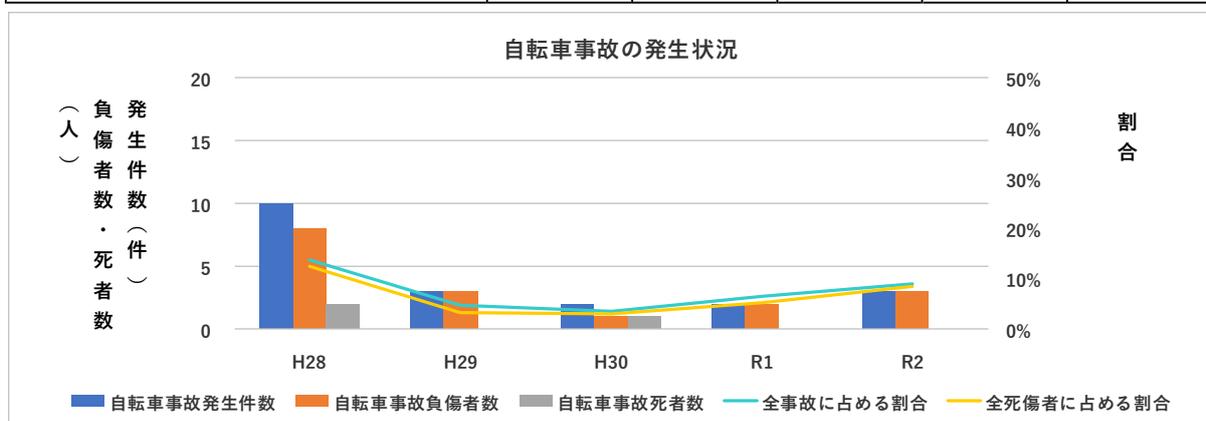
	H28	H29	H30	R1	R2
全事故件数	72	62	57	30	33
歩行者事故発生件数	8	13	10	6	6
全事故に占める割合	11%	21%	18%	20%	18%
全負傷者数	75	85	57	32	34
歩行者事故負傷者数	6	12	8	3	5
全死者数	5	5	5	6	1
歩行者事故死者数	2	1	2	3	1
全死者に占める割合	40%	20%	40%	50%	100%
全死傷者に占める割合	10%	14%	16%	16%	17%



⑨ 自転車事故

自転車事故については、近年は年2～3件ほどに減少していますが、全事故に占める割合は再び上昇し、死傷者となる割合も上昇傾向にあります。

	H28	H29	H30	R1	R2
全事故件数	72	62	57	30	33
自転車事故発生件数	10	3	2	2	3
全事故に占める割合	14%	5%	4%	7%	9%
全負傷者数	75	85	57	32	34
自転車事故負傷者数	8	3	1	2	3
全死者数	5	5	5	6	1
自転車事故死者数	2	0	1	0	0
全死者に占める割合	40%	0%	20%	0%	0%
全死傷者に占める割合	13%	3%	3%	5%	9%



2 鉄道事故の現状

新潟県における鉄道の運転事故（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、人身傷害事故、物損事故）発生件数は、平成21年度の16件をピークに減少し、24年度には5件となり、以降10件未滿で推移しています。踏切事故（踏切障害に伴う列車衝突、列車脱線、列車火災並びに踏切障害）は、平成26年度6件、30年度2件と減少傾向にあります。鉄道の運転事故の約5割を占めています。

鉄道事故は、死傷者が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障害をもたらすことから、今後も一層の安全対策の推進が必要です。

	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	合計
列車衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0.0%)
列車脱線	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1 (1.3%)
列車火災	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1 (1.3%)
踏切障害	6	3	3	4	6	4	5	2	2	3	38 (50.7%)
道路障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0.0%)
人身障害	6	3	1	5	1	3	3	4	3	4	33 (44.0%)
物 損	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2 (2.7%)
合 計	12 (16.0%)	6 (8.0%)	5 (6.7%)	11 (14.7%)	8 (10.7%)	7 (9.3%)	8 (10.7%)	6 (8.0%)	5 (6.7%)	7 (9.3%)	75 (100.0%)

北陸信越運輸局：鉄軌道における運転事故等の発生状況（令和元年度）（新潟県版）

Ⅲ 交通安全計画における課題

「Ⅱ 交通事故等の現状」から以下の特徴が見られます。

- 交通事故の発生件数は、減少傾向にある。
- 発生場所では、交差点が5割以上を占めているが、直線道路等においても4割近くにせまっている。
- 車両対車両の事故が全体の2/3を占めているが、人对車両と自転車対車両で1/4近くを占めている。
- 交通事故の発生場所が多い路線は、国道17号、次いで県道、国道252号となっている。
- 旧町村地域別の交通事故の発生件数は、小出地域が最も多く、次いで堀之内地域、湯之谷地域に多い傾向がある。
- 時間帯では、16時～18時の夕暮れや宵の口の時間帯に多く発生している。
- 子ども事故の発生件数は減少し、子どもの人口比率と比較して低い。
- 若者事故の発生件数は、減少傾向から令和2年に再び増加した。
- 高齢者が関係する事故の発生件数は、65歳以上人口比率である約37%に対し、全体の5割を超え、高齢加害事故も4割近くにのぼっている。
- 死亡事故は、近年、高齢者が概ね8割を、歩行中・自転車乗用中で概ね5割以上を占めている。

これらの特徴を踏まえ、本計画における課題を次のとおりとします。

1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

高齢者（65歳以上）が関係する事故件数は過去5年間を見ると減少傾向が見られますが、一方で全事故に占める割合を見ると、平成28年43.1%から令和2年は54.5%にまで上昇しています。死者数は令和元年に5人に達し、高齢者の割合は83.3%にのぼりました。加害事故の割合も平成28年の22.2%から令和2年には39.4%に上昇しています。

本市の高齢化は急速に進展し、令和3年2月末現在で、37.1%が高齢者であり、今後もさらに高齢者人口の増加が見込まれています。超高齢社会を迎え、高齢者が安心して、かつ、安全に外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

また、高齢運転者の加齢に伴う身体的な衰えや認知機能の低下を原因とする交通事故が大きく報道され、社会的反響が大きいものとなっており、このような「高齢加害事故」

を減少させる取組を行うことが必要です。

(2) 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用の推進

本市における過去5年の交通事故死者22人のうち、歩行者が9人、自転車乗用中が3人で、合計では死者数全体の54.5%を占めています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車や自転車等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、障害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。

また、自転車の安全利用を促進するためには、同じく生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間を確保するなど交通環境の整備を促進するとともに、自転車利用者に対する自転車の交通ルールやマナー等の交通安全教育を推進する必要があります。

(3) シートベルト・チャイルドシート着用の徹底

新潟県では、令和2年中の一般道での運転席・助手席の着用率は全国平均をやや上回りました。一方、後部座席は全国平均を上回ったものの、2年連続で前年を下回りました。なお、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、半数程度であり依然として低くなっています。

この調査結果を鑑み、魚沼市においても交通事故の被害軽減を図るため、交通安全教育や広報活動を通じて、後部座席同乗者の着用を含めたシートベルト着用の徹底を図る必要があります。

また、チャイルドシートについても、令和元年の調査によれば、使用率が62.8%と全国の平均及び前年を下回っている状況にあり、特に、幼児（未就園児・就園児）の大半は四輪同乗中に被災していることから（平成30年：55人中48人）、子どもたちの交通事故時の被害軽減を図るため、着用義務の認識を高め、使用意識をより向上させる必要があります。

〔一般道におけるシートベルト着用率〕

	運転席					助手席					後部座席				
	H28	H29	H30	R1	R2	H28	H29	H30	R1	R2	H28	H29	H30	R1	R2
新潟県	98.2%	98.6%	99.1%	99.2%	99.2%	93.9%	94.1%	96.6%	96.3%	97.2%	43.7%	49.7%	54.1%	51.9%	51.3%
全国平均	98.5%	98.6%	98.8%	98.8%	99.0%	94.9%	95.2%	95.9%	95.9%	96.5%	36.0%	36.4%	38.0%	39.2%	40.3%

〔チャイルドシート着用率（道交法着用義務6歳未満全体）〕

年度別	H27	H28	H29	H30	R1
新潟県	45.3%	49.0%	52.3%	63.3%	62.8%
全国平均	62.7%	64.2%	64.1%	66.2%	70.5%

（警察庁と日本自動車連盟（JAF）との合同による）

（４）飲酒運転の根絶

新潟県内の飲酒運転による交通事故は、平成28年以降減少し、令和元年は40件と過去最少となりましたが、令和2年は43件に増加しました。また、死者数は4人で、平成28年に2人と過去最少となったものの、それ以降は横ばい傾向となっています。

魚沼市内でも過去5年で2件、2人の死者が出ていることから、悪質、危険な飲酒運転を無くすため、広報啓発活動を引き続き推進し、地域や職場等における飲酒運転根絶の取組を更に進め「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図る必要があります。

〔飲酒運転による交通事故発生状況 左：新潟県 右：魚沼市〕

区分	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	71件	64件	51件	40件	43件
死者数	2人	4人	4人	6人	4人
負傷者数	91人	85人	66人	52人	59人

区分	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	1件	0件	1件	0件	0件
死者数	1人	0人	1人	0人	0人
負傷者数	0件	0人	0件	0人	0件

（５）冬期間の交通事故防止

雪国でもとりわけ積雪の度が特に高い「特別豪雪地帯」にある魚沼市は、冬期間においても安心して安全な生活道路、通学道路等の交通環境を確保し、事故防止に努める必要があります。このため除雪機械の整備や除雪体制の充実、立ち往生発生時に搭乗者の命や健康への被害を防ぐ対応が、新潟県内でも特に求められます。また、路面の圧雪や凍結によるスリップ、吹雪や雪壁による視認性低下に起因する衝突等、冬期間特有の道路状況や環境によって引き起こされる交通事故に関する交通安全教育を推進する必要があります。

〔新潟県のスリップ事故発生状況〕

区分	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
発生件数	3,499件	3,914件	6,902件	3,117件	1,472件
死者数	0人	2人	3人	0人	1人
負傷者数	133人	164人	188人	86人	46人
積雪	少ない	少ない	多い	かなり少ない	かなり少ない

※物損含む

（新潟県警察本部交通部）

2 その他の課題

(1) 道路交通の分野別課題

① 道路交通環境の整備・改良

交通事故発生場所は、交差点が5割以上、直線道路等で4割近く、路線では国道17号、県道、国道252号、旧町村地域別では小出地域、堀之内地域、湯之谷地域に多いことを踏まえ、より具体的な箇所や原因を検証・分析し、事故防止のために道路交通環境（道路・交通安全施設・駐車対策等）の改善が必要なところは、関係機関が連携して整備・改良を行う必要があります。

② 交通安全思想の普及徹底

交通事故を未然に防ぐためには、一人一人が交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践し、人優先の交通安全思想の下、思いやりの心を育むとともに、夕暮れや宵の口などの事故が起こりやすい時間帯や環境等の認識を深め、交通事故を起こさない注意や起こらない方法などを日頃から意識することが重要です。特に近年、社会問題となり厳罰化された“ながら運転”“あおり運転”など事故の原因となる危険運転や妨害運転はあってはなりません。そのため、各世代における段階的かつ体系的な交通安全教育や、交通安全に関する普及啓発活動を推進していく必要があります。

③ 救助・救急活動の充実

負傷者被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の相互の緊密な連携を確保し、救助・救急体制の整備を図るとともに、県と連携を図りながら、救急医療体制の整備を進めて行く必要があります。

④ 被害者支援の推進

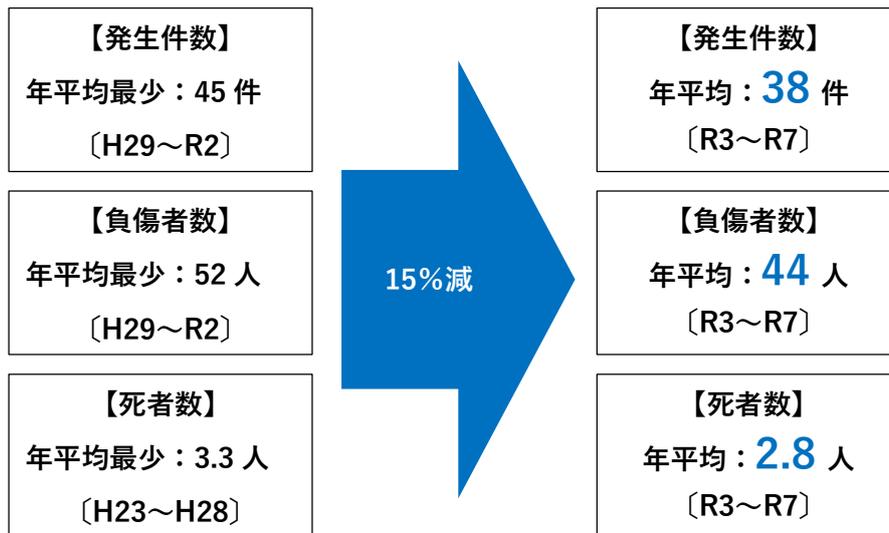
交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的に大きな打撃を受け、生活そのものが一変することがあるため、交通事故相談や交通遺児支援等を一層の充実していく必要があります。

(2) 鉄道事故の防止と安全な運行

鉄道事故はひとたび発生すると多数の死傷者や乗客等への健康被害が生ずる恐れがあります。安全な運行体制の確保はもちろん、遮断機等の踏切保安設備など交通安全設備の整備や、この地域に特有の大雪や暴風雪、自然災害に強い鉄道づくりを進めていくことが事故防止に重要であり、その実現には鉄道事業者や関係機関との連携を強める必要があります。

IV 目標

交通事故のない魚沼市にすることを最大の目標とし、発生件数・負傷者数は、交通安全計画期間の年平均で最も少なかった「第10次（平成29年～令和2年：45件、52人）」を、死者数は、最も少なかった「第9次（平成23年～平成28年：年平均3.3人）」を、本計画期間（令和3年～令和7年）の年平均が※15%下回ることを目指します。



また、魚沼市においては、高齢者の交通事故死者の割合が高いことから、高齢者の関係する交通事故の減少に努めます。

※15%は、第11次新潟県交通安全計画の令和7年までの死者数目標“54”人以下を、近年の最小死者数“64”人（令和2年）で除し、これを1から減じて得た割合。国や県よりも件数・人数の絶対数が少なく、年ごとの変動も大きいことから、単年ではなく計画期間の年平均を目標とした。

第2章 講じようとする施策

I 重点施策	18頁
II その他の施策	23頁

I 重点施策

1 高齢者の交通事故防止

県計画：第2部 I <重点施策> 第1章

魚沼市では、高齢者が関係する交通事故が多いことから、重点施策の中でも最も重要な施策に位置付けます。

(1) ソフト事業

ア 地域家庭訪問

警察署、交通安全協会と連携して地域家庭訪問を実施し、交通事故防止を呼びかける文書（チラシ等）の配布や、反射材の支給とその効果の周知、自転車乗用の危険性に対する警戒の呼びかけ等を行います。また、県内・市内における交通事故発生状況を情報提供し、注意喚起に取り組みます。

イ 道路横断等歩行者指導

歩行中や道路横断時の交通死亡事故が多いことから、令和2年に開始した「交通安全指導カード（オレンジカード）」を用いて高齢者への道路横断等の指導を実施するなど、歩行時の安全向上を推進します。

ウ 参加・体験・実践型の交通安全教育

地域の老人クラブの集会や市内各種イベント、高齢者が集まる機会を活用して、高齢者の交通事故の現状、反射材の効果の周知及び装着の実践等の交通安全教育を行い意識向上を図ります。また、高齢者ドライビングスクールや、身体能力検査、歩行・運転シミュレーター等、自身の体験や経験による学習を推進します。

エ 高齢者マークの装着推進と保護意識の醸成

70歳以上の高齢運転者に対し、高齢者マークの取付けを促すとともに、市民のマークを付けた車両に対する保護意識が高めるよう努めます。

オ 安全運転サポート車の普及推進

ペダルの踏み違い等の操作ミスに起因する高齢運転者の事故が全国的に多く発生しており、今後一層高齢化が進み、高齢運転者が増加すると、発生の危険性がさらに高まることから、安全運転サポート車への乗り換えや急発進抑制装置の普及を推進します。

カ 補償運転の普及啓発

加齢に伴う心身の衰えによって生じる危険を回避するため、自分自身の体調や天候、その時の道路状況等を考え、安全で余裕を持った運転行為である「補償運転」を推奨し、その普及啓発に努めます。

キ 広報啓発活動

市報、市ホームページ・SNS、コミュニティFM等を通じて、季節毎の気候や環境、

道路状況に応じた交通事故防止の広報啓発に取り組みます。

ク 運転免許証自主返納の促進

自動車等運転免許証の自主返納者が、乗合タクシー等で利用できる共通回数券の交付を受けられる制度を一層周知するとともに、乗合タクシー等の利便性を高め公共交通の利用向上を図ることにより、自主的な免許の取消を促し、交通事故の抑制を図ります。また、運転免許証に代わる公的な本人確認書類となる運転経歴証明書の認知普及を推進します。

〔魚沼市の免許自主返納状況〕

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
返納数（人）	163	128	161	166	227
備考		※一部取消含む	県全体7,728	県全体8,442	県全体10,057

ケ その他

交通事故発生状況に応じ、実効性のある事故防止活動を検討し実施します。

(2) ハード事業

ア 高齢者をはじめ「人」にやさしい道路環境の新設整備

バリアフリーの歩道整備や道路照明・防犯灯の充実等、計画段階から「人優先」の、安心・安全な道路環境の整備を推進します。

イ 高齢者の目線を活かした道路環境の改良

高齢者が関係する交通事故の発生状況や、高齢者の身体的特性あるいは行動特性を加味し、これらの分析を踏まえて高齢者の目線を活かした総合的な道路環境の改良・整備を推進します。

2 歩行者及び自転車の安全確保

県計画：第2部1<重点施策>第2章

(1) ソフト事業

ア 交通安全教育の推進

歩行者が、安全に道路を通行するための交通ルール・マナーを取得するため、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推進します。特に、公共の道を歩く機会が増えてくる幼児期の子どもや保育園児等を中心に教育を推進します。また、普段、教育を受ける機会の少ない高齢者等については、自治会や老人クラブの集会、市内各種イベント等、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推進します。

イ 自転車の安全利用の推進

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、

車両としてのルールの順守や、歩行者及び他の車両に配慮した通行等、自転車の安全な乗り方に関する教育を、自転車に乗り始める小学校児童等を中心に推進します。また、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を深め、着用義務のある13歳未満の幼児・児童の着用徹底や、65歳以上の高齢者の着用促進を図ります。

※自転車の安全利用の促進に向けて、平成19年に警察庁交通対策本部が決定したもの。
①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
④安全ルールを守る（飲酒運転禁止、二人乗り禁止、並進禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認） ⑤子どもはヘルメットを着用

ウ 乗車車両の点検と備えの重要性の周知

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あり、高額賠償となった事故例もあることから、自転車の点検整備の重要性を伝えるとともに、加害者になった場合に備える損害賠償責任保険等の制度の周知を図り、加入促進に向けた広報を推進します。

エ 歩行者に対する保護意識や歩行者自身の事故防止意識の醸成

運転者に対しては、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の再認識を、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こと、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など、自分自身の安全に加え、道路を往来する者が互いの安全に配慮し、事故を防止する意識の醸成を図ります。

(2) ハード事業

ア 通学路等における歩行空間の整備

道路構造に限らず、路側帯のカラー舗装や防護柵設置等の方法による整備、生活道路での物理的な速度低減や進入抑制を図る対策等を講じることにより、安全・安心な歩行空間の創出を図ります。特に、保育園や小学校等に通う幼児や児童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。

イ 自転車利用環境の整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（H28.7 国土交通省、警察庁）を参考に、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、より安全な自転車利用環境の整備を推進します。

3 シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

限計画：第2部 | <重点施策> 第3章

ア 交通安全教室等での着用指導

特に着用義務のある6歳未満の幼児・児童の着用を徹底するため、各自治会PTA

の親子交通安全教室や保育園等の交通安全教室において、チャイルドシート着用による交通事故発生時の身体への被害軽減や、チャイルドシートの正しい装着の仕方、後部座席における着用等の指導を行います。

イ 交通指導所等におけるシートベルト着用指導

交通安全運動期間中に実施する交通指導所で、シートベルトの全座席着用及びチャイルドシートの着用の徹底について呼びかけるとともに、正しい着用と有効性について周知・啓発を行います。

ウ 市報及び市ホームページ・SNS等の活用

市がICTを活用して提供する情報や、コミュニティFM等を通じて広報啓発を実施します。

エ 事業所訪問での着用普及

必要に応じて事業所訪問を実施し、シートベルト着用の徹底を指導します。

4 飲酒運転の根絶 限計画：第2部I<重点施策>第4章

ア 交通安全運動での取組みの推進

各季の交通安全運動において、飲酒運転の根絶を強く呼びかけます。特に飲酒の機会が増える年末年始に向けては、冬の交通事故防止運動において酒類提供飲食店への訪問指導等を行い、飲酒運転の危険性や飲酒事故の実態を周知するなど、市民全体が「飲酒運転をしない、させない」という意識を持つ取組みを推進します。

イ 広報・普及活動の強化

飲酒運転をする人だけでなく、飲酒運転をするおそれがある人に車や酒類を提供したり、飲酒運転の車に同乗した場合にも、提供者や同乗者が処罰の対象となることや、飲んだ翌朝でも体内に残っている可能性があることなど、飲酒運転に関する正しい認識を持つことや、ハンドルキーパー運動、公共交通機関・タクシー・自動車運転代行の利用を、各種広報媒体・広報車での注意喚起等により強く訴え、飲酒運転のない地域社会の実現を目指します。

5 冬期間の交通事故防止 限計画：第2部I<分野別施策>第1章11

ア 除雪・融雪・凍結防止対策の充実

迅速な機械除雪や消雪パイプによる融雪、凍結防止剤の散布等を継続して実施し、冬期の円滑な道路交通を確保するとともに、事故が発生しやすい道路状況や環境の改善を図ります。

また、車道だけではなく歩道についても、子どもの通学や高齢者の事故防止、その

他歩行者の安全な通行のため、十分な歩行空間の常時確保に努めます。

イ 冬期間特有の道路状況や環境についての注意喚起

交通安全運動等において、路面の圧雪や凍結によるスリップ、吹雪や雪壁による視認性低下に起因する衝突等、冬期間特有の道路状況や環境で引き起こされる交通事故への強い注意を促します。

ウ 早めの冬道への準備啓発

急な降雪、積雪によるスリップや立ち往生を防止するため、スタッドレスタイヤへの交換やタイヤチェーンの携行等、冬道への早めの準備を行うよう啓発します。また、タイヤの摩耗やチェーンの劣化により十分機能しなくなることがないように、日常点検を呼びかけます。

エ ICTを活用した道路情報（国、県、市のHP情報等）の提供

特に大雪時などは、市ホームページや SNS などでも市内道路状況に関する情報を速やかに提供し、あわせて国・県等のホームページに掲載される情報の活用も呼びかけ、交通事故や大規模な立ち往生の防止に努めます。

II その他の施策

1 道路交通環境の整備 県計画：第2部1<分野別施策>第1章

魚沼市は、少子高齢化や人口減少により公共交通機関の利用者が減り、運行数や路線の維持が非常に困難であることや、面積が広くかつ山間部に位置することから、通勤や通学、業務や農作業のために基幹道路の沿線以外の場所へ移動することも多いため、交通手段として、主に「自動車」を利用することが多くなります。基幹道路として国道17号、国道252号、国道352号が整備され、首都圏と新潟を結ぶ関越自動車道のインターチェンジも2箇所あり、道路交通環境は比較的良好な状況にあると言えます。

しかしながら、高齢者が関係する事故の割合が増え、交通事故防止に対する関心が高まっていることから、住民の意見・要望を考慮し、時代に即応した地域活性化を図るとともに、安全・安心を確保できる道路改良等交通環境の整備を下記のとおり推進します。

ア 交通事故多発箇所への対策

路線では国道17号、県道、国道252号、地域別では小出地域、堀之内地域、湯之谷地域、発生場所では交差点・直線道路等に多い状況を踏まえ、交通事故が多発する箇所やその原因を検証・分析し、再発防止に向けた改良整備を推進します。

イ 交通量に応じた道路整備

事故が起こりやすい傾向にある交通量が多い道路とそれに接続する道路は、交通を円滑にする道路環境整備のほか、道路反射鏡や注意喚起看板等補助設備の設置により、ドライバーの焦り、見落とし、注意不足等による事故の防止を図ります。

ウ バリアフリー化の推進

高齢者も障害者も、誰もが安心して通行できる歩行空間を確保するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づきバリアフリー化した歩道整備等を推進します。

エ 通学路、通園路の安全を確保

児童・生徒の安全・安心のため、歩道・照明・防護柵等の整備を推進します。

オ 災害に強い道路環境

地震や豪雨・豪雪等の災害に強い、道路環境の整備を推進します。

カ 違法駐車等の排除

違法駐車により、円滑な流れの阻害や交通障害の発生を防止するため、駐車状況に応じた対策を図ります。

キ 公共交通の利用促進

魚沼市公共交通計画に基づき、高齢者をはじめとした移動制約者の生活維持のため

の移動手段の確保と利便性の向上を目指し、利用を推進します。また、将来の自動運転技術の発展と実用化を見据えた取り組みの検討も進めます。

ク その他

上記以外にも、その時々状況に応じて道路交通環境の整備を行います。

2 交通安全思想の普及徹底及び交通秩序の確立 県計画：第2部1<分野別施策>第2・5章

(1) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

交通安全思想を普及し、知識やマナーを身につけるには、一人一人が生涯にわたり交通安全の確保を自らの課題と捉えるよう意識づける必要があります。また、「人優先」の思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や他者への思いやりを育むことも、交通事故を起こさない強い意識を持つ人格の形成に重要です。

そのため、市民の成長過程やライフステージに合わせて、段階的、体系的な交通安全教育の推進が図られるよう施策を講じます。

ア 交通社会参加初期の交通安全教育の推進

○ 小学生未満の児童に対する交通安全教育

保育園や自治会等との協同・協力のもと、道路の歩き方や横断歩道の渡り方など基礎的交通ルールについて、分かりやすい教材の活用や実践を通じて教育するとともに、保護者やその家族にはチャイルドシートの着用徹底を指導します。また、保育園等の新入園児へ交通安全帽や教材等を提供し、交通安全意識の醸成を図ります。

○ 小学生に対する交通安全教育

小学校や自治会等との協同・協力のもと、道路の歩き方や横断歩道の渡り方、安全な自転車の乗り方、反射材の夜間有効性への理解について、映像教材や資料並びに実践を通じた教育により習得を推進します。また、新入学児へ交通安全帽や教材等を提供し、交通安全意識の醸成を図ります。

○ 中学生に対する交通安全教育

中学校等との協同・協力のもと、自転車の安全点検や自転車の安全運転に関する啓発により、車両を運転する者が持つべき安全意識の醸成を図ります。

イ 自動車社会参加初期の交通安全教育の推進

高校生など原動機付自転車免許取得希望者への実技講習や交通法規等の学習サポートを行い、安全運転に必要な知識や技術の取得を支援します。

ウ 成人期の交通安全教育の推進

免許更新者への映像教材や啓発資料による交通安全講習、運転者への講習会等を実施し、安全意識の向上を図ります。

エ 交通安全運動の実施

各季の交通安全運動を基幹事業とし、家庭訪問やドライバーへの啓発を通じて、季節毎の道路環境や気象状況に応じた事故防止の意識醸成を図ります。

オ 広報誌やICT、防災無線を活用した普及

市報や交通安全だより、市ホームページ、SNS等を活用し、統計に基づいた季節毎の交通事故原因分析等の情報提供や注意喚起を行います。また、市内における重大交通事故の発生、県知事による交通死亡事故多発警報の発令など、緊急かつ重要な事案については、防災無線で警戒を呼びかけます。

カ イベントを活用した普及

行事、祭礼、その他イベントの機会を活用して、体験型学習機会の提供や事故防止啓発活動を実施することにより、交通安全への意識向上を図ります。

キ 反射材の普及促進

夜間の歩行や自転車の乗用には、反射材の着用が大きな効果を発揮することから、多様な反射材の紹介や配布を行うとともに、着用実践の機会を設け、普及を図ります。

ク その他の交通安全思想普及徹底

事業者（安全運転管理者）に対する交通安全思想の普及を継続して行います。

ケ 交通指導員の派遣と育成

市民への交通安全教育のため、市で任命する交通指導員を派遣します。また、指導にあたっては知識と指導能力が求められるため、学習機会を提供し、スキルアップを図ります。

コ その他

上記以外にも、その時々状況に応じ、実効性のある柔軟な活動を行います。

(2) 交通秩序の確立

ア 暴走族及び暴走行為追放に向けた秩序の確立

暴走族及び暴走行為を未然に防ぎ、交通秩序の確保と健全な社会を創るため、関係機関と連携し暴走行為追放の気運の醸成を図ります。

イ 不正改造車の排除

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ため、国、県及び関係機関の実施する運動・キャンペーンに賛同し、広報活動協力など不正改造車の排除に努めます。

ウ 妨害運転・迷惑運転の撲滅、ドライブレコーダーの設置促進

妨害運転（いわゆる“あおり運転”）や危険な“ながら運転”など、重大事故に繋がる運転行為の撲滅を目指します。また、そうした行為の抑制や摘発につながるとともに、事故原因究明の助力となるドライブレコーダーの重要性を訴え、装備を促します。

エ 駐車秩序の確立

違法駐車撲滅に向けた駐車対策として、市民への広報活動を行うとともに、地域住民や商店街の理解と協力を得ながら市街地の違法駐車締め出し気運の醸成を図ります。

オ 自転車駐輪秩序の確立

通行への支障や周囲の迷惑となる不適正な自転車駐輪者に対する指導を推進し、路上放置自転車の減少に努めます。また、自転車駐車場（駐輪場）の秩序ある使用のために必要な措置を講じます。

カ 市報及び市ホームページ、SNS等を活用した秩序の確立

交通秩序の確立に向け、市民に対する啓発や重要な法改正等の情報発信を行います。

3 交通事故発生後の支援等

県計画：第2部1<分野別施策>第6・7章

(1) 応急手当の知識普及・啓発

交通事故発生現場における負傷者に対し、心肺蘇生法等の応急救護処置が迅速適切に行われるよう、学校や消防本部等における講習での知識や技術の修得を推進します。

(2) 救急医療機関等の整備

交通事故による救急患者に更に対応出来るよう、第二次、第三次救急医療機関の整備を関係機関と協力し推進します。

(3) 交通被害者支援の推進

ア 新潟県交通災害共済

交通事故の被災者やその家族に対する県民相互の助け“愛”の制度への理解を深め、加入の促進を継続して行います。

イ 交通事故相談

市関係部局が連携して交通事故に関係する相談に応じるほか、示談や賠償等専門的知識を要するものは、新潟県交通事故相談所や日弁連交通事故相談センターを紹介するなどのサポートを行います。

ウ 交通遺児支援

新潟県交通遺児基金や新潟県交通災害共済等の交通遺児支援を行っている団体と協力し、交通遺児に対する支援を行います。

4 鉄道交通の安全についての施策 県計画：第2部<分野別施策>II・III

(1) 鉄道の安全な運行

台風や豪雨による鉄道車両・施設の被災、急激な積雪や暴風雪による車両の立ち往生などにより、乗客の命や健康への被害を防ぐため、運行の安全対策の把握に努め、鉄道事業者に適切な対応と、冬期間の除雪体制や代替運行の充実等を、状況に応じ要望していきます。

(2) 鉄道交通環境の整備

鉄道事業者の施設等の安全対策の把握に努め、安全な運行の確保はもちろん、ホームからの転落防止対策や遮断機等の踏切保安設備の整備、自然災害に強い鉄道づくりを、その時々状況に応じて関係機関と連携し求めていきます。

参 考 資 料

I	交通安全対策基本法（抜粋）	29頁
II	魚沼市交通安全条例	30頁
III	魚沼市交通安全対策会議条例	32頁
IV	魚沼市交通安全都市宣言	33頁
V	魚沼市交通安全対策会議委員一覧	34頁

Ⅰ 交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和45年6月1日法律第110号）

最終改正：平成27年9月11日法律第66号

（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つては、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) 前号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つてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一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、第四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 第二項及び第五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。

II 魚沼市交通安全条例

平成16年11月1日

条例第18号

(目的)

第1条 この条例は、市の交通安全の確保について、基本理念並びに市及び市民等の責務を明らかにするとともに、地域特性に配慮した交通安全対策を実践することにより、市民等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。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 市民等 市の区域内において居住する者(以下「市民」という。)及び土地又は建物を所有し、若しくは管理する者並びに事業活動を営む者(以下「事業者」という。)をいう。
- (2) 交通安全 陸上における交通安全をいう。

(基本理念)

第3条 交通安全の確保は、市民等の主体的な活動により達成されることを基本とし、国、県及び市の交通安全の推進が図られることにより、現在及び将来にわたって維持されなければならない。

(市の責務)

第4条 市は、市民等の交通安全を確保するため、交通安全意識の高揚、道路整備等の交通安全対策を講ずるものとする。

- 2 市は、交通安全を確保するに当たっては、警察署、道路管理者その他必要な関係機関及び団体(以下「関係機関等」という。)と緊密な連携を図るものとする。
- 3 市は、交通安全対策を実施するに当たっては、市民等に周知徹底を図り、その参画及び協力が得られるように努めるものとする。

(市民の責務)

第5条 市民は、市の交通安全対策に参画するとともに、自らの責任で生命、身体及び財産を守り、交通安全の確保に努めるものとする。

- 2 市民は、自治会において、相互に協力し、実情に応じた交通安全の確保に努めるものとする。

(事業者の責務)

第6条 事業者は、交通社会の一員としての社会的責任を認識し、その事業活動において交通安全の確保に自ら努めるとともに、従業員に対する交通安全教育の推進等に努めるものとする。

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

(滞在者の責務)

第7条 通勤、通学、旅行等で市に滞在する者は、第5条に定める市民の責務に準じ、交通の安全の確保に努めるものとする。

(高齢者等に対する配慮)

第8条 市長は、交通の安全に関する施策の推進に当たっては、高齢者、児童及び心身障害者(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交通環境の確保に特に配慮しなければならない。

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

(交通安全施設等の整備)

第9条 市長は、交通の安全を図るため、自ら管理する道路の改良及び新設並びに交通安全施設の整備を促進し、良好な道路環境の確保に努めなければならない。

2 市長は、自ら管理する道路以外の道路について特に交通安全対策が必要と認められるときは、当該道路の管理者等に必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(交通安全教育の推進)

第10条 市長は、市民等の交通安全意識の向上を図るため、交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)に留意し、年齢及び地域の実情に応じた交通安全教育の推進に努めるものとする。

2 市民等は、自治会、家庭、学校及び事業所等の活動において、自主的な交通安全教育の推進に努めるものとする。

(交通指導員)

第11条 市長は、市民等の交通秩序を保持し、交通事故を未然に防止するため、交通指導員を置く。

(情報の提供)

第12条 市長は、市民等の自発的な活動を促進するため、必要な情報を適切に提供するよう努めるものとする。

(委任)

第13条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

この条例は、平成16年11月1日から施行する。

III 魚沼市交通安全対策会議条例

平成17年3月28日

条例第26号

(設置)

第1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、魚沼市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を置く。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 魚沼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。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 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。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員で市長が定める職にあるもの
 - (2) 新潟県の職員で市長が定める職にあるもの
 - (3) 新潟県警察の警察官で市長が定める職にあるもの
 - (4) 市議会議長
 - (5) 市の職員で市長が定める職にあるもの
 - (6) 市教育長
 - (7) 市交通指導員
 - (8) 市交通安全協会会長

(会議)

第4条 会議は、会長が必要の都度招集し、会長が議長となる。

- 2 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。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、市民福祉部で処理する。

(議事等)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、

会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成17年4月1日から施行する。

附 則(平成21年3月18日条例第7号)

この条例は、平成21年4月1日から施行する。

附 則(平成24年3月22日条例第2号)

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

附 則(平成30年12月21日条例第2号)

この条例は、平成31年4月1日から施行する。

IV 魚沼市交通安全都市宣言

平成21年5月1日

告示第56号

交通事故をなくすことは、魚沼市民すべての願いです。

私たちは、人の生命が何ものにもかえがたく尊いものであることを認識し、安全で快適な交通社会を確立するため、交通環境の整備・充実に努めるとともに、法令を遵守し、市民一人ひとりが総力をあげて交通安全対策を強力に推進することを決意します。

魚沼市は、生命尊重の考えに基づき、交通事故の根絶を期すため、ここに「交通安全都市」を宣言します。

V 魚沼市交通安全対策会議委員一覽

(令和3年7月13日現在)

区分	所 属 機 関 等	委 員	
		職 名	氏 名
会長	魚 沼 市	市 長	内 田 幹 夫
1号	国土交通省長岡国道事務所 小出維持出張所	所 長	西 岡 昇
2号	新潟県魚沼地域振興局 地 域 整 備 部	部 長	新 保 晃
3号	新潟県小出警察署	署 長	松 川 寛 治
4号	魚 沼 市 議 会	議 長	関 矢 孝 夫
5号	魚沼市市民福祉部	部 長	大 塚 宣 男
5号	魚沼市産業経済部	副部長	星 政 晴
6号	魚沼市教育委員会	教育長	樋 口 健 一
7号	魚沼市交通指導員	交通指導員	佐 藤 直
8号	魚沼市交通安全協会	会 長	貝 瀬 甲 一



**第11次魚沼市交通安全計画
魚沼市 市民福祉部 生活環境課**

〒946-8601 新潟県魚沼市小出島910番地

T E L 0 2 5 - 7 9 2 - 9 7 6 6

F A X 0 2 5 - 7 9 2 - 9 5 0 0

U R L <https://www.city.uonuma.niigata.jp>