

第 1 2 次

長岡市交通安全計画

長岡市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な促進を図るため、国において、昭和 45 年 6 月、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、長岡市においても昭和 46 年以降、国の交通安全基本計画及び新潟県の交通安全計画に基づき 11 次にわたる交通安全計画を作成し、市、県、国の行政機関、関係民間団体など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、平成 28 年に 568 件であった交通事故発生件数が、令和 7 年は 249 件と 10 年間で 4 割程度にまで減少しました。

これは、市、県、国、関係団体のみならず、市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、依然として交通事故により尊い命が失われているほか、高齢社会の進展により、加齢に伴い身体機能の衰えや認知機能の低下を原因とする高齢運転者の加害事故が報道等により取り上げられ社会的反響が大きいものとなっています。

交通事故のない、安全で安心なまちづくりを実現するため、ハードとソフトが一体となった総合的かつ長期的な施策を推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 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を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、市、県及び国の関係行政機関においては、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、これを強力に実施します。

令和 8 年 8 月

長岡市交通安全対策会議

目 次

第1部 総論

第1章 計画の考え方	1
1 計画の基本理念	1
2 計画の期間	2
3 計画の位置づけ	2
第2章 道路交通事故の推移と現状等	3
1 交通事故の推移と現状	3
2 道路交通を取り巻く状況の展望	4
第3章 交通安全計画における課題と目標	5
1 重点課題	5
2 第12次交通安全計画の目標	8

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	11
第1章 道路交通環境の整備	11
1 道路等の整備	11
2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進	12
3 高齢者等の移動手段の確保・充実	13
4 道路使用・占用の適正化	13
5 総合的な駐車対策の推進	14
6 公共交通機関の利便性向上と利用促進	14
7 災害に備えた道路交通環境の整備	15
8 効果的な交通規制の推進	15
第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策	17
1 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
3 地域社会における交通安全意識の高揚	20

第3章 安全運転の確保	22
1 運転者教育等の充実	22
2 安全運転管理者事業所に対する安全運転管理の指導	24
3 道路交通に関する情報の収集と提供	24
第4章 道路交通秩序の維持	25
1 交通指導取締りの強化	25
2 駐車秩序の確立	26
第5章 救助・救急体制の整備	28
1 救助・救急体制の整備	28
2 救急医療体制の整備	28
3 鉄道の救助・救急体制の整備	29
第6章 被害者支援の充実と推進	30
1 交通事故相談の充実	30
2 交通災害共済事業の推進	30
3 交通遺児等への支援の充実	30
4 自転車の損害賠償保険等の加入促進	30
Ⅱ 踏切道の安全についての施策	31
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	31
2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	31
参考資料	
交通安全対策基本法（抄）	33
長岡市交通安全条例	34
長岡市交通安全対策会議条例	36
長岡市交通安全対策会議運営規程	38

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画の基本理念

(1) 超高齢社会を踏まえた安全安心の確保

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の時代を迎えています。長岡市においてもその傾向は同様であり、高齢者の重大事故も多いため、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動できる環境整備が必要です。

高齢者は加齢により活動範囲が異なることから、その視点で生活実態を踏まえたきめ細やかな交通安全対策が必要であり、特に、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車いす等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築しなければなりません。

(2) 雪国の特性に配慮した安全で快適な生活道路の整備

生活道路は市民生活を支える最も身近な都市基盤です。現在長岡市では、関越・北陸自動車道や主要な国道などの広域交通体系は充実しています。生活道路については今後も必要に応じて整備が必要であり、特に通学路や公共施設へ通じる道路の安全対策が重要な課題となっています。

生活道路の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向であり、豪雪による生活道路の交通事故も依然として多発していることから、雪国の特性に配慮した安全で快適な生活道路の整備を進めることが重要です。

(3) 市民との協働による交通安全まちづくり

交通事故のない社会の実現は、長く困難な道のりではありますが、悲惨な交通事故の防止に向けて、今、新たな一步を踏み出さなければなりません。

長岡市では、地域のさまざまな課題に対して市民と行政が役割を分担し、解決に向け支えあって取り組む、協働のまちづくりを実践しています。

交通事故のない安全で安心なまちづくりにおいても、コミュニティを構成する住民や地域団体、企業等が地域の課題解決を共通の目標として掲げ、地域住民を主体として関係機関、長岡市が力を合わせ、地域力と組織力を組合わせて総合的な対策を推進することが求められています。

交通安全対策を実効あるものとするには、地域住民が自ら安全な交通社会を実現していこうとする前向きな意識が不可欠であり、そのため、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、地域や住民の主体性を重視する取り組みが必要です。

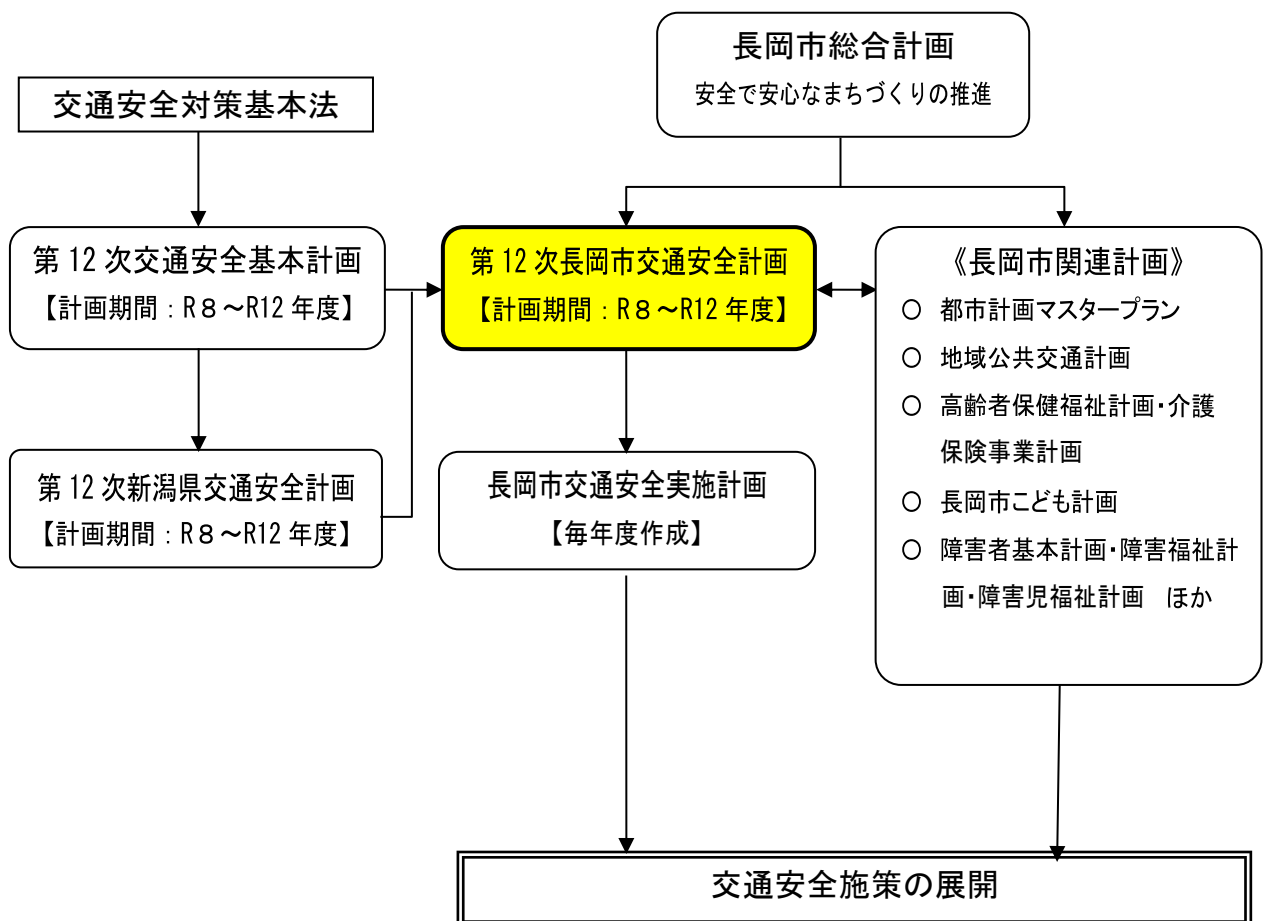
2 計画の期間

本計画の期間は、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「長岡市交通安全実施計画」を策定します。

3 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための基本的な考えと施策の方向性を示した計画であり、「第12次交通安全基本計画」に基づき作成したものです。

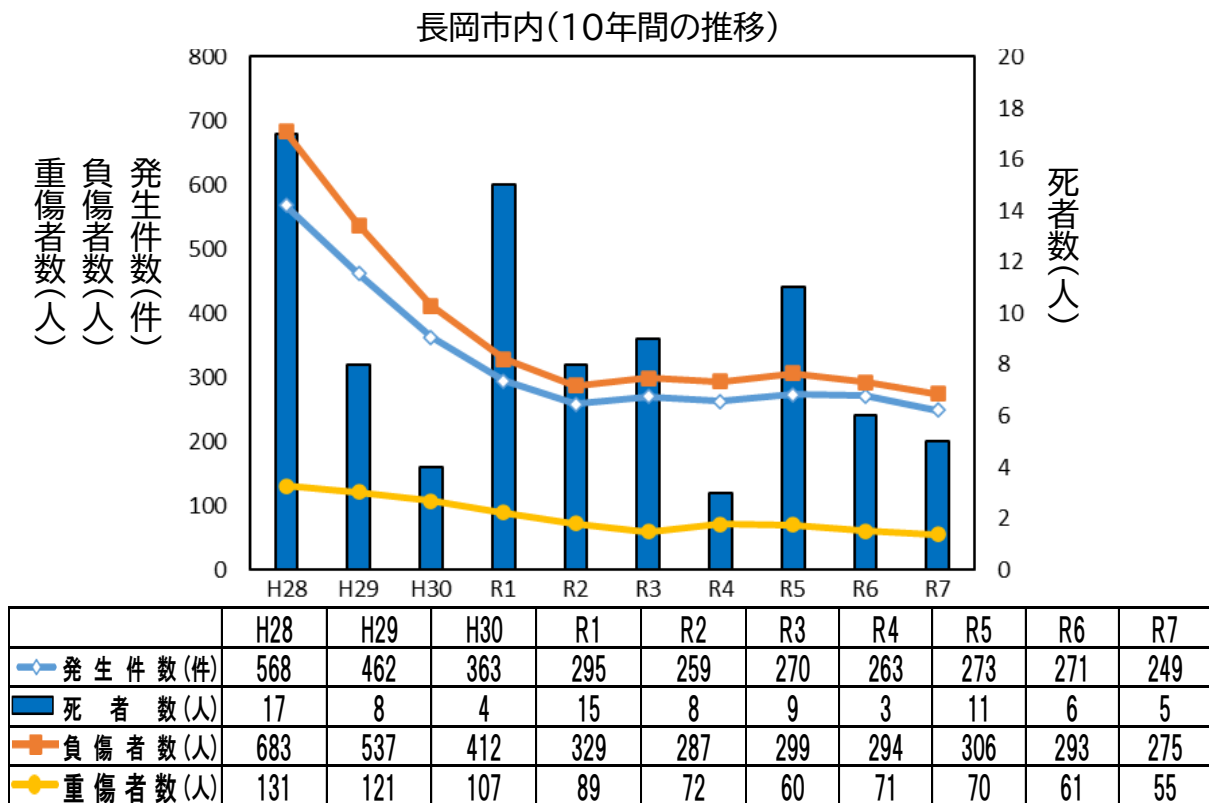
また、長岡市総合計画に掲げる交通安全に係る施策を推進するものであるとともに、国や県の交通安全計画、市の関連計画との整合性を図りながら、市のみならず関係機関や団体が一体となって施策を展開するための指針となるものです。



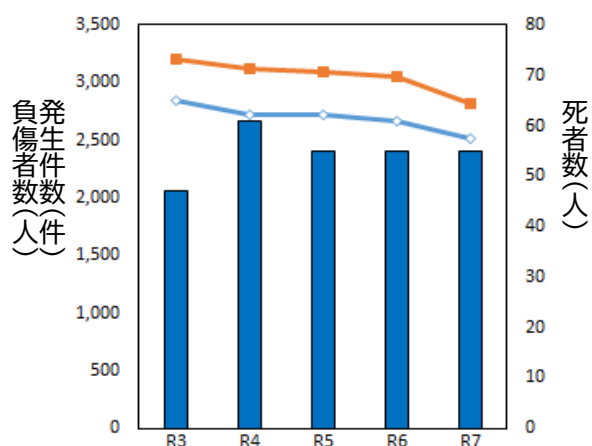
第2章 道路交通事故の推移と現状等

1 交通事故の推移と現状

(1) 交通事故¹の推移

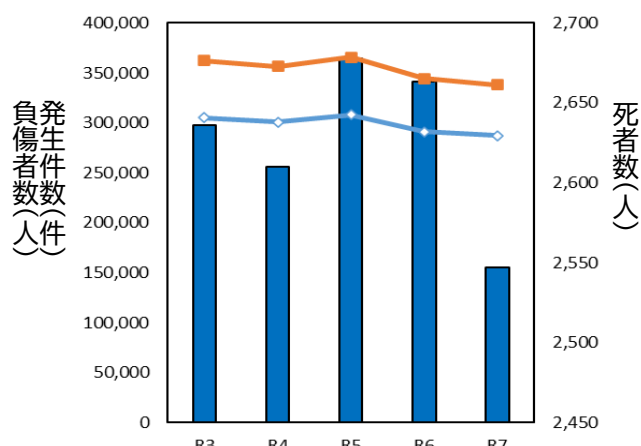


新潟県内(5年間の推移)



	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数(件)	2,848	2,728	2,721	2,671	2,514
死者数(人)	47	61	55	55	55
負傷者数(人)	3,203	3,123	3,096	3,045	2,824

全国(5年間の推移)



	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数(件)	305,196	300,839	307,930	290,895	287,236
死者数(人)	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547
負傷者数(人)	362,131	356,601	365,595	344,395	338,294

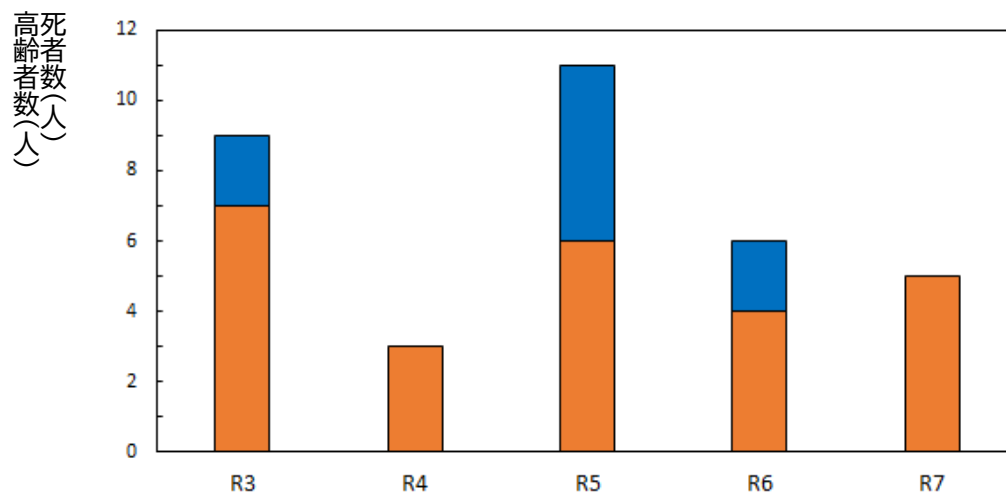
¹ 道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故をいう

(2) 長岡市の現状

長岡市における交通事故の発生状況は年々減少しており、令和7年は発生件数249件、負傷者数275人で、平成28年の発生件数568件、負傷者数683人と比較して、それぞれ4割程度となっています。

しかしながら、死者数が0人になる年はなく、特に高齢者の占める割合が100%の年もあるなど、引き続き対策が必要な状況であります。

長岡市内の高齢者死者数



	R3	R4	R5	R6	R7
死者数(人)	9	3	11	6	5
うち高齢者(人)	7	3	6	4	5
高齢者割合(%)	77.8	100.0	54.5	66.7	100.0

2 道路交通を取り巻く状況の展望

長岡市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数など量的な成長と拡大は頭打ちにあるものの、令和8年度中に長岡西大積スマートインターチェンジが開通する予定であるなど、各地域や隣接市町村の中心部から、都心地区又は高速道路のインターチェンジへ30分以内にアクセス可能な道路環境の整備が進んでおり、これらの整備に伴う交通需要の変化が道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

第3章 交通安全計画における課題と目標

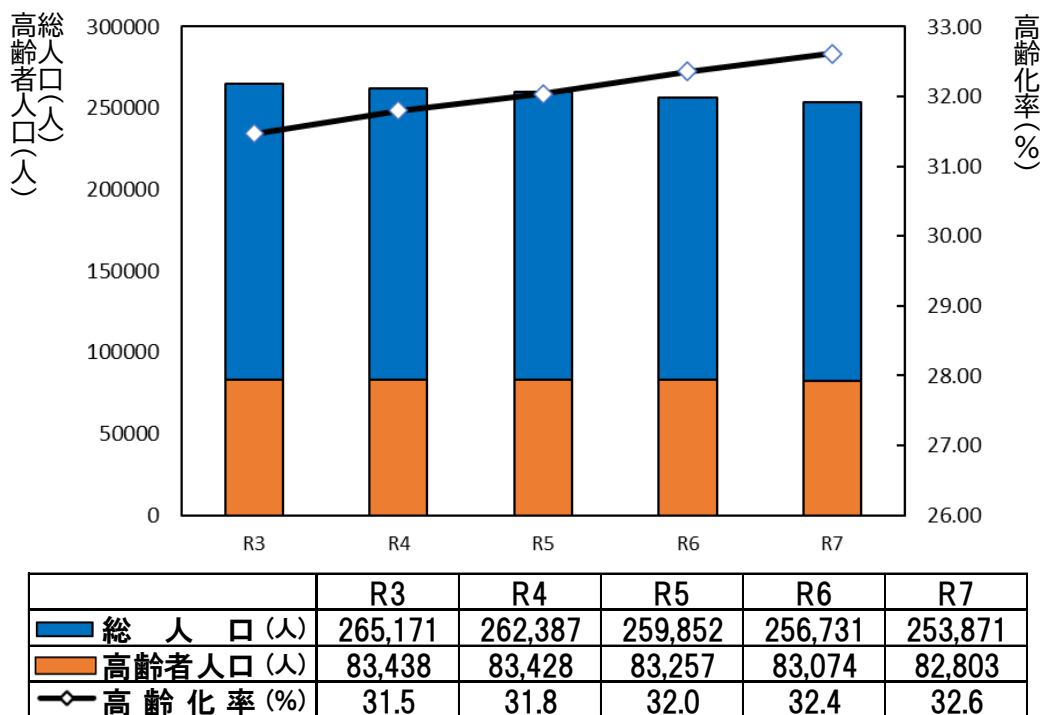
1 重点課題

(1) 高齢者の交通事故防止

長岡市における65歳以上の高齢者の人口は、令和7年4月1日現在、82,803人であり、高齢化率は32.6%となっています。今後も更に高齢化が進むことを踏まえ、高齢者が安全に、かつ、安心して外出や移動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報道等により大きく取り上げられ、社会的反響が大きいものとなっており、このような「高齢者加害事故」を減少させる取組みを行うことが必要です。

長岡市の総人口に占める高齢者の割合



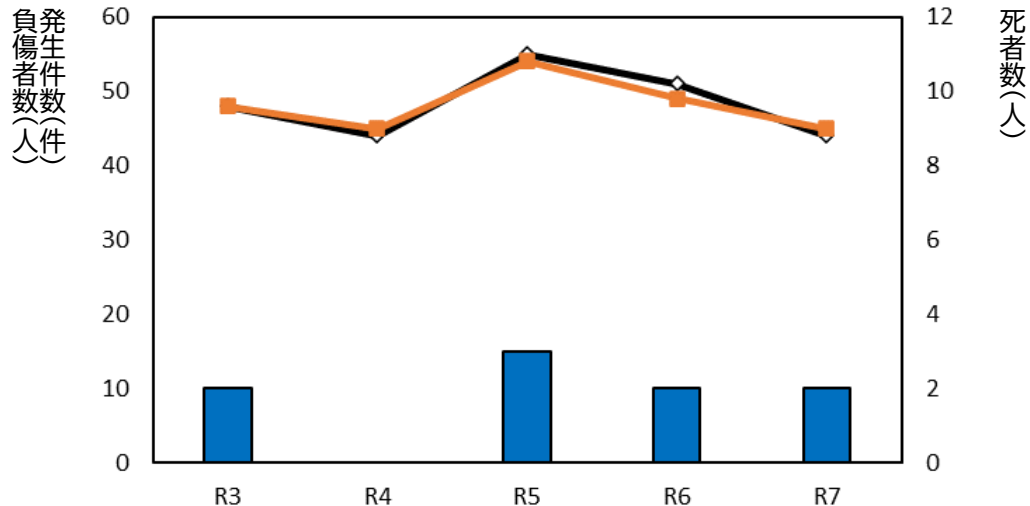
※人口は各年4月1日現在

(2) 歩行者の安全確保

過去5年間（令和3年～令和7年）の長岡市における交通事故死者34人のうち、歩行者が9人であり、以前に比べると減ってきています。しかしながら引き続き弱い立場にある歩行者、特に子どもや高齢者等にとって身近な道路の安全性を高めることが、安全で安心な交通社会の実現にとって一層必要になってきます。

そのため、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

長岡市内の歩行者事故推移

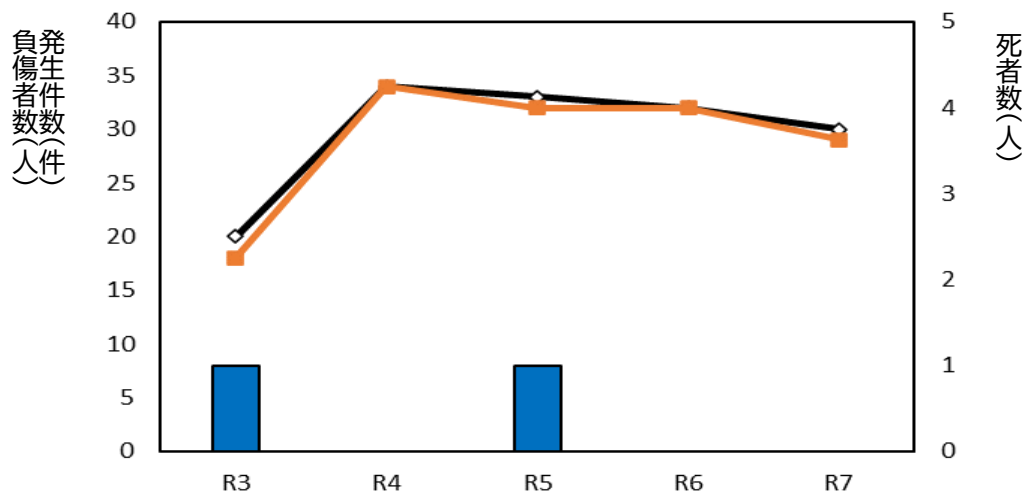


	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数(件)	48	44	55	51	44
死者数(人)	2	0	3	2	2
負傷者数(人)	48	45	54	49	45

(3) 自転車の安全対策の推進

令和8年4月1日から道路交通法の改正により、自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が開始されます。特定小型原動機付自転車²も普及する中で自転車事故のない安全で安心な社会の実現に向けて、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。

長岡市内の自転車事故推移



	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数(件)	20	34	33	32	30
死者数(人)	1	0	1	0	0
負傷者数(人)	18	34	32	32	29

²性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等のこと（令和5年7月1日道路交通法改正施行）

(4) シートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

令和2年に県内で警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）がおこなった調査結果では、一般道での運転席・助手席のシートベルト着用率は全国平均をやや上回りましたが、後部座席は全国平均を上回ったものの、2年連続で前年を下回りました。

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

このため、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習慣づけを図り、交通事故時の被害軽減を図る必要があります。

また、チャイルドシートの着用についても、令和元年の調査によれば、使用率が62.8%と全国平均の使用率70.5%を下回っている状況にあり、使用意識を向上させて交通事故時の被害軽減を図る必要があります。

一般道シートベルト着用率の推移

		R3	R4	R5	R6	R7
新潟県(%)	運 転 席	99.3	99.5	99.5	99.6	99.3
	助 手 席	96.9	98.0	98.1	98.2	95.9
	後部座席	61.5	48.2	51.4	58.5	64.1
全国平均(%)	運 転 席	99.1	99.1	99.2	99.2	99.1
	助 手 席	96.7	96.9	97.1	96.8	96.5
	後部座席	42.9	42.9	43.7	45.5	45.8

高速道シートベルト着用率の推移

		R3	R4	R5	R6	R7
新潟県(%)	運 転 席	99.3	99.8	99.9	99.8	100.0
	助 手 席	98.8	99.1	99.5	99.2	98.7
	後部座席	87.7	89.1	91.8	92.3	89.7
全国平均(%)	運 転 席	99.6	99.6	99.6	99.6	99.6
	助 手 席	98.9	98.7	98.6	98.8	98.8
	後部座席	75.7	78.0	78.7	79.7	79.9

チャイルドシート使用率の推移

区分		R3	R4	R5	R6	R7
新潟県(%)	調査無し		71.5	76.5	80.2	82.5
全国平均(%)			74.5	76.0	78.2	82.4

(5) 飲酒運転の根絶

長岡市における飲酒運転による交通事故は、令和4年から2年間0件になりましたが、令和6年に3件、令和7年に5件と増加しています。

また死者数は平成29年以降9年間ありませんが、悪質・危険な飲酒運転を根絶するため、引き続き広報啓発活動を推進し、「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。

長岡市内の飲酒運転事故の推移

	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数(件)	3	0	0	3	5
死者数(人)	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	3	0	0	6	8

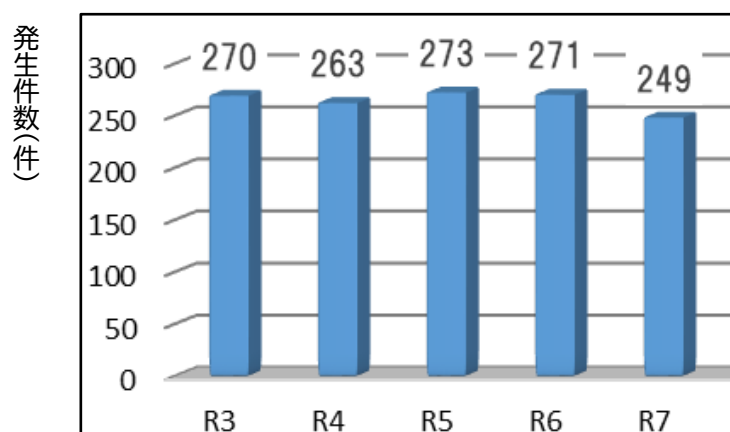
2 第12次交通安全計画の目標

○ 令和12年までに、発生件数を200件以下とすることを目指します。

第11次長岡市交通安全計画では、「計画期間中、年間交通事故発生件数を195件以下とする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

令和3年に増加してから横ばい傾向で、令和7年度に249件であったものの減少が緩やかな状態となっています。

第12次長岡市交通安全計画では、引き続き、交通事故の総量減少定着化を図るため、設定を見直し、「令和12年までに、交通事故発生件数を200件以下（令和3年～令和7年の発生件数平均値266件の75%）とする」ことを目指します。

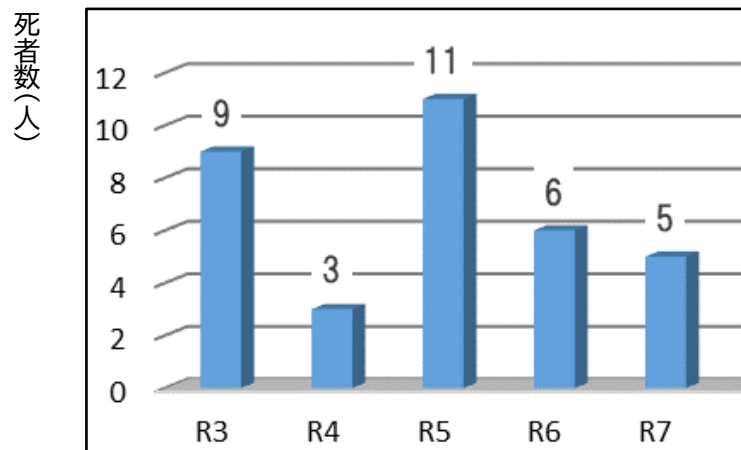


○ 令和 12 年までに、死者数を 3 人以下とすることを目指します。

第 11 次長岡市交通安全計画では、「計画期間中、年間交通事故死者数を 4 人以下とする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

その結果、第 10 次（平成 28 年～令和 2 年）の死者数 52 件（年平均 10.4 件）が、第 11 次（令和 3 年～令和 7 年）の死者数 34 件（年平均 6.8 件）へと減少傾向の結果となりました。

死者数は年ごとの差が大きいことから、第 12 次長岡市交通安全計画では、「令和 12 年までに、死者数を年間 3 人以下（令和 3 年～令和 7 年の最小値）とする」ことを目指します。

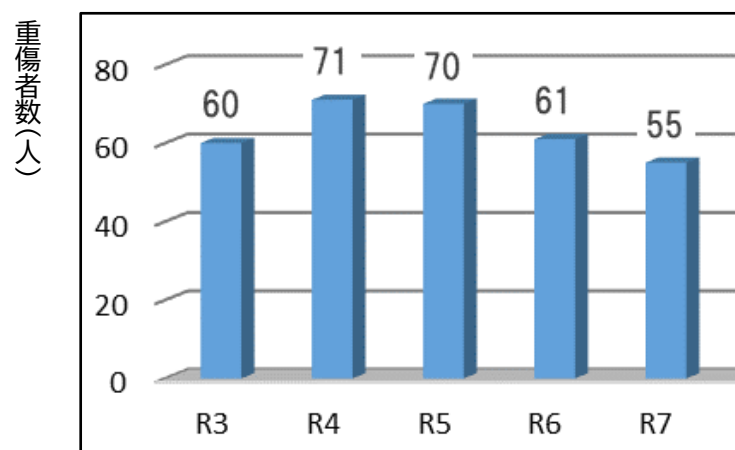


○ 令和 12 年までに、重傷者数を 48 人以下とすることを目指します。

第 11 次長岡市交通安全計画では、国及び新潟県の計画に合わせ、命に関わり、優先度が高い重傷者数³を減少させるための新たな目標として、「計画期間中、年間交通事故重傷者数を 52 人以下とする」と掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

その結果として、令和 4 年は増加したものの、令和 5 年以降僅かな減少を続け、令和 7 年では、目標に達しなかったものの 55 人まで減少しました。

第 12 次長岡市交通安全計画では、「令和 12 年までに、重傷者数を 48 人以下（令和 3 年～令和 7 年の重傷者数平均値 64 人の 75%）とする」ことを目指します。



³ 交通事故によって負傷し、30 日以上の治療を要する者

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

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備

(1) 交通事故多発区間の重点的な事故対策

死傷事故が多発している区間・交差点・単路や、ビッグデータの活用等による潜在的な事故危険箇所について、道路管理者及び公安委員会が連携して、集中的な事故抑止対策を実施します。

(2) 歩行者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

通学路等において歩行者の通行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します。

イ 自転車の安全な通行の確保

「長岡市地域公共計画」の施策に基づき、自転車利用環境を改善することで、歩道における歩行者の安全・安心な歩行空間の確保及び自転車利用者の安全で快適な自転車走行空間の確保を図ります。

(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ながら道路標示を適切に行います。

イ 交差点の改良

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、立体交差化を図ります。

(4) 道路機能の分散分離等による交通安全の確保

ア 都市圏内の広域的な交流、連携の推進や、渋滞発生箇所などの混雑緩和を図るため、既存の高速交通体系と連結するラダー型広域幹線道路網⁴の整備を進めます。

イ 各地域や隣接市町村の中心部から、都心地区又は高速道路のインターチェンジに30分以内にアクセス可能な幹線道路の整備を進めます。

⁴ 信濃川右岸の長岡東バイパス（国道8号、17号）と左岸バイパス（信濃川流域幹線道路）を南北方向の軸とし、信濃川を渡る東西方向幹線と連結することにより形成されるラダー（はしご）型の道路網

ウ 市民の安全・安心に寄与する、市民生活に直結した幹線道路の整備を進めます。

(5) 冬期の道路交通の確保

ア 冬期の道路交通の確保と円滑化を図るため、適時適切な除雪を実施するとともに、地域の状況に応じて消・融雪施設の更新、チェーン着脱場などの施設整備を推進します。

イ 冬期の安全な歩行者空間の確保や、通学路の安全性確保のため、歩道除雪の適時適切な実施、通学路の歩道消雪パイプ整備、路面凍結防止等の各対策を総合的に取り入れた克雪対策に取り組みます。

2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 歩行者が安全・安心に利用できる歩行空間の整備

歩行者の安全な通行を確保するため、バリアフリーに配慮した歩道の整備、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化など、道路管理者と公安委員会が一体となった交通安全施設等の整備・改良に取り組みます。

イ 歩行空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者など誰もが安心して歩行できる空間を確保するため、公共的施設（駅、公共施設、福祉施設、病院等）の周辺を中心に、歩道や信号機などの交通安全施設のユニバーサルデザイン化に取り組みます。

ウ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間を確保するため、市街地の幹線道路の無電柱化に取り組みます。

エ 生活道路における交通安全対策

子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間を確保するため、公安委員会と連携して最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30プラス」の整備等に取り組みます。

(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

道路管理者と警察が連携し、見やすく分かりやすい道路標識・標示とするため、計画的に標示板等の設置場所の統合・改善を行い、視認性の向上を図ります。

また、道路照明・視線誘導標等の設置や標識の高輝度化により、夜間事故の防止対策を行います。

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装置や、利用者のニーズに則した分かりやすい案内標識の整備を推進します。

(3) 通学路等の安全設備・施設の整備

ア 通学路における安全な通行の確保

「長岡市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会・道路管理者・公安委員会が連携、情報共有を図りながら、計画的かつ継続的に通学路の交通安全対策を実施し、児童が安心して通学できる歩行空間の確保を実現していきます。

イ 通学路等における歩道の整備

(ア) 通学路に指定されている道路の他、未就学児童の移動経路の対策箇所等についても重点的に歩道の整備を推進します。

(イ) 歩道の整備、路肩のカラー舗装や防護柵設置等簡易な方法による整備により、安全・安心な歩行空間ネットワークを創出します。

特に、児童・幼児の通行を確保するため、通学路等の歩行空間の整備を積極的に推進します。

(4) 交通実態を踏まえた交通安全施設等の整備

ア 信号機の高度化

幹線道路において交通流の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応するため、公安委員会と連携し、信号機の高度化などを図ります。

イ 地域に密着した道路の整備

農村地域や住宅密集地の通勤・通学路等生活道路における用排水路転落事故を防止するため、施設管理者と協力しながら転落防止用フェンス、転落防止兼用ガードレール及び蓋等の安全施設を整備します。

3 高齢者等の移動手段の確保・充実

(1) 高齢者移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段確保に向け、長岡市地域公共交通計画を改定し公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図ります。

(2) 生活交通の維持・確保

自動車を運転しない市民の交通手段を確保するため、収益性の低い路線バスについては適切な財政支援を行い維持します。また、公共交通の通っていない空白地域においては、地域のNPOや住民が主体となった生活交通の検討や運営に対して、適切な支援を行います。

4 道路使用・占用の適正化

(1) 道路使用・占用許可の適正化の推進

道路における工事等の道路使用及び占用について、安全かつ円滑な道路交通を確

保するため、適正な運用を行います。

事業者等に対して許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図るよう指導します。

（２）不法占用物件の排除

道路交通に支障を与える不法占用については、道路パトロール等による実態把握に努めます。また、特に歩道上における不法占用物件等については、歩行者の通行の支障となり危険であるため、道路管理者と公安委員会が連携を図りながら広報啓発活動や指導等による排除を行います。

5 総合的な駐車対策の推進

（１）駅周辺の駐輪場の整備

駅周辺においては路上駐輪台数は減少していますが、ミライエ長岡等、中心市街地での開発状況も注視しながら、安全で快適な歩行空間を確保します。

（２）きめ細やかな駐車規制の推進

地域住民の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施します。

また、物流の必要性等にも配慮し、地域の交通実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進します。

6 公共交通機関の利便性向上と利用促進

（１）公共交通機関の利便性向上

ア 市民・交通事業者・行政の三者が連携・協働して「持続可能な公共交通の実現」に取り組めます。

イ 鉄道駅や主要なバス停留所等の交通結節点においては、自家用車から公共交通へ乗り換えるためのパークアンドライド用駐車場や自転車駐輪場の整備・確保を行い、公共交通への乗換え利便性の向上を図るとともに、徒歩や自転車による移動環境の改善を図ります。

ウ 現在のバス路線を堅持しつつ、地域住民や観光客などの来訪者にとって利用しやすい運行経路や運行時間などの見直しを検討し、バス交通の利便性の向上に努めます。

（２）公共交通機関の利用促進

過度な自動車利用から人と環境にやさしい公共交通への利用転換及び利用促進を図るため、公共交通の利便性向上や利用環境整備を実施するとともに、市民の自発的な転換を促す意識啓発活動（モビリティ・マネジメント）を推進します。

7 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

地震、豪雨、豪雪等の災害発生時には、救援活動や物資輸送等を行うことができるように、事前に指定された緊急輸送道路の通行を迅速に確保します。

(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交通情報を収集提供するための道路監視カメラ、交通情報板等の交通管理施設を整備するとともにマスメディアを活用した緊急情報伝達システムを導入します。また、安全性が確保できない時に備え、通行止めなどの交通規制を迅速かつ効果的に実施するための資機材の整備を推進します。

(3) 災害時の適切な情報収集・提供のための体制整備・強化

災害発生時において、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・提供するための体制整備を強化します。

(4) 災害に強いアクセス道路の整備

ア 道路交通の危険箇所について、落石や雪崩、地吹雪防止のための施設整備など防災対策を促進します。

イ 災害時に集落が孤立せず住民が必要に応じ避難できるよう、交通網の多重化や代替道路にも配慮した災害に強い集落へのアクセス道路の整備を推進します。

8 効果的な交通規制の推進

(1) 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、交通流の整序化を図るため、生活道路では、歩行者や自転車利用者の安全確保のためをそれぞれ主眼において、必要により交通規制を実施します。

また、道路交通法施行令の改正により、令和8年9月1日から生活道路の法定速度が30km/hに引き下げられることを踏まえ、市民への周知徹底及び交通安全施策の強化を図ります。

(2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、交通規制や交通管制システム等により交通流・量の分散・誘導を図るとともに、より交通実態に適合する交通規制の点検及び見直しを実施します。また、大量公共輸送機関である路線バスの定時制の確保を図るため関係機関や事業者等と連携を図り、必要により信号制御の見直しやバスレーンの指定等の交通規制を実施します。

(3) より合理的な交通規制

より合理的な交通規制を図るため、規制実施後における道路交通の変化を踏まえて交通規制の点検・見直しを行い、より交通実態に適合した交通規制を実施します。

第2章 交通安全思想の普及徹底・類似事故防止対策

1 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

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、市民一人ひとりに広く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呼びかけます。

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故を防止するため、運転者に対し横断歩道における歩行者優先を再認識させる、交通安全教室や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、渡るよサイン⁵の実践や安全を確認してから横断することなど、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広報啓発活動等を推進します。

(3) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の推進

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナー向上のため、5月の「自転車安全月間」等をとらえ、自転車安全利用に関する広報啓発活動を行い「自転車安全利用五則」の浸透を図ります。また、いわゆる電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の利用に関する広報活動を行い、市民に対し交通ルールの周知徹底を図ります。

イ 自転車点検整備、損害賠償責任保険等の加入促進

自転車は車両であり、加害者となる側面も有していることから、交通に参加する者としての十分な自覚・責任意識の啓発を図ります。また、損害賠償責任保険等への加入を促進するほか、点検整備を受けることで傷害及び賠償責任保険が附加されるTSマーク制度についても普及を図ります。

ウ 自転車乗車用ヘルメットの利用促進

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、交通安全教育や広報活動を通じて、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、すべての世代でのヘルメットの利用を促進します。

⁵ 歩行者が運転者に横断する意思を伝える動作。一例として、「手を上げる。会釈する。顔や体を運転者に向ける。」など

(4) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシート着用の重要性や正しい着用方法について、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や指導の徹底を図ります。併せて、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の推進を図ります。

(5) 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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反射材普及を図るため、積極的な広報啓発を推進します。

反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

(6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

ア 交通安全運動等での取組の推進

各季の交通安全運動及び交通事故防止運動において、飲酒運転の根絶について呼びかけます。

イ 広報・普及活動の強化

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するため、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の各種広報媒体を活用し、家庭、学校や職場、地域等と一体となった広報キャンペーンを実施することで、「飲酒運転をしない、させない、ゆるさない」という規範意識の確立を図ります。

また、ハンドルキーパー運動や自動車運転代行の活用等について普及啓発に努めます。

(7) 悪質・危険運転の根絶に向けた広報啓発活動等の推進

妨害運転（あおり運転）の危険性について理解を深めるため、事故実態・危険性を広く周知し、違反の防止を図ります。また、運転中の携帯電話、スマートフォン操作などの「ながら運転」の危険性について、周知に努めます。

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児教育の指導者を対象とした研修会の開催や、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います。

交通安全の基本的なルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させ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について、教材等を有効に活用し幼児に分かりやすく指導します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

小学校において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います。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、これを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います。

（３）中学生に対する交通安全教育

中学校において行われる交通安全教育の支援を行い、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の習得に努めます。

道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく他の人々の安全にも配慮できるようにするため、自転車教室等の実技指導を含む実践的な指導を行います。

（４）高校生に対する交通安全教育

高等学校において行われる交通安全教育の支援を行い、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の習得に努めます。

交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任をもって行動できるような健全な社会人を育成するため、実技指導を含む実践的な交通安全教育を行います。

（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運転免許取得時教育の充実を図ります。

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します。

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、交通マナーの向上などを目標に実施します。

ウ 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ます。

（６）高齢者に対する交通安全教育

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

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高齢者自身から理解を深めてもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

イ 反射材の普及促進

高齢者が夕暮れから夜間にかけて、道路を横断中に交通事故に遭うケースが多いことから、歩行者や自転車利用者が反射材等を活用して自らの視認性を高め交通事故防止につながるよう、関係機関・団体と連携し反射材の普及促進に取り組めます。

ウ 高齢者講習の充実

運転免許更新時の高齢者講習については、運転技能に注目したきめ細やかな講習を実施するなど、より効果的かつ効率的な教育に努めます。また、認知症の疑いのある運転者等の適切な把握に努めます。

エ 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が加害者となる交通事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術を搭載した安全運転サポート車の普及促進を図ります。

オ 高齢運転者に対する運転免許の返納促進

高齢運転者が加害者となる交通事故を未然に防止することを目的として、自動車等の運転に不安を有する場合には運転免許の自主返納を促します。

カ 補償運転の普及促進

加齢に伴う心身の衰えによって生じる危険を回避するため、自分自身の体調、天候、道路状況等を考えて、安全で余裕を持った運転行動である補償運転の普及啓発に努めます。

(7) 身体障がい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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの部位と程度に応じたきめ細やかな交通安全教育を行います。

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として、外国人向け教材の充実を図り、視聴覚教材の貸出し等を通じて効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人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ます。

3 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 市民が一体となった交通安全運動等の推進

地域の交通安全について市民自らが企画参画するとともに、市、関係機関・団体及び地域が協働し、一体となった交通安全活動の推進を図ります。

（２）セーフティーリーダーなどの育成と活動の支援

地域における交通安全教育や交通安全思想の普及啓発活動を推進するため、セーフティーリーダー等の交通安全ボランティアの育成を推進します。

また、研修会の開催や交通安全教材の貸出しなどにより、地域ぐるみの交通安全活動が行われるよう支援します。

（３）子どもの安全確保を図る体制の充実

登下校時の通学路及び校区における児童生徒の安全確保のため、地域住民で組織するパトロール団体による交通安全指導等の活動を促進し、関係機関と連携しながらその活動がより充実するよう支援します。

第3章 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育の充実

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、交通マナーの向上を図るため、各種の運転者教育(講習)の充実に努めます。

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を高め、更なる教習水準の向上に努めます。

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運転免許取得時教育の充実に努めます。

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、講習指導員の資質の向上、講習資機材の高度化、講習内容等の充実に努めます。

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、講習内容等の充実に努めます。

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上で、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ります。

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、指導監督を強化します。

(2) 高齢運転者対策の推進

ア 高齢者講習の充実

(P20 第2章2(6)ウ 再掲)

イ 臨時適性検査等の確実な実施

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

ウ ライトの早めの点灯の呼びかけの推進

日没時間の早まる秋以降、夕暮れ時から夜間にかけて高齢者等が道路を歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯（ライト）の早め点灯の呼びかけを行います。また、前照灯の上向き・下向きのこまめな切り替えによる前方の安全確認と歩行者保護意識の高揚を図ります。

エ 高齢運転者標識を付けた車両に対する保護意識の醸成

運転免許取得者の中で、70歳以上の高齢者は、身体機能の低下が運転に影響を及ぼすおそれがあることから、いわゆる高齢者マークを付けて自動車を運転するよう広報啓発を図ります。

また、市民に対し高齢者マークを付けた車両に対する保護意識醸成の啓発に努めます。

オ 高齢運転者支援の推進

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、運転経歴証明書制度の周知、持続可能な地域公共交通網の整備・拡充に努めます。

カ 安全運転サポート車の普及促進

（P20 第2章2（6）エ 再掲）

キ 補償運転の普及促進

（P20 第2章2（6）カ 再掲）

（3）二輪車安全運転対策の推進

ア 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、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、知識等が身に付くよう運転免許取得時講習の充実を図ります。

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ます。

（4）乗用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います。

（5）シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

（P18 第2章1（4） 再掲）

（6）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病気等にかかっていると疑わ

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

2 安全運転管理者事業所に対する安全運転管理の指導

安全運転管理の充実

安全運転管理者等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ります。

事業所内において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します。

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ります。

3 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

道路利用者の多様なニーズにこたえるため、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供し、安全かつ円滑な道路交通を確保します。

新たな情報技術を活用しながら、道路標識、交通情報板など既存の情報収集・提供体制の充実を図ります。

(2) 気象情報の収集と提供

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、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に発表して、事故の防止・軽減に努めます。

(3) 災害発生時における情報の収集と提供

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・分析し、復旧計画の早期立案や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者への道路交通情報の提供等のために、道路交通に関する情報提供装置・通信施設等の整備を推進します。

また、インターネットなど情報通信技術（ＩＴ）を活用した道路・交通に関する情報提供などを推進します。

第4章 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの強化

(1) 交通事故防止に資する効果的な交通指導取締りの強化等

ア 分析結果を踏まえた効果的な交通指導取締りの推進

交通事故分析の高度化と交通事故実態の分析結果を踏まえ、交通事故多発時間帯や区域、路線を重点とした交通指導取締り活動を推進します。

イ 街頭活動等の強化

歩行者（特に子ども・高齢者）に対する保護活動を推進し、横断歩行者妨害の交通指導取締りを推進します。

また、交通事故の多発する時間帯において、パトカーや警察官による街頭監視活動を強化し、車両や歩行者に対する交通指導取締りを推進します。

ウ 自転車利用者に対する指導取締りの強化

自転車は「車両」であるという認識を広く市民に徹底させることを基本に、自転車利用者に対し飲酒運転や信号無視、一時不停止など、自転車利用者講習にかかる危険行為に対する交通指導取締りを強化します。

エ 交通指導取締り体制の確立

警察署と警察本部（交通機動隊）の連携による交通指導取締り体制の確立を図り、警察の総合力を発揮した交通指導取締りに努めます。

オ 道路交通関係法令違反の交通指導取締り強化

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、積極的な交通指導取締りを実施します。

カ 背後責任の追及

飲酒運転・無免許運転・妨害運転・速度違反・過積載・過労運転違反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す。

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ります。

(2) 安全速度定着化に向けた交通指導取締りの強化

国道等主要幹線道路を中心として、安全速度定着化のための速度違反等の交通指導取締りを強化します。

(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交通指導取締りの強化

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

（４）暴走族対策の強化

ア 暴走族に対する交通指導取締りの強化

暴走族等に対しては、装備資機材の導入及び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を徹底します。

イ 暴走族追放気運の醸成

暴走族の追放を図るためには、警察の徹底した交通指導取締りと相まって、暴走行為を許さない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、暴走族追放気運の醸成を図ります。

ウ 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が深まるよう指導します。

また、高等学校及び中等教育学校（後期課程）においても、暴走行為の反社会性・危険性について認識が深まるよう生徒指導の充実を図ります。

2 駐車秩序の確立

（１）総合的な駐車対策の推進

ア きめ細や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二輪車の駐車需要にも配慮し、地域の交通実態に応じた交通規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

（ア）ガイドライン等に沿った指導

確認事務の民間委託により違法駐車の実態把握を行う執行力を確保し、違法駐車の実態把握を強化します。そのため、従来以上に悪質・危険性、迷惑性の高い違反に取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見・要望等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する場所、時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表することとし、当該ガイドラインに沿った取締りを推進します。

（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、使用者責任を強力に追及します。

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します。

（２）自転車の駐車秩序の確立

道路交通に支障を与える路上放置自転車については、長岡市自転車等放置防止条例にもとづき、長岡駅東口を中心とした半径 200 メートル区域内に長期間放置されている違反自転車等（原動機付自転車を含む）の整理及び撤去を推進します。

（３）駐車違反を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・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、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・高揚を図ります。

第5章 救助・救急体制の整備

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など多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救急医療機関、消防機関等の連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT）との連携等、集団救助救急体制の整備を推進します。

(2) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（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、応急手当講習等の機会を通じて、普及啓発活動を推進します。

(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、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、救急救命士が行う救命処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

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」の充実を図ります。

(4) 資機材の充実

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ます。また、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

(5) 高速自動車道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、長岡市と東日本高速道路㈱による覚書及び沿線市町間の相互応援協定に基づき実施し、関係機関で連携・協力して、適切かつ効果的な人命救護を行います。

2 救急医療体制の整備

平日夜間及び休日の診療体制について、医師会、歯科医師会、薬剤師会などの関係団体と連携し、休日・夜間急患診療所、中越こども急患センター、二次救急病院、在宅当番医などの体制の充実を図るとともに、市民が受診しやすい環境の整備を図ります。

3 鉄道の救助・救急体制の整備

鉄道の重大事故などの発生時に、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、警察等の関係機関との連携協調体制の強化を図り、災害現場における協力活動体制の整備を推進します。

第6章 被害者支援の充実と推進

1 交通事故相談の充実

交通事故による被害者、その家族や遺族の精神的負担や経済的負担に適切に対応するため、広報紙やホームページ等の活用により、新潟県交通事故相談所の周知を図ります。

また、交通事故の被害者やその家族の救済を図るため、損害賠償などの諸問題について相談に応じ、必要に応じて関係機関へのあっせんを行います。

2 交通災害共済事業の推進

交通事故被害者の相互救済のため、新潟県市町村総合事務組合が実施する交通災害共済制度の普及に努め、市民の加入を促進します。

3 交通遺児等への支援の充実

保護者が交通事故により、死亡又は重度の後遺障害の認定を受けた場合、親権者、未成年後見人及びその他の者に養育されている遺児に対し図書カードを交付し、健全な育成への支援を図ります。

また、新潟県交通遺児基金による奨学金や激励事業について周知を図ります。

4 自転車の損害賠償保険等の加入促進

近年、自転車が加害者になる事故において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、被害者の救済を図るため、損害賠償保険等への加入を促進します。

Ⅱ 踏切道の安全についての施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切保安設備の整備

踏切道での事故防止を図るため、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切保安設備の整備を促進します。

また、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推進します。

(2) 踏切の実態に即した交通規制の実施

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、必要な交通規制を実施します。

2 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

(1) 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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います。

(2) 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタン操作等の緊急措置の周知を図ることを目的とした踏切安全啓発活動を推進します。

参 考 資 料

- 交通安全対策基本法（抄）
- 長岡市交通安全条例
- 長岡市交通安全対策会議条例
- 長岡市交通安全対策会議運営規

交通安全対策基本法（抄）

（昭和 45 年 6 月 1 日
法律 第 110 号）

（市町村交通安全計画等）

第二十六条

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。
 - 一 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
 - 二 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。

○長岡市交通安全条例

平成 12 年 2 月 25 日

条例第 1 号

(目的)

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)の趣旨に基づき、交通の安全の確保に関し、市、市民、事業者等の責務を明らかにするとともに、市の施策の基本を定めることにより、交通の安全の確保を図るための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって市民の生命、身体及び財産の保護並びに安全な生活環境の実現に寄与することを目的とする。

(市の責務)

第 2 条 市は、交通の安全の確保に関し総合的かつ体系的な施策を策定し、及びこれを実施しなければならない。

(市民の責務)

第 3 条 市民は、日常生活において自ら交通の安全の確保に努めるとともに、市及び関係機関が実施する交通の安全の確保に関する施策に協力するものとする。

(事業者の責務)

第 4 条 事業者は、その事業活動に当たり、従業員に対する交通安全教育を実施する等交通事故を防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(滞在者の責務)

第 5 条 通勤、通学、旅行等で本市に滞在する者は、第 3 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。

(推進体制の充実等)

第 6 条 市は、交通の安全の確保に関する施策を円滑に実施するため、その推進体制の充実を図るとともに、関係機関及び関係団体との緊密な連携に努めるものとする。

(交通安全教育の推進等)

第 7 条 市は、市民及び事業者(以下「市民等」という。)の交通の安全に関する意識の向上を図り、市民等による自主的な交通の安全の確保に関する活動を促進するため、交通安全教育及び啓発活動の推進に努めなければならない。

2 市は、市民等に対し、交通の安全に関し必要な情報を適切に提供しなければならない。

(良好な道路交通環境の整備)

第 8 条 市は、良好な道路交通環境を確保するため、市の管理する道路の新設及び改良並びに交通安全施設の整備を促進するよう努めなければならない。

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

(交通渋滞の緩和)

第 9 条 市は、市民及び事業者の公共交通機関の利用の促進等を図ることにより、道路の交通渋滞を緩和し、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 10 条 市は、交通の安全の確保に関する施策の推進に当たっては、高齢者、障害者、児童等にとって安全な道路交通環境が確保されるよう特に配慮しなければならない。

2 市民等は、その日常生活又は事業活動において、高齢者、障害者、児童等の交通の安全に特に配慮するものとする。

(関係団体に対する助成等)

第 11 条 市は、交通の安全の確保に関する活動をすることを目的に組織された団体に対し、助成その他の援助を行うことができる。

(委任)

第 12 条 この条例の施行に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この条例は、平成 12 年 4 月 1 日から施行する。

○長岡市交通安全対策会議条例

昭和 46 年 6 月 23 日

条例第 23 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、長岡市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 長岡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 委員の定数は 27 人以内とし、次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) 新潟県の知事の部内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) 本市の職員で市長が定める職にあるもの
 - (5) 教育長
 - (6) 消防長
- 6 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第 4 条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、鉄道その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が任命する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(議事等)

第 5 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、公布の日から施行する。

附 則(昭和 62 年 3 月 24 日条例第 33 号)

この条例は、昭和 62 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 17 年 3 月 22 日条例第 28 号)

この条例は、平成 17 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 17 年 12 月 28 日条例第 260 号)

この条例は、平成 18 年 1 月 1 日から施行する。

附 則(平成 22 年 3 月 30 日条例第 59 号)

この条例は、平成 22 年 3 月 31 日から施行する。

○長岡市交通安全対策会議運営規程

昭和 46 年 7 月 8 日

交通安全対策会議告示第 1 号

(趣旨)

第 1 条 この規程は、長岡市交通安全対策会議条例(昭和 46 年長岡市条例第 23 号。以下「条例」という。)の規定に基づき、長岡市交通安全対策会議(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 条 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 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

4 会長は、会議の議長となる。

5 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。

6 委員は、自らに事故があるときは、その職を代理し、又は補佐する者に当該委員の職を代理させることができる。

(幹事)

第 3 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職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について委員を補佐する。

4 前条第 6 項の規定は、幹事について準用する。この場合において、同項中「委員」とあるのは、「幹事」とする。

(幹事会)

第 4 条 会長は、必要の都度、幹事会を開催させ、事務を処理させることができる。

2 幹事会は、長岡市市民協働推進部長が招集し、議長となる。

(異動等の報告)

第 5 条 委員及び幹事は、条例第 3 条第 5 項各号及び第 3 条第 2 項の職を離れ、又は失ったときは、速やかに会長に報告しなければならない。

(庶務)

第 6 条 会議の庶務は、長岡市市民協働推進部市民協働課において処理する。

附 則

この規程は、昭和 46 年 7 月 15 日から施行する。

附 則(昭和 50 年 6 月 2 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、公表の日から施行し、昭和 50 年 4 月 1 日から適用する。

附 則(昭和 53 年 11 月 28 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、昭和 53 年 12 月 1 日から施行する。

附 則(昭和 54 年 6 月 1 日対策会議告示第 1 号)

(施行期日等)

- 1 この規程は、公表の日から施行し、この規程による改正後の長岡市交通安全対策会議運営規程(以下「改正後の規程」という。)の規定は、昭和 54 年 4 月 1 日から適用する。

(経過措置)

- 2 この規程施行の日前においてなされた手続等については、それぞれ改正後の規程の規定に基づいてなされたものとみなす。

附 則(昭和 58 年 4 月 25 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、公布の日から施行し、この規程による改正後の長岡市交通安全対策会議運営規程は、昭和 58 年 4 月 1 日から適用する。

附 則(昭和 62 年 3 月 26 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、昭和 62 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 7 年 3 月 31 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 7 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 8 年 2 月 29 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 8 年 3 月 1 日から施行する。

附 則(平成 10 年 3 月 31 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 10 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 17 年 3 月 31 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 17 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 17 年 8 月 4 日対策会議告示第 2 号)

この規程は、公表の日から施行する。

附 則(平成 19 年 3 月 7 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 19 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 24 年 6 月 25 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、公表の日から施行する。

附 則(平成 30 年 3 月 27 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、平成 30 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(令和 8 年 3 月 16 日対策会議告示第 1 号)

この規程は、令和 8 年 4 月 1 日から施行する。

第 1 2 次長岡市交通安全計画

令和 8 年 8 月発行

編集発行 長岡市市民協働推進部市民協働課

〒 9 4 0 - 8 5 0 1

新潟県長岡市大手通 1 丁目 4 番地 1 0

TEL 0 2 5 8 - 3 9 - 2 2 0 6 (直通)

FAX 0 2 5 8 - 3 9 - 2 3 0 8