

会 議 録

1 会議名

令和7年度 第1回上越市交通安全対策会議

2 議題（公開・非公開の別）

- (1) 第11次上越市交通安全計画の取組状況について（公開）
- (2) 第12次上越市交通安全計画の方向性について（公開）
- (3) その他（公開）

3 開催日時

令和7年8月6日（水）午後3時から午後4時10分まで

4 開催場所

上越文化会館 4階 中会議室

5 傍聴人の数

0人

6 非公開の理由

なし

7 出席した者（傍聴人を除く。）

- ・会 長：中川 幹太（会長代理：防災危機管理部 市川部長）
- ・委 員：高瀬委員、風間委員（代理出席：牧繪氏）、小池委員、水野委員、
林委員、丸山委員、笹川委員、仲山委員、青代委員、吉澤委員、
太田委員、小嶋委員（代理出席：小林参事）、山田委員
- ・事務局：市民安全課 今井課長、伊藤副課長、小嶋係長、西條主任

8 発言の内容

伊藤副課長：初めに、上越市交通安全対策会議会長、中川市長が挨拶を申し上げる。

中川市長： 本日は、ご多用の中、上越市交通安全対策会議にご出席いただき、心から感謝を申し上げる。また皆様には、日ごろから交通安全施策の推進にご尽力いただき、厚く御礼を申し上げる。上越市内では待望の雨が降り、今後も少しずつ降っていく見通しであるため、断水にならないよう雨が降ることを期待している。

さて、今年度で5年間の計画期間が満了する第11次交通安全計画の計画期間中の市内の交通事故発生状況を見ると、発生件数は減少傾向にある一方で、

事故により亡くなられた方は令和 4 年以降、3 年連続で 5 人となっており、今年には既に、3 人の尊い命が失われている。

また、65 歳以上の方が当事者となる事故が依然として数多く発生し、高齢者が運転中に事故を起こす、あるいは、歩行中などに事故に遭われるというケースが多くなっている。

このような状況を踏まえ、当市においては、令和 4 年度から高齢者を対象に、安全運転支援機能が付いたドライブレコーダーや急発進抑制装置の導入費用を補助し、市内における高齢運転者の交通事故の減少に向けた取組を進めているところである。

本日の会議では、第 11 次上越市交通安全計画に基づく取組状況や、来年度から令和 12 年度までを計画期間とする第 12 次交通安全計画の方向性について審議いただくこととしている。

委員の皆様におかれては、年々変化する交通状況に対応する実効性の高い計画の策定に向けて、それぞれのお立場から、忌憚のないご意見をいただこう、よろしくお願い申し上げます。

結びに、今後も、関係機関・団体の皆様と連携し、交通安全施策の推進に努めてまいりますので、引き続き、ご理解とご支援をお願いする。

伊藤副課長：中川市長については他の公務があるため、ここで退席させていただきます。

以後の議事については、防災危機管理部長が会長代理として議事進行する。

市川部長： まず、議題(1) 第 11 次上越市交通安全計画の取組状況について、事務局から説明を求める。

今井課長： 第 11 次上越市交通安全計画の取組状況について説明する。

上越市交通安全計画は、上越市交通安全条例に基づき、上越市交通安全対策会議が作成しているものである。当市内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、当市と当市を管轄する国および県の行政機関等が実施する施策の大綱を定めているものである。現在の第 11 次上越市交通安全計画は、第 11 次新潟県交通安全計画に合わせ、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間を計画期間としている。

1. 計画の概要の(1)目標について、計画の最終年となる令和 7 年末までに、

年間の交通事故死者数を 4 人以下、重傷者数を 42 人以下と設定している。

目標設定の考え方について、死者数は、第 10 次上越市交通安全計画で設定していた目標死者数 4 人以下を達成することができなかったため、引き続き同じ目標を設定することとしたものである。重傷者数については、上位計画である第 11 次新潟県交通安全計画において、県内の目標 499 人以下とする数値目標が設定されたことを受け、目標数値を当時の上越市の人口で按分し、42 人以下に設定したものである。

目標達成に向けての重点課題について、以下の 4 項目を設定し対策を実施した。①高齢者の交通事故防止、②歩行者および自転車の安全確保、③シートベルト着用とチャイルドシート使用の徹底、④飲酒運転の根絶である。

目標の達成状況であるが、死者数については、令和 3 年は 4 人、令和 4 年以降は 5 人と目標を達成できていない状況が続いており、さらに今年は 5 月末時点ですでに 3 人の方が亡くなり、昨年同数で推移していることから、目標達成が難しい状況である。

一方、重傷者数については、計画に基づく様々な施策を推進してきたこと、また、自動車の安全性能が向上したことなどにより、令和 5 年以降目標を達成できており、本年 5 月末時点においても、令和 6 年を下回る数値で推移していることから、目標を達成できる見込みである。

全体評価であるが、昭和 46 年以降の市内の交通事故発生状況は、増減を繰り返しながらも交通事故の発生件数と死傷者数については減少してきたが、平成 29 年以降、第 10 次上越市交通安全計画からは、目標とした死者数 4 人以下を達成できていないことから、引き続き交通事故防止に資する対策を推進していく必要がある。

高齢者の交通事故防止の観点では、交通事故全体に占める高齢者の割合が高い状況が続いている。今後も高齢化が進んでいくことから、高齢者に対する交通安全教育や啓発活動を一層進めていく必要があると考えている。

また、死者のうち、シートベルト・チャイルドシート未着用者が半数程度を占めていることから、着用を促す取り組みを継続する必要があると考えている。

さらに、いまだ飲酒運転を原因とする交通事故が無くならないことから、引き続き根絶に向けた取り組みを進めていく必要があると考えている。

以上のように、全体評価をまとめた。

次に、4 つの重点課題ごとに主な取組と関連する交通事故の状況について説明する。

ここで記載している主な取組や交通事故の状況については、今年 6 月から 7 月にかけて、関係機関の皆様から報告をいただいたものに基づき、計画期間中の取組内容や、新潟県警察から提供いただいた統計データを基に、事務局で取りまとめたものである。

なお、市内の交通事故状況について、詳細をこの後、上越警察署と妙高警察署から別途説明をお願いしている。重複するところもあるが、ご了承ください。

まず 1 つ目の重点課題、高齢者交通事故防止について、期間中の主な取組として、令和 4 年度から新たに高齢者安全運転支援装置設置補助金を創設したほか、高齢者世帯訪問、高齢者向け交通全教室の開催、フルデマンド形式による予約型コミュニティバスの導入などを行った。

こうした取組を行ってきたが、交通事故の状況を見ると、令和 5 年まで交通事故死者数に占める高齢者の割合が 80%を超えている状況である。また、高齢運転者事故については、全事故の 30%前後を占めている状態が続いている。

今後も高齢化の進行とともに、高齢運転者の増加も見込まれることから、引き続き高齢者の交通事故防止対策を進める必要があると考えている。

2 つ目の重点課題、歩行者および自転車の安全確保について、期間中の主な取組として、歩道整備や道路照明の設置、幼稚園・保育園児や小学校児童を対象とした歩行教室・自転車教室の実施、横断歩行者妨害の取締強化などを行った。

歩行者事故、自転車事故ともに令和 5 年まで減少傾向にあったが、令和 6 年には増加となっている。特に歩行者事故が 10 件以上増えており、死亡事故も発生している。また、J A F の調査によると、新潟県では、信号機のない横断歩道での一時停止率が令和 3 年以降低下し、令和 5 年には残念ながら全国最下位となった。

警察署の取組強化により、令和 6 年には停止率が 49%と向上したが、依然として半数以上の方が一時停止していない状況である。このような状況から、

道路整備や年代に応じた交通安全教室等の実施により、道路環境の改善や交通安全意識の高揚を図ってきたものの、歩行者や自転車に関与する事故が無くなることから、引き続き交通安全教育や自転車利用の正しいルールやマナーについて、啓発活動を進める必要があると考えている。

3 つ目の重点課題、シートベルト着用とチャイルドシート使用の徹底である。期間中の主な取組として、警察による取締活動のほか、保育園児や、その保護者を対象とした交通安全教室、マスメディアを活用した広報啓発活動などの取組を行った。

シートベルト・チャイルドシート着用率は、新潟県内の運転席および助手席の着用率は、ほぼ 100%となり、チャイルドシートの着用率も、令和 4 年以降向上しつつある。一方、後部座席の着用率が 50%から 60%で推移しており、徹底されていない状況にある。また、市内で発生した自動車事故の死者のうち、半数程度はシートベルトおよびチャイルドシートを着用していない状況である。

こうしたことから、引き続き、様々な広報啓発活動等によりシートベルトの着用とチャイルドシートの使用の徹底を呼びかけていく必要があると考えている。

4 つ目の重点課題、飲酒運転の根絶であるが、期間中の取組として、酒酔い体験ゴーグルによる体験型教室の開催や広報啓発活動、警察の取締りなどにより、令和 5 年までは減少傾向にあり、令和 6 年には発生件数が 0 件となったが、残念ながら、令和 7 年に入ってから死亡事故が 1 件発生している状況である。また、毎年市内で 20 件以上が飲酒運転で検挙されていることから引き続き、飲酒根絶に向けた取り組みを進める必要があると考えている。

市川部長： 次に。関係機関の皆様からも計画に基づく主な取組について説明をお願いしたい。最初に、上越警察署の小池委員から管内の交通事故の状況について、説明願いたい。

小池委員： はじめに、新潟県内の交通事故情勢について、人身事故の統計となるが、発生件数、死者数、負傷者数すべて減少しており、本年の死者が 29 人と、前年同期比でマイナス 3 人となっている。

死亡事故の特徴として、高齢者が占める割合が約 62%、死者数 18 人という状況で、県警として高齢者の交通事故対策を最優先に取り組んでいかなければならないと考えている。

当署管内の交通事故の発生状況であるが、上越警察署は中郷区を除く上越市全域を管轄としている。

8 月 4 日現在の交通事故発生状況であるが、人身事故の数として、発生件数が 108 件で前年比マイナス 3 件、死者数が 3 人で前年比マイナス 1 人、負傷者が 122 人で前年比マイナス 6 人と、いずれもわずかながら減少しているが、予断を許さない状況である。

当署としては、これ以上死者を発生させないため、交通指導取締や赤ランプ活動を中心とした街頭活動を強化し、市民の心に響く広報啓発活動を推進したいと考えている。

当署管内の交通事故の特徴を説明する。交差点事故の割合が約 63%と高い状況である。また、65 歳以上の方が関与する事故が 5 割を超えている。また、悪質違反である信号無視、一時不停止、歩行者妨害が関係する事故も多発している状況である。

発生多発地域は、合併前上越市の中心市街地である。各区については、そこまで多くないという状況である。限られた警察力であるため、取締や広報は、基本的に市街地を中心に行っている。

交差点事故が多いため、交差点関連違反の取締とドライバーへの安全教育を重点的に取り組んでいる。また、高齢者に対しては年金支給日と合わせ、広報啓発活動を行っている。

自転車事故に関して、人身事故の発生件数は現在 7 件で、昨年と比べて 8 件減少しており、非常に多く減少しているが、ヘルメットの着用率は依然として低い状況である。

令和 5 年にヘルメット着用が努力義務となってから、着用する方が増えてきているが、依然として低く、大変残念なことに、警察の行った調査でヘルメットの着用率が令和 5 年に全国最下位となった。令和 6 年に若干改善されたが、いまだに全国でも下位の状況にある。業務、プライベートどちらに限ることなく、あらゆる機会を通じて自転車乗車時のヘルメット着用を呼びかけていただきたいと思う。

中学校について、上越市内では自転車通学の許可条件となっているが、高等学校にも許可条件とするよう働きかけているほか、マナーアップ講習をやっており、各高校に出向いて、安全講習の際にお願いしている。

また、飲酒運転について、検挙例が多数出ている。7 月中に 2 件、6 月にも 1 件逮捕があり、非常に厳しい姿勢で望むことで飲酒運転を抑止するとともに、取締を強化している。

最後になるが、秋に向かい夕暴れが非常に早くなってくる。そうすると、高齢歩行者が被害に遭うケースが多くなる。当署としては、夕暮れ時を中心に街頭活動を強化していこうと考えているので、皆様にも、引き続き交通安全にご協力をお願いしたい。

上越警察署としても、あらゆる機会を通じて、取締り、広報等により交通事故抑止を図っていく。

市川部長： 同じく管内の交通事故の状況について、妙高警察署の林委員、説明をお願いしたい。

林委員： 私からは、妙高警察署管内の中郷区を中心に説明する。

妙高警察署は規模が小さく、事故件数を署全体で見ても昨年 1 年間で 28 件、その前が 24 件、21 件と 20～30 件前後で推移している。

この中で、中郷区の発生件数であるが、令和 6 年 1 年間で 3 件、令和 5 年で 1 件、令和 4 年で 2 件と、ほぼ 5 件以内に収まっている。死者についても、過去 3 年間発生はない。負傷者については、令和 6 年が 4 人、令和 5 年が 1 人、令和 4 年が 7 人いるが、こちらは大型車が多数の車に追突したことによるため、件数としては 1 件である。

発生件数が少ないため、高齢者事故が 1 件あるだけで数値が上がってしまい、有意な数値かは疑問であるが、過去 3 年間を見ると、いずれも 50%から 100%が高齢者の関係する事故で構成されている。

道路別で見ると、主に国道 18 号での発生が多く、県道又は国道 18 号が主な発生地点である。上越市道での発生は過去 3 年間ない。

時間帯別では、午前 6 時から午後 4 時までの日中時間帯が多い。夜間になると、ほとんど車が通らず事故が起きないため、日中時間帯の発生が中心と

なっている。

当署管内で発生する事故原因を説明させていただく。

いずれも前方不注意や安全不確認が多い。例えば、前の車に連なって信号機で止まっていたところ、青信号になり進行する際、信号機しか見ておらず、前の車が止まっていることに気づかず追突したという、不注意による事故が多い。事故形態も、ほとんどが車両相互の追突事故となっている。

多発時期として、冬に限らず通年発生している状況である。

交通事故多発地点として、人身事故の件数が少ないため物件事故も含めて傾向をみると、一番多いのが中郷インター出入口交差点である。次いで多いのが、野林交差点で多く発生している。

この2つが国道18号で多発する地点である。もう1つ例を挙げると、二本木駅の坂本信号機付近で多く発生している。このことから、中郷区だけでなく国道18号全路線を事故多発路線と指定して事故防止を図ることとし、国道18号を中心に交通安全広報活動など、安全対策を実施していきたいと考えている。

市川部長： 各警察署から、管内の交通事故について説明いただいた。計画の取組についての説明は他にもあるため、一通り説明が終わったら質問していただきたい。

それでは次に、道路交通環境の整備に関する取組について、国・県・市の主な取組の説明をお願いします。

高瀬委員： 高田河川国道事務所の令和3年度から令和7年度までの間の交通事故対策として、国道8号で2か所交差点の改良を実施している。

交差点の改良については道路管理者だけではできないため、警察からの意見、指導をいただきながら進めている。

令和3年度に、大潟区の下小船津浜交差点の糸魚川方面に向かう車線に、左折レーンを設置している。追突防止のため左折レーンを新設した。また、区画線の内側に、ドットラインを引き、スピードを抑制する対策もとっている。

令和5年度には、国道8号の国府交差点で、柏崎方面に向かう車線に、左

折レーンの設置を行っている。左折レーンの設置と合わせ、右折車線の見通し改善のため、右折車線と直進車線の間にゼブラ帯を設ける改良を実施している。

今後も、警察と相談し、意見を伺いながら対策を進めていきたいと考えている。

風間委員（代理出席：牧繪氏）：

県の対策として、小学校の通学路を中心とする歩道の整備を行った。令和3年度から令和6年度の間には道路改良事業、交通安全事業、街路事業、あるいはバリアフリーまちづくり事業を活用し、9箇所、通学路の歩道整備を行った。4年間で整備した歩道延長は2,701mである。

また、上越安塚柏崎線が三和中学校の通学路になっており、自転車通学利用者が多いため、道路の路肩を広げる事業を実施中である。整備延長は、4年間で900m近くになる。

この他に、通学路危険箇所改善要望で、小学校から歩道整備の要望があるが、歩道整備は用地買収等に時間を要することから、即効性の高い対策としてグリーンベルトを引く手法があり、効果等が確認できれば極力対応していきたいと考えている。

今年度も、歩道整備をする事業は用地買収も含め9か所実施しており、引き続き県としては小学校の通学路を重点的に整備していきたいと考えている。

小嶋委員（代理出席：小林参事）：

「ゾーン30プラス」について説明する。

国土交通省と警察庁では、令和3年8月より生活道路における人優先の安全安心な通行空間の整備のさらなる推進を図るため、最高速度時速30kmの区域規制とする「ゾーン30」と、物理的デバイスとその適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」と設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めているところである。

当市においては、上越警察署と連携し、特に通学する児童・生徒が多い本城町、西城町1・2丁目地区において、令和5年に整備を行った。当該地区お

よびその周辺には多くの教育施設があり、朝夕の通学時間帯に多くの児童・生徒が通行していることから、当該地区は、平成 31 年 2 月に「ゾーン 30」に指定された。

この指定から時間が経過し、時速 30 kmを超える速度で通り抜ける車両が多くなってきたことから、令和 5 年 6 月に、この地区を県内初の「ゾーン 30 プラス」の区域とした。

区域内で実施する整備内容の検討に当たり、地元の町内会を始め、周辺の小・中学校、高等学校、上越警察署、国土交通省高田河川国道事務所と協議を重ね、計画を策定した。

この計画に基づき、通過車両の速度を低下させるため、外側線を道路中心側に設置することで、見た目の車道幅員を狭くしたほか、物理的にラバーポールを設置して通りにくくする狭窄や、ジグザグに路面表示を追加して視覚的に通りにくくするクランク型のシケインの設置を当市で実施した。

これらとあわせ、上越警察署からは「ゾーン 30 プラス」の看板や路面表示を整備していただいた。これらの整備後には、朝の通学時間帯において、通行車両の速度低下が見られ、一定の効果が認められた。

市川部長： それでは次に、救助・救急に関する取組について、上越地域消防局から説明をお願いします。

丸山委員： 上越地域消防から、2 点ほど報告させていただく。

1 点目は、上越市消防が取り組んでいる 3 者間通話である。119 番通報をつなげたまま、通訳者につなげて会話するシステムとなっており、令和 7 年の現状として、32 の言語に対応している。令和 6 年の通話利用者件数は 24 件であった。通訳者を介し会話をするため、通話時間が延長してしまっている。通話者との 3 者間通話につながるまでの時間を有効に使い、災害の種別、住所の特定を重点に置いて聴取し、早期に出動指令を出している。

2 点目は、スマートフォンを活用した医療機関との連携である。ロゴチャットというアプリを使用して、救急隊から医療機関へ心電図、現場の写真、要救助者の人定情報等を共有するもので、情報を共有することにより、医療機関との迅速な連携を取り、傷病者のより早い治療を行っている。

また、令和 6 年 9 月から、映像通報システム「ライブ 119」の運用を開始した。令和 6 年度の運用件数は 38 件で、うち成功 24 件、失敗 14 件である。令和 7 年度は 4 月末時点で、運用件数 18 件のうち、成功 13 件、失敗 5 件となっている。

この成功・失敗についてであるが、通報者が SNS にアクセスすることが困難であるほか、SNS のアプリの通話が許可されないエリア、SNS アプリアイコンがどれかわからないという、通報者側の困難な状況、また、スマートフォンの操作の習熟具合によって、映像通報の成否が分かれてしまう状況が起きている。

心肺停止症例や火災などの緊急性が高い事案ほど、映像通報の重要性が高まっている。通報者が動揺していたり、通報時間が延長してしまったりすることから、映像通報に協力してもらうことが困難になる場合がある。今後、チラシやホームページ、テレビ等を使用して広報活動を広げていき、さらに認知度を高めていきたいと考えている。

市川部長： 議題(1)に関連し、関係機関から説明のあった取組状況について、質問・意見はあるか。

特になければ、その他の委員からも、各団体の取組などについて説明いただきたいと思うが、上越交通安全協会の笹川委員、いかがか。

笹川委員： 上越交通安全協会では、交通事故防止の啓発活動を行っている。上越交通安全協会には、現在 47 の支部がある。支部でも独自の活動を行っている。会議冒頭にもあったとおり、高齢者事故が多いため、上越交通安全協会でも対策を実施している。

その中で、高齢者講習等に参加する高齢者の方はよいが、講習等に出て来られない高齢者に対しては、直接呼びかけることも大事であるため、世帯訪問をして交通安全を呼びかけている。

例えば、夜間における反射材の活用であるとか、夕暮れ時の外出はなるべく控えるといったことを呼びかけている。

世帯訪問の際は、市役所や警察署と合同で実施する場合もあれば、支部や女性部で独自で行うこともある。

上越交通安全協会女性部においては、高齢者向けの紙芝居による交通安全講話を実施しており、これらが当協会の主な活動となっている。1件でも、高齢者事故が減ってほしいという思いがある。

そのほかに、チャイルドシートの貸出を実施している。このチャイルドシートは、昨年1年間で延べ100台貸し出している。

また、高齢者向けに運転免許証の自主返納も進めているが、免許がないと不便なため、原付免許を取りたいという高齢者が原付の実技講習の申請にくる方がおり、自主返納をしても、また免許を取りに来るという現状である。

よく聞くのが、免許を返納したいが、通院するにも買い物に行くにも車が無いと行けないということや、離れて住む家族に来てもらい買い物に行ってもらおう、または、病院に付き添ってもらっているということである。近くに家族が住んでいればまだよいが、県外など遠くに住んでいればそれができないため、タクシーを利用することになるが、金銭的な負担から毎回使うこともできないということも聞いている。

段々と路線バスが減っていく中で、フルデマンド型コミュニティバスのような公共交通の導入を進めていただきたい。

市川部長： 上越地区安全運転管理者協会の青代委員はいかがか。

青代委員： 私たち上越地区安全運転管理者協会は、事業者安全運転管理者を設けていただき、事業者で交通事故防止を図っていただいている。

最近ニュースにもなったが、配達中に飲酒運転をし、歩行中の小学生と衝突したという大きな事件があり、こうした事案があった際には、県の安全運転管理者協会からの指導や、上越地区安全運転管理者協会からの指導、そして各事業所の事業主に対して、安全運転指導を実施してもらい、事故防止に努めている。

しかし、安全運転管理者を置いている事業所はあるものの、その中で、安全運転管理者協会に所属する事業所が少なく、事故防止の広報が十分に行き届かない状況である。可能な限り、事故防止に協力していく。

市川部長： 当市の学校、保育園、高齢者支援課の委員はいかがか。

特に無いようなので、ここまでで質問や、補足説明などあるか。

質問等がないため、続いて議題(2)に移る。

第 12 次上越市交通安全計画の方向性について、事務局からの説明を求める。

今井課長： 基本的には、上位計画である新潟県交通安全計画を基に作成を進めていくが、現時点において、県の計画が示されていないため、第 11 次の取組を基本とした計画案を記載している。今後、県の計画が明らかになり次第、これに基づき作成を進めていく予定としていることを、ご承知おきいただきたい。

はじめに、(1)計画の考え方について、繰り返しとなるが県の計画が示され次第、作成していく予定としていることから、現時点においては、第 11 次計画と同様、人命尊重の理念に立ち、交通事故のない社会を目指し、人優先の交通安全思想の普及を図っていくこととしている。

計画期間について、国・県ともに 5 年としていることから、市においても、令和 8 年度から 12 年度までの 5 年計画と考えている。

次に、(2)計画の目標について、これまで同様、交通事故死者数および重傷者数を計画の目標に定めたいと考えている。

死者数については、第 10 次計画以降目標を達成できていないことから、引き続き、計画期間の最終年において、交通事故死者数 4 人以下で考えている。

重傷者数については、現計画において目標を達成できる見込みであることから、県の次期計画の目標値が示された後、上越市の人口で按分した数値を目標として設定したいと考えている。

次に、(3)重点課題について、現時点においては、第 11 次計画の検証を踏まえた上で継続性を考慮し、高齢者の交通事故防止、歩行者及び自転車の安全確保、シートベルトとチャイルドシート着用の徹底、飲酒運転の根絶の 4 項目を重点に取り組むことで検討している。

最後に、(4)第 12 次計画の施策で考慮すべき事項について、次期計画の策定に向けて、今後起こる、または起こりうる交通情勢の変化を踏まえ、計画に盛り込むべき内容や取組を検討していく。

事例としては、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度、いわゆる青切符の導入のほか、新たなモビリティの登場、生活道路の最高速度の引き下

げ、高齢ドライバー・外国人ドライバーの増加など、新たな動きや課題が挙げられる。

次期計画においても、今後の交通情勢に合わせた対策を実施する必要があると考えており、実効性の高い計画の策定に向け、どのような視点や取組が必要かなど、委員の皆様から意見を伺いたいと思う。

最後に、今後のスケジュールについて、本日の会議を踏まえ、事務局で第12次上越市交通安全計画の草案を作成し、11月上旬に予定している第2回上越市交通安全対策会議で審議いただきたいと考えている。

その後、委員の皆様からの意見を踏まえ、事務局で修正を行い、12月に市議会への説明とパブリックコメントを実施する。そして来年2月に予定している、第3回上越市交通安全対策会議において、委員の皆様から最終確認をいただき、3月下旬に計画を公表したいと考えている。

委員の皆様には、策定の過程において引き続きご支援、ご協力を賜りますよう、重ねてお願い申し上げます。

市川部長： ただいまの説明について、意見、質問はあるか。

では、事務局に改めて確認であるが、第11次計画の取組を基本とした内容で、第12次上越市交通安全計画を作成していくという考え方でよいのか。

今井課長： 上位計画である国の計画がようやく示されている段階であり、新たな項目が設定されたら、追加していきたいと考えている。

市川部長： 先ほど事務局からの説明で、第12次計画の施策で考慮すべき事項で、基本的な理念や方向性は変わらないとしても、関係機関の皆様から、今後の交通常攻勢に合わせた取組で必要だという思いや考慮していくべき事項は何かあるか

例えば、今後の交通情勢について、現状や昨今の社会情勢を踏まえて、上越警察署から説明いただけることはあるか。

水野委員： 今年度発足したサイクルポリスについて、交通機動隊がサイクルポリスとして指定されており、本部の交通企画課を通じて派遣申請をする。発足した

ての頃、春日山駅にサイクルポリスを呼び、駅利用者に対し、自転車の安全利用について広報啓発活動を実施した。

その他、高齢者ドライバーに対する交通安全教育について、上越市老人クラブ連合会から依頼いただき、上越市市民安全課、上越警察署生活安全課及び交通課で協力し、講話をしている。今年度の新たな取組ではないが、上越警察署交通課で人形劇を交えた高齢者ドライバーに対する交通安全教育をしたところ、追加公演の依頼があり、9月にも実施する予定である。

また、外国人ドライバーに対する交通安全教育について、上越警察署警備課と交通課が協力し、人材派遣会社の実務研修生が、実際に会社に派遣される前の教育として、主に自転車に関して、通訳を交えて交通安全教育を実施している。

講話の多くは、上越教育大学の留学生や企業に派遣される実務研修生に対する講話であるが、外国人の方は車をほとんど使わず、自転車を移動手段として利用している。交通安全教育の中で、例えば信号機の意味の認識を誤っている方がいるなど、基礎的な知識を深める必要があると感じているため、基礎を徹底して教育していく。

市川部長： 会議を通じて、意見や質問はあるか。

私から確認であるが、事務局から先ほど説明のあった、会議はあと2回あるということでしょうか。

今井課長： 時期は未定であるが、第2回目の会議を11月上旬、第3回目の会議を来年2月中旬に開催する予定であるため、引き続き出席をお願いしたい。

会議資料配布までの間に、次期計画に盛り込むべき取組や必要な視点があれば、随時事務局に連絡していただきたい。

市川部長： 次に議題(3)その他であるが、事務局、委員の皆様から情報共有などあるか。

青代委員： 上越警察署に、上越市役所交差点の7時から7時40分まで間の信号サイクルの見直しをお願いしたい。

小池委員： 検討する。

市川部長： ほかに無いようなので、本日予定した議題はすべて終了したため、議事を終了する。

伊藤副課長： 本日は長時間にわたり審議いただき、ありがとうございました。第12次計画の策定作業はこれから本格化する。引き続き皆様方の意見や協力をいただきたい。

9 問合せ先

防災危機管理部市民安全課防犯・交通安全係 TEL：025-520-5661

E-mail：shimin-anzen@city.joetsu.lg.jp

10 その他

別添の会議資料も併せてご覧ください。