

令和2年度 第2回 新潟市交通安全対策会議 会議録

開催日時	令和2年11月26日(木) 午後2時00分～午後3時00分
場 所	新潟市役所 本館6階 講堂1, 2
出席者	別紙「新潟市交通安全対策会議出席者名簿」のとおり
内 容	<p>1 開会</p> <p>2 会議内容</p> <p>□ 事務局(市民生活課 安心・安全推進室 室長 佐藤 功) 委員の出欠状況をご報告します。資料2の出席者名簿をご覧ください。 会長・委員・特別委員18名のうち、本日2名の欠席で、16名の皆さまからご出席をいただいております。</p> <p>なお、本会議は「新潟市附属機関等に関する指針」により公開とさせていただきます。会議録作成のため、会議内容を録音させていただきますことをご了承願います。また報道各社の取材により、撮影や録音をさせていただきます場合がございますので、ご理解を願います。</p> <p>続いて、7号委員の変更がありましたのでご紹介をいたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般社団法人 日本自動車連盟 新潟支部 推進課長 田中 政彦 様 <p>が9月30日付で退任されまして、新たに、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同連盟 事業課長 仲川 和雄 様 <p>に就任いただきました。仲川様、ご着席のままで結構ですので、一言ご挨拶をお願いいたします。</p> <p>□ 日本自動車連盟 新潟支部 仲川 和雄 委員 それでは着座にて失礼いたします。 ご紹介いただきました日本自動車連盟通称 JAF と申します。 新潟支部事業課の仲川と申します。この度、7号委員に委嘱いただくということで伺いました。ひとつよろしくお願いたします。</p> <p>□ 事務局(市民生活課 安心・安全推進室 室長 佐藤 功) 仲川様大変ありがとうございました。 それでは会議に移ります。本来ですと会長である市長が議長を務めることとなっておりますが、本日は会長が欠席のため、慣例により市民生活部長が議長を務めさせていただきます。それでは、上所部長お願い致します。</p>

□ **議長（市民生活部 部長 上所 美樹子）**

みなさまこんにちは。

本日議長代理を務めさせていただきます市民生活部長の上所と申します。

本日は大変お忙しい中、本会議にご出席いただきありがとうございます。また、日頃より、委員のみなさまには新潟市の交通安全施策の実施、そして推進に、ご協力を賜り心より感謝申し上げます。この場をお借りしてお礼を述べさせていただきます。それでは、これ以降着座にて進行を進めさせていただきます。

本日の会議は、第11次新潟市交通安全計画の中間案につきまして、皆様がお気づきになられた点など、意見交換を行うことが目的でございます。

それでは、次第に従いまして「2 議題：第11次新潟市交通安全計画（中間案）について」に進ませていただきますが、まずはじめに、進め方をご説明いたします。

今年度策定を予定しております、「第11次新潟市交通安全計画」の中間案につきまして、まず事務局より主な変更点や目標設定の考え方について説明をさせていただきます。そのあと、質疑応答及び意見交換に入らせていただきます。特に、7号委員の皆様からは、日ごろの交通安全活動の状況ですとか、交通安全に関するお考えを含め、中間案に対するご質問・ご意見をいただきたいと考えておりますのでどうぞよろしくお願いたします。

それでは、事務局より説明をお願い致します。

□ **事務局（市民生活課 安心・安全推進室 主査 秋山 圭介）**

それではまず、国の交通安全基本計画の中間案について、ご説明します。

お手元の「資料4 交通安全基本計画（中間案）」をご覧ください。

ページを1枚めくり、「目次」をご覧ください。

第1部に「陸上交通の安全」として、

道路交通事故のない社会を目指して

道路交通の安全についての目標

が記載されたのち、「道路交通の安全についての対策」として、

重視すべき視点及び講じようとする施策

が記載され、鉄道交通の安全についても記載されています。

目次では、その後「第2部海上交通の安全、第3部航空交通の安全」という構成になっておりますが、新潟市が関わりのある実施可能な対策は「第1部陸上交通の安全」の部分となりますので、資料を抜粋してお配りしております。

それでは、令和3年度から令和7年度までを計画期間とする「第11次交通安全基本計画」の中間案の中身です。

資料の6ページをご覧ください。

まず計画の「基本的考え方」として、道路交通事故のない社会を目指すために、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すと考え方が示されました。

そして、道路交通の安全についての目標として、

①世界一安全な道路交通を目指し、令和7年までに24時間死者数を
2,000人以下
とする。

②令和7年までに重傷者数を
22,000人以下
にする。

の2点が目標として示されました。

この目標を達成するために、国の関係機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、各諸対策を総合的かつ強力に推進することとされています。

国の目標を踏まえた、新潟市が策定する第11次新潟市交通安全計画の目標については、後程説明させていただきます。

ここで、令和元年中の全国の交通事故発生状況、道路交通事故の現状について若干説明させていただきます。

令和元年中の全国の交通事故死者数は3,215人と、4年連続で減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年をさらに下回りました。発生件数及び負傷者数は15年連続で減少しました。

高齢者の人口10万人当たりの死者数は年々減少傾向である一方で、令和元年は全年齢層の人口10万人当たりの死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の55.4%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっています。

状態別人口10万人当たり死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別人口10万人当たり死亡事故発生件数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会頭衝突の順に多くなっています。

このような現状を踏まえ、国の中間案では、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する必要がある、対策の実施に当たっては、可能な限りEBPM（統計データや各種指標等、客観的な根拠や証拠を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと）を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していくとされています。

このような観点から、道路交通の安全についての対策として、

①高齢者及び子供の安全確保

- ②歩行者及び自転車の安全確保
- ③生活道路における安全確保
- ④先端技術の活用推進
- ⑤交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ⑥地域が一体となった交通安全対策の推進

の6点を重視する視点とし、

- ①道路交通環境の整備
- ②交通安全思想の普及徹底
- ③安全運転の確保
- ④車両の安全性確保
- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の充実と推進
- ⑧研究開発及び調査研究の充実

以上、8つの柱により交通安全対策を実施することとなっています。

国が示した交通安全基本計画中間案のうち、陸上交通の安全については以上のような構成になっています。

国の方向性として、まず高齢者や子供の交通安全対策、そして交通弱者といわれる歩行者、自転車の安全確保が重要課題であり、サポカー等の先端技術やビッグデータを活用し、交通安全対策を推進するものとなっています。

交通安全基本計画の中間案についての説明は以上となります。

□ **事務局（市民生活課 安心・安全推進室 副主査 早川 聖哉）**

事務局 市民生活課の早川と申します。

座ったまま説明を続けさせていただきます。

今ほど国の交通安全基本計画の中間案ということで、この国の基本計画に基づいて新潟県の交通安全計画が策定されまして、さらに県の交通安全計画に基づいて私たち新潟市の交通安全計画が策定されていくというような流れになっております。策定にあたって、私どもも国の基本計画の中間案を参考に、私ども新潟市の実情を踏まえながら策定を進めているというところでございます。

それでは、第11次新潟市交通安全計画の主な変更点と目標について、ご説明をさせていただきます。

お手元の資料5（市計画中間）と資料6を併せてご覧ください。

資料6については、現行計画からの主な変更点をまとめた資料となっております。

左側から、中間案におけるページ、第11次計画（中間案）における内容、

続いて、第10次新潟市交通安全計画における内容となっており、変更点には下線を引いています。

そして一番右側が今回の変更点の概要となります。

こちらについては、資料5の中間案からページをめくっていただいて、順番に説明をさせていただきます。

まず、資料5のページを1枚めくり、「目次」をご覧ください。

第11次計画中間案の構成は、現行計画と大きな変更はございません。

「第1部 総論」として、計画の考え方、交通事故の推移と現状、計画における課題と目標を記載しております。

続いて、「第2部 分野別の施策」として、「第1章 道路交通環境の整備」から、「第4章 交通事故被害者等対策の推進」まで、各分野における取組を記載しております。

この第2部の見直しにあたっては、先に1～6号委員の各関係機関、所属の皆様にご協力をお願いし、いただいた資料をもとに修正をさせていただいております。

なお、「まえがき」については現在作成中ですのでご容赦ください。

それでは、資料5及び資料6に沿って「主な変更点」を説明させていただきます。

資料5、2ページ、「第1章 計画の考え方」をご覧ください。

計画の基本理念、性格・期間等に大きな変更はありません。

国及び県の計画に基づき策定し、計画期間は令和3～7年度までの5年間です。

次に、資料5、3ページ、「第2章 交通事故の推移と現状」をご覧ください。

本章は現行計画では「道路交通事故」と「踏切事故」に分けて事故発生状況を記載していましたが、第11次計画では、踏切事故については近年では発生件数が年に1件あるかないかという状況ですので、後述の23ページ「(3) 踏切道の交通安全対策の推進」という項目がございますので、そちらに統合しています。

本章は「道路交通事故」の推移と現状に特化して記載し、さらに重傷者数に関する記載を加えております。現状については、

- (1) 発生場所、(2) 時間帯、(3) 高齢者の事故、(4) 子どもの事故、
- (5) 自転車事故、(6) 死亡事故・重傷事故、

というふうに様々な視点から本市の状況を分析しています。

続いて、資料5、9ページ、「第3章 交通安全計画における課題と目標」をご覧ください。こちらには第2章の分析を踏まえた、本市の交通事故の特徴を新たに記載しています。

また、現行計画で「重点課題」としている4項目（高齢者の交通事故防止ほか）について、本市の状況を踏まえ「重点課題」と「その他の課題」に整理しました。

重点課題は、

- (1) 高齢者の交通事故防止、

	<p>(2) 歩行者の安全確保及び自転車の安全利用の推進の2項目。</p> <p>その他の課題は、</p> <p>(1) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用徹底</p> <p>(2) 飲酒運転の根絶</p> <p>の2項目となっています。</p> <p>それぞれ、資料5の10ページには「図8 高齢者の運転免許保有及び返納の状況」、ということで新たに図を加えたりですとか、隣の11ページには、「図9 新潟県における信号機のない横断歩道での停車率」など、新たに図を加えたりして、課題としていることが分かりやすいように配慮しております。</p> <p>続いて、資料5、14ページ、「3 第11次新潟市交通安全計画の目標」についてです。こちらは資料7についても併せてご覧ください。</p> <p>現行計画の目標は「令和2年までに、年間の交通事故死者数を13人以下にする」こととしています。</p> <p>本目標は令和元年に死者数が11人ということで、一度達成しているほか、本年の死者数は昨日現在10人となっており、目標達成に向けて取り組みを進めているところです。</p> <p>この度第11次計画の策定にあたり、目標の案として、計画期間に当たる令和3～7年の5年間で、</p> <p>交通事故死者数（24時間死者数）を、</p> <p>60人以下（平均12人/年）にする</p> <p>交通事故による重傷者数、これは交通事故で30日以上の怪我を負われた方ということになりますが、</p> <p>1,060人以下（平均212人/年）にする</p> <p>以上2点を設定したいと考えております。</p> <p>どちらも国の第11次基本計画における目標を参考に設定するもので、重傷者数については新たに設定する目標となります。</p> <p>それぞれ設定理由を説明いたします。</p> <p>まず、死者数についてですが、国の目標値である年間死者数2,000人を本市の人口（R2.10.1 現在推計値）で按分すると、年間死者数は約12.6人となります。</p> <p>また、本市における死者数は年により増減を繰り返しており、例えば「計画最終年度までに何人以下」という目標を設定した場合、最終年だけ目標を達成する、途中で目標を達成したものの最終年度では再び目標以上の数値に転ずる、など、なかなか達成度の判断が難しい状況にあります。</p> <p>今後、死者数が増加傾向に転ずる可能性もあるため、死亡事故を継続的かつ大幅に減少させるために、現行計画の目標から踏み込み、5年間累計での目標を設定するものです。</p> <p>次に、重傷者数についてですが、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることが本計画の最終目標であり、特に、重傷者が発生する事故防止への取</p>
--	--

り組みが死者数の減少にもつながることから、重傷者数に関する目標を新たに設定します。

国も従来は死者数と負傷者数を合計した、死傷者数を目標値に設定していましたが、第11次基本計画では重傷者数を新たに採用する予定と聞いています。

死者数と同様に国の目標値を本市の人口で按分すると、年間重傷者数は138.6人となります。

ただこれについては本市の直近の実績値である、

令和元年の重傷者数284人と大きく離れた数値となります。

このため、引き続き重傷者数を減少させることを目指し、過去5年間における重傷者数の減少率をベースに目標値を設定としております。

こちらも死者数と同様の理由で、5年間累計での目標設定とします。

なお、この死者数60人以下、重傷者数1,060人以下にするという目標値は、令和2年中の数値が確定しておりませんので、実績値により変更となる可能性もありますがご承知おきください。

「第1部 総論」については、主な変更点は以上となります。

続いて、「第2部 分野別の施策」について説明させていただきます。

資料5は16ページから、資料6は2ページをご覧ください。

まず、「第1章 道路交通環境の整備」です。

17ページの「2 交通安全施設等の整備による交通安全の推進」の(1)の「ア 歩行者及び自転車の安全な通行の確保のための対策」とあります。

現行計画では、安全な通行の確保のために緊急に対策が必要な地区である「あんしん歩行エリア」について記載していましたが、こちらは対策が完了したとのことで、見出し・内容を修正しています。

次に、「イ ユニバーサルデザイン化」の推進です。

現行計画の「バリアフリー化の推進」から国の計画にあわせて修正しています。

次に、「ウ 市街地の幹線道路の無電柱化の推進」です。

無電柱化による効果と目的を具体的に記載しています。

18ページをご覧ください。

「エ 生活道路における交通安全対策の推進」です。「生活道路対策エリア」に登録された地域におけるビッグデータを活用した交通安全対策について新たに記載しています。

次に、19ページ、「(4) 通学路等の歩道整備等の推進」です。

通学路に加えて、「未就学児の散歩経路等」についても、道路管理者と公安委員会が連携して必要な整備を進める旨を記載しています。

これは、昨年幼い子どもが巻き込まれて命を落とす交通事故が続いたことに伴い、政府が昨年6月に交通安全緊急対策を閣議決定し、全国において「未就学児等が集団で移動する経路の緊急安全点検」が実施されました。これを踏まえた記載となっています。

次に、「(5) 交通実態を踏まえた安全設備・施設の整備」ですが、見出しを修

正しています。

続いて、21ページ、「4 総合的な駐車対策の推進」、「(2) 駐車場等の整備」です。駐車場等の整備のねらいを記載しています。

次に、「5 交通需要マネジメントによる交通事故防止対策の推進」です。過度な自動車依存からの脱却による交通事故防止を踏まえた記載に修正しています。

続いて22ページをご覧ください。

「ウ 基幹公共交通軸の段階的整備」及び「エ モビリティ・マネジメントの推進」です。

こちらも実態にあわせて内容を修正しています。

続いて、23ページ、「6 その他の道路交通環境の整備」です。

「(2) 住民との協働による交通安全の推進」です。

こちらも実態と合った内容に修正しています。

次に、「(3) 踏切道の交通安全対策の推進」です。

踏切道の改良等がある程度完了したことで、見出し・内容を修正しています。

また、現行計画では、「第1部 総論」でふれておりましたが、近年の踏切事故の発生状況に関する記載を加えています。

続いて、24ページをご覧ください。

「第2章 交通安全思想の普及徹底」についてです。

「1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」について、(1) 幼児、(2) 小学生の交通安全教育については、対象となる幼児・小学生のみならず、特に保護者が模範となり、家庭において適切な指導をしていただくことが重要であることから、保護者に対する交通安全啓発に努めることや、路上遊戯等による交通事故防止について啓発を図っていくと記載しています。

続きまして、25ページ、(3) 中学生、(4) 高校生については、現行計画ではスタントマンによる交通事故再現をはじめとした、「スケアード・ストレイト教育技法」について記載しておりますが、市内での実施回数が少ないこと、あくまでも参加・体験・実践型の交通安全教室の一手法であることから記載を変更しています。

次に、「(5) 成人等の交通安全教育」として、現行計画では「成人の」と記載しておりましたが、成人の他に、大学生や事業者などを想定した記載に変更しています。

また、「交通弱者」に子どもを加えたほか、通勤や配達目的での自転車事故防止に関する記載を追加しています。

続いて、27ページをご覧ください。「2 交通安全に関する普及啓発活動の推進」、「(2) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の推進」ですが、効果的な啓発活動として、実技指導の実施や衝突実験映像の活用に関する記載を加えています。

次に、「(3) 安全意識・保護意識の啓発促進」、「イ 安全速度の励行、車間距離の保持、「あおり運転」の防止に関する広報」です。

本年6月に厳罰化されたいわゆる「あおり運転」の危険性等について広報啓発に努める旨を追加しました。

次に、「ウ「ながら運転」の防止，安全確認の徹底に関する広報」です。

昨年12月に厳罰化された，いわゆる「ながら運転」の危険性等について広報啓発に努める旨を追加しました。

続いて，28ページ，「エ 横断歩行者の保護の徹底，安全な横断方法に関する広報」です。ドライバーの歩行者保護意識の醸成というのも重要なのですが，歩行者に対しても，自らの安全を守るため，横断歩道を渡ること，道路横断時の安全確認を徹底することなどを広報する旨を追加しました。

「オ 高齢者の事故防止のための広報」です。

こちらは現行計画では高齢者自身とその他の世代に向けた内容となっていました，高齢者に対する保護意識醸成に絞った内容に修正しています。

次に、「カ 子どもの事故防止のための広報」ですが，こちらには子どもに対する保護意識醸成に関する項目を追加しています。

続いて，29ページ，「(5) 安全運転を支える先端技術の活用促進」です。

これまで，衝突被害軽減ブレーキ，いわゆる自動ブレーキですとか，ブレーキとアクセルを踏み間違えた際の急加速を抑える装置については，主に高齢ドライバーの事故防止対策として啓発してきましたが，今後，新車に対して衝突被害軽減ブレーキの搭載が義務化されるなどの動きがあることから，対象を高齢者に限定せず，広く一般ドライバーに対してもその機能と限界について，正しい情報提供に努める旨を記載しました。

続いて，30ページ，「(7) その他の危険運転根絶に向けた広報啓発の推進」です。

現行計画の「危険ドラッグの排除に関する機運の醸成」と「暴走行為をさせないための環境づくりの推進」を統合したものです。

次に，「(8) 車両の安全性の確保に向けた取り組みの推進」は新規項目ですが，「ア 自動車点検整備の推進」，「イ 不正改造車の排除」に関する取り組みを関係者の協力のもと実施し，車両の安全運行の機運を高めていきたいと考えています。

続いて，31ページ，「(2) 様々な分野と連携した交通安全啓発の推進」です。

交通安全に関心の薄い人への啓発と，分野を超えた連携による相乗効果の創出を図るため，今後の交通安全啓発において，例えば福祉や健康づくりなど，様々な分野との連携を検討してまいります。

次に，「(5) 高齢運転者対策の推進」です。

現行の計画ですと，運転免許の返納に伴う支援事業について中心に記載しておりましたが，本市の実情を踏まえたと免許を返したくても返すことができない高齢者がいることから，高齢者の安全運転を支援する取り組みについて記載しています。

続いて，33ページ，「ウ 交通安全功労者の表彰」ですが，見出しを修正しています。

続いて、34ページをご覧ください。「第3章 救助・救急活動の充実」です。

「1」の(2)「イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動とにいがた救命サポーター制度の推進」とありますが、見出しと内容を修正しています。

次に35ページ、「(5) 救助・救急業務における消防防災ヘリコプター及び新潟県ドクターヘリの活用」です。こちらも見出しと内容を修正しています。

続いて、36ページをご覧ください。

「第4章 交通事故被害者等対策の推進」です。

「1 交通事故被害者等支援の充実」について、取組ごとに項目を整理して記載したほか、私ども交通遺児世帯の支援というものもやっておりますので、そちらの支援も交通遺児世帯のニーズに応じた支援に努める旨を記載しました。

最後に、現行計画では巻末に用語説明を記載していましたが、11次計画では各ページに脚注として説明を記載しています。

その他、この計画中間案に記載のグラフ、写真等まだ体裁が整っていない部分もございますので、そちらの差し替えを予定しておりますし、統計のデータ等は9月末現在となっているものが多いとは思いますが、これは最終的には12月末現在のものを記載する予定になっております。

主な変更点と目標について、説明は以上となります。

□ 事務局 (市民生活課 安心・安全推進室 主査 秋山 圭介)

続きまして、7号委員の皆さまに対するヒアリング結果について説明させていただきます。

配布資料の一番末尾、「参考資料」及び「資料5 第11次新潟市交通安全計画(中間案)」をご覧ください。

事務局で、10月28日～11月6日にかけて、民間の委員である7号委員の皆さまに対して直接お伺いをし、交通安全計画策定のためのヒアリングを行いました。

まず、新潟県交通安全協会の右近委員からは、

- ・まずは高齢者事故対策について重きを置いて取り組まなければならない。
- ・交通安全活動に無関心な人に、いかにして認知させるか。
- ・交通安全だけでなく、福祉などあらゆる行政部門が協力して高齢者の安心安全に取り組むべきであり、多面的な教育が必要である。

とのご意見をいただきました。

この内容については、中間案の31ページの

(2) 様々な分野と連携した交通安全啓発の推進の部分に反映させていただきました。

また、信号のない横断歩道における停車率について、隣県の長野県では70%を超えている状況であることから、交通安全広報を続け、いかに町全体で交通

安全意識を高めるかが重要であるとのご意見をいただきました。

この内容については、同じく中間案の31ページの

「4 家庭、学校、地域等における交通安全意識の高揚」の部分に反映させていただきました。

次に、日本自動車連盟新潟支部の仲川委員からは、シートベルト、チャイルドシートの着用率についてのご意見がありました。

- ・後部座席のシートベルト着用や、チャイルドシートの確実な使用など、教育の機会が必要。

とのご意見がありました。

この内容については、中間案の27ページの

「(2) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の推進」の部分に反映させていただきました。

また、日本自動車連盟で実施した各調査結果や、交通安全教育活動等、是非できるものは活用してほしいとのご提案をいただきました。

次に、エフエムラジオ新潟の上村委員からは、

- ・10月から11月にかけて、「早めにライトオン」というキャンペーンを実施して交通安全を呼び掛けているが、番組宛のメールを見ていると、新型新型コロナウイルスの影響からか、気持ちに余裕がない人が多いように思う。
- ・幅広い世代がラジオを聴いている。ドライバーは歩行者にもなる。ラジオは「ながら聞き」なので、メッセージを単発で伝えるのではなく、繰り返し繰り返し伝えることが大事だと思う。

とのご意見をいただきました。

この内容については、中間案の24ページの

「第2章 交通安全思想の普及徹底」の部分、特に、「(5) 成人等の交通安全教育」28ページの「エ 横断歩行者の保護の徹底、安全な横断方法に関する広報」の部分に反映させていただきました。

次に、新潟大学の村山委員からは、

- ・現在、交通安全の取り組みについては、地域、学校等全体で取り組まれているものが少ない。
- ・交通安全という分野だけを考えていては視野が狭いので、様々な角度から物事を見る必要がある。

等ご意見をいただきました。

この内容については、中間案の31ページの

「(2) 様々な分野と連携した交通安全啓発の推進」の部分等に反映させていただきました。

さらに村山委員からは、高齢者の交通事故に関する研究についてや、今後、自動車メーカーと共同で交通安全に関する研究所を立ち上げる等といったお話も伺い、中間案29ページの

「(5) 安全運転を支える先端技術の活用促進」の部分にも反映させていただきました。

今後も、研究機関と連携していければと思っております。

最後に、にいがた被害者支援センターの栗山委員からは、

- ・交通事故被害者特有の課題として、損害賠償手続き等の手続きが長期に渡ることや、後遺症が残ることや、治療期間が長くなり、経済的支援が必要である。
- ・家族が事件事故で亡くなった場合の役所の手続きについて、様々な窓口に行かなければいけないことが負担であり、初期段階の支援も充実してほしい。

等のご意見をいただきました。

この内容については、中間案の36ページ

「第4章 交通事故被害者等対策の推進」の部分に反映させていただきました。

本日、欠席されておりますが、特別委員である新潟交通様からは、

自転車通行帯など自転車走行空間の整備が進められているが、交通状況によっては車と並走することになるなど危険な場合がある。自転車は原則車道通行であることは承知しているが、自転車の交通ルールや走行空間について周知を図りつつ、自転車と他の車でお互いに危険が無いようにしてもらいたい。

とのご意見をいただきました。この場を借りてご報告させていただきます。

各委員の皆さまお忙しいところ大変ありがとうございました。

いただいたご意見を参考に、よりよい第11次新潟市交通安全計画を策定できるよう努めたいと考えております。

以上で事務局の説明を終わります。

□ 議長（市民生活部 部長 上所 美樹子）

ありがとうございました。

今ほど、事務局より説明がありましたが、ご質問・ご意見等がありましたらお願いいたします。

7号委員の皆様におかれましても、お気軽にご質問などいただければと存じます。

本日はせっかくの機会ですので、民間団体の7号委員の皆様には、日頃の活動状況などを含め、それぞれの立場から交通安全に関するお考えなどあればお聞かせ願えればと思います。

□ **新潟県交通安全協会 右近 祥治郎 委員**

まずは事務局の皆様、今回の第11次新潟市交通安全計画策定に向けてのご努力、大変お疲れ様でございます。また、今ほどご紹介いただきましたが、民間委員の意見をくみ取ってもらいながらの計画策定案、非常にありがたく思っております。

一つ、紙でお配りいただいた、7号委員に対するヒアリング結果で、高齢者自転車大会の記載がございますが、実を申しますとこれは私どもだけではなく新潟県、県警察さんと共催でということで今年度も実施を予定していたところではあります。新型コロナウイルスの影響で今年度の実施は見送らざるを得ないという状況になっておりまして、来年の秋には第一回の大会をというところで準備を進めているところでございます。

他方、日々、私どもあるいは地区交通安全協会の交通安全活動も、新型コロナの影響を受けて例年通りには実施できていない状況がございます。そういう中で、新潟市に限ったことではないのですが、県下全体を見ますと、新型コロナの影響を受けながらも、やっぱり交通安全活動は進めましょうというような熱意を持った取り組みも見られております。今日、FM新潟の上村様もおいでですが、地元の地域のFMラジオを活用して、交通安全協会の職員が定期的に出演して交通事故防止を呼び掛けるような取り組みですとか、あるいはLINEで交通に関する情報を発信する地区協会さんとか今までみられなかった手法でこのコロナ禍においても様々な形で広報啓発活動に取り組もうという動きがでてきました。ある意味私ども県協会もそういうことを考えていく必要があるのだろうと感じておりますし、新潟市内の8区協会には、今ほど申し上げました取り組みを他地区がやっているというような情報を伝達したうえで、これからも交通安全活動に取り組んでいきたいと考えておりますのでどうかよろしく願いいたします。

□ **日本自動車連盟 新潟支部 仲川 和雄 委員**

それでは私の方から、まずは事務局の方々、頻りに連絡をいただいたり足を運んでいただいたり、第11次計画策定にご尽力いただき誠に感謝しております。

7号委員のヒアリング結果にも書いてあるのですが、私どもシートベルトの着用調査等実施していますが、残念ながらこのコロナ禍において、(本年度は)チャイルドシートの使用調査ができませんでした。シートベルトの方は一般道、高速道は県警様と一緒に調査させていただいているのですが、なかなかやはり、特に後部座席の方、新潟県はわりと認知度が低いというか、まだ一般道は装着義務が無いと感じているドライバーさんも多くいらっしゃるの周知・告知が必要だと痛切に感じているところでございます。

また、(参考資料の)一番下にあるのですが、50歳以上のシニア層というのは安全運転(管理者)協会様にご尽力いただきまして、毎年免許センターを借りて50歳以上のシニアドライバーの方向けに体験型の安全運転実技講習会というの

を一日かけて開催をさせていただいているところでございます。残念ながら、やはりこちらも新型コロナの影響で、特に対象が高齢者ということで、今年度は実施できなかったのですが、昨今、高齢者における事故がこの2、3年増加していることに伴い、非常に高齢者の方が安全運転に関する意識が高まってきておりまして、一応毎年30名募集して定員に満たなかったのですが、去年から倍増というか抽選になるほど意識が高まってきております。これは私どもが声を大にして言ってもなかなか周知には限界がありますので、こちらにお越しいただいているメディアの皆様には是非ともご協力いただきまして認知・周知を高めることが死者を減らす、新潟県の交通安全の第一歩となると思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

□ エフエムラジオ新潟 上村 知世 委員

エフエム新潟の上村です。事務局の皆様本当にお疲れ様です。ありがとうございます。

エフエム新潟では10月から11月にかけて「早めにライトオン」という交通安全キャンペーンを行い、今佳境に入っています。新型コロナウイルスの影響もあるのか、ヒアリングの時にお話しさせていただきましたが、やはりメッセージをくださる一般のリスナーの方に、非常に気持ちに余裕がないというのはすごく感じております。そういった中なので、市民の方に寄り添えるような番組作りだったりとか、内容を伝えることができるのはメディアなのかなと思ひて頑張らせていただいております。

この会の御縁もありまして、県警の方にもご協力いただき、毎月一回番組にもご出演いただき現状だったりとか話していただいているんですけども、警察の方にお話しいただくこともとても大事ですし、今お話を聞いていて、もっと身近な人に呼び掛けてもらえたら響くんじやないかなと思ひたり、例えば新大の村山先生いらっしゃいますけども、学生さんに外での広報だったりとか安全教室もそうですけどもなかなか開催が難しいということであれば、いろんな立場の人からラジオだけでなくテレビだったり新聞もそうですけどもいろんなメディアに登場してもらって交通安全について呼び掛けてもらうというのも大事なのかなというように感じています。

そして、ヒアリングの時に話させてもらいましたけども、チャイルドシートの着用についても番組宛にはメッセージが来ることもありますし、免許返納についてという幅広い世代で抱えている悩みだったりとか疑問というのがたくさん番組宛に届いています。特に私も今、子どもがいるんですけども、チャイルドシートの使用に関しては、妊娠、出産の過程においてあまり学ぶ機会がなかなか無かったので、新潟市はせっかく子育てがしやすい都市と言われているので、そういった妊婦の機会なのか、出産した後の場面でなのか、そういったことを知るような機会、教室なのか産院との協力なのかそういったものもできれば、もちろんラジオの中で伝えるというのも一つ方法なのかなと思ひていますが、私たちもできることを考えながらこれからも頑張っていきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

□ 新潟大学 村山 敏夫 委員

新潟大学の村山です。事務局の皆さんからまとめていただきました計画書の説明を受けて、非常に、「神は細部に宿る」というか1ページ1ページ、1行1行、フレーズの1つ1つ全て大切な言葉をまとめていただいたなというふうに本当に感謝しています。これから広く市民の皆様には伝わることを願っています。

我々も、今日もそうでしたが、毎日実験をして研究を進めていますが、ちょっとした、事故もそうですけども、車のふらつきだとか、対面の事故だとか、顕在化した部分の現象というのは数字にも表れてくるのですが、ずっと関わっていると、表に出ない内在的な要因は何があるんだろうという、そこをどういう風に我々は向き合っていけばいいのだろうといつも学生たちと話をしています。もう少し具体的に言うと、例えば動脈硬化とか高脂血症とか糖尿病とか、これは表層の部分であって、深いところには内臓脂肪の蓄積があるというような感じなのかもしれませんが、一つ一つの事故の深いところの根底にはもっと共通する原因があって、それを一緒に皆さんと問題解決していくのが大切なんじゃないのかなと思っています。

今、県警の方々からもご協力いただいて、細かいデータを集めさせていただいています。分析もさせていただいております。それだけじゃなくて、今ほど上村さんから言われた通り、それをどのようにわかりやすくみ砕いて市民の方々に伝えていくのか。これも使命だと思っていますので、どうか一緒に取り組ませていただければと思います。今日はありがとうございました。

□ にいがた被害者支援センター 栗山 啓 委員

にいがた被害者支援センターの栗山と申します。事務局の皆さん、お疲れ様です。

センターとしては、さらなる周知を図っていききたいというところで、今、コロナ禍の中で、広報活動ができない状態で、今は、最近Twitter等で周知を図ったり、あとは昨日からヤフーのホームページに広告が載るような形で、12月初旬までそのような形で広報活動をさせていただいております。今までですと、県警の方の協力をいただいて、命の大切さを学ぶという形で学校等に伺わせていただいていたのを、今のところ新型コロナの影響で学校には行けないのかなというふうになっています。

月2回の自助グループ、交通事故遺族の方々の自助グループは行わせていただいておりますので、今後、もう少しにいがた被害者支援センターの活動について、皆さんに知っていただく機会を多く作っていききたいと思っています。よろしくお願いたします。

□ 議長 (市民生活部 部長 上所 美樹子)

皆様たいへんありがとうございました。

皆様からいただきました貴重なご意見につきましては、第11次の新潟市交通安全計画を策定する際に参考とさせていただきますし、また、今ほど照会がありま

した、コロナ禍でなかなかイベントができないという状況の中でも、今いただきました、LINE を活用したり、メディアを活用したりということで、市の方でも広報に努めて参れるようなそういったアイデアがありましたら、またこれから計画策定を進めるにあたって参考とさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

それでは以上で議題の方を終了させていただきます。

3 その他

□ **議長（市民生活部 部長 上所 美樹子）**

事務局から報告事項などありますでしょうか。

□ **事務局（市民生活課 安心・安全推進室 室長 佐藤 功）**

今後の予定ですけれども、先般、皆様にお伝えしたものとほぼ変更は無いのですが、一応、もう一度お伝えさせていただきます。

本日の会議を踏まえ、本計画の修正を行いまして、1月の上旬から約1か月間、パブリックコメントによりまして、市民の皆様からのご意見を募集させていただきます。またその意見に対しまして、市の考えを示し、また計画に反映させるものは反映させたいと、3月25日に第3回のこの会議を予定しており、その中で成案を皆様にお示しして計画を策定させていただきたいという風に考えておりますので、よろしくお願いたします。以上です。

□ **議長（市民生活部 部長 上所 美樹子）**

ありがとうございました。

それでは、これまでの会議全体又はその他でなにかご質問はありますでしょうか。

特に無いようですので、以上で交通安全対策会議を終了いたします。

本日は、スムーズな進行にご協力いただきましてありがとうございました。市内の交通事故件数は令和元年まで14年連続で減少しておりますが、今年に入ってから10名の方の尊い命が失われています。

本市では、次の死亡事故を1件も起こさせないという意識のもと、今後も各種施策、活動を実施してまいりますので、委員の皆さま、それぞれのお立場で今後もお支援、ご協力を賜りたく、よろしくお願申し上げます。

また、本年度は第1次計画の策定のため、今ほど事務局の方からお話がありましたように、あと1回、3月25日に会議を予定しておりますので、引き続きご協力くださいますよう併せてお願申し上げます。

それでは、進行を事務局にお返しします。

	<p>□ 事務局 (市民生活課 安心・安全推進室 室長 佐藤 功)</p> <p>皆さま、大変有意義な会議をありがとうございました。</p> <p>以上をもちまして、「令和2年度 第2回 新潟市交通安全対策会議」を閉会いたします。</p>
報道機関	新潟日報社
傍聴者	1名