（案）

第　９　次

豊川市交通安全計画

（平成２３年度～平成２７年度）

交通事故のない社会を目指して

豊川市交通安全対策会議
豊　　川　　市

は　じ　め　に

昭和２０年代後半から４０年代半ば頃までは、車社会の急速な発展に対して交通安全施設が不足していたことに加え、道路整備及び車両の安全性確保のための技術が未発達であったことなどから、道路交通事故の死傷者数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、現在に至っております。

本市では、昭和３６年１２月に「交通安全都市」を宣言し、市内における交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法を根拠にこれまで８次にわたり「豊川市交通安全計画」を策定し、関係機関や団体と連携しながら各般の交通安全対策を実施してきました。

こうした中、市内の交通事故は、発生件数及び死傷者とも平成１９年をピークに減少傾向にありますが、依然厳しい情勢となっております。

昨年、国では第９次交通安全基本計画を策定し、「平成２７年までに年間の２４時間死者数を３，０００人以下、死傷者数を７０万人以下とする。」ことを目標に掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指すこととしております。

本市におきましても国の基本計画や愛知県の交通安全計画を踏まえるとともに、平成１９年に制定した豊川市安全なまちづくり推進条例の趣旨に沿って、平成２３年度から２７年度までの５年間に講じる交通安全に関する交通安全計画を策定させていただきました。

今回の計画は、本市の実施する事業のほか、豊川警察署や愛知県などにも協力いただき、豊川市内で警察や県が実施していく事業も含めた計画とさせていただきました。この計画に基づき広く市民の皆様方のご理解とご協力のもと、関係機関が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止に努めてまいります。

平成24年　月

豊川市交通安全対策会議会長
豊川市長　山　　脇　　実

目　　次

第１部　基本構想

１　計画の基本方針　1

２　交通安全計画における目標　3

第２部　道路交通の現状・推移

１　交通事故の発生状況　5

２　道路交通情勢の推移　11

３　交通安全施設整備の推移　11

第３部　講じようとする施策

第１節　道路交通環境の整備

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　12

２　幹線道路における交通安全対策の推進　13

３　交通安全施設等整備事業の推進　14

４　効果的な交通規制の推進　14

５　自転車利用環境の総合的整備　15

６　災害に備えた道路交通環境の整備　15

７　総合的な駐車対策の推進　15

８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備　16

第２節　交通安全思想の普及徹底

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　17

２　効果的な交通安全教育の推進　19

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進　19

４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等　22

第３節　安全運転の確保

１　運転者教育等の充実　23

２　安全運転管理の推進　24

３　交通労働災害の防止　24

４　道路交通に関連する情報の充実　24

第４節　道路交通秩序の維持
１　交通の指導取締りの強化等　25
２　暴走族対策の強化　25
第５節　救助・救急活動の充実
１　救助・救急体制の整備　27
２　救急医療体制の整備　28
３　救急関係機関の協力関係の確保等　28
第６節　交通事故被害者支援の推進
１　交通事故相談窓口の周知等　29
２　交通事故被害者支援の充実　29
第７節　調査研究の充実
１　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実　30
２　各種道路交通の安全に関する調査研究の把握　30
第４部　計画の推進と市民参加
第１節　計画の推進　31
第２節　市民参加　31

第１部　基　本　構　想

１　計画の基本方針

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところです。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められています。これらの大きな環境の変化を乗り越え、厳しい経済・雇用環境が続く中で真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現していくことが極めて重要となっています。

交通事故による被害者数が、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくために重要な要素です。そのため、その重要性が認識され様々な対策が取られてきたところですが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策の実施が必要となっています。

このため、本計画では、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失も勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標とした上で、交通事故の増加に歯止めをかけ、特に交通事故による死者数を減少させるよう格段の努力を傾注していきます。

⑴　人優先の交通安全思想

社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要であり、道路の場合には、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障害者、子ども等への安全を一層確保することが必要です。このため「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していきます。

⑵　交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、市民の理解と協力の下、強力に推進していきます。

ア　人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転管理の改善などを図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図っていきます。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育啓発活動を充実していきます。

イ　交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないよう、技術開発によってその構造、設備、装備等の安全性を高めるとともに、社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置や必要な検査等を実施できる体制を充実させていきます。

ウ　交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させていきます。特に、道路交通では、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策を推進していきます。

このほか、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実などを図ることが重要です。

また、交通事故の被害者等に対し被害者支援の充実も図ります。

⑶　交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死者数が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されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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、より効果的な対策を推進します。

具体的には、関係する機関・団体の緊密な連携の下に、

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 道路交通秩序の維持
⑤ 救助・救急活動の充実
⑥ 交通事故被害者支援の推進
⑦ 調査研究の充実

といった７つの柱により交通安全対策を実施していきますが、対策を実施するに当たり特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていきます。

ア　高齢者及び子どもの安全確保

本市の平成２２年中の交通死者数６名のうち、高齢者の割合が５０％を占めていることや、今後高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動したりできる交通社会の形成が必要です。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進することが肝要であり、高齢者が歩行及び自転車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ていく必要があります。

特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題となっています。

また、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められています。このため、通学路等において歩道等の安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

イ　歩行者・自転車の安全確保

平成２２年中の本市の人身事故発生状況を見ると、歩行者及び自転車対自動車との事故割合が約２４％となっており、特に７５歳以上の高齢者では約４６％を占めています。

安全で安心な社会を実現するためには、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、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安全な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。

また、自転車は、被害者となる場合と加害者となる場合があることから、それぞれの対策を講じる必要があります。さらに、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を背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の徹底を図る必要があります。

ウ　生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための対策等を推進するなど、総合的な対策を一層推進していく必要があります。

このためには、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題です。

また、幹線道路においては、事故データ等により事故発生の危険性が高い区間を明確にし、事故原因に即した効果の高い対策の立案、対策完了後の効果の評価、新たな対策の検討といったマネジメントサイクルを推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

２　交通安全計画における目標

年間の２４時間死者数を５人以下
交通事故死傷者数を１，５６０人以下

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成２７年までの間は、年間の２４時間死者数を第８次計画期間の目標値であり、過去年間で最も少なかった５人以下にすることを目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ではありますが、今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成２７年までに年間の死傷者数を１，５６０人以下とすることを目指します。

◎交通安全基本計画（国）、愛知県及び豊川市交通安全計画における目標・実数値の推移

区分	国計画		県計画		本市計画	
第５次計画 平成3年度～7年度	目標値	死者数10,000人以下	目標値	交通事故死者数の減少に努める	目標値	
	実数値	平成7年死者数10,679人	実数値	平成7年死者数512人	実数値	平成7年死者数8人
第６次計画 平成8年度～12年度	目標値	死者数平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下	目標値	交通事故死者数の減少に努める	目標値	死者数5人
	実数値	平成12年死者数9,066人	実数値	平成12年死者数443人	実数値	平成12年死者数17人
第７次計画 平成13年度～17年度	目標値	死者数8,466人以下	目標値	死者数380人以下	目標値	死者数5人
	実数値	平成17年死者数6,871人	実数値	平成17年死者数351人	実数値	平成17年死者数12人
第８次計画 平成18年度～22年度	目標値	死者数5,500人以下 死傷者数100万人以下	目標値	死者数290人以下 死傷者数の確実な減少	目標値	死者数5人
	実数値	平成22年死者数4,863人 死傷者数901,071人	実数値	平成22年死者数197人 死傷者数63,033人	実数値	平成22年死者数6人
第９次計画 【今回計画】 平成23年度～27年度	目標値	死者数3,000人以下 死傷者数70万人以下	目標値	死者数160人以下 死傷者数55,000人以下	目標値	死者数5人以下 死傷者数1,560人以下

第２部　道路交通の現状・推移

１　交通事故の発生状況

本市第６次計画初年度以降１５年間の本市における交通事故による死者数は、平成１２年の２４人をピークに、増減を繰り返しながら減少傾向となっています。

第８次計画の計画期間中(平成１８年～２２年)では、目標値である５人以下に対し、死者数の平均が８．４人という結果となりました。

一方、人身事故件数と負傷者数は、平成１９年の１，７２９件、２，２４９人でピークに達し、平成２１年の１，３６２件、１，７２３人まで減少したものの平成２２年には、人身事故件数は１，４０８件、負傷者数は１，７８７人に増加しています。

人身事故の推移

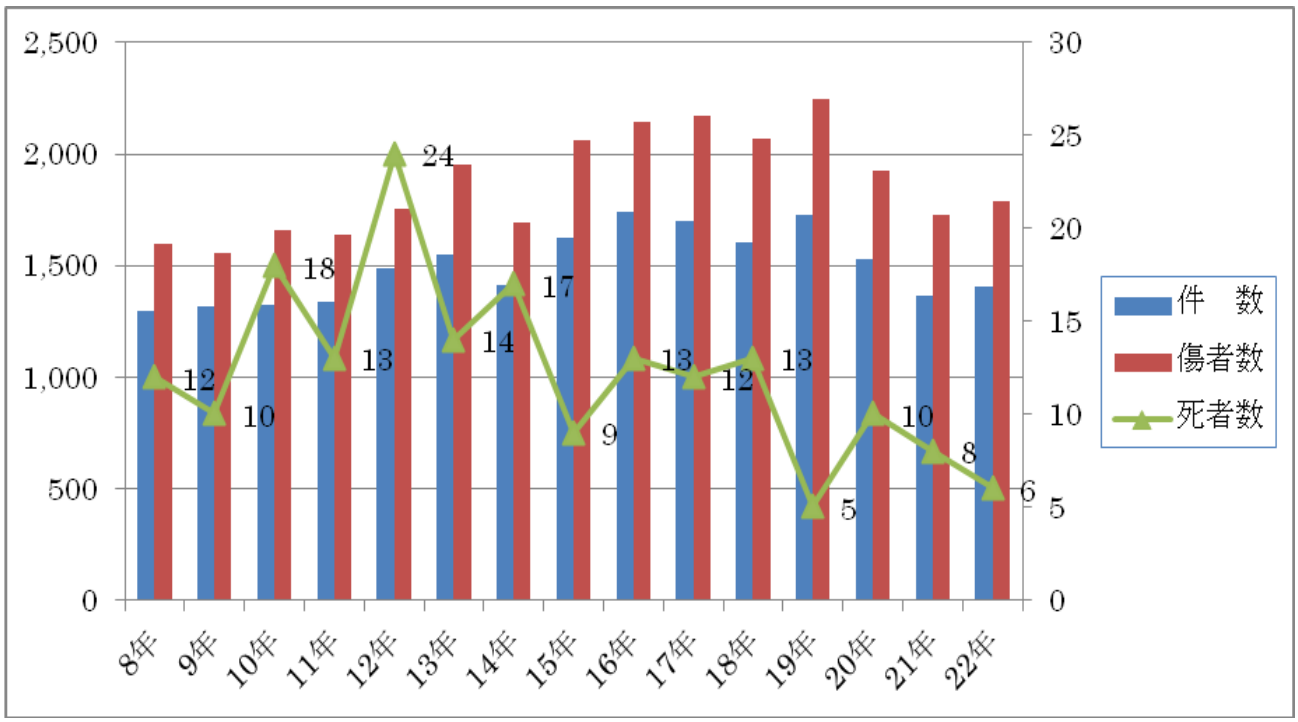

表１

		第６次					第７次					第８次				
	年	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
豊川市	件数	1,295	1,315	1,321	1,333	1,484	1,545	1,412	1,622	1,741	1,698	1,601	1,729	1,529	1,362	1,408
	傷者数	1,598	1,558	1,657	1,638	1,757	1,949	1,694	2,059	2,147	2,173	2,068	2,249	1,923	1,723	1,787
	死者数	12	10	18	13	24	14	17	9	13	12	13	5	10	8	6
県	死者数	439	442	423	375	443	403	398	362	368	351	338	288	276	227	197

豊川市の数値は、旧宝飯郡の件数・人数を含む

［交通事故の特徴］

第８次計画期間中の交通事故の発生状況から見た特徴は次の通りです。

⑴ 第８次計画期間中の年齢別交通事故死傷者の構成比を年齢別でみると、一般（２５歳～６４歳）が６０．６％、若者（１６歳～２４歳）が１７．１％、高齢者（６５歳以上）が１３．９％、子ども（１５歳以下）が８．４％となっています。

特に高齢者は、死者数は減少傾向にあるものの、死傷者数における高齢者の構成比が１３．９％であるのに対し、死亡者数の構成比は５２．４％と過半数を占めており、極めて死亡率が高いのが特徴です。（表２参照）

⑵ 事故類型別では、自動車相互及び単独の事故件数が全体の６６．２％と依然高い水準で推移しています。

歩行者対車両、自転車対車両、二輪車対車両の事故は、人身事故件数の構成比３３．８％に対し死亡事故件数の構成比が６６．７％と大幅に上回っており、一旦事故が起きると死亡事故になる確率が高いことが分かります。（表３参照）

⑶ 原因別では、車両側に原因があるものが９９．５％を占めており、ほとんどが車両側に原因があるものとなっております。また、死亡原因においては、歩行者妨害が１４．３％、交差点の安全通行違反・安全運転違反がそれぞれ１１．９％、優先通行違反・一時不停止がそれぞれ９．５％と車両側の原因により無防備な交通弱者が犠牲となっています。（表４参照）

⑷ 飲酒運転については、平成１４年に刑法における危険運転致死傷罪の新設と道路交通法の一部改正による罰則強化、平成１９年に道路交通法の一部改正による罰則強化と車両等の提供禁止等飲酒周辺者の罰則新設、平成２１年に道路交通法施行令の一部改正による行政処分の強化が図られました。

こうした厳罰化を背景に、飲酒運転による死亡事故は、平成１９年を最後にここ３年間は発生していない状況にあります。（表４参照）

⑸ 小学校区別交通事故発生状況は、八南校区を始め中部、東部、国府、牛久保校区が年間平均で100件を上回る交通事故が発生し、次いで豊川、小坂井東、御津南部校区内で交通事故が多く発生しています。

これは、国道１号線、国道１５１号線や主要地方道の国府馬場線、東三河環状線といった幹線道路が通過しているうえに、幹線道路間の抜け道として、生活道路に流入する車両が増加していることが、これらの校区の事故件数引き上げる一因として考えられます。（表５．表６参照）

表 2　年齢別交通事故死傷者の推移〔豊川署管内〕

年別 年齢別	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	第 8 次 計	構成比
こども 15 歳以下	0 175	0 218	1 169	0 128	0 134	1 824	2.4% 8.4%
若　者 16-24 歳	3 397	0 396	2 331	1 266	2 287	8 1,677	19.0% 17.1%
一　般 25-64 歳	4 1,244	2 1,335	2 1,176	2 1,073	1 1,103	11 5,931	26.2% 60.6%
高齢者 65 歳以上	6 265	3 305	5 257	5 264	3 269	22 1,360	52.4% 13.9%
計	13 2,081	5 2,254	10 1,933	8 1,731	6 1,793	42 9,792	100%

※　資料は「交通事故統計」警察署別集計。　　単位：人　上段は死者数（内数）

表 3　事故類型別交通事故件数の推移〔豊川署管内〕

年別 年齢別	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	第 8 次計	構成比
歩行者 対車両	4 83	1 100	4 86	3 67	0 94	12 430	28. 6% 5. 6%
自転車 対車両	3 287	1 340	4 309	2 281	2 241	12 1, 458	28. 6% 19. 1%
二輪車 対車両	0 147	0 145	2 155	1 130	1 114	4 691	9. 5% 9. 1%
自動車 相　互	6 1, 028	1 1, 049	0 907	2 822	1 903	10 4, 709	23. 8% 61. 7%
車　両 単　独	0 56	2 95	0 72	0 62	2 56	4 341	9. 5% 4. 5%
計	13 1, 601	5 1, 729	10 1, 529	8 1, 362	6 1, 408	42 7, 629	100%

※資料は「交通事故統計」警察署別集計　　単位：件　上段は死亡事故件数、下段は人身事故件数

原 因 別 交 通 事 故 発 生 状 況

表 4

単位:件、人

原因別 ＼ 年別		平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年		計		構成比	
		件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
車両側に原因があるもの	信号無視	89	3	78		75		54		37		333	3	4.4%	7.1%
	通行区分	6	1	4		6		5		2		23	1	0.3%	2.4%
	横断転回	1		0		2	1	1	1	0		4	2	0.1%	4.8%
	左右折違反	0		1		1		1		0		3	0	0.0%	0.0%
	優先通行違反	6		9		15	2	6	1	3	1	39	4	0.5%	9.5%
	歩行者妨害	13	1	14	1	15	2	13	2	14		69	6	0.9%	14.3%
	一時不停止	108	2	129		125	1	108	1	74		544	4	7.1%	9.5%
	酒酔い	2	2	1	1	0		0		0		3	3	0.0%	7.1%
	最高速度違反	0		0		0		1	1	1	1	2	2	0.0%	4.8%
	徐行不履行	4		2		2		4		4		16	0	0.2%	0.0%
	交差点の安全通行違反	4		5	3	65	1	93		61	1	228	5	3.0%	11.9%
	安全運転違反	1,310	2	1,422		1,168	1	1,044		1,167	2	6,111	5	80.1%	11.9%
	その他	45	1	52		46	1	30	2	43	1	216	5	2.8%	11.9%
	小 計	1,588	12	1,717	5	1,520	9	1,360	8	1,406	6	7,591	40	99.5%	95.2%
歩行者側に原因	信号無視	3	1	3		0		0		0		6	1	0.1%	2.4%
	直前横断	0		1		2		0		0		3	0	0.0%	0.0%
	飛び出し	6		4		5		0		1		16	0	0.2%	0.0%
	その他	4		4		2	1	2		1		13	1	0.2%	2.4%
	小 計	13	1	12	0	9	1	2	0	2	0	38	2	0.5%	4.8%
計		1,601	13	1,729	5	1,529	10	1,362	8	1,408	6	7,629	42	100%	100%

※　資料は「交通安全統計」警察署別集計

小 学 校 区 別 交 通 事 故 発 生 状 況

表 5

単位:件、人

年別 / 校区別	平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年		計	
	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
八　南	121		149	1	139		115		118		642	1
中　部	130		104	1	109	2	102		109		554	3
東　部	113		109	1	111		100	1	103		536	2
国　府	110		99		91	1	101	2	134		535	3
牛久保	105	2	118		83	1	89		116		511	3
豊　川	93		88		87		67		124		459	0
小坂井東	101	1	115		110		101		17	2	444	3
御津南部	87	3	104		84		78	1	69	1	422	5
代　田	87		84		79		68		68		386	0
天　王	68	1	92		60		56		67		343	1
桜　町	60		77		56	2	51		84		328	2
三蔵子	78	1	78		65	1	52	1	48		321	3
豊	51		63	1	50	1	50	1	38		252	3
一宮西部	52		50		57	1	38		53	1	250	2
桜　木	57		49		48		33		42		229	0
御　油	35		55		45		28		39	1	202	1
金　屋	36		50		45	1	42		27		200	1
小坂井西	39	1	58		47		43		7		194	1
一宮東部	35		42		41		35		35		188	0
赤坂	41	2	40		38		40		25		184	2
長 沢	43	1	34		27		30		29	1	163	2
御津北部	14		19		19		10		11		73	0
一宮南部	14		23		9		11	1	11		68	1
平　尾	11	1	10		12		12		13		58	1
千　両	14		12	1	12		6	1	13		57	2
萩	6		7		5		4		8		30	0
計	1,601	13	1,729	5	1,529	10	1,362	8	1,408	6	7,629	42

※　資料は豊川警察署調べ。　　※第８次計画期間合計の発生件数が多い順に並べています。.

路 線 別 交 通 事 故 発 生 状 況

表 6　　単位:件、人

路線別＼年別		平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年		計		構成比	
		件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
国道	1号	172	3	153		142	1	133		144	2	744	6	9.8%	14.3%
	23号	31	2	50		33		33		28	1	175	3	2.3%	7.1%
	151号	142	2	146		131	1	123		128		670	3	8.8%	7.1%
	その他	17		21		15		15	1	14	1	82	2	1.1%	4.8%
	小計	362	7	370	0	321	2	304	1	314	4	1,671	14	21.9%	33.3%
主要地方道	国府馬場	100		102	1	98	1	75	1	80		455	3	6.0%	7.1%
	東三河環状	104		108	1	85	1	86		63		446	2	5.8%	4.8%
	豊川新城	54		54	1	37		41	1	43		229	2	3.0%	4.8%
	その他	5		7		7		6		3		28	0	0.4%	0.0%
	小計	263	1	271	3	227	2	208	2	189		1,158	8	15.2%	19.0%
県道	豊橋豊川	58		66		58	1	55		58		295	1	3.9%	2.4%
	小坂井	25	1	20		26		22		19		112	1	1.5%	2.4%
	大代	12		7		4		4		6		33	0	0.4%	0.0%
	一宮	22		15		15		7	1	6		65	1	0.9%	2.4%
	その他	134	2	168	1	133	1	128	1	125		688	5	9.0%	11.9%
	小計	251	3	276	1	236	2	216	2	214		1,193	8	15.6%	19.0%
市道		724	2	764	1	695	4	592	3	657	2	3,432	12	45.0%	28.6%
その他		1		48		50		42		34		175	0	2.3%	0.0%
計		1,601	13	1,729	5	1,529	10	1,362	8	1,408	6	7,629	42	100.0%	100.0%

※ 資料は豊川警察署調べ。

※旧宝飯郡も含む。

２　道路交通情勢の推移

豊川市の自動車保有台数は、平成２２年には１３３，９７８台で、１世帯あたりの保有台数は、２．０６台です。

また、運転免許保有者も年々増加しており、平成２２年には１２７，４８８人が保有しており、全人口の７０．１％になっています。

なお、本市では平成元年から自動車保有台数が運転免許人口を上回り、運転免許保有者１人が１台以上の自動車を保有している状況です。（表７、表８参照）

表　７　自動車保有台数の推移

年別 項目	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
保有自動車総数（台）	129,033	130,252	131,160	132,344	133,461	133,606	134,106	134,106	133,865	133,978
世帯数（世帯）	57,926	59,078	60,381	61,627	61,666	62,864	64,361	65,241	65,427	64,900
1世帯当りの台数	2.23	2.20	2.17	2.15	2.16	2.13	2.08	2.06	2.05	2.06

※旧宝飯郡を含む

表　８　運転免許人口の推移

年別 項目	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
人口（人）	177,418	178,493	179,762	180,997	181,453	182,023	182,926	183,354	182,683	181,822
免許人口（人）	117,271	118,707	120,557	122,219	123,335	124,606	125,887	126,932	127,350	127,488
免許人口割合	66.1%	66.5%	67.1%	67.5%	68.0%	68.5%	68.8%	69.2%	69.7%	70.1%

※旧宝飯郡を含む

３　交通安全施設整備の推移

交通安全施設の整備は、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」（昭和41年法律第45号）に基づき整備されています。

歩道、道路照明灯の整備についてはほぼ計画事業量を、防護柵、道路標識（案内、通学路、警戒標識等を含む）、道路反射鏡などの整備については計画事業量以上を達成することができました。

しかしながら、交通安全施設の整備を進めているにも関わらず、交通事故件数は大きく減少しておらず、今後は、交通事故発生の原因等を詳細に分析するとともに、より一層の施設整備を総合的に図っていくことが課題となっています。

第３部　講じようとする施策

第１節　道路交通環境の整備

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

⑴　生活道路等における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策をソフト対策・ハード対策を含め、地域住民及び関係者との合意形成に努めながら、地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組みます。

また、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のＬＥＤ化、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号機の導入を推進します。

⑵　通学路等の歩道整備等の推進

小学校に通う児童の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備を積極的に推進します。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

⑶　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、平坦性が確保された歩道等の整備のほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導ブロックの設置、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号機等の整備を推進します。

併せて、高齢者、障害者等の通行の安全性と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、バリアフリー新法や「豊川市交通バリアフリー基本構想」（平成22年度策定）に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつ、段差・勾配の解消、視覚障害者誘導ブロックの設置などの整備を面的に実施し、歩行者の安全を確保します。

２　幹線道路における交通安全対策の推進

⑴　愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

幹線道路における交通安全に資する道路交通環境の改善に当たっては、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することで効率的、効果的に「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」（平成22年度開始）の推進を図ります。

⑵　幹線道路における交通規制

道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制や追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制などについて見直し、適正化することで、交通の安全と円滑化を図ります。

また、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、関係機関と協議の上、道路法に基づく通行の禁止又は制限について迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

⑶　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

⑷　適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路から居住地域内道路に至る道路網を体系的に整備するとともに、歩道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自動車等の異種交通の分離に努めます。

また、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を促進し、交通の効果的な分散を図ります。

⑸　改築による道路交通環境の整備

歩道等を設置するための既存道路の拡幅などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進し、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図ります。

３　交通安全施設等整備事業の推進

⑴　生活道路対策の推進

生活道路においては、少子高齢化の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

⑵　幹線道路対策の推進

幹線道路では、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。

⑶　その他交通安全施設の整備

道路の構造や交通の状況により、安全を確保するために必要な箇所には、道路照明灯、防護柵、道路標識、区画線、道路反射鏡など交通安全施設を整備します。

また、道路利用者に系統的で見やすく、分かりやすい案内標識を整備します。

⑷　道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、平成２２年度に作成した「ヒヤリ地図」を活用するとともに、町内会組織などからの情報収集や地域住民の要望事項の集約に努め、道路交通環境の整備に反映します。

４　効果的な交通規制の推進

⑴　地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。

⑵　合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除をするとともに、道路の整備又は改良などの道路交通環境を整備します。

また、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進します。

５　自転車利用環境の総合的整備

⑴　自転車利用環境の整備

安全な自転車利用環境を創出するために、歩行者・自転車・自動車の交通量や道路整備の状況、事故の発生状況等を考慮し、自転車を含む全ての道路利用者が安全に通行できることを目指し、通行空間の分離も含めた安全な通行環境の整備を検討していきます。

また、自転車が加害者となる事故防止のため自転車利用時のルール・マナーの啓発活動を実施します。

⑵　自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、豊川警察署、鉄道事業者等と適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を推進します。

６　災害に備えた道路交通環境の整備

⑴　災害に備えた道路等の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、道路等を整備します。

⑵　災害発生時における交通規制

災害発生時は、地域防災計画に基づき必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

⑶　災害発生時における交通情報提供の充実

災害発生時において、地域防災計画に基づき道路の被災状況や道路交通情報を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への情報提供に努めます。

７　総合的な駐車対策の推進

⑴　秩序ある駐車の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間的視点と場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

⑵　違法駐車対策

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、地域の実態に応じた取締りを推進します。

運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の所有者に対し、使用者責任の追及を徹底します。

また、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。

⑶ 違法駐車防止気運の醸成・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、校区安全なまちづくり推進協議会などとの連携を図り、住民参加・協働型の活動を推進し、違法駐車防止気運の醸成・高揚を図ります。

８　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

⑴ 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握に努め、関係機関が連携し、道路管理者の管理権に基づく撤去及び警察の指導取締りを推進します。

また、道路の掘り返しを伴う占用工事については、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の調整を行います。

⑵ 子どもの遊び場等の確保

子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を防止するとともに良好な生活環境づくり等を図るため、公園等を整備します。

⑶ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険と認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

第２節　交通安全思想の普及徹底

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

⑴　幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、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習得させることを目標とします。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、長期的な見通しをもって計画的に指導するとともに、日常的な指導を積み重ねることによって、安全な交通の習慣を身につけさせるように努めます。

また、親子ぐるみの交通安全教育を組織的、継続的に実施する「幼児交通安全さくらんぼクラブ」の結成の促進、活動の充実、強化を図ります。

⑵　児童に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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るとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、身近な交通環境における様々な危険に気づいて、常に的確な判断のもとに、安全に行動できる実践的な態度や能力を養うことを目的に、交通指導員が登下校時の交通安全指導を行います。

⑶　中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、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に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、他人の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

中学校においては、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

⑷ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、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とともに、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持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

市と警察署は連携し、高等学校に対し、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任等について生徒が理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行うよう要請します。

⑸ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時、免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めるよう働きかけます。

免許取得後の運転者教育は、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目標とし、愛知県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環としての安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として実施します。

⑹ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能、交通ルールの知識を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は高齢者に対する交通安全教育のための教材、器具等の整備など指導体制の充実に努めるとともに、各種の催し等を活用した交通安全教育や、地域における老人クラブなどの活動において、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等が関係機関と連携して「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の自主的役割を果たすよう指導・支援を行います。

さらに、各種の催し等に参加できない高齢者への交通安全教育として、秋の交通安全運動期間中に、市内の８０歳以上の高齢者を対象とし、小学生から高齢者にはがきで交通安全を呼び掛ける「高齢者交通安全レター作戦」を実施します。

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実

に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所と連携して、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ます。

⑺ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育に配慮します。

⑻ 外国人に対する交通安全教育

多文化共生社会の到来に伴い、地域・職場において外国人を視野に入れた交通安全教育を進めることの重要性を認識し、外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及とその実践を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に配慮します。

2　効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するとともに、家庭・地域・職場から着実に交通安全教育を進めます。

3　交通安全に関する普及啓発活動の推進

⑴ 交通安全運動の推進

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習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、関係機関・団体、事業所及び地域住民が一体となって、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

特に、春、夏、秋、年末の安全なまちづくり市民運動を中心として、交通事故の実態や地域の実情等に即し、創意工夫を凝らした幅広い交通安全運動を、市民の積極的な参加のもと、強力に展開します。

交通安全運動の重点目標としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、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、夜間(特に薄暮時)における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した活動を推進するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施します。

また、交通安全運動の実施に当たっては校区安全なまちづくり推進連絡協議会や市広報を通じ、事前に運動の趣旨、実施期間、重点目標、実施計画等について広く市民に周

知するとともに、出発式等により運動気運の盛り上げを図り、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる豊川市交通安全指導隊や各校区安全なまちづくり推進協議会を中心とする交通ボランティアの参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

⑵ 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

事故多発交差点や交差点事故の実態、特徴等を広く周知するとともに、年４回の安全なまちづくり市民運動期間や交通事故死ゼロの日において、豊川市交通安全指導隊による交差点での啓発活動を推進することで、交差点事故防止を図ります。

道路横断中の事故防止のため、歩行者が道路を横断するときは、ドライバーからよく見えるように手を挙げ(ハンド・アップ)、感謝の気持ちを表し横断する。また、ドライバーは、歩行者に思いやりの気持ちを持って停車する。このような運転者と歩行者がお互いを尊重し、温かい思いやりの輪が広がるような行動を「ハンド・アップ運動」として推進します。

交差点事故の防止や思いやり意識の醸成等を図るために、自動車、自転車利用者が特に心がける運動行動を啓発するため、「交通安全スリーＳ運動」を展開します。

Ｓｔｏｐ(ストップ)	信号遵守、一時停止、飲酒運転の根絶など
Ｓｌｏｗ(スロー)	交差点の徐行・減速運転、高齢者・子ども接近時の減速運転など
Ｓｍａｒｔ(スマート)	交通ルールの遵守、シートベルト着用の徹底など

⑶ 自転車の安全利用の推進

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、自転車も軽車両であることの十分な自覚と責任が求められることから、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の理解を得るよう努めます。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図ります。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合において安全基準を満たしたものと認定を受けた幼児二人同乗用自転車（三人乗り自転車）の普及を促進します。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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の理解促進に努め、着用の徹底を図ります。

⑷ 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

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、すべての座席における着用の推進を図ります。

また、バス、タクシー等における乗客のシートベルトの着用について、関係事業者等を通じて、その徹底を図ります。

⑸ チャイルドシートの正しい着用の徹底

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、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発に努めます。

また、一時的にチャイルドシートが必要となった方のための貸出事業を継続します。

⑹ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動、運転代行サービスの普及啓発に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

関係機関・団体と連携を強化し、飲酒運転四（し）ない運動（運転するなら酒を飲まない。酒を飲んだら運転しない。運転する人に酒をすすめない。酒を飲んだ人に運転させない。）を始め、飲酒運転根絶の日（毎月第４金曜日）、飲酒運転根絶強調月間（１２月）等により、飲酒運転根絶の気運をより一層高めるためのキャンペーン、広報啓発活動を実施します。

⑺ 夜間の事故を防止するための反射材の普及とライド＆ライト運動の推進

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用品や自発光式ライトの普及を図るため、各種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、反射材用品の視認効果、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するとともに、交通安全・防犯フェアなどにおいて反射材用品等の展示を実施します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図りますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合の高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

また、運転者の視認性の向上とあわせ、歩行者や自転車利用者、対向車に自車の存在をいち早く知らせるために、ライド＆ライト運動（夕暮れ時の前照灯早め点灯運動）を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図ります。

⑻ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、あらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報等、具体的な内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報に努めます。

年４回実施する安全なまちづくり市民運動において、市広報やホームページなどにより集中的な広報を行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底、飲酒運転の根絶、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車の排除等を図ります。

また、交通事故死ゼロの日にはパトロール車による交通安全広報活動を実施します。

⑼ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について積極的に広報を行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努めます。

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。

交通安全意識の高揚を図るため、「豊川市安全なまちづくり推進大会」、「交通安全・防犯フェア」を開催し、市民への啓発活動に努めます。

４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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等の事業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活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

特に、地域の交通安全活動に重要な役割を果たしている校区安全なまちづくり推進協議会、豊川市交通安全指導隊、幼児交通安全さくらんぼクラブや交通少年団などの民間交通安全組織の積極的な育成・支援に努めるとともに、情報や資料の提供、団体相互の連絡・協力体制の強化を図ります。

第３節　安全運転の確保

１　運転者教育等の充実

⑴　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めます。

原付免許、普通二輪免許、普通免許、大型免許など各種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

⑵　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習内容及び講習方法の充実に努めます。

⑶　二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

また、二輪車販売店等との連携により、購入者や使用者に対する広報啓発を図ります。

⑷　高齢運転者対策の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努めます。

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行います。

運転免許証を自主返納した者に運転免許証の身分証明書としての機能を補完するために住民基本台帳カードを無償交付し、高齢者の運転免許証自主返納の支援に努めます。

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

⑸　シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、各種安全装備の着用効果について積極的に啓発等を行うとともに、シートベルト着用義務違反等に対する街頭での指導取締りの充実を図ります。

⑹　悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用を行うことにより長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

２　安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

３　交通労働災害の防止

自動車運転者の長時間労働による過労は、交通事故を誘発する一因となるため、労働基準法（昭和22年法律第49号）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」に基づき指導を実施し、交通労働災害の防止を推進します。

４　道路交通に関連する情報の充実

⑴　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物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を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達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危険物運送事業者の指導を強化します。

⑵　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する情報の質的向上と迅速な伝達に努めます。

第４節　道路交通秩序の維持

１　交通の指導取締りの強化等

⑴　一般道における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

特に、飲酒運転については、取締りによる常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進します。

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す。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導、警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

２　暴走族対策の強化

⑴　暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど広報活動を積極的に行います。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する適切な指導を実施します。さらに、関係機関等との連携の下、暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底します。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を調査分析し、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

⑵　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

⑶ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び取締り用装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する取締りの強化を図ります。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収(没取)措置を働きかけるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

⑷ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

⑸ 車両の不法改造の防止

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ることがないよう、「不正改造車両を排除する運動」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います。

第５節　救助・救急活動の充実

１　救助・救急体制の整備

⑴ 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図ります。

⑵ 救助・集団救急事故体制の整備

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、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制を推進します。

⑶ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場に居合わせた人が応急手当を実施することにより、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関する知識と技術を普及するための講習会を実施します。

このため、消防本部、保健所、医療機関、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。また、応急手当指導員等の育成を図るほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。

学校においては、中学校の保健体育において、止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図ります。

⑷ 救急救命士の養成・配置等の促進

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措置）の充実のため、救急救命士の養成を図り、また気管挿管、薬剤投与が行える救急救命士も併せて養成します。さらに、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。

⑸ 救助・救急資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士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。

⑹ 防災ヘリコプター等による救急業務の推進

事故の現状把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、救急業務における愛知県防災ヘリコプター及びドクターヘリの積極的な活用を推進します。

⑺ 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・救急業務に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練機関への職員の派遣を推進し、隊員の資質の向上を図ります。

⑻ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中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、沿線である本市においても消防法（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、両者は相互協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

２　救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる第１次救急医療機関としての休日夜間急病診療所や地域医療機関と、第１次救急医療機関では応じきれない重症救急患者の診療を確保する第２次救急医療機関としての豊川市民病院及び総合青山病院との相互連携を強化し、救急医療体制を充実します。

３　救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防署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、救急医療機関への受入れ・連絡体制の明確化等の促進を図ります。

第６節　交通事故被害者支援の推進

１　交通事故相談窓口の周知等

交通事故被害者に対する支援を的確に実施するためには、損害賠償問題等専門知識が要求されます。そのため県民プラザ及び日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の関係機関・団体との連絡調整を進め、交通事故相談を事故当事者が積極的に利用できるよう、ホームページ等を活用し相談窓口の周知を行います。

また、警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談アドバイザーによる交通事故相談活動を推進します。

２　交通事故被害者支援の充実

⑴　自動車事故被害者等に対する援助措置

交通遺児等の健全育成及び福祉増進のため、県の遺児手当と合わせ、市単独支援として「遺児の育成をはかる手当」を支給します。

⑵　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

警察においては、被害者等に対して「交通事故被害者の手引」等を活用し、刑事手続きの概要を説明します。また、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者連絡対象事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

第７節　調査研究の充実

１　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故データの集計、分析を行うとともに、関係機関の有する各種データ、情報を活用し調査研究を推進します。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図ります。

２　各種道路交通の安全に関する調査研究の把握

国や民間企業等が進める次のような調査研究を本市の交通安全対策に反映できるように、関係機関と連携し情報を把握するように努めます。

⑴　歩行者支援の研究

高齢者、身体障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の高度化等の研究を推進します。

⑵　高齢者の交通事故防止に関する研究

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する研究を推進します。

⑶　その他の研究

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴についての長期的な予測の充実を図ります。

第４部　計画の推進と市民参加

第１節　計画の推進

交通安全対策は、道路体系の総合的な整備、直接的な交通安全施設整備などのハード面と、交通ルールやマナーに関する啓発活動や街頭監視などのソフト面、さらに事故発生後の救急医療体制や交通事故相談業務の充実など幅広い分野に関連があります。

また、市民参加型社会の進展、運転免許保有者の高齢化や国際化などの社会情勢の変化に対応した施策の展開を図ることも必要です。

このため、国、県の行政機関はもとより、民間団体や事業所などとも緊密に連携、協力して、交通事故防止のための施策を強力に推進します。

本計画の実施にあたっては、従来の交通安全対策を基本としつつ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を積極的に推進します。さらに本計画策定後は、実施機関関係者を集め効果の評価を行い、必要に応じて改善する会議を毎年開催し、着実に計画を推進します。

第２節　市民参加

本市では、平成１９年に豊川市安全なまちづくり推進条例を制定し、交通事故防止を含む安全なまちづくりのための地域活動への市民の積極的参加を規定しています。

そこで、交通安全市民運動を展開し、道路を利用する市民一人ひとりの交通安全意識と交通マナーを高め交通事故防止を図り、市民参加による安全なまちづくりの実現を目指します。この交通安全市民運動を実施するために、市、豊川警察署及び交通安全運動推進団体が緊密な連携を取りながら、春、夏、秋、年末の各季の運動や交通事故死ゼロの日などの事業を推進します。

各小学校区での活動としては、各校区に校区安全なまちづくり推進協議会や交通安全指導隊などが組織されており、各地区における街頭監視やレッドライト作戦（赤色回転等を交差点などに設置し、ドライバーに交通安全の注意を促す活動）を行い、市民参加型の交通安全運動を実施します。

さらに、交通ボランティアの一層の育成を図り、家庭から、地域から、職場からの啓発活動と交通安全対策事業を推進します。

今後は、これらの団体を交通安全の市民参加母体として位置づけ、相互の連絡調整と協力体制の確立を図り、活発な活動を促します。