

第11次

豊川市交通安全計画

(令和3年度～令和7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10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。

しかしながら、未だに交通事故により尊い命が失われており、令和2年の交通事故死者数は2人で減少傾向にありましたが、令和3年は4人となり、依然として厳しい交通情勢が続いております。

交通事故の防止は、関係機関、団体等だけでなく、市民一人ひとりの理解と協力がなければ成し遂げることのできない社会全体で取り組むべき重要な課題です。

人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進しなければなりません。

この交通安全計画は、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、令和3年度から7年度までの5年間に講じる交通安全に関する施策を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、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。

令和4年2月

豊川市交通安全対策会議会長
豊川市長 竹本 幸夫

目 次

第1 1次豊川市交通安全計画の体系図	1
基本構想	2
基本方針	2
第1節 道路交通の現状・推移	5
1 交通事故の発生状況	5
2 道路交通情勢の推移	10
3 交通安全施設整備の推移	10
第2節 道路交通の安全についての対策	11
1 交通安全計画における目標	11
2 交通安全対策を考える視点	13
第3節 講じようとする施策	18
1 道路交通環境の整備	18
(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	18
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	18
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	19
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	19
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	20
(6) 自転車利用環境の総合的整備	20
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	21
(8) 総合的な駐車対策の推進	21
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
2 交通安全思想の普及徹底	23
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
(2) 効果的な交通安全教育の推進	26
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	30
(5) 交通労働災害の防止等	31
3 救助・救急活動の充実	32
(1) 救助・救急体制の整備	32

(2) 救急医療体制の整備	33
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	33
4 被害者支援の充実と推進	34
(1) 交通事故相談窓口の周知	34
(2) 交通事故被害者等に対する援助措置	34
5 調査研究の充実	35
(1) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実	35
(2) 各種道路交通の安全に関する調査研究の把握	35
第4節 計画の推進と市民参加	36
1 計画の推進	36
2 市民参加	36

【資料編】

1 交通安全都市宣言	38
2 交通安全対策基本法	39
3 豊川市安全なまちづくり推進条例	41
4 豊川市交通安全対策会議条例	44
5 豊川市自転車の安全な利用の促進に関する条例	46

第 1 1 次豊川市交通安全計画の体系図

基本構想

豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民全ての願いである安全で安心して暮らせる移動することができる社会を実現することが重要です。

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、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会の実現を目指します。

計画期間

令和3年度から令和7年度まで

目標

年間の24時間死者数を2人以下、交通事故重傷者数を13人以下とします。



交通安全対策を考える視点

《重視すべき視点》

- 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
- 7 交差点対策の推進
- 8 交通安全教育の推進



《講じようとする施策》

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 救助・救急活動の充実
- 4 被害者支援の充実と推進
- 5 調査研究の充実

基本構想

1 基本方針

第10次豊川市交通安全計画（以下「第10次計画」という。）（計画期間：平成28年度から令和2年度まで）は、人優先の交通安全思想の下、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、それら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、強力に推進してきました。その結果、人身事故件数が、平成28年の1,284件から、令和2年には584件に、軽・重傷者数が、平成28年の1,599人から令和2年には716人と、それぞれ2分の1以下にまで減少させるなど成果を上げてきました。

しかし、依然として、毎日のように、新たに交通事故被害者となる方がおり、近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者が関係する交通事故が後を絶ちません。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全対策が一層求められています。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現を目指します。

(1) 交通事故のない社会を目指して

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すことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。こうした観点から、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、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の重要な要素です。これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がと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、更なる対策を実施する必要があります。

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、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標とした上で、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていきます。

(2) 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、道路においては歩行者、高齢者、障害者、子供等の自動車と比較して弱い立場にある者に配

慮した安全を、一層確保することが必要です。このような「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。

(3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故は、喫緊の課題です。

また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができる環境を構築することが必要です。

高齢になっても安全に移動できる社会、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

2 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、それら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。

(1) 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、指導の強化等を図ります。

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の構築を目指す前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全教育や普及啓発活動を充実させていきます。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は過失を犯すものとの前提の下で、それらの過失が事故に結び付かないように、新しい技術の活用とともに、その構造、設備、装置等の安全性を高めながら、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。

(3) 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、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。

また、交通環境の整備にあたっては、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、道路交通においては、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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮が必要です。

3 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐の分野・職種において人手不足の影響が見られ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。

(3) 高まる安全性への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、関係機関等と一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手していきます。

第1節 道路交通の現状・推移

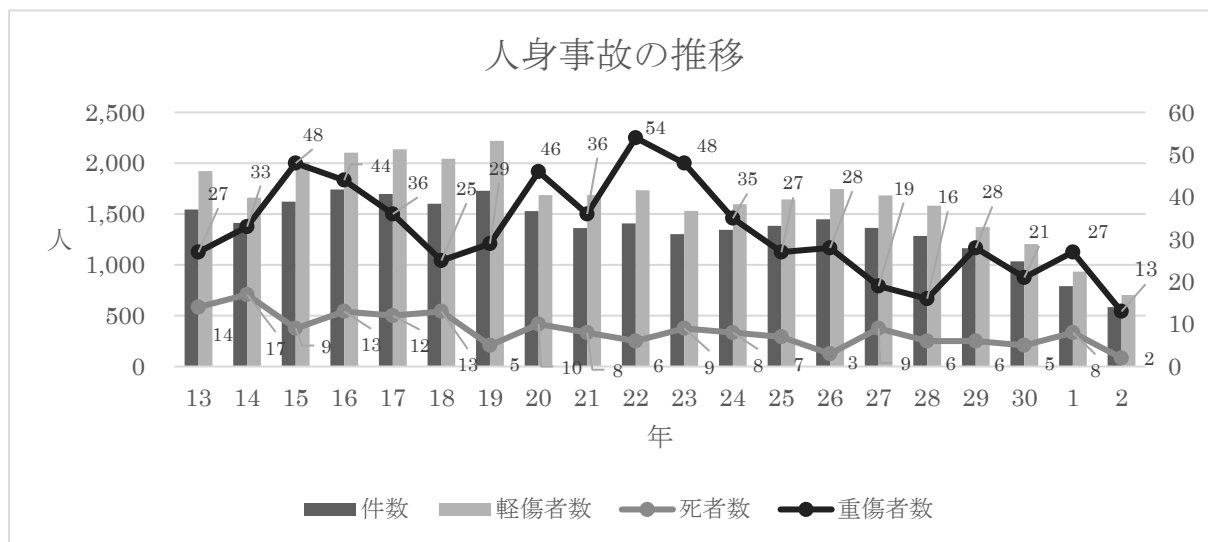
1 交通事故の発生状況

本市の第7次計画以降、20年間の本市における交通事故による死者数は、平成14年の17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10次計画の計画期間（平成28年度～令和2年度）においては、計画の目標値である死者数5人以下に対し、平均が5.4人という結果となりました。

一方、人身事故件数と重・軽傷者数は、平成28年の1,284件、1,599人が最も多く、翌年から徐々に減少し、令和2年は、584件、716人と減少しました。

表1 人身事故の推移



単位: 件、人

年	第7次					第8次					第9次					第10次					
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	
豊川市	件数	1,545	1,412	1,622	1,741	1,698	1,601	1,729	1,529	1,362	1,408	1,302	1,345	1,384	1,449	1,363	1,284	1,164	1,035	790	584
	軽傷者数	1,922	1,661	2,011	2,103	2,137	2,043	2,220	1,687	1,687	1,733	1,531	1,597	1,644	1,746	1,683	1,583	1,372	1,205	933	703
	重傷者数	27	33	48	44	36	25	29	46	36	54	48	35	27	28	19	16	28	21	27	13
	死者数	14	17	9	13	12	13	5	10	8	6	9	8	7	3	9	6	6	5	8	2
豊川市	死者数	403	398	362	368	351	338	288	276	227	197	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154

※豊川市の数値は、旧宝飯郡の件数・人数を含む

[交通死亡事故の特徴]

過去5年の交通死亡事故の特徴

(1) 高齢者事故の多発（表2）

第10次計画期間中の年齢別交通事故死者数の構成比をみると、高齢者（65歳以上）が48.1%、一般（25歳～64歳）が40.7%、若者（16歳～24歳）が7.4%、子供（15歳以下）が3.7%でした。

特に高齢者の死者数は多い状況にあり、死傷者数における高齢者の構成比14.9%に対し、死者数における高齢者の構成比は48.1%を占めており、極めて死亡率が高いのが特徴です。

さらに、高齢者死者数のうち、歩行者が約4割、自転車が約3割と併せて約7割を占めており、愛知県全体としても統計では、高齢者死者数のうち歩行者が約5割、自転車が約2割でありこれらの交通弱者と呼ばれる方が合わせて約7割を占めています。

(2) 自動車相互の人身事故の多発（表3）

事故類型別では、自動車相互の人身事故件数が全体の69.1%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29.1%に対し死亡事故件数の構成比が70.3%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。

(3) ドライバーが原因となる事故の多発（表4）

原因別では、車両側に原因があるものが99.8%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います。また、死亡原因においては、歩行者妨害が14.8%、信号無視が11.1%、通行区分、一時不停止、最高速度違反、交差点の安全通行違反がそれぞれ3.7%、最も多い安全運転違反（前方不注意、安全不確認等）は37.0%を占めています。

(4) 飲酒運転による死亡事故（表4）

飲酒運転については、平成14年に刑法の一部改正によ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、平成25年に「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成25年法律第86号）の新設による罰則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年を最後に発生

していない状況にあります。

(5) 小学校区別交通事故発生状況（表5）

八南校区及び国府校区では、年間100件を上回っていた交通事故発生件数が徐々に減ってきました。また、第10次計画と第9次計画を比較すると、交通事故発生件数が1,988件、死者数が9人減少しています。

表2 年齢別交通事故死傷者の推移（豊川署管内）

単位：人 上段は死者数（内数） 下段は死傷者数

計画次 年齢	第9次	第10次					計	構成比
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年		
子供 15歳以下		1					1	3.7%
	507	79	67	72	57	42	317	5.3%
若者 16～24歳	3		1	1			2	7.4%
	1,228	227	221	185	128	93	854	14.4%
一般 25～64歳	13	2	2	1	5	1	11	40.7%
	5,419	1,063	930	796	623	464	3,876	65.4%
高齢者 65歳以上	20	3	3	3	3	1	13	48.1%
	1,240	236	188	178	160	119	881	14.9%
計	36	6	6	5	8	2	27	100.0%
	8,394	1,605	1,406	1,231	968	718	5,928	100.0%

※資料は「交通事故統計」警察署別集計

表3 事故類型別交通事故件数の推移（豊川署管内）

単位：件 上段は死亡事故件数（内数）、下段は人身事故件数

計画次 事故類型	第9次	第10次					計	構成比
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年		
歩行者対車両	15	3	2	2	1	1	9	33.3%
	431	78	67	81	51	40	317	6.5%
自転車対車両	5	2	2	1	3	1	9	33.3%
	1,214	184	175	143	124	86	712	14.7%
二輪車対車両	4				1		1	3.7%
	572	99	94	87	68	36	384	7.9%
自動車相互	6		1	1			2	7.4%
	4,466	907	812	716	518	402	3,355	69.1%
車両単独	5	1	1	1	3		6	22.2%
	160	16	16	8	29	20	89	1.8%
計	35	6	6	5	8	2	27	100.0%
	6,843	1,284	1,164	1,035	790	584	4,857	100.0%

※資料は「交通事故統計」警察署別集計

表4 原因別交通事故発生件数

単位：件、人

計画次 原因		第9次		第10次													
				平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2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	件数	死者
車両側に責任があるもの	信号無視	162	4	31	2	18	0	32	0	32	1	14	0	127	3	2.6%	11.1%
	通行区分	6	3	0	0	3	0	3	0	2	1	0	0	8	1	0.2%	3.7%
	横断転回	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%
	右左折違反	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.0%	0.0%
	優先通行違反	2	0	17	0	36	0	22	0	8	0	1	0	84	0	1.7%	0.0%
	歩行者妨害	40	3	7	1	12	2	14	1	5	0	7	0	45	4	0.9%	14.8%
	一時不停止	221	3	29	0	41	0	40	0	16	0	21	1	147	1	3.0%	3.7%
	酒酔い	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%
	最高速度違反	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0.0%	3.7%
	徐行不履行	4	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	0.1%	0.0%
	交差点の安全通行違反	11	1	2	0	8	1	1	0	0	0	1	0	12	1	0.2%	3.7%
	安全運転違反	6,267	17	1,170	1	1,005	2	885	2	687	4	529	1	4,276	10	88.0%	37.0%
	その他	104	1	25	0	39	1	34	1	36	1	10	0	144	3	3.0%	11.1%
小計	6,819	33	1,282	5	1,163	6	1,032	4	787	7	584	2	4,848	24	99.8%	88.9%	
歩行者側に原因があるもの	信号無視	2	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	0	3	2	0.1%	7.4%
	直前横断	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0.0%	0.0%
	飛び出し	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.0%	0.0%
	その他	8	3	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	4	1	0.1%	3.7%
	小計	24	3	2	1	1	0	3	1	3	1	0	0	9	3	0.2%	11.1%
合計	6,843	36	1,284	6	1,164	6	1,035	5	790	8	584	2	4,857	27	100.0%	100.0%	

※資料は「交通事故統計」警察署別集計

※「安全運転違反」とは、前方不注意、安全不確認等

表5 小学校区別交通事故発生状況

単位：件、人

計画次 小学校区	第9次		第10次													
			平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2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	件数	死者
八南	622	2	119		106		83		73		40		421	0	8.7%	0.0%
国府	488	1	102	1	83		68		62		37		352	1	7.2%	3.7%
東部	487	7	87	1	85		76	1	52		30		330	2	6.8%	7.4%
小坂井東	456	2	71		92		87		65		41		356	0	7.3%	0.0%
中部	449	2	75		69	1	56		57		41		298	1	6.1%	3.7%
御津南部	388	3	85		62		56	1	46		29		278	1	5.7%	3.7%
牛久保	377	2	83		77		64		56	1	26		306	1	6.3%	3.7%
豊川	374	2	65	1	62		63	1	45		38		273	2	5.6%	7.4%
代田	316	0	62	1	50		58		21		33		224	1	4.6%	3.7%
天王	282	2	62		40		40		31		22	1	195	1	4.0%	3.7%
一宮西部	269	1	44		36		35		29		29		173	0	3.6%	0.0%
三蔵子	253	0	49		37		26		26		26		164	0	3.4%	0.0%
桜町	244	1	42		48		50		16		20		176	0	3.6%	0.0%
御油	237	1	50	1	49		27	1	24		18		168	2	3.5%	7.4%
豊	235	0	44		39	1	44		27		16		170	1	3.5%	3.7%
桜木	226	1	34	1	21		34		13		13		115	1	2.4%	3.7%
小坂井西	208	2	39		33		30		18	2	27		147	2	3.0%	7.4%
長沢	196	1	48		45	1	43	1	38		22		196	2	4.0%	7.4%
金屋	187	2	27		26	2	18		13		17	1	101	3	2.1%	11.1%
一宮東部	151	1	29		35	1	24		22	2	14		124	3	2.6%	11.1%
赤坂	151	2	29		28		24		21	1	18		120	1	2.5%	3.7%
御津北部	66	1	9		8		2		6		3		28	0	0.6%	0.0%
一宮南部	56	0	3		7		10		12		6		38	0	0.8%	0.0%
千両	56	0	17		10		3		3		8		41	0	0.8%	0.0%
平尾	48	0	7		9		8		9	1	4		37	1	0.8%	3.7%
萩	21	0	2		7		6		5	1	6		26	1	0.5%	3.7%
合計	6,843	36	1,284	6	1,164	6	1,035	5	790	8	584	2	4,857	27	100.0%	100.0%

※資料は豊川警察署調べ、第9次計画期間合計の発生件数が多い順に並べています

2 道路交通情勢の推移

豊川市の自動車保有台数は、令和2年には143,680台で、1世帯あたりの保有台数は1.95台です。

また、運転免許人口は、令和2年には131,966人で、全人口の71.71%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6、表7参照)

表6 自動車保有台数の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
保有自動車総数(台)	134,067	135,501	134,451	136,393	138,552	139,592	140,752	141,748	142,820	143,680
世帯数(世帯)	65,408	65,181	66,038	66,813	67,889	69,059	70,165	71,426	72,802	73,857
1世帯あたりの台数	2.05	2.08	2.04	2.04	2.04	2.02	2.01	1.98	1.96	1.95

※資料「交通安全統計」愛知県交通安全協会

表7 運転免許人口の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人口(人)	181,733	181,150	181,329	181,158	182,530	182,931	183,262	183,559	183,930	184,022
免許人口(人)	127,829	128,438	129,173	129,510	129,822	130,434	130,977	131,409	131,705	131,966
免許人口割合	70.34%	70.90%	71.24%	71.49%	71.12%	71.30%	71.47%	71.59%	71.61%	71.71%

※資料は「交通安全統計」愛知県交通安全協会

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。

交差点改良を含む視距改良や歩道、道路照明灯の整備、防護柵、道路標識(案内、通学路、警戒標識等を含む)、道路反射鏡の整備を進めているため、交通事故件数は減少してきています。

今後も、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必要です。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 交通安全計画における目標

年間の24時間死者数を2人以下、交通事故重傷者数を13人以下

※24時間死者数…交通事故発生から24時間以内に死亡した者

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、本計画においては、令和7年までの間は、交通事故による年間の24時間死者数を2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、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少につながるとする国、県の計画を踏まえ、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を新たに設置し、令和7年までの間は、年間の重傷者数を13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	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	
平成3年度 ～7年度	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	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
平成8年度 ～12年度	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	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
平成13年度 ～17年度	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	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
平成18年度 ～22年度	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	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185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
平成23年度 ～27年度	実数値	平成27年死者数4,117人 死傷者数670,140人	実数値	平成27年死者数213人 死傷者数55,283人	実数値	平成27年死者数9人 死傷者数1,702人
第10次計画	目標値	死者数2,500人以下 死傷者数50万人以下	目標値	死者数155人以下 死傷者数39,000人以下	目標値	死者数5人以下 死傷者数1,400人以下
平成28度～ 令和2年度	実数値	令和2年死者数2,839人 死傷者数372,315人	実数値	令和2年死者数154人 死傷者数29,713人	実数値	令和2年死者数2人 死傷者数716人
第11次計画	目標値	死者数2,000人以下 重傷者数22,000人以下	目標値	死者数125人以下 重傷者数600人以下	目標値	死者数2人以下 重傷者数13人以下
令和3年度 ～7年度						

2 交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には、一定の効果があつたものと考えられます。

その一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死傷者数における高齢者の割合は高くなってきています。

また、近年では、「あおり運転」や「ながらスマホ」が引き起こす事故の重大性、危険性が指摘されています。

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柔軟に対応するとともに、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的かつ有効と見込まれる対策を推進します。

なお、対策を実施するにあ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。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が多いことや、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、主として、歩行及び自転車を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要であり、さらに運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる施策に留まりませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進します。

- ・ 歩行及び自転車を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路環境を形成します。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進めるとともに、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していきます。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることになっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要があります。

また、安心して子供を生み育てることができる環境の整備としての一環で、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が求められています。

さらに、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。加えて、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組も充実させていきます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、第10次計画期間中の交通事故死者数に占める歩行者の割合は全体の約3割、自転車が約3割を占め、このうち、歩行者の約4割、自転車の約3割を高齢者が占めています。

歩行者の安全確保については、特に高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安心・安全な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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関するルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る必要があります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断し、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する必要があります。

次に、自転車については、自転車の安全利用を促進するため、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な空間の確保を積極的に推進するほか、放置自転車対策として自転車駐輪場等の利用促進を進めていきます。

また、自転車は自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、ヘルメットの着用、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入の促進等の対策を推進します。

さらに、自転車利用者の交通ルールやマナー違反が多いことを踏まえ、交通安全

教育等の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路において、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められます。

地域の道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の流入を防止するための対策等を推進する必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。今後もサポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラ整備からの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少を図る必要があります。そのためにも、安全な自動運転を実用化することが求められます。交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえ、技術の発展については、車両分野に留まらず、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を支援します。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく必要があります。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合は高くなっているため、重大事故が発生した際は、速やかに事故原因を調査し発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな再発防止の対策を効果的かつ効率的に実施してい

くことにより、当該交通事故の減少を図ります。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要であることから、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

また、交通ボランティアを始め、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するように促す必要があります。

(7) 交差点対策の推進

これまでの交通安全計画では、事故の発生する割合の大きい箇所を抽出し、事故の原因を分析した上で、道路拡幅や交差点形状の改善など交差点構造の改良を推進するとともに、カラー舗装や路面標示による危険な交通挙動の抑止策により、広範かつ機動的に対策を進めてきました。

しかしながら、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあるため、対策箇所の効果検証に基づき、現行の対策の改善や新たな対策の導入など、より効率的・効果的な対策の実施に努めるとともに、関係機関との連携を一層緊密にし、交通事故の削減を図っていく必要があります。

また、交差点事故の特徴や危険性などを広く周知するとともに、参加・体験・実践型の教育方法等により、交差点事故防止のための交通安全知識の普及、交通安全意識の向上を図ります。

(8) 交通安全教育の推進

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程にあわせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意

識を育てることが重要です。

このため、「交通安全教育指針」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っていきます。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。学校においては、学習指導要領に基づく、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、「学校保健安全法」（昭和33年法律第56号）に基づき策定する「学校安全計画」により、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車利用に係るものを含めた指導を実施していきます。

第3節 講じようとする施策

1 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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、幹線道路へ自動車交通を転換させるとともに、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、高齢者、障害者、子供等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、車両速度の抑制、路側帯の設置及び拡幅等の対策に取り組みます。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、「豊川市通学路安全推進会議」による定期的な合同点検を行い、路側帯の設置及び路肩のカラー舗装等、道路交通実態に応じて必要な対策を継続的に推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人々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、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に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・勾配の改善を推進します。

併せて、高齢者、障害者等の通行の安全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、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）や「豊川市バリアフリー基本構想」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、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、視覚障害者誘導用ブロック、段差・勾配の解消などの整備により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

ア 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

イ 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生活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、自転車、自動車等の異種交通の分離に努めます。

ウ 道路の改築等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利用環境の改善を図ります。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

ア 生活道路対策の推進

生活道路においては、人優先の考えの下、少子高齢社会の進展を踏まえ、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。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では事故危険箇所等の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。

ウ 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。

エ 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あたっては、地域住民や道路利用者の視点を生かすため、町内会組織などからの情報収集や住民要望の集約に努め、道路交通環境の整備に反映します。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

ア 移動手段の確保・維持

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体による地域公共交通計画の作成、輸送資源の総動員による移動手段の確保、既存の公共交通サービスの改善の徹底等を促進します。

そのため、広域的・幹線的なバス路線の確保維持のための支援に取り組むとと

もに、地域内交通を確保するため、地域の公共交通の活性化に向けた取組を行っています。

また、移動の利便性向上を目指し、新たなモビリティサービスの普及促進に向けた取組を進めます。

イ 高齢者の移動支援

高齢者の社会参画を促す環境づくりとして、高齢者が自家用車に依存しなくても生活できるよう、地域の実情に応じた移動支援体制を構築します。

ウ 利用者への啓発

移動に制約のある高齢者への支援として、「生活支援サービス・地域の支え合い活動ガイドブック」に高齢者外出支援サービスなどを掲載し、利用者への周知に努めます。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差等の改善等、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、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、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、本市においても自転車活用推進計画を策定し、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備を推進します。

イ 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、自転車等駐車場の安全性、便利性、快適性等を向上させ、長期的に質の高いサービスを提供できるように、計画的な建て替え・修繕・機能更新を実施します。

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・撤去等の推進を図ります。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、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。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、豊川市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、被災地域への車両の流入抑制等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

ウ 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は、豊川市地域防災計画に基づき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等の提供に努めます。

(8) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車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。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化

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あたっては、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、許可条件の遵守、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。

イ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進します。

ウ 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である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。

2 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

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児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、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。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生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・団体等と連携・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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、小学校で実施する交通安全教育の支援を行い、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、保護者や交通ボランティア等が、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるように交通安全講習会等を開催します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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・団体等と連携・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、

安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者責任、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行い、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、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十分に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できる健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することを前提とした交通安全教育を行います。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、高等学校において行われる交通安全教育の円滑な実施のための指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び高校生に相当する年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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、免許取得時及び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。

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技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等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図るため啓発活動を実施します。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に

努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、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必要な実践的スキル及び交通ルール等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、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係団体と連携して高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めることや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の身体障害者に付き添う者を対象とした講習会等の開催に努めます。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、交通事故防止を目的とした交通安全教育を推進します。また、

外国人を雇用する使用者を通じ外国人の講習会等へ参加を促進し、訪日外国人に対しても多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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の、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。

交通安全教育を行う機関・団体は、インターネット等を活用したネットワークの構築により、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 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組を推進するため、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下、強力に展開します。

交通安全運動の重点目標としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定し、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あたっては、校区安全なまちづくり推進協議会や市広報を通じ、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、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機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。

イ 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道の手前に設置されている「横断歩道又は自転車横断帯あり」（いわゆるダイヤモンドをいう。）に対する啓発活動を推進するとともに、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を再認識させるため、交通安全教育等を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うといった交通ルールの周知を図り、運転者に対する横断する意思を明確に伝える等、歩行者自らが安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

ウ 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手を挙げ（ハンド・アップ）、ドライバーに横断することをアピールし、ドライバーに目と目を合わせ感謝の気持ちを伝えて横断します。また、ドライバーは横断歩道等を横断しようとする歩行者を見かけたら、歩行者に思いやりの気持ちをもって、横断歩道等の手前で停車します。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。

また、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転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。

S t o p（ストップ） 信号や一時停止の遵守、横断歩道や交差点では歩行者優先、飲酒運転の根絶

S l o w（スロー） 交差点での徐行運転、子供・高齢者接近時の減速運転など

S m a r t（スマート） シートベルト着用の徹底、思いやりのあるスマートな運転

エ 自転車の安全利用の推進

豊川市自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき、点検整備等による安全で適正な車両管理の実施、自転車安全教育等の促進、自転車乗車用ヘルメットの着用及び着用促進、自転車損害賠償責任保険への加入及び加入促進などを実施します。

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、市民の生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方、自転車事故の発生や道路等への放置といった問題

があり、市民の安全な生活を妨げてもあります。

自転車は安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車は車両であるとの認識の下、自転車を放置しないことも含め、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。

自転車は、運転免許が不要であり経済的であることから、幅広い年齢層の利用者があらゆる場面で利用しています。また、交通ルールの遵守といった安全意識の面等において、徒歩と比べて速度が速くなる車両であるにもかかわらず、徒歩と同じ感覚で利用される傾向があります。

自転車の安全な利用を市内全域に浸透させるためには、自転車利用者だけでなく、行政、事業者等の自転車に関わる全ての主体が、一つになって取組みを推進することが必要です。そこで、市内全体で自転車の安全な利用を促進し、自転車事故を減らし、自転車の交通秩序が確立された環境を実現することを理念に掲げ取組みを実施していきます。

また、自転車乗用中の交通事故を防止し、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車、傘をさしながらの乗車、飲酒した後の乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトの着用を呼びかける広報啓発活動を推進します。

オ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、全ての座席における着用の推進を図ります。

また、後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビ

サーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開していきます。

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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。

キ 反射材用品等の普及促進

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る必要があり、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が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、「ライト・オン運動」（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。

ク 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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組を進め、「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。

ケ 踏切道における交通安全啓発

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

コ 効果的な広報の実施

交通の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、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で集中的な広報を行うことにより、子供と高齢者の交通事故防止、歩行者・自転車の交通事故防止、運転モラルの厳守、飲酒運転の根絶、全ての座席でシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底を図ります。

また、ながらスマホ等の運転中のスマートフォンの操作等の危険性についても周知を図るとともに、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。

サ 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ように、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、運転が不安な高齢者への運転免許証自主返納の啓発に努めます。

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

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。

(5) 交通労働災害の防止等

豊橋労働基準監督署が、市内の事業場に対して実施する次の取組等について、内容等の啓発活動に努めます。

ア 交通労働災害の防止

事業場に対して、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図るため、当該ガイドラインの概要を掲載した愛知労働局作成リーフレット「交通労働災害防止のために」を活用し、以下の事項の事業者による取組を推進させ、交通労働災害の防止を図ります。

- ・事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立
- ・疲労等による交通労働災害防止のための睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理
- ・雇入れ時、日常における安全教育、安全情報の提供等
- ・健康診断の実施とその結果に基づく事後措置等の健康管理
- ・交通労働災害防止大会の開催等による交通労働災害防止に対する意識の高揚
- ・実際に荷を運搬する事業者・荷主及び元請け事業者と協働による各種配慮等

上記の対策が効果的に実施されるよう、労働者に自動車等の運転を行わせる事業者が関係する事業者団体、陸上貨物事業労働災害防止協会愛知県支部等と連携し事業者への啓発を行います。道路貨物運送業については、走行計画の作成及び指示、走行経路の決定、乗務状況の把握や乗務開始前の点呼、荷役作業を行わせる場合の措置等を徹底するために個別指導や集団指導を実施します。また、第三次産業、建設業、製造業等取組の不十分な業種を対象として、交通労働災害防止に関係する管理者の選任や自動車運転者に対する教育等を関係災害防止団体との連携・協力を得て実施することにより、交通労働災害防止活動を推進します。

また、高年齢労働者の交通労働災害防止のため、「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン（エイジフレンドリーガイドライン）」（令和2年3月16日基安発0316第1号）の周知徹底を図ります。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保と関係労使の遵守のための自主的な取組を促進することを主眼として以下の事項を重点に監督指導を実施します。

- ・過重労働による健康障害防止対策
- ・累進歩合制度の廃止を含む労働時間等の取扱い及び賃金制度に関する基準の遵守徹底
- ・愛知運輸支局、警察との通報制度の円滑な運営

3 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・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。

イ 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

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・救急体制の充実を図ります。

ウ 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、消防機関、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、応急手当指導者の育成を積極的に行うほか、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。

エ 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処置）の充実のため、救急救命士の育成を図り、また気管挿管、薬剤投与などの特定行為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。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。

オ 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。

カ 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・救急事象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。

キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等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 次救急医療体制の休日夜間急病診療所や地域医療機関、第 1 次救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保する第 2 次救急医療体制の指定病院と、重篤な救急患者を受け入れる第 3 次救急医療体制の豊川市民病院との相互連携を強化し、救急医療体制の充実を図ります。

(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、消防機関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、救急医療機関へ受入れ・連絡体制の明確化等の促進を図ります。

4 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談窓口の周知

交通事故被害者等に対する支援を的確に実施するためには、損害賠償問題等の専門知識が要求されるため、市民相談室等の相談窓口は、市町村、日弁連交通事故相談センター及び交通事故紛争処理センターなど民間の関係機関・団体との連絡調整を進め、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供します。

(2) 交通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て、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。

5 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。

ア 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。

イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策により交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図ります。

ウ 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節 計画の推進と市民参加

1 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。

2 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(赤色回転灯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。

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。

【資料編】

- 1 交通安全都市宣言
- 2 交通安全対策基本法
- 3 豊川市安全なまちづくり推進条例
- 4 豊川市交通安全対策会議条例
- 5 豊川市自転車の安全な利用の促進に関する条例

1 交通安全都市宣言

昭和 36 年 12 月 23 日制定

豊川市は、東三河内陸工業地帯の中心部における近代工業都市として脱皮しつつあり、交通量は、実に驚異的なものがある。

この現状にあって、交通事故は近時とみに激増し、県下各都市中五指を屈するに及び、まことに憂慮にたえない状態である。

よって、豊川市民は、交通禍の絶滅を期し、挙市一体強力な施策を全市的に推進させるため、ここに豊川市を「交通安全都市」とすることを宣言する。

2 交通安全対策基本法

昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号(抜粋)

(目的)

第 1 条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(市町村交通安全対策会議)

第 1 8 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。

(都道府県交通安全計画等)

第 2 5 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 都道府県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、都道府県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

(中 略)

4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

(後 略)

(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。

3 豊川市安全なまちづくり推進条例

平成 19 年 3 月 26 日条例第 15 号

(目的)

第 1 条 この条例は、市民の生命、身体又は財産に危害を及ぼす交通事故及び犯罪のないまちづくり（以下「安全なまちづくり」という。）に関し、施策の基本となる事項を定めるとともに、市及び市民等がそれぞれ果たすべき責務を明らかにすることにより、それぞれが連携した取組及び関係する機関又は団体と連携した取組を推進し、もって市民が安全に安心して暮らすことができる地域社会の実現を図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 次に掲げる者をいう。
 - ア 市内に居住する者
 - イ 市内に通勤し、通学し、又は滞在する者
 - ウ 市内を通過する者
- (2) 事業者 市内において事業所を設置し、又は事業活動を行う者をいう。
- (3) 土地の所有者等 市内において土地、建物又は工作物を所有し、占有し、又は管理する者をいう。
- (4) 車両 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 8 号に規定する車両をいう。
- (5) 車両の使用者等 市内において車両を使用し、又は所有する者をいう。
- (6) 市民等 市民、事業者、土地の所有者等及び車両の使用者等をいう。

(基本理念)

第 3 条 安全なまちづくりは、次に掲げる基本理念に基づき実現されなければならない。

- (1) 市及び市民等が交通事故及び犯罪の発生を未然に防止することができる地域の生活環境を整備し、これを保持し、発展させていくこと。
- (2) 市及び市民等がそれぞれの責務を果たすとともに、密接な連携を図り、協働すること。
- (3) 市及び市民等が交通事故又は犯罪から得た教訓及び経験を日常生活の中に生かし、これらを次世代に継承すること。

(市の責務)

第4条 市は、この条例の目的を達成するため、関係する機関又は団体と連携し、次に掲げる施策を実施するものとする。

- (1) 安全なまちづくりを推進するための情報の提供及び共有化に関すること。
- (2) 安全なまちづくりを推進するための知識の普及及び教育の実践に関すること。
- (3) 安全なまちづくりを推進するための市民等の自主的な活動の促進に関すること。
- (4) 安全なまちづくりを推進するための市民等に対する指導及び助言に関すること。
- (5) 安全なまちづくりに配慮した環境の整備に関すること。
- (6) 交通事故又は犯罪が多発し、又は多発するおそれがあると認められる場合の関係する機関又は団体との協議及び必要な措置に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、安全なまちづくりを推進するために必要なこと。

(市民の責務)

第5条 市民は、この条例の目的を達成するため、次に掲げる責務を有する。

- (1) 自らの安全の確保に努めるとともに、市が実施する安全なまちづくりを推進するための施策に協力するよう努めること。
- (2) 安全なまちづくりのための地域活動に積極的に取り組むよう努めること。

(事業者の責務)

第6条 事業者は、この条例の目的を達成するため、次に掲げる責務を有する。

- (1) 事業活動を行うに当たっては、安全なまちづくりのために必要な措置を講ずるよう努めること。
- (2) 市が実施する安全なまちづくりを推進するための施策に協力するよう努めること。
- (3) 安全なまちづくりのための地域活動に積極的に取り組むよう努めること。

(土地の所有者等の責務)

第7条 土地の所有者等は、この条例の目的を達成するため、次に掲げる責務を有する。

- (1) その所有し、占有し、又は管理する土地、建物又は工作物の管理に当たっては、安全なまちづくりのために必要な措置を講ずるよう努めること。
- (2) 市が実施する安全なまちづくりを推進するための施策に協力するよう努めること。
- (3) 安全なまちづくりのための地域活動に積極的に取り組むよう努めること。

(車両の使用者等の責務)

第8条 車両の使用者等は、この条例の目的を達成するため、次に掲げる責務を有する。

- (1) 車両の管理又は使用に当たっては、安全なまちづくりのために必要な措置を講ずるよう努めること。
- (2) 市が実施する安全なまちづくりを推進するための施策に協力するよう努めること。
- (3) 安全なまちづくりのための地域活動に積極的に取り組むよう努めること。

(安全なまちづくり推進団体への支援)

第9条 市長は、安全なまちづくりに関する施策を効果的に実施するため、安全なまちづくりを推進することを目的とした団体であつて、市長が適当と認めるものに対し、必要な支援を行うことにより、その育成を図るものとする。

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成19年4月1日から施行する。

(豊川市交通安全条例の廃止)

- 2 豊川市交通安全条例(平成13年豊川市条例第30号)は、廃止する。

4 豊川市交通安全対策会議条例

昭和46年3月22日条例第1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、豊川市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 対策会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 市の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。

(組織)

第3条 対策会議は、会長及び委員15名以内をもって組織する。

(会長)

第4条 会長は、市長をもって充てる。

- 2 会長は、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(委員)

第5条 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
- (2) 愛知県知事の補助職員のうちから市長が委嘱する者
- (3) 愛知県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
- (4) 市長がその補助職員のうちから任命する者
- (5) 豊川市教育長
- (6) 豊川市消防長
- (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認めて委嘱する者

(特別委員)

第6条 対策会議に、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、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、市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議を終了したときは、解任されるものとする。

(幹事)

第7条 対策会議に、幹事を置く。

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、対策会議の所掌事務について、会長及び委員を補佐する。

(雑則)

第8条 この条例に定めるもののほか、対策会議の議事の手続その他対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議に諮って定める。

附 則

この条例は、昭和46年4月1日から施行する。

附 則 (平成13年3月23日条例第13号)

この条例は、平成13年4月1日から施行する。

附 則 (平成15年3月7日条例第2号)

この条例は、平成15年4月1日から施行する。

5 豊川市自転車の安全な利用の促進に関する条例

平成 29 年 12 月 22 日条例第 29 号

(目的)

第 1 条 この条例は、自転車の利用に関し、市、市民、自転車を利用する者（以下「自転車利用者」という。）等の責務を明らかにし、交通安全意識の向上を図ることにより、自転車に関する事故を防止するとともに、自転車の安全な利用を促進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) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
- (2) 関係機関 愛知県警察その他の自転車の安全な利用の促進に関する施策を実施する国及び他の地方公共団体の機関をいう。
- (3) 関係団体 交通安全に関する活動を行うことを主な目的として組織された団体をいう。
- (4) 自転車損害保険等 自転車に関する事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済をいう。

(市の責務)

第 3 条 市は、第 1 条の目的を達成するため、関係機関、関係団体等と連携を図り、自転車の安全な利用の促進に関する施策を総合的に実施するものとする。

(市民の責務)

第 4 条 市民は、自転車の安全な利用について理解を深め、自転車に関する事故の防止に努めなければならない。

- 2 市民は、市、関係機関、関係団体等が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策又は活動に協力するよう努めなければならない。

(自転車利用者の責務)

第 5 条 自転車利用者は、道路交通法その他の交通安全に関する法令を遵守しなければならない。

- 2 自転車利用者は、自転車の安全な利用のために必要な知識の習得に努めなければならない。
- 3 自転車利用者は、歩行者等の通行の安全に配慮するよう努めなければならない。

4 自転車利用者は、道路、公園その他公共の用に供する場所に自転車の放置をしないよう努めなければならない。

5 自転車利用者は、利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めなければならない。

(関係団体の責務)

第6条 関係団体は、自転車利用者に対し、自転車の安全な利用に関する啓発に努めなければならない。

2 関係団体は、市、関係機関等が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策又は活動に協力するよう努めなければならない。

(自転車小売業者の責務)

第7条 自転車の小売を業とする者（以下「自転車小売業者」という。）は、自転車の販売等に当たり、自転車利用者に対し、自転車の点検整備の必要性に関する情報その他の自転車の安全な利用に関する情報の提供を行うよう努めなければならない。

2 自転車小売業者は、市、関係機関、関係団体等が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策又は活動に協力するよう努めなければならない。

(保護者の責務)

第8条 保護者は、その監護する未成年者に対し、自転車の安全な利用及び道路交通法その他の交通安全に関する法令について教育をするよう努めなければならない。

2 保護者は、その監護する未成年者の利用する自転車について、定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第9条 事業者は、従業員に対し、自転車の安全な利用に関する啓発に努めなければならない。

2 事業者は、市、関係機関、関係団体等が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策又は活動に協力するよう努めなければならない。

(学校長の責務)

第10条 市内の小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の校長は、その児童又は生徒に対し、自転車の安全な利用に関する教育及び指導をするよう努めなければならない。

(乗車用ヘルメットの着用)

第11条 自転車利用者は、自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットの着用を努めなければならない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットを

着用させるよう努めなければならない。

(自転車損害保険等への加入)

第12条 自転車利用者は、自転車損害保険等に加入しなければならない。

2 保護者は、その監護する未成年者の自転車の利用に係る自転車損害保険等に加入しなければならない。

3 自転車小売業者は、その販売等する自転車の利用に係る自転車損害保険等への加入の必要性に関する啓発に努めなければならない。

(啓発及び広報)

第13条 市は、自転車の安全な利用に関し、交通安全教育を推進するとともに、市民の理解が深まるよう啓発活動及び広報活動を行うものとする。

(委任)

第14条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、平成30年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年6月30日条例第21号)

この条例は、令和3年10月1日から施行する。

豊川市交通安全対策会議事務局

〒442-8601 豊川市諏訪1丁目1番地

豊川市市民部人権交通防犯課内

TEL 0533-89-2149

FAX 0533-89-2125

E-mail jinkenkotsu@city.toyokawa.lg.jp