

(案)

第10次

# 豊川市交通安全計画

(平成28年度～平成32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



## 目 次

第10次豊川市交通安全計画の体系図	1
基本構想	2
計画の基本方針	2
第1節 道路交通の現状・推移	4
1 交通事故の発生状況	4
2 道路交通情勢の推移	9
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 交通安全対策を考える視点	11
(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	11
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	12
2 交通安全計画における目標	13
第3節 講じようとする施策	15
1 道路交通環境の整備	15
(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	15
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	16
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	16
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	17
(5) 効果的な交通規制の推進	17
(6) 自転車利用環境の総合的整備	17
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(8) 総合的な駐車対策の推進	18
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	20
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(2) 効果的な交通安全教育の推進	22
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	25
3 安全運転の確保	26
(1) 運転者教育等の充実	26
(2) 安全運転管理の推進	27
(3) 交通労働災害の防止等	27
(4) 道路交通に関連する情報の充実	27
4 道路交通秩序の維持	28
(1) 交通の指導取締りの強化等	28
(2) 暴走族等対策の推進	28
5 救助・救急活動の充実	30
(1) 救助・救急体制の整備	30
(2) 救急医療体制の整備	31
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	31
6 被害者支援の充実と推進	32
(1) 交通事故相談窓口の周知	32

(2) 交通事故被害者支援の充実	3 2
7 調査研究の充実	3 3
(1) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実	3 3
(2) 各種道路交通の安全に関する調査研究の把握	3 3
第4節 計画の推進と市民参加	3 4
1 計画の推進	3 4
2 市民参加	3 4

【資料編】

交通安全都市宣言	
交通安全対策基本法	
豊川市安全なまちづくり推進条例	
豊川市交通安全対策会議条例	

## 第10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を目標とします。

### 計画期間

平成28年度から平成32年度まで

### 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1,400人以下とします。



### 《交通安全対策を考える視点》

- (1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
  - ア 高齢者及び子どもの安全確保
  - イ 歩行者及び自転車の安全確保
  - ウ 生活道路における安全確保
- (2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - ア 先端技術の活用推進
  - イ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - ウ 交差点対策の推進
  - エ 交通安全教育の推進
  - オ 地域ぐるみの交通安全対策の推進



### 《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 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 被害者支援の充実と推進
- 7 調査研究の充実

# 基本構想

## 計画の基本方針

交通事故のない社会を目指して

超高齢社会の到来を迎え、国際化等、社会情勢が変化しており、また、交通手段の選択においても、地球環境への配慮が求められてきています。このような大きな社会情勢の変化を乗り越え、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することが極めて重要です。

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、更なる対策の実施が必要です。

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。

### 1 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、子ども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。

### 2 先端技術の積極的活用

これまで、様々な交通安全対策がとられてきましたが、今後、更なる交通事故の抑止を図るため、先端技術や情報の普及活用を促進していきます。

### 3 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。

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等を図ることが重要です。また、交通事故の被害者等に対し、支援の充実を図ります。

## 第1節 道路交通の現状・推移

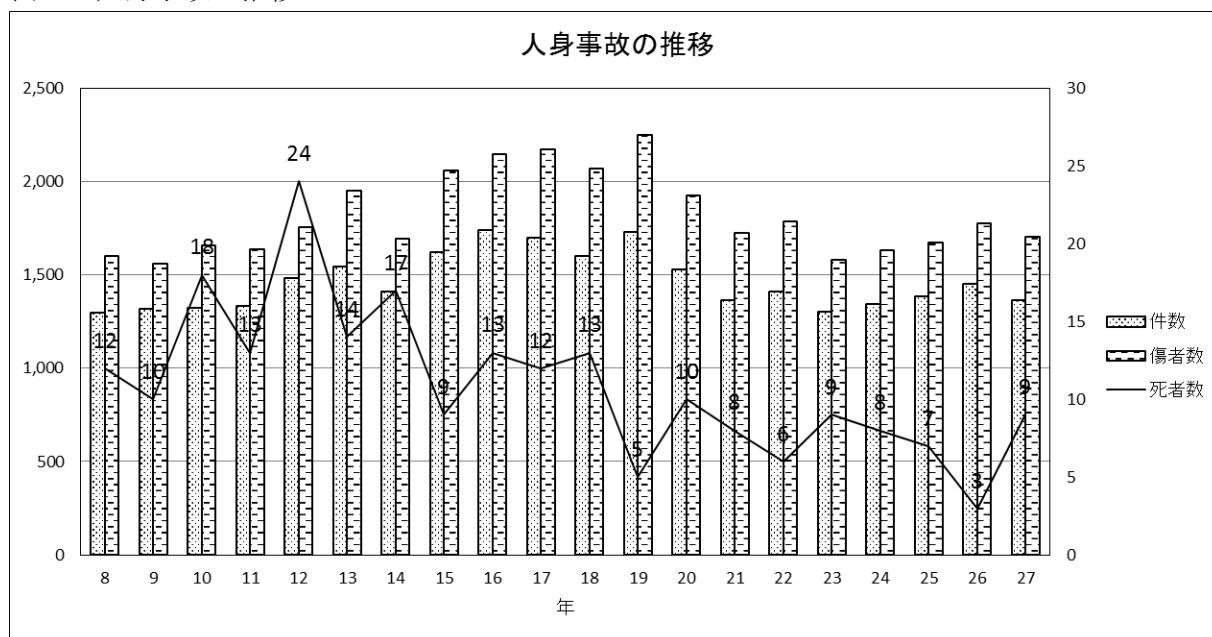
### 1 交通事故の発生状況

本市の第6次計画初年度以降、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9次豊川市交通安全計画（以下「第9次計画」という。）の計画期間（平成23年度～27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7.2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23年の1,302件、1,579人が最も少なく、翌年から徐々に増加し、平成26年の1,449件、1,774人がピークとなり、平成27年は1,363件、1,702人と減少しました。

表1 人身事故の推移



		第6次					第7次					第8次					第9次				
年		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
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	1,302	1,345	1,384	1,449	1,363
	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	1,579	1,632	1,671	1,774	1,702
	死者数	12	10	18	13	24	14	17	9	13	12	13	5	10	8	6	9	8	7	3	9
県	死者数	439	442	423	375	443	403	398	362	368	351	338	288	276	227	197	276	235	219	204	213

※豊川市の数値は、旧宝飯郡の件数・人数を含む



近年の交通死亡事故の発生状況から見た特徴は次のとおりです。

- (1) 第9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55.6%、一般（25歳～64歳）が36.1%、若者（16歳～24歳）が8.3%、子ども（15歳以下）の交通事故死者はいませんでした。  
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14.8%に対し、死者数における高齢者の構成比は55.6%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）  
さらに、高齢者死者のうち、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、愛知県の統計では、高齢者死者のうち8割以上が運転免許を保有していませんでした。
- (2) 事故類型別では、自動車相互及び単独の人身事故件数が全体の67.6%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32.4%に対し死亡事故件数の構成比が68.6%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）
- (3) 原因別では、車両側に原因があるものが99.6%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、信号無視が11.1%、通行区分、歩行者妨害、一時不停止がそれぞれ8.3%、最も多い安全運転違反は47.2%を占めています。（表4参照）
- (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。（表4参照）
- (5) 小学校区別交通事故発生状況は、八南校区で年間100件を上回る交通事故が発生し、中部、東部、国府、小坂井校区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を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）

単位：人 上段は死者数（内数） 下段は死傷者数

計画次 年齢	第8次計	第9次						計	構成比
		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年			
子ども 15歳以下	1						0	0.0%	
	824	102	94	111	103	97	507	6.0%	
若者 16～24歳	8	1		1		1	3	8.3%	
	1,677	254	210	262	267	235	1,228	14.6%	
一般 25～64歳	11	3	5	3		2	13	36.1%	
	5,931	1,019	1,078	1,066	1,123	1,133	5,419	64.6%	
高齢者 65歳以上	22	5	3	3	3	6	20	55.6%	
	1,360	213	258	239	284	246	1,240	14.8%	
計	42	9	8	7	3	9	36	100.0%	
	9,792	1,588	1,640	1,678	1,777	1,711	8,394	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8次計	第9次						計	構成比
		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年			
歩行者対車両	12	3	4	3	2	3	15	42.9%	
	430	61	90	85	107	88	431	6.3%	
自転車対車両	12	2				3	5	14.3%	
	1,458	242	227	278	254	213	1,214	17.7%	
二輪車対車両	4	2	1	1			4	11.4%	
	691	119	121	121	116	95	572	8.4%	
自動車相互	10	1	2	2	1		6	17.1%	
	4,709	841	875	866	938	946	4,466	65.3%	
車両単独	4	1	1			3	5	14.3%	
	341	39	32	34	34	21	160	2.3%	
計	42	9	8	6	3	9	35	100.0%	
	7,629	1,302	1,345	1,384	1,449	1,363	6,843	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8次計		第9次												計		構成比	
				平成23年		平成24年		平成25年		平成26年		平成27年							
		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	333	3	41	2	27	2	33		33		28		162	4	2.4%	11.1%		
	通行区分	23	1			2		2	2	1	1	1		6	3	0.1%	8.3%		
	横断転回	4	2											0	0	0.0%	0.0%		
	右左折違反	3	0					1	1			1		2	1	0.0%	2.8%		
	優先通行違反	39	4					1		1				2	0	0.0%	0.0%		
	歩行者妨害	69	6	3		11	1	5	1	11	1	10		40	3	0.6%	8.3%		
	一時不停止	544	4	79	2	48		46		27		21	1	221	3	3.2%	8.3%		
	酒酔い	3	3											0	0	0.0%	0.0%		
	最高速度違反	2	2											0	0	0.0%	0.0%		
	徐行不履行	16	0	2						2				4	0	0.1%	0.0%		
	交差点の安全通行違反	228	5	7						3		1	1	11	1	0.2%	2.8%		
	安全運転違反	6,111	5	1,135	3	1,243	5	1,272	3	1,344	1	1,273	5	6,267	17	91.6%	47.2%		
その他	216	5	31		13		17		24		19	1	104	1	1.5%	2.8%			
小計	7,591	40	1,298	7	1,344	8	1,377	7	1,446	3	1,354	8	6,819	33	99.6%	91.7%			
歩行者側に原因	信号無視	6	1	1							1		2	0	0.0%	0.0%			
	直前横断	3	0	1					1		1		3	0	0.0%	0.0%			
	飛び出し	16	0			1		4		1		5	11	0	0.2%	0.0%			
	その他	13	1	2	2			3		1		2	1	8	3	0.1%	8.3%		
	小計	38	2	4	2	1		7		3		9	1	24	3	0.4%	8.3%		
計	7,629	42	1,302	9	1,345	8	1,384	7	1,449	3	1,363	9	6,843	36	100.0%	100.0%			

※資料は「交通事故統計」警察署別集計

表5 小学校区別交通事故発生状況

単位：件、人

小学校区	第8次計		第9次計													
			平成23年		平成24年		平成25年		平成26年		平成27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	642	1	120	1	122	1	120		133		127		622	2	9.1%	5.6%
中部	554	3	84		104		89	1	94		78	1	449	2	6.6%	5.6%
東部	536	2	92	2	86	1	92		117	1	100	3	487	7	7.1%	19.4%
国府	535	3	81		72		91	1	128		116		488	1	7.1%	2.8%
牛久保	511	3	82		69	1	82	1	75		69		377	2	5.5%	5.6%
豊川	459	0	104	1	79	1	72		57		62		374	2	5.5%	5.6%
小坂井東	444	3	73		105	1	110	1	89		79		456	2	6.7%	5.6%
御津南部	422	5	91		77		83	2	56	1	81		388	3	5.7%	8.3%
代田	386	0	58		62		68		62		66		316	0	4.6%	0.0%
天王	343	1	62	1	50		51	1	68		51		282	2	4.1%	5.6%
桜町	328	2	47	1	37		55		56		49		244	1	3.6%	2.8%
三蔵子	321	3	49		37		54		58		55		253	0	3.7%	0.0%
豊	252	3	42		49		63		47		34		235	0	3.4%	0.0%
一宮西部	250	2	49		56		46		66		52	1	269	1	3.9%	2.8%
桜木	229	0	38		53		46		47		42	1	226	1	3.3%	2.8%
御油	202	1	39	1	44		45		56		53		237	1	3.5%	2.8%
金屋	200	1	41		46	1	36		34	1	30		187	2	2.7%	5.6%
小坂井西	194	1	25		43	1	41		51		48	1	208	2	3.0%	5.6%
一宮東部	188	0	28		32	1	37		27		27		151	1	2.2%	2.8%
赤坂	184	2	24		32		27		33		35	2	151	2	2.2%	5.6%
長沢	163	2	32	1	39		29		41		55		196	1	2.9%	2.8%
御津北部	73	0	12	1	11		10		13		20		66	1	1.0%	2.8%
一宮南部	68	1	7		15		16		6		12		56	0	0.8%	0.0%
平尾	58	1	8		8		9		13		10		48	0	0.7%	0.0%
千両	57	2	11		11		10		15		9		56	0	0.8%	0.0%
萩	30	0	3		6		2		7		3		21	0	0.3%	0.0%
計	7,629	42	1,302	9	1,345	8	1,384	7	1,449	3	1,363	9	6,843	36	100.0%	100.0%

※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

表6 路線別交通事故発生状況

単位：件、人

路線	年別	第8次		第9次													
				平成23年		平成24年		平成25年		平成26年		平成27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
国道	国道1号	744	6	130	2	136	1	135	1	154		156		711	4	10.4%	11.1%
	国道23号	175	3	31		32		20		21		37		141	0	2.1%	0.0%
	国道151号	670	3	123		110	1	137	1	110	1	111		591	3	8.6%	8.3%
	その他	82	2	8		14		19		15		18	1	74	1	1.1%	2.8%
	小計	1,671	14	292	2	292	2	311	2		1		1	1,517	8	22.2%	22.2%
主要 地方道	国府馬場	455	3	83	1	91	2	80		89	1	81		424	4	6.2%	11.1%
	東三河環状	446	2	56	1	53		87		103		101	1	400	2	5.8%	5.6%
	豊川新城	229	2	45		36		30		36		36		183	0	2.7%	0.0%
	その他	28	1	5		3				9		17		34	0	0.5%	0.0%
	小計	1,158	8	189	2	183	2	197			1		1	1,041	6	15.2%	16.7%
県道	豊橋豊川	295	1	51		52	1	53	1	47		40		243	2	3.6%	5.6%
	小坂井御津	112	1	18		16		19		17		28		98	0	1.4%	0.0%
	大代赤坂	33	0	2		3		1		3		6	1	15	1	0.2%	2.8%
	三蔵子一宮	65	1	12		9		6		13		15		55	0	0.8%	0.0%
	その他	688	5	105		108	1	99	2	110		103		525	3	7.7%	8.3%
	小計	1,193	8	188	0	188		178	3				1	936	6	13.7%	16.7%
市道 その他	市道	3,432	12	597	4	626	2	663	2	656	1	554	6	3,096	15	45.2%	41.7%
	その他	175	0	36	1	56		35		66		60		253	1	3.7%	2.8%
	計	7,629	42	1,302	9	1,345	8	1,384	7	1,449	3	1	9	6,843	36	100.0%	100.0%

※資料は豊川警察署調べ

## 2 道路交通情勢の推移

豊川市の自動車保有台数は、平成27年には137,400台で、1世帯あたりの保有台数は2.02台です。

また、運転免許人口は、平成27年には129,822人で、全人口の71.62%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

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
保有自動車総数(台)	133,606	134,106	134,106	133,865	133,978	134,067	135,501	134,451	136,393	137,400
世帯数(世帯)	62,864	64,361	65,241	65,427	64,900	65,408	65,181	66,038	66,813	67,889
1世帯あたりの台数	2.13	2.08	2.06	2.05	2.06	2.05	2.08	2.04	2.04	2.02

※旧宝飯郡を含む

表8 運転免許人口の推移

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人口(人)	182,023	182,926	183,354	182,683	181,822	181,733	181,150	181,329	181,158	181,267
免許人口(人)	124,606	125,887	126,932	127,350	127,488	127,829	128,438	129,173	129,510	129,822
免許人口割合	68.46%	68.82%	69.23%	69.71%	70.12%	70.34%	70.90%	71.24%	71.49%	71.62%

※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。

区画線設置事業、防護柵設置事業、道路反射鏡設置事業、道路照明灯設置事業、溝蓋設置事業等の交通安全施設等整備事業については、どの事業も第9次豊川市交通安全計画実施計画の事業予定量以上を達成することができました。

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)、道路反射鏡などの整備を進めているにもかかわらず、交通事故件数は大きく減少していません。

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2節 道路交通の安全についての対策

### 1 交通安全対策を考える視点

本市における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は、この10年概ね減少傾向にあると考えられることから、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、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、近年、その割合は高くなってきています。スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗用中の操作による事故の危険性も指摘されています。

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対応し、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・団体が緊密な連携の下に、

- 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 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 調査研究の充実

といった7本の柱により、交通安全対策を実施していきませんが、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) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

##### ア 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、平成27年中の交通事故死者数に占める高齢者の割合が5割を超えていることや、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して、外出や移動が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重要であり、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するなど、それぞれの特性を理解した対策を構じなければなりません。

前者については、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。後者については、今後も高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないための対策を強化することが喫緊の課題であり、高齢者だけでなく多様な人々が利用しやすい交通環境の形成を図ることも重要です。

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ます。このため、通学路等における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 歩行者及び自転車の安全確保

本市の第9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で約4割、自転車を含めると約6割を占め、中でも高齢者の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約4割、自転車を含めると約7割を占めています。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、被害者になるばかりでなく、加害者にも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。自転車利用者がルールやマナーに違反する行動が多いのは、交通ルールに関する理解が不十分なためであり、交通安全教育等の一層の充実を図る必要があります。

横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者に対して歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

#### ウ 生活道路における安全確保

生活道路においては、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する必要があります。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、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。

### (2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

#### ア 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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などの普及・啓発を支援します。

#### イ 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、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。

#### ウ 交差点対策の推進

交通事故の多くが交差点で発生していることから、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、より広範かつ機動的に対策を進めてきました。

こうした取組の結果、第9次計画期間中における市内の交差点での人身事故件数は減



少するなど、一定の成果を得ています。しかしながら、本市の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、より効率的・効果的な対策の実施に努めるとともに、交通事故の削減を図っていきます。

また、交差点事故の特徴や危険性を広く周知するとともに、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。

## エ 交通安全教育の推進

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し、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ことで、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周知し、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。

## オ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民の交通安全対策に対する関心を高め、市民主体の意識を醸成していきます。

飲酒運転根絶、自転車の交通安全対策などについても、地域ぐるみで活動を推進できるよう支援していきます。

## 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 1,400 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、本計画においては、平成 32 年までの間は、交通事故による年間の 24 時間死者数を 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、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、交通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 32 年までに年間の死傷者数を 1,400 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 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
	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 ◎今回計画 平成28年度 ～32年度	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

### 第3節 講じようとする施策

#### 1 道路交通環境の整備

《重点施策及び新規施策》 ※印は新規施策

- 生活道路における交通安全対策の推進 [(1) -ア]
- 通学路等における交通安全の確保 [(1) -イ]
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 [(1) -ウ]
- 交通安全施設等整備事業の推進・その他交通安全施設の整備 [(3) -ウ]
- 道路交通環境整備への住民参加の促進 [(3) -エ]
- 歩行者空間のバリアフリー化 ※ [(4)]
- 自転車利用環境の総合的整備 [(6)]
- 災害に備えた道路交通環境の整備 [(7)]

#### (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、子どもや高齢者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、ゾーン30等の低速度規制、道路標識・道路標示の高輝度標識等の設置、信号灯器のLED化、路側帯の設置及び拡幅等の対策に取り組みます。また、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備を推進します。

##### 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協議会」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、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機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、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「豊川市交通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 愛知県事故ゼロプランの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、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により、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

### イ 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、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

### ウ 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。

### エ 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。

また、都市部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推進し、交通の効果的な分散を図ります。

### オ 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利用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

### 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) 歩行者空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進します。

#### (5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、規制等の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

一般道路の速度規制については、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

また、歩行者・自転車の視点で、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号をより守りやすくするための信号表示の調整等を推進します。

#### (6) 自転車利用環境の総合的整備

##### ア 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、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進し、乗用車から自転車への転換を促進します。

さらに、自転車通行の安全性を向上させるため、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施したり、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

##### 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、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、鉄道事業者等が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。

ウ 自転車安全利用のための啓発活動の推進

自転車走行空間の整備、通行ルールの徹底を図るために、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。また、自転車の走行空間の整備確保に伴い、利用者に一層の交通ルールやマナーの遵守が求められることから、自転車利用者の交通安全意識の高揚を図るため、安全利用を呼びかける啓発活動を積極的に推進するとともに、自転車の安全利用促進に関する条例についての検討をすすめます。

(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

ア 秩序ある駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、現行の駐車規制の見直しを実施するとともに、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

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、当該車両の使用者に対し、使用者責任を追及します。

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。

ウ 違法駐車防止気運の醸成・高揚

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、許可条件の履行、占有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有物件等については、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有工事については、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

《重点施策及び新規施策》 ※印は新規施策

- 幼児に対する交通安全教育 [(1) -ア]
- 児童に対する交通安全教育の推進 [(1) -イ]
- 成人に対する交通安全教育の推進 [(1) -オ]
- 高齢者に対する交通安全教育の推進 [(1) -カ]
- 交通安全運動の推進 [(3) -ア]
- 思いやりの意識と交通マナーの向上の推進 [(3) -イ]
- 自転車の安全利用の推進 [(3) -エ]
- 反射材用品等の普及啓発 [(3) -ク]
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 [(4)]

### (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

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 児童に対する交通安全教育の推進

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・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、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、児童の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児童に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。

#### 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。

市と警察署は連携し、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更に理解を深めてもらうとともに、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。

#### 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。

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。

#### 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、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體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の移動の安全が、地域ぐるみで確保されるように努めます。また、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うことで、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、自動車教習所等と連携して、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。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

#### 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、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。

#### 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、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（特に夕暮れ時）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事項を設定するとともに、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 思いやりの意識と交通マナーの向上の推進

本来歩行者が守られるべき横断歩道において高齢者等が被害者となる事故が発生しており、ドライバーの思いやりの意識と交通マナーの欠如がみられます。こうした情勢に鑑み、交通安全教育の場や広報・啓発活動を通じて思いやりの意識と交通マナーの向上を図ります。

#### 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、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、横断します。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、子ども・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

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。

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。

また、万一の交通事故に備え、自転車損害保険等の任意保険への加入を推進します。

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

進めます。

幼児・児童の保護者等に対して、自転車乗車時の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、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を促進します。

#### 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、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徹底を図ります。

#### 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。

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。

#### キ 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。

#### ク 反射材用品等の普及促進

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。

#### ケ 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、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、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、違法駐車等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。

#### コ 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要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。

### 3 安全運転の確保

#### 《重点施策及び新規施策》

- 高齢運転者対策の充実 [(1) -エ]
- 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 [(1) -オ]

#### (1) 運転者教育等の充実

##### ア 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、準中型免許、中型免許、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。

##### イ 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。

##### ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習ほか、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。

##### エ 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であり効果的な教育に努めます。

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。

また、高齢運転者の安全意識を高めるために高齢者マークの積極的な使用の促進を図り、運転が不安な高齢者の運転免許証自主返納の支援に努めます。

##### オ 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、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット等の着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図ります。

##### カ 悪質危険な運転者の早期排除

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充実等により、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ために安全運転管理者等を指導します。

## (3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のために、事業所における管理体制の確立により、適正な労働時間等の管理、自動車運転者に対する教育を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、「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)に基づき指導を実施し、交通労働災害の防止を推進に努めます。

## (4) 道路交通に関する情報の充実

### ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物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に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。

### イ 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。

## 4 道路交通秩序の維持

### 《重点施策及び新規施策》

- 交通の指導取締りの強化等 [(1)]
- 暴走行為阻止のための環境整備 [(2) -イ]

#### (1) 交通の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。

子ども、高齢者、障害者等の保護の観点に立った指導取締りを推進し、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指導取締りの強化を図ります。

特に、飲酒運転については、飲酒運転の常習者を交通の場から排除し、周辺者への啓発とも併せて、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

事業所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) 暴走族等対策の推進

##### ア 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、関係団体等との連携の下、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、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。

##### イ 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、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

##### ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等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、暴走族等に対する取締りの強化を推進します。

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正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。

#### エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、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。

#### オ 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ないことがないように、「不正改造車を排除する運動」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。

## 5 救助・救急活動の充実

### 《重点施策及び新規施策》

#### ○ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 [(1) -ウ]

##### (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、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 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

事故の状況把握、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。

キ 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。

ク 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次救急医療体制として休日夜間急病診療所や地域医療機関と、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次救急医療体制として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。

## 6 被害者支援の充実と推進

### 《重点施策及び新規施策》

#### ○ 交通事故相談窓口の周知 [(1)]

##### (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。

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

###### ア 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。

###### イ 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、交通事故被害者等に対して「交通事故被害者の手引」等を作成し、刑事手続きの概要をまとめ、活用します。ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者については、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合せに応じ、適切な情報の提供を図ります。

## 7 調査研究の充実

《重点施策及び新規施策》 ※印は新規施策

- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実 [(1)]
- 高齢者の交通事故防止に関する研究 [(2) -イ]

### (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 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。

#### イ 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。

#### 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。

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】**

交通安全都市宣言

交通安全対策基本法

豊川市安全なまちづくり推進条例

豊川市交通安全対策会議条例

## 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。

この現状にあつて、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。

よつて、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。



## 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18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25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

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。

### （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しなければならない。

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きかなければならない。

3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

1 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、必要があると認めるときは、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。）を作成しなければならない。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。

## 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) 車両の利用者等 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利用者等をいう。

### (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。

## 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。