

I 基本構想

計画の基本方針

1 交通事故のない社会を目指して

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で、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、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あり、様々な対策がとられてきたところではありますが、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、計画期間内に達成すべき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するものです。

2 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通機関について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保することが必要となります。

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くことが重要です。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題であります。

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となります。

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。

4 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、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、労働条件の適正化等を図るとともに、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向上、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一人の交通安全意識の向上を図ることが重要であるため、交通安全教育や普及啓発活動の充実を図ります。

(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、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の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を講じ、さらに、必要な検査等を実施できる体制の充実を図ります。

(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、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、歩行者と自動車等の交通エリアの分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策の充実を図ります。

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、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ります。

計画の基本的な考え方（『第 11 次稲沢市交通安全計画』の概要）

1 計画の性格

『第 11 次稲沢市交通安全計画』は、「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号）の定めるところにより、愛知県の交通安全計画に準拠し、本市における交通安全施策の大綱を定めるものです。

2 計画策定の趣旨

交通安全計画は、5 年ごとに改定し、平成 28 年度を初年度とする第 10 次計画は、令和 2 年度で計画期間が終了することから、令和 3 年度から始まる第 11 次計画を新たに策定するものです。

3 計画の基本方針

人命尊重の理念のもとに、計画期間内に達成すべき数値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、「安全・安心なまち いなざわ」の実現を目指します。

4 計画の期間

本計画は、計画期間を令和 3 年度から令和 7 年度の 5 か年間とします。

Ⅱ 道路交通の安全

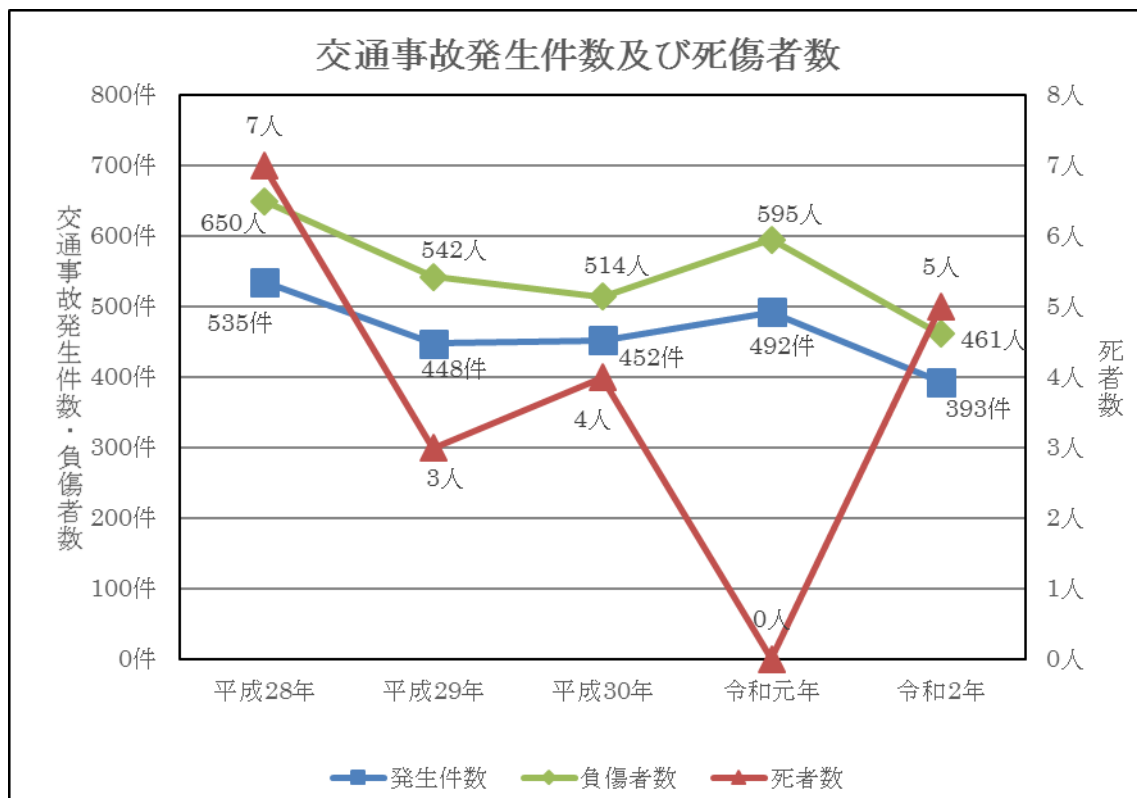
第1節 道路交通の現状・推移

1 交通事故の発生状況

本市の交通事故死者数は、40ページの資料1に示すように、昭和44年の20人をピークに、旧祖父江町、旧平和町と合併した平成17年まで10人前後で増減を繰り返して推移してきました。

その後、平成28年は7人でしたが、その後は減少し、令和元年には、統計上初めて、交通事故死者数0人となりました。しかし、令和2年は5人まで増加しています。

一方、人身事故件数と負傷者数は昭和45年以降、一旦は減少するも、昭和50年後半からピークとなる平成16年まで増加を続け、ピーク時には人身交通事故が約1,000件、死傷者数が約1,300人にまで達しました。その後、令和2年まで減少傾向で推移しています。

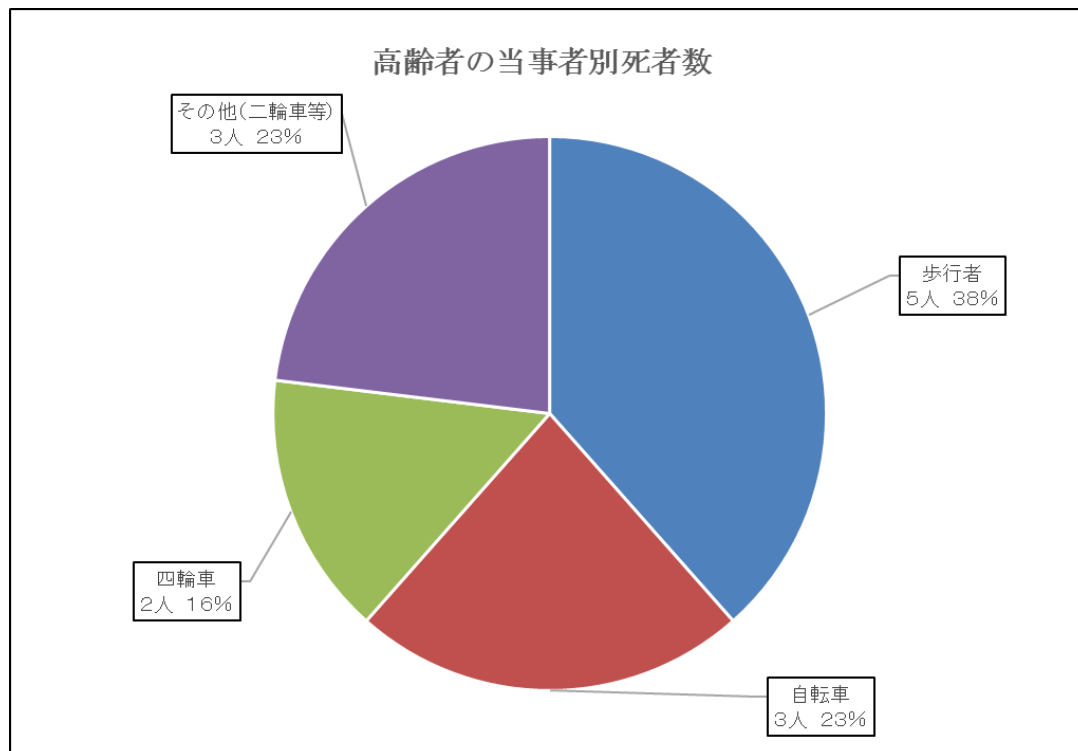


〔交通死亡事故の特徴〕

本市の平成28年から令和2年における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。

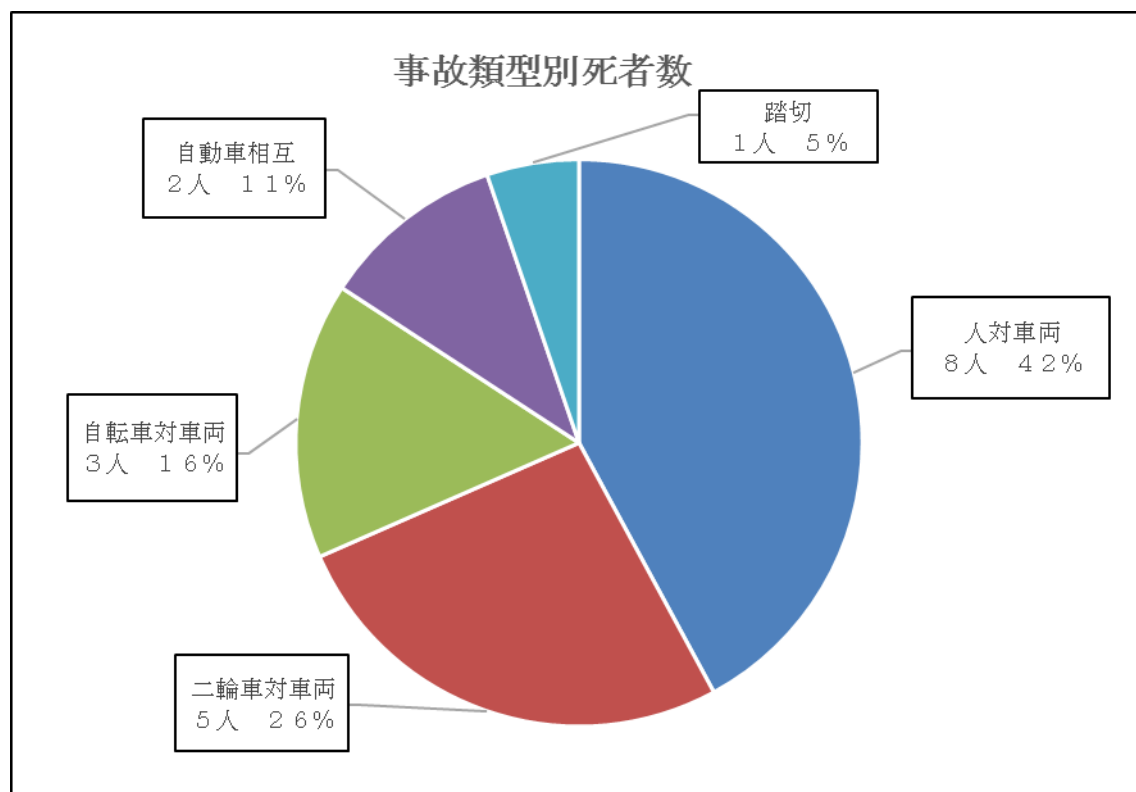
	死者数	高齢者 (65歳以上)	若 者 (16～24歳)	朝 (AM4～AM9)	昼 (AM9～PM6)	夜 (PM6～AM4)
平成28年	7人	4人	0人	3人	1人	3人
平成29年	3人	1人	0人	0人	2人	1人
平成30年	4人	4人	0人	1人	1人	2人
令和元年	0人	0人	0人	0人	0人	0人
令和2年	5人	4人	0人	0人	3人	2人
計	19人	13人	0人	4人	7人	8人

- (1) 65歳以上の高齢者の死者数は、全死者数の68%を占めています。高齢者の死者数13人の当事者別では、次のグラフが示すように歩行者が5人(38%)、自転車3人(23%)と交通弱者と呼ばれる方が合わせて61%となっています。



- (2) 死者数19人の事故類型では、人対車両が8人(42%)、二輪車対車両が5人(26%)、自転車対車両が3人(16%)、自動車相互が2人(11%)、踏切が1人(5%)となっています。

なお、交差点で発生した死亡事故件数は9件あり、全死亡事故件数19件の約半数を占めています。



- (3) 飲酒運転による死亡事故件数は、平成14年の危険運転致死傷罪の新設や道路交通法の一部改正による罰則強化、平成19年の罰則強化、車両等の提供禁止等飲酒周辺者の罰則新設、平成21年の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たことなどを受けて発生していません。

2 道路交通情勢の推移

本市の自動車保有台数は、平成28年以降、毎年微増しており、平成28年が100,338台、令和2年が102,174台と、5年間で約2%の増となっています。

また、運転免許人口における高齢者の割合は、毎年1～2%ずつ増加しており、平成28年が21,651人、令和2年が23,337人と、5年間で約8%増加しています。

自動車車種別保有台数の推移

	貨物	乗合	乗用	特殊車 小型二輪車	軽自動車 小型特殊	原付 自転車	計
平成28年	6,961台	173台	50,231台	2,575台	35,384台	5,014台	100,338台
平成29年	7,422台	178台	51,362台	2,758台	35,990台	4,790台	102,500台
平成30年	7,463台	182台	50,830台	2,775台	36,231台	4,661台	102,142台
令和元年	7,548台	183台	50,589台	2,776台	36,594台	4,478台	102,168台
令和2年	7,605台	178台	50,185台	2,863台	36,932台	4,411台	102,174台

運転免許保有人口の推移

	男 性		女 性		計	
		うち高齢者		うち高齢者		うち高齢者
平成28年	51,527人	13,481人	43,141人	8,170人	94,668人	21,651人
平成29年	51,213人	13,600人	43,329人	8,624人	94,542人	22,224人
平成30年	51,047人	13,751人	43,571人	9,040人	94,618人	22,791人
令和元年	50,773人	13,754人	43,623人	9,302人	94,396人	23,056人
令和2年	50,604人	13,784人	43,591人	9,553人	94,195人	23,337人

3 交通安全施設の推移

交通安全施設につきましては、「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）に基づいて、道路反射鏡、道路標識（案内、通学路、警戒標識等を含む）、防護柵や道路照明灯の整備に努め、交通事故の防止と交通の円滑化を図ってきました。

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

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死傷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。

一方で、依然として、65歳以上の高齢者の死者数は、全死者数の68%となっており、交差点における死亡事故は、全死亡事故件数の約半数を占めているなどの課題が継続しています。

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。

そのため、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。

具体的には、関係する機関・団体が緊密な連携の下に、次の交通安全対策を実施します。

- 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 研究開発及び調査研究の充実

その際、次の点を重視して対策の推進を図ります。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市では、平成28年から令和2年までにおける交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が68%となっており、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、主として、徒歩又は自転車を利用して移動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す。

徒歩又は自転車を利用して移動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の形成を図ることも重要です。

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

とその限界等について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していくことが重要です。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が求められます。

さらに、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する必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割、自転車が約1割を占め、このうち、歩行者の約6割を高齢者が占めており、自転車については全員が高齢者となっています。

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、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。

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とともに、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して、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していく事が重要です。

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整備を進める必要があります。

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、さらに、自転車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。

生活道路の安全対策については、ゾーン30※の設定の進展に加え、イメージハンプ※等の設置等の普及、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備、可搬式速度違反自動取締装置を活用した適切な交通指導取締りの実施、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が重要です。

※ゾーン30…生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

※イメージハンプ…物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて立体に見せる路面標示。

(4) 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していきます。

(5) 交差点対策の推進

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、広範かつ機動的に対策を進めてきたところで

す。

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、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きます。

(6) 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一人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、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ていきます。

学校においては、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。

2 交通安全計画における目標

本市における交通事故発生件数は減少傾向にありますが、さらに交通事故を減少させ、最終的には交通事故のない社会の実現を目指し、本計画では以下の二つの目標を設定します。

目 標

●交通事故による年間の死者数※¹ゼロ

●交通事故による年間の負傷者数※²を毎年減少させる

※1 死者数……交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人数

※2 負傷者数……交通事故による重傷者、軽傷者の計

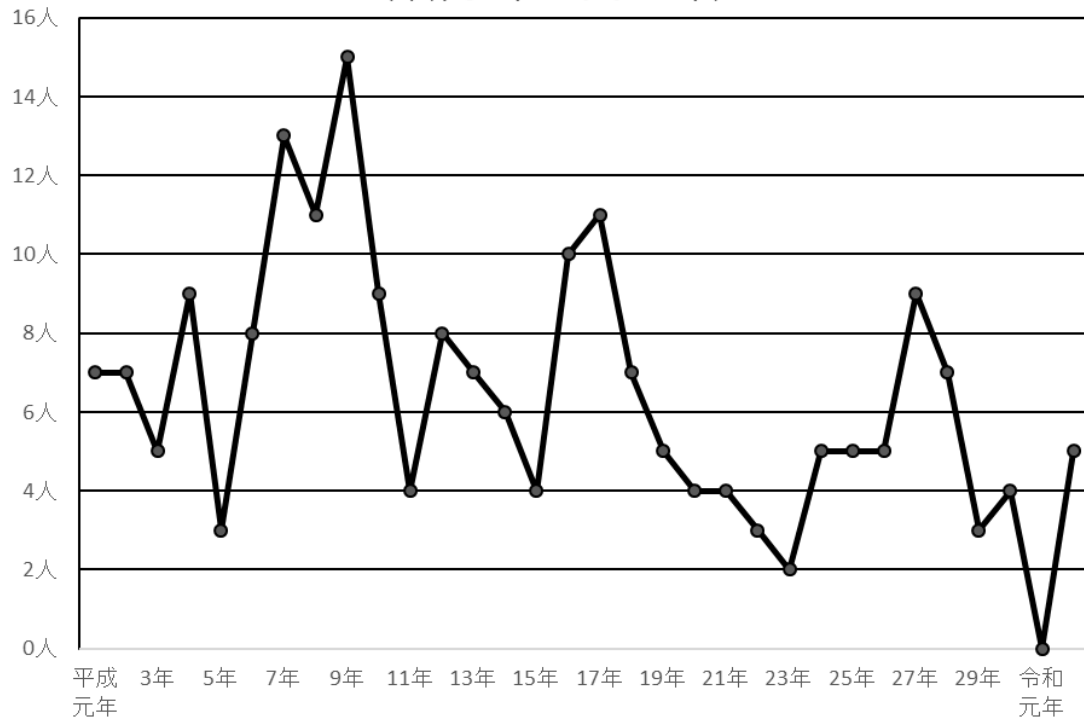
重傷者……交通事故によって負傷し、1箇月以上の治療を要する人

軽傷者……交通事故によって負傷し、1箇月未満の治療を要する人

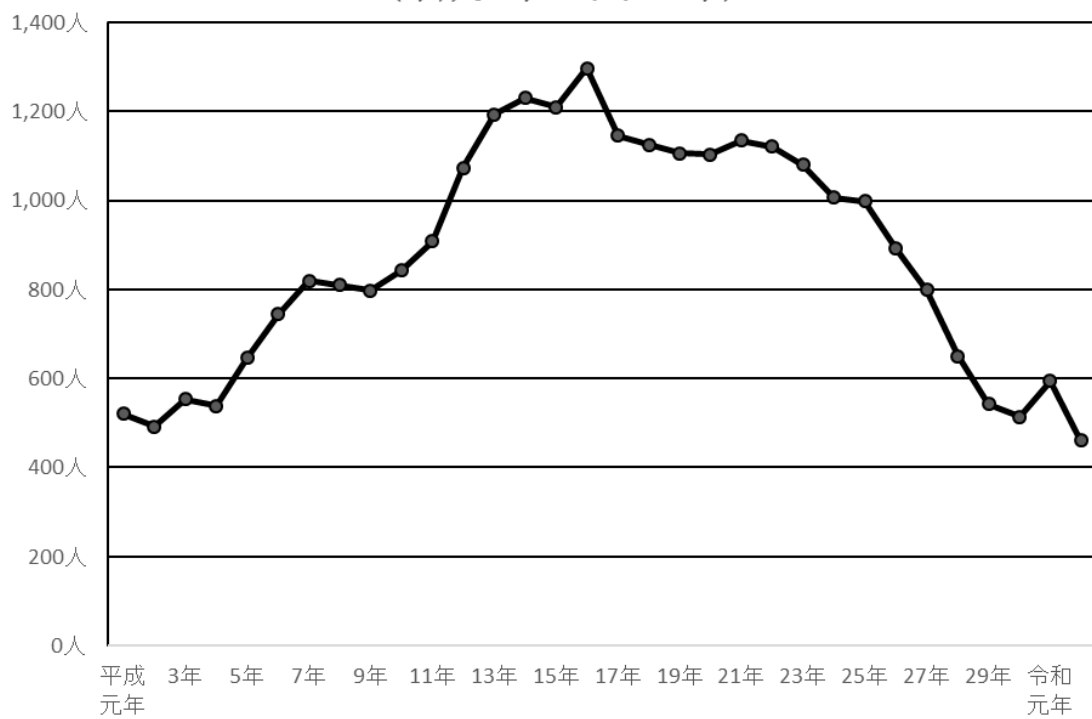
安全で安心して暮らせる稲沢市にするため、交通事故による年間の死者数ゼロを目指すとともに、負傷者数も前年より着実に減少させることを目標とします。

そのため、稲沢警察署をはじめ交通安全関係団体等と連携・協力して、本計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進していきます。

交通事故発生状況 死者数
(平成元年～令和2年)



交通事故発生状況 負傷者数
(平成元年～令和2年)



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 生活道路等における交通安全対策の推進

市民と連携し、幹線道路へ自動車交通を転換させることによる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、ゾーン 30 の整備を推進するとともに、道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅などの安全対策を実施します。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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、歩行者等と自動車等が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、イメージハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるイメージハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標識板の共架、設置場所の統合改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を進めます。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園や児童センター等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、

イメージハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 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、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幅の広い歩道等を積極的に整備します。

高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、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、バリアフリー法に基づく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、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備が行われるよう配慮します。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策等の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。加えて、発生件数や地域の実情などから対策箇所を拡充するとともに、道路交通の変化などにより本計画期間中に新たに生じる事故多発交差点を監視し、機動的に対策を実施するなど、事故抑止対策の一層の強化を図ります。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、信号現示の見直し、道路標識の高輝度化等公安委員会へ要望するとともに、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

また、危険な運転を抑制するカラー舗装や路面標示、交差点のコンパクト化※などの速効対策により、広範かつ機動的な対策の推進を図ります。

※交差点のコンパクト化…停止線や横断歩道を現状よりも前に出すなどの対策により、進入スピードの抑制、左折・右折時の視野改良、歩行者の横断距離短縮などの効果がある。

イ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、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。

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

- (ア) 幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。
- (イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス道路等の整備を推進します。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、イメージハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

オ 道路の改築等による交通事故対策の推進

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と利用環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるイメージハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための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の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等の整備を推進します。
- (ウ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を検討します。
- (エ) 交差点等の交通事故防止を図るため、交差点または横断歩道について、道路照明施設の整備を推進します。

カ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造、交通の実態等を勘案し、交通事故が発生する危険性が高い場所等の信号機について灯器のLED化を推進します。
既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できる高度化を図ります。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等について、関係機関との調整を図ります。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、ゾーン30等の車両速度の抑制、幹線道路への交通転換、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、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や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行者空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

エ 高度道路交通システム（ITS）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図り、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

「コミュニティバス・コミュニティバス接続便」を運行することにより、高齢者など移動制約者の移動手段を確保します。

また、さらなる移動手段の充実のため、75歳以上の方や障害のある方等を対象とした「稲沢おでかけタクシー」を運行します。

(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段差の改善等、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推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(6) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保の観点から、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組により、無電柱化の推進を図ります。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、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。

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、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、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

自転車等の放置対策の推進

自転車等の駐車対策については、「稲沢市自転車等放置防止条例」（平成7年稲沢市条例第26号）を制定し、利用者及び鉄道事業者等の責務、自転車等放置禁止区域の指定（国府宮駅及び稲沢駅周辺）等を定め、放置自転車等の減少に努めています。

今後も自転車等の放置対策については、警察、鉄道事業者等と協力し、利用者への啓発活動、及び放置禁止区域、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。

(9) 交通需要マネジメントの推進

公共交通機関利用の促進

クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルである「エコ モビリティ ライフ（エコモビ）」の普及啓発活動に取り組みます。

(10) 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こととし、南海トラフ地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援・救護活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等の通行を確保するため、幹線道路等の整備を推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等の災害が発生した場合においても安全で安心な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備の推進及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握し通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

エ 災害発生時における交通情報提供の充実

災害発生時には、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、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に努めます。

(11) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

市民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・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指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進します。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、今後も公共と民間の役割分担を図りつつ駐車場の整備を検討します。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、市広報・ホームページ等への記事掲載、交通指導員による広報活動、駐車禁止看板設置等による啓発活動を実施し、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高

揚を図ります。

(12) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ＩＣＴ）等を活用して、道路交通情報の充実を図ります。

(13) 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等

(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。

(イ) 不法占用物件の排除等

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、道路管理者による管理権に基づく撤去及び警察の指導取締りを推進し、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大いことから、道路ふれあい月間等を中心に不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して行い、道路の愛護思想の普及を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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を調整します。

イ 子供の遊び場等の確保

(ア) 都市公園等の整備

ボール遊びなど、遊びの種類、年齢層に応じた遊びの場所の確保に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園が65か所整備されています。

今後も、安全に遊べる都市公園の管理等に努めていきます。

(イ) 児童遊園等の整備

幼児、児童の遊び場の確保、路上遊戯等による交通事故の防止を図るため、児童館・児童センター11館、児童遊園（地区広場、ちびっこ広場含む）98か所を整備しています。

今後も、これらの施設の整備等に努めていきます。

(ウ) その他子供の遊び場の確保等

交通事故から子供を守るため、公共施設の開放による子供の遊び場の確保を推進します。

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・保育園においては、園内や散歩を通して実際の場で指導を行い、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付けさせるように努めます。

また、その保護者で組織されるカンガルークラブ※においては、実践的かつ具体的な交通安全教育に努めます。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用、親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、教材・教具の整備を推進します。

児童館及び児童センターにおいては、主として未就学児とその保護者を対象に、交通安全の啓発を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育園、カンガルークラブ等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導のための保護者に対するリーダー研修会等を開催します。

※カンガルークラブ…子供をおなかの袋の中で大切に育てるカンガルーのように、幼児を保護者の手で交通事故から守るため、交通安全教育を行うクラブ。

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。

児童館及び児童センターにおいては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、みらい子育てネット・子供会等の活動促進を図ります。

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、継続的に警察及び交通指導員により、安全な歩行の仕方、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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を促進します。

関係機関・団体等は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、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、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

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、自己の安全のみならず、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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を促進します。

関係機関・団体等は、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うとともに、地域において、保護者を対象とした交通安全講習会や、中学生に対する補完的な交通安全教育の実施を促進します。

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、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、普通免許等取得することを前提とした交通安全教育の実施を働きかけます。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体、PTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を促進します。

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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を促進します。

関係機関・団体等は、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。また、小中学校等との交流を図るなど高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促進します。

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、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受講者の特性に応じて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行います。

自動車の使用者に対しては、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。

また、社会人を対象とした公民館等の社会教育施設において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努めるとともに、運転免許を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許証がない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

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、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、関係機関・団体、交通ボランティア、福祉施設関係者等と連携して、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、愛知県交通安全推進協議会が定める「高齢者を交通事故から守る日」（毎月30日、2月は末日）、「高齢者交通安全週間」（9月14日～9月20日）に、高齢者に対する思いやり意識の浸透を図るため、街頭におけるキャンペーン等の啓発活動を実施します。

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、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主導的役割を果たすように努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

さらに、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、市民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

障害者に対する交通安全教育は、交通安全のために必要な技能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、障害の特性及び程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進します。

(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・職域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。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育に努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体を積極的に活用した対面によらない交通安全教育や啓発活動を効果的に推進します。

(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

市民一人一人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稲沢市防犯交通安全推進協議会の実施機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点として、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て実施します。

また、交通安全運動の実施に当たっては、稲沢市防犯交通安全推進協議会の実施機関・団体等を通じ、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、交差点における早朝立哨、街頭啓発活動等の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、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な運動が展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、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の推進

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マークをいう。）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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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。

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、ドライバーには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、各種の行事、啓発活動等を通じて普及・浸透を図ります。

ウ 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

平成 28 年から令和 2 年における死亡事故の約半数が、交差点で発生していることから、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など各種啓発活動等を推進することで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。

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

- (イ) 参加体験型の出張講座において、安全な横断方法を体験学習できる装置（シミュレータ）を活用し、各地域における交差点事故の発生状況、交差点事故の特徴など交差点の危険性を理解させるとともに交差点における安全な行動の啓発を図ります。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、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することが必要です。

自転車乗用中の交通事故や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。

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（令和３年愛知県条例第４号）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などを促進します。

さらに、自転車・二輪車安全利用の日（毎月１０日）、自転車・二輪車安全利用月間（５月）には、自転車の安全な乗り方や事故多発場所の安全点検等の街頭活動を強化します。

オ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトについては、車外放出等による交通死亡事故を減少させるため、シートベルトの全席着用徹底が義務化され、強化が図られたところですが、更に、着用の効果及び正しい着用方法について周知することにより、後部座席を含めた全ての座席における着用を徹底します。

このため、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月２０日）及び「同着用徹底強化旬間」（２月１１日～２０日）における取組の活性化を図るとともに、県、市、関係機関・団体等との協力の下、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ます。

特に、後部座席のシートベルト着用率が、運転席・助手席と比較して、低いことから、関係機関等との協力の下、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ます。

[参 考]

令和３年２月１９日現在における一般道のシートベルト着用率は、本市では、運転席 98.0%（県 99.1%）、助手席 98.0%（県 94.1%）、後部座席 13.3%（県 57.1%）。

※県内一斉実施のシートベルト・チャイルドシート着用率実態調査結果より

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートについては、非着用時の交通事故における致死率が着用時に比べて高いため、６歳未満の幼児を乗車させる際は、チャイルドシートを使用することが義務化されたところですが、更に、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法を周知するために、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

特に、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの

日」（毎月 20 日）及び「同着用徹底強化旬間」（2 月 11 日～20 日）におけるシートベルト関所の実施などにより啓発に努めます。

〔参 考〕

令和 3 年 2 月 19 日現在における一般道のチャイルドシート着用率は、本市では、統計無（県 79.7%）

※県内一斉実施のシートベルト・チャイルドシート着用率実態調査結果より

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等の普及を図るため、市広報、ホームページ等で広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進します。

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。

さらに、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

また、運転者の視認性の向上を図り、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、交通ボランティアや安全運転管理者、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、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、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。

※ハンドルキーパー運動…自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動。

ケ 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、市の広報及びホームページ・SNS、チラシの活用、出前講座の開催により、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、市、関係機関・団体等が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車の実態等を図ります。

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ります。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市の広報及びホームページ、チラシ等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等の追放を図ります。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民の交通安全意識の盛り上げを図ります。

コ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 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科学的な知見に基づいた広報を行います。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解させ、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に努めます。

- (イ) 夕暮れ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、街頭啓発活動、のぼり旗等設置などにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

- (ウ) 市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識を向上させる啓発等を行うことができるよう、交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努めます。

(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。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるために、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくような幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等を含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めます。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転者に対する再教育等の充実

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、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

イ 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、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めるとともに、民間業者との連携により顧客に対する広報啓発活動の活発化を図ります。

ウ 高齢運転者に対する教育

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、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

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

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、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を図るため、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月20日）及び「同着用徹底強化旬間」（2月11日～20日）における取組の活性化を図るほか、関係機関・団体等と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進します。

オ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

(2) 高齢者支援施策の推進

ア 臨時適性検査の確実な実施

平成27年の「道路交通法」（昭和35年法律第105号）の改正により、認知症による高齢者の事故防止対策として、75歳以上の高齢運転者に対する免許更新時の認知機能検査や認知症の疑いのある高齢者に対する臨時適性検査を実施し、認知症と判断された高齢者は、運転免許を取消、停止することとなりました。

認知機能検査、運転適性相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある方については運転免許の取消等の行政処分を行います。

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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。

ウ 運転免許証返納支援

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、75歳以上の方を対象とした「稲沢おでかけタクシー」の運行を実施するとともに、65歳以上の返納者に対し「稲沢市コミュニティバス・コミュニティバス接続便」の無料乗車券や交通安全啓発品（反射材等）の配布を行います。

(3) 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。

4 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路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。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。また、引き続き、子供、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りに努め、交通事故に直結する横断歩行者妨害、信号無視、一時不停止等の交差点関連違反に対する指導取締りを強化します。

(イ) 背後責任の追及

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、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、これらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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

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

暴走族追放の気運を高揚させるため、「暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成14年愛知県条例第60号）を効果的運用するとともに、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、青少年に対し、暴走族加入防止教室を開催するなどの指導の実施等を促進します。さらに、関係団体等との連携の下に

暴走族相談員制度を創設し、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踏まえ、地域の関連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い集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び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、暴走族に対する指導取締りを推進します。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員※に対する実態把握を徹底し、把握した情報に関係県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進します。

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、検察庁に没収（没取）措置を働き掛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。

※旧車会員…主として改造した旧型の自動車（二輪を含む）又は原動機付自転車を運転する者のグループに加入している者

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。また、暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

暴走族関係保護観察対象者の処遇にあたっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行います。

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることに鑑み、関係機関・団体で構成される暴走族のいないまちづくり推進協議会が実施する暴走族追放強調月間等における啓発活動を通じ、地域社会が一体となった青少年の非行防止活動を推進します。

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ることがないように、「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。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

5 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

救命率向上のため、医療機関と連携し、救急救命士及び救急隊員の資質の向上を目指すことにより、救助・救急体制の充実を図ります。

また、指導資料の配布や救命講習会の開催等により、市民の応急手当に関する知識や技術の習得に努めます。

救急出動の状況

年	急 病	交 通	一般負傷	転院搬送	その他	計
平成28年	3,810 件	551 件	830 件	499 件	194 件	5,884 件
平成29年	3,928 件	507 件	862 件	470 件	156 件	5,923 件
平成30年	4,184 件	522 件	854 件	482 件	196 件	6,238 件
令和元年	4,323 件	478 件	864 件	477 件	174 件	6,316 件
令和2年	3,867 件	371 件	762 件	426 件	139 件	5,565 件
計	20,112 件	2,429 件	4,172 件	2,354 件	859 件	29,926 件

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、救助活動の円滑な実施を期します。

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、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 自動体外式除細動器を使用した心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場においてバイスタンダー※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）を使用した心肺蘇生法等の応急手当について、消防機関等が行う講習会等による普及啓発活動を推進します。

また、指導資料の作成・配布、講習会の開催、応急手当指導者の育成、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を実施するとともに、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推進します。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急

救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、小学校高学年、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図ります。

※バイスタンダー…救急現場に居合わせた方。

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）の充実のために、救急救命士を計画的に配置できるための養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与、輸液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。

また、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。

※メディカルコントロール…医学的観点から救急隊員が行う応急措置等の質を保証すること。

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ための、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、教育訓練を積極的に推進します。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期(第1次)救急医療体制として休日夜間診療所及び在宅当番医制の充実を務めるとともに、初期(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次救急医療体制の更なる充実を図るよう関係機関に働きかけます。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通遺児等の健全育成及び福祉増進のため、遺児手当を支給します。

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の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた交通事故被害者の手引等を作成し、活用します。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故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。

さらに、警察本部の被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努めます。

7 研究開発及び調査研究の充実

道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、交通事故の状況、道路安全施設整備等の状況、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、調査・研究を推進します。

また、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、交通安全に対する意識の高揚を図ります。

第4節 踏切道における交通の安全

踏切道における交通安全対策

踏切事故が発生すると、多数の死傷者が生じることが懸念されるため、踏切事故防止キャンペーン等を実施して事故発生の防止に努めます。

また、主要な道路で交通量の多い踏切については、抜本的な交通安全対策である立体交差化の推進を図ります。

加えて、立体交差化までに時間のかかる開かずの踏切等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良を促進します。