

第11次

東海市交通安全計画

(令和3年度 ~ 令和7年度)

東海市交通安全対策会議

はじめに

昭和30年代のモータリゼーションの初動期と言われる時期から半世紀余が経過しました。この間、陸上交通における自動車交通への依存はますます高まり、人々の暮らしを豊かにする一方、負の側面として交通事故が深刻な社会問題となっております。

本市においても、交通事故の多発は極めて重大な問題で、昭和44年（1969年）には24人にのぼる過去最高の犠牲者を出しました。

このため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、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、昭和46年度（1971年度）に第1次東海市交通安全計画を作成し、以降、5年を計画の周期として、これまで10次にわたって交通安全計画を作成し、関係行政機関を始め多数の交通安全団体等の協力の下、各般にわたる交通安全対策を実施してきたところです。

また、本市においては、市民の安全で住みよい生活環境を実現するために、平成15年（2003年）3月に、「東海市交通安全条例（平成15年条例第25号）」を制定、さらに平成31年（2018年）3月には、自転車利用者の役割等を明確にするために、「東海市自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成31年条例第7号）」を制定し、市民のみなさんの交通安全意識の高揚を図るとともに、官民一体となって広報啓発活動の推進に努めてきました。

しかしながら、年間交通事故死者数ゼロを達成する年はなく、交通事故により尊い命を落とされる方や負傷される方々の人数は近年下げ止まり傾向で推移し、厳しい状況が続いております。

このため、第11次東海市交通安全計画では、これまでの諸施策をさらに充実させるとともに、高齢者及び子どもの安全確保、歩行者及び自転車の安全確保、ドライバーの法令順守の意識向上、危険運転、妨害運転等の根絶を強力に推進し、交通事故及び死亡事故の総量抑制を図るとともに、先端技術の普及による社会・交通情勢の変化にも柔軟に対応することを目的としています。

本市においても、県の交通安全計画を踏まえ、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間に、市内における陸上交通の安全について、市及び東海市防犯・青少年健全育成・交通安全推進協会等が行う交通安全対策の大綱を定め、各関係機関等が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止を図ろうとするものです。

交通事故防止対策をより効果的に推進するためには、市民の皆様一人ひとりが高い交通安全意識を保持し、交通事故防止に向けた安全な行動や車両等の運転に一層心がけていただきますようお願いいたします。

令和3年12月

東海市交通安全対策会議会長
東海市長 花田勝重

目 次

I 基本構想

- 1 計画の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

II 道路交通の現状・推移

- 1 交通事故の発生状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 2 道路交通情勢の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 3 交通安全施設等の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

III 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

- 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・・・・ 11
 - (1) 生活道路等における交通安全対策の推進
 - (2) 通学路等の歩道整備等の推進
 - (3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 2 幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
 - (1) 重大事故の再発防止
 - (2) 適切に機能分担された道路網の整備
 - (3) 道路改良による道路交通環境の整備
- 3 交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
 - (1) 交通安全施設等の維持管理
 - (2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - (3) 交差点対策の促進
 - (4) 道路交通環境整備への住民参加の促進
- 4 高齢者等の移動手段の確保・充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- 5 無電柱化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- 6 自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
 - (1) 安全で快適な自転車利用環境の整備
 - (2) 自転車等の駐車対策の推進
- 7 交通需要マネジメントの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

- 8 災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
 - (1) 災害に備えた道路の整備
 - (2) 災害発生時における交通規制
 - (3) 災害発生時における交通情報提供の充実
- 9 自動車等の駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
 - (1) 駐車場等の整備
 - (2) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚
 - (3) 放置自動車の処理
- 10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・ 17
 - (1) 道路の使用及び占用の適正化等
 - (2) 子どもの遊び場等の確保
 - (3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

第2節 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・ 18
 - (1) 幼児に対する交通安全教育の推進
 - (2) 小学生に対する交通安全教育の推進
 - (3) 中学生に対する交通安全教育の推進
 - (4) 高校生に対する交通安全教育の推進
 - (5) 成人に対する交通安全教育の推進
 - (6) 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - (7) 障害者に対する交通安全教育の推進
 - (8) 外国人に対する交通安全教育の推進
- 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・・・・・・・・・・・・・・ 23
 - (1) 交通安全運動の推進
 - (2) 横断歩行者の安全確保
 - (3) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進
 - (4) 自転車の安全利用の推進
 - (5) 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推進

(6)	チャイルドシートの正しい着用の徹底	
(7)	反射材用品等の普及促進	
(8)	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	
(9)	効果的な広報の実施	
(10)	その他の普及啓発活動の推進	
4	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	27
5	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	27
第3節	高齢運転者対策の推進	28
第4節	自転車の安全性の確保	28
第5節	道路交通秩序の維持	28
1	交通の指導取締りの強化等	28
(1)	交通事故抑止に資する指導取締りの推進	
(2)	自転車利用者に対する指導取締りの推進	
2	暴走族等対策の強化	29
(1)	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	
(2)	暴走行為をさせないための環境づくり	
(3)	暴走族等の指導取締りの推進及び車両の不法改造の防止	
第6節	救助・救急活動の充実	30
1	救助・救急体制の整備	30
(1)	救助・救急体制の整備・拡充	
(2)	多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実	
(3)	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	
(4)	救急救命士の養成及び教育の促進	
(5)	救助・救急資機材の整備の推進	
(6)	消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	
(7)	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	
(8)	高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	
2	救急医療体制の整備	31
(1)	救急医療機関への傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準	
(2)	ドクターヘリ搬送の推進	

(3) メディカルコントロール体制の推進

3 救急関係機関の協力関係の確保等 3 2

第7節 交通事故被害者支援の推進 3 3

1 交通事故相談の推進 3 3

2 交通事故被害者支援の充実強化 3 3

第8節 踏切道における交通の安全 3 4

I 基本構想

1 計画の基本方針

全国的な人口減少、少子高齢化、経済活動の変化、地球温暖化による環境問題や大規模災害等への対策等、社会情勢の変化に応じた的確な対応が求められている。このような大きな社会情勢に適応し、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、安全で安心して暮らし、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ある。しかし、依然として、交通事故被害者、加害者となる方がおり、毎日のように交通事故が後をたたないことを考えると、交通安全対策の強化は、安全で安心な社会を実現するための重要な要素である。

また、第6次東海市総合計画では、「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」をテーマに、市民との協働と共創の考えを大切にして、市民が望んでいる「安心」「快適」「いきいき」「ふれあい」「活力」の理念の実現を目指しており、今後、(都)西知多道路、名古屋半田線、養父森岡線等の整備や、新駅開業等による市内の交通環境の大きな変遷が見込まれることから、第10次東海市交通安全計画を踏襲しつつ、本計画を策定する。

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くこととする。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、交通事故のない社会の実現を目指し、不退転の決意で臨まなければならない。

(1) 交通安全対策を考える視点（8本の柱）

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に鑑みると、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る。

一方で、依然として、高齢者の交通事故死者数は全死者数の5割を超えている。また、交通死亡事故の発生現場は交差点が約5割を占めており、交通事故の要因としては、安全確保、脇見運転、動静不注視等のドライバーによる法令違反に起因する死亡事故が圧倒的に多く、近年は、「あおり運転」や「ながら

スマホ」等による重大事故も散見される。

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する。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 高齢運転者対策の推進
- ④ 自転車の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者支援の推進
- ⑧ 踏切道における交通の安全

といった8本の柱により、交通安全対策を実施する。

(2) 重点的に対応すべき項目

ア 高齢者及び子どもの安全確保

今後も高齢化が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できるような交通社会の形成が必要である。そのためには、高齢者が歩行または自転車を主な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として、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の活用・普及を図ることが重要である。

しかし、高齢運転者については、身体機能の衰え等を補う運転支援機能等にも限界があることから、公共交通機関の利用促進を図るとともに、運転免許証自主返納を促し、自動車に頼らずに自立して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ある。

また、少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを生み育て、幼い子どもと安全に移動しやすい環境を整備するとともに、次代を担う子どもの安全を確保するため、通学路等における歩道等を含む安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

イ 歩行者及び自転車の安全確保

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

行者等の安全を確保することが必要であり、人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、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等、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、近年、自転車の交通ルールやマナー違反が社会問題となっているが、自転車は、道路交通法上、車両と規定されることから、利用者の法令遵守の意識向上を図る。また、歩行者との衝突等により、交通事故の加害者となる可能性も高いことから、自転車損害賠償保険等への加入義務化、乗車時のヘルメットの着用、適切な点検・整備についても対策を推進する。

さらに、自転車の安全な利用を促進するため、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や自転車及び歩行者の共存を図りながら、安全な移動空間の確保を積極的に進める必要がある。

ウ 危険運転及び妨害運転の根絶

飲酒運転や制御不能な速度超過、薬物服用等による危険運転、さらに、近年社会問題となっている、あおり運転等の妨害運転は犯罪として処罰される行為であり、取締りのより一層の強化を図る必要がある。特に飲酒運転については、関係行政機関、企業、地域等が一体となって、飲酒運転を助長する環境の根絶に努め、「飲酒運転は、絶対にしない、させない、許さない」という規範意識の向上を図る必要がある。

2 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、本計画においては、令和7年（2025年）までに、交通事故による年間の24時間死者数ゼロ、人身事故発生件数280件以下を目標とする。

さらに、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及・進展による交通事故や死傷者数の減少への貢献も目指すものとする。

Ⅱ 道路交通の現状・推移

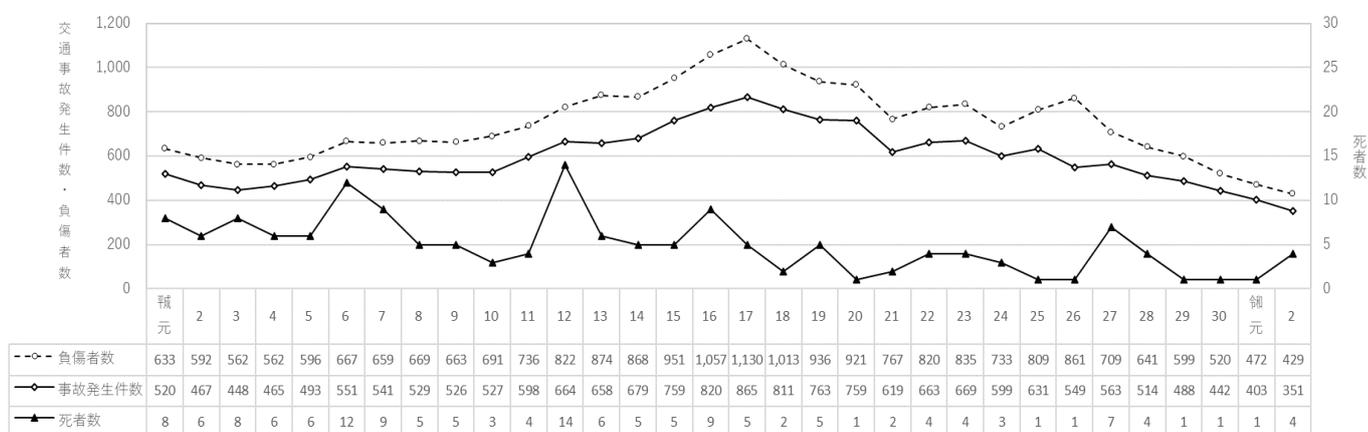
1 交通事故の発生状況

人身にかかる交通事故発生件数は、平成17年（2005年）の865件をピークとして、4年連続で減少したが、平成22年（2010年）は、663件で前年比44件（7%）増加した。その後は増加と減少を繰り返していたが、平成27年（2015年）以降は減少傾向を示し、令和2年（2020年）には351件と大幅に減少した。

死傷者数は、交通事故発生件数と同様に、平成17年（2005年）の1,135人をピークとして、4年間連続減少したが、その後増加と減少を繰り返し、平成27年（2015年）は減少傾向を示し、令和2年（2020年）には433件と大幅に減少している。

交通事故死者数は、平成元年（1989年）から令和2年（2020年）までの32年間は、平成6年（1994年）の12人、及び平成12年（2000年）の14人の2年を除き、10人未満となっている。

交通事故発生件数、死者及び負傷者数の推移



<交通事故発生の特徴>

(1) 形態別では、四輪車の事故が依然として多発しており、5年間の計では、死傷者の約70%を占めている。

<形態別事故（死者・負傷者）発生状況>

形態	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年		計	
	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
歩行者	4	100	0	0	0	0	0	0	2	50	6	55
	61	10	45	8	48	9	44	9	49	11	247	9
自転車	0	0	1	100	0	0	0	0	1	25	2	18
	74	12	65	11	71	14	73	15	59	14	342	13
二輪車	0	0	0	0	1	100	0	0	1	25	2	18
	53	8	42	7	40	8	42	9	47	11	224	8
四輪車	0	0	0	0	0	0	1	100	0	0	1	9
	453	71	447	75	360	69	313	66	273	64	1,846	69
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0
計	4		1		1		1		4		11	
	641		599		520		472		429		2,661	

※上段：死者数 下段：負傷者数（単位：人）

※各年及び合計数の右列：各年中の割合（単位：%）

（資料：東海警察署）

(2) 年齢層別では、全ての年代において年々減少傾向にあったが、高齢者に限っては、下げ止まり傾向となっている。

一般成人の死傷者数は全体の約65%以上を占めている。

<年齢層別事故（死者・負傷者）発生状況>

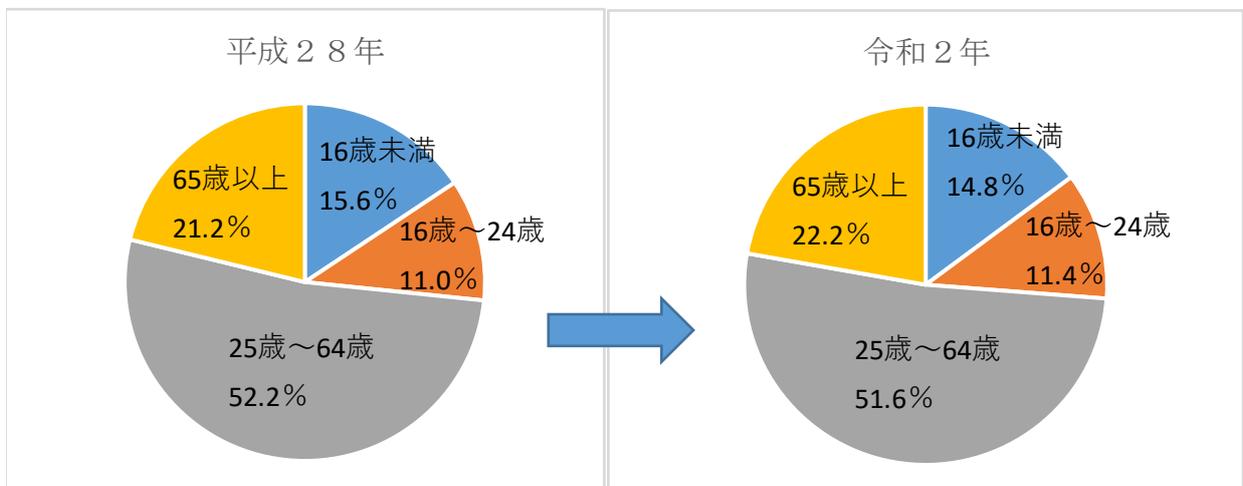
年 形態	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年		計	
	死者数	割合(%)	死者数	割合(%)	死者数	割合(%)	死者数	割合(%)	死者数	割合(%)	死者数	割合(%)
子ども (16歳未満)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	48	7.5	34	5.7	23	4.4	31	6.6	22	5.1	158	5.9
若者 (16歳～24歳)	0	0	0	0	1	100	1	100	1	25	3	27.3
	103	16.1	94	15.7	86	16.5	74	15.7	60	14.0	417	15.7
一般成人 (25歳～64歳)	1	25	0	0	0	0	0	0	1	25	2	18.2
	387	60.4	394	65.8	340	65.4	317	67.2	281	65.5	1,719	64.6
高齢者 (65歳以上)	3	75	1	100	0	0	0	0	2	50	6	54.5
	103	16.1	77	12.9	71	13.7	50	10.6	66	15.4	367	13.8
計	4		1		1		1		4		11	
	641		599		520		472		429		2,661	

※上段：死者数 下段：負傷者数（単位：人）

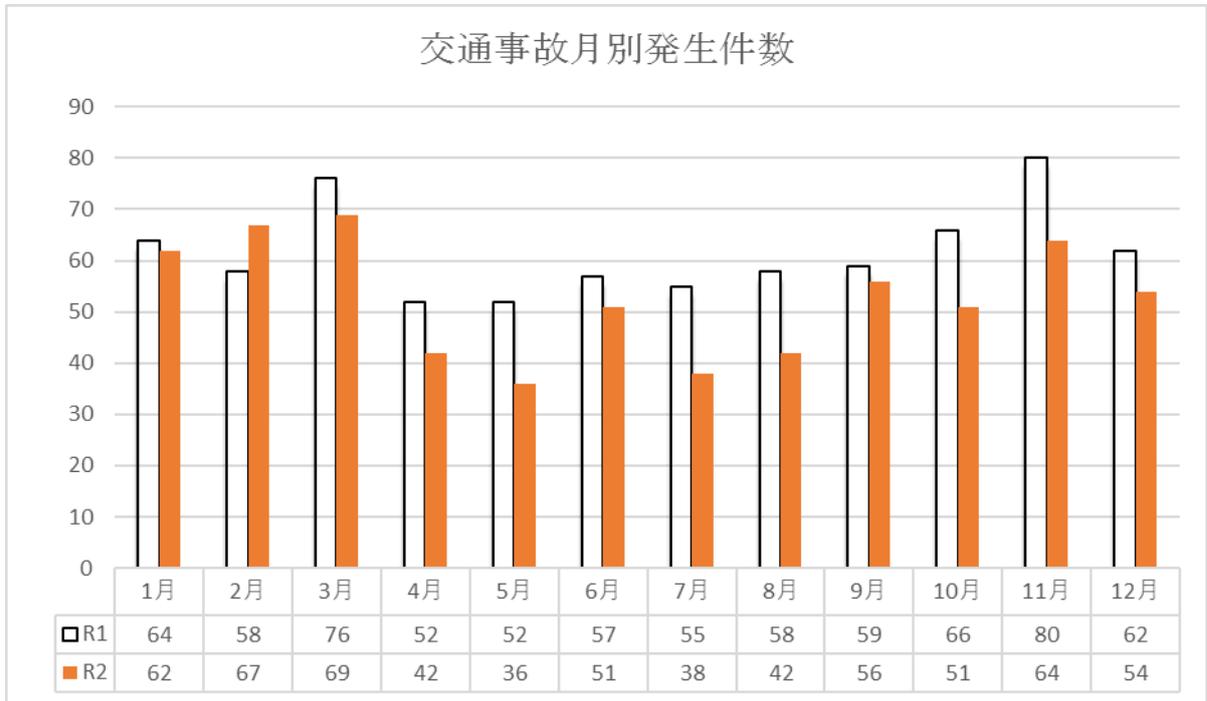
※各年及び合計数の右列：各年中の割合（単位：%）

（資料：東海警察署）

<人口割合の変化>



- (3) 交通事故月別発生件数では、令和元年（2019年）の3月及び11月に70件以上の人身事故が発生している。



(資料：東海警察署)

- (4) 小学校区別交通事故発生状況（令和元年・令和2年）

小学校区	項目		死者（人）		重傷（人）		軽傷（人）		発生件数（計）	
	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2
緑陽	0	1	1	1	54	75	45	51		
名和	0	0	0	1	72	58	57	45		
渡内	0	0	1	1	24	13	18	14		
平洲	0	2	1	0	57	69	57	54		
明倫	1	0	0	0	30	18	26	18		
富木島	0	0	0	0	9	15	8	14		
船島	0	1	0	0	26	21	21	20		
大田	0	0	3	0	43	41	37	32		
横須賀	0	0	0	0	72	56	62	48		
加木屋	0	0	1	0	50	40	45	35		
三ツ池	0	0	0	0	7	1	7	1		
加木屋南	0	0	0	1	21	18	20	19		
計	1	4	7	4	465	425	403	351		

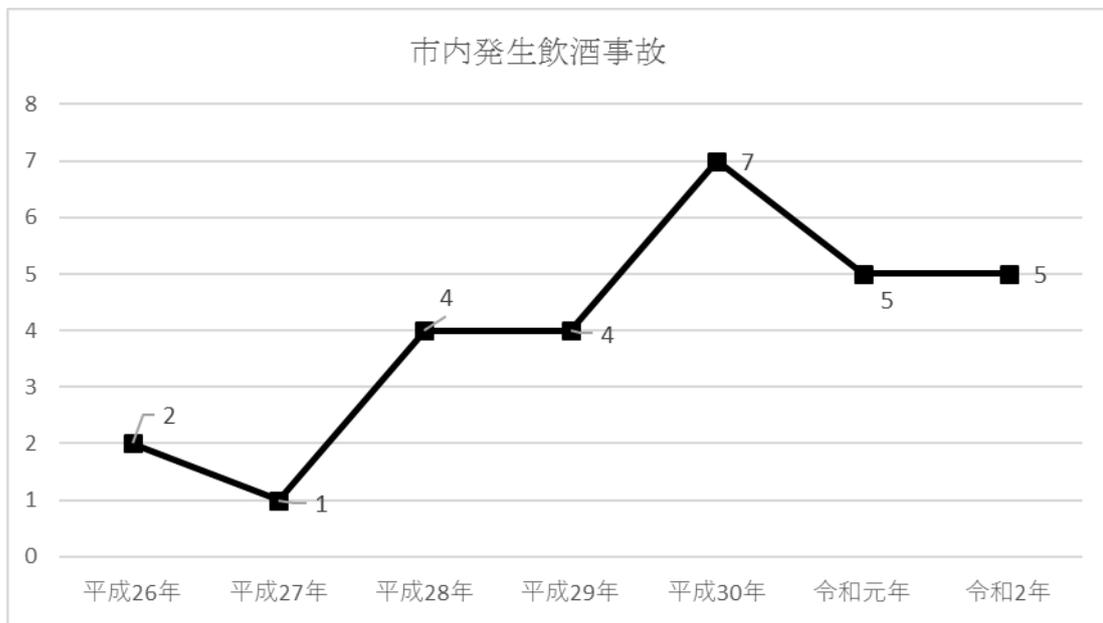
(資料：東海警察署)

(5) 飲酒運転に対しては、平成14年（2002年）に刑法（明治40年法律第45号）における危険運転致死傷罪の新設と道路交通法（昭和35年法律第105号）の一部改正による罰則強化、平成19年（2007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（2009年）に道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）の一部改正による行政処分の強化が図られた。

市においては、飲酒運転の根絶を図る活動を推進するため、平成23年（2011年）3月に東海市交通安全条例（平成15年条例第25号）の一部改正を行った。

<市内発生飲酒事故>

(単位：件)



(資料：東海警察署)

2 道路交通情勢の推移

本市の車両保有台数（自転車を除く）は令和2年（2020年）3月31日現在94,036台で1世帯当たり約2台、運転免許保有者は令和2年（2020年）12月28日現在78,259人であり、自動車の利用は日常生活にとって不可欠なものになっている。

<市内の車両保有台数>

(単位：台)

項目 \ 年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全体総数	91,100	91,875	92,733	93,574	94,036
総数（種類別登録自動車数）	55,154	55,737	56,439	56,728	57,000
貨物用	8,801	8,893	9,067	9,248	9,494
乗合車	193	186	186	192	194
乗用	44,660	45,125	45,644	45,695	45,664
特種車・特殊車	1,500	1,533	1,542	1,593	1,648
総数（軽自動車登録台数）	35,946	36,138	36,294	36,846	37,036
軽四輪貨物	5,448	5,477	5,465	5,521	5,400
軽四乗用	22,204	22,465	22,791	23,303	23,713
軽三乗用	2	2	2	2	1
小型二輪車	1,553	1,582	1,584	1,644	1,664
軽二輪車	1,278	1,268	1,258	1,255	1,228
小型特殊車	526	532	550	550	555
原付（ミニカー含む）	4,935	4,812	4,644	4,571	4,475

※調査日は、各年3月31日現在

(資料：愛知県警察・東海市統計)

<運転免許保有者>



※調査日は、各年12月28日現在

(資料：愛知県警察)

3 交通安全施設等の推移

交通安全施設の整備は、安全で円滑な道路環境を確保するため、防護柵、道路反射鏡、道路標識、道路照明灯等の整備に努め、交通事故の防止と交通の円滑化を図ってきた。

今後も、交通事故の発生状況や交通事故の多発している道路等を警察署と協議し、それぞれの地域の特性に応じた道路交通環境の整備を図る。

<交通安全施設設置状況推移>

(各年度4月1日現在)

項目		年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
歩道 (m)			118,705	119,094	119,864	120,157	120,275
(内自転車通可)			(103,216)	(103,587)	(104,534)	(104,826)	(105,045)
歩道橋 (箇所)			20	20	20	20	16
防護柵 (m)			83,849	84,804	85,558	85,581	85,585
道路反射鏡 (基)			1,582	1,582	1,573	1,583	1,597
警戒標識 (本)			672	673	660	654	650
(通学路標識含む)							
道路照明灯 (灯)			1,497	1,486	1,485	1,483	1,458
自転車等 駐車場	箇所数		18	18	18	18	18
	収容台数		4,882	4,882	4,713	4,713	4,713
	面積 (㎡)		8,341	8,341	8,090	8,090	8,090

※小数点以下切り捨て

(資料：市政概要)

※歩道、防護柵及び道路照明灯の増減の主な理由は、市道として整備したものを国県道に移管したため。

※太田川駅高架下自転車等駐車場は、自転車駐車場整備センターが設置及び運営を行っているため、上記の収容台数に含まないもの。

Ⅲ 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 生活道路等における交通安全対策の推進

歩行者や自転車に係る交通事故の危険性が高い生活道路においては、公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑制対策をソフト対策・ハード対策含め、市民及び関係者との合意形成に努めながら、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

道路管理者においては、歩道の整備や路肩カラー化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経路対策、ハンプ^{※1}又はイメージハンプ^{※2}及び交差点内のカラー化等により車両速度の抑制対策、及び都市と都市を結ぶ幹線道路を整備することにより、円滑に移動できる幹線道路網を形成し、住宅地への通過車両の抑制対策を実施する。

具体的には、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、車両速度を抑制する舗装のカラー化、狭あい道路の拡幅、段差解消、隅切り設置等の整備、並びに幹線道路・補助幹線道路及び歩道の設置、並びに歩行者・自転車道等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・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・道路標示とする等、視認性の向上を図る。

また、警察署、地域等と連携し、低速度規制と物理的デバイス等を組合せた「ゾーン30プラス」等を活用し、交通安全対策を推進する。

※1	ハンプ	: 道路の一部を隆起させ、運転者に減速を促す構造物のこと。
※2	イメージハンプ	: 自動車の走行速度を抑え、歩行者の安全性を高めるため、車道舗装の色や形を工夫した擬似的な凹凸のこと。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、教育委員会、道路管理者、警察署が連携して「東海市通学路安全プログラム」を策定し、継続的な取り組みを進めるとともに、市街地等歩道の

整備が困難な箇所については、路肩や交差点の路面のカラー化、民有地への電柱移設の推進、路面表示の適切な管理、交通信号機や横断歩道等の拡充によって、通学路や生活道路の安全確保を推進する。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢化が加速度的に進む中、日常的な生活圏における公共交通や徒歩・自転車等の交通手段によるネットワークを構築し、自家用車に過度に頼らないで暮らせる環境整備を図るとともに、高齢者や障害者等を含め全ての人々が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の整備を進めるものとする。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導ブロックの設置、無電柱化等の整備を進めるとともに、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号機等の拡充等の対策を推進する。併せて、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する。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路、補助幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

(1) 重大事故の再発防止

日頃から、道路パトロール等により交通事故の防止に努めるが、交通死亡事故等重大事故が発生した場合には、東海市交通安全条例（平成15年条例第25号）に基づき、警察署と協議して総合的な交通事故防止対策を検討し、速やかに交通安全施設の整備等必要な措置を講じ、当該事故と同様な事故の再発防止に努める。

(2) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 幹線道路等の開通等により、通過交通の排除と交通の効果的な分散を図り、併せて都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発を防止するため、地区の外郭を取り巻く幹線道路は、通過交通の円滑な流れを確保するのに十分な幅員を確保するとともに、バイパス等の整備を推進する。

イ 交通混雑の解消等、交通の流れが円滑化している良好な交通環境を形成す

るため、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施する。

(3) 道路改良による道路交通環境の整備

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等整備を目的とした既存道路の拡幅等、道路交通の安全に寄与する道路改良事業を積極的に推進する。

イ 一般道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、道路照明灯、防護柵等の整備を図る。

ウ 交通混雑が著しい鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を分離するとともに歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を推進する。

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 交通安全施設等の維持管理

整備後、長期間が経過した舗装、防護柵、区画線、標識、その他道路付属物等について、老朽化対策が課題となっていることから、平成25年（2013年）にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

(2) 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、面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化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どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、大田川、渡内川、中川の堤防道路を「花・水・緑の基幹軸」の形成により、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(3) 交差点対策の促進

令和2年（2020年）に発生した交通事故の分析を行った結果、道路形状別の発生状況では、交差点及び交差点付近での事故率が約4割を占めていた。このため、危険度が高い交差点へのエスコートライン※またはイメージハンプの設置や外側線、十字等の交差点表示の補修（塗り直し）を推進する。

※ エスコートライン：交差点の手前や急カーブ等に表示している点線のライン等で、道路の幅を狭く見せることでドライバーへ速度の抑制を促すもの。

(4) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、市民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検の実施及び各コミュニティ地区内の危険個所を抽出するため、地区関係者のワークショップによる「安心歩行エリア基本計画」の策定を実施するとともに、市民が日常感じている意見について、「市政提案箱」（公共施設内の投函箱、インターネットからの意見聴取）、行政協力員（町内会・自治会）からの要望書により、道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る市民の理解と協力を得るため、関係地権者及びコミュニティ等に事業内容の説明を行い、事業進捗を図る。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年（2020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、地域公共交通計画の作成、既存の公共交通サービスの改善の徹底等を促進し、MaaS^{*}の実装等、移動の利便性向上を目指して新たなモビリティサービスの普及促進に向けた取組みを進める。

また、公共交通結節機能を果たすことができる各鉄道駅の周辺や地域の中心地等において、日常的な生活利便施設等が立地した地区の形成と、公共交通や徒歩・自転車等の交通手段によりネットワークを構築することで高齢者等の移動手段を充実させるとともに、健康寿命の延伸及び公共交通の利用促進を図る「高齢者循環バス利用促進事業」の周知を推進する。

※ MaaS：Mobility as a Service の略。自家用自動車以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスと捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。

5 無電柱化の推進

「東海市無電柱化推進計画」に基づき、安全で安心な道路空間の確保の観点から、無電柱化を一層推進するため、関係事業者等と連携を図る。

6 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、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・自転車等の適切な分離を図り、歩行者と自転車が関係する事故抑止への対策を講じる等、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

そのため、歩行者・自転車・自動車の交通量等を考慮して、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、発生件数の多い歩行者と自転車の事故等への対策を講じる必要があり、歩道上で歩行者と自転車が通行できる歩道幅員の確保、及び自転車の歩道通行部分の指定等の要望を実施する。さらに東海市自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成31年条例第7号）に基づき、ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進する。

(2) 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、自転車等の駐車需要の多い鉄道駅周辺等の利便性向上を図るため、自転車等駐車場の整備を推進する。また、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に、東海市自転車等の放置の防止に関する条例（昭和62年条例第13号）に基づき、市、道路管理者、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、放置自転車クリーンキャンペーン等により、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の撤去等の推進を図る。

7 交通需要マネジメントの推進

自動車と公共交通のバランスがとれたまちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進するため、公共交通ネットワークの確保・充実や、公共交通の利用促進に向けた取組みを推進する。そのため、鉄道・バス・タクシー等が相互に連携し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指した取組みを進めていく。

また、公共交通の利用促進に向け、クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩等をかきこく使い分けるライフスタイルであるエコモビリティライフ（以下「エコモビ」という。）を推進する。そのため、エコモビの実施を地域、学校、職

場に呼びかけるとともに、公共交通機関の利用促進を図る。

さらに、公共交通の利便性等を高める取組みとして、MaaSの実装等、新たなモビリティサービスの普及促進に向けた取組みを進める。

8 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 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の確保をすることとし、南海トラフ地震の想定によるひっ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、被災地の救護活動や救急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等を確保するため、橋りょう、道路擁壁の耐震補強及び修繕、並びに無電柱化を推進する。

(2) 災害発生時における交通規制

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

(3) 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、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への道路交通情報の提供等を実施する。

9 自動車等の駐車対策の推進

(1) 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の取締りの推進と併せ、駐車場対策として集客施設や共同住宅の建設に対し、駐車場が適切に確保されるように働きかける。また、都市機能の維持・増進を図るべき地区においては、公共施設の駐車場の整備及び適切な管理、誘導を行い、混雑の解消に努める。

(2) 違法駐車を排除する気運の醸成・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、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住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・高揚を図る。

(3) 放置自動車の処理

放置自動車の処理は、道路交通の安全と都市の健全な発展に寄与するものであり、放置自動車の追放と迅速な処理を関係機関に働きかけなければならない。

そのため、東海市放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例（平成14年条例第55号）に基づき、公共の場所にある放置自動車を撤去等し、市民の快適な生活環境の維持及び向上を図る。

10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために、適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

この場合、道路占有の許可については、原則として抑制の方針で望むものとする。

(2) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場を確保し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、東海市緑の基本計画に基づき、都市公園等の整備を推進する。

また、幼児・児童の遊び場の確保するため、児童館、児童遊園及びちびっこ広場の適正な管理に努める。

(3) 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通行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、公安委員会に意見を聞きながら、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責

任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

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、人間の成長過程に合わせ、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ある。

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うとともに、高齢社会が進展する中で、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、また、高齢者に配慮する意識を高めるため地域における高齢者の見守り等の促進、啓発を推進する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、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）に基づき学校安全計画を策定し、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安全に関する指導を実施する。特に、児童生徒は、自転車を利用することが多いことから、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を学校教育等を通じて強化する。

また、障害のある児童生徒等に対しては、小中学校・特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進する等して、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 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

せることを目標とする。

幼稚園・保育園・認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行うことによって、安全な交通の習慣を身に付けさせるように努める。

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、親子での実習等、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館においては、幼児とその保護者及び児童を対象として、年間の事業等を通じて交通安全に関する指導を推進する。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

(2) 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する。

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、特別活動等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、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する。

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を実施する。

関係機関・団体は、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る。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を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護

者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

(3) 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ようにすることを目標とする。

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、特別活動等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する。

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を実施する。

関係機関・団体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る。

(4) 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て、自他の生命を尊重する等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する。

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、特別活動等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、自動車免許等を取得することを前提とした、交通安全教育を行う。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・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に

二輪車等を必要とすることも考慮しつつ、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図る。

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を実施する。

関係機関・団体は、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年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図る等、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す。

(5) 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確保の観点から、事業所及び公民館等の社会教育施設において、関係機関と連携しながら講習会等を開催する。特に、シートベルト着用の徹底、速度超過、飲酒運転等、死亡事故に直結する危険な運転や違法駐車、走行中の携帯電話使用の危険性等を中心に自発的な安全行動を促すよう運転者としての社会的責任を自覚させるとともに、運転免許を取得しない若者も増加していることから、運転免許を持た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る。

(6) 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や運転手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、交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

警察署、シニアクラブ、社会福祉協議会等と連携して、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

「運転免許証自主返納支援事業」の周知、促進を図る一方、シニアクラブが行っている「小学校下校時見守り活動」等の自主的な交通安全活動を推進していくとともに、地域ぐるみで日常的に高齢者が安心して生活できるよう、地域におけ

る高齢者の見守り等を推進する。

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、各シニアクラブ連合会の役員会等において「交通事故防止」の申し合わせを行う等、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行う。

(7) 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等、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を促進するよう努める。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対する交通安全教育は、交通ルールに関する知識の普及を目的として、外国人を雇用する使用者等の交通安全意識を高め、雇用している外国人に積極的に講習会等への参加を促進するよう努める。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするための、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る。

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（警察官・地域安全指導員・交通指導員等）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する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー^{*}、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR等の機器の活用等、柔軟な多様な方法を活用し、着実に教育を推進する。

さらに、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る。

このほか、従前の取組みに加え、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、対面にならない交通安全教育や啓発活動を効果的に推進する。

※ 情報リテラシー：情報を適切に判断し、決定を下す能力。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 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。

交通安全運動の運動重点としては、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するため、必要に応じて本市の重点を定める。

(2) 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確認させるため、交通安全教育等を推進する。

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する。

(3) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

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」を展開する。

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

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 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する。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、横断歩道の手前で停車する。このような運転者と歩行者がお互いを尊重し、温かい思いやりの輪が広がるような行動を「ハンド・アップ運動」として推進し、各種の行事、啓発活動等を通じて普及・浸透を図る。

また、毎月ゼロの付く日を「交通事故死ゼロの日」とし、コミュニティ等と協力して交通立番を実施する。

ウ 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、交差点事故の特徴等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る。

(4) 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しなければならないことを理解させる。

自転車乗車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）を活用する等により、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る。特に自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しているため、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・徹底を図る。

また、自転車・二輪車安全利用月間である5月には、自転車の正しい乗り方及び安全整備に関する啓発活動を強化する。

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する。

自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成31年条例第7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、自転車損害賠償保険等への加入及び加入の促進等を実施する。

特に、高齢者及び小学生に対しては、参加・体験・実践型の交通安全教室や自転車大会等を通じ、自転車の安全利用の推進を図る。

(5) 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推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席における着用の推進を図る。

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、6月、11月の11日～20日）の活性化を図るとともに、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

(6) チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい着用の徹底を図る。

(7) 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、積極的な広報啓発を推進する。

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る。

運転者の視認性の向上と併せ、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る。また、夜間はこまめなハイビームへの切り替えを呼びかけることで、歩行者や自転車の発見を早め、交通事故を防止するほか、道路状況に合わせたライトの切り替えによる注意力の向上を図る。

(8) 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

類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」等の普及啓発に努める等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図る。

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、広報啓発活動を展開する。

(9) 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、市の広報紙、ホームページ等の広報媒体を活用する等、実効の挙がる広報を次のとおり行う。

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、官民が一体となった集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、子どもや高齢者の交通事故防止、後部座席を含めたすべての座席の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、飲酒運転等の悪質な危険運転や妨害運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等、ながら運転の危険性についても周知を図る。

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、家庭向け広報媒体の積極的な活用により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、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、無謀運転等を追放する。

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高揚を図る。

(10) その他の普及啓発活動の推進

ア 衝突被害軽減ブレーキやドライブレコーダー等の有効性について、普及啓発を図る。

イ 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に努める。

ウ 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な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る。

エ 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の啓発等を図るために、ホームページ等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に努める。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、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等、その主体的な活動を促進する。

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ており、通勤・通学者等を含め、本市を訪れ、関わりを有する全員が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ある。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、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る。

第3節 高齢運転者対策の推進

高齢運転者の交通事故防止を図るため、市内の自動車学校等において関係機関と連携し、運転適性検査機器等の活用と実車を用いた実践型自動車運転講習を積極的に実施する。

加齢に伴う身体機能の低下から起こる事故の防止のため、運転免許証の自主返納の促進を図る「運転免許証自主返納支援事業」の周知を推進する。

なお、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る。

第4節 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることに鑑み、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の万全を図るため、TSマーク[※]等の自転車損害賠償保険等への加入を促進する。さらに、夕暮れの時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図る。

なお、各施策については、東海市自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成31年条例第7号）に配慮する。

※ TSマーク：自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認したときに貼付するマーク。マークが貼付されている普通自転車には障害及び賠償責任保険が付加される。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締りの強化等

一般道路における指導取締りの強化等においては、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する。

(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、指導取締り体制を

充実し、児童、高齢者及び障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの要請を行う。

特に、無免許運転、飲酒運転及び妨害運転については、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、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底する等、無免許運転、飲酒運転及び妨害運転の根絶に向けた取組みの要請を行う。

(2) 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強化について要請を行う。

2 暴走族等対策の強化

(1) 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めるため、広報活動を積極的に行うとともに、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導の実施等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を考慮して、東海市防犯・青少年健全育成・交通安全推進協会等関係団体及び関係機関と連携を図り、青少年の健全育成という観点から施策を推進する。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されないよう、東海市防犯・青少年健全育成・交通安全推進協会を推進母体として、定期的にパトロール等を実施する。

(3) 暴走族等の指導取締りの推進及び車両の不法改造の防止

集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事犯等の共同危険行為等、禁止違反を始めとする各種法令が適用される行為に対する取締りについて、関係機関に積極的に要請する。また、暴走行為を助長するような車両の改造防止について広報紙等を通じて呼びかける。

第6節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充を図り、救助・救急活動を円滑に実施する。

(2) 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応するため、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る。

(3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場において、そこ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、AED（自動体外式除細動器）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術の普及が図れるよう消防署・地域防災センター等において講習会を開催するとともに、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する。

また、応急手当指導員の育成を行うとともに、救急要請受信時における応急手当に関する口頭指導を推進する。

さらに、中学校及び高等学校の学級活動や保健体育の時間において、心肺蘇生法を含む応急手当の実習を開催する。

(4) 救急救命士の養成及び教育の促進

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、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与、処置範囲拡大に伴う心肺機能停止前の静脈路確保と輸液及び血糖測定と低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与等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する。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[※]体制の充実を図る。

(5) 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する。

(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは事故現場状況の把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの効果的な運用、連携をとった活動を推進する。

(7) 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、教育訓練の充実を図る。

また、県消防学校及び研修会において外傷教育等の教育訓練を受講させ、救助隊員、救急隊員の育成と資質向上を推進する。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社と消防の両者が相互に協力して、適切かつ効果的な人命救護を行い、救急業務実施体制の整備を推進する。

※ メディカルコントロール：地域を代表する医師による、医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急手当等の質を保障すること。
--

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関への傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準

救急医療体制の基盤となる第1次（初期）救急医療体制として「在宅当番医制」を、第1次（初期）救急医療体制では応じきれない救急患者等の診療を、第2次救急医療体制として「病院群輪番制病院」を、また、重篤な救急患者を受け入れる第3次救急医療体制として「救命救急センター」への搬送を推進し、重症交通外傷等高リスク重傷機転の傷病者を的確に搬送する。

(2) ドクターヘリ搬送の推進

交通事故現場で負傷した患者の救命率向上や後遺症の軽減を図るため、医師等が同乗し、救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリ搬送を推進する。

(3) メディカルコントロール体制の推進

知多地区メディカルコントロール協議会を中心に、医師の指示又は指導・助言、救急救命士の教育、救急搬送症例の事後検証体制の充実強化を推進する。

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、救急医療機関の受入れ・連絡体制の明確化等の促進を図る。

救急出動状況の推移

(単位：件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
総数	4,332	4,383	4,725	4,699	4,136
交通事故数	381	335	340	323	254
構成比	8.8%	7.6%	7.2%	6.9%	6.1%

(資料：消防本部)

第7節 交通事故被害者支援の推進

1 交通事故相談の推進

交通事故被害者に対する支援を的確に実施するため、名古屋法律相談センター、愛知県県民相談・情報センター等の専門相談機関及び市が連絡協調を進め、交通事故相談活動を推進する。

また、市が開設する弁護士による無料法律相談においても相談に応じる。

名称	場所	相談日	相談時間	電話番号
愛知県県民相談・情報センター	名古屋市中区三の丸3-1-2 愛知県自治センター 1階	相談員の相談 月～金曜日	午前9時～ 午後5時15分	052-962-5100
		弁護士の相談（予約制） 月曜日	午後2時～ 午後3時	

※土、日、祝日、及び年末年始（12/29～1/3）は休みです。

※電話での相談にも応じています。

※相談は無料で何回でも可能ですが、弁護士の相談は1年度につき1人1回、20分までとなります。

※弁護士の相談は、月曜日が祝日の場合、原則として翌週の火曜日を実施します。

名称	場所	相談日	予約受付時間	相談時間	電話番号
名古屋法律相談センター	名古屋市中村区 名駅3-22-8 大東海ビル 4階	月～土曜日 （予約制） （日・祝日除く）	午前9時10分～ 午後4時30分 （土・日・祝日含む）	午前10時15分～ 午後4時20分	052-565-6110

※相談は無料ですが予約制で、相談時間は30分です。ただし、相談内容は民事事項のみで、同一事項であれば5回までとし、刑事事項及び行政処分事項は除きます。

※インターネットから予約ができます。（ひまわり相談ネット <https://www.soudan-yoyaku.jp/>）

※月～金曜日は愛知県弁護士会館、土曜日は名古屋法律相談センターでの相談になります。

名称	場所	相談日	予約受付日	予約受付時間	相談時間	電話・問合せ先
弁護士による法律相談	東海市役所 1階 市民相談室	毎月第1・第3金曜日 （予約制） （祝日の場合は翌週の火曜日）	原則、相談日の前週 の火曜日 （毎月広報とうかい1日号に掲載）	午前8時30分～ 午後5時15分	午後1時30分～ 午後4時30分	052-603-2211 又は 0562-33-1111 市民窓口課

※相談は無料ですが予約制で、相談時間は25分です。※弁護士の相談は1年度につき1人1回に限ります。

2 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故によって傷害を負った障害者又は死亡した障害者の遺族に対し、生活の安定及び福祉の向上を図るため、障害者交通災害特別給付金を支給する。

第8節 踏切道における交通の安全

道路と鉄道の交差箇所である踏切は、交通安全上特に危険な箇所であり、交通渋滞の原因の一つとなっているが、立体交差化や踏切保安設備の整備が進み、踏切事故は長期的に減少傾向にあり、平成28年（2016年）から令和2年（2020年）までの5年間では踏切事故の死傷者数は1人である。今後、改良すべき踏切道を踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき策定された踏切道路改良計画により、踏切道の道路拡幅や歩道の設置、カラー化等を実施する。

また、踏切道の改良や近接する踏切道の利用状況、迂回路等を勘案し、市民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合を促進する。

（参考）

市内踏切箇所数（令和3年（2021年）3月31日現在）

車両用	16箇所
歩行者用	5箇所
計	21箇所

（資料：交通防犯課）

立体交差化により除却した踏切（令和3年（2021年）3月31日現在）

項目 \ 場所	名鉄常滑線 (名和駅付近)	名鉄常滑線 (尾張横須賀駅付近)	名鉄河和線 (高横須賀駅付近)	名鉄常滑線・河和線 (太田川駅付近)
延長	1,100m	2,033m	1,903m	常滑線 約 2,045m 河和線 約 720m
立体交差箇所	10箇所	12箇所	9箇所	15箇所
踏切除却数	4箇所	9箇所	5箇所	6箇所
施工期間	～昭和53年度	昭和50年度 ～平成5年度	平成4年度 ～平成12年度	平成10年度 ～平成25年度

（資料：土木課）

東海市交通安全対策会議委員名簿

役 職	氏 名	区 分	所 属
会 長	花田 勝重	東海市交通安全対策会議条例 第3条第2項	東海市長
委 員	眞弓 英大	同条第5項第1号	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所維持第三出張所長
〃	片山 貴視	同条第5項第2号	愛知県知多建設事務所長
〃	菱川 正純	〃	愛知県知多県民事務所 次長兼県民安全防災課長
〃	久保田英男	同条第5項第3号	東海警察署 交通課長
〃	武田 謙次	〃	東海警察署 交通課長代理
〃	星川 功	同条第5項第4号	東海市 副市長
〃	野口 剛規	〃	東海市 総務部長
〃	江口 貴子	〃	東海市 企画部長
〃	辻 聡子	〃	東海市 市民福祉部長
〃	荒谷 幸司	〃	東海市 環境経済部長
〃	大西 彰	〃	東海市 都市建設部長
〃	成田 佳隆	〃	東海市 水道部長
〃	加藤 千博	同条第5項第5号	東海市 教育長
〃	富永 直弘	同条第5項第6号	東海市 消防長

担当課：東海市総務部交通防犯課

〒476-8601

愛知県東海市一丁目1番地

電話：052-603-2211又は0562-33-1111

内線：322・323

FAX：052-603-8803

E-mail：koutsuu@city.tokai.lg.jp