

第11次(令和4年度～8年度)

大府市交通安全計画

(案)

令和4年3月

大府市交通安全対策会議

は じ め に

本市は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで10次にわたって交通安全計画を策定し、関係機関、交通安全団体等と緊密な連携をとりながら、総合的な交通安全対策を計画的に推進してまいりました。

近年では、平成29年度に大府市交通安全条例（平成15年3月28日大府市条例第2号）を一部改正し、高齢者や自動車、自転車に対して弱い立場にある歩行者の安全対策の強化に取り組んでおります。また、全ての道路照明灯のLED化や歩行者横断点滅機の設置などの新たな対策により道路の安全性を高めるとともに、高齢者に対する安全運転支援装置の設置費補助や損害保険会社と連携した自転車利用の安全啓発など、ハードとソフト両面で先駆的な取組を推進しております。

本市は、地域住民の皆様の積極的な交通安全活動と事業所及び警察等の関係機関との連携により、令和元年から現在まで2年以上、交通死亡事故が発生しておらず、愛知県内でも優れた交通環境を維持しております。

一方、高齢化社会に伴う自動車運転者の高齢化や自転車利用者に対する交通安全ルールの普及・啓発の強化など、昨今の交通環境を取り巻く情勢は大きく変化しております。今後も、引き続き、交通事故のない安全なまちを目指すためには、社会変化に対応し、行政と市民が一体となって、交通安全対策にさらに強力に取り組む必要があります。

本市は、新たな交通安全の大綱として、令和4年度から令和8年度までを計画期間とした第11次大府市交通安全計画を策定し、道路交通環境の整備、交通安全教育の実施及び交通安全思想の普及など、総合的な交通安全対策を推進してまいります。

令和4年3月

大府市交通安全対策会議
会長 岡村 秀人

目 次

ページ

I	道路交通の現状・推移	
1	交通事故の発生状況	1
2	人口及び車両保有台数	3
II	基本構想	
1	計画の基本方針	4
2	交通安全計画（道路交通）における目標	5
3	交通安全体系	6
III	講じようとする施策	
1	道路交通環境の整備	7
(1)	道路改良等による交通安全対策の推進	
(2)	交通安全施設等整備の推進	
(3)	高齢者等の移動手段の確保・充実	
(4)	効果的な交通規制の推進	
(5)	災害に備えた道路交通環境の整備	
(6)	駐車対策の推進	
(7)	踏切道等の整備	
(8)	交通安全に寄与する交通環境の整備	
2	交通安全思想の普及徹底	13
(1)	交通安全教育の推進	
(2)	交通安全普及活動の推進	
(3)	交通安全に関する民間団体の育成指導等	
3	救急・救助・救済体制の充実	19
(1)	救急体制の整備	
(2)	救助体制の整備	
(3)	救済体制の充実	
IV	交通事故防止のための調査研究	
1	調査研究の推進	21
2	協働による交通安全	21

I 道路交通の現状・推移

1 交通事故の発生状況

第10次交通安全計画期間（平成28年度～令和3年度）の市内の交通事故死者数は2人で、第9次交通安全計画期間（平成23年度～平成27年度）と比較すると9人減少しました。この死者数の減少とともに、死傷者数が1,102人、人身事故件数が757件減少しました。（表1）毎年死傷者数及び事故件数は減少傾向にあります。高年齢者による事故の割合は増加しており、油断できない状況が続いています。（表3）

表1 交通事故（人身）発生状況推移 ※令和3年分は令和4年3月に確定後、記入します。

単位 死者・死傷者数：人 人身事故件数：件

年 項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
死者数	3	2	4	1	1	0	1	1	0	0	
死傷者数	651	635	712	675	605	507	474	468	394	333	
人身事故件数	513	508	565	535	483	432	403	395	336	281	

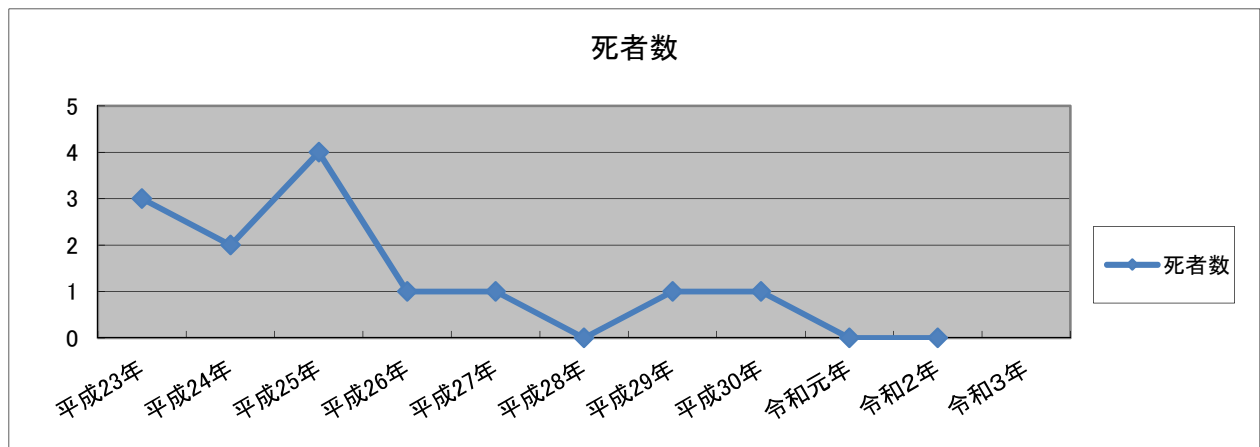
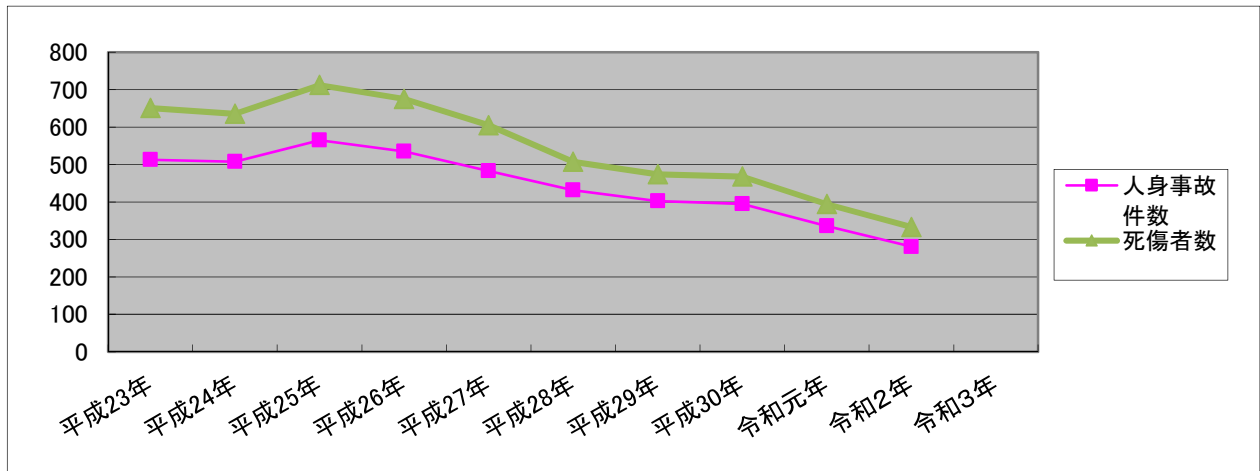


表2 交通事故発生状況

※令和3年分は令和4年3月に確定後、記入します。

単位 死者・重傷・軽傷・死傷者数：人 人身事故・物損事故・事故件数：件

項目	年		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	平成28年～令和3年	
	平成23年～平成27年	合計							平均	合計
死者	11	2.2	0	1	1	0	0		2	0.3
重傷	68	13.6	3	6	7	9	8		33	5.5
軽傷	3,199	639.8	504	467	460	385	325		2,141	356.8
死傷者数	3,278	655.6	507	474	468	394	333		2,176	362.7
人身事故	2,604	520.8	432	403	395	336	281		1,847	307.8
物損事故	13,673	2,734.6	2,887	2,857	2,998	2,755	2,240		13,737	2,289.5
事故件数	16,277	3,255.4	3,319	3,260	3,393	3,091	2,521		15,584	2,597.3

表3 年齢別事故（死者・重傷・軽傷）発生状況

※令和3年分は令和4年3月に確定後、記入します。

単位：人

項目	年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
こども(0～15歳)		36 (0)	43 (0)	37 (0)	36 (0)	19 (0)	
若者(16～24歳)		87 (0)	55 (0)	73 (0)	53 (0)	49 (0)	
一般(25～64歳)		338 (0)	322 (0)	302 (0)	252 (0)	216 (0)	
高齢者(65歳～)		46 (0)	54 (1)	56 (1)	53 (0)	49 (0)	
計		507 (0)	474 (1)	468 (1)	394 (0)	333 (0)	
高齢者による事故の割合 (%)		9.07	11.39	11.97	13.45	14.71	

()内は死者で内数

表4 当事者別事故（死者・重傷・軽傷）発生状況

※令和3年分は令和4年3月に確定後、記入します。

単位：人

項目	年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
歩行者		32 (0)	34 (1)	42 (0)	28 (0)	27 (0)	
自転車		72 (0)	96 (0)	94 (1)	79 (0)	56 (0)	
二輪車		66 (0)	32 (0)	33 (0)	35 (0)	37 (0)	
四輪車		337 (0)	308 (0)	299 (0)	252 (0)	213 (0)	
その他		0 (0)	4 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
計		507 (0)	474 (1)	468 (1)	394 (0)	333 (0)	

()内は死者で内数

表5 時間帯別事故死者発生状況

※令和3年分は令和4年3月に確定後、記入します。

単位：人

項目	年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	合計	割合(%)
朝 (AM6:00～AM9:00)		0	0	0	0	0		0	0.0
昼 (AM9:00～PM6:00)		0	0	1	0	0		1	50.0
夜 (PM6:00～PM10:00)		0	0	0	0	0		0	0.0
深夜 (PM10:00～AM6:00)		0	1	0	0	0		1	50.0
計		0	1	1	0	0		2	100.0

2 人口及び車両保有台数

本市の人口は年々増加しており、それに伴い世帯数、車両保有台数、運転免許人口も増加しています。

表1 車両保有台数

単位 人口：人 世帯数：世帯 車両・原付保有台数・車両保有総数：台

年 項目	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
人口	90,160	91,384	91,952	92,414	92,670	
世帯数	37,299	38,052	38,608	39,111	39,514	
車両保有台数	59,640	60,431	61,281	61,505	62,015	
原付保有台数	4,535	4,426	4,313	4,182	4,104	
車両保有総数	64,175	64,857	65,594	65,687	66,119	

※人口、世帯数、車両保有台数は毎年3月末の数値

※原付保有数は4月1日現在

表2 運転免許人口

単位：人

年 項目	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
男	34,297	34,788	34,953	35,114	34,993	
女	28,094	28,499	28,813	28,930	29,061	
運転免許人口	62,391	63,287	63,766	64,044	64,054	
免許人口割合 (%)	69.2	69.3	69.3	69.3	69.1	

※運転免許人口は毎年3月末の数値

II 基本構想

1 計画の基本方針

本市は、良好な住環境の整備、安定して働ける場の確保、充実した子育て支援を始めとしたバランスのとれたまちづくりにより、現在も人口は増加傾向にあり、全国平均と比べ、出生率は高く、高齢化率は低い割合を示しており、若いまちといえます。

一方で、「団塊ジュニア世代」の人口割合が高く、将来的な高齢化率の上昇が見込まれています。今後も本市を取り巻く社会環境に対応し、豊かで活力のある社会を構築するためには、市民全ての願いである安心で安全な社会を実現することが極めて重要です。

安心・安全な交通社会を実現するため、第11次大府市交通安全計画を策定し、市民の理解と協力のもと、行政と市民が一体となって強力で推進します。

(1) 総合的な交通安全対策の推進

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・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標に掲げ、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施策を明らかにします。

交通事故による死者数は、減少したものの、交通事故件数は、依然として高い水準で推移しており、総合的な交通安全対策を推進します。

(2) 道路交通環境の整備

道路において、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全確保、その中でも特に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保することが必要です。

通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備を始め、機能分担された道路網・交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策等を推進します。

(3) 交通安全思想の普及徹底

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、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重要です。

自動車運転者の知識・モラルの向上、自転車利用者や歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図り、交通安全教育や普及啓発活動を推進します。

(4) 救急・救助・救済体制の充実

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、救助活動、治療等の体制充実を図ります。

(5) 新型コロナウイルス感染症対策

新型コロナウイルス感染対策により、市民のライフスタイルや交通行動への影響が認められることから、交通事故発生状況や新たな交通安全対策について、計画期間を通じて注視するとともに、必要な対策を講じます。

2 交通安全計画（道路交通）における目標

年間の24時間死者数0人を目指します。

年間の重傷者数6人以下を目指します。

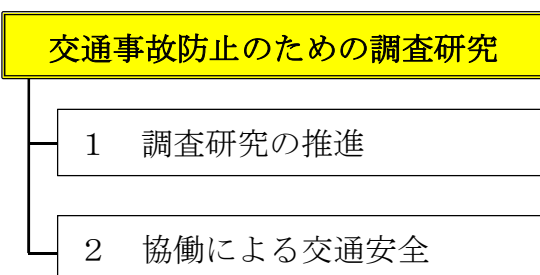
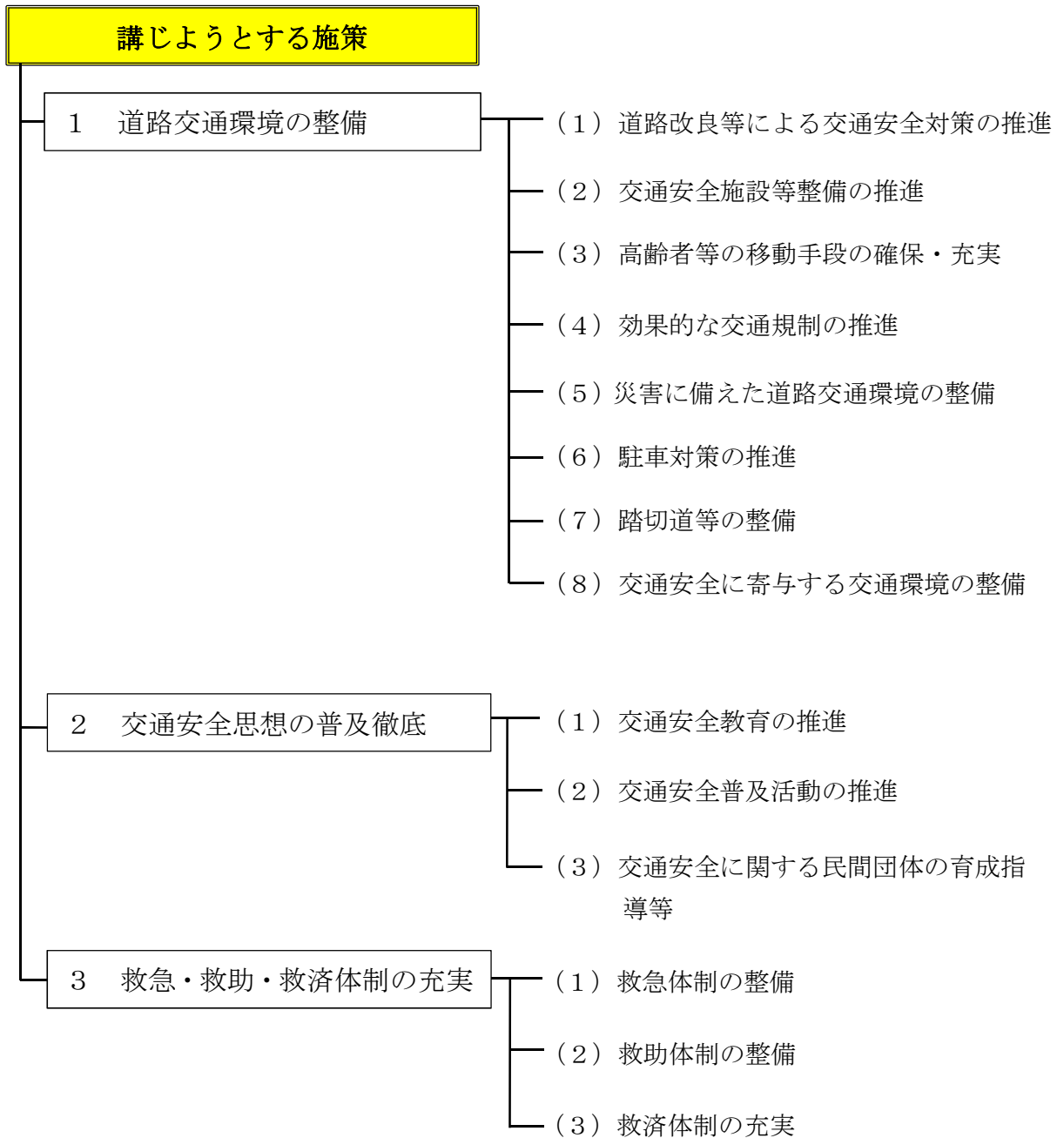
第10次大府市交通安全計画の目標は、年間の24時間死者数は0人、交通事故死傷者数は487人でした。24時間死者数は、6か年のうち4か年、交通事故死傷者数は、6か年のうち5か年で、目標を達成しました。

本計画の目標のうち、年間の24時間死者数は、愛知県の第11次交通安全計画の目標が「令和7年までに交通事故による年間の24時間死者数を125人以下」とされ、これをもとに本市の目標値を算出すると1人以下となりますが、本計画では人命尊重の理念に基づき0人を指すものとしします。

また、愛知県は、国の計画を踏まえ、第11次交通安全計画から、これまで目標としていた「死傷者数」を「重傷者数」に変更し、目標値を「令和7年までに交通事故による年間の重傷者数を600人以下」としました。これをもとに本市の目標値を算出すると年間の重傷者数7人以下となりますが、本計画では、第10次交通安全計画期間における5か年平均が6.6人であったことから、年間の重傷者数6人以下を目指すものとしします。

※24時間死者数とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

3 交通安全体系



Ⅲ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 道路改良等による交通安全対策の推進

地域のニーズや客観的なデータに基づいて抽出した交通事故の多いエリアや交通事故が予測されるエリアにおいて、愛知県、警察、地域等と連携し、安全で安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

① 生活道路の対策

歩道の整備や大府市側溝改良計画に基づいた側溝改良等により、安心して利用できる道路空間を確保するとともに、公安委員会が実施する交通規制及び交通管制との連携を強化し、歩行者や自転車を優先するゾーン整備を行います。

② 通学路の対策

大府市通学路交通安全プログラムに基づき、毎年、愛知県、警察、学校、地域、教育委員会、道路管理者等の関係機関と連携し、合同点検を行うとともに、随時、通学路総点検を行います。合同点検、通学路総点検により、対応が必要な場合は、道路交通の状況に応じ、ハード・ソフトの両面から、迅速な対策を行います。

③ 幹線道路等の対策

幹線道路から居住地域内道路に至る道路ネットワークを整備するとともに、大府市舗装修繕計画に基づいた修繕を行います。通過交通の排除及び交通の分散化を目的とした幹線道路、バイパス道路等を整備するほか、生活環境を向上する一般道、歩行者道路、コミュニティ道路等の整備を行います。

④ 事故危険箇所等の対策

急ブレーキデータなどを活用し、潜在的危険箇所を把握し、効果的な事故対策を行います。既存道路の拡幅や交差点の改良、視距の改良等を推進するとともに、道路の新設・改良の計画にあわせた道路標識、中央帯、横断施設等の交通安全施設の整備を行います。

⑤ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

障がい者や高齢者等を含めた歩行者、自転車等の利用者が安全に安心して通行できるよう、道路のユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化の整備を行います。

⑥ 無電柱化の推進

安全な通行の確保の観点から、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく、無電柱化計画を策定します。

(2) 交通安全施設等整備の推進

交通事故の多発している道路や、交通事故が予測される道路等において、交通安全施設等を整備し、安全かつ快適な交通環境の確立を図ります。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策

市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、区画線や路面表示、道路標識、防護柵等の簡易な方法を含めて、安全な空間の確保に取り組みます。

生活道路においては、人優先の考えのもと、ゾーン30等の車両速度の抑制、幹線道路への交通転換、抜け道による通過交通抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を行います。

② 交通安全施設等の維持管理

整備後、長期間が経過した交通安全施設の老朽化に適切に対応し、倒壊による歩行者や自転車等の車両の事故抑止のため、施設の点検、更新、長寿命化等の対策を推進します。

③ 交通安全施設等の高度化

事故多発地点のうち、緊急度の高い箇所については、警察、道路管理者が連携し、道路標識の高輝度化、標識設置場所の統合・改善や車両速度の抑制、注意喚起対策のための外側線やイメージハンプなど、分析に基づいた効果の高い事故抑止対策を実施します。また、ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所の解消に取り組みます。

④ 地域に応じた交通安全の確保

交通安全は、地域に根ざした課題であることに鑑み、沿道・地域の人々のニーズや道路の利用状況、交通の流れの実態等を把握し、その特性に応じた道路環境の整備を行います。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとした地域住民の安全な移動手段の確保に向け、大府市地域公共交通計画に基づき、公共交通の活性化に向けた取組を推進します。

① 安全な移動手段の確保

高齢運転者のアクセルとブレーキペダルの踏み間違いによる誤発進は、大きな事故につながります。高齢者が運転する自動車による交通事故の防止及び事故時の被害軽減のため、後付けの安全運転支援装置の設置を促進します。特に、高齢者安全運転支援装置設置費補助制度の実施期間中においては、補助制度の利用を推進します。

また、高齢運転者の安全運転技能の維持向上を図るため、国立長寿医療研究センター及び自動車学校と連携し、高齢ドライバー運転技能向上講習を実施します。

② ふれあいバスの充実

移動に制約がある高齢者等への安全な移動手段として、市内をくまなく走る市循環バス「ふれあいバス」を運行します。必要に応じてルートやダイヤの見直し等を行い、サービスの改善・充実に努めます。70歳以上の高齢者を対象に配布している「ふれあいパス70」について、運転免許返納時等の様々な機会を利用者への啓発に努めます。

(4) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態を踏まえ、交通事情の変化対応した交通規制を推進します。

① 速度抑制対策の推進

速度規制について、道路交通環境の変化等により、現状の交通実態や住民のニーズに適合しなくなったと認められる場合には、見直しを推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を推進します。

② ゾーン規制の推進

住居系地区においては、面的整備の遂行にあわせ、通過交通の進入を抑え、地区内の安全を確保するためのゾーン規制を推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するための交通安全施設の整備を推進します。

① 災害に強い交通安全施設等の整備

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道路管理システムの構築等、災害時の体制づくりを確保します。道路の安全性に関する点検を実施し、道路構造物の補強等各種防災安全対策を推進します。

② 災害発生時における交通規制

道路の破損、決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には、道路法に基づき通行の禁止又は制限をします。災害発生時は、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速・的確に実施します。

(6) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、道路交通の状況や地域の特性に応じ、駐車対策を推進します。

① きめ細かな駐車規制の推進

駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等と調整した上で、道路環境、交通量等に即応したきめ細かな駐車規制を警察と連携し、推進します。

② 駐車場等の整備

駅前周辺の交通の輻輳（ふくそう）・路上駐車を回避するため、利用しやすい自動車、自転車駐車場の整備を図ることや、パークアンドライド、サイクルアンドライド（自転車を駐輪場に駐車し、電車等により乗り換える形態）普及についても啓発を行います。

③ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

広報・啓発活動については、大府市安心安全推進協会等の協力や、地域住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

(7) 踏切道等の整備

踏切道の構造改良により安全性を確保するため、東海旅客鉄道株式会社と協議し、踏切事故を防止します。

踏切道の除去促進のため、都市計画道路の新設・改良にあたっては、極力立体交差化を図ることとし、併せて通行に支障を及ぼさないと認められる踏切道については、統廃合を検討します。

(8) 交通安全に寄与する交通環境の整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、適正な道路管理を行うとともに、交通安全に寄与する交通環境の整備を推進します。

① 重大事故の再発防止

交通死亡事故等重大事故が発生した場合には、速やかに事故発生状況を調査し、必要な交通安全施設等の整備を行います。

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、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の対応のため、市、自治区等関係機関により駐輪場利用のマナーアップを図ることや、放置自転車クリーンキャンペーンや大府市自転車等の放置防止に関する

る条例（平成元年大府市条例第22号）に基づき、駅前広場や道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を推進します。

自転車等駐車場においては、自転車の安全利用の促進及び自転車等駐車場の整備の促進を図るほか、自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制を実施します。

自転車等駐車場の設置状況（令和3年4月1日現在）

設 置 状 況		大府駅周辺	
箇 所	収 容 台 数	12 箇所	3,694 台
18	6,311 台	共和駅周辺 6 箇所	2,617 台

③ 道路の使用、占用の適正化及び不法占用物件の排除等

道路の使用及び占有に対する適正な許可を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占有物件の維持管理の適正化等を図ります。強力な指導による不法占有物件等の排除、不法占有防止を図るための啓発活動を行います。

④ 道路の掘り返しの規制等

無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、道路の掘り返しを伴う占有工事等を抑制するとともに、計画的な占有工事等が行われるよう、調整を図ります。

⑤ 公共交通機関利用の促進

公共交通の利用の促進を図るため、自動車、自転車、徒歩、公共交通等をかしく使い分けるライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」（エコモビ）の普及啓発に取り組みます。公共交通機関への転換は、自動車からの二酸化炭素排出の抑制にもつながります。

⑥ 子どもの遊び場等の確保

路上における子どもの交通事故を防止するため、公園、ちびっ子広場等の整備を行うとともに、児童（老人福祉）センター、校庭、スポーツ施設及び社会福祉施設の園庭等を開放します。

公園、ちびっ子広場等の現況（令和3年4月1日現在）

総合公園		街区公園		近隣公園		墓園	
箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積
	ha		ha		ha		ha
2	21.34	50	11.43	3	5.45	1	9.20
スポーツ施設 (広場等)		ちびっ子広場					
箇所	面積						
5	3.25	箇所					
	ha	71					

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 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、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進します。

幼児から成人に至るまで、段階的な交通安全教育を、地域安全専門員、地域安全推進員及び交通指導員を中心に実施します。特に、高齢社会が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、他世代に対しても高齢者の特徴を知った上で高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるための教育を実施します。

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、利用する教材や物品の見直しを行うとともに、スマートフォン等を操作しながらの運転や歩行の危険性の問題や自転車利用者への規範意識の定着及び乗車中のヘルメット着用等、社会情勢に合わせた教育に努めます。

また、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR等の機器の活用など、先進的な方法を活用し、着実に教育を推進します。

① 幼児に対する交通安全教育の徹底

交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて実施することが重要であり、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術及び知識を習得させることを目標とします。特に、小学校入学直前の卒園の時期に、実践的かつ具体的な交通安全教育に努めます。

保育園、幼稚園においては、日常の教育・保育活動のあらゆる面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

また、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識させるとともに、地域の特性に即応した保護者ぐるみの交通安全教育を組織的、継続的に実施するために、幼児交通安全教室の普及と活動の継続実施を図ります。

② 学校における交通安全教育の徹底

家庭及び地域等と連携・協力を図りながら、児童・生徒会活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間を中心とした学校教育活動全体を通じて、交通ルールの意味及び必要性、危険の予測と回避、交通社会の一員としての交通ルールの遵守等について重点的に交通安全教育を実施します。特に、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自転車の安全利用に関する指導を学校教育において強化します。

- ・小中学校

小中学校においては、特別活動の交通安全教室及び学校行事を中心とした学校教育の全領域を交通安全教育の指導の場として、歩行者の安全についてだけでなく、ヘルメット着用などの自転車の安全な利用についても重点的に指導します。

- ・高等学校

高等学校においては、小中学校における指導を一層発展させ、特別活動のホームルーム、学校行事及び生徒活動を中心として、交通社会の一員として交通ルールを順守して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。

さらに、学校、地域との連携のもとに、交通安全に向けて具体的、効果的な指導の実践に努めるものとします。

- ・特別支援学校

小中学校及び高等学校に対する交通安全教育の方向性を踏まえ、交通安全教室の実施により、個々の児童・生徒の能力、特性に応じた指導を図ります。

③ 成人等に対する交通安全教育

自動車運転免許の取得が可能な 18 歳以上の車社会に新たに参加する若者を、自主自律に基づき、健全な社会人として育成するため、高等学校、大学、企業、地域及び関係機関・団体等との連携のもとに、交通安全に関する知識、情報、資料の提供をはじめ、安全運転に関する実践的、体験的な講習会の開催等を通して、運転手としての社会的責任と自覚を促す交通安全意識や交通安全マナーの向上を目標とします。

地域、職場における具体的、実践的かつ体験的な講習会等を積極的に展開し、飲酒運転の発生源対策、飲酒運転を許さない環境づくりの定着化に向け、継続的な交通安全広報及び啓発活動を推進します。

自動車等の利用者については、安全運転管理者等に対する法定講習を始めとする各種研修会の充実を図るほか、事業所等の自主的な交通事故防止活動の推進を図ります。

このほか、運転免許の保有に限らず、若者や成人が交通安全運動について学ぶ機会を設けるように努めます。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の低下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スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

交通事故を未然に防ぐため、運転に自信がなくなった方などの運転免許証の自主返納を支援します。

高齢社会に対する交通安全教育を推進するため、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。特に、法令違反別では、高齢者は「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの順守を促す交通安全教育に努めます。

関係機関・団体と連携して高齢者自転車大会への出場、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活動・福祉活動、各種の催し等の機会を活用した交通安全教育を実施します。

老人クラブ等の高齢者関係組織等に対し、自主的な交通安全活動の展開及び地域における交通安全活動の中核として意識付けを促進し、これに対する積極的な指導、援助を行います。

交通安全教育を受ける機会が少なかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者同士の相互啓発等が地域ぐるみで行われるように努めます。

高齢運転者に対しては、安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会等の体験型を含めた高齢者への講習を推進します。

⑤ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を実施します。

⑥ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーを学ぶ機会を提供するなど交通事故防止を目的とした交通安全教育を実施します。

外国人を雇用する事業者等を通じ、多言語に対応するチラシを活用することや外国人の講習会等への参加を促進します。

⑦ 地域社会における交通安全活動の推進

地域における交通安全意識の高揚を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付けるため、自治区・コミュニティ等の組織と協力し、行政と市民の協働による交通安全対策を推進します。

「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない」を地域ぐるみで徹底を図ります。

⑧ ハンド・アップ運動の実施

交通事故死に直結する人身事故を減少させることに着目し、交通弱者である高齢者や子どもの安全を最優先に、目に見える形で積極的にこの運動を展開します。

「ハンド・アップ運動」とは、歩行者は道路を横断するときに、手を上げて、ドライバーに道路を横断する気持ちを伝え、一方、ドライバーは、歩行者に対する思いやりの気持ちを持ち、歩行者とドライバーの意思の疎通を図る運動です。

東海警察署管内から始まったこの運動は、現在、県内に広がっています。今後も、心かよう交通安全スローガンとして、積極的に展開していきます。

(2) 交通安全普及活動の推進

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取組を推進します。

① 交通安全運動の推進

全国交通安全運動及び交通安全県民運動期間を最大限に活用し、交通安全運動を実施します。

交通安全運動では、横断者及び歩行者優先意識の徹底、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及び早めのライト点灯の推進、自転車の安全利用及びヘルメット着用の推進、飲酒運転、ながら運転及びあおり運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定します。

また、交通安全運動の実施にあたっては、東海大府交通安全協会等を通じ、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し、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、事後に運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう努めます。

② 自転車安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを順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普及させるため、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。

自転車に関わる死亡事故の約7割は頭部に致命傷を負っていることから、自転車に関わる交通事故を防止し、人的被害の重大化を防止するため、自転

車乗車中のヘルメット着用を促進します。特に、愛知県と協調して行う自転車乗車用ヘルメット購入費補助制度の実施期間中においては、補助制度の利用を推進します。

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周知を図ります。

自転車利用者が交通事故を起こした場合には加害者となる側面も有しているため、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用時にも適用できる損害賠償責任保険等への加入を促進します。

③ 反射材用品等の普及促進

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、街頭啓発活動や交通安全教室等を実施する際に、通行者や参加者への配布を実施します。

④ 高齢運転者の安全対策の推進

アクセルとブレーキペダルの踏み間違いなどの運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者に対して、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策の周知に努めます。特に、国や愛知県と協調して行う高齢者安全運転支援装置設置費補助制度の実施期間中においては、補助制度の利用を推進します。

⑤ 広報活動の充実

市民の交通安全に関する関心と意識を高めるため家庭、職場、学校等それぞれの場に応じた効果的な広報媒体を活用して交通事故の実態に即し日常生活に密着した広報活動を行います。

特に、子ども、高齢者を交通事故から守り、家庭から無謀運転を追放するため、市広報紙、市公式ウェブサイト、報道機関等を積極的に活用します。

大府市安心安全推進協会の支部等を通じ、家庭に浸透するきめ細かい広報活動を推進します。

このほか、報道機関、その他民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に対する広報資料の提供を積極的に行います。

(3) 交通安全に関する民間団体の育成指導等

交通安全関係機関・団体との連携を強化し、交通安全運動への参加及び交通安全啓発等自主的活動の指導協力を行います。

地域に根ざした交通安全組織の自主活動の活性化及び市民の交通安全意識の高揚を図り、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等がそれぞれの立場に応じた交通安全活動を効果的かつ積極的に行えるよう、春、夏、秋、年末の交通安全運動の機会を中心に働きかけ、交通安全啓発活動の展開を図ります。

交通安全を目的とする東海大府交通安全協会、交通少年団等の民間団体については、交通安全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し、その主体的な活動を促進します。

全ての市民に対し、交通安全運動の普及徹底を図り、正しい交通ルールとマナーの実践を習慣付けるため、市と関係団体、事業所とも一体となり、交通安全運動を強力に推進します。

3 救急・救助・救済体制の充実

(1) 救急体制の整備

本市の救急体制は、高規格救急自動車4台と救急救命士を含む救急隊員資格取得者により、年々増加する救急業務に対応しています。(救急出場状況参照)

また、救急救命士が行う特定行為は、救急救命士制度開始時よりも増加しているため、高度な応急処置を施すことができる専門的な知識や技術の取得を積極的に推進しています。

- ① 救急隊員の育成を行うとともに、救急隊に常時1名～2名の救急救命士を配置します。
- ② 高度な応急処置の実施に必要な高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等を整備し、保守点検等を行います。
- ③ 常時指示体制及び事後検証により医師からの指示、評価を受けるとともに、救急救命士の生涯教育及び就業前教育等の病院実習を実施し、医療機関との連携を強化します。
- ④ 救急自動車の要請から救急隊が現場に到着するまでに要する時間の全国平均が約8分であることから、救急現場付近に居合わせた人による心肺蘇生法やAEDの使用等の応急手当が実施されることにより、救命率を上げる等の効果が期待できます。誰もがバイスタンダーになる可能性があり、市民に対して、普通救命講習等の講習会を実施して、応急手当の普及啓発を行います。

(2) 救助体制の整備

救助活動の要請は、経済、社会活動の複雑多様化に伴い、交通事故・労働災害・爆発事故・水難事故等幅広い災害事故に及んでいます。

本市の救助隊は、救助工作車1台、クレーン付き資機材搬送車1台及び救助活動に関する高度な専門的教育を受けた職員により、救助業務に対応しています。今後、更なる救助災害に対応するため、救助資機材の充実及び高度な知識・技術の向上を図ります。

救急出場状況

単位：件

項 目	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
総 数	3,376	3,375	3,767	3,647	3,239	
火 災	0	6	4	2	2	
自然災害	0	1	1	0	0	
水 難	0	1	0	0	2	
交 通	278	316	286	256	246	
労働災害	45	26	56	34	35	
運動競技	30	31	51	33	25	
一般負傷	482	496	483	448	462	
加 害	8	12	11	11	12	
自損行為	39	32	25	32	29	
急 病	2,250	2,243	2,647	2,572	2,171	
そ の 他	244	211	203	259	255	

(3) 救済体制の充実

交通事故被害者等に対する円滑かつ適正な相談活動を推進するため、愛知県県民相談・情報センター始め各県民相談室、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・団体と連絡を図ります。

市広報紙、市公式ウェブサイト等の各種広報媒体を活用し、交通事故相談活動を推進します。

本市では、「よろず相談、法律相談」で交通事故相談を受けています。

よろず相談、法律相談における交通事故相談状況

単位：件

年 度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
相談件数	3	5	2	9	4

IV 交通事故防止のための調査研究

1 調査研究の推進

交通安全対策については、現地調査を基本に、愛知県、東海警察署からの情報をもとに、市関連部署が連携し、交通安全について、多角的、専門的な分析、検討を行うとともに、自動車、自転車、歩行者等が安全に利用できる交通環境の整備に関する調査、研究を行います。

- (1) 道路施設の交通安全対策に関する最新の実例を収集します。
- (2) 自転車、歩行者が安全に利用できる空間の確保とその方策等の研究を行います。
- (3) 通勤、通学時における渋滞などにおける交通諸現象と交通事故との相関関係を研究し、交通安全対策に役立てます。
- (4) 愛知県、東海警察署と連携し、ICT を活用した運転支援システムによる高度道路交通システム（ITS）に対応した道路整備に関する調査・研究を行います。
- (5) 人、車、道路に関する統計の基礎資料の収集を行い、交通網の整備や交通安全対策に反映させます。
- (6) 高齢者対策として、安全に利用できる空間の整備や安全運転への支援について、国立長寿医療研究センター等の関係機関と連携・協力し、高齢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進め、安全運転技能の維持・向上を図ります。

2 協働による交通安全

これまで第10次にわたって、市民、地域、事業所、愛知県、警察等と連携し、交通安全対策について、調査、研究を行ってきました。

また、本計画を策定するにあたり、公募委員として市民を任用する大府市交通安全対策会議に諮るとともに、パブリックコメントの実施により、市民の意見を反映しました。

今後も、交通安全対策について、市民や関係団体等と協働して、交通安全対策の新たな方策について、調査・研究を行います。

第 11 次（令和 4 年度～ 8 年度）

大府市交通安全計画

令和 4 年 3 月策定

大府市交通安全対策会議

（市民協働部危機管理課）

〒474-8701

大府市中央町五丁目 70 番地

電話 0562-47-2111（代表）