

第 11 次

一宮市交通安全計画（案）

一 宮 市

目 次

第1	基本構想	
	計画の基本方針	1
第2	道路交通の現状・推移	
1	市内の人身交通事故の発生状況	3
2	市内で発生する人身交通事故の特徴	4
3	運転免許証の保有状況、車両保有台数の推移	6
4	交通安全施設の推移	8
第3	道路交通の安全についての対策	
1	第10次計画での目標の検証	9
2	第11次一宮市交通安全計画の計画期間及び数値目標	9
3	交通事故のない環境をつくるために重視すべき事項	10
	(1) 高齢者・子どもの安全確保	10
	(2) 交通安全意識・マナーの向上	10
	(3) 自転車の安全利用の推進	10
	(4) 交差点対策等、道路環境の整備	11
	(5) 先進技術の活用	11
第4	講じようとする施策	
1	交通安全教育の推進	12
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
	(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	20
2	安全運転の確保	21
	(1) 運転者教育等の充実	21
	(2) 高齢運転者対策の充実	21
	(3) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底	21
	(4) 自動運転等新技術の普及推進	21
3	道路交通環境の整備	23
	(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	23
	(2) 子どもの安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進	23
	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	23
	(4) 自転車利用環境の総合的整備	23
	(5) 公共交通機関の利用促進	24
	(6) 災害に備えた道路の整備	24

（７）道路の使用及び占用の適正化等	24
（８）子どもの遊び場の確保	24
４ 救助・救急活動の充実	25
（１）救急救命士の養成と救助・救急資器材の整備の推進	25
（２）救急通報システムの整備	25
（３）救急医療体制の整備	25
（４）救急関係機関の協力関係の確保等	25

は じ め に

一宮市では、交通事故の撲滅に早くから着目し、1961 年 9 月に「交通安全都市」を宣言した以降、市政の中でも「交通安全」を重要課題の一つと位置付け、1971 年度から、10 次にわたり交通安全計画を策定し、2015 年 4 月には一宮市交通安全条例を施行するなど、皆さまの交通安全のために各種施策を推進してまいりました。

そして、2019 年には県内の交通事故死者数全国ワーストを脱却し、市内の交通事故による死者数も、第 10 次一宮市交通安全計画の最終年となる 2020 年には、過去最悪であった 1972 年の 35 人から 5 分の 1 となる 7 人にまで大きく減少し、着実な成果を上げることができました。

しかし、依然として交通死亡事故は後を絶たず、毎年多くの方が交通事故の被害に遭われていることを考えると、交通事故のない安全で安心して暮らすことができる社会を実現することは、全ての市民の願いでもあります。

そこで、2021 年度から 2025 年度までの 5 年間に講じる施策を第 11 次一宮市交通安全計画としてここに定め、市民の皆さまと力を合わせ、交通事故のない、安心・安全なまちづくりに、取り組んでまいります。

一宮市長 中野 正康

第1 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 ～

一宮市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取り組みにより、第10次一宮市交通安全計画（以下、「第10次計画」という。）の期間（2016年度～2020年度）においては、交通事故死者数を過去最悪であった1972年の5分の1となる7人にまで大きく減少させる等の成果を上げてきたところである。

一方で、依然として毎日のように新たに交通事故の被害者となる市民は後を絶たず、また、近年では、いわゆる「ながら運転」や「あおり運転」等の危険運転も社会問題化している。

真に豊かで活力のある社会を構築してゆくためには、その前提として、市民全ての願いである「安全で安心して暮らすことができる社会」を実現することが極めて重要である。

毎年多くの方が交通事故による被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、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る。

このため、2021年度から2025年度までを計画期間とする第11次一宮市交通安全計画では、これまでと同様、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、究極的には交通事故のない社会の実現を目標としたうえ、計画期間内に達成すべき数値目標を設定する。また、その実現を図るために講ずるべき施策を明らかにして、「交通事故を起こさない、交通事故の被害に遭わない」という誓いの下、悲惨な交通事故の根絶を目指す。

（1）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、とりわけ高齢者や障害者、子ども等のいわゆる交通弱者のより一層の交通安全を確保することが必要となる。

交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあることから、

「人優先の交通安全思想」を基本とした施策を推進する。

（２）高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢者の歩行中の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故への対策は喫緊の課題である。また、高齢者が過度に自動車に頼らずとも自立した日常生活を営むことができる環境を整えることも必要となってくる。

高齢者が外出に困ることなく安全に移動することができ、また、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社会の構築を目指す。

（３）交通環境の整備・改良

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、交通ビッグデータ等も活用しながら、交通安全施設の整備や改良、効果的な交通規制の推進、自転車専用通行帯の整備等により混合交通に起因する接触を排除する等、交通事故の発生抑止に向けた各種施策を推進する。

また、地震や豪雨災害等の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、防災の観点にも配慮した交通環境の整備を推進する。

第 2 道路交通の現状・推移

1 市内の人身交通事故の発生状況

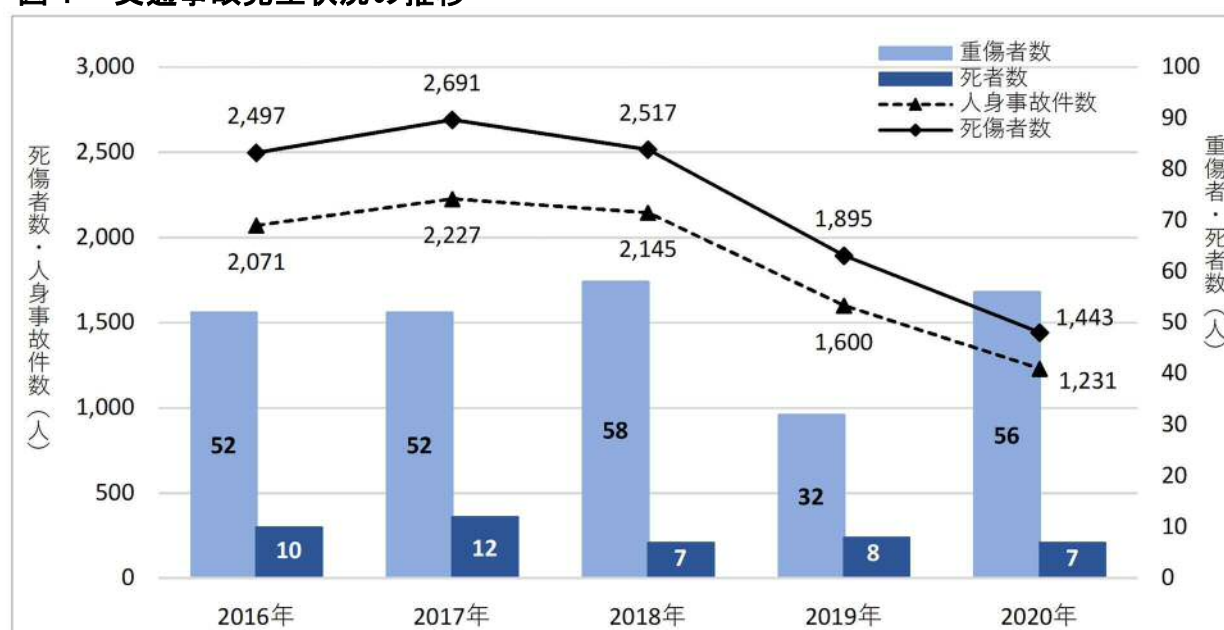
2016 年度に策定した第 10 次計画においては、「2020 年までに、年間の 24 時間死者数を 8 人以下、死傷者数を 2,700 人以下とする。」ことを目標に掲げ、交通安全施策を推進してきた。

計画期間中（2016 年度～2020 年度）の市内における人身交通事故の発生状況は、「図 1 交通事故発生状況の推移」のとおりで、交通事故による死傷者数は 2017 年には一旦増加したものの、その後は減少に転じ、計画の最終年となる 2020 年には 1,443 人となり、目標の「2,700 人以下」に対し、大幅に減少させることができた。

一方、交通事故死者数は増減を繰り返しながらも、緩やかな減少傾向となっており、2020 年の交通事故死者数は 7 人と目標の「8 人以下」を達成することができた。しかしながら、計画期間中の死者数の平均は 8.8 人となっており、着実に減少しているといった状況までには至っていない。

また、交通事故による死傷者数は減少しているものの、重傷者数は計画期間中ほぼ横ばいで推移し、計画最終年度となる 2020 年には計画初年度の 52 人を 4 人上回っている。

図 1 交通事故発生状況の推移



【資料：愛知県警察本部交通部】

2 市内で発生する人身交通事故の特徴

(1) 自転車関連事故の多発

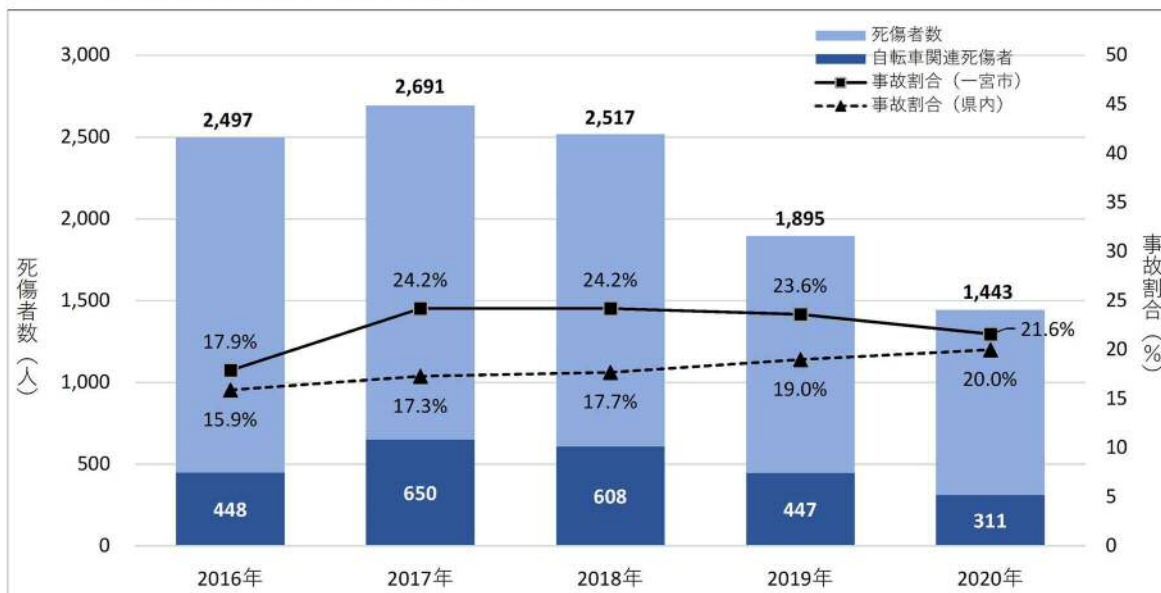
自転車は、子どもから高齢者まで、幅広い年齢層の方が気軽に利用できる交通手段として、通勤・通学、買い物やレジャー等、多くの場面で利用されている。

本市は濃尾平野のほぼ真ん中に位置し、きわめて平坦な地形であることから、日常生活の移動に自転車を利用する市民の割合が高く、自転車は市民の生活に根付いた交通手段となっている。

また、近年では、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや通勤・通学のラッシュにおける、いわゆる「密」を避けるといった感染症予防の観点からも、その利用ニーズは益々高まってきている。

こういった背景の下、本市の交通事故による死傷者数全体のうち、自転車に関連する事故による死傷者数の占める割合は「図2 自転車関連事故割合の推移」のとおりで、交通事故死傷者数は大きく減少しているもののその割合は変わらず、ほぼ横ばいとなっており、また、県下平均を上回って推移している。

図2 自転車関連事故割合の推移



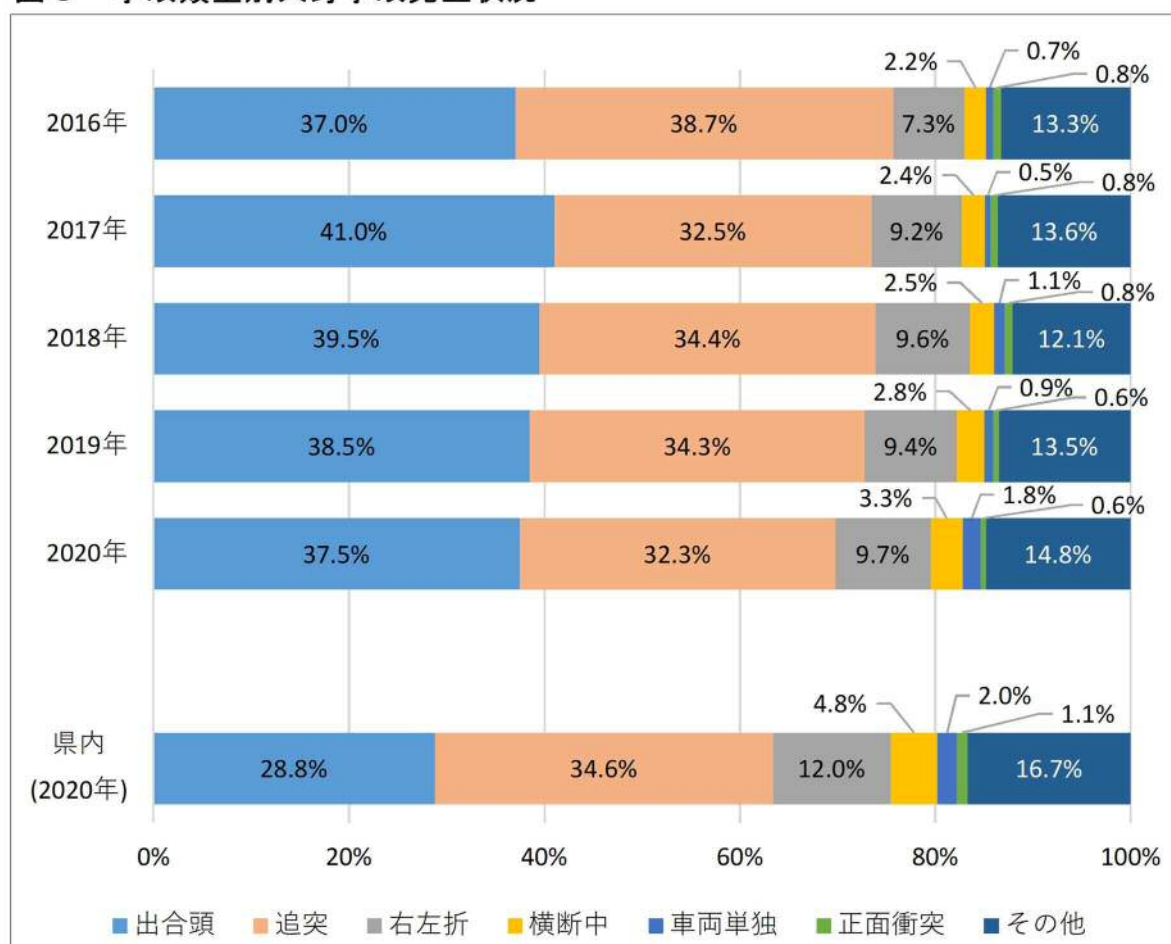
【資料：愛知県警察本部交通部】

(2) 交差点での出合頭の事故の多発

本市での人身事故の発生状況を事故類型別で見ると、「図3 事故類型別人身事故発生状況の推移」のとおり、交差点における「出合頭」の交通事故の割合が最も高くなっている。

一方、県下では「追突」が最も多く、次いで、交差点での「出合頭」による交通事故が多くなっており、県下平均の「出合頭」の事故割合は、2016年は27.0%、2017年は28.0%、2018年は27.8%、2019年は28.2%、2020年は28.8%と、およそ3割弱で推移しているのに対し、本市では、いずれの年も県下平均を1割程度上回る高い水準で推移している。

図3 事故類型別人身事故発生状況



【資料：愛知県警察本部交通部】

3 運転免許証の保有状況、車両保有台数の推移

市内の運転免許証を保有する人口は、「図 4 運転免許証保有人口の推移」のとおり、第 10 次計画期間中はほぼ横ばいで推移しており、最終年度となる 2020 年では 259,615 人となっている。

また、高齢化社会の進展に伴い、65 歳以上の運転免許証を保有する高齢者は年々増加傾向にある。

図 4 運転免許証保有人口の推移



区 分	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
運転免許証保有者(人)	258,477	259,319	259,777	259,633	259,615
うち、65 歳以上(人)	56,217	57,535	58,674	58,795	59,329
保有者に占める割合 (%)	21.7	22.2	22.6	22.6	22.8

【資料：愛知県警察本部交通部】

本市では、自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境の整備を図るため、運転免許証を自主返納した 70 歳以上の高齢者に対し、コミュニティバス回数券等を配布する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施しているが、その返納者の推移は「表 1 高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者数の推移」のとおり年々増加傾向にある。

表 1 高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者の推移

年 度 年 齢	2016 年度		2017 年度		2018 年度		2019 年度		2020 年度	
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女
70 ～ 75 歳	121	233	139	145	120	138	203	376	122	293
76 ～ 80 歳	119	70	185	131	205	111	239	161	202	141
81 ～ 85 歳	143	67	221	63	217	75	313	121	256	91
86 ～ 90 歳	69	11	97	17	99	24	195	50	114	30
91 歳以上	12	0	23	1	15	1	12	2	17	2
計	464	381	665	357	656	349	962	710	711	557
合 計	845		1,022		1,005		1,672		1,268	

【資料：一宮市】

また、市内の自動車保有台数は「表 2 登録自動車保有台数の推移」のとおり増加しており、第 10 次計画最終年となる 2020 年では 258,122 台となっている。

表 2 登録自動車保有台数の推移

区分 年	総数	貨 物			乗 合	乗 用		特殊 用途 車	大型 特殊 車	小型 二輪 車	軽 自動 車
		普通 貨物	小型 貨物	被 けん引 車		普通	小型				
2016年	249,765	5,423	10,429	75	383	64,491	73,361	2,727	403	4,458	88,015
2017年	251,875	5,620	10,484	80	403	66,317	72,490	2,919	403	4,523	88,636
2018年	254,645	5,790	10,541	79	393	68,449	71,446	3,032	403	4,546	89,966
2019年	256,905	6,212	10,668	88	396	70,381	69,939	3,154	408	4,647	91,012
2020年	258,122	6,617	10,756	105	394	71,676	68,400	3,262	409	4,698	91,805

【資料：一般財団法人 愛知県交通安全協会】

4 交通安全施設の推移

交通安全施設の整備については、「表 3 交通安全施設整備状況の推移」のとおり、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年 4 月 1 日法律第 45 号）」に基づき、危険個所の点検結果等も踏まえ、逐次整備を進め、交通事故防止に向けた対策を推進してきている。

表 3 交通安全施設整備状況の推移

区 分 \ 年 度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	合 計
歩道設置工事(km)	0.4	1.3	0.2	0.0	4.9	6.8
防護柵設置工事(km)	0.0	1.7	0.0	0.1	0.0	1.8
道路反射鏡設置工事(基)	166	128	105	96	78	573
道路標識設置工事(基)	16	8	4	9	7	44
道路照明灯設置工事(基)	8	8	16	2	4	38
区画線設置工事(km)	26.0	20.7	18.9	21.8	29.6	117.0
通学路カラー塗装工事(km)	13.9	11.0	19.4	13.5	11.6	69.4
ハンプ設置工事(箇所)	0	0	0	4	2	6

【資料：一宮市】

第 3 道路交通安全の安全についての対策

1 第 10 次計画における目標の検証

第 10 次計画においては、

- ・ 年間の 24 時間死者数を 8 人以下
- ・ 年間の交通事故死傷者数を 2,700 人以下

とすることを目標として各種施策に取り組み、計画最終年度となる 2020 年には、交通事故による死者数は 7 人、交通事故による死傷者数は 1,443 人と、それぞれの数値目標を達成した。とりわけ、交通事故死傷者数については目標から大幅に減少させることができた。

その要因としては、これまで重点的に取り組んできた交通安全教育により、市民の交通安全に対する意識の向上をはじめ、歩道の整備等の交通安全施設対策への取り組み、安全運転支援装置等を装備したサポカー・サポカー S 等の普及により、車両の安全性能が向上したこと等が挙げられる。

しかし、計画最終年度の単年では、交通事故死者数は目標数値を達成しているものの、計画期間中の平均死者数は 8.8 人であり、着実に減少しているとまではいえない。

また、交通事故死傷者数は計画期間中の平均は約 2,200 人で、目標より大きく減少しているが、死傷者数全体に占める重傷者数は、計画期間中ほぼ横ばいで推移しており、計画最終年度となる 2020 年は 56 人で、計画初年度の 52 人を 4 人上回る結果となっている。

2 第 11 次一宮市交通安全計画の計画期間及び数値目標

(1) 計画期間

2021 年度から 2025 年度までの 5 か年

(2) 数値目標

2025 年度末までに

- ① 年間の 24 時間死者数を 6 人以下にする。
- ② 年間の交通事故重傷者数を 40 人以下にする。

交通安全対策を推進するうえで、交通事故のない社会を実現することが究極的な目標であるため、第 10 次計画に引き続き、「年間の 24 時間死者数」を目標指標と

し、県の計画を踏まえ、第 10 次計画における目標数値の 2 割減を目標とする。

また、市内の交通事故死傷者数は大きく減少している一方で、重傷者数は横ばいで推移しており、重傷者数の減少は死者数を減少させることにつながることから、県の計画を踏まえ、「年間の交通事故重傷者数」を新たな指標として目標値を設定することとし、第 10 次計画期間中の平均値（50 人）の 2 割減を目標とする。

3 交通事故のない環境をつくるために重視すべき事項

（１）高齢者・子どもの安全確保

今後、高齢化がさらに進展していくことを考えると、高齢者をはじめとした交通弱者が交通事故の被害に遭わないための対策に、引き続き取り組んでいく必要がある。

主として、歩行者及び自転車を交通手段として利用する場合の対策をはじめ、高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策とともに、運転免許証返納後の高齢者が、過度に自動車に依存しなくても支障なく日常生活を送ることができるよう、既存の公共交通サービスを補完する新たな輸送サービスについて検討することも必要となってくる。

また、次世代を担う子どもの安全を確保するという観点から、未就学児童を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、地域、学校、警察、道路管理者等の関係機関が連携して、安全・安心な歩行空間の整備を推進する必要がある。

（２）交通安全意識・マナーの向上

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ある。

このためには、家庭、学校、職場等における年齢や生活環境に応じた交通安全教育の実施が重要であり、防犯・交通安全指導員をはじめ、警察や関係機関とも連携を図りながら交通安全教育を推進していく必要がある。

（３）自転車の安全利用の推進

本市は坂が少なく平坦な土地柄であることから、通勤や通学をはじめ、日常の移動手段として自転車を利用する市民の割合が高く、交通事故死傷者数全体に占める自転車に関連する交通事故死傷者数の構成比が県下平均を上回って推移している。

また、本年 4 月には、愛知県が制定した「自転車の安全で適正な利用の促進に関

する条例」が施行される等、社会全体で自転車の安全利用に対する機運が高まっていることから、自転車の安全利用に対する取り組みがより一層求められる。

(4) 交差点对策等、道路環境の整備

本市での交通事故の発生状況を見ると、交差点での出合頭による交通事故の構成比が県下平均を大きく上回っていることから、その対策として、警察をはじめ、道路管理者や関係機関等とも連携を取り、効果的な交通規制、道路拡幅、交差点形状の改善、カラー舗装や路面標示等の実施により、危険な交通挙動の抑止を図り、交差点での事故抑制を図る。

(5) 先進技術の活用の推進

近年、「衝突被害軽減ブレーキ」等、運転者の運転操作誤りによる事故を未然に防止し、安全運転を支援するシステムが急速に発展しており、これらを普及・活用することにより交通事故の更なる減少を実現していく。

また、交通ビッグデータ等を広く活用することにより、交通事故を未然に防止するための、より一層効果的な交通安全対策の実現を図る。

第 4 講じようとする施策

1 交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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ることに重要な意義がある。

交通安全に対する意識を向上させ、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た生涯にわたる学習を促進して、一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えられるようになることが重要である。

そのためには、家庭、地域、職場での意識向上や、幼児から高齢者に至るまでの年齢や生活環境に応じた交通安全教育の実施が重要であり、関連機関・組織等と協力し、安全教育を進める必要がある。

市では、防犯・交通安全指導員を配置しており、交通安全に関する寸劇や講話を通じた交通安全教育に取り組んでいるが、引き続き警察とも連携しながら交通安全意識の向上に努めていく。

(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する。

幼稚園・保育園及び認定こども園においては、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面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。特に、入園時、小学校入学直前の卒園時等の時期に、実践的かつ具体的な安全教育に努める。

これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材の利用や親子での実習等、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、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。

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・保育園及び認定こども園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等、家庭において適切な指導のための保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

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の開催を促進する。

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、学校教育全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、危険予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について、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。

併せて児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中や自転車乗車中等の実際の交通場面において、児童に対する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の開催を促進する。

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、思いやりを持って、自己の安全ばかりではなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とする。

中学校においては、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等を実施する。

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。

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、日常生活において道路を安全に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て自他の生命を尊重する等の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、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等学校の教育全体を通じて、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さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許証等を取得することを前提とした交通安全教育を行う。

特に多くの高校生が通学等で利用する自転車の安全な利用については、「自転車安全利用モデル校」を中心に、安全な通学のための教育教材を作成・配布する等により安全運転意識の高揚を図るとともに、交通安全教室を一層推進する。

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、指導者の派遣、情報提供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る。

また、小中学校との交流を図る等、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。

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、運転免許証の取得時及び取得後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る。

運転免許証取得時の教育は、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を関係機関に働きかける。

免許証取得後の教育は、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のほか、自動車教習所や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う。

自動車の使用者は、安全運転管理者・運行管理者等を法定講習や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る。

また、社会人を対象とした公民館等の社会教育施設における学級・講座等において、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する。

大学生・専修学校生に対しては、学生の自転車や自動二輪・自動車の事故・利用の実態に応じ、交通安全教育の充実に努めるとともに、運転免許証を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許証を所持し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。

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、運転免許証保有の有無等により、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の危険行為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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、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する。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室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・各種催し等の多彩な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許証を持たない等、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利使用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるよう努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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）において、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重点的に実施する。

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、手話通訳員の配置・派遣、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室を開催する等、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

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、在留外国人に対しては、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等、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用する等日本の交通ルール周知活動等を推進する。

(2) 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の運動として、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

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必要に応じ重点項目として定め、実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。

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、住民や交通事故被害者等のニーズ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する。

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配意する。

イ 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道の手前に設置されている「横断歩道又は自転車横断帯あり」（いわゆる「ダイヤモンド」をいう。）に対する啓発活動を推進するとともに

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の交通安全教育を推進する。

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、歩行者が自ら安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育を推進する。

ウ 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

(ア) 交差点事故防止の思いやり意識の醸成を図るために、自動車、自転車利用者が特に心掛けるべき運転行動を啓発するため、愛知県・愛知県交通安全推進協議会が提唱する「交通安全スリー S 運動」を継続して展開する。

S t o p (ストップ)

赤信号、一時停止場所では必ず停止

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)

見通しの悪い交差点では徐行

子どもや高齢者を見かけたら速度を控える

S m a r t (スマート)

シートベルト全席着用の徹底

思いやりを持ったスマートな運転

(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してい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、各種行事、啓発活動を通じて普及・浸透を図る。

エ 自転車の安全利用の推進

2021 年 2 月に一宮警察署との間で締結した「自転車の安全利用推進に関する協定」、2021 年 3 月に制定された愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、家庭、学校、職場、地域等が一体となった自転車の安全利用に関する総合的な施策を推進する。

具体的には、2021 年 10 月 1 日から施行された、自転車乗車時のヘルメット着

用の努力義務化、自転車損害賠償責任保険等への加入義務化を受け、事故時の被害軽減を図るため自転車乗車時のヘルメットの着用を促進するとともに、自転車利用者が加害者として高額な賠償を求められる事例も発生していることから自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

また、自転車走行を疑似的に体験できる「自転車シミュレータ」等の教育機材を活用した参加体験型の出張講座により、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ほか、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」を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行、スマートフォン等の操作やイヤホンを使用しながらの運転をしないこと等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

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（毎年 5 月）の周知を図る。

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、2007 年の「道路交通法」（昭和 35 年法律第 105 号）の改正により、シートベルトの全席着用が義務化され、強化が図られたところであるが、さら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、後部座席を含めたすべての座席における着用の徹底を図る（愛知県の 2020 年 10 月現在における一般道でのシートベルト着用率は、運転席 98.0%（全国 99.0%）、助手席 96.7%（全国 96.5%）、後部席 42.9%（全国 40.3%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

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 11 日～20 日）における取組の活性化を図るとともに、県、市町村、関係機関・団体等と協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

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いての致死率が着用時に比べて高いため、1999 年の「道路交通法」（昭和 35 年法律第 105 号）の改正により、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あるが、さらに、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・指導を推進する。

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）における取組の活性化を図るほか、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する（2019 年 6 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満 88.1%（全国 70.5%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

なお、6 歳以上であっても、体格等の状況によりシートベルトを適切に着用させることができない子どもには、チャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

キ 反射材用品等の普及

重大な交通事故が多発する夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライトの普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法について理解を深める。

反射材用品等は、全年齢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に占める割合が高い高齢者に対しては、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、その普及の促進を図る。

また、運転者の視認性向上を図り、歩行者・自転車利用者や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。

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・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に努める等、地域等における飲酒運転根絶の取り組みをさらに進め、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。

「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。）をはじめ、「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する。

ケ 効果的な広報の実施

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テレビ、ラジ

オ、インターネット、街頭ビジョン等の各種広報媒体を通じた交通安全広報を積極的に行うことにより、高齢者や子どもの交通事故防止のほか、いわゆる「ながら運転」や「あおり運転」等の危険性についても周知・啓発を図る。

（３）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、地域の住民や企業等の安全意識により支えられていることから、住民自らの交通安全に関する主体的な活動や、企業による交通安全ＣＳＲ活動等の重層的な活動の実施とともに、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関りを有する通勤・通学者を含め、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必要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市内の各連区に設置されている地域交通安全会等の民間交通安全組織や、企業等とも住民が連携を蜜にした上で、交通事故防止に対する啓発活動や教室・講座等、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する。

また、地域の交通安全活動に重要な役割を果たしている地域交通安全会等の民間交通安全組織に対して積極的な支援を行うとともに、諸行事に対する援助、交通安全に必要な情報・資料の提供等により、住民や企業の参加・協働・自主的活動を積極的に進める。

2 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

運転者に対しては、各種交通安全教育や講話、キャンペーン等を通じて市内の交通事故の発生状況を周知するとともに、運転者としての社会的責任の自覚、交通事故被害者等の心情、交通事故の悲惨さ等に対する理解を深めさせるとともに、交通安全意識・交通マナーの啓発と向上を促す。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢運転者に対する教養講座等の拡充に努め、交通法規や交通マナーに関するきめ細やかな講習を実施し、より効果的かつ効率的な教育に努める。

また、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。

さらに、自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、70 歳以上の返納者に対し、コミュニティバス回数券または IC カードの配布を行う「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を継続して実施するとともに、免許証返納後も支障なく移動できるよう既存の公共交通サービスを補完する新たな輸送サービスについて検討する。

(3) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めたすべての座席のシートベルト、チャイルドシー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。

また、自転車乗車時の乗車用ヘルメットの着用促進を図るため、警察をはじめ、関係機関・団体等とも連携し、各種講習・交通安全運動等の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。

(4) 自動運転等新技術の普及推進

交通事故の多くは運転操作不適、漫然運転、判断誤り等、自動車を運転するドライバーの人的要因（ヒューマンエラー）に起因するといわれている。

近年、高齢運転者によるブレーキペダルの踏み間違い等、運転者の運転操作誤りによる事故も社会問題化しているが、「衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダルの踏み間違いによる急発進抑制装置」等の、事故時の被害軽減や事故を未然に防止するための先進安全技術の急速な普及・進展により、交通事故減少への貢献がみ

られる。

これらの先進技術やドライブレコーダーの普及啓発により、運転者の交通安全意識の高揚を図るとともに、人的要因による交通事故の減少を図る。

3 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

歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、一宮警察署や地域住民等と連携し、「ゾーン 30」等の設定による車両速度の抑制や、幹線道路への自動車交通の転換による通過交通の排除等、面的かつ総合的な交通事故の抑止対策の実施に取り組む。

また、道路標識や区画線、ハンプ（舗装の段差）等の設置等、交通安全施設の整備を行うとともに、その適正な維持管理を行う。

さらには、交通ビッグデータを活用し、速度超過や急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定し、ハンプ等を効果的に設置し、エビデンスに基づく交通安全対策を推進する。

(2) 子どもの安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

通学路や未就学児童を中心に、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やその他緊急点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、道路管理者等の関係機関が連携して、歩道整備や路肩カラー舗装、横断歩道の拡充等、ハード・ソフトの両面から必要な安全対策を推進する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

一宮警察署と連携を図り、事故の再発防止を図る。具体的には、歩道等の整備、交差点の改良、視距の改良を実施するとともに、路面標示、カラー舗装による減速・注意喚起の対策、注意看板・警戒標識の設置及び防護柵、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡等の設置等の対策を推進する。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、「一宮市自転車活用推進計画」に基づく自転車専用通行帯等の整備により、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を推進し、自転車の車道通行を基本とする自転車通行空間の整備を計画的に推進する。さらに、自転車の安全で適正な利用のため、ヘルメット着用の促進、交通ルール・マナーの周知や啓発等のソフト施策を積極的に推進する。

また、鉄道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、特に重点地区となっている一宮駅周辺においては、駐輪場の整備を実施するとともに自転

車等放置禁止区域を指定し、即日撤去する等の放置自転車等への対策を進めている。引き続き、駅周辺の道路等に放置されている自転車等の撤去・整理を実施し、良好な景観の確保と公共空間の安全確保を図る。

（５）公共交通機関利用の促進

公共交通機関の利用促進のため、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持を図る施策を展開する。「第 2 次一宮市公共交通計画」に沿って、都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークの維持・強化と公共交通不便地域の解消、利用しやすい公共交通環境の整備、住民・交通事業者・行政が連携した持続可能な公共交通の維持・確保を目指す。

（６）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ため、災害時における道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集できるシステムの整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報の提供を推進する。

また、歩行者の多い道路や通学路等において、歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るとともに、災害時の緊急輸送路を確保するため、無電柱化を推進する。

（７）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する。この場合、道路の占用許可については、原則として抑制の方針で臨むものとする。

また、道路の有効利用、交通障害の防止及び都市美観の確保を図るため、道路パトロールや指導の実施により不法占用物件の排除を行うとともに、沿道住民及び道路利用者に対し、道路愛護思想の普及を図る。

（８）子どもの遊び場の確保

街区公園や近隣公園等の都市公園整備は、良好な生活環境づくりに欠かせない施設であるばかりでなく、子どもの遊び場不足を解消し、道路上での遊戯等による交通事故の防止にも資する大切な施設であるため、都市公園等の整備・確保を推進する。

4 救助・救急活動の充実

(1) 救急救命士の養成と救助・救急資器材の整備の推進

市内の交通事故が原因となる搬送人員は、近年の交通事故死傷者数の減少に伴って減少傾向にあるが、救急業務は救急医療情報システムと救急医療施設が一体となり、迅速かつ的確に行わなければならない業務であり、病院や医療機関と連絡を密にするとともに、救急隊員の資質向上や救急自動車の整備・充実に図り、人命救助に最善を尽くすことが求められる。

市では、高度な救急救命処置を行うことができる救急救命士の養成と、救急救命措置用機材を備えた高規格救急車の導入を図ってきており、救急救命士の養成は 1992 年から実施し、2021 年 4 月 1 日現在で 93 名がその資格を取得しており、今後も計画的に養成していく予定である。

また、高規格救急車については 1993 年から導入を開始し、2021 年 4 月 1 日現在、保有している 14 台の救急車のすべてが高規格救急車となっている。

(2) 救急通報システムの整備

交通事故等の緊急事態が発生した際に、聴覚や言語機能に障害があり、音声による 110 番通報が困難な方が、スマートフォンや携帯電話を利用して文字や画像で 110 番通報が可能な、愛知県が運用する「110 番アプリシステム」、スマートフォンやタブレット等から音声を用いることなくインターネットを利用したチャット機能による 119 番通報が可能な、市消防本部が運用する「Net119 緊急通報システム」等、最新の情報ツールを紹介・周知することにより、緊急時における負傷者等の早期かつ的確な救出を図る。

(3) 救急医療体制の整備

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「休日急病診療所及び在宅当番医制」をはじめ、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、一宮市をはじめ 4 市 1 町による尾張西北部第 2 次救急医療圏における「病院群輪番制病院」の充実に図る。

また、より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「救急救命センター」のより一層の充実に図る。

(4) 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間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

急医療機関への受け入れ・連絡体制の明確化等の促進を図る。

表 4 救急活動状況の推移

年 区 分		2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
交通事故	出場件数(件)	1,654	1,699	1,511	1,498	1,234
	出 動 割 合	9.8%	9.8%	8.3%	8.0%	7.5%
	搬送人員(人)	1,732	1,782	1,551	1,523	1,278
	出 動 割 合	10.9%	10.9%	9.0%	8.6%	8.2%
その他	出場件数(件)	15,228	15,682	16,763	17,128	15,127
	搬送人員(人)	14,191	14,634	15,711	16,193	14,235
全 体	出場件数(件)	16,882	17,381	18,274	18,626	16,361
	搬送人員(人)	15,923	16,416	17,262	17,716	15,513

【資料：一宮市】