

第10次

# 愛知県交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

愛知県交通安全対策会議





## 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。

特に、自動車依存度が高い本県において交通事故の多発は、極めて重大な問題であり、第一次交通戦争と言われた昭和30年代、40年代においては、昭和44年に本県の最多となる912人ももの尊い命が交通事故の犠牲となっております。

そうした背景の中、国では昭和45年に初めて総合的な交通安全対策を規定した「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）が制定され、現在に至っております。

本県においても、この法律を根拠に愛知県交通安全対策会議を設置し、総合的な交通安全対策となる「愛知県交通安全計画」を策定してまいりました。

昭和46年に第1次愛知県交通安全計画を策定し、以降5年を計画の周期に、これまで9次にわたる交通安全計画を策定し、各般の施策を進めてまいりました。

その結果、交通事故死者数は、昭和45年から10年連続で減少し、その後、高度経済成長や社会の24時間化、生活様式の多様化等を背景に増加に転じ、昭和63年以降の死者数は、400人台から500人台が続きましたが、平成18年には400人を下回るまで減少しました。

さらに、その後も減少傾向を続け、第9次愛知県交通安全計画の最終年となる平成27年の死者数は213人となりました。

しかしながら、いまだ年間200人を超える方が交通事故で命を失い、5万人を超える方々が負傷されている厳しい状況が続いており、死者数のみならず、交通事故全体の減少が喫緊の課題となっております。

今年、国では第10次交通安全基本計画を策定し、「平成32年までに年間の24時間死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下とする。」ことを目標に掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指すこととしております。

本県においても、国の基本計画を踏まえて、平成28年度から32年度までの5年間に講じる陸上交通の安全に関する交通安全計画をここに定め、これに基づき各関係機関等が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止を図ることとしております。

交通事故防止対策をより効果的に推進するためには、関係行政機関等の諸対策はもとより、道路を利用する皆様の御協力が不可欠であります。県民の皆様一人一人が交通安全を自らの、そしてご家族の問題として捉え、交通事故防止に向けた安全な行動や運転に一層心掛けていただきますようお願いいたします。

平成28年6月

愛知県交通安全対策会議会長

愛知県知事 大村 秀章

# 目 次

基本構想	1
計画の基本方針	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の現状・推移	3
1 交通事故の発生状況	3
2 道路交通情勢の推移	4
3 交通安全施設の推移	5
第2節 道路交通の安全についての対策	6
1 交通安全対策を考える視点	6
(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	6
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	8
2 交通安全計画における目標	10
第3節 講じようとする施策	11
1 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
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	13
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	17
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	18
(6) 無電柱化の推進	18
(7) 効果的な交通規制の推進	19
(8) 自転車利用環境の総合的整備	19
(9) 高度道路交通システムの活用	20
(10) 交通需要マネジメントの推進	21
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	22
(12) 総合的な駐車対策の推進	23
(13) 道路交通情報の充実	24
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
2 交通安全思想の普及徹底	28
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	28
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	33
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	38
(5) 住民の参加・協働の推進	39

3	安全運転の確保	40
(1)	運転者教育等の充実	40
(2)	適正な運転免許行政の推進	42
(3)	安全運転管理の推進	42
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	43
(5)	交通労働災害の防止等	45
(6)	道路交通に関連する情報の充実	46
4	車両の安全性の確保	47
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	47
(2)	自動車アセスメント情報の提供等	47
(3)	自動車の検査及び点検整備の充実	48
(4)	リコール制度の充実・強化	49
(5)	自動車安全に係る技術開発等の推進	50
(6)	自転車の安全性の確保	50
5	道路交通秩序の維持	51
(1)	交通の指導取締りの強化等	51
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	52
(3)	暴走族等対策の推進	53
6	救助・救急活動の充実	55
(1)	救助・救急体制の整備	55
(2)	救急医療体制の整備	57
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	57
7	被害者支援の充実と推進	58
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	58
(2)	損害賠償の請求についての援助等	58
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	58
8	研究開発及び調査研究の充実	60
(1)	道路交通の安全に関する研究開発の推進	60
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	62
第2章	鉄道交通の安全	63
第1節	全国の鉄道事故のすう勢等	63
第2節	交通安全計画における目標	63
第3節	講じようとする施策	64
第3章	踏切道における交通の安全	68
第1節	全国の踏切事故のすう勢等	68
第2節	交通安全計画における目標	68
第3節	講じようとする施策	69
	用語解説	71

## 参考資料

表 1	交通事故発生状況の推移（指数グラフ）	75
表 2	当事者別交通事故死者の推移（指数グラフ）	76
表 3	事故類型別交通事故死者の推移（指数グラフ）	77
表 4	年齢別交通事故死者の推移（指数グラフ）	78
表 5	自動車保有台数	79
表 6	運転免許保有人口男女別推移	80
表 7	交通安全施設整備事業費等と交通事故の推移（指数グラフ）	81
表 8	交通安全施設等整備事業の推移	82

# 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

超高齢社会の到来を迎え、国際化等、社会情勢が変化しており、また、交通手段の選択においても、地球環境への配慮が求められてきている。このような大きな社会情勢の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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る。これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策の実施が必要である。

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。

### 2 人優先の交通安全思想

道路においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全確保、全ての交通機関においては、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に配慮した安全を一層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。このような人優先の交通安全思想を基本とした施策をする。

### 3 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する。

### 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、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、県民の理解と協力の下、強力に推進する。

#### (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徹底、指導の強化等を図る。

また、交通社会に参加する県民一人一人が、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あるため、交通安全教育や普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等の声を直接県民が聞く機会を増やすことも交通安全意識の高揚には有効である。

## (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を充実させる。

## (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関と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を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

このほか、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、交通事故の被害者等に対し一層の被害者支援の充実を図るものとする。



# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通の現状・推移

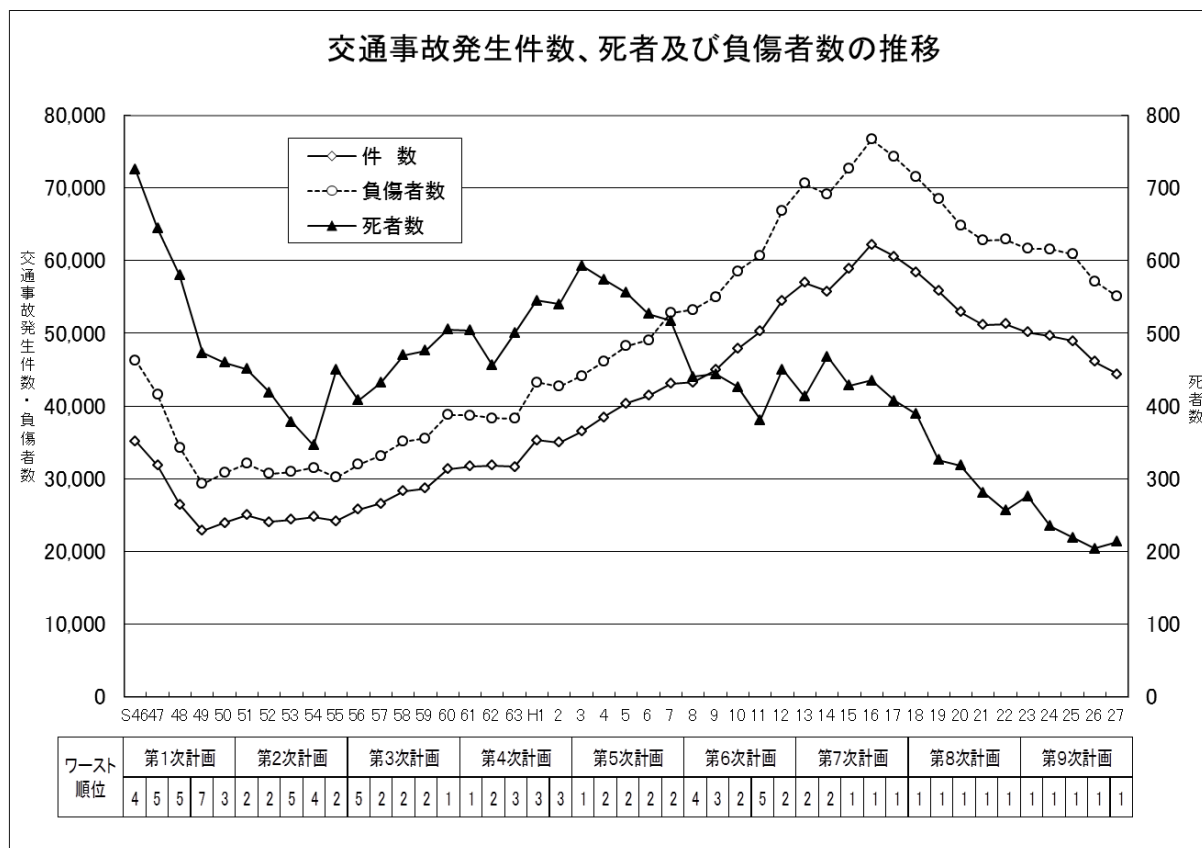
### 1 交通事故の発生状況

本県の交通事故死者数は、昭和44年の912人をピークに、昭和45年から10年連続して減少し、その後、平成に入って第二次交通戦争と呼ばれる状況を迎え、しばらくは500人台が続くが、平成8年には400人台にまで減少し、平成14年には、468人と、昭和44年のピーク時と比較し、半減するに至った。その後、増減を繰り返しながらも、大局的には減少傾向で推移している。

第9次愛知県交通安全計画（以下「第9次計画」という。）の計画期間（平成23年度～27年度）においては、計画の目標を「平成27年までに年間の死者数を185人以下、死傷者数を55,000人以下とすることを目指す。」と設定したが、最終年である平成27年は、死者数213人、死傷者数55,283人でいずれの目標も達成することはできなかった。また、死者数の全国順位では、平成15年から平成27年まで、連続して全国ワースト1位という残念な結果となった。

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62,000件、負傷者数が約76,000人にまで達した。その後、減少傾向で推移し、平成27年は、人身交通事故が44,369件、死傷者数が55,283人であった。（図1）

図1



## 〔交通死亡事故の特徴〕

近年の交通死亡事故の発生状況から見た特徴は次のとおりである。

- (1) 65歳以上の高齢者の死者数は減少傾向にあるものの、全死者数の5割を超え（図2）、高齢者の人口構成比（約2割）の2倍以上となっている。さらに、高齢者死者のうち、歩行者が約5割、自転車が約2割と併せて約7割を交通弱者と呼ばれる方が占めており、このうち、約8割が運転免許を保有していない。また、高齢者の運転免許保有者数の増加を反映し、四輪死者数の約4割が高齢者となっている。
- (2) 交差点での死亡事故件数が、全死亡事故件数の約5割を占めている（図3）。このうち、歩行者が約3割、自転車が約3割を占めている。中でも自転車では、信号無視や一時不停止などの自転車側に主な原因がある事故が半数を占めている。また、年齢別では高齢者が約6割を占めている。
- (3) 飲酒運転による悪質な死傷事故に対しては、厳罰化を望む社会的気運が高まり平成14年に危険運転致死傷罪が刑法に新設され、以後、車両等の提供禁止等飲酒周辺者の罰則新設などの法改正がなされ、平成25年に「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）の新設による罰則強化が図られた。こうした厳罰化を背景に、飲酒運転による死亡事故件数は、平成17年以降、概ね減少傾向で推移している。

図2

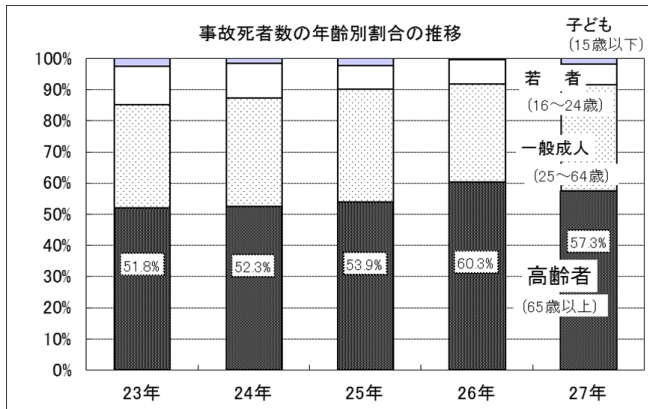
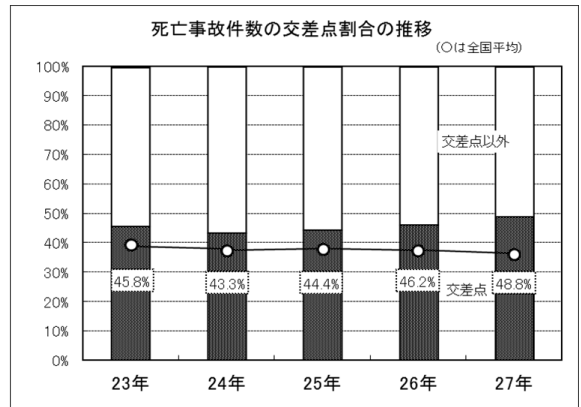


図3



## 2 道路交通情勢の推移

本県の自動車保有台数は、平成12年以降、全国1位で推移しており、平成22年には約500万台となった。特に、自家用乗用車は全自動車保有台数に約8割を占めている。また、他の主要都道府県と比べて自家用車に依存する割合が高くなっている。

また、運転免許人口は全国第4位(①東京 ②神奈川 ③大阪)の約500万人を超え、免許適齢人口の約8割に至っている。とりわけ、65歳以上の高齢者の免許人口は、約98万人と、愛知県内の総免許人口の約2割を占めている。

### 3 交通安全施設の推移

#### (1) 公安委員会が整備する施設

平成26年度末の交通安全施設数は、第1次愛知県交通安全計画の初年度である昭和46年度末と比べ、信号機において6.7倍、横断歩道も6.3倍と着実な伸びを示している。

また、交通管制センターの高度化、信号機の改良や集中制御などの高度化、道路標識の高輝度化等が進んでいる。

#### (2) 道路管理者が整備する施設

平成26年度末の交通安全施設（歩道等及び防護柵）の延長は、昭和46年度末と比べ、歩道等（自転車道を含む。）において4.2倍、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）において昭和51年度末に比べて3.6倍と大幅な伸びを示している。

## 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、一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。また、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗用中の操作による事故の危険性も指摘されている。

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 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

といった8本の柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次の(1)及び(2)の対策に係る視点を重視して対策の推進を図るものとする。

#### (1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

##### ア 高齢者及び子どもの安全確保

本県では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が5割を超えており、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して、外出や移動できる交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進することが重要であり、高齢者が歩行及び自転車を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目するなど、それぞれの特性を理解した対策を構築しなければならない。

前者については、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想

されることから、高齢者が事故を起こさないための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等に関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に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。このため、通学路等における歩道等の安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

#### イ 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、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2割を占め、特に、高齢者の割合は、歩行者では約5割、自転車では約2割を占めている。

安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による安全な歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車は、被害者ばかりでなく、加害者にもなる場合があることから、それぞれの対策を講じる必要があり、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自転車利用者が自動車や歩行者と共存を図ることができる自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。さらに、ルールやマナーに違反する行動が多いのは、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なことが背景にあることから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

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

#### ウ 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。車道幅員5.5メートル未満の道路における交通死亡事故の発生状況を踏まえると、生活道路においては地域の道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための対策等を推進するなど、総合的な対策を一層推進する必要がある。

また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

## (2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

### ア 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや交通事故が発生した場合に速やかな救助・救急を行うシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの普及、啓発に取り組んでいく。

また、今後も産学行政連携により、新たな技術に係る研究開発を積極的に支援していく。

### イ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次愛知県交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々を的確に踏まえた取組を行う。

### ウ 交差点対策の推進

交通事故の過半数が交差点で発生していること及び、幹線道路においては特定の箇所集中していることから、従来より事故の発生する割合の大きい箇所を抽出し、事故の原因を分析した上で、道路拡幅や交差形状の改善など交差点構造の改良を推進するとともに、カラー舗装や路面標示による危険な交通挙動の抑止策により、より広範かつ機動的に対策を進めてきたところである。

こうした取組の結果、対策実施箇所での事故は約3割減少し、また、第9次計画期間中における県内の交差点での交通事故は約2割減少するなど、一定の成果を得ている。しかしながら、本県の交通事故情勢は依然として厳しい状況にあるため、対策箇所の効果検証に基づき、現行対策の改善や新たな対策の導入など、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く。

また、交差点事故の特徴や危険性などを広く周知するとともに、参加・体験・実践型の教育方法等により、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る。

### エ 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、人間の成長過程に併せ、生涯にわたる学習を促進して県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。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ある。

このため、「交通安全教育指針」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っていく。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く。学校においては、学習指導要領に基づく、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、「学校保健安全法」（昭和33年法律第56号）に基づき策定する「学校安全計画」により、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車利用に係るものを含めた指導を実施していく。

県、市町村及び関係行政機関並びに交通安全関係団体は、家庭、学校、職場等における交通の安全に関する教育を相互に連携を図りながら協力して推進していく。

#### オ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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努めるなど、これまで以上に地域住民の交通安全対策に対する関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的な参加を呼びかけ、県民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムをそれぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

各市町村で取り組んでいる飲酒運転根絶、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施にあたっての参考となるよう、条例の制定状況等を含め、積極的な情報共有を図っていく。

## 2 交通安全計画における目標

年間の24時間死者数を155人以下

交通事故死傷者数を39,000人以下

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画においては、平成32年までに、交通事故による年間の24時間死者数を155人以下とすることを目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに年間の死傷者数を39,000人以下とすることを目指すものとする。

交通安全基本計画(国)及び愛知県交通安全計画における目標・実数値の推移

区 分	交通安全基本計画(国)	愛知県交通安全計画
第1次計画 (昭和46年度～50年度)	目標値: 歩行者推計死者数約8,000人の半減	目標値: 歩行者、自転車利用者などの事故の半減
	実数値: 昭和50年 歩行者死者数3,732人	実数値: 昭和50年 歩行者・自転車利用者死者数221人
第2次計画 (昭和51年度～55年度)	目標値: 死者数16,765人の半減	目標値: 死傷者数23,000人以下、死者数366人以下
	実数値: 昭和55年 死者数8,760人	実数値: 昭和55年 死傷者数30,612人 死者数450人
第3次計画 (昭和56年度～60年度)	目標値: 死者数8,000人以下	目標値: 死亡事故の長期的な減少傾向を定着化させる
	実数値: 昭和60年 死者数9,261人	実数値: 昭和60年 死者数505人
第4次計画 (昭61年度～平成2年度)	目標値: 死者数8,000人以下	目標値: 交通事故死者数の減少に努める
	実数値: 平成2年 死者数11,227人	実数値: 平成2年 死者数540人
第5次計画 (平成3年度～7年度)	目標値: 死者数10,000人以下	目標値: 交通事故死者数の減少に努める
	実数値: 平成7年 死者数10,684人	実数値: 平成7年 死者数517人
第6次計画 (平成8年度～12年度)	目標値: 死者数平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下	目標値: 交通事故死者数の連続減少に努める
	実数値: 平成12年 死者数9,073人	実数値: 平成12年 死者数450人
第7次計画 (平成13年度～17年度)	目標値: 死者数8,466人以下	目標値: 死者数380人以下
	実数値: 平成17年 死者数6,927人	実数値: 平成17年 死者数407人
第8次計画 (平成18年度～22年度)	目標値: 死者数5,500人以下、死傷者数100万人以下	目標値: 死者数290人以下、死傷者数の確実な減少
	実数値: 平成22年 死者数4,922人 死傷者数901,216人	実数値: 平成22年 死者数256人 死傷者数63,178人
第9次計画 (平成23年度～27年度)	目標値: 死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下	目標値: 死者数185人以下、死傷者数55,000人以下
	実数値: 平成27年 死者数4,117人、死傷者数670,140人	実数値: 平成27年 死者数213人 死傷者数55,283人
第10次計画 (平成28年度～32年度)	目標値: 死者数2,500人以下	目標値: 死者数155人以下
	目標値: 死傷者数50万人以下	目標値: 死傷者数39,000人以下



## 第3節 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (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

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県県民生活部 愛知県建設部  
愛知県教育委員会 愛知県警察本部

#### ア 生活道路等における交通安全対策の推進

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、幹線道路へ自動車交通を転換させるとともに、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30km/hの区域規制等を前提としたゾーン30を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・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や外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン<sup>※1</sup>・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。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、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車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する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して利用できるネットワーク空間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、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する。

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る。さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、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、市町村、地域住民等が連携して効率的・効果的に対策を実施する。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、「通学路交通安全プログラム」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、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラード<sup>※2</sup>の活用の効果を検討し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取組を推進する。

#### 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々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する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。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。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなる安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、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を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(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する。

また、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、市町村の行う条例に基づく放置自転車の撤去に併せ、積極的な取締りを推進する。

## (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

[実施機関] 愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社  
名古屋高速道路公社

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するため、インターチェンジ等の増設による利用しやすい環境を整備するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社  
愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する成果を上げるマネジメントを推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、高規格幹線道路から生活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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

### ア 愛知県事故ゼロプランの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を

推進する。

- (ア) 国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

#### イ 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やビッグデータの活用により潜在的な危険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する。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第10次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る。これらの箇所においては、信号機の新設改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、右折車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置、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する。また、危険な運転を抑制するカラー舗装や路面表示、現道内で構造を改善する1.5車右折帯<sup>※3</sup>や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る。

#### ウ 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、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

## エ 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る。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格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積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい交通環境を整備し、より多くの交通量を分担させることにより道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 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、歩行者専用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、ランプ・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する。
- (オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

## カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施する。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 交通事故のデータ収集、事故要因を的確に分析し、これに基づいた事故対策を策定し、注意喚起看板の設置、区画線の改良等を行う。

- (ウ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資する、より良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策を推進する。
- (エ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS※4）及びETC2.0※5等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

#### キ 改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、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する。
- (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、右折車線の整備、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 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推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ※6、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

#### ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、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推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (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を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、

速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

#### (4) 交通安全施設等整備事業の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

##### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25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。

##### イ 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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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る。

##### ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、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する。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、交差点改良及びカラー舗装や路面表示による減速・注意喚起対策等を実施する。

##### エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、右折車線の整備や信号機の改良、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する。

##### オ 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

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改

良を図る。

具体的には、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るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコン※<sub>1</sub>の整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS※<sub>7</sub>）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住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を積極的に推進するとともに、標識BOX、信号機BOX等を活用して、道路利用者等からの意見を道路交通環境の整備に反映する。

#### キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者等により組織している愛知県道路交通環境安全推進連絡会議、交通死亡事故抑止対策アドバイザー会議等を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### (5) 歩行者空間のバリアフリー化

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。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する。

### (6) 無電柱化の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト削減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。



## (7) 効果的な交通規制の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

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る。

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する。

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する。

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する。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

## (8) 自転車利用環境の総合的整備

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県振興部 愛知県建設部 愛知県警察本部

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

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や警察などの関係機関が自転車ネットワークの作成や道路空間

の整備、通行ルールの徹底を図るために「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策やルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

#### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市町村、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、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整理・撤去等の推進を図る。

### (9) 高度道路交通システムの活用

〔実施機関〕 東海総合通信局 中部運輸局 中部地方整備局 愛知県警察本部  
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである高度道路交通システム（ITS<sup>※8</sup>）を引き続き推進する。そのため、平成25年6月に閣議決定され、平成28年5月に改定された世界最先端IT国家創造宣言<sup>※9</sup>に基づき、産学行政が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

#### ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>※4</sup>）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン<sup>※1</sup>、ETC2.0<sup>※5</sup>等のインフラの整備を推進する（名古屋高速道路公社では試行を含め、実現に向け検討する。）とともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報<sup>※10</sup>等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

#### イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用し

て新交通管理システム（U T M S※7）の開発・整備を行うことにより I T Sを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

#### ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

I T Sの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産学行政が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる運転環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム（D S S S※11）の導入・整備を推進する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用支援システム（T S P S※12）の整備を推進する。

#### エ E T C 2.0の推進

E T Cの通信技術をベースとしたE T C 2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。E T C 2.0対応カーナビ及びE T C 2.0車載器により、E T Cに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、E T C 2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

#### オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において I T S技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（P T P S※13）及び車両運行管理システム（M O C S※14）の整備を推進する。

### (10) 交通需要マネジメントの推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県振興部 愛知県警察本部

#### ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、公共車両優先システム（P T P S※13）の整備を推進するほか、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持を図るための施策を展開する。

また、クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかし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。）を県民運動として推進する。そのため、エコモビの実践を呼びかける普及啓発活動に取り組むとともに、エコ通勤への転換促進やパークアンドライドの普及拡大など、公共交通機関への転換を図る。

さらに、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を促進し、交通結節機能を強化する。

#### イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOC S※14）の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

### (11) 災害に備えた道路交通環境の整備

〔実施機関〕 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部

#### ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、東海地震・東南海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、高規格幹線道路等の整備を推進するとともに「第3次あいち地震対策アクションプラン」に基づき橋梁の耐震補強、道路斜面の落石等危険箇所対策及び無電柱化を推進する。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。併せて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

#### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、「災害対策基本法」（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

## 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に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等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等の提供を推進する。

また、民間事業者が保有するプローブ情報<sup>※10</sup>を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

## (12) 総合的な駐車対策の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

### ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、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する。

### イ 違法駐車対策の推進

(ア) 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「駐車監視員活動ガイドライン」によるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、「ガイドライン」の見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

### 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、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

(イ) 大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に促進する。

#### 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、県民への広報・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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、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。

#### オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町村や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

### (13) 道路交通情報の充実

[実施機関] 東海総合通信局 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部  
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

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する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

#### ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン<sup>※1</sup>、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等

の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、高度道路交通システム（ITS<sup>※8</sup>）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>※4</sup>）やETC2.0<sup>※5</sup>の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

#### イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

#### ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した「道路交通法」（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた「交通情報の提供に関する指針」（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

#### エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

### (14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部

中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

#### 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臨むものとする。

(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、強力な指導取締りにより、その排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、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積極的に行い、道路ふれあい月間等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(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する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や道の駅等の休憩施設等の整備を推進する。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、「愛知県建設部方針2020」に基づき、都市公園等の整備を推進する。

(ア) 住区基幹公園の整備

住民の住みよい環境づくりに資する街区公園、近隣公園等の整備を推進する。

(イ) 緑道の整備

安全で快適な歩行空間の確保のため緑道の整備を推進する。

(ウ) その他の公園緑地

地域の実情に併せ、計画的な整備を推進する。



〔都市公園の現況〕（平成26年3月31日現在）

種 別	箇所数	面積 (ha)	
住区基幹公園	街区公園	3,547	860.24
	近隣公園	318	546.30
	地区公園	83	420.06
都市基幹公園	総合公園	39	806.87
	運動公園	48	581.26
特殊公園	風致公園	20	330.36
	動植物公園	5	153.84
	歴史公園	20	33.61
	墓園	13	169.58
大規模公園	広域公園	9	822.74
国営公園		1	99.88
緩衝緑地		10	74.22
都市緑地		292	543.46
都市林		3	5.78
広場公園		29	3.52
緑道		60	154.66
合計		4,497	5,606.37

エ 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う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を推進する。

## 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

[実施機関] 愛知県県民生活部 愛知県健康福祉部 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

#### 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・保育所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、長期的な見通しをもって計画的に指導するとともに、日常的な指導を積み重ねることによって、安全な交通の習慣を身に付けさせるように努める。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交通安全教育に努める。

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、親子での実習など、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。

児童館及び児童遊園においては、主として幼児を対象に、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、保護者等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

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・保育所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など、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。

#### 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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車

の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

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通学路における児童に対する安全な行動の指導、学校安全ボランティアによる見守り活動、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。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とする。

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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、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。

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。

#### 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

合的な学習の時間、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、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。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、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等を実施する。

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る。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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、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、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設の活用による高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成について働き掛けを行う。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、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。

#### 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、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、県及び各市町村は、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、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・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する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、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用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。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、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集中的に実施する。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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る。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全ボランティア等による啓発活動や高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

#### 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、地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、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、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の身体障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催に努める。

#### 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する。定住外国人に対しては、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など、効果的な交通安全教育に努めるとともに、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、増加が見込まれる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した広報啓発活動を推進する。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

〔実施機関〕 愛知県県民生活部 愛知県警察本部

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解するための、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するとともに、家庭・地域・職場から着実に交通安全教育を進める。

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、シミュレータ等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育に努める。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県政策企画局 愛知県県民生活部 愛知県健康福祉部  
愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社  
名古屋高速道路公社

#### ア 交通安全運動の推進

県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、県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県民運動として、運動を主唱する愛知県交通安全推進協議会の実施機関・団体が相互に連携して、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、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に夕暮れ時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全県的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、交差点事故の防止等、本県の交通事故情勢等を勘案した事項を設定する。

また、交通安全運動の実施にあたっては、市町村を始め愛知県交通安全推進協議会実施機関・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住民に周知するとともに、出発式等により盛り上げを図り、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

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、住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する。

また、高速道路等関連施設においては、情報板による情報表示や事故防止、落下物防止を啓発するチラシの配布、ラジオスポット等交通安全啓発の広報を行い、安全運転意識の高揚を図る。

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慮する。

#### イ 思いやりの意識と交通マナーの向上の推進

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

## ウ 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

死亡事故の約5割が交差点で発生し、全国平均（35.6%）を上回ることから、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る。

(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、ドライバーからよく見えるように手を挙げ（ハンド・アップ）、感謝の気持ちを表し、横断する。またドライバーは歩行者に思いやりの気持ちを持って停車する。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。

(ロ) 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る。

## 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しなければならないことを理解させる。

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る。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。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、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、こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。



また、「自転車運転者講習制度」を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

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する。

幼児・児童の保護者等に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

参加体験型の出張講座において、自転車シミュレータを活用した講習を行い、各地域における自転車乗用中の事故発生状況や特徴、自転車のルールについて理解させるとともに、安全利用の徹底を図る。

#### 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、平成19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徹底が義務化され、強化が図られたところであるが、更に、着用の効果及び正しい着用方法についての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する（平成27年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、本県では、運転席97.5%（全国98.4%）、助手席94.5%（全国94.6%）、後部座席43.1%（全国35.1%）（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、6月11日～20日、11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を展開する。

また、バス、タクシー等における乗客のシートベルトの着用について、関係事業者等を通じて徹底を図る。

#### 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ける致死率が着用時に比べて高いため、平成11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、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・保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

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、6月11日～20日、11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、その取組を強化する（平成27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77.0%（全国62.7%）、5歳児63.4%（全国38.1%）（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。

また、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size<sup>※16</sup>）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言、また、チャイルドシートを必要とする方々への情報提供として、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知などを推進する。

#### 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、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。また、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る。

また、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。

#### ク 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広

報啓発を引き続き推進するとともに、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、許さないという県民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関が連携して推進する。

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、広報啓発活動を実施する。

また、交通事故に繋がる、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

#### 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、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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・使用の徹底、飲酒運転の根絶、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車排除等を図る。
- (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、市町村、町内会等を通じた広報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、県民の交通安全意識の盛り上げを図る。

#### 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県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積極的に行う。また、他

の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

- (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る。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなど自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ロ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解促進に努める。
- (エ) 県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、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報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・発信に努める。
- (オ) 自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

#### サ 交通死亡事故多発時における緊急対策

交通死亡事故が一定期間、集中的に発生した場合に、県民に対し交通事故への注意を喚起するために、交通死亡事故多発警報などを発令するとともに、県、警察、市町村、関係機関・団体等が連携・協働して総合的かつ集中的な事故防止対策を図る。

### (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県県民生活部 愛知県健康福祉部 愛知県教育委員会  
愛知県警察本部

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する。

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う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡

協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

また、愛知県交通指導員連絡協議会の交通指導員の能力向上に努めるとともに、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うなど、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努め、さらに交通安全の教育指導者として活躍したい人材を交通安全教育ボランティア「かけ橋」として県で登録し、地域からの要望に応じて派遣し、交通安全教育指導を実施する。

また、私立学校に対しては、交通安全運動などの機会を捉え、積極的に交通安全に関する情報・資料の提供により幼児・児童・生徒等への交通安全教育の一層の推進を図る。

#### (5) 住民の参加・協働の推進

〔実施機関〕 愛知県県民生活部 愛知県建設部 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住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、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行うヒヤリハットマップの作成や交通安全総点検、「通学路交通安全プログラム」に基づく点検等の住民が積極的に参加できる仕組みづくりをするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標の設定などの交通安全対策を推進する。

また、従業員に対する交通安全啓発はもとより、街頭啓発活動や顧客等への注意喚起等の交通安全対策を自主的かつ積極的に実施している企業等を交通安全パートナーシップ企業として位置付け、これを広く募集し、県のホームページ等で公表するとともに、啓発資材や情報等の積極的な提供など、自主交通安全活動の一層の促進を図る。

### 3 安全運転の確保

#### (1) 運転者教育等の充実

[実施機関] 中部運輸局 愛知県振興部 愛知県県民生活部 愛知県教育委員会  
愛知県警察本部

#### ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

##### (ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。また、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

##### (イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

#### イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・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る。

特に、飲酒運転の再発を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。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る。

#### ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習ほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。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る。

#### エ 高齢運転者対策の充実

##### (ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

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る。

##### (イ) 臨時適性検査等の確実な実施

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、停止することとなった。

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者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

#### (ウ) 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る。

#### (エ) 高齢者支援施策の推進

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、関係機関・団体等が連携し、運転経歴証明書制度の周知に努める。

また、住民の足である公共交通の確保・充実に向けた公共交通事業者、市町村及び関係機関の取組に対し助言、調整を行い支援する。

#### オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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、6月11日～20日、11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する。

#### カ 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する。

#### キ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

#### ク 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ほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時

適正検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

## (2) 適正な運転免許行政の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定しているか検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

## (3) 安全運転管理の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるために安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。



#### (4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

[実施機関] 中部運輸局

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた「事業用自動車総合安全プラン」に基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

##### ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者の受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

##### イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

「労働基準法」（昭和22年法律第49号）を始めとする関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

さらに、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を実施し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する事業用自動車総合安全情報システムを構築し、効率的・効果的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

#### ウ 飲酒運転等の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導をするとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督の徹底を事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

#### エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV<sup>※17</sup>装置や運行管理に資する機器等の普及に努める。

また、自動車のICT<sup>※15</sup>化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術<sup>※18</sup>により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

#### オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

#### カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的な問題の更なる解明やより客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

#### キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルの周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドッグ等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

#### ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称Gマーク事業）を促進する。

また、国、市町村、民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら当該事業所が積極的に選択されるよう努める。

### (5) 交通労働災害の防止等

[実施機関] 愛知労働局

#### ア 交通労働災害の防止

事業場に対して、「交通労働災害防止を図るためのガイドライン」（平成25年5月28日基発第0528第2号厚生労働省改定）の周知徹底を図るため、当該ガイドライン概要を掲載した愛知労働局作製リーフレット「交通労働災害防止のために」を活用し、以下の事項の事業者による取組を推進させ、交通労働災害の防止を図る。

- ・事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立
- ・疲労等による交通労働災害防止のための睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理
- ・雇入れ時、日常における安全教育、安全情報の提供等
- ・健康診断の実施とその結果に基づく事後措置等の健康管理
- ・交通労働災害防止大会の開催等による交通労働災害防止に対する意識の高揚
- ・実際に荷を運搬する事業者・荷主及び元請け事業者と協働による各種配慮等

上記の対策が効果的に実施されるよう、労働者に自動車等の運転を行わせる事業者が関係する事業者団体、陸上貨物事業労働災害防止協会愛知県支部等と連携し事業者への啓発を行う。

道路貨物運送業については、走行計画の作成及び指示、走行経路の決定、乗務状況の把握や乗務開始前の点呼、荷役作業を行わせる場合の措置等を徹底するために個別指導や集団指導を

実施する。また、第三次産業、建設業、製造業等取組の不十分な業種を対象として、交通労働災害防止に関する管理者の選任や自動車運転者に対する教育等を関係災害防止団体との連携・協力を得て実施することにより、交通労働災害防止活動を推進する。

#### イ 自動車運転者の労働時間等の労働条件確保

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の関係労使の遵守のための自主的な取組を促進することを主眼として以下の事項を重点に監督指導を実施する。

- ・過重労働による健康障害防止対策
- ・累進歩合制度の廃止を含む労働時間等の取扱い及び賃金制度に関する基準の遵守徹底
- ・陸運関係機関、警察との相互通報制度の円滑な運営

### (6) 道路交通に関連する情報の充実

〔実施機関〕 名古屋地方気象台 愛知県防災局 中日本高速道路株式会社

#### ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の流出等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図る。

#### イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象についての的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ICT※15）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

また、道路管理者は道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

## 4 車両の安全性の確保

### (1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

[実施機関] 中部運輸局

#### ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める「道路運送車両の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号）について、平成27年度に開催した交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においてもシートベルトやエアバック等を含めた乗員並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

#### イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV※17）について、産学行政の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を進める。

安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムについて、ドライバーの理解に努める。

### (2) 自動車アセスメント情報の提供等

[実施機関] 中部運輸局

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

### (3) 自動車の検査及び点検整備の充実

[実施機関] 中部運輸局

#### ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に併せて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、「道路運送車両法」（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

#### イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

#### ウ 自動車点検整備の充実

##### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、自動車点検整備推進運動を関係者の協力の下に全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

##### (イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に不正改造車を排除する運動を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(㊦) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(㊧) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(㊨) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(4) リコール制度の充実・強化

〔実施機関〕 中部運輸局

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供を行う。

**(5) 自動車安全に係る技術開発等の推進**

[実施機関] 愛知県産業労働部

自動車安全技術の面から死亡事故の減少等に取り組むため、産学行政で構成する自動車安全技術プロジェクトチームにおいて、自動車安全技術に係る研究開発や普及の取組を推進する。

**(6) 自転車の安全性の確保**

[実施機関] 中部経済産業局 愛知県県民生活部 愛知県警察本部

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、自転車が加害者となる事故により、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、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器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。



## 5 道路交通秩序の維持

### (1) 交通の指導取締りの強化等

[実施機関] 愛知県警察本部

#### ア 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する。

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する。

#### (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、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、県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する。

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する。また、引き続き、子ども、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する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。

#### (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る。

#### (ロ) 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する。

#### イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

#### ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を分析するとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

### (2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

#### ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

悪質かつ危険な運転行為による事故事件に対しては、初動捜査の段階から「自動車運転死傷処罰法」第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件を視野に入れた捜査の徹底を図る。

#### イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

#### ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

### (3) 暴走族等対策の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県県民生活部 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

#### ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、「暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成14年条例第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う。

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する。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する。

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する。

#### イ 暴走行為阻止のための環境整備

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う。

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ずる。

#### ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

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等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う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

## 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る。また、暴力団とかか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する。

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る。

また、暴走行為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う。

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する。

## 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の防止、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないために、不正改造車を排除する運動等を通じ、全県的な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う。

また、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う。

その他、違法行為を敢行する旧車會グループに対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを推進する。

## 6 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

[実施機関] 愛知県防災局 愛知県健康福祉部 愛知県教育委員会 愛知県警察本部  
中日本高速道路株式会社

#### 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する。

#### 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災害医療チーム（DMA T<sup>※19</sup>）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 自動体外式除細動器の使用も含め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<sup>※20</sup>が応急手当を実施することにより、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等による普及啓発活動を推進する。

このため、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の育成を積極的に行うほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。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る。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

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、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る。

#### 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、県内全ての消防機関において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、薬剤投与及び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。

#### 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する。

#### カ 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の状況把握、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連携を含めて、救急業務における愛知県防災ヘリコプター「わかしゃち」の運用体制の充実を図る。

#### キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

#### ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、沿線市町村等と協力して「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、中日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、中日本高速道路株式会社がインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、中日本高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

#### ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST<sup>※21</sup>）の整備を図る。

#### コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの対応

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重傷度合いの判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示させるための自動通報などにより緊急車両の迅速な現場急行を可能とする緊急通報システム（HELP<sup>※22</sup>）や事故自動通報システム（ACN<sup>※23</sup>）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

## (2) 救急医療体制の整備

[実施機関] 愛知県健康福祉部

### ア 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を、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を、より一層充実していく。なお、救命救急センターについては評価を実施することにより、その質の向上を図る。

さらに、救急医療施設から収集した情報を消防機関等へ提供することにより、救急医療体制が有効に運用されるための調整を行う救急医療情報センターのさらなる充実を図る。

### イ ドクターヘリ事業の推進

交通事故現場で、負傷した患者への救命医療を速やかに行うとともに、救急医療施設へ搬送することによって、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事業を引き続き推進する。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

[実施機関] 愛知県健康福祉部

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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等の促進を図る。

## 7 被害者支援の充実と推進

### (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

[実施機関] 中部運輸局

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行防止を徹底する。

### (2) 損害賠償の請求についての援助等

[実施機関] 愛知県県民生活部 愛知県警察本部

#### ア 交通事故相談活動の推進

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・情報センター及び各県民相談室は、市町村、日弁連交通事故相談センター及び交通事故紛争処理センターなど民間の関係機関・団体との連絡協調を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、本県及び市町村の相談員に対し研修等を実施し、相談員の資質の向上を図る。

また、ホームページや広報誌等各種の広報媒体を活用し、交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

#### イ 交通事故相談アドバイザー等による交通事故相談活動の推進

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談アドバイザーによる交通事故相談活動を推進する。また、交通安全活動推進センターにおいても交通事故の相談に関する業務を推進する。

### (3) 交通事故被害者支援の充実強化

[実施機関] 中部運輸局 愛知県健康福祉部 愛知県警察本部

#### 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する。

#### 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、活用する。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る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

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る。

#### ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保のため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を図る。また、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築など、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進める。

## 8 研究開発及び調査研究の充実

### (1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県振興部 愛知県建設部 愛知県警察本部  
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

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、情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

#### ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

最先端のICT<sup>※15</sup>を用いて道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、ITS<sup>※8</sup>に関する研究開発を推進する。

##### (ア) ナビゲーションシステムの高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

なお、「交通情報の提供に関する指針」（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害しないための働き掛けを行う。

##### (イ) 安全運転の支援

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産学行政が連携し研究開発等を行う。特に、①DSSS<sup>※11</sup>の実証実験、②ITSスポットを活用した安全運転支援システムの研究開発、③ASV<sup>※17</sup>プロジェクトの研究開発を推進する。

##### (ウ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。

①交差点での効率的な信号制御方式導入についての研究開発

②交通流の分散等を目的として、車載装置等への交通情報を提供するシステムの研究開発

③ART<sup>※24</sup>の実用化等を見据えた公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発

- ④車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
- ⑤交通公害の低減を目指す交通流・量の分散のための情報提供や信号制御手法の研究開発
- ⑥将来の交通渋滞状況等の予測と最適経路の計算等による最適な運転の支援技術の研究開発
- ⑦プローブ情報※10を交通情報提供、信号制御、安全運転を支援するための情報提供等に活用するための手法の研究開発

(エ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(オ) 研究成果の普及・啓発

産学行政が連携してITSに関する研究成果の普及を図ることにより、更なる研究開発を促進する。

(カ) 歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや高齢者、障害者等のための信号機の改良等の研究開発を推進する。

(キ) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 交通安全対策の効果評価の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果について客観的な事前評価、事後評価を実施するとともに、評価を効率的に行うためのデータ収集・分析等の充実を図る。

危険な運転を抑制するカラー舗装や路面標示などの速効対策では、利用者が分かりやすい工法に標準化するとともに、交通挙動の改善状況や事故件数の削減状況から効果の検証を行い、必要に応じて対策の補強や工法の改善を図る。

エ その他研究の推進

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事

故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

## (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設部 愛知県警察本部

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR<sup>※25</sup>）や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。

## 第2章 鉄道交通の安全

人やものを大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上でまたはホームから転落して列車に接触するなどの人身障害事故が発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

### 第1節 全国の鉄道事故のすう勢等

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にあり、平成23年からは800件程度で推移し、27年は742件であった。

また、平成27年の死者数は273人であり、負傷者数は397人であった。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から平成27年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加傾向にある。

### 第2節 交通安全計画における目標

**乗客・乗員の死者数ゼロを目指す。**

**運転事故件数の減少を目指す。**

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、次の諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客・乗員の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指すものとする。

### 第3節 講じようとする施策

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じることがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を併せると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

#### 1 鉄道交通環境の整備

[実施機関] 中部運輸局

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

##### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する

## (2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS<sup>※26</sup>等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については、平成28年6月までに完了するが、これらの装置の整備については引き続き推進の拡大を図る。

## 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

〔実施機関〕 中部運輸局

運転事故の約90%以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

## 3 鉄道の安全な運行の確保

〔実施機関〕 中部運輸局 名古屋地方気象台

重大な列車事故を未然に防止するため鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

### (1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて平成26年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いた、より効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

### (2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が

保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

### (3) 安全上のトラブル情報の分析・活用

鉄道事業者の安全担当者等を対象とした鉄軌道保安連絡会議を開催し、重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

### (4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

### (5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

### (6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

## 4 救助・救急活動の充実

〔実施機関〕 中部運輸局

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。



## 5 被害者支援の推進

[実施機関] 中部運輸局

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室において、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネート機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を行う。関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

## 6 鉄道事故等の原因究明と再発防止

[実施機関] 中部運輸局

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、現地へ職員を派遣するとともに、事故調査結果等を鉄軌道事業者へ情報提供し鉄道事故等の再発防止を図る。

## 第3章 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

### 第1節 全国の踏切事故のすう勢等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は242件、死傷者数は206人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

また、近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めている、ことなどが挙げられる。

### 第2節 交通安全計画における目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、次の諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指すものとする。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

〔実施機関〕 中部運輸局 中部地方整備局 愛知県建設部

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設にあたっては、極力立体交差化を図る。

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や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による抜本対策と構造の改良等による速効対策の両輪による総合的な対策を促進する。

### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県警察本部

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

### 3 踏切道の統廃合の促進

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県建設部

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性に鑑み、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

### 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県建設部 愛知県警察本部

緊急に対策が必要な踏切道は、踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

# 用語解説

## ※1 【光ビーコン】 P11、P18、P20、P24

交差点などに設置された、光を用いて車載機との双方向通信を行うもの。車両の存在を感知する車両感知器としての機能も持っている。

## ※2 【ライジングボラード】 P12

円筒形のボラード（車止め）が機械式で昇降するもの。

## ※3 【1.5車右折帯】 P14

直進車線と右折車線の境界標示を施さず、右折車線相当の通行帯を確保するよう、ふくらみを持たせたもの。

## ※4 【道路交通情報通信システム（VICS）】 P16、P20、P25

Vehicle Information and Communication Systemの略

道路交通情報通信システム。ITSの一種で、ドライバーの利便性向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をナビゲーションシステム等の車載器へリアルタイムに提供する情報通信システム。

## ※5 【ETC2.0】 P16、P20、P25

Electronic Toll Collection Systemの略

従来のETCの高速道路利用料金収受機能だけではなく、渋滞回避や安全運転支援などのドライバーに有益な情報を提供するサービス。

## ※6 【ペDESTリアンデッキ】 P16

歩行者専用道。歩行者のための広場。

## ※7 【新交通管理システム（UTMS）】 P18、P21

Universal Traffic Management Systemの略

光ビーコン※1を用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム。

※8 【高度道路交通システム（ITS）】 P20、P25、P60、

Intelligent Transport Systemsの略

情報技術を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決を図る新しい交通システム。

※9 【世界最先端IT国家創造宣言】 P20

政府が、成長戦略の柱として情報通信技術（IT）を経済成長のエンジンと位置付け、閉塞感を打破して再生する我が国を牽引することを企図し、政府のIT戦略として、世界最高水準のIT利活用社会を実現するために策定。（決定：平成25年6月14日、改定：平成28年5月20日）

※10 【自動車走行履歴（プローブ）情報】 P20、P23、P61

自動車が走行した位置や車速などの情報。

※11 【安全運転支援システム（DSSS）】 P21、P60

Driving Safety Support Systemsの略

ドライバーへ車両周辺の危険要因等の注意情報を視覚・聴覚情報により提供するシステム。

※12 【信号情報活用運転支援システム（TSPS）】 P21

Traffic Signal Prediction Systemsの略

道路脇に設置された高度化光ビーコン※1から取得できる信号情報と自車の位置や速度の情報を  
用いて、信号のある交差点での円滑な運転を支援するシステム。

※13 【公共車両優先システム（PTPS）】 P21

Public Transportation Priority Systemの略

バスなどの公共車両の優先通行を確保するシステム。

※14 【車両運行管理システム（MOC S）】 P21、P22

Mobile Operation Control Systemsの略

商用車などの車両運行管理を支援するシステム。

※15【ICT】P24、P44、P46、P48、P60、P66、P70

Information & Communications Technologyの略

日本では、情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語として当初は「IT」が普及したが、国際的にはICTを広く使用されていることから現在、日本でも「ICT」を用いるケースが多い。

※16【i-Size】P36

イギリスで施行されたチャイルドシートの新たな安全基準。

側面衝突時における子どもの保護強化のため、製品の承認に際し、側面衝突テストを導入。

日本では、平成26年に側面衝突試験が導入され安全基準として用いている。

※17【ASV】P44、P47、P60

Advanced Safety Vehicleの略

高度道路交通システム（ITS）の一部で、自動車にさまざまな先端技術を用い車両そのものが運転を支援する車両。

※18【テレマティクス技術】P44

「テレコミュニケーション」と「インフォマティクス」を組み合わせた造語。

カーナビやGPSなどの車載機と移動体通信システムを利用して、カーナビの地図更新、エアバッグと連動した緊急通報等の情報やサービスを提供。

※19【災害医療チーム（DMAT）】P55

Disaster Medical Assistance Teamの略

災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム。

※20【バイスタンダー】P55

救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者等。

※21【現場急行支援システム（FAST）】P56

緊急車両を優先的に走行させる信号制御を行うことで、現場に到着する時間短縮と緊急走行起因の交通事故防止を目的としたシステム。

※22【緊急通報システム（HELP）】P56

運転中の事故等、緊急事態発生時に救援機関へ位置情報通報を発信するシステム。

※23【事故自動通報システム（ACN）】 P56

Automatic Collision Notificationの略

エアバッグが作動するような大きな事故が発生した際に自動的に救急コールセンターへ通報するシステム。

※24【ART】 P60

Advanced Rapid Transitの略

次世代公共道路交通システム。

バス車両と交通インフラを活かし、定時性、速達性、大量輸送能力、存在感、ユニバーサルデザインにおいて、従来のバスの機能を日本の都市交通ニーズに合わせて大幅に高度化したシステム。

※25【イベントデータレコーダー（EDR）】 P62

Event Data Recorderの略

衝突時のエアバッグ作動等を条件に事故時の車両のスピード、ブレーキの作動の有無等を記録する車載装置。

※26【ATS】 P65

自動列車停止装置 Auto matic Train Stopの略

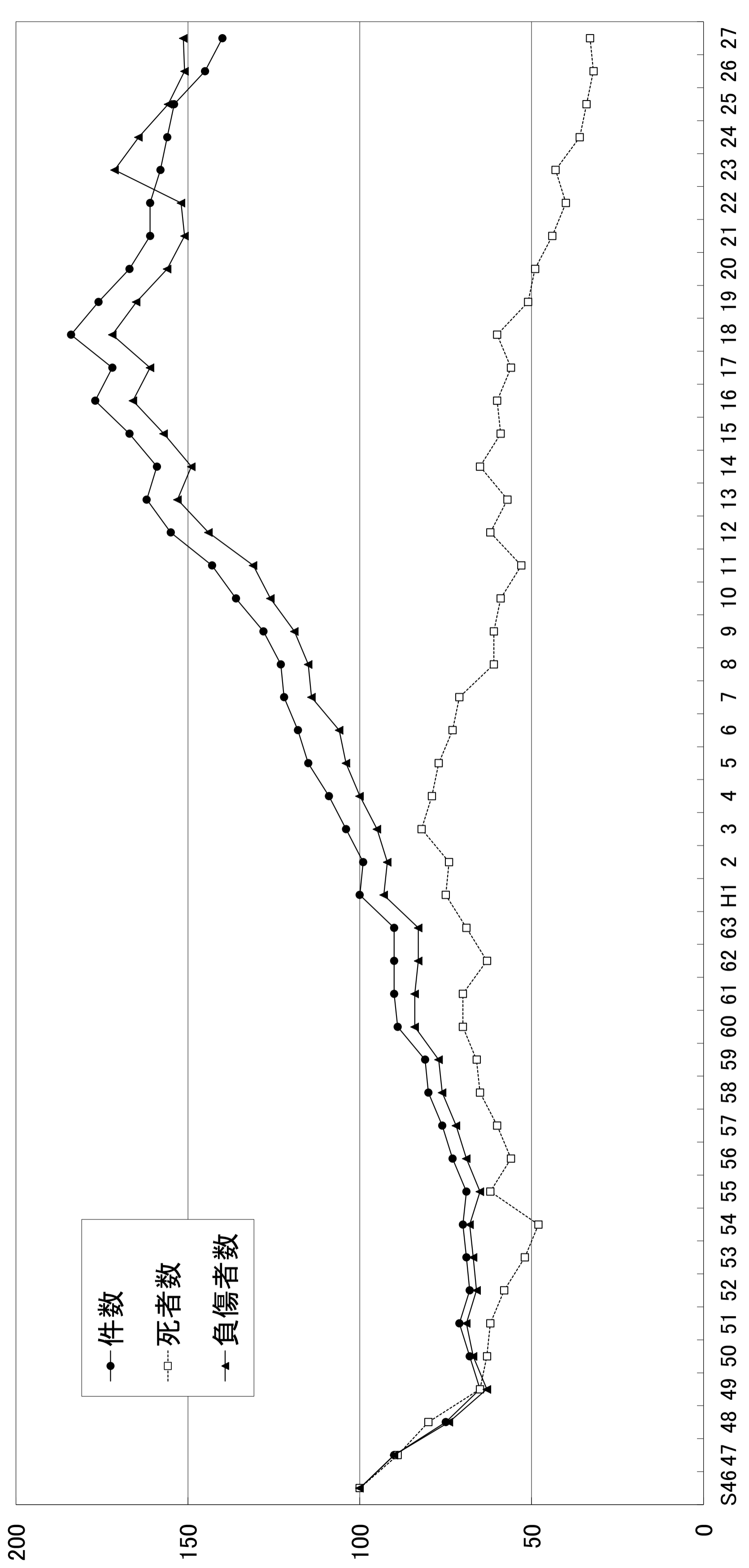
停止（赤）を現示する信号機からある程度手前の位置に列車がさしかかったとき、運転台のベルが警報を発し、運転士が所定の確認をしないと自動的にブレーキがかかり停止させるシステム。



# 参 考 资 料



表1 交通事故発生状況の推移(指数グラフ)

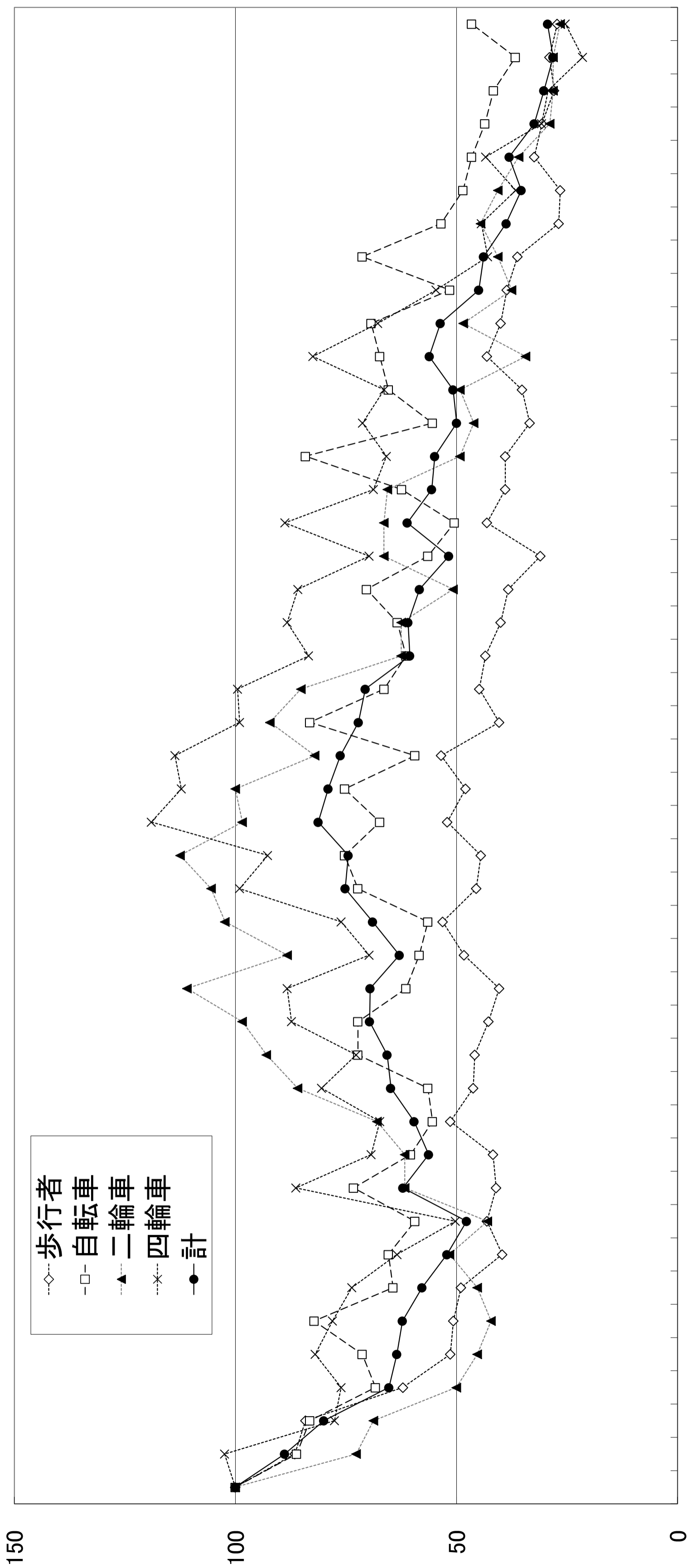


区分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
件数	35,189 (100)	31,796 (90)	26,449 (75)	22,833 (65)	23,932 (68)	25,002 (71)	24,065 (68)	24,384 (69)	24,764 (70)	24,174 (69)	25,766 (73)	26,605 (76)	28,275 (80)	28,678 (81)	31,342 (89)	31,679 (90)	31,831 (90)	31,621 (90)	35,312 (100)	34,949 (99)	36,497 (104)	38,453 (109)	40,351 (115)	41,406 (118)	43,087 (122)	43,278 (123)	44,960 (128)	47,871 (136)	50,295 (143)	54,489 (155)	56,948 (162)	55,781 (159)	58,881 (167)	62,225 (177)	60,592 (172)	58,398 (166)	55,841 (159)	52,954 (150)	51,300 (145)	51,291 (146)	50,117 (142)	49,651 (141)	48,949 (139)	46,131 (131)	44,369 (126)
死者	725 (100)	644 (89)	580 (80)	473 (65)	460 (63)	451 (62)	419 (56)	378 (52)	346 (48)	450 (62)	408 (56)	432 (60)	470 (65)	476 (66)	505 (70)	504 (70)	456 (63)	500 (69)	545 (75)	540 (74)	593 (82)	574 (79)	556 (77)	527 (73)	517 (71)	440 (61)	444 (61)	426 (59)	381 (53)	450 (62)	413 (57)	468 (65)	428 (59)	435 (60)	407 (56)	389 (54)	326 (45)	318 (44)	281 (39)	256 (35)	276 (38)	235 (32)	219 (30)	204 (28)	213 (29)
ファースト順位	4	5	5	7	3	2	2	2	5	4	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	1	2	2	2	2	4	3	2	5	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
傷者	46,301 (100)	41,525 (90)	34,312 (74)	29,273 (63)	30,806 (67)	30,693 (66)	30,964 (67)	31,519 (68)	30,964 (67)	31,519 (68)	30,162 (65)	33,156 (69)	35,104 (72)	35,538 (76)	38,767 (84)	38,695 (84)	38,243 (83)	38,359 (83)	43,243 (92)	42,678 (92)	44,173 (95)	46,106 (100)	48,230 (104)	49,059 (106)	52,775 (114)	53,257 (115)	55,036 (119)	58,534 (126)	60,684 (131)	66,884 (144)	70,616 (153)	69,078 (149)	72,715 (157)	76,664 (166)	74,314 (161)	68,449 (154)	64,856 (148)	62,922 (136)	61,651 (133)	61,576 (133)	60,867 (131)	57,183 (124)	55,070 (119)		

(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。

2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表2 当事者別交通事故死者の推移(指数グラフ)

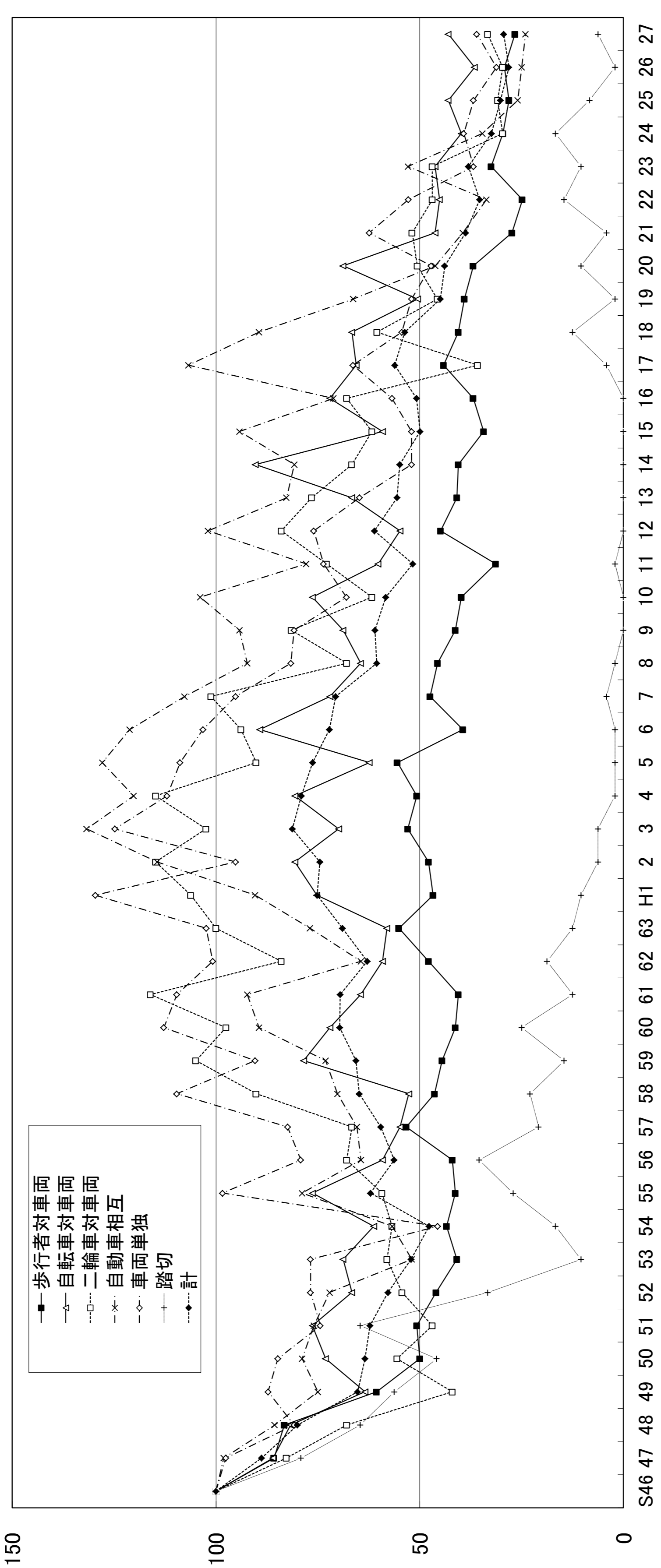


S4647 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 H1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

区分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
歩行者	290 (100)	251 (87)	244 (84)	180 (62)	149 (51)	147 (51)	142 (49)	115 (40)	125 (43)	119 (41)	121 (42)	149 (51)	134 (46)	133 (46)	124 (43)	117 (40)	140 (52)	154 (53)	132 (46)	129 (44)	152 (52)	140 (48)	158 (54)	117 (40)	132 (46)	117 (40)	126 (43)	116 (40)	111 (38)	94 (32)	125 (43)	122 (42)	125 (43)	116 (40)	112 (39)	112 (39)	105 (36)	78 (27)	77 (27)	94 (32)	89 (31)	81 (28)	84 (29)	79 (27)	
自転車	101 (100)	87 (86)	84 (83)	69 (68)	72 (71)	83 (82)	65 (64)	66 (65)	60 (59)	60 (59)	74 (73)	61 (60)	56 (55)	57 (56)	73 (72)	73 (72)	76 (75)	59 (58)	57 (56)	73 (72)	76 (75)	70 (69)	76 (75)	60 (59)	86 (85)	69 (68)	62 (61)	66 (65)	72 (71)	58 (57)	63 (62)	73 (72)	68 (67)	70 (69)	52 (51)	52 (51)	72 (71)	54 (53)	49 (48)	47 (46)	44 (43)	42 (41)	37 (36)	47 (46)	
二輪車	128 (100)	93 (73)	88 (69)	64 (50)	58 (45)	54 (42)	58 (43)	66 (52)	55 (43)	79 (62)	79 (62)	87 (68)	110 (86)	119 (93)	119 (93)	126 (98)	142 (111)	113 (88)	131 (102)	135 (105)	144 (113)	126 (98)	105 (82)	118 (92)	109 (81)	81 (63)	80 (63)	85 (66)	85 (66)	85 (66)	73 (57)	65 (54)	44 (34)	44 (34)	62 (48)	48 (36)	48 (36)	52 (41)	57 (45)	46 (36)	37 (28)	36 (28)	36 (28)	34 (27)	
四輪車	205 (100)	210 (102)	159 (78)	156 (76)	168 (82)	160 (78)	151 (74)	130 (63)	103 (50)	177 (86)	142 (69)	138 (67)	165 (80)	149 (73)	179 (87)	181 (88)	143 (70)	156 (76)	203 (99)	203 (99)	190 (93)	245 (120)	230 (112)	233 (114)	205 (100)	205 (100)	171 (83)	181 (88)	178 (87)	144 (70)	159 (78)	172 (84)	163 (80)	139 (68)	112 (55)	112 (55)	88 (43)	91 (44)	75 (37)	89 (43)	63 (31)	60 (29)	44 (21)	52 (25)	
その他	1 (100)	3 (300)	5 (500)	4 (400)	13 (1300)	7 (700)	3 (300)	1 (100)	3 (300)	1 (100)	5 (500)	2 (200)	4 (400)	2 (200)	2 (200)	3 (300)	2 (200)	1 (100)	2 (200)	2 (200)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (100)	1 (100)	2 (200)	0 (0)	1 (100)	0 (0)	6 (600)	1 (100)	1 (100)	1 (100)	2 (200)	2 (200)	0 (0)	0 (0)	1 (100)	1 (100)	3 (300)	0 (0)	2 (200)	0 (0)	3 (300)	1 (100)
計	725 (100)	644 (89)	580 (80)	473 (65)	460 (63)	451 (62)	419 (58)	378 (52)	346 (48)	450 (62)	408 (56)	432 (60)	470 (65)	432 (60)	505 (70)	504 (70)	456 (63)	500 (69)	545 (75)	545 (75)	540 (74)	593 (82)	574 (79)	556 (77)	527 (73)	517 (71)	440 (61)	444 (61)	426 (59)	381 (53)	468 (62)	428 (56)	435 (60)	407 (54)	389 (54)	326 (45)	318 (44)	281 (39)	256 (35)	276 (38)	235 (32)	219 (30)	204 (28)	213 (29)	

(注) 1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。  
2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表3 事故類型別交通事故死者の推移(指数グラフ)



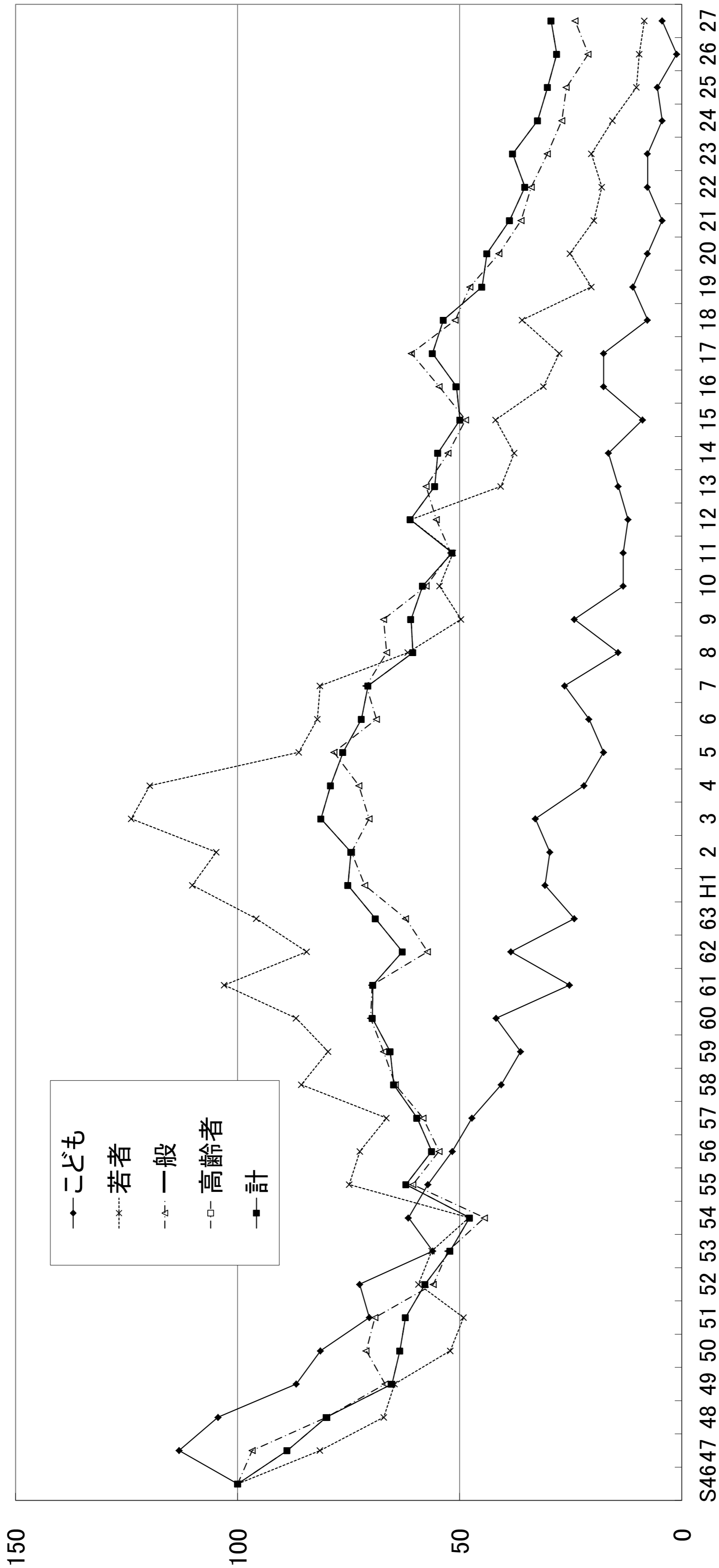
区 分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
歩行者対車両	274	235	228	166	137	139	126	112	119	113	115	146	127	122	113	111	131	151	128	131	145	139	152	108	130	125	113	109	86	123	112	111	94	101	121	111	107	101	75	68	89	81	77	80	73
	(100)	(86)	(83)	(61)	(50)	(51)	(46)	(41)	(43)	(41)	(42)	(53)	(46)	(45)	(41)	(41)	(48)	(55)	(47)	(48)	(53)	(51)	(55)	(39)	(47)	(46)	(41)	(40)	(31)	(45)	(41)	(34)	(37)	(44)	(41)	(39)	(37)	(27)	(25)	(32)	(30)	(28)	(29)	(27)	
自動車対車両	93	80	76	59	68	71	62	64	57	71	55	51	49	73	67	60	55	54	70	75	65	75	58	83	67	60	64	71	56	51	62	84	55	67	61	62	47	64	43	42	43	37	40	34	40
	(100)	(86)	(82)	(63)	(73)	(76)	(67)	(69)	(61)	(76)	(59)	(55)	(53)	(78)	(72)	(65)	(59)	(58)	(75)	(81)	(70)	(81)	(62)	(89)	(72)	(65)	(69)	(76)	(60)	(55)	(67)	(90)	(59)	(72)	(66)	(67)	(51)	(69)	(46)	(45)	(46)	(40)	(43)	(37)	(43)
二輪車対車両	81	67	55	34	45	38	44	47	46	48	55	54	73	85	79	94	68	81	86	93	83	93	73	76	82	55	66	50	59	68	62	54	50	55	29	49	37	41	42	38	38	24	25	24	27
	(100)	(83)	(68)	(42)	(56)	(47)	(54)	(58)	(57)	(59)	(68)	(67)	(90)	(105)	(98)	(116)	(84)	(100)	(106)	(115)	(102)	(115)	(90)	(94)	(101)	(68)	(81)	(62)	(73)	(84)	(77)	(62)	(68)	(36)	(60)	(46)	(51)	(52)	(47)	(30)	(31)	(30)	(33)		
自動車相互	104	102	89	78	82	79	75	54	59	82	67	68	73	76	93	96	67	80	94	119	137	125	133	126	112	96	98	108	81	106	86	84	98	74	111	93	69	48	41	35	55	36	27	26	25
	(100)	(98)	(86)	(75)	(79)	(76)	(72)	(52)	(57)	(79)	(64)	(65)	(70)	(73)	(89)	(92)	(64)	(77)	(90)	(114)	(132)	(120)	(128)	(121)	(108)	(92)	(94)	(104)	(78)	(102)	(83)	(81)	(94)	(71)	(107)	(89)	(66)	(46)	(39)	(34)	(53)	(26)	(25)	(24)	
車両単独	125	122	101	109	106	93	96	96	57	123	99	103	137	113	141	137	126	128	162	119	156	140	136	129	119	102	101	85	92	95	81	65	65	71	83	68	65	59	78	66	46	49	46	39	45
	(100)	(98)	(81)	(87)	(85)	(74)	(77)	(77)	(46)	(98)	(79)	(82)	(110)	(90)	(113)	(110)	(101)	(102)	(130)	(95)	(125)	(112)	(109)	(103)	(95)	(82)	(81)	(68)	(74)	(76)	(65)	(52)	(52)	(57)	(66)	(35)	(36)	(31)	(35)	(31)	(35)	(36)	(31)	(35)	(31)
踏切	48	38	31	27	22	31	16	5	8	13	17	10	11	7	12	6	9	6	5	3	3	1	1	2	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	6	1	5	2	7	5	8	4	1	3
	(100)	(79)	(65)	(56)	(46)	(65)	(33)	(10)	(17)	(27)	(35)	(21)	(23)	(15)	(25)	(13)	(19)	(13)	(10)	(6)	(6)	(2)	(2)	(4)	(2)	(4)	(2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	589	573	553	523	512	439	442	423	375	443	403	398	362	368	407	389	326	318	281	256	276	235	219	204	213
	(100)	(89)	(80)	(65)	(63)	(62)	(58)	(52)	(48)	(48)	(56)	(60)	(65)	(66)	(70)	(70)	(63)	(69)	(75)	(74)	(81)	(79)	(76)	(72)	(71)	(61)	(61)	(61)	(58)	(52)	(61)	(56)	(50)	(51)	(56)	(54)	(45)	(44)	(39)	(35)	(38)	(32)	(30)	(28)	(29)

(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。

2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

3. 平成25年に、平成3年以降の統計が修正されたが、平成3年から平成16年までの数値については、データがないため修正前数値。

表4 年齢別交通事故死者の推移(指数グラフ)



区分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
こども	91 (100)	103 (113)	95 (104)	79 (87)	74 (81)	64 (70)	66 (73)	51 (56)	56 (62)	52 (57)	52 (57)	47 (52)	43 (47)	37 (41)	33 (36)	38 (42)	23 (25)	35 (38)	22 (24)	28 (31)	27 (30)	30 (33)	20 (22)	20 (22)	17 (19)	19 (21)	24 (26)	13 (14)	22 (24)	12 (13)	10 (11)	14 (15)	21 (23)	9 (10)	21 (23)	16 (18)	7 (8)	10 (11)	7 (8)	4 (4)	7 (8)	4 (4)	5 (5)	1 (1)	4 (4)	
若者	167 (100)	136 (81)	112 (67)	108 (65)	87 (52)	82 (49)	99 (59)	94 (56)	80 (48)	125 (75)	121 (72)	111 (66)	111 (66)	143 (86)	133 (80)	145 (87)	172 (103)	141 (84)	184 (110)	184 (110)	175 (105)	208 (125)	200 (120)	144 (86)	137 (82)	136 (81)	104 (62)	83 (50)	92 (55)	86 (51)	103 (62)	70 (42)	68 (41)	74 (44)	58 (35)	46 (28)	60 (36)	34 (20)	42 (25)	33 (20)	30 (18)	34 (20)	26 (16)	17 (10)	16 (10)	14 (8)
一般	304 (100)	294 (97)	243 (80)	203 (67)	216 (71)	210 (69)	170 (56)	160 (53)	135 (44)	184 (61)	166 (55)	177 (58)	196 (64)	204 (67)	204 (67)	213 (70)	212 (70)	174 (57)	189 (62)	217 (71)	226 (74)	217 (71)	221 (73)	239 (79)	211 (69)	220 (72)	202 (66)	205 (67)	177 (58)	162 (53)	174 (57)	200 (66)	178 (59)	197 (65)	185 (61)	155 (93)	145 (87)	125 (75)	110 (66)	103 (62)	92 (55)	82 (49)	82 (47)	79 (38)	64 (38)	73 (44)
高齢者	163 (100)	111 (68)	130 (80)	83 (51)	83 (51)	95 (58)	84 (52)	73 (45)	75 (46)	89 (55)	74 (45)	101 (62)	106 (65)	109 (67)	109 (67)	97 (60)	106 (65)	129 (79)	116 (71)	138 (82)	112 (69)	138 (85)	133 (82)	156 (96)	160 (96)	137 (84)	121 (74)	134 (82)	145 (89)	121 (74)	163 (100)	150 (92)	179 (110)	167 (102)	159 (98)	160 (98)	137 (84)	144 (88)	134 (86)	116 (71)	143 (88)	123 (75)	118 (72)	123 (75)	122 (75)	
計	725 (100)	644 (89)	580 (80)	473 (65)	460 (63)	451 (62)	419 (58)	378 (52)	346 (48)	450 (62)	408 (56)	432 (60)	470 (65)	505 (70)	504 (70)	545 (75)	500 (69)	456 (63)	545 (75)	545 (75)	540 (74)	593 (82)	574 (79)	527 (77)	527 (77)	517 (73)	440 (61)	444 (61)	426 (59)	381 (53)	450 (62)	413 (57)	468 (65)	428 (59)	435 (60)	407 (56)	389 (54)	326 (45)	318 (44)	281 (39)	256 (35)	276 (38)	235 (30)	219 (28)	204 (28)	213 (29)

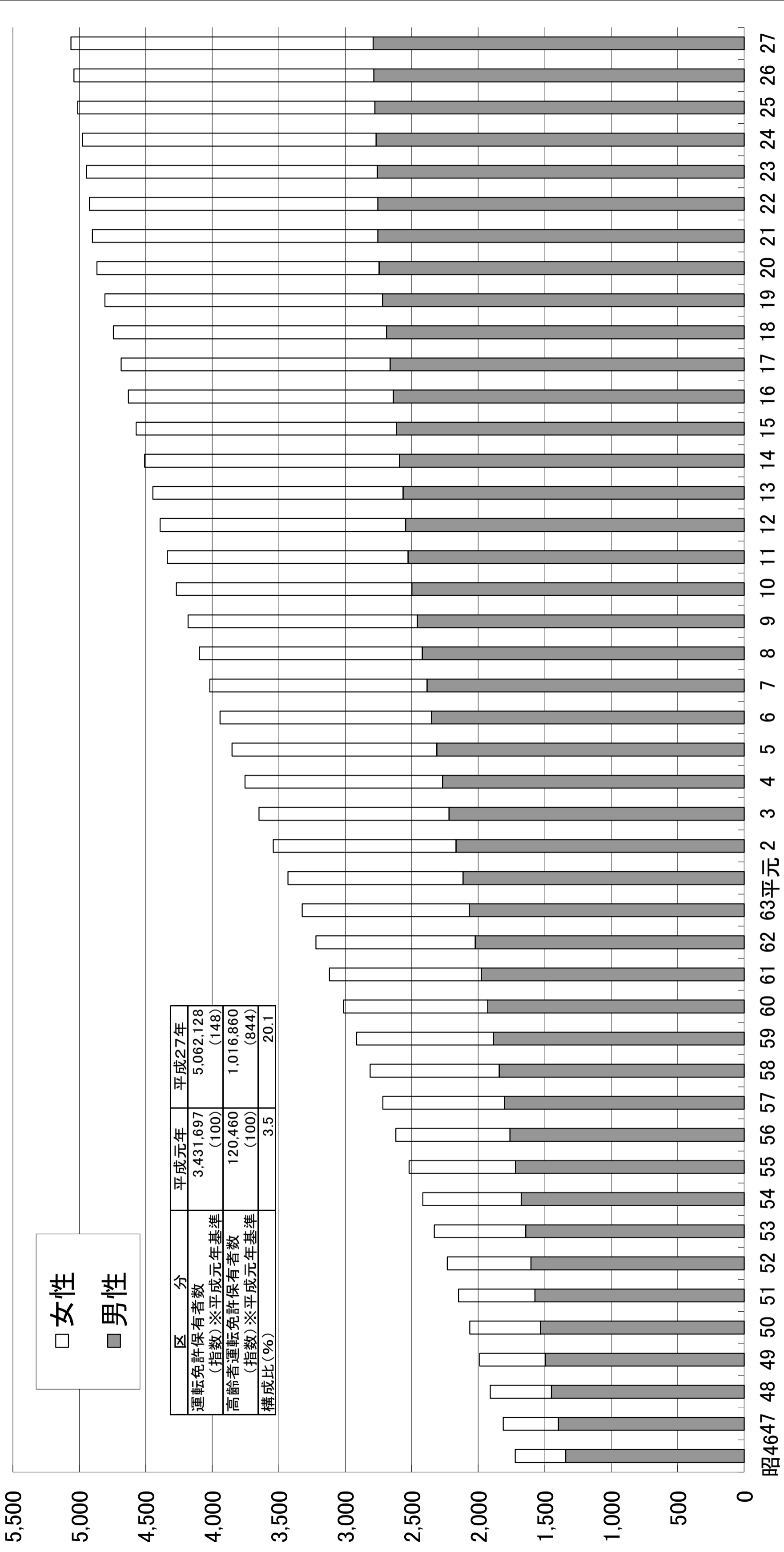
(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。  
2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表5 自動車保有台数

区 分	自動車保有台数			一台当たりの人口		
	平成23年	平成27年	伸び率(%)	平成23年	平成27年	伸び率(%)
北 海 道	3,663,809	3,739,544	2.07	1.5	1.4	△ 4.13
東 京	4,425,507	4,425,332	△ 0.00	3.0	3.1	2.46
神 奈 川	3,953,748	4,005,762	1.32	2.3	2.3	△ 1.30
愛 知	4,998,318	5,176,802	3.57	1.5	1.4	△ 2.61
大 阪	3,697,649	3,749,021	1.39	2.4	2.4	△ 1.66
兵 庫	2,963,876	3,026,075	2.10	1.9	1.8	△ 2.85
福 岡	3,231,083	3,350,363	3.69	1.6	1.5	△ 3.12

(注)数値は、自動車保有車両数月報(国土交通省)による。(各年12月末)

表6 運転免許保有人口男女別推移



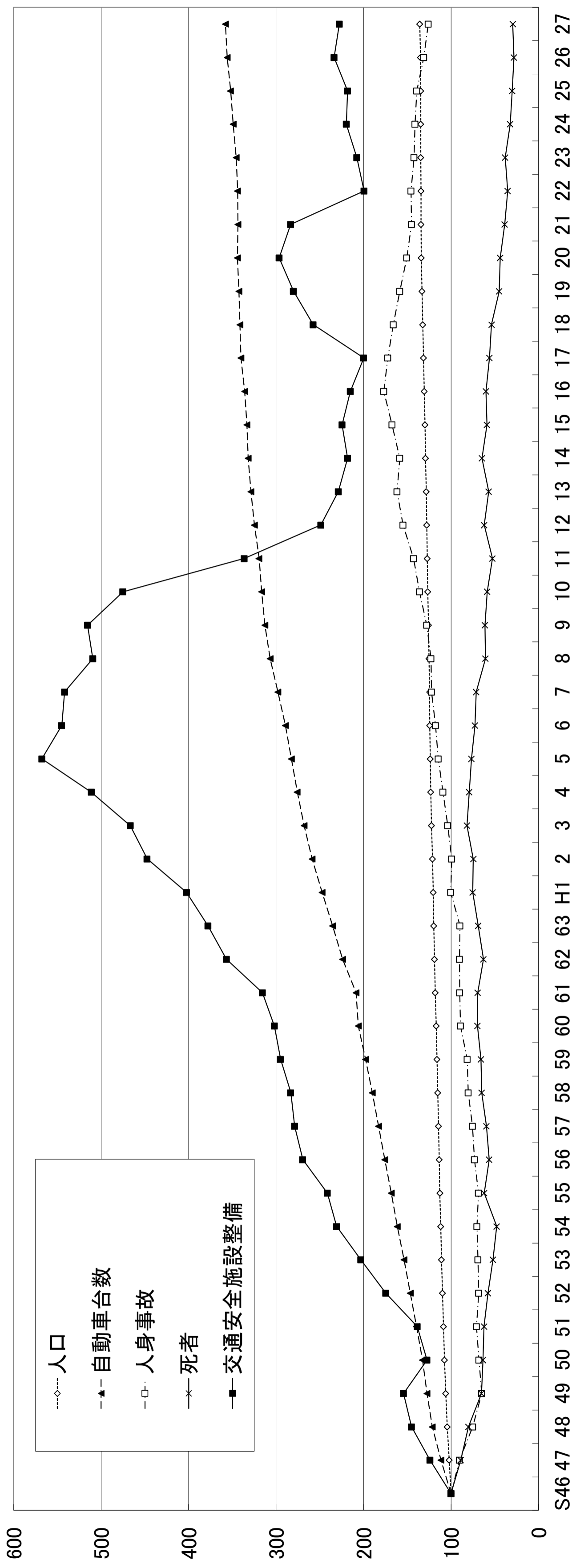
区分	平成元年	平成27年
運転免許保有者数	3,431,697	5,062,128
(指数)※平成元年基準	(100)	(148)
高齢者運転免許保有者数	120,460	1,016,860
(指数)※平成元年基準	(100)	(844)
構成比(%)	3.5	20.1

区分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成元年	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
男性	1,342	1,397	1,450	1,494	1,533	1,573	1,604	1,643	1,677	1,721	1,762	1,802	1,842	1,885	1,928	1,978	2,022	2,067	2,115	2,167	2,220	2,268	2,312	2,351	2,385	2,420	2,459	2,500	2,527	2,546	2,565	2,591	2,616	2,639	2,662	2,689	2,719	2,745	2,754	2,755	2,759	2,768	2,778	2,785	2,791
女性	380	416	459	494	530	575	628	687	740	799	858	916	972	1,029	1,085	1,142	1,198	1,257	1,316	1,375	1,429	1,486	1,539	1,590	1,634	1,678	1,723	1,770	1,811	1,846	1,881	1,918	1,957	1,991	2,023	2,054	2,088	2,123	2,148	2,168	2,187	2,209	2,235	2,255	2,271
計	1,722	1,813	1,909	1,988	2,063	2,148	2,232	2,330	2,417	2,520	2,620	2,718	2,814	2,914	3,013	3,120	3,220	3,324	3,431	3,542	3,649	3,754	3,851	3,941	4,019	4,098	4,182	4,270	4,338	4,392	4,446	4,509	4,573	4,630	4,685	4,743	4,807	4,868	4,902	4,923	4,946	4,977	5,013	5,040	5,062

(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。  
2. 数値は、愛知県警察本部調べ。



表7 交通安全施設整備事業費等と交通事故の推移(指数グラフ)



区分	昭46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27																																													
人口(千人)	5,518	5,835	5,752	5,851	5,924	5,990	6,056	6,117	6,172	6,222	6,265	6,309	6,354	6,401	6,455	6,509	6,560	6,602	6,643	6,691	6,749	6,798	6,830	6,857	6,888	6,902	6,944	6,986	7,019	7,043	7,084	7,122	7,162	7,206	7,254	7,297	7,351	7,398	7,414	7,417	7,297	7,351	7,398	7,414	7,417																																													
自動車台数(千台)	1,446	1,611	1,756	1,844	1,918	2,015	2,118	2,224	2,336	2,432	2,541	2,643	2,747	2,857	2,978	3,017	3,237	3,405	3,578	3,743	3,876	3,988	4,086	4,186	4,307	4,435	4,522	4,575	4,620	4,697	4,753	4,798	4,819	4,857	4,934	4,951	4,977	4,968	4,975	4,934	4,951	4,977	4,934	4,951	4,977	4,968	4,975																																											
件数	35,189	31,796	26,449	22,833	23,932	25,002	24,065	24,384	24,764	24,174	25,766	26,605	28,275	28,678	31,342	31,679	31,831	31,621	35,312	34,949	36,493	38,451	40,348	41,402	43,082	43,277	44,958	47,867	50,287	54,473	56,864	55,552	58,593	61,707	60,081	58,005	55,604	52,719	50,976	51,161	58,005	55,604	52,719	50,976	51,161																																													
死者	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	589	573	553	523	512	439	442	423	375	443	403	398	362	368	351	338	288	276	227	197	338	288	276	227	197																																													
傷者	46,301	41,825	34,312	29,273	30,806	32,063	30,693	30,864	31,519	30,162	31,952	33,156	35,104	35,538	38,767	38,695	38,359	39,243	43,247	42,678	44,173	46,106	48,230	49,059	52,775	53,256	55,036	58,533	60,682	66,874	70,532	68,904	72,465	76,168	73,832	71,143	68,241	64,657	62,836	62,836	62,836	62,836	62,836	62,836	62,836	62,836	62,836																																											
10万人当たり死者	13.1	11.4	10.1	8.1	7.8	7.5	6.9	6.2	5.6	7.2	6.5	6.8	7.4	7.4	7.7	7.0	7.6	8.2	8.1	8.7	8.4	8.1	7.6	7.5	6.4	6.4	6.1	5.3	6.3	5.7	5.6	5.1	4.8	4.6	4.6	3.9	3.7	3.1	2.7	4.6	3.9	3.7	3.1	2.7																																														
自動車1万台当たり死者	325	262	199	161	163	161	147	141	136	126	127	127	130	126	132	120	114	122	115	115	118	124	121	119	118	124	121	123	129	132	143	149	144	151	158	151	145	138	130	127	127	145	138	130	127	127																																												
道路管理者	4,811	5,312	5,800	6,300	4,985	5,780	7,044	8,575	9,850	10,570	12,345	12,878	13,260	14,016	14,569	14,698	16,858	17,312	18,727	20,665	21,412	23,625	26,121	25,558	25,875	24,418	24,959	23,104	16,555	11,195	9,090	9,822	9,836	9,122	8,518	12,150	13,217	14,672	13,343	8,411	12,150	13,217	14,672	13,343	8,411	12,150	13,217	14,672																																										
公安委員会	1,379	2,362	3,184	3,243	2,912	2,801	3,764	3,991	4,440	4,366	4,338	4,374	4,272	4,240	4,128	4,834	5,228	6,076	6,191	7,029	7,471	8,017	9,024	8,184	7,666	7,117	6,948	6,304	4,266	4,212	5,067	3,685	4,064	4,190	3,853	3,793	4,120	3,679	4,201	3,926	3,460	3,837	3,838	4,220	4,687																																													
総計	6,190	7,674	8,984	9,543	7,897	8,581	10,808	12,566	14,290	14,936	16,683	17,252	17,532	18,256	18,697	19,532	22,086	23,388	24,918	27,684	28,883	31,642	35,145	33,742	33,541	31,907	29,408	20,821	15,407	13,507	13,900	13,312	12,371	15,943	17,337	18,351	17,544	12,337	15,610	17,054	18,510	17,563	13,098																																															
事業費	40,288	42,181	44,181	46,181	48,181	50,181	52,181	54,181	56,181	58,181	60,181	62,181	64,181	66,181	68,181	70,181	72,181	74,181	76,181	78,181	80,181	82,181	84,181	86,181	88,420	90,420	92,420	94,420	96,420	98,420	100,420	102,420	104,420	106,420	108,420	110,420	112,420	114,420	116,420	118,420	120,420	122,420	124,420	126,420	128,420																																													
計画区分	第1次計画										第2次計画										第3次計画										第4次計画										第5次計画										第6次計画										第7次計画										第8次計画										第9次計画									

(注) 1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の指数である。  
 2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表8 交通安全施設等整備事業の推移

年度	信号機(基)	道路標識(本)	(公安委員会分)	
			横断歩道(本)	横断歩道(本)
昭和46	1,974	126,760		13,321
47	2,552	199,658		17,214
48	3,203	327,248		21,277
49	3,887	416,963		23,192
50	4,439	467,777		24,553
51	4,950	483,741		25,490
52	5,463	490,720		27,764
53	5,833	488,496		30,525
54	6,176	493,666		33,606
55	6,465	504,642		37,410
56	6,812	540,551		40,283
57	7,037	561,057		42,778
58	7,243	582,629		44,770
59	7,444	593,775		46,928
60	7,581	609,454		48,870
61	7,891	644,528		53,157
62	8,046	656,462		56,930
63	8,384	667,623		59,307
平成元	8,661	677,421		61,266
2	8,951	689,087		63,158
3	9,218	695,587		64,759
4	9,607	705,971		66,950
5	9,944	713,950		68,708
6	10,318	718,671		70,538
7	10,596	723,782		71,982
8	10,919	551,695		73,593
9	11,227	533,103		75,284
10	11,522	527,534		76,491
11	11,664	523,130		77,064
12	11,788	524,980		78,080
13	11,914	519,016		78,789
14	12,250	520,048		79,927
15	12,385	521,291		80,588
16	12,514	525,124		79,433
17	12,680	531,812		80,119
18	12,807	532,889		80,700
19	12,888	561,893		81,276
20	12,966	566,247		81,710
21	13,038	566,766		82,010
22	13,110	566,757		82,537
23	13,177	564,318		82,890
24	14,241	560,608		83,205
25	13,281	555,360		83,205
26	13,322	552,675		83,386

数値は、愛知県警察本部調べ。

年度	歩道等(km)	(道路管理者分)	
		防護柵(km)	統計データなし
昭和46	1,005		
47	1,217		
48	1,466		
49	1,637		
50	1,703		
51	1,841		782
52	1,936		869
53	2,054		944
54	2,189		1,018
55	2,286		1,102
56	2,395		1,174
57	2,474		1,260
58	2,559		1,294
59	2,631		1,350
60	2,727		1,434
61	2,826		1,551
62	2,921		1,677
63	3,012		1,767
平成元	3,084		1,825
2	3,155		1,923
3	3,226		1,982
4	3,294		2,040
5	3,364		2,101
6	3,468		2,142
7	3,537		2,214
8	3,616		2,259
9	3,691		2,306
10	3,768		2,339
11	3,810		2,364
12	3,824		2,381
13	3,859		2,406
14	3,892		2,429
15	3,923		2,453
16	4,008		2,476
17	4,037		2,545
18	4,075		2,557
19	4,089		2,566
20	4,116		2,579
21	4,125		2,591
22	4,139		2,714
23	4,151		2,735
24	4,183		2,757
25	4,202		2,771
26	4,226		2,783

- 1 歩道等には、自転車道を含む。
- 2 数値は、愛知県道路維持課調べ。