

第 11 次

# 刈谷市交通安全計画

【令和3(2021)年度～令和7(2025)年度】

～交通事故のない社会を目指して～



刈谷市交通安全マスコット「アイリー」

# 目 次

## 第1章 基本構想

1 基本方針	1
2 交通事故の現状	1
(1) 交通事故死傷者数の推移	1
(2) 道路形状別交通事故の発生状況	3
(3) 交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合	3
3 交通安全対策を考える視点	4
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	4
(3) 生活道路における安全確保	5
(4) 先端技術の活用推進	5
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	5
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
(7) 交差点対策の推進	6
(8) 交通安全教育の推進	6
4 交通安全計画における目標	7

## 第2章 基本施策

第1節 道路交通環境の整備	8
1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	8
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	8
(2) 通学路等における交通安全の確保	8
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	8
2 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(1) 事故危険箇所対策等の推進	9
(2) 重大事故の再発防止	9
(3) 道路の改築等による交通事故対策の推進	9
3 交通安全施設等整備事業の推進	10
(1) 交通安全施設等の維持管理	10
(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	10
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実	10
4 自転車利用環境の総合的整備	10
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	10
(2) 自転車等の駐車対策の推進	11

5	災害に備えた道路交通環境の整備	11
(1)	災害に備えた道路の整備	11
(2)	災害発生時における交通規制	11
6	総合的な駐車対策の推進	11
(1)	駐車場等の整備	11
(2)	違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	11
7	道路の使用及び占用の適正化等	12
(1)	道路の使用及び占用の適正化	12
(2)	不法占用物件の排除等	12
(3)	道路の掘り返しの規制等	12
第2節 交通安全思想の普及徹底		13
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	13
(2)	小学生に対する交通安全教育の推進	13
(3)	中学生に対する交通安全教育の推進	14
(4)	高校生に対する交通安全教育の推進	14
(5)	成人に対する交通安全教育の推進	14
(6)	高齢者に対する交通安全教育の推進	15
2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(1)	交通安全運動の推進	15
(2)	横断歩行者の安全確保	16
(3)	交差点事故を防止するための啓発活動等の推進	16
(4)	自転車の安全利用の推進	16
(5)	シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底	17
(6)	反射材用品等の普及促進	17
(7)	飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	17
(8)	交通死亡事故多発時における緊急対策	17
(9)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	18
(10)	踏切道における交通安全の啓発	18
第3節 道路交通秩序の維持		19
(1)	交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進	19
(2)	自転車利用者に対する交通指導取締りの推進	19
(3)	暴走行為阻止のための環境整備	19

第4節	救助・救急活動の充実	20
(1)	救助体制の整備・拡充	20
(2)	応急手当の普及啓発活動の推進	20
(3)	救急救命士の養成等の促進	20
第5節	被害者支援の充実と推進	21
(1)	交通事故相談窓口の周知	21
(2)	自動車事故被害者等に対する援助措置の紹介	21
用語解説		22

## 1 基本方針

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、誰もが安心・安全に暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが重要です。こうした観点から、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安心・安全な社会の実現を図っていくための重要な要素です。これまでも、様々な対策がとられてきたことにより、交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として多くの交通事故が発生していることから、更なる対策の実施が必要です。

このため、本計画では、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会を目標とした上で、その実現を図るために講ずる施策を明らかにしていきます。

## 2 交通事故の現状

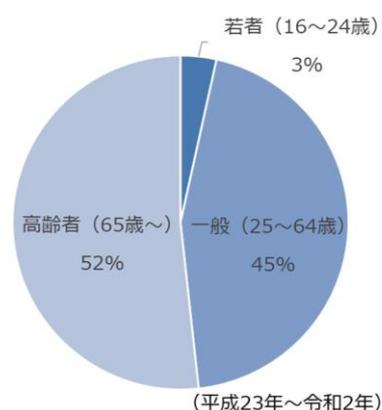
### (1) 交通事故死傷者数の推移

本市の交通事故による年間の死傷者数は、平成16年以降減少傾向にあり、令和元年には1,000人を下回って742人、令和2年には653人となりました。これによって、第10次刈谷市交通安全計画の基本目標である「年間の死傷者数800人以下」を1年前倒して達成することができました。

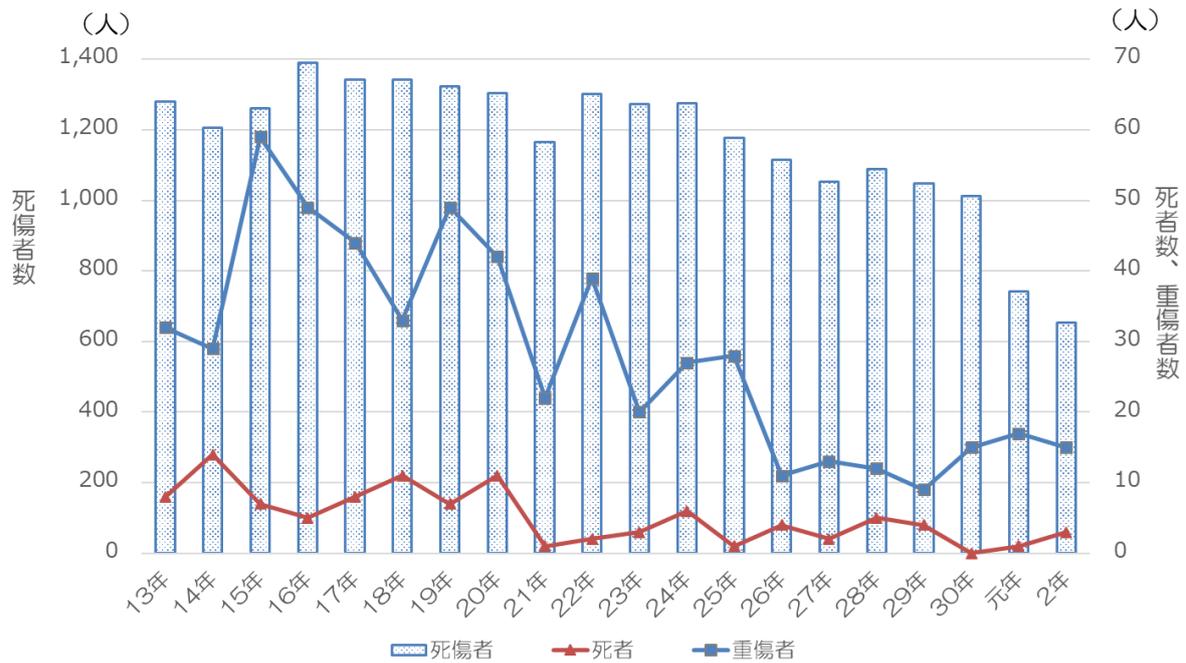
過去10年間の交通事故死者数は、平成30年に死者数0人であったものの、それ以外の年では毎年発生しています。また、年齢別でみると、全死者数における割合は、一般（25～64歳）が45%、高齢者（65歳～）が52%を占めています。

過去10年間の交通事故重傷者数は、交通事故による死傷者数が減少していることに対して、その割合は横ばいで推移しています。重傷者が発生する事故を防止する取り組みが死者数の減少にもつながることから、一層の取り組みが重要です。

▼年齢別交通事故死者数の割合



▼川谷市の交通事故死傷者数、死者数及び重傷者数の推移



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
人身事故件数(件)	1,030	993	1,062	1,156	1,123	1,140	1,097	1,070	991	1,070
死傷者数(人)	1,280	1,206	1,261	1,389	1,343	1,343	1,323	1,303	1,166	1,301
うち死者数	8	14	7	5	8	11	7	11	1	2
うち重傷者数	32	29	59	49	44	33	49	42	22	39

	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
人身事故件数(件)	1,056	1,018	990	917	858	887	851	854	651	556
死傷者数(人)	1,273	1,275	1,177	1,116	1,053	1,089	1,047	1,011	742	653
うち死者数	3	6	1	4	2	5	4	0	1	3
うち重傷者数	20	27	28	11	13	12	9	15	17	15

※ 死者とは、交通事故の発生から24時間以内に死亡したものをいう。

▼川谷市の年齢別交通事故死者数の推移

(単位：人)

	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
子ども (0~15歳)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
若者 (16~24歳)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
一般 (25~64歳)	2	2	0	0	1	3	2	0	0	3
高齢者 (65歳~)	1	3	1	4	1	2	2	0	1	0
合計	3	6	1	4	2	5	4	0	1	3

## (2) 道路形状別交通事故の発生状況

過去5年の道路形状別交通事故発生状況については、交通事故発生件数が減少しているなか、小交差点での事故は、平成28年の36件から、令和2年は約4.6倍となる165件まで増加しています。

### ▼刈谷市の道路形状別交通事故発生状況

(単位：件)

	28年	29年	30年	元年	2年
大交差点	11	13	9	6	3
中交差点	330	305	268	178	98
小交差点	36	92	133	152	165
交差点付近	40	33	34	40	18
単路	443	362	380	250	249
踏切・広場等	27	46	30	25	23
合計	887	851	854	651	556

- ※1 大交差点とは、交差する道路幅員がそれぞれ13メートル以上ある交差点をいう。  
 2 中交差点とは、交差道路の狭い方の道路幅員が5.5メートル以上13メートル未満である交差点をいう。  
 3 小交差点とは、交差道路の狭い方の道路幅員が5.5メートル未満である交差点をいう。  
 4 交差点付近とは、交差点の側端から30メートル以内の部分をいう。

## (3) 交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）の施行により、自転車の活用を総合的・計画的に推進していきます。その中で、過去5年の交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合は、令和2年は新型コロナウイルスによる休校や外出自粛等の影響により減少していることが推測されますが、それ以外の年では増加しています。

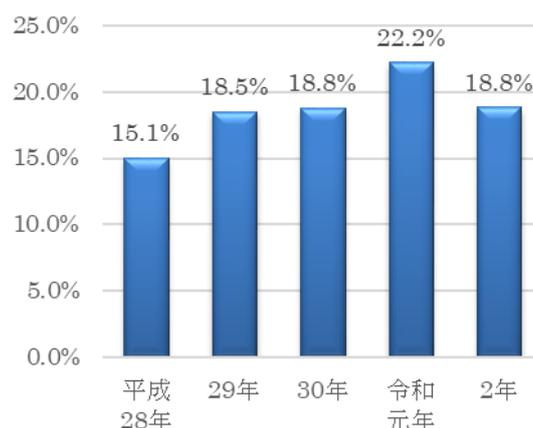
### ▼刈谷市の年齢別自転車事故死傷者数の推移

(単位：人)

	28年	29年	30年	元年	2年
子ども (0~15歳)	32	38	26	23	10
若者 (16~24歳)	41	50	55	55	39
一般 (25~64歳)	70	82	90	69	53
高齢者 (65歳~)	21	24	19	18	21
合計	164	194	190	165	123

### ▼交通事故死傷者数に占める

#### 自転車事故死傷者数の割合



### 3 交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死傷者数が減少していることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には、一定の効果があつたものと考えられます。

一方、過去 10 年間における本市の交通事故死者数のうち 65 歳以上の高齢者の割合は、全体の 5 割を超えています。さらに生活道路などの小交差点における交通事故が急激に増加しているなどの課題があります。

また、近年では、「あおり運転」や「ながらスマホ」が引き起こす事故の重大性、危険性が指摘されているほか、新型コロナウイルス感染症の影響により啓発活動等への制約があることに加え、人々の行動変容による交通事故への影響も懸念されます。

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柔軟に対応するとともに、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、次の視点を重視して効果的かつ有効と見込まれる対策の推進を図るものとします。

#### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

主として歩行及び自転車を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要です。さらに、運転免許証返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策については、各種施策とも連携を深めつつ推進します。

一方で、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められており、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等（以下「通学路等」という。）の子どもが移動する経路において、交通安全施設（横断歩道、防護柵等）の設置や適切な管理、安心・安全な歩行空間の確保を図ります。

#### (2) 歩行者及び自転車の安全確保

人優先の考えの下、通学路等や生活道路及び市街地の幹線道路において安心・安全な歩行空間の形成を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を無くすため、運転者には横断歩道に関するルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断し、横断中も周りに

気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

次に、自転車については、自転車の安全利用を促進するため、道路の車線や路肩の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間を確保するほか、放置自転車対策として自転車駐車場等の整備を進めます。

また、自転車は自動車等に衝突された場合には被害者となり、歩行者等と衝突した場合には加害者となることから、ヘルメットの着用、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入の促進等の対策を推進します。

さらに、自転車の交通ルールやマナー違反が多いことを踏まえ、交通安全教育等の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

### (3) 生活道路における安全確保

生活道路の安全対策については、ゾーン 30<sup>※1</sup> の設定の進展に加え、物理的デバイス<sup>※2</sup> の設置などの自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備、可搬式速度違反自動取締装置<sup>※3</sup> を活用した適切な交通指導取締りの実施、幹線道路を通行すべき自動車の流入を防止するための対策等を推進します。

### (4) 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、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用が進められています。今後もサポカー<sup>※4</sup>・サポカーS<sup>※5</sup> はもとより、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の普及・啓発に取り組みます。

### (5) 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減少させることができたところですが、今後はETC2.0<sup>※6</sup> などから得られたビッグデータ等から、交通事故の発生場所、発生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、交通事故の減少を図ります。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

安全な交通環境の実現のためには、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要であることから、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所、発生形態等に応じた対策を推進します。

(7) 交差点対策の推進

交差点で発生する事故の割合が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り交通事故の原因となりうる行動を抑止することにより、広範かつ機動的に対策を推進することが重要です。そのため、対策箇所の効果検証に基づき、より効率的・効果的な対策の実施に努めるとともに、関係機関との連携を一層緊密にし、交通事故の削減を図っていきます。

また、交差点事故の特徴や危険性を広く周知し、交差点事故防止のための交通安全知識の普及、交通安全意識の向上を図ります。

(8) 交通安全教育の推進

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程にあわせ、生涯にわたる学習を促進して、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育むことが重要です。

#### 4 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、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、3つの目標を以下のとおり設定します。

第2章の基本施策に示す様々な施策に取り組むことで、「年間の交通事故死者数ゼロ」、「年間の交通事故重傷者数の減少」を目指すとともに、今後、環境負荷の低減や健康増進に寄与し、身近な交通手段でもある自転車利用の増加が見込まれるため、自転車の安全利用を促進するなど、自転車が起因となる事故の発生抑制に取り組み、「年間の自転車事故死傷者数の減少」を目指します。



#### 持続可能な開発目標（SDGs）実現への貢献



SDGs（Sustainable Development Goals）は、平成27年に国連サミットで採択された、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済、社会、環境をめぐる広範な課題を統合的に解決していくための国際開発目標です。

刈谷市交通安全計画を推進していくことで、積極的にSDGsの理念の実現に貢献します。

## 第1節 道路交通環境の整備

### 1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

#### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行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、物理的デバイス<sup>※2</sup>の設置等による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物理的デバイス<sup>※2</sup>の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

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

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

#### (2) 通学路等における交通安全の確保

通学路等における交通安全を確保するため、「刈谷市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検を実施するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、幼稚園・保育園等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、通学児童等の通行の安全を確保するため、通学路等における安全な歩行空間の確保を図るとともに、現地の状況に応じた交通安全施設の必要性を検討し、物理的デバイス<sup>※2</sup>の設置、路肩・交差点のカラー舗装、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計画・整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道橋の整備、横断歩道の設置等の交通安全対策を推進します。

#### (3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人が安心・安全に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安全で快適な歩行空間の確保に取り組みます。

特に、刈谷市バリアフリー基本構想に基づく重点整備地区に定められた刈谷駅の周辺地区においては、JR刈谷駅のホームの拡幅やホーム可動柵の設置など、駅のバリアフリー化を推進するとともに、駅、公共施設、福祉施設、病院等が相互につながる歩道等の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの敷設などのバリアフリー化に取り組み、誰もが歩きやすい歩行空間の整備を推進します。

また、低床バスを導入した公共施設連絡バス「かりまる」を活用した移動等の円滑化を推進します。

## 2 幹線道路における交通安全対策の推進

### (1) 事故危険箇所対策等の推進

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します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距<sup>しきよ</sup>※7の改良、付加車線<sup>※8</sup>等の整備、中央帯の設置、防護柵・区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等に取り組みます。

また、危険な運転を抑制するカラー舗装や路面標示、現道内で構造を改善する1.5車右折帯<sup>※9</sup>や交差点のコンパクト化<sup>※10</sup>などの速効対策により、広範かつ機動的に危険箇所対策を推進します。

### (2) 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に取り組みます。

### (3) 道路の改築等による交通事故対策の推進

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します。

- ・歩行者及び自転車利用者の安全と利用環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路エリア内への通過車両の抑制対策(ゾーン30<sup>※1</sup>の設定、物理的デバイス<sup>※2</sup>の設置等)、自転車の通行を歩行者や自動車と分離するための自転車道や自転車専用通行帯を設ける道路の計画・整備等、交通安全に寄与する道路改良事業を推進します。
- ・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※10、右折車線の整備等を推進します。

- 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、交通量や通行の状況に即して、歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を促進します。
- 交通混雑が著しい都市部や駅周辺等において、歩行者と自動車等の交通を分離するとともに、歩行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※11、交通広場等の総合的な整備を推進します。

### 3 交通安全施設等整備事業の推進

#### (1) 交通安全施設等の維持管理

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策にあたっては、中長期的な視点に立った施設の更新や施設の長寿命化等により、ライフサイクルコストの削減を推進します。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、摩耗等の理由により、その効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行います。

#### (2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30※1」等の整備による車両速度の抑制、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、少子高齢社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等における安心・安全な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

#### (3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域の実情に応じた公共交通等による移動支援体制の構築を図ります。

また、MaaS※12やCASE※13などの、新たなモビリティ技術の普及促進に向けた取り組みを進めます。

### 4 自転車利用環境の総合的整備

#### (1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市交通体系の実現に向け、環境性や経済性、健康増進等のメリットが多い自転車の利用を促進します。

また、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整

備を行い、安全で快適に移動できる自転車利用環境の創出を図ります。

## (2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車駐車場の計画的な整備を図るとともに、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、「刈谷市自転車等の放置防止に関する条例」（平成元年4月条例第14号）に基づき、放置自転車等の整理・撤去等に取り組みます。

## 5 災害に備えた道路交通環境の整備

### (1) 災害に備えた道路の整備

地震、洪水等の災害が発生した場合にも、安心・安全な生活を支える道路交通を確保することが重要です。

南海トラフ地震発生の可能性が高まってきている状況を踏まえ、刈谷市国土強靱化地域計画に基づき、大規模地震の発生時において、被災地域での救助・救急活動や救援物資の輸送に不可欠な緊急輸送道路等の通行を確保するため、橋梁の耐震化や無電柱化等により、災害に強い交通環境の整備を推進します。

### (2) 災害発生時における交通規制

災害発生時又は発生する恐れがある場合は、刈谷市地域防災計画に基づき必要に応じて緊急交通路及び緊急輸送道路を確保するため、緊急通行車両等以外の車両の通行を禁止又は制限する交通規制を実施します。また、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制等の交通規制等を迅速かつ的確に実施します。

## 6 総合的な駐車対策の推進

### (1) 駐車場等の整備

地域の駐車需要を踏まえた駐車施設の整備を促進するとともに、郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、都市部での交通の混雑を回避するため、パークアンドバスライド<sup>※14</sup>等の普及に努めます。

### (2) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

## 7 道路の使用及び占用の適正化等

### (1) 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、原則として抑制する方針の下、適正な運用を行うとともに、道路占用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

### (2) 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、道路管理者等による管理権に基づく措置及び警察の指導取締りを推進します。

### (3) 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、工事が計画的に行われるよう刈谷市道路占用協議会で合理的な調整を図り、施工時期や施工方法を調整します。

## 第2節 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

#### (1) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

幼稚園・保育園等においては、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

関係機関は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導のための保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

#### (2) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関等と連携・協力し、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車や乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

関係機関は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うなど、連携して児童に対する交通安全教育の推進を図ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教室等を開催します。

さらに、交通指導員による通学路における児童への安全な行動の指導、地区のボランティアによる見守り活動を促進します。

### (3) 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関等と連携・協力し、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、自転車事故における加害者責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

関係機関は、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教室や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

### (4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できる健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関等と連携・協力し、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、普通自動車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います。

関係機関は、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、自転車利用時のヘルメット着用の必要性など、交通安全教育に必要な情報の提供等の支援を行います。

### (5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得後の運転者教育は、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ます。

地域、職域では、自動車の使用者に対して、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、歩行中の交通ルールの遵守やヘルメット着用等自転車安全利用についても推進を図ります。

## (6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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します。

そのため、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施や、ヘルメットの着用等自転車安全利用の促進、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努めます。

また、自動車等の運転に不安を有する高齢者やその家族に対しては、運転免許証自主返納や運転経歴証明書制度についての周知に努めます。

その他、高齢運転者による交通事故情勢等を踏まえて、道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年5月13日に施行されることになっており、安全運転サポートカー（サポカー<sup>※4</sup>）限定免許の創設など適正かつ円滑な施行に向けて周知に努めます。

## 2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### (1) 交通安全運動の推進

交通安全の意識を高めるには、市民一人ひとりが自覚を持つことが大切であり、刈谷市交通安全推進協議会が中心となって構成機関等と連携を図り、交通ルール及びマナーを守る運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、時節や交通情勢を反映した事項を設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施します。

また、交通事故死ゼロの日（毎月10日・20日・30日）においては、交差点での立哨や広報車等による交通安全啓発を始め、あらゆる機会をとらえた広報啓発活動を展開し、キャンペーン等の事業を実施します。

## (2) 横断歩行者の安全確保

運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を徹底するための活動を展開します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うといった交通ルールの周知を図り、運転者に対して横断する意思を明確に伝える等、歩行者自らが安全を守るための交通行動を促すための活動を推進します。

## (3) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

交差点事故の防止や思いやり意識の醸成等を図るために、自動車、自転車利用者が特に心がける運転行動を啓発するため「交通安全スリーS運動」を展開します。

Stop (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
Slow (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
Smart (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

## (4) 自転車の安全利用の推進

自転車の利用者に対しては、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よう努めます。

自転車乗用中の交通事故の抑止や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

また、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和3年3月26日条例第4号、愛知県）に基づき、点検整備等による安全で適正な車両管理の実施、自転車乗車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償責任保険への加入促進などを実施します。

本市では、自転車を利用する児童生徒等及び高齢者のヘルメットの着用を促進するため、「自転車用ヘルメット購入費補助制度（令和3年度～令和5年度）」を創設し、自転車に係る交通事故による被害の軽減に努めます。

(5) シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

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、着用の効果及び正しい着用方法について広報啓発活動を実施し、後部座席を含めた全ての座席における着用を徹底します。

チャイルドシートについては、非着用時の交通事故においての致死率が着用時に比べて高いため、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法の広報啓発活動に努め、6歳未満の幼児を乗車させる際は、チャイルドシートの使用を徹底します。

特に、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月20日）及び同着用徹底強化旬間（2月11日～20日）における取り組みの活性化を図ります。

また、一時的にチャイルドシートの貸出しを希望する市民（自分の家庭の乳幼児以外のために供する。）を対象に無料貸出しを実施します。

(6) 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促進します。

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ります。

(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進するとともに、地域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、飲酒運転は絶対にしない、させない、許さないという規範意識の確立を図ります。

関係機関等と連携を強化し、「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や広報啓発活動を実施します。

(8) 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、市民に対し交通事故への注意を喚起するために、愛知県による交通死亡事故多発警報などが発令される場合は周知するとともに、警察、関係機関等が連携して総合的かつ集中的な

事故防止対策を図ります。

(9) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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ます。

(10) 踏切道における交通安全の啓発

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ため、鉄道事業者と連携して踏切事故防止キャンペーンを推進します。

### 第3節 道路交通秩序の維持

愛知県刈谷警察署による交通指導取締りを中心として、道路交通秩序の維持に努めます。

#### (1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害（あおり）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・危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

#### (2) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、携帯電話やイヤホンなどの使用、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

#### (3) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集め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環境づくりを行います。

## 第4節 救助・救急活動の充実

衣浦東部広域連合消防局は、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救助・救急資機材の充実、隊員の技術の向上を図ります。

### (1) 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進めます。

また、大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

その他、救助工作車、救助資機材の整備とともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うため、今後も高規格救急自動車<sup>※15</sup>、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

### (2) 応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場に居合わせた人が応急手当を実施することにより、救命効果の向上が期待できることから、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、普及啓発活動を推進します。

### (3) 救急救命士の養成等の促進

病院前救護（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のために、救急救命士を計画的に配置できるように養成を図ります。

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

#### ▼川谷市の交通事故による救急活動の状況

(単位：件)

時間帯		28年	29年	30年	元年	2年
早朝	4:00～6:00	15	10	14	10	11
朝	6:00～9:00	98	80	90	108	53
昼	9:00～18:00	271	253	240	229	211
前夜	18:00～22:00	135	104	115	101	68
中夜	22:00～24:00	24	17	27	14	13
深夜	24:00～翌4:00	27	26	17	19	10
合計		570	490	503	481	366

## 第5節 被害者支援の充実と推進

### (1) 交通事故相談窓口の周知

交通事故被害者等を支援するため、必要に応じて、愛知県県民相談・情報センターや各県民相談室のほか、（公財）日弁連交通事故相談センター、（公財）交通事故紛争処理センターなど民間の関係機関・団体等の情報を提供するとともに、市が実施する無料の弁護士相談の案内を行います。

### (2) 自動車事故被害者等に対する援助措置の紹介

交通遺児等に対する援護制度や援護機関を紹介し、交通遺児等の健全育成と福祉増進を図ります。

## 用語解説

### ※1【ゾーン30】 P5、P9、P10

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

### ※2【物理的デバイス】 P5、P8、P9

適切な速度抑制を促進し、生活道路における利用者の安全の向上を目的にハンプ、狭さく、クランク等を設置するもの。

ハンプ：道路の路面に設けられた凸状の部分のこと。

狭さく：自動車の通行部分の幅を狭くすることにより、運転者に対し減速を促す道路構造。

クランク：直角の狭いカーブが2つ以上交互に繋がっている道路形状。

### ※3【可搬式速度違反自動取締装置】 P5

走行する車両の速度を測定し、一定の速度以上で走行する車両を速度違反車両として自動で写真撮影し記録化する、持ち運び容易な装置。

### ※4【サポカー】 P5、P15

セーフティ・サポートカーの略

衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車。

### ※5【サポカーS】 P5

セーフティ・サポートカーSの略

衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車。

### ※6【ETC2.0】 P5

Electronic Toll Collection System の略

従来のETC 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。

### ※7【視距】 P9

自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離。

※8【付加車線】P9

右折車線など交通の円滑化のため本線に付加された車線。

※9【1. 5車右折帯】P9

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。

※10【交差点のコンパクト化】P9

交通事故減少のため停止線や横断歩道を現状よりも前に出し、交差点の面積を小さくすること。

※11【ペDESTリアンデッキ】P10

歩行者専用道。歩行者のための広場。

※12【M a a S】P10

Mobility as a service の略

出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせて1つの移動サービスとして捉えるもの。

※13【C A S E】P10

Connected、Autonomous、Shared & Services、Electric の頭文字をとったもの。100年に1度という大変革の時代に突入したといわれる自動車業界に新しい風を吹かせている4つの変化。

Connected：通信機能。自動車に内蔵された通信機器により、車両の状態や交通状況といったデータを収集・分析・共有することで、スムーズで安全な移動を実現しようとする試み。

Autonomous：自動運転。

Shared & Services：車の新しい使い方。事業者や個人が車両ごと利用者に貸し出す「カーシェアリング」や、車両の所有者と利用者を結び付けて相乗りを行う「ライドシェアリング」など。

Electric：ハイブリッドや電気自動車（EV）を増やしていこうとする試み。

※14【パークアンドバスライド】P11

郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム。

※15【高規格救急自動車】P20

救急救命士が行う救命処置に必要な資器材を搭載し、気管挿管や薬剤投与などの特定行為を実施するスペースが確保された高機能・高性能な救急車。

第11次刈谷市交通安全計画

令和4年3月発行

発行 刈谷市

編集 生活安全部くらし安心課

〒448-8501 刈谷市東陽町1丁目1番地

TEL：0566-62-1010

FAX：0566-27-9652

URL：<https://www.city.kariya.lg.jp/>