

第10次 豊田市交通安全計画

平成28年度～平成32年度

～交通事故のない社会を目指して～

平成28年8月

豊 田 市

目 次

第1 基本構想

1	計画の基本方針	1
2	交通事故の発生状況	2
3	交通安全対策を考える視点	
3-1	交通安全対策の柱	3
3-2	交通安全対策に係る視点	3
4	計画の数値目標	7

第2 講じようとする施策

1	道路交通環境の整備	
1-1	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	8
1-2	幹線道路における交通安全対策の推進	10
1-3	自転車利用環境の総合的整備	11
1-4	交通需要マネジメントの推進	11
1-5	駐車対策の推進	12
1-6	交通安全に寄与する道路の維持管理	12
2	交通安全思想の普及徹底	
2-1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
2-2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
2-3	交通安全に関する団体等の主体的活動の推進	24
2-4	市民等の参加・共働の推進	24
3	先端技術の活用及び調査研究の充実	
3-1	先端技術の活用	26
3-2	道路交通の安全に関する調査研究の充実	27

参考資料

資料1	第9次豊田市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）の評価	29
資料2	交通事故発生状況	33
資料3	交通安全学習センターの利用状況	35
資料4	交通安全対策法（一部抜粋）	36
資料5	豊田市交通安全条例	37

第1 基本構想

1 計画の基本方針

「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に対応し、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市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、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる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、その重要性を認識し、国、県、警察、関係団体等の協力により様々な対策を講じ、効果も現れてきているが、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。

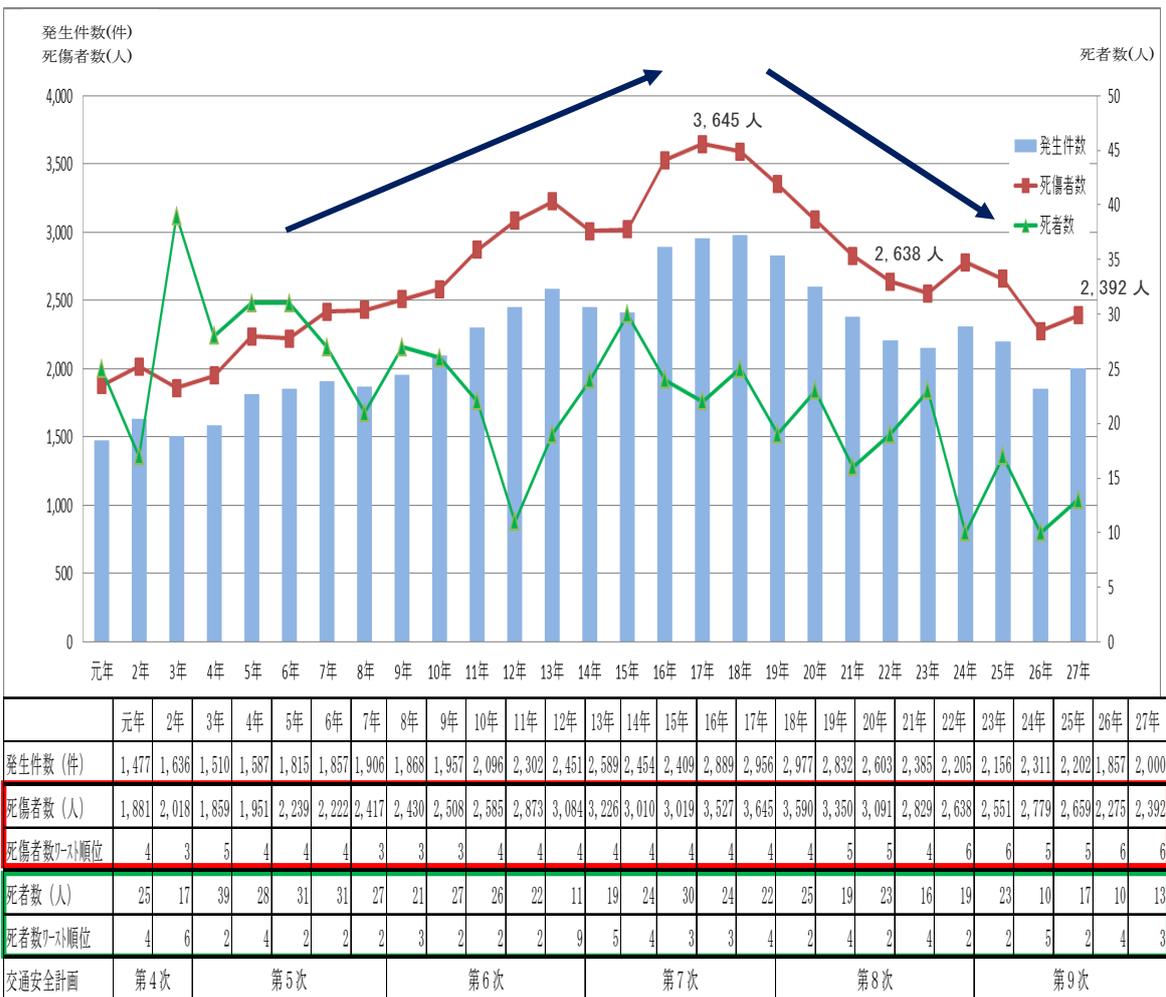
このため、第10次豊田市交通安全計画では、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標とした上で、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るための施策を明らかにしていく。

2 交通事故の発生状況

本市の交通事故死傷者数は、平成以降増加を続けていたが、平成17年の3,645人をピークに、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次豊田市交通安全計画の計画期間（平成23年度～平成27年度）においては、計画の目標を「平成27年までに交通事故による死傷者数を基準年とする平成22年の2,638人から2,200人以下（16.6%削減）とする。」と設定したが、最終年である平成27年は、死傷者数2,392人と目標を達成することができなかった。

■豊田市内の交通事故発生の推移



※死傷者数・死者数ワースト順位・・・愛知県内38市中のワースト順位

■道路交通法の主な改正

- 平成12年 4月 6歳未満の幼児に対するチャイルドシートの義務化
- 平成16年11月 走行中の携帯電話等の使用の罰則強化
- 平成19年 9月 飲酒運転に対する罰則強化
- 平成20年 6月 後部座席のシートベルト着用の義務化
- 平成27年 6月 自転車の交通違反について罰則強化

3 交通安全対策を考える視点

3-1 交通安全対策の柱

近年、交通事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあることから、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、スマートフォン等の普及に伴い運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による交通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、また、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、次の3つの柱により交通安全対策を実施する。

《交通安全対策の3つの柱》

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 先端技術の活用及び調査研究の充実

その際、次の交通安全対策に係る視点を重視して、関係機関・団体等と連携を図り対策を推進する。

- 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
- 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

3-2 交通安全対策に係る視点

《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》

- (1) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保
- (3) 生活道路における安全確保

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

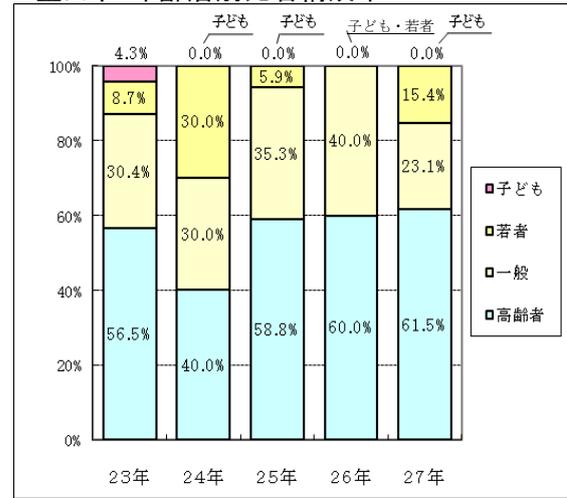
本市では、平成27年の交通事故死者数に占める高齢者の割合が60%を超えており、高齢者の人口比率約21%の約3倍となっている。今後も高齢化は急速に進むことを踏まえ、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができる交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進することが重要であり、高齢者が歩行及び自転車を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違点に着目し、それぞれの特性を理解して対策を構築する必要がある。

また、子どもの交通事故死傷者数は減少しているものの、少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを生み育てられ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での交通安全対策が一層求められる。このため、通学路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。

■豊田市・年齢層別死者数

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	合計
子ども 15歳以下	死者数	1	0	0	0	0	1
	構成率	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
若者 16～24歳	死者数	2	3	1	0	2	8
	構成率	8.7%	30.0%	5.9%	0.0%	15.4%	11.0%
一般 25～64歳	死者数	7	3	6	4	3	23
	構成率	30.4%	30.0%	35.3%	40.0%	23.1%	31.5%
高齢者 65歳以上	死者数	13	4	10	6	8	41
	構成率	56.5%	40.0%	58.8%	60.0%	61.5%	56.2%
総合計		23	10	17	10	13	73

■豊田市・年齢層別死者構成率

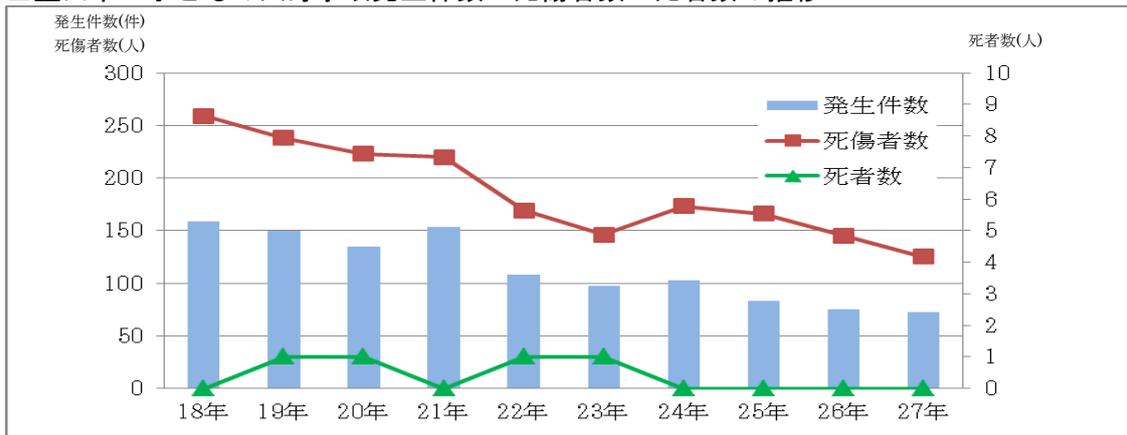


■豊田市・年齢層別人口構成率

	子ども 15歳以下	若者 16～24歳	一般 25～64歳	高齢者 65歳以上	合計
男性	33,466	24,707	132,176	30,867	221,216
女性	31,650	19,323	115,715	35,961	202,649
合計	65,116	44,030	247,891	66,828	423,865
構成率	15.3%	10.4%	58.4%	15.9%	100%

※年齢計算は平成29年1月1日現在の満年齢

■豊田市・子どもの人身事故発生件数・死傷者数・死者数の推移



	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
発生件数 (件)	159	150	135	153	108	97	103	83	75	73
死傷者数 (人)	259	238	223	220	169	146	173	166	145	125
死者数 (人)	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0

（２）歩行者及び自転車利用者の安全確保

本市では、平成２７年の交通死亡事故に占める歩行者の割合が３８．５％（１３人中５人）、自転車が７．７％（１３人中１人）を占め、特に高齢者の割合は、歩行者では３７．５％（８人中３人）、自転車では１２．５％（８人中１人）となっている。

安全で安心して暮らせる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、生活道路はもちろんのこと、市街地の幹線道路においても安全な歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を積極的に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、ルールと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。

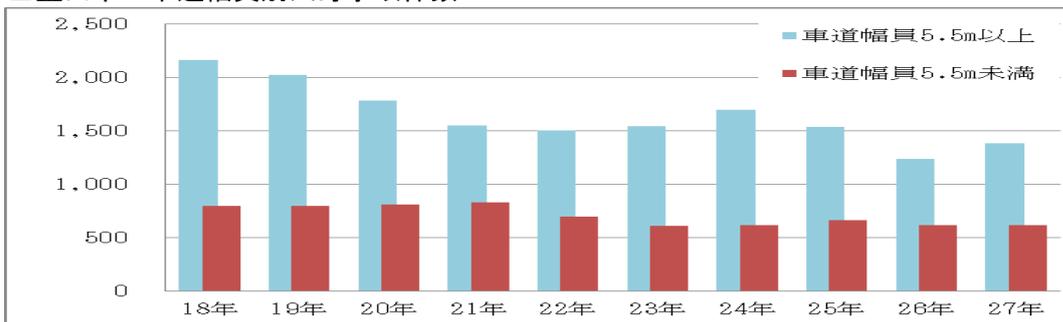
加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者に対する歩行者と自転車への保護意識の高揚を図る必要がある。

（３）生活道路における安全確保

本市では、平成１８年から平成２７年までの１０年間で、車道幅員５．５ｍ以上の道路における人身事故件数は約３６％減少しているのに対し、車道幅員５．５ｍ未満のいわゆる生活道路における人身事故件数は約２３％減にとどまっている。

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通安全を確保することは重要な課題であり、実際の交通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や幹線道路からの自動車流入防止等、総合的な対策を地域とともに推進していく必要がある。

■豊田市・車道幅員別人身事故件数



	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
車道幅員5.5m以上	2,168	2,027	1,788	1,553	1,508	1,547	1,697	1,539	1,239	1,385
指数	100	93	82	72	70	71	78	71	57	64
車道幅員5.5m未満	796	798	809	832	697	609	614	663	618	615
指数	100	100	102	105	88	77	77	83	78	77

※指数は平成１８年を１００とする発生件数

《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》

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">(1) 先端技術の活用促進(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進(3) 交差点等における対策の推進(4) 交通安全教育の推進(5) 地域主体の交通安全対策の推進 |
|---|

(1) 先端技術の活用促進

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交通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等、新たな技術を有効に活用しながら対策を推進していく。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により交通事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあるが、依然として本市の交通事故情勢は厳しい状況にある。このため、発生地域、場所、形態等の事故データやヒヤリ調査の結果等、蓄積された各種データを有効に活用し、よりきめ細かな対策を効率的かつ効果的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

(3) 交差点等における対策の推進

交差点や特定の交通事故多発箇所の抽出、事故原因を調査した上で、交差点構造の改善やカラー舗装、路面標示による危険な交通挙動の抑止策を継続して実施していく。

また、現行対策の改善や新たな対策の導入等、より効率的かつ効果的な対策の実施に努めるとともに、関係機関等との連携を一層緊密にし、交通事故の削減を図っていく。

あわせて、交差点事故の特徴や危険性等を周知するとともに、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っていく。

(4) 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、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

このため、「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を強化していく。また、平成27年6月の道路交通法（昭和35年法律第10号）の改正を踏まえ、自転車の安全利用に係る交通安全教育の充実を図っていく。

(5) 地域主体の交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態、地域の事故特性等に応じた対策を地域が主体となって推進していくため、地域のヒヤリハットマップ等の情報を市ホームページ等を通じて提供するなど、これまで以上に市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で安心な交通社会の形成に地域住民自らの問題として積極的に取り組み、地域主体の交通安全対策を推進していく。

4 計画の数値目標

【目標】

平成32年までに交通事故死傷者数を1,700人以下とする

(基準年の平成27年の交通事故死傷者数2,392人から28.9%減少)

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(2020年)までに、交通事故死傷者数を基準年の平成27年(2015年)の2,392人から28.9%減少させ、1,700人以下とすることを目指すものとする。

第2 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

- 1-1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - (1) 生活道路における交通安全対策の推進
 - (2) 通学路等における交通安全対策の推進
 - (3) 歩行空間等のバリアフリー化による交通安全対策の推進
- 1-2 幹線道路における交通安全対策の推進
 - (1) 事故多発地点対策の推進
 - (2) 重大事故の再発防止
 - (3) 機能分担された道路網の整備
 - (4) 安全確保のための道路交通環境の整備
- 1-3 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
 - (2) 自転車等の駐輪対策の推進
- 1-4 交通需要マネジメントの推進
 - (1) 公共交通機関利用の促進
 - (2) モビリティ・マネジメントによる環境にやさしい交通への転換促進
- 1-5 駐車対策の推進
- 1-6 交通安全に寄与する道路の維持管理
 - (1) 道路の使用及び占用の適正化等
 - (2) 積雪・凍結における安全の確保

1-1 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

【実施主体】

交通安全防犯課 建設企画課 土木課 地域建設課 都市計画課
学校教育課

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

事故データやヒヤリ調査の結果、地域のニーズ等に基づき抽出した交通事故の多い箇所等において、生活道路から幹線道路への流動転換を促進するとともに、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。

歩行者・自転車利用者に係る人身事故の発生割合の高い生活道路では、歩道の整備や道路空間の再配分により安心して利用できる歩行空間を整備するとともに、県公安委員会により実施される最高速度時速30kmの区域規制等を中心としたゾーン30の整備と併せて、ハンプや狭さくの設置等、物理的な車両速度及び通過交通の抑制対策を実施する。

また、地域の交通安全施設整備については、県公安委員会と連携を図り、地域の道路事情を踏まえた効率的かつ効果的な交通安全対策を実施するとともに、ビッグデータ等を活用した潜在的な危険箇所の解消に努める。

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、県公安委員会、教育委員会、学校、道路管理者、地域等が連携し、「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実施するとともに、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、小学校に通う児童、こども園・幼稚園等に通う幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を推進する。この際、市街地等の歩道整備が困難な路線においては、安全のみどり線を設置するとともに、通学路における横断歩道のカラー舗装化等により、安心して利用できる歩行空間を整備する。

また、学校からの要望事項について、道路管理者、県公安委員会、教育委員会等の関係機関で組織する豊田市通学路整備推進会議にて、その実現性を検討し、通学路の交通安全施設等の整備を推進するとともに、県公安委員会と連携を図り、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等により、通学路における交通安全を確保する。

※ 通学路交通安全プログラム

通学路の安全確保に向けた取組を継続して推進するための基本方針

(3) 歩行空間等のバリアフリー化による交通安全対策の推進

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に、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推進する。

ア 駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺における対策

- (a) 高齢者、障がい者等の通行の安全を確保し円滑化を図るため、平坦性が確保された歩道等を整備する。
- (b) 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導ブロックを設置するとともに、県公安委員会と連携を図り、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。
- (c) 高齢運転者に見やすい交通標識による安全性の向上のため、県公安委員会と連携を図り、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

イ 駅前等の交通結節点における対策

- (a) スロープ化や駅前広場等の整備を推進し、誰もが歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。
- (b) 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「バリアフリー新法」）に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地域等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道を整備するとともに、道路横断時の安全を向上させるため、バリアフリー対応型信号機等を整備する。

ウ 道路・交差点等の周辺における対策

視覚障がい者誘導用ブロック、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。

1-2 幹線道路における交通安全対策の推進

【実施主体】

建設企画課 幹線道路推進課 街路課 土木課 地域建設課
都市整備課 区画整理1課 区画整理2課 交通安全防犯課

(1) 事故多発地点対策の推進

交通事故データやビッグデータ等の活用により、事故多発地点や潜在的な危険区間等を特定し、各道路管理者、県公安委員会と連携を図り、事故発生要因に即した効果的な事故抑止対策を計画的に実施する。

(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には、速やかに事故要因を調査し、事故発生要因に即した必要な対策を早急に講ずることにより、同様の事故の再発防止を図る。

(3) 機能分担された道路網の整備

幹線道路から生活道路に至る道路網を体系的に整備するとともに、歩行者・自転車や自動車の通行位置を示した道路の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

また、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対策として、ゾーン30の導入も視野に入れた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。

(4) 安全確保のための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、道路交通環境の整備を推進する。

- 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り、歩道等を設置するために既存道路の拡幅、道路空間の再配分、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等を図るため、県公安委員会と連携を図り、交差点のコンパクト化や歩車分離式信号機の整備等を推進する。
- 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安全の確保に繋がることから、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道路の整備や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、歩行者・自転車の交通量や通行の状況にあわせた歩道や自転車の通行位置を示した道路の整備等を推進する。
- オ 交通混雑が著しい都市部、鉄道駅及び大規模工場周辺等において、歩行者・自転車と自動車の交通を物理的に分離するとともに、歩行空間の安全の確保を図るため、幹線道路、駅前広場等の総合的な整備を図る。

1-3 自転車利用環境の総合的整備

【実施主体】

建設企画課 土木課 交通安全防犯課 都市整備課 交通政策課

(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交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にし、近距離の移動や市街地内の移動について自動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、歩行者の安全確保、自転車の交通事故削減を図るため、自転車交通事故の多い路線、おおむね外環状線内側の路線を優先的に、車道における自転車通行位置の明示等の自転車通行空間ネットワークを整備することで、安全で快適な自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

(2) 自転車等の駐輪対策の推進

自転車等の駐輪対策については、主に鉄道駅周辺での土地区画整理事業等による道路整備、駅前広場等の新設、改築とあわせて駐輪場を整備し、交通結節点機能の改善による放置自転車の防止及び安全で円滑な通行空間の確保を図る。

また、自転車等放置禁止区域や歩道、視覚障がい者誘導用ブロック上の放置自転車等については、豊田市自転車等放置防止条例（平成6年条例第20号）により整理・撤去の推進を図る。

1-4 交通需要マネジメントの推進

【実施主体】

交通政策課

(1) 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい路線について、バスロケーションシステムデータの分析等を基に、バス運行の定時性確保策について検討を進めるほか、鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を図るための施策を展開し、交通の円滑化を図る。

また、パークアンドライドやサイクルアンドライドを促進するなど、より安全な移動手段として公共交通機関への転換を図る。

(2) モビリティ・マネジメントによる環境にやさしい交通への転換促進

過度な自動車依存から公共交通機関の利用への転換や、エコドライブ等の実践を促すとともに、目的や状況に応じて交通手段を使い分けている市民を増やすため、多様な主体に対してモビリティ・マネジメントを実施し、交通事故削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、健康増進を図る。

1-5 駐車対策の推進

【実施主体】

交通政策課 都市整備課 都市計画課 商業観光課

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、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

ア 豊田市における建築物に附属する駐車施設に関する条例（昭和56年条例第37号）により大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付けるとともに、民間駐車場の整備を促進する。

イ 都市機能の維持、増進を図るべき地区及び交通結節点等の交通機関相互の乗換えを効率化・円滑化し利便性の向上を図るべき地域において、既設駐車場の利用を促進する。

ウ 既存駐車場の有効利用を図るため、道路交通情報システム（VICS[※]）等の情報通信技術（ICT[※]）機器を活用した駐車誘導システムの高度化を推進する。

エ 郊外からの過剰な自動車流入を抑制し、都心部での交通のふくそうを回避するため、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進する。

※ VICS（Vehicle Information and Communication System 道路交通情報システム）

※ ICT（Information and Communication Technology 情報通信技術）

1-6 交通安全に寄与する道路の維持管理

【実施主体】

土木管理課 道路維持課 地域建設課

(1) 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当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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を推進し、特に市街地については重点的にその是正を図る。

さらに、道路上から不法占有物件等を一掃するためには、沿線住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、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

道路の掘り起しを伴う占有工事については、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。

(2) 積雪・凍結における安全の確保

積雪や凍結の多い地域においては、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の散布を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

- 2-1 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
 - (2) 小学生に対する交通安全教育の推進
 - (3) 中学生に対する交通安全教育の推進
 - (4) 高校生に対する交通安全教育の推進
 - (5) 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - (6) その他の交通安全教育の推進
- 2-2 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - (1) 交通安全市民運動の推進
 - (2) 交差点及び横断中の事故等を防止するための啓発活動の推進
 - (3) 自転車の安全利用の推進
 - (4) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
 - (5) 高齢者支援施策の推進
 - (6) 反射材用品等の普及促進
 - (7) 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
 - (8) 効果的な広報の実施
 - (9) 交通死亡事故多発時における緊急対策
- 2-3 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進
- 2-4 市民等の参加・共働の推進

2-1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全学習センター） 保育課
学校教育課

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、幼児から高齢者に至るまで、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推進する。

また、交通安全教育の実施については、豊田市交通安全学習センター（以下「交通安全学習センター」という。）が主体となり、受講者が交通安全意識と知識が向上する参加・体験・実践型の教育方法を積極的に実践するとともに、家庭・地域・職場から着実に交通安全教育が広まるよう広報・啓発する。

さらに、受講者の年齢や交通環境の変化に対応した交通安全教育が継続的かつ効果的に実施できるよう、教育手法の開発・導入に努めるとともに、関係機関等と連携・協力を図り、指導者の養成・確保、教育教材等の充実を図る。

(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、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技能及び知識を習得させることを目標とする。

《交通安全学習センターにおける交通安全教育》

幼児（４・５歳児）の交通安全講習については、歩道の安全な歩き方、道路の安全な横断の仕方、信号の見方、危険な行動の禁止、保護者との行動の重要性等について、地域の実情や幼児の実態にあわせた講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用し、参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通園及び日常生活における交通安全意識向上のための教材等を作成し、配布する。

《こども園・幼稚園等における交通安全教育》

家庭及び交通安全学習センター等と連携・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、入園時等に実践的かつ具体的な交通安全教育に努める。

《幼児の保護者に対する交通安全教育》

幼児の安全に対する理解能力には限界があるため、保護者による保護及び管理の重要性について指導するとともに、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ができるよう、交通安全学習センターや市交通指導員等による交通安全講習を実施し、意識の醸成に努める。

《通園時の安全対策》

こども園・幼稚園、自治区、警察署等の協議により、効果的な安全施設の整備に努めるとともに、市交通指導員、地域ボランティア等による交通安全教育を実施する。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車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。

《交通安全学習センターにおける交通安全教育》

小学校１、４年生の交通安全講習については、標識の種類と見方、登下校時の行動、危険な行動の禁止、自転車の安全な利用、自動車の合図、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、地域の実情や児童の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識向上のための教材等を作成し、配布する。

《小学校における交通安全教育》

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、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。

交通安全学習センターや市交通指導員、愛知県交通安全協会豊田支部の交通指導員等は、各学校からの要請に応じ、小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に連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

《新入学児童の安全確保》

新入学児童の保護者への交通安全指導を入学説明会等で実施するとともに、新入学児童全員に黄色帽子を配布し、交通安全意識の高揚と登下校時の安全確保を図る。

《登下校時の安全対策》

ア 登下校時の街頭指導

児童の登下校時における安全を確保するため、校区ごとに学校・PTA等が協議した上で、安全が確保される道路を通学路として指定するとともに、小集団登下校をするよう指導する。

また、通学路の重点指導箇所については、市交通指導員等を配置し、登下校時を中心に街頭指導を実施するとともに、地域ボランティアによる見守り活動を促進する。

イ 通学路の安全対策

学校からの要望事項について、道路管理者、県公安委員会、教育委員会等の関係機関で組織する豊田市通学路整備推進会議にて、その実現性を検討し、通学路の交通安全施設等の整備を推進する。

（3）中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄の中で、特に自転車ですべ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、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようになることを目標とする。

《交通安全学習センターにおける交通安全教育》

中学校1年生を主対象とした出張講習による自転車教室については、自転車の法的位置づけ、路上駐輪の禁止、自転車の安全な利用、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、地域の実情や生徒の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識向上のための教材等を作成し、配布する。

《中学校における交通安全教育》

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、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。

交通安全学習センターは、各学校からの要請に応じ、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に連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

《登下校時の安全対策》

ア 登下校時の街頭指導

生徒の登下校時における安全を確保するため、校区ごとに学校・PTA等が協議した上で、安全が確保される道路を通学路として指定するとともに、教職員による街頭指導を行う。

イ 通学路の安全対策

学校からの要望事項について、道路管理者、県公安委員会、教育委員会等の関係機関で組織する豊田市通学路整備推進会議にて、その実現性を検討し、通学路の交通安全施設等の整備を推進する。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄の中で、特に自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、責任をも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。

《交通安全学習センターにおける交通安全教育》

高校1年生を主対象にした出張講習による自転車教室については、交通法規の遵守、暴走行為の禁止、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、自転車事故の恐ろしさ、応急手当等について、地域の実情や生徒の実態にあった講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成する。

さらに、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識向上のための教材等を作成し、配布する。

《高等学校における交通安全教育》

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。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活動を促す。

交通安全学習センターは、各学校からの要請に応じ、高等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に連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

（５）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。

なお、各種交通安全講習や啓発活動等を展開する際には、運転免許証自主返納制度、運転経歴証明書や高齢者交通安全モデルカード（通称「ももカード」）のほか、県が進める高齢者交通安全サポート制度の周知に努めるものとする。

《交通安全学習センターにおける交通安全教育》

高齢者を対象に交通安全学習センターによる交通安全講習や出張講習を実施し、より効果的に交通事故の危険性や身体機能の変化の自覚を促すため、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、高齢者の交通事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、運転免許証自主返納制度等の周知に努める。

《交通安全教育の充実等》

交通関係団体、医療機関、福祉施設関係者等との連携を強化して、高齢者の社会教育活動・福祉活動や各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を積極的に推進する。

ア 高齢者交通安全防犯世帯訪問事業

運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない75歳以上（豊田・足助警察署が指定する高齢者交通安全エリアは70歳以上）の高齢者を中心に、家庭訪問により高齢者の交通事故実態に応じた具体的な個別指導を行うとともに、反射材等交通安全用品の普及や運転免許証自主返納制度等の周知に努める。

イ 高齢者運転技術講習会の実施

高齢運転者に対する運転技術の再教育のため、自動車教習所と連携して体験型の高齢者運転技術講習会を開催し、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。また、運転技術の再教育と交通安全意識の向上が効果的に行われるよう、講習内容及び方法の充実に努める。

ウ 高齢者交通安全アドバイザー研修会の実施

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、高齢者クラブから選任された高齢者交通安全アドバイザーに対して研修会を開催し、参加者等が地域及び家庭において交通安全活動の主導的役割を果たすことができるよう指導・援助を行う。

エ 高齢者交通事故現場移動講習会の実施

交通安全学習センターや警察署等と連携して高齢者交通事故現場移動講習会を開催し、人身事故が多く発生している交差点等を移動しながら、交通事故の発生状況や防止策、交差点の特徴等について解説し、交通事故の防止を図る。

(6) その他の交通安全教育の推進

その他一般に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標として、事業所や社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めるほか、障がい者や外国人に対する効果的な交通安全教育に努める。

ア 交通安全教育のための諸活動の推進

交通安全学習センターと連携して、社会人を対象とした交通安全講習を実施するとともに、自治区や地域会議、交流館等が進める地域の交通安全のための諸活動を促進するとともに、地域の交通安全委員、高齢者交通安全アドバイザー、交通安全ボランティア等による活動の促進を図る。

イ 安全運転管理の推進

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性化に努める。

ウ 大学生に対する交通安全教育

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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。また、学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活動を促す。

エ 障がい者に対する交通安全教育

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、障がいの程度や内容（聴覚、視覚、肢体不自由等）に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

オ 外国人に対する交通安全教育

日本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、交通安全学習センターと連携し、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、外国人を雇用する事業所等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進する。

2-2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全市民会議）

交通安全に関する普及啓発活動の推進に当たっては、統一的な方針を定め、企業・学校を含めた市民団体等による交通事故の防止や交通事故死の根絶を目的とした啓発活動を推進している豊田市交通安全市民会議（以下「市民会議」という。）と連携し、一体的に事業を推進する。

（1）交通安全市民運動の推進

ア 交通安全市民運動の組織的・継続的な展開

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動を、主に市民会議加盟団体や交通団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

イ 交通安全市民運動の周知

交通安全市民運動の実施に当たっては、市民会議の加盟団体等を通じて、運動の趣旨、実施期間、重点事項、実施計画等について広く市民に周知し、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

ウ 交通安全市民運動の重点項目

交通安全市民運動の重点項目としては、「とよた3Sドライブの推進」に平成27年3月に改正した豊田市交通安全条例（平成12年条例第55号）において追加した3つの取組項目「自転車の交通事故防止」「高齢者の交通事故防止」「飲酒運転の根絶」を加え、4つの重点項目を設定し、春・夏・秋・年末の市民運動期間中、地域の実情に即した効果的な運動を展開する。また、愛知県交通安全推進協議会が定める「交通事故死ゼロの日（毎月10日、20日、30日）」に、街頭指導や啓発活動を推進する。

エ その他の交通安全普及啓発活動の実施

（a）交通安全イベントによる啓発

交通安全への理解を深め、交通ルール遵守とマナー向上の啓発を目的とし、子どもから高齢者までが楽しみながら交通安全意識と思いやりの大切さを学ぶ機会として、防犯、防災、消防等を加えた「安全安心」をテーマとしたイベントを開催する。

（b）交通安全市民大会の開催

交通事故撲滅に向けて市内の交通安全関係者が一同に集い、交通安全の推進に功績のあった市民・団体の表彰や、交通安全教育の指導が顕著で交通事故防止に成果を挙げたこども園、幼稚園、小学校、中学校の表彰等を行うとともに、交通安全に対する決意を新たにし、交通事故防止意識の高揚と交通安全活動の推進を図る。

（c）交通安全ポスター、交通安全作文、標語の募集

作品の制作を通じて交通安全意識の向上を図り、優秀作品を表彰するとともに、各種交通安全イベントや啓発活動等に広く活用する。

(2) 交差点及び横断中の事故等を防止するための啓発活動の推進

交差点及び横断中の事故等の実態、特徴等を広く周知するなど、各種の啓発運動を展開することで、交差点及び横断中の事故等防止のための交通安全知識の普及と交通安全意識の向上を図る。

ア とよた3Sドライブの推進

交差点等の事故の防止や横断歩行者への思いやり意識の醸成等を図るため、自動車、自転車の利用者が特に心がける運転行動を啓発するため、『とよた3Sドライブ』を展開する。

○S l o w (スロー)	… ゆっくり発進、ゆっくり停止
○S m a r t (スマート)	… 余裕の車間距離で、加減速の少ない運転
○S t o p (ストップ)	… 横断歩道で歩行者を見たら必ず“止まる”

特に、「S t o p」については、猿投ダンプ事故から50年を機に、横断歩道で歩行者を見たら必ず“止まる”『ここにいる私たちからSTOP実践運動』を全市的に展開し、自動車等の利用者の思いやりの意識と交通マナーの向上を図る。

イ ハンド・アップ運動の推進

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にドライバーからよく見えるよう手を挙げる『ハンド・アップ運動』を『ここにいる私たちからSTOP実践運動』と連動させ推進し、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、各種の行事、啓発活動等を通じて普及・浸透を図る。

ウ ライト・オン運動の推進

運転者の視認性の向上と併せ、歩行者、自転車利用者、対向車等に自車の存在をいち早く知らせるため、前照灯を夕暮れ時に早めに点灯することを促す『ライト・オン運動』を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図る。

エ 体験展示機器等を活用した体験学習の実施

交通安全学習センターに設置されているシミュレータ等の体験展示機器やバーチャルステージ等を積極的に活用し、交差点や横断中の事故の発生状況、特徴等からそ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。

(3) 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必要があり、「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）」等を活用し、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。

また、平成27年6月の道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により、14歳以上の自転車運転者が特定の危険行為を過去3年以内に2回以上繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が義務化されたことから、各種の行事、啓発活動等を通じて、制度の周知に努める。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。

ア 自転車の正しい乗り方等に関する交通安全教育

交通安全学習センターが主体となって、小学校4年生を対象とした施設内講習、中学校1年生及び高校1年生を対象とした出張講習により、自転車シミュレータ等を活用し、自転車利用時の交通ルール・マナーを学ぶ参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。また、頭部保護の重要性とヘルメットの着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。

イ 自転車安全利用の日等による普及啓発

愛知県交通安全推進協議会が定める毎月10日の「自転車安全利用の日」や5月の「自転車・二輪車安全利用月間」を中心に、自転車事故が多発している交差点や自転車通行空間の整備路線等での街頭啓発活動や自転車利用の多い中学・高校において生徒会等と連携した啓発活動を積極的に展開する。

ウ 自転車の灯火点灯の徹底

夕暮れの間帯から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品等の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。

エ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、交通安全学習センターの保有する幼児二人同乗用自転車の展示や試乗等により、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。

オ 自転車保険への加入促進

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、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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、学校や関係事業者等の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(4) 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、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」、運転代行サービスの啓発普及に努めるなど、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」という市民の規範意識の確立を図る。

特に、愛知県交通安全推進協議会が定める毎月第4金曜日の「飲酒運転根絶の日」や12月の「飲酒運転根絶強調月間」を中心に、飲酒運転根絶の気運をより一層高めるためのキャンペーン、広報啓発活動を展開する。

(5) 高齢者支援施策の推進

ア 運転免許証自主返納への働きかけ

運転経歴証明書や高齢者交通安全モデルカード（通称「ももカード」）を提示すると特典が受けられる県の「高齢者交通安全サポート制度」の普及拡大を図るため、市民会議の加盟団体等に呼びかけ、市内のサポート企業を増やす取組を進める一方で、公共交通ネットワーク全体の利便性の向上を図り、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。

イ 高齢者先進安全自動車購入費補助制度の運用

高齢運転者の重大な（死亡・重傷）交通事故の防止を図るため、高齢運転者を対象とした「高齢者先進安全自動車購入費補助制度（平成28年度～平成29年度）」を活用し、自動ブレーキ等が装備された先進安全自動車への乗り換えの促進を図る。

ウ 高齢者を交通事故から守る日等による普及啓発

愛知県交通安全推進協議会が定める毎月30日（2月は末日）の「高齢者を交通事故から守る日」や「高齢者交通安全週間（9月）」を中心に、運転者の思いやり意識の浸透を図るための啓発活動等を積極的に展開する。

エ 庁内関係部署との連携

高齢者施策を推進する関係部署で構成するワーキングを立ち上げ、介護、医療、保健、福祉等とも連携した交通安全対策を推進する。

(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等の普及を全年齢層対象に促進する。特に、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普及促進を強化する。

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。

(7) 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

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20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たところであるが、更に、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について周知することにより、後部座席を含めた全ての座席における着用を徹底する。

また、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12年の道路交通法の改正により、6歳未満の幼児を同乗させる際は、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について、こども園・幼稚園等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発に努める。

特に、愛知県交通安全推進協議会が定める毎月20日の「シートベルト・チャイルドシートの日」や同着用強化旬間（2月・6月・11月）における啓発活動の活性化を図る。

（８）効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報とよたを始め、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用し、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。

ア 集中的なキャンペーン等の実施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、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行うことにより、高齢者及び子どもの交通事故防止、自転車の交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底等を図る。

イ 民間団体や報道機関等による広報

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民の交通安全意識の向上を図る。

（９）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、豊田市交通安全条例（平成12年条例第55号）に基づき「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発令するとともに、警察署、関係機関等と連携して、集中的な交通事故防止対策を実施する。

◎交通安全運動

■交通安全市民運動

春の交通安全市民運動（4月6日～15日：10日間）※全国一斉

夏の交通安全市民運動（7月11日～20日：10日間）※県内一斉

秋の交通安全市民運動（9月21日～30日：10日間）※全国一斉

年末の交通安全市民運動（12月1日～10日：10日間）※県内一斉

■交通事故死ゼロの日（毎月10日、20日、30日）

■とよた3Sドライブの推進／Slow・Smart・Stop（通年）

ここにいる私たちからSTOP実践運動

ハンド・アップ運動

■ライト・オン運動／前照灯の早め点灯運動（通年）

■自転車・二輪車安全利用月間（5月）

自転車安全利用の日（毎月10日）

バイクの日（8月19日）

■シートベルト・チャイルドシート着用徹底強化旬間

（6月11日～20日、11月11日～20日）

シートベルト・チャイルドシートの日（毎月20日）

■高齢者交通安全週間（9月14日～20日）

高齢者を交通事故から守る日（毎月30日 2月は末日）

■飲酒運転根絶強調月間（12月）

飲酒運転根絶の日（毎月第4金曜日）

2-3 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（市民会議）

交通安全を目的とする関係団体等については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に必要な資料の提供をするなど、その主体的な活動を促進する。

ア 市民会議の加盟団体等における活動

市民会議の加盟団体等については、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、交通安全市民運動等の機会を利用して働きかけを行う。

イ 自治区や高齢者クラブにおける活動

地域における交通安全指導者である各自治区の交通安全委員や高齢者クラブから選任された高齢者交通安全アドバイザー等に対しては、交通安全啓発物品の支給等の支援を行うことにより、その主体的な活動の促進を図る。

ウ 愛知県交通安全協会豊田支部・足助支部との共働による活動

愛知県交通安全協会豊田支部・足助支部との共働により、交通安全思想の普及啓発、交通事故防止と交通道德の啓発宣伝等の街頭活動を展開する。

エ 豊田地区安全運転管理協議会への支援

若者に対する交通安全対策として、豊田地区安全運転管理協議会加盟事業所の若者ドライバーにより構成されるヤングドライバーセーフティ委員会が行う交通安全教育及び啓発活動を支援することにより、その主体的な活動の促進を図る。

オ 校区交通安全推進協議会への支援

小学校区単位で構成される交通安全推進協議会へ補助金を交付し、校区ごとの交通安全活動を支援し、交通安全意識を高める活動の促進を図る。

2-4 市民等の参加・共働の推進

【実施主体】

交通安全防犯課 地域支援課 支所 学校教育課

交通安全は、市民の安全意識により支えられる部分が大きいため、市民自らが交通安全に関する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当たっては、行政、関係団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・共働を積極的に進める。

ア 安全で良好なコミュニティの形成

地域が主体的に行うヒヤリハットマップづくりや交通安全点検等に市民が積極的に参加できる仕組みづくりを進め、地域に根ざした具体的な交通安全対策を推進する。

イ 通学路等における交通安全点検の実施

市交通指導員による定期的な通学路等の交通安全点検を実施するほか、各小中学校単位で教職員が児童とともに通学路の安全点検を行うことにより、児童・生徒の視点からの危険箇所を認知し、通学時の安全確認の啓発・指導の推進を図る。

ウ 交通事故削減活動ワーキングの開催

交通安全に関する関係部署、民間企業と交通事故削減に向けた対策立案のための情報交換を定期的に行い、啓発活動や交通安全対策に反映する。

3 先端技術の活用及び調査研究の充実

■ 3-1 先端技術の活用

- (1) 先進安全自動車の普及促進
- (2) 高度道路交通システムを活用した安全運転支援システムの推進
- (3) 自動車走行履歴情報（プローブ情報※）の活用

■ 3-2 道路交通の安全に関する調査研究の充実

- (1) 安全運転の支援
- (2) 交通管理の最適化
- (3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究の推進
- (4) 交通安全対策の効果・評価の充実
- (5) 交通事故原因の総合的な調査研究の充実

3-1 先端技術の活用

【実施主体】

交通安全防犯課 交通政策課 建設企画課

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）の発展、交通事故の推移、交通安全対策の今後の方向性を考慮し、人・道・車それぞれの分野における先端技術の普及促進を図る。

(1) 先進安全自動車の普及促進

近年、自動ブレーキや車線維持支援制御装置等の先端技術を搭載した先進安全自動車の普及が急速に進んでいる。

そこで、高齢運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる重大な（死亡・重傷）交通事故の防止を図るため、高齢運転者を対象とした「高齢者先進安全自動車購入費補助制度（平成28年度～平成29年度）」を創設・活用し、自動ブレーキ等が装備された、より安全な自動車への乗り換え促進を図り、先進安全自動車の普及拡大を図る。

(2) 高度道路交通システムを活用した安全運転支援システムの推進

先進の高度道路交通システム（ITS※）の高度化により交通の安全を高める。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安全運転支援システムの普及を図る。

※ ITS（Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム）

人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するシステム

(3) 自動車走行履歴情報（プローブ情報※）の活用

民間カーナビやE T C 2. 0※等から得られる自動車走行履歴情報（プローブ情報※）を収集し、分析することにより交通事故危険箇所を把握し、道路事情、交通状況に即した交通安全対策を実施する。

※ プローブ情報

走行している車両から直接収集される位置と時刻等のデータ

※ E T C 2. 0

E T Cの高速道路利用料金収受機能に加え、道路沿いに設置されたI T Sスポット（通信アンテナ）と対応車載器との間の高速・大容量通信により、広範囲の渋滞・規制情報提供や安全運転支援など様々なサービスが受けられる運転支援サービス

3-2 道路交通の安全に関する調査研究の充実

【実施主体】

交通政策課 交通安全防犯課 環境モデル都市推進課 経営戦略室

(1) 安全運転の支援

運転支援システムの普及に向けて、産・学・行政が連携し、次の調査研究を進める。

ア 路車間通信・車車間通信・歩車間通信技術

イ E T C 2. 0を活用した運転支援技術

ウ 自動運転技術の調査、実証実験

（国家戦略特区「自動走行実証プロジェクト」・下山地区等）

(2) 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改善を図るため、次の調査研究を進める。

ア ラウンドアバウト※導入についての調査研究

イ 交通流の分散等を目的とした車載装置等への交通情報を提供するシステムの調査研究

ウ 自動車走行履歴情報（プローブ情報）の活用手法の調査研究

※ ラウンドアバウト

環状交差点。信号機のない円形の交差点。交錯地点減少による事故削減、交差点の通過時間の短縮、燃料消費及びC O₂排出量の削減、信号機の維持管理費用の削減効果がある

(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応し、高齢者が安全で安心して移動・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つつ、新たな先進技術を活用した効果的な交通事故防止対策の立案に関する調査研究を進める。

(4) 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。

(5) 交通事故原因の総合的な調査研究の充実

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減少に向けた効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、事故データの集計・分析、民間プローブデータやE T C 2. 0等のビッグデータから得られる交通情報や映像記録型ドライブレコーダー等のデータ等の効果的な活用に向けた検討を行う。

さらに、市民に対し交通事故調査・分析に係る情報を積極的に提供することにより、交通安全に対する市民意識の高揚を図る。

参考資料

資料 1 第 9 次豊田市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）の評価

1 全体評価

第 9 次豊田市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）においては、「平成 27 年までに交通事故による死傷者数を基準年とする平成 22 年の 2,638 人から 2,200 人以下（16.6%削減）とする。」と目標設定し、各種施策に取り組んできたが、最終年である平成 27 年は、死傷者数 2,392 人と目標を達成することができなかった。

交通事故死傷者数については、平成 26 年には 2,275 人まで減少し、施策の一定の効果があったものと考えられるが、平成 27 年には 2,392 人と増加に転じてしまったことから、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する必要がある。特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が重要となっている。

○交通事故死傷者数

平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
2,638 人	2,551 人	2,779 人	2,659 人	2,275 人	2,392 人

2 各視点における個別評価

(1) 高齢者の安全確保

65 歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は、平成 22 年が 272 人であったものが平成 27 年は 320 人（17.6%増加）となり、今後、重点的に対策を進める必要がある。

○高齢者の交通事故死傷者数

平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
272 人	286 人	280 人	313 人	243 人	320 人

■主な個別施策の状況

○交通安全学習センターの高齢者講習（回数・参加者数）

平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
120 回	147 回	137 回	142 回	173 回	112 回
3,638 人	5,247 人	4,513 人	6,225 人	5,556 人	5,158 人

○高齢者運転技術講習（回数・参加者数）

平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
—	9 回	8 回	8 回	8 回	8 回
—	225 人	195 人	188 人	189 人	195 人

○高齢者交通安全防犯世帯訪問（地区数：小学校区・世帯数）

平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
13 地区	29 地区	21 地区	12 地区	32 地区	34 地区
6,635 世帯	6,500 世帯	5,446 世帯	6,536 世帯	10,986 世帯	10,766 世帯

(2) 子どもの安全確保

15歳以下の交通事故死傷者数は、平成22年が169人であったものが平成27年は125人(26.0%減少)となり、実施している施策に一定の効果があったものと考えられる。今後、より効果的な対策への改善を図りつつ継続して実施していく必要がある。

○交通事故死傷者数(15歳以下)

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
169人	146人	173人	166人	145人	125人

■主な個別施策の状況

○交通安全学習センターの幼児(4・5歳児)講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
172回	173回	172回	168回	159回	162回
12,544人	13,381人	13,501人	12,653人	11,616人	9,950人

○交通安全学習センターの小学校1年生講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
85回	84回	89回	87回	83回	97回
5,873人	5,379人	5,775人	5,109人	4,417人	4,841人

○交通安全学習センターの小学校4年生講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
75回	81回	89回	83回	82回	88回
4,300人	4,109人	4,146人	4,108人	4,109人	3,975人

○交通安全学習センターの中学校1年生講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
28回	27回	28回	27回	39回	28回
4,181人	4,093人	4,242人	4,248人	5,630人	5,197人

○交通安全学習センターの子ども(15歳以下)講習 合計(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
360回	365回	378回	365回	363回	375回
26,898人	26,962人	27,664人	26,118人	25,772人	23,963人

(3) 歩行者の安全確保

歩行中における交通事故死傷者数は、平成22年が154人であったものが平成27年は165人(7.1%増加)となり、更なる対策の強化が必要である。

○歩行中の交通事故死傷者数

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
154人	159人	184人	148人	127人	165人

■主な個別施策の状況

○横断歩道STOP率調査(横断歩道で歩行者が渡ろうとしている時に車両が止まった割合)

調査地点	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
十塚町地内	22.2%	—	49.4%	45.6%	53.7%
西町地内	8.2%	—	—	20.6%	29.2%

(4) 自転車の安全確保

自転車乗車中の死傷者数は、平成22年が344人であったものが平成27年は277人(19.4%減少)となり、実施している施策に一定の効果があったものと考えられる一方で、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分でルールとマナーに違反する行動が多いことから、ルールの周知と交通安全教育の充実が必要である。

○自転車乗車中の交通事故死傷者数

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
344人	324人	321人	316人	268人	277人

■主な個別施策の状況

○自転車通行空間整備の総延長(国・県・市道 合計)

平成22年度末：9.4km → 平成27年度末 15.5km

○交通安全学習センターの中学校1年生講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
28回	27回	28回	27回	39回	28回
4,181人	4,093人	4,242人	4,248人	5,630人	5,197人

○交通安全学習センターの高校1年生講習(回数・参加者数)

平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
14回	13回	14回	15回	14回	13回
7,693人	7,701人	7,430人	7,629人	6,702人	5,919人

(5) 生活道路における安全確保

生活道路における人身事故件数は、平成22年が697件であったものが平成27年は615件（11.7%減少）となっており、今後も県公安委員会と連携し、対策を継続していく必要がある。

○車道幅員5.5m未満の人身事故件数

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
697件	609件	614件	663件	618件	615件

■主な個別施策の状況

○ゾーン30の整備

平成24年度	平成25年度	平成26年度
元城地区 浄水北西地区 浄水南東地区	井郷地区（3箇所） 浄水中心地区	上原地区（2箇所）

※4地区9箇所の整備完了

(6) 幹線道路における安全確保

幹線道路における人身事故件数は、平成22年が1,508件であったものが平成27年は1,385件（8.1%減少）となっているが、幹線道路の人身事故件数は、人身事故全体の約70%を占めており、更なる対策の強化が必要である。

○車道幅員5.5m以上の人身事故件数

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
1,508件	1,547件	1,697件	1,539件	1,239件	1,385件

■主な個別施策の状況

○とよた事故削減あんしんプラン

計画期間 : 平成23年度～平成27年度

事故危険箇所 : 33箇所

対策実施状況 : 対策完了 25か所

事業中 7か所

未実施 1か所

資料2 交通事故発生状況

■交通手段別 死傷者数（平成18年～平成27年）

[豊田市]

項目名	年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
歩行者	死傷者数	192	203	177	172	154	159	184	148	127	165
	構成率	5.3%	6.1%	5.7%	6.1%	5.8%	6.2%	6.6%	5.6%	5.6%	6.9%
自転車	死傷者数	463	490	440	407	344	324	321	316	268	277
	構成率	12.9%	14.6%	14.2%	14.4%	13.0%	12.7%	11.6%	11.9%	11.8%	11.6%
二輪車 (原付・自二)	死傷者数	432	405	404	385	323	329	325	299	190	213
	構成率	12.0%	12.1%	13.1%	13.6%	12.2%	12.9%	11.7%	11.2%	8.4%	8.9%
四輪車	死傷者数	2,503	2,248	2,066	1,864	1,815	1,738	1,948	1,896	1,689	1,735
	構成率	69.7%	67.1%	66.8%	65.9%	68.8%	68.1%	70.1%	71.3%	74.2%	72.5%
その他 (特殊車)	死傷者数	0	4	4	1	2	1	1	0	1	2
	構成率	0.0%	0.1%	0.1%	0.04%	0.1%	0.04%	0.04%	0.0%	0.04%	0.1%
総合計		3,590	3,350	3,091	2,829	2,638	2,551	2,779	2,659	2,275	2,392

[愛知県]

項目名	年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
歩行者	死傷者数	4,045	3,976	3,828	3,804	3,775	3,666	3,735	3,676	3,464	3,483
	構成率	5.6%	5.8%	5.9%	6.0%	6.0%	5.9%	6.0%	6.0%	6.0%	6.3%
自転車	死傷者数	13,221	12,964	12,619	12,386	11,973	11,545	10,724	10,451	9,727	8,956
	構成率	18.4%	18.8%	19.4%	19.6%	19.0%	18.6%	17.3%	17.1%	16.9%	16.2%
二輪車 (原付・自二)	死傷者数	7,170	6,903	6,812	6,316	5,906	5,885	5,522	5,326	4,432	4,015
	構成率	10.0%	10.0%	10.5%	10.0%	9.3%	9.5%	8.9%	8.7%	7.7%	7.3%
四輪車	死傷者数	47,412	44,897	41,881	40,535	41,489	40,781	41,791	41,594	39,718	38,775
	構成率	65.9%	65.3%	64.3%	64.3%	65.7%	65.9%	67.6%	68.1%	69.2%	70.1%
その他 (特殊車)	死傷者数	51	35	34	35	35	50	39	39	46	54
	構成率	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
総合計		71,899	68,775	65,174	63,076	63,178	61,927	61,811	61,086	57,387	55,283

■年齢層別 死傷者数（平成18年～平成27年）

【豊田市】

項目名		年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
こども 15歳以下	死傷者数		259	238	223	220	169	146	173	166	145	125
	構成率		7.2%	7.1%	7.2%	7.8%	6.4%	5.7%	6.2%	6.2%	6.4%	5.2%
若者 16～24歳	死傷者数		779	729	670	602	559	551	509	496	405	425
	構成率		21.7%	21.8%	21.7%	21.3%	21.2%	21.6%	18.3%	18.7%	17.8%	17.8%
一般 25～64歳	死傷者数		2,232	2,067	1,902	1,725	1,638	1,568	1,817	1,684	1,482	1,522
	構成率		62.2%	61.7%	61.5%	61.0%	62.1%	61.5%	65.4%	63.3%	65.1%	63.6%
高齢者 65歳以上	死傷者数		320	316	296	282	272	286	280	313	243	320
	構成率		8.9%	9.4%	9.6%	10.0%	10.3%	11.2%	10.1%	11.8%	10.7%	13.4%
総合計			3,590	3,350	3,091	2,829	2,638	2,551	2,779	2,659	2,275	2,392

【愛知県】

項目名		年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
こども 15歳以下	死傷者数		5,203	5,170	4,823	4,775	4,528	4,462	4,215	4,235	3,779	3,476
	構成率		7.2%	7.5%	7.4%	7.6%	7.2%	7.2%	6.8%	6.9%	6.6%	6.3%
若者 16～24歳	死傷者数		14,342	13,108	12,252	11,307	10,974	10,883	10,295	10,008	9,077	8,394
	構成率		19.9%	19.1%	18.8%	17.9%	17.4%	17.6%	16.7%	16.4%	15.8%	15.2%
一般 25～64歳	死傷者数		44,662	42,629	40,435	39,318	39,928	39,129	39,831	39,267	37,121	36,071
	構成率		62.1%	62.0%	62.0%	62.3%	63.2%	63.2%	64.4%	64.3%	64.7%	65.2%
高齢者 65歳以上	死傷者数		7,692	7,868	7,664	7,676	7,748	7,453	7,470	7,576	7,410	7,342
	構成率		10.7%	11.4%	11.8%	12.2%	12.3%	12.0%	12.1%	12.4%	12.9%	13.3%
総合計			71,899	68,775	65,174	63,076	63,178	61,927	61,811	61,086	57,387	55,283

資料3 交通安全学習センターの利用状況

■一般利用者（平成22年度～平成27年度）

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
子供	64,595 人	53,627 人	53,981 人	55,982 人	54,757 人	63,281 人
大人	66,902 人	53,499 人	51,727 人	53,119 人	52,685 人	60,811 人
合計	131,497 人	107,126 人	105,708 人	109,101 人	107,442 人	124,092 人

■講習受講者（平成22年度～平成27年度）

施設講習	幼児		小1		小4		高齢者		一般 (企業研修等)		その他 (中学生等)		合計	
	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数
平成22年度	133	7,641	79	4,246	75	4,300	113	3,046	67	2,035	4	205	471	21,473
平成23年度	133	7,540	79	4,073	81	4,109	119	2,826	81	2,124	4	231	497	20,903
平成24年度	134	7,751	80	3,910	89	4,146	107	2,405	102	2,902	4	242	516	21,356
平成25年度	135	7,748	80	4,013	83	4,108	101	2,248	101	3,054	1	30	501	21,201
平成26年度	132	7,404	79	4,057	82	4,109	89	1,973	116	2,903	12	233	510	20,679
平成27年度	141	7,391	90	3,978	88	3,975	58	1,881	47	1,196	2	28	426	18,449

出張講習	幼児		小学校		中1		高1		高齢者		一般 (企業研修等)		合計	
	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数	回数	参加者数
平成22年度	39	4,903	6	1,627	24	3,976	14	7,693	7	592	25	2,213	115	21,004
平成23年度	40	5,841	5	1,306	23	3,862	13	7,701	28	2,421	15	427	124	21,558
平成24年度	38	5,750	9	1,865	24	4,000	14	7,430	30	2,108	27	2,435	142	23,588
平成25年度	33	4,905	7	1,096	26	4,218	15	7,629	41	3,977	29	2,582	151	24,407
平成26年度	27	4,212	4	360	27	5,397	14	6,702	84	3,583	31	1,950	187	22,204
平成27年度	21	2,559	7	863	26	5,169	13	5,919	54	3,277	30	2,099	151	19,886

資料4 交通安全対策法（一部抜粋）

	昭和45年	6月	1日	法律第110号
改正	昭和46年	6月	2日	法律第98号
	昭和50年	7月	10日	同第58号
	昭和58年	12月	2日	同第80号
	平成11年	7月	16日	同第102号
	平成11年	12月	22日	同第160号
	平成18年	5月	17日	同第38号
	平成23年	8月	30日	同第105号

（市町村交通安全計画等）

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かななければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

資料5 豊田市交通安全条例

平成12年12月22日条例第55号
改正 平成27年 3月26日条例第17号

(目的)

第1条 この条例は、交通の安全について、市、市民及び車両の使用者等の責務を明らかにするとともに、交通の安全の確保に関する施策の基本となる事項を定めることにより、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって市民の生命、身体及び財産の保護並びに快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(市の責務)

第2条 市は、市民の交通安全意識の高揚及び交通の安全を確保するため、啓発活動、道路交通環境整備等の総合的な交通安全対策を実施するものとする。

2 市は、前項の対策の実施に当たっては、国、県、警察その他関係機関及び団体（以下「関係機関等」という。）と緊密な連携を図るものとする。

(市民の責務)

第3条 市民は、交通社会の一員としての責任を認識し、日常生活を通じて自主的かつ積極的に交通安全意識及び交通マナーの向上に努めなければならない。

2 前項に定めるもののほか、市民は、市及び関係機関等が実施する交通の安全に関する施策に協力しなければならない。

(車両の使用者等の責務)

第4条 車両を自らの事業において使用する者（以下「車両の使用者」という。）は、使用する車両の安全な運転を確保するため、必要な措置を講ずるものとする。

2 車両を運転する者（以下「車両の運転者」という。）は、歩行者の安全を確保する等の安全な運転に努めなければならない。

3 前2項に定めるもののほか、車両の使用者及び車両の運転者は、市及び関係機関等が実施する交通の安全に関する施策に協力しなければならない。

(高齢者の交通事故防止)

第5条 市は、高齢者の交通事故防止のために必要な交通の安全に関する施策を実施するものとする。

2 市民、車両の使用者及び車両の運転者は、高齢者の交通の安全の確保を図るため、高齢者が安心して道路を通行できるように配慮するよう努めなければならない。

3 高齢者は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下を理解するとともに、交通の安全の確保に自ら努めなければならない。

(飲酒運転の根絶)

第6条 市は、関係機関等と連携して、家庭及び地域における飲酒運転の根絶のため広報啓発活動を行い、飲酒運転の根絶に資する施策を実施するものとする。

2 市民、車両の使用者及び車両の運転者は、飲酒運転が重大な交通事故の原因となることを認識するとともに、家庭、地域、事業所等において、飲酒運転を助長するおそれのある環境の根絶に努めなければならない。

3 酒類を提供する飲食店及び酒類の販売店を営む者は、客の見やすい場所に飲酒運転の防止を呼びかける文書、ポスター等を掲示する等、飲酒運転の根絶のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(自転車交通事故防止)

第7条 市は、自転車の安全利用を推進するための施策を実施するものとする。

2 自転車の運転者は、歩行者及び他の車両の安全に配慮し、自転車が原因となる交通事故の防止に努めなければならない。

(良好な道路交通環境の確保等)

第8条 市は、交通の安全を確保するため、市の管理する道路の改良及び新設並びに交通安全施設の整備を促進し、良好な道路交通環境の確保に努めなければならない。

2 市長は、良好な道路交通環境を確保するために必要があると認めるときは、関係機関等に対し必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(交通安全計画の策定)

第9条 市長は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)の規定に基づき、豊田市交通安全計画(以下「計画」という。)を策定する。

2 市長は、計画を策定するに当たっては、あらかじめ、広く市民の意見を聴くものとする。

(交通安全教育の推進)

第10条 市長は、交通安全意識の高揚を図るため、児童及び生徒、若者並びに高齢者等の各年齢層に応じた交通安全教育を推進するものとする。

(広報の実施及び情報の提供)

第11条 市長は、前条に定める交通安全教育の徹底を図るため、市民に対し、交通の安全に関する広報啓発活動を積極的に行うほか、必要な情報を適切に提供するものとする。

(交通安全活動の推進)

第12条 市長は、市内の各種団体等をもって組織する豊田市交通安全市民会議(以下「市民会議」という。)と協力して、市民による自主的な活動を効果的に推進するとともに、交通の安全に関し、必要に応じて市民会議の意見を求めるものとする。

2 市民会議は、関係機関等との連携を図り、市民に対する交通安全意識の高揚及び啓発に努めるものとする。

(交通死亡事故等発生時の措置)

第13条 市長は、交通死亡事故が発生した場合又は特定の地域において交通事故が多発した場合で必要があると認めるときは、関係機関等と協議して総合的な交通事故防止対策を検討するものとする。

2 市長は、交通死亡事故が多発した場合は、関係機関等と協議の上、必要があると認めるときは、交通死亡事故多発非常事態宣言を発し、交通死亡事故を防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(団体への助成)

第14条 市長は、地域における交通事故防止活動その他交通の安全の確保に関する活動の促進を図るため、交通安全活動を行う団体に対し必要な助成を行うことができる。

(委任)

第15条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成13年1月1日から施行する。

附 則(平成27年3月26日条例第17号)

この条例は、公布の日から施行する。

**第10次
豊田市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）**

平成28年8月

発行 ー 豊田市

編集 ー 社会部 市民安全室

交通安全防犯課

〒471-8501

愛知県豊田市西町三丁目60番地

TEL 0565-34-6633

FAX 0565-32-3794