

# 第8次田原市交通安全計画

(平成18年度～平成22年度)

～交通事故のない社会を目指して～



田原市

# 目次

I	計画の基本方針	3
	1 基本方針	
	2 交通安全計画における目標の設定	
II	道路交通の現状・推移	5
III	講じようとする施策	6
第1節	道路交通環境の整備	6
	1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	
	2 道路ネットワークの整備、利用促進	
	3 交通安全施設等整備事業の推進	
	4 効果的な交通規制等の推進	
	5 市民と一体となった道路交通環境の整備	
	6 効果的で重点的な事故対策の推進	
	7 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備	
	8 総合的な駐車対策の推進	
	9 災害に備えた道路交通環境の整備	
	10 コミュニティバス運行の推進	
第2節	交通安全思想の普及徹底	10
	1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
	2 効果的な交通安全教育の推進	
	3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
	4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	
第3節	安全運転の確保	15
	1 運転者教育等の充実	
	2 運転免許制度及び更新について	
第4節	道路交通秩序の維持	16
	1 交通の指導取締りの強化等	
	2 暴走族対策の強化	
第5節	救助・救急体制の整備	17

第6節	交通事故相談等の充実	18
1	交通事故相談所の活動等の強化	
2	交通事故被害者支援の充実強化	
第7節	調査研究の推進	19
第8節	鉄道と踏切道の安全対策	19
添付資料	目次	20

# I 計画の基本方針

## 1 基本方針

本交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条及び田原市交通安全条例第9条に基づき、本市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として、交通安全対策の計画的な推進を図るとともに、本市の最上位計画である、田原市総合計画に「みんなで支えあう暮らしやすいまち」をテーマとした「コミュニティ分野」において、交通安全推進体制の確立を掲げていることを踏まえ、策定するものであります。経過としましては、昭和46年を第1次計画（5年毎）として、7次にわたり、交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策を実施してまいりました。

本市においては、第7次交通安全計画（平成13年度～平成17年度）の間、大きな組織変革がありました。平成15年に赤羽根町と合併し、その際に市制施行、続いて平成17年には渥美町と合併を行っています。

そのため、本計画は半島全体を網羅する初めての計画で、田原警察署管内も同一となったことから、交通安全施策の実施については、迅速な対応が期待できるようになります。

現状においては、管内の交通事故による死傷者数は、増減を繰り返している。また、24時間死者数は、県内では減少傾向にあるものの、本市においては、毎年、数人の方の尊い命が失われています。

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実現することを究極の目標とした上、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します。

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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急体制の整備、⑥交通事故相談等の充実、⑦調査研究の推進、⑧鉄道と踏切道の安全対策、といった8項目の交通安全対策を実施する。

その際、特に道路交通安全に関しては次の3点を重視して対策の推進を図るものとする。

第一に、高齢化社会への対応として

歩行及び自転車等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にそれぞれの特性を理解した対策を構築する。

第二に、歩行者の安全確保として

交通事故死者数に占める歩行者の割合が多いため、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める。

第三に、市民自らの意識改革として

交通事故を自らの問題として捉え、その危険性を十分認識して安全な交通社会を形成するための意識の高揚を図る。

これらの施策を、第8次愛知県交通安全計画との整合性を持たせた上で、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の発生状況等を含む地域特性や、市街地再開発の影響による交通環境の変化等に柔軟に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

なお、交通安全に関する施策は多面的であり、相互に密接な関係を有するので、関係する諸機関、諸団体等が相互に連携をとり、総合的かつ効果的に施策を実施することにより、交通事故を根絶するという究極の目的実現を目指すものとする。

## 2 交通安全計画における目標の設定

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、本計画においては、平成22年までに、交通事故による24時間死者数を年間3人以下とすることを目標とする。

また、最優先の目標は交通事故死者数を一人でも多く減らすことであるが、交通事故そのものの減少にも一層、積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指すものとする。

## II 道路交通の現状・推移

本市への進入道路は国道259号、国道42号及び主要地方道豊橋渥美線の3路線があり、道路交通量は、主要幹線道路である国道259号において、平成11年の田原バイパス（豊島工区）の開通により、田原市赤石の「めっくんはうす前」で大きな増加があり、その後も微量ではあるが増加傾向を見せている。近々には国道259号の田原バイパス（大久保工区）が開通することにより渥美農高前の信号においての朝夕の慢性的な渋滞が解消され、さらに、利用増が見込まれる。

主要地方道豊橋渥美線の田原市緑が浜「三河港大橋」については、増加傾向にあり、平成17年には大幅な増となっている。その要因として、大型の貨物系自動車の通行が他の路線と比べ非常に多い結果となっていることから臨海企業の規模拡大、新企業の進出に伴う交通が増加したものと思われる。

国道42号においては、平成11年と平成17年の東三河建設事務所による調査では、平日、休日とも減少している。要因として、三河湾国定公園に指定されている伊良湖岬や太平洋ロングビーチ等を中心に、伊勢志摩方面を結ぶ広域的な観光地域としての交通も多かったが観光地離れによる観光客の減少に伴うものと思われる。

また、本市の交通特性として、生活・活動圏の拡大や道路網の整備に伴い、公共交通機関が希少であることから、住民の交通手段として、自家用車への依存度が高い。その裏付けとして、自動車の保有台数は、平成17年には、69,778台と人口より多く、運転免許保有人口においても、45,651人と、人口比率から他市に比べ高いものとなっている。

この状況から、主要道路が市民にとって非常に重要であるため、今後ともより安全で円滑な交通条件の整備が望まれる。

こうした中、本市の過去5年間の交通事故発生数は、増加しており、平成15年から、年間300件台に達している。死傷者数においては、同年に400人を超え、増減はあるものの危機的状況が続いている。

また、本市の過去5年間での交通事故による死者は25人にのぼり、特に平成15年は7人もの犠牲者がでるという非常事態となった。

# Ⅲ 講じようとする施策

## 第1節 道路交通環境の整備

### 1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### (1) 通学路等の歩道整備等の推進

通学児童等の安全を確保するため、通学路等において歩道設置やカラー舗装及び安全施設等の整備を積極的に推進する。

#### (2) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車及び自動車が共存し、それぞれが安全で安心して通行できる道路空間を創出するため、各種の安全対策を実施し交通事故抑止を図る。

ア. 歩道及び自転車歩行者道の整備

イ. 自動車の速度抑制を図るためのハンプ等の設置

ウ. 交差点や路肩を明確化し、ドライバーに認識させる対策

エ. 道路照明灯、道路反射鏡等の設置

#### (3) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

歩行者、自転車及び車イス等利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩道及び自転車道歩行者道の整備を実施し、エコ・ガーデンシティ構想で提唱している環境負荷低減・省エネを図るコンパクトシティプロジェクトを推進する。また、公共施設、公共交通機関との連携を図りバリアフリー化を推進する。

### 2 道路ネットワークの整備、利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、主要幹線道路から居住地域内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。

また、通過交通の分離と交通の効果的な分散により道路の著しい混雑等の防止を図るため、バイパス等の整備を促進する。

### 3 交通安全施設等整備事業の推進

#### (1) 歩行者等の安全通行の確保

死傷事故発生割合の高い地区について、歩道整備を始めとした総合的な

事故抑止対策を実施し、死傷事故の抑止を図る。

(2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している事故危険箇所について、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。

(3) I T化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等により死傷事故の抑止対策実施箇所における通過時間の短縮等を図る。

#### 4 効果的な交通規制等の推進

(1) 地域の特性に応じた交通規制

地域交通のための道路及び歩行者、自転車利用者のための道路について、それぞれの特性に応じた交通事故防止効果の高い交通規制を推進する。特に住居地域や学校周辺においては、歩行者等の安全確保に最重点をおいた規制を実施して、快適な交通空間と歩行者等の安全確保を推進する。

(2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

(3) 幹線道路における交通規制

幹線道路については、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、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び既設規制の見直しや信号機の高度化を推進する。

#### 5 市民と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、市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、道路利用者等が日常感じている意見について、提言箱やインターネット等を利用して、意見を受付け道路交通環境の整備に反映する。

また、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、安全で良好な地域コミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して市民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。



## 6 効果的で重点的な事故対策の推進

### (1) 交通事故対策の重点実施

幹線道路において、交通事故が特定の区間に集中する可能性があることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、死傷事故率等の高い区間について重点的に交通事故対策を実施する。

### (2) 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路について、歩道整備を始めとした集中的な事故抑止対策を推進する。

### (3) 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置するとともに、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化等の高度化を推進する。夜間の死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

また、道路照明灯や道路反射鏡などの交通安全施設の整備については地域格差があるため計画的な整備を推進する。

### (4) 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

また、冬期における安全な道路交通を確保するため、凍結路面对策として適時適切な凍結防止剤散布の実施を行う。

### (5) 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

### (6) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 of 要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずるとともに、事故発生場所と同様な場所での先行対策を実施し再発防止を図る。

## 7 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

### (1) 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し対応する信号機の高度化、使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図る。

### (2) 道路の使用及び占用の適正化等

ア．道路上の工作物の設置、工事等の使用及び占用の許可については、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、原則として抑制の方針にかんがみ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。

また、占用物件に係る事務については電子化の準備を進める。

イ．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と連携し、管理権に基づく撤去及び警察の指導取締りを推進し、是正を図る。

ウ．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。

### (3) 自転車利用環境の整備

自転車等の駐車対策については、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策を総合的に推進する。自転車等の駐車需要の多い三河田原駅周辺を中心に駐輪場の整備を推進する。

## 8 総合的な駐車対策の推進

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、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。

### (1) 駐車場等の整備

路上における違法駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため駐車場の整備を推進する。迷惑駐車対策による交通環境の改善や、三河田原駅周辺における公共交通の連携を図るため公共駐車場の整備を推進する。その際、駐車場の占有等防止のため有料化を行う。

### (2) 違法駐車防止気運の醸成・高揚

違法駐車に関し、関係機関・団体との密接な連携を図り市民の理解と協力を得ながら違法駐車防止気運の醸成及び高揚を図る。

## 9 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

豪雨、地震、津波等の災害に備え、道路施設の補強、橋梁の耐震補強を推進する。

### (2) 災害に備えた交通安全施設等の整備

地震、豪雨による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、交通流監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進する。

### (3) 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地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する。

## 10 コミュニティバス運行の推進

本市は、元々公共交通機関が希少であることから、住民の移動手段としての自家用車への依存度が、他市と比べて非常に高い。そのことが市街地における交通量の多い要因の一つとなっている。そこで、公共交通利用による環境負荷低減・省エネルギーを図るコンパクトシティプロジェクトを進めることにより、市街地内の交通量の減少を図る。そのプロジェクトの一つとして、現在、実施しているコミュニティバス「ぐるりんバス」の運行の利用促進することにより、安全で快適な移動交通手段として、子ども、高齢者、身体障害者等、交通弱者の利便性を維持する。

また、合併したことによる行政区域の拡大により、新規路線の設置、現路線の見直し等を実施する。また、事業の効果を評価するとともに、効果が不十分な場合は、追加的な対策の実施を適切に講じる

## 第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

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。

特に、高齢社会が進展する中で、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、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、県、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

また、本市においては、各小学校に配置している交通指導員による児童の通学時の安全確保を図るとともに、合併により、地域が拡大したことから防犯を兼ねた嘱託員を増員し、青色回転灯付パトロールカーによる巡回を2班

体制とする。加えて、高齢者・子ども・児童の交通安全教育・啓発活動を効果的に推進する。

## 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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、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。

田原市管理の交通公園を計画的に活用し、遊びを交えて、基本的な交通ルールの習得を推進する。

保育園・幼稚園においては、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

### (2) 児童に対する交通安全教育

児童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、学校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。

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、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よう交通安全講習会等の開催を促進する。

### (3) 中学生に対する交通安全教育

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ようにすることを目標とする。

中学校においては、学校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。

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。

#### (4) 高校生に対する交通安全教育

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することができるような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、学校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、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ため、免許取得前の若者に対して、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

#### (5) 成人に対する交通安全教育

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、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、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、企業、関係機関・団体と連携しながら運転者としての社会的責任の自覚の醸成を図る。

#### (6) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の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を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

また、高齢運転者の交通事故を防止するため、運転者自身の運転能力を促す参加体験型の高齢者運転講習等を実施する。

さらに、老人クラブ等を通じて事業を実施している関係上、交通安全教育を受ける機会のない高齢者には、老人クラブ、地域コミュニティ、家族の協力を得て、個別指導等を実施し、高齢者と接する機会を利用し

た助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

#### (7) 障害者に対する交通安全教育

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して、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

#### (8) 外国人に対する交通安全教育

多文化共生社会の到来に伴い、地域・職域において外国人を視野に入れた交通安全教育を進めることの重要性を認識し、外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及とその実践を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

## 2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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、その必要性を理解できるようにするため、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・職域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、教材等の充実及び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ができるよう努める。

## 3 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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進する。

交通安全運動の重点項目としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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

(特に薄暮時)における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進等、全国的な交通情勢に即した事項及び交通事故情勢等に応じ、必要により、飲酒運転の撲滅等の実情を勘案した事項を設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、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、地域参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

また、事故実態、住民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地域交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

さらに、事後に運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## (2) 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であること、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による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行歩道通行時におけるルール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。

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の取付けを促進する。

## (3) 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図る。

## (4) チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、保護者に対する効果的な広報啓発し、正しい着用の徹底を図る。

特に、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みを強化する。

## (5) 反射材の普及促進

夜間における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

した反射材の普及、推進を図る。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能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あわせ、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、ライド&ライト運動（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。

#### （6）重大事故につながる危険性の高い飲酒運転を撲滅するための啓発活動の推進

飲酒運転に起因する交通事故の実態・危険性等を広く周知させるため、キャンペーン等の広報啓発活動を推進し、飲酒運転を許さない環境づくりの定着化を図る。

#### （7）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、ケーブルテレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、①交通事故等の実態を踏まえた広報、②日常生活に密着した内容の広報、③交通事故被害者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行う。

### 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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よう、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体による交通安全推進協議会を開催し、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

## 第3節 安全運転の確保

### 1 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能をしっかりと身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、運転中の危険予知、危険回避能力の向上のための講習会等を開催し、対象者の積極的な参加を促進する。



### (1) 高齢運転者対策の充実

高齢化が進む中、高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する観点から、安全運転の能力を維持・向上させるため、関係機関及び自動車教習所等との連携・協力により、参加・体験・実践型の講習会等の開催を推進し、高齢者講習の充実を図る。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の積極的な使用の促進を図る。

### (2) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の普及及び徹底を図るため、実態調査等により、データを集積・分析し、それをもとに関係機関・団体と連携し、各種講習会、街頭活動等のあらゆる機会・媒体を通じて、積極的に普及啓発活動を展開する。

## 2 運転免許制度及び更新について

市内の運転免許人口は平成17年末に4万5千人を越え、大半の市民が運転者として道路交通に関与している。

このような現状を踏まえ、運転免許業務については、免許手続きの簡素化、負担の軽減を図る等免許保有者の立場に立った運転免許制度の改善を要請する。また、更新手続きについては、20年前より豊川市に建設された東三河運転免許センターでしかできず、市内で当センターまで2時間以上かかる地域もあり、特に高齢者にとっては、交通事故に繋がる可能性も高い。そのため、田原警察署での更新手続きが可能となるよう署の建替えを含め関係機関に働きかける。

## 第4節 道路交通秩序の維持

### 1 交通の指導取締りの強化等

学校、関係機関との連携・協力により、主要通学路・交差点における街頭指導を強化し、歩行者及び自転車利用者に対する交通指導を効果的に実施する。また、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立ち、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、一時不停止、信号無視、歩行者妨害、運転中の携帯電話使用等、重大事故に直結する悪質な違反や違法駐車等の迷惑性の高い違反に対し、重点的な指導取締りを推進し、道路交通秩序の維持を図る。

さらに、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。

## 2 暴走族対策の強化

地域ぐるみで暴走族追放の気運を高め、広報活動等を積極的に行うとともに、報道機関や車両販売店等の理解と協力を得ながら、暴走族を生み出さない環境づくりに努める。

また、暴走族の集合しそうな広場や空き地、溜まり場となっているコンビニエンスストア、ゲームセンター等の深夜もしくは24時間営業の施設の駐車場、暴走族の走行しそうな道路等を中心とした取締りを関係機関に働きかけるとともに地域における関係機関・団体の協力を求め、管理の徹底を図り、暴走族をい集させないための環境づくりを積極的に推進する。

この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性にかんがみ、青少年育成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。

## 第5節 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助・救急活動の増大及び事故の種類、内容の複雑・多様化に対処するため、救助隊員・救急隊員及び救急救命士の養成、高規格救急車等の整備など救助・救急体制の整備充実を推進するとともに、広く市民に対し応急手当の実技・知識を普及させ、負傷者の救命率の向上を図る。

### (1) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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推進する。

### (2) 集団救助・救急体制の整備

主要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、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

### (3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等による負傷者の救命率を向上させるため、救急車が現場に到着するまでの間、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当ができるよう、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当に関する知識・実技の普及を図る。

また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

#### (4) 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）を拡充するため、医師の指示・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し、メディカルコントロール体制（医師の常時指示による応急措置等の質を保証）の充実を図る。また、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与のできる救急救命士の養成を図る。

#### (5) 救助・救急施設の整備の推進

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ことができるよう、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。

#### (6) 救助・救急業務におけるヘリコプターとの連携

事故状況の把握、負傷者の救助救出・搬送のために、必要に応じて愛知県防災ヘリコプター『わかしゃち』を要請し、また、重篤な負傷者に対する救急現場での医師による治療、高度な医療機関への早期搬送等のために、愛知県ドクターヘリコプターを積極的に活用する。

#### (7) 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、教育訓練の充実を推進する。

### 第6節 交通事故相談等の充実

#### 1 交通事故相談所の活動等の強化

交通事故による被害者に対する支援を的確に実施するため、関係機関との連絡・協力体制を一層緊密にして交通事故当事者に対する相談体制の充実を図るとともに、市民に対し交通事故相談業務の認識を深めてもらい交通事故当事者に対して相談の機会を提供する。

#### 2 交通事故被害者支援の充実強化

交通遺児等の健全育成及び福祉増進のための各種制度についての円滑な運用を推進するとともに、自動車事故被害者等に関する各支援制度の充実を図り、被害者支援の擁護に務める。

## 第7節 調査研究の推進

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故データの集計、分析を行うとともに、関係機関の有する各種データ、情報を最大限活用し調査研究を推進する。

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

## 第8節 鉄道と踏切道の安全対策

鉄道と踏切道の事故は、長期的には減少傾向にあるものの、列車運行の高速化や運行本数の増加に伴い、一度事故が発生した場合には、大規模被害となる可能性も高く、今後とも安全対策を強力に推進する必要がある。

現在、田原市内においての鉄道は、豊橋鉄道渥美線のみで、この5年間では、自然災害や、軽微な脱線事故はあるものの大きな事故は発生していない。踏切も12箇所と少なく、また、その全てが第1種で自動遮断機、警報機ともに設置しており、すべて整備済である。

しかしながら、市内の踏切道は、全て平面交差ではあるが、視覚的にも不明瞭な場所もあることから、視線誘導標や警戒表示等の交通安全施設を点検整備し、踏切道の安全性をより高める改善を図る。

今後においても、道路と鉄道の交差箇所である踏切道は、交通安全上特に危険箇所であることに変わりないため、今後とも総合的な安全対策を推進し事故の発生の防止に努める。

## 添付資料

交通量調査	2 1
種類別交通量（中島バス停留所）	2 2
種類別交通量（めっくんはうす前）	2 3
種類別交通量（三河港大橋）	2 4
運転免許保有人口	2 5
登録自動車保有台数	2 6
交通事故発生数	2 7
田原市交通安全施設整備計画（平成18年度～平成22年度）	2 8