

# 第 8 次

## 新 城 市 交 通 安 全 計 画

(平成 18 年度～平成 22 年度)

～交通事故のない安全で安心なまちを目指して～

新城市交通安全推進協議会

新 城 市

## 目 次

I	基本構想	
1	計画の基本方針	1
2	交通安全計画における目標	1
II	道路交通の現状・推移	2
1	交通事故の発生状況	2
2	道路交通情勢の推移	4
III	講じようとする施策	5
	第1節 道路交通環境の整備	5
1	安全・安心な歩行空間の整備	5
2	道路ネットワークの整備	5
3	交通安全施設等整備の推進	5
4	効果的な交通規制等の推進	6
5	地域住民と一体となった道路交通環境の整備	6
6	効果的で重点的な事故対策の推進	6
7	安全で円滑・快適な道路交通環境の整備	7
8	交通需要マネジメントの推進	8
9	総合的な駐車場対策の推進	8
10	災害に備えた道路交通環境の整備	8
11	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
	第2節 交通安全思想の普及徹底	9
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
2	効果的な交通安全教育の推進	13
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
4	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	14
	第3節 安全運転の確保	15
1	運転者教育等の推進	15
2	安全運転管理の推進	15
3	道路交通に関する情報の充実	15
	第4節 車両の安全性の確保	15
	第5節 道路交通秩序の維持	15
1	交通取締りの強化等	15
2	暴走族対策の強化	16
	第6節 救助・救急体制の整備	17
1	救助・救急体制の整備	17
2	救急医療体制の整備	17
	第7節 被害者支援の推進	17
1	交通事故相談活動の推進	17
2	交通災害共済制度による支援	17

第8節	調査研究の充実	18
第9節	踏切道における交通の安全	18
1	踏切保安施設の整備	18
2	踏切道の統廃合の推進	18
第10節	計画の推進と市民参加	18
1	計画の推進	18
2	市民参加	19
IV	参考資料	
	○新城市交通安全条例	20

## I 基本構想

### 1 計画の基本方針

本市は、平成 17 年 10 月 1 日に新城市、鳳来町、作手村の 3 市町村が合併して、新・新城市が誕生し、市域は 499 km<sup>2</sup>で、愛知県第 2 位の面積を有している。今後は、新市の一体性の速やかな確立と住民の福祉の向上を図るとともに、地域の均衡ある発展に資するよう新しいまちづくりを進めていくことが求められている。こうした認識に立ち、豊かで活力ある社会を構築するためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが重要である。

特に交通事故による死傷者数は、災害や犯罪等の危険によるものと比べて多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心することのできる地域社会を実現させるための重要な施策である。

このため、本計画では、人命尊重の理念に基づき、市民・事業所の理解と協力と関係機関との連携により交通事故防止対策を推進し、安全で安心して暮らすことのできるまちづくりを目指すものとする。

具体的には、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・救急体制の整備、⑦ 被害者支援の推進、⑧ 調査研究の充実、⑨ 踏切道における交通の安全、⑩ 計画の推進と市民参加、の 10 項目の交通安全施策を実施する。その際、特に高齢化社会への対応を重視し、高齢者の事故防止対策の推進を図る。

### 2 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あるが、本計画においては、平成 22 年度まで、交通事故による死者数を年間 4 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

### 1 交通事故の発生状況

本市における交通人身事故の発生状況は、平成 14、15 年には、交通事故死者が平成 13 年と比して 5 名減少しているものの、平成 16 年以降増加傾向にある。また、人身事故件数・負傷者数においても平成 15 年以降増加している。

区分 \ 年	13	14	15	16	17
人身事故件数 (指数)	281件 (100)	260件 (93)	327件 (116)	310件 (110)	308件 (110)
死亡者数 (指数)	7人 (100)	2人 (29)	2人 (29)	3人 (43)	4人 (57)
負傷者数 (指数)	371人 (100)	338人 (91)	418人 (113)	428人 (115)	417人 (112)

( ) 内は平成 13 年を 100 とした指数 出典：新城警察署交通課

#### (1) 世代別死傷者数

年齢別死傷者数の状況を見ると、全世代にわたり増加傾向にある。子供、若者においては幸い交通事故死者がいないものの、子供の負傷数は平成 16 年では 2 倍強に増加している。また、高齢者においては、交通事故死者数が増加している。

(単位：人)

区分 \ 年	13	14	15	16	17
子供(0～15歳)	24	21	22	54	36
内死亡者	0	0	0	0	0
(指数)	(100)	(88)	(92)	(225)	(150)
若者(16～24歳)	56	60	53	51	70
内死亡	0	0	0	0	0
(指数)	(100)	(107)	(95)	(91)	(125)
一般(25～64歳)	234	197	254	242	242
内死亡者	5	1	1	1	1
(指数)	(100)	(84)	(109)	(103)	(103)
高齢者(65歳以上)	64	62	91	84	73
内死亡者	2	1	1	2	3
(指数)	(100)	(97)	(142)	(131)	(114)
合計	378	340	420	431	421
内死亡者	7	2	2	3	4
(指数)	(100)	(90)	(111)	(114)	(111)

( ) 内は平成 13 年の死傷者数を 100 とした指数 出典：新城警察署交通課

(2) 当事者別死傷者数

当事者別死傷者数の状況を見ると、平成13年以降歩行者の割合が減少傾向にあるものの、自転車、自動車による死傷者が増加している。

(単位：人)

区分 \ 年	13	14	15	16	17
歩行者	32	17	28	22	19
内死亡者	2	1	0	2	1
自転車	24	26	42	46	30
内死亡者	0	0	0	0	0
自動車(自二・四輪車)	322	297	350	363	372
内死亡者	5	1	2	1	3
合計	378	340	420	431	421
内死亡者	7	2	2	3	4

出典：新城警察署交通課

(3) 事故類型別発生件数

事故類型別発生件数では、平成17年における事故のうち、横断中の事故は、平成13年と比して減少しているものの、正面衝突、追突、車両単独の事故は増加しており、全体で約1割増加している。

(単位：件)

区分 \ 年	13	14	15	16	17
出会い頭	42	43	38	48	43
側面衝突	18	16	24	22	22
正面衝突	25	23	32	25	35
追突	100	100	116	105	106
車両単独	36	28	46	52	51
横断中	17	12	18	13	8
その他	43	38	53	45	43
合計	281	260	327	310	308

出典：新城警察署交通課

## 2 道路交通情勢の推移

### (1) 自動車保有台数（普通自動車、軽自動車）

自動車の保有台数は、平成13年度が26,599台であったものが、平成17年度には27,627台で、約1,000台増加している。鉄道をはじめとする公共交通機関の整備が脆弱な本市においては、通勤や日常生活等を行う上で、自動車は必要な交通手段であり、平成17年の一世帯当たりの保有台数は、県内平均の1.78台と比して2.7台と高い保有となっている。

(単位：台、人、戸 各年3月末)

区分 \ 年度	13	14	15	16	17
保有台数	26,599	26,766	27,301	27,623	27,627
総人口	54,007	53,798	53,349	53,060	52,467
世帯数	15,696	15,876	15,957	16,094	16,183
一世帯当たり 保有台数	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7

出典：(社)愛知県交通管理協会交通安全統計

### (2) 運転免許保有者数

(単位：人)

区分 \ 年度	13	14	15	16	17
総人口	54,007	53,798	53,349	53,060	52,467
内 男	26,346	26,245	26,072	25,948	25,688
内 女	27,661	27,553	27,277	27,112	26,779
運転免許保有者数	35,476	35,797	35,989	36,074	36,113
内 男	19,676	19,818	19,839	19,882	19,872
内 女	15,800	15,979	16,150	16,192	16,241
運転免許保有率	65.7	66.5	67.5	68.0	68.9
内 男	74.7	75.5	76.1	76.6	77.4
内 女	57.1	58.0	59.2	59.7	60.7

出典：(社)愛知県交通管理協会交通安全統計

### Ⅲ 講じようとする施策

#### 第1節 道路交通環境の整備

##### 1 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

小学校、中学校に通う児童生徒等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道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

歩行者及び自転車利用者の安全と良好な生活環境を確保するため、生活道路を中心に、道路標識、路側帯の設置等の安全対策の実施、また、信号機のLED化、信号機の高度化、道路照明灯・地域安全灯の整備を推進する。

###### (3) バリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備

ア 歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、歩道や自転車道の整備を推進する。その整備に当たっては、「愛知県人にやさしい街づくり条例」に基づき、通行の安全確保のみならず、交通弱者の利用にも配慮した整備を推進する。

イ 放置車両に係る所有者、使用者責任の拡充と新たな駐車対策法制の下で、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、駐車違反に対する指導取締りを強化する。

また、高齢者、障害者等への円滑な移動を阻害する要因となっている歩道等への自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車の撤去とあわせ積極的な指導取締りを推進する。

ウ 冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪や凍結防止剤の散布を推進する。

##### 2 道路ネットワークの整備

交通の安全を確保するため、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、交通事故の防止と安全かつ円滑・快適な道路交通環境を確保するため、道路の改良事業を推進する。

###### (1) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 市街地での通過交通の進入低減と交通の効果的な分散により、市内幹線道路の著しい混雑、交通事故の防止を図るとともに、通過交通の円滑な流れを確保するため、バイパス等の整備を推進する。

イ 交通渋滞の解消等円滑な交通の流れが確保され、良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等の交通接点へのアクセス道路の整備等を推進する。

##### 3 交通安全施設等整備の推進

交通事故が多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等を次の方針により整備し、



安全かつ円滑・快適な交通環境の整備を図る。

・事故多発地点の重点的整備

道路の構造及び交通の状況等により、交通の安全を確保する必要がある箇所  
に防護柵、道路標識、区画線等の交通安全施設の整備を図る。

また、交差点及び交差点付近における案内標識を、系統的でわかりやすい標  
識に整備するほか、依然として多発している夜間の交通事故に対処するため、  
道路照明灯等の設置により夜間事故対策を推進する。

#### 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

主として通過交通の用に供される道路については、駐（停）車禁止、指定方  
向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、  
また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向  
外進入禁止等を組み合わせ、通過交通量の抑制など、良好な生活環境を維持す  
るための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供され  
る道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等、歩行者及  
び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

(2) 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、交通状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための  
右側部分はみ出し通行禁止規制などについて、その適正化を図る。

#### 5 地域住民と一体となった道路交通環境の整備

(1) 道路交通環境への住民参加の促進

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、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、道路  
利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」（はがき、インターネ  
ット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）、  
「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備の一環とする。

また、交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好  
なコミュニティの形成を図るために、交通安全に関して住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。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る市民の理解と協力を得るため、事  
業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

#### 6 効果的で重点的な事故対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、死傷事故が多発している交差点・単路として、指定された「事故危険箇所」について、事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、道路標識の高度化等、歩道整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、区画線の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

(2) 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の高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、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、系統化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。

(3) 地域に応じた安全の確保

交通安全は、地域に根ざした課題であり、沿道の地域住民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、冬期の安全な道路交通を確保するため、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行う。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集し、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) 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、追い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。

## 7 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

ア 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、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。

この場合、道路占用の許可については、原則として抑制の方針で望むものとする。

イ 道路交通に支障を与える不法占有物件については、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り締まりを推進し、特に市街地については、重点的にその是正を実施する。

ウ 道路の掘り返しに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。また、電線共同溝等の整備を推進し、掘り返しを防止する抜本対策を図る。

(2) 自転車利用環境の整備

ア 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鉄道駅、公共施設等の駐車対策を推進する。

イ 自転車等の駐車需要の多い鉄道駅、公共施設周辺における放置自転車対策を積極的に推進する。

## 8 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、公共交通機関の利用促進、バイパス等の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤等により、道路利用の仕方に工夫を求めるなど、交通需要マネジメント（TDM）を推進する。

## 9 総合的な駐車場対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、地域の特性や交通状況に応じた総合的な駐車場対策を推進する。

### (1) 秩序ある駐車場の推進

無秩序な路上駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、危険性・迷惑性の高い違法駐車取締りの推進と併せ、地域の実情に応じた効果的な駐車規制に努めるとともに、放置行為（違法駐車）の指導及び取締りを推進する。

### (2) 違法駐車防止気運の醸成と高揚

違法駐車排除、自動車の保管場所の確保等に関し、関係機関・団体との密接な連携を図り、市民に対する広報啓発活動を推進し、地域交通安全組織活動の活発化などにより、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車防止気運の醸成と高揚を図る。

## 10 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、地震等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、大規模地震発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等を確保するため、「あいち地震対策アクションプラン」及び「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づく、橋梁の耐震補強を推進する。

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や、地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

### (2) 災害に備えた交通安全施設等の整備

地震、豪雨等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、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の規制を迅速かつ効果的に実施するため、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源と

して自動起動式電源付加装置の整備を推進する。

(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、被災地への車両流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）及び道路法（昭和 27 年法律第 180 号）による交通規制等を的確かつ迅速に行うため、信号制御により、被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、併せて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する、交通情報板等の整備を推進する。

(4) 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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、交通情報板、道路情報提供装置・通信装置等の整備を推進するとともに、インターネット等の情報通信技術、防災行政無線を活用した、道路・交通に関する災害情報の提供を推進する。

## 1 1 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 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、欠壊又は災害の発生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。

(2) 子供の遊び場等の確保

子供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、国においては平成 15 年度を初年度とする社会資本整備重点計画を策定し、愛知県においても「愛知県 2010 計画」に基づき、都市公園等の計画的整備の推進を図っている。本市においても、住みよい環境づくりを進める中で子どもの遊び場の確保に努めていく。

(3) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を推進する。

## 第 2 節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、生命尊重理念の下に、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、他の人々や地域社会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一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要である。

このため、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うとともに、高齢化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。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、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。特に、児童・生徒は自転車を利用することが多いことから、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を、学校教育を通じ強化する。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係団体、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。

## 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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。特に、入園時、小学校入学直前の卒園時等の時期に、実践的かつ具体的な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を利用したり、親子で実習したりするなど、わかりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

### (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知識と技能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、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、交通ルールの意味と必要性等について、重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

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、自転車乗車中等の実際の交通面で、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。

### (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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。

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。

### (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。

### (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、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・飲酒運転に対する責任、交通マナーの向上を目標とし、各種講習会等を地域・職域において行う。

(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、県の指導・協力のもと、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通指導員）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。

併せて、警察・関係団体等と連携して、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。

特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者等を中心に、交通安全運動に合わせて地区交通安全協会等による家庭訪問を実施し、交通安全意識の高揚を図る。

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、反射材の活用等の交通安全用品の普及にも努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの取り扱い事業所等の協力のもと、購入時の指導・助言するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

(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、関係機関・団体との連携のもと交通安全教育の推進に努める。

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、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、日本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、関係機関等の協力のもと効果的な交通安全教育の推進に努める。

## 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。

## 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り組みを推進するため、県民運動と併せ、市民運動を主催する新城市交通安全推進協議会の構成機関・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、県民運動による運動重点事項を基本とし、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、薄暮時における前照灯の早期点灯・夜間における事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車排除、飲酒運転の撲滅等の推進を図る。

### (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の実践を求め理解させる。

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安全な通行方法について指導を実施する。

夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が発生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するとともに、反射材の取付けを促進する。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を行なうとともに、幼児向けの自転車ヘルメットの着用を積極的に推進する。

高齢者及び小中学生に対しては、交通安全教室等を通じ、啓発に努める。

### (3) 座席後部席（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率が低い中、着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する効果的な啓発及び実車を使用した



取り付け教室等の開催に努め、正しい着用の徹底を図る。

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期間（2月11日～20日、6月11日～20日、11月11日～20日）の周知を図るほか、幼児の保護者に対し、チャイルド・シート着用の徹底強化を推進する。

(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期待のできる反射材の普及を図るため、積極的な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、理解を求める。

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等を推奨するとともに、適切な反射材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防止するための啓発運動の推進

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、防災行政無線、実施要綱の回覧・配布、広報車両、電光掲示板、街頭啓発等を活用して、交通事故の防止、交通事故の実態等を踏まえ、効果的な広報を実施する。

#### 4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

市民の交通安全に関する意識を高めるためには、民間団体等の自主的な活動に期待するところが大きく、このため各地区交通安全推進協会・協議会、幼児交通安全クラブ等の民間交通安全組織の活動に対し、情報・資料の提供等の積極的な援助と指導を行い、地域全体の交通安全意識の高揚を図る。

また、交通安全のため、地域において街頭活動に献身的に活動している個人の活動意欲の一層の高揚と活動の奨励を図る。

### 第3節 安全運転の確保

#### 1 運転者教育等の推進

安全な運転に必要な知識及び技能の充実を図るため、愛知県交通安全協会新城支部、新城安全運転管理協議会などの関係団体と協力し、運転適正検査、交通安全講習会の開催などを積極的に推進する。

#### 2 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び安全運転副管理者の資質及び安全意識の向上を図るため、愛知県安全運転管理協議会、新城安全運転管理協議会の開催する講習会への参加促進を図る。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理体制の充実、安全運転管理業務の推進のため、関係機関・団体との連携を図る。

#### 3 道路交通に関する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、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、交通情報板、道路情報提供装置等の充実を図る。

また、道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報並びに台風、大雨、地震等の現象に関する情報や土砂災害などによる通行規制など、適切な情報の伝達に努める。

### 第4節 車両の安全性の確保

#### ・自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度の活用を努める。

また、夜間における交通事故の防止のため、灯火の取り付けの徹底と反射器材の普及促進による自転車の視認性の向上を図る。

### 第5節 道路交通秩序の維持

本市を管轄とする新城警察署における交通の指導取締りの強化等を推進する。

#### 1 交通の指導取締りの強化等

##### (1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

ア 悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化等、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、交通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、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視、一時不停止、歩行者妨害等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた指導取締りを強化する。

## 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、自動車の利用者等に対する責任を追及するとともに、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う。

## ウ 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。

### (2) 交通事故実態に対応した指導取締りの推進

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、交通事故実態に的確に対応した効果的な指導取締りを推進する。

## 2 暴走族対策の強化

### (1) 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

暴走族追放の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」を積極的に運用するとともに、車両販売店等の理解と協力を求め、情報提供などの広報活動を行う。

また、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの適切な指導の実施等を促進するほか、関係団体等との連携により、暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

### (2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集場所として利用されやすい施設の管理者の協力を求め、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、暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に行う。

### (3) 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び取締り用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はじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて暴走族の解体・補導等を積極的に行うなど、暴走族に対する取締りを強化する。

さらに、複数の県にまたがる広域暴走族事件に迅速にかつ効果的に対処するため、関係警察相互の捜査協力を行う。

### (4) 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を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」を通じ、広報活動の推進及び関係者に対する指導を行う。

## 第6節 救助・救急体制の整備

### 1 救助・救急体制の整備

#### (1) 救助・救急体制の整備・充実

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、救助活動を円滑に実施する。

#### (2) 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、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、消防機関が行う講習会等、普及活動を推進する。

#### (4) 救助・救命施設の整備推進

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。

#### (5) 防災ヘリコプターを活用した救急業務の推進

ヘリコプターは事故状況の把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、愛知県ドクターヘリコプターとの相互補完体制を含めて、救急業務における愛知県防災ヘリコプターの積極的活用を図る。

#### (6) 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、充実した教育訓練を推進する。

### 2 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期（第1次）救急医療体制として「地域医療機関及び休日診療所」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は、隣接する豊橋市の「救急救命センター」と消防署及び地域医療機関等との連携を密にし、救急医療体制の整備を図る。

## 第7節 被害者支援の推進

### 1 交通事故相談活動の推進

交通事故被害者等に対する事故相談等の支援を適確に実施するため、県民生活プラザ（愛知県新城設楽事務所等）等との連絡・協力を進め、交通事故相談活動の推進を図る。

### 2 交通災害共済制度による支援

交通事故により負傷又は死亡の被害を受けた新城市、設楽町、東栄町及び、

豊根村の市町村民を救済するため、関係市町村で構成する「新城北設楽交通災害共済組合」への加入促進を図る。

## 第8節 調査研究の充実

### ・ 道路交通の安全に関する調査研究

交通事故発生要因の複雑化、多様化や高齢者人口・高齢運転者の増加、道路交通事故のすう勢、道路交通安全対策の今後の方向等を考慮し、自動車運転者、自転車利用者、歩行者がそれぞれ安全で快適に利用できる交通環境を構築するため、以下の事項について、調査研究を行う。

- 交通安全対策に関する道路施設の調査研究
- 交通事故多発箇所・危険箇所及び交通事故多発路線に対する交通環境調査研究

## 第9節 踏切道における交通の安全

### 1 踏切保安施設の整備

J R 飯田線の市内における踏切道は 47 箇所あり、その内遮断機等保安設備が設置されているのは 30 箇所、依然として遮断機等保安設備が未整備の箇所があるため、関係機関と協議してその整備を進める。

### 2 踏切道の統廃合の促進

遮断機等保安設備が未整備の踏切道については、事故の危険性が高いため、その利用状況、迂回路の状況等を勘案し、地域住民及び利用者に支障を及ぼさないと認められるものについて、地域住民等の理解と協力を得て、統廃合を促進する。

## 第10節 計画の推進と市民参加

### 1 計画の推進

交通安全対策は、大きく捉えると交通システムの確立や道路体系の総合的な整備、直接的な交通安全施設の整備、駐車場の確保などのハード面と、交通ルールやマナーに関する啓発活動や街頭監視・活動などのソフト面、さらに事故発生後の救急医療体制や交通事故相談業務の充実など、幅広い分野に関連している。また、市民参加型社会の進展、高度化、国際化、情報化などの社会情勢の変化に対応した施策の展開を図ることも必要である。

このため、国、県の行政機関はもとより、民間団体や企業などとも緊密に連携し、交通事故防止のための施策を推進する。

本計画の実施にあたっては、従来の交通安全施策を基本としつつ、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規施策を積極的に推進する。

## 2 市民参加

交通事故防止については、行政機関だけでは十分な活動が期待できないものであり、広く市民の協力と参加なくしてはなし得ないものである。

そこで、人命尊重の理念のもとに「市民参加による安全、円滑かつ快適な交通社会」の実現をめざして、交通安全市民運動を展開し、道路を利用する市民一人ひとりが交通ルールの目的や意味を理解し、交通安全意識を高めることにより、交通事故防止を図る。この交通安全市民運動の実施に当たっては、新城市交通安全推進協議会の構成機関・団体とも緊密な連携をとりながら、春・夏・秋・年末各季の運動や交通事故死ゼロの日などの事業を推進する。

各地区での活動には、各地域の交通安全推進協会・協議会を中心に、区長会・老人クラブ連合会等の協力を得て、地域の交通安全運動を積極的に推進する。また、事業所等における交通安全活動の推進については、愛知県交通安全協会新城支部、新城安全運転管理協議会、新城市商工会を中心に、幼児・児童・生徒の交通安全教育・指導については、新城市小中学校長会、新城市PTA連絡協議会、新城市幼児交通安全クラブが中心となり交通事故防止、交通安全意識の高揚に努める。

さらに、地域交通ボランティアの一層の育成を図り、協力を得て家庭から地域からの積極的な啓発活動と交通安全事業を推進する。

## IV 参考資料

### 新城市交通安全条例

#### (目的)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第4条の規定に基づき、本市における交通の安全の確保に関する理念及び施策の基本を定め、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ことを目的とする。

#### (基本理念)

第2条 交通の安全の確保は、尊い人命及び大切な財産を交通事故から守り、市民の安全かつ快適な生活の実現を図る基本であり、常に維持されなければならない。

#### (市の責務)

第3条 市は、市民の生命、身体及び財産を保護するため、交通安全意識の高揚、教育、普及活動、道路交通環境整備等の総合的な交通安全対策の実施に努めなければならない。

2 市は、前項の施策の実施に当たっては、国、県、警察その他の関係機関及び関係団体（以下「関係機関等」という。）と緊密な連絡を図らなければならない。

#### (市民の責務)

第4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の安全に関する知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5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、必要な措置を講じなければならない。

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。

#### (良好な道路交通環境の確保等)

第6条 市は、交通の安全を確保するため、交通安全施設等の整備を図り、良好な道路交通環境を確保するよう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。

#### (交通安全教育の推進)

第7条 市長は、交通安全意識の高揚を図るため、家庭、地域、事業者、学校等における交通安全教育を推進するものとする。

#### (交通安全活動の推進)

第8条 市長は、関係機関等との連携を図り、交通安全対策を効果的に推進するた

め、新城市交通安全推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

2 協議会は、市内の交通の安全に関する関係機関等をもって組織し、市民に対する交通安全意識の醸成及び交通安全対策を協議する。

第9条 市長は、市民の自主的な交通安全活動を促進するため、交通指導員等を置くことができる。

2 交通指導員等は、交通事故の発生を未然に防止するため、街頭活動を実施するほか、この条例の目的を達成するため必要な活動を行う。

（広報の実施及び情報の提供）

第10条 市は、市民に対し、交通の安全に関する広報活動を積極的に行うほか、必要な情報の提供に努めるものとする。

（交通死亡事故等発生時の対応）

第11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には、必要に応じ、関係機関等と協議して総合的な交通事故防止対策を講ずるものとする。

（団体への助成）

第12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関係団体に対し、必要な助成を行うことができる。

（委任）

第13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17年10月1日から施行する。



## 第 8 次新城市交通安全計画

平成 1 9 年 3 月作成

編集発行 新城市交通安全推進協議会

事務局 新城市総務部市民安全対策室

新城市字東入船 6-1

TEL 0536-23-1111

E-mail [g-anzen@city.shinshiro.lg.jp](mailto:g-anzen@city.shinshiro.lg.jp)