

第11次 安城市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会を目指して



安城市交通安全対策会議
安城市

はじめに

本市の交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律110号）に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、これまで10次にわたって策定し、関係行政機関、交通安全団体等と緊密な連携をとりながら各般にわたる交通安全対策を実施してきました。

最近の交通事故発生状況をみますと、全国の交通事故による24時間以内の死者数は、昭和45年に16,765人が交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年中の死者数は2,839人と約6分の1までに減少し、現行の交通統計となった昭和23年以降で最少となりました。県内においても、令和2年には死者数が154人となり、平成15年から平成30年まで16年連続していた全国ワースト1位を令和元年に返上しているものの、依然として上位で推移しています。

本市の交通事故の発生状況は、平成18年のピーク時に1,626件の人身事故が発生しておりましたが、平成28年には1,000件を下回るまで減少しています。死者数は大局的には減少傾向にありますが、平成29年には7人と前年の3人から4人増加しており、今後も油断のできない状況にあります。

このような中、国及び愛知県においては、本年、第11次の交通安全計画を策定し、今後はこの計画に基づき、各関係機関等が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止を図ります。

本市においても、愛知県の計画に基づき、ここに第11次交通安全計画を策定し、第8次安城市総合計画（後期計画）における目指す都市像「幸せつながる健幸都市・安城」の実現や、SDGsを推進するため、ソフト・ハード両面での交通安全対策をさらに充実させるとともに、数値目標を設定し、交通事故のない安全で安心な社会を目指して、今後5年における交通安全対策を積極的に取り組んでまいりますので、皆様方の一層のご協力をお願いします。

令和3年12月

安城市交通安全対策会議会長
安城市長 神谷 学

目	次
---	---

I 基本構想	
1 計画の基本方針-----	1
2 道路交通の安全の状況・推移-----	3
3 交通安全対策を考える視点-----	7
4 交通安全計画における目標の設定-----	12
II 講じようとする施策	
第1節 道路交通環境の整備-----	14
1 生活道路における人優先の安全安心な歩行空間の整備-----	14
2 幹線道路における交通安全対策の推進-----	15
3 高齢者等の移動手段の確保・充実-----	16
4 自転車利用環境の総合的整備-----	16
5 公共交通機関利用の促進-----	17
6 災害に備えた道路交通環境の整備-----	18
7 総合的な駐車対策の推進-----	18
8 交通安全に寄与する環境の整備-----	19
第2節 交通安全思想の普及徹底-----	20
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進-----	20
2 交通安全に関する広報活動の推進-----	23
3 市民の参加、協働の推進-----	28
第3節 道路交通秩序の維持-----	29
1 交通の指導取締り-----	29
2 暴走族対策の推進-----	29
3 効果的な交通規制-----	30
第4節 救急・救助体制等の推進-----	31
1 救急・救助体制の整備-----	31
2 交通事故被害者等支援の充実-----	32
III 調査研究の充実及び計画の進行管理	
1 道路交通の安全に関する調査・研究の推進-----	33
2 計画の推進及び進行管理-----	33

【参考資料】

- ・第10次安城市交通安全計画の評価
- ・交通安全対策基本法（一部抜粋）
- ・人にやさしい交通安全推進都市宣言
- ・安城市交通安全条例
- ・安城市交通安全対策会議条例

I 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、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ます。このような大きな変化に対応し、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである、安全で安心な社会を実現することが極めて重要です。

本市の交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として毎年多くの方が被害に遭っています。交通安全の確保は、第8次安城市総合計画で目指す都市像「幸せつながる健幸都市」を標榜し、SDGsを推進する本市としては、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素の一つであり、これまでの各種施策を深化させるとともに、更なる対策を推進する必要があります。

このため、本計画では、人命を尊重することを念頭に、人優先の交通安全思想を基本とし、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指し、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、市民・事業者・行政が一体となって、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。

SDGsについて

SDGs(Sustainable Development Goals:持続可能開発目標)とは、平成27(2015)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された令和12(2030)年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

日本でも積極的に取り組まれており、本市においても上位計画である「安城市総合計画」をはじめとして、あらゆる個別計画や施策・事業においてSDGsに参画できる取組を推進しています。



《交通安全施策と特に関連が深い目標》



- 3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する
- 9 強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
- 11 包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する
- 12 持続可能な生産消費形態を確保する
- 16 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を推進し、すべての人に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任ある包摂的な制度を構築する

2 道路交通の安全の状況・推移

(1) 交通事故の発生状況

本市内における交通事故の死者数は、過去30年間（平成3年～令和2年）では、平成10年の19人をピークとしてその後増減を繰り返し、大局的には減少傾向で推移しています。

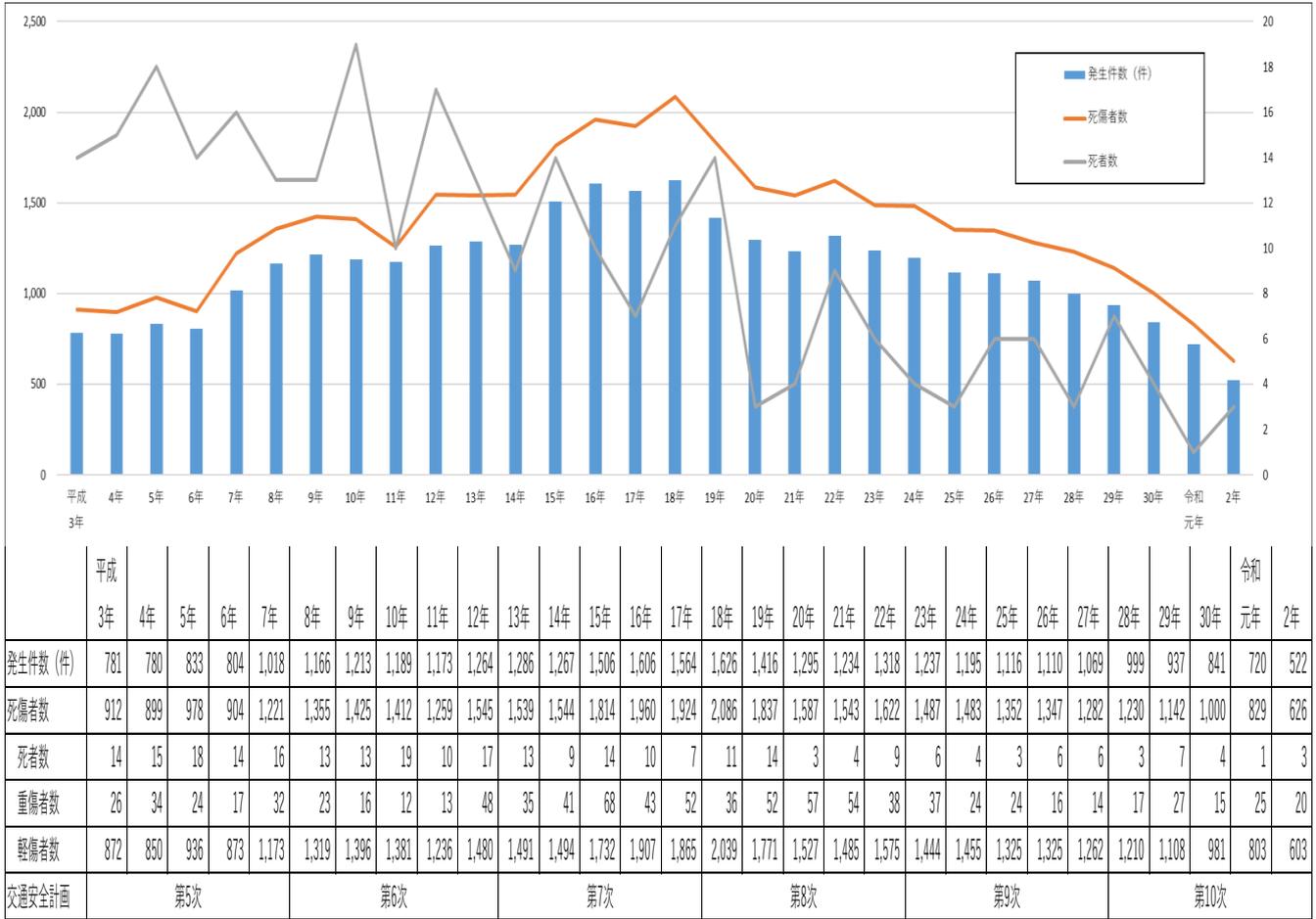
人身事故発生件数は、平成18年の1,626件をピークとしてその後減少傾向にあり、平成28年以降は1,000件以下で推移しています。

死傷者数は、平成18年の2,086人をピークとしてその後は減少傾向で推移しています。（表1）

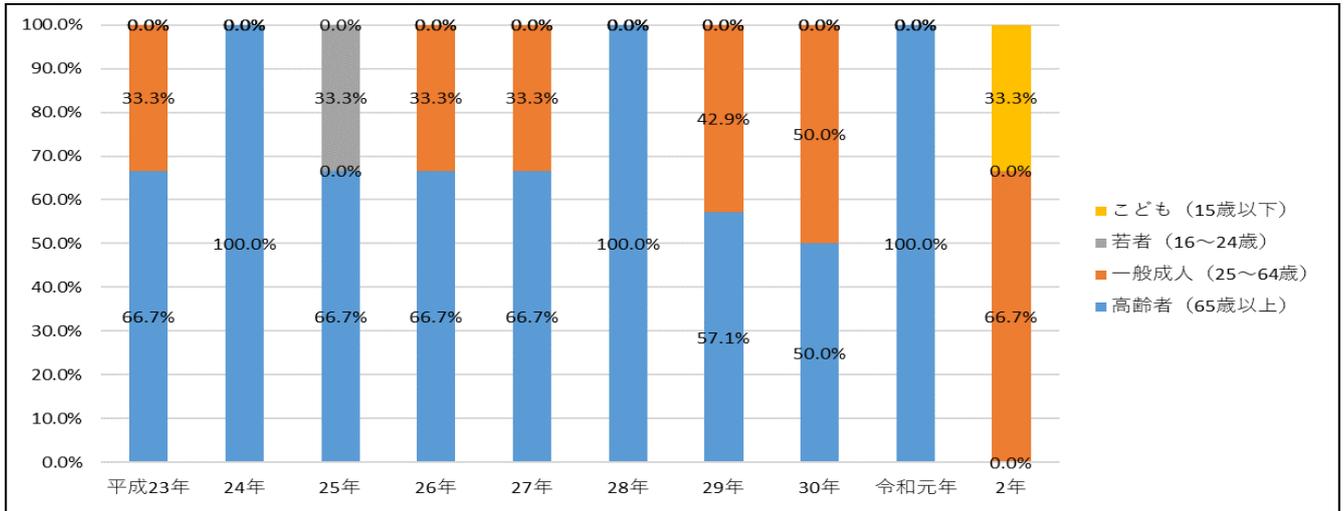
交通死亡事故について、平成23年から令和2年までの過去10年間の推移を年齢別で見ると、65歳以上の高齢者は令和2年は発生しなかったものの、死亡者数割合が高水準で推移しており、過去10年間のトータルで全死者数の65%を占めています。（表2-1及び表2-2）

さらに、類型別では、歩行者の横断中の事故や、自動車と自転車、二輪車の出合頭の事故が多発しています。（表3）

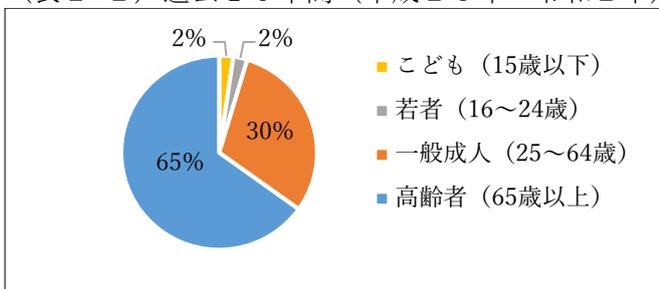
(表 1) 本市内の人身事故発生状況



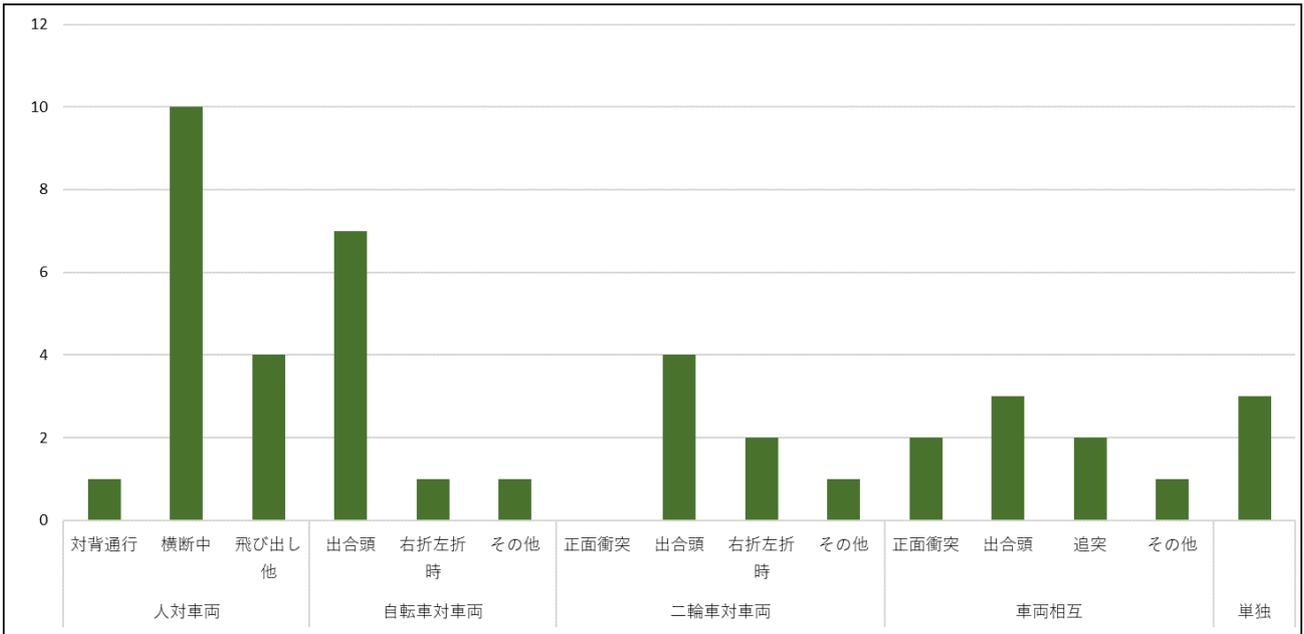
(表 2-1) 過去 10 年間 (平成 23 年～令和 2 年) 交通死亡事故年齢割合の推移



(表 2-2) 過去 10 年間 (平成 23 年～令和 2 年) 交通死亡事故年齢割合



(表3) 過去10年間(平成23年～令和2年) 交通死亡事故発生状況類型別の推移



※車両とは主に自動車をいう

(2) 道路交通情勢の推移

令和2年における本市の普通自動車等保有台数は94,019台、軽自動車等保有台数は57,043台となっており、過去10年間(平成23年～令和2年)の推移をみると、共に年々増加傾向にあります。(表4-1及び表4-2)

また、運転免許について、65歳以上の高齢者の免許人口は26,809人と本市の65歳以上の人口数の6割超を占めています。(表5-1及び表5-2)

高齢者の人口増加等により、今後さらに高齢ドライバーが増加していくことが予測されます。

(表4-1) 普通自動車等保有台数(台)※軽自動車除く 各年3月31日現在

区分		年	平成							令和		
			23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
貨物	普通貨物		4,482	4,594	4,691	4,765	4,709	4,732	4,726	4,788	4,826	4,816
	小型貨物		5,778	5,693	5,634	5,576	5,614	5,626	5,688	5,714	5,725	5,805
	被けん引車		119	119	116	120	121	129	103	95	87	109
乗合			258	266	274	283	287	298	293	299	313	303
乗用	普通乗用		33,678	34,814	35,678	36,594	37,228	37,958	39,090	40,317	41,137	42,027
	小型乗用		41,165	40,786	40,568	39,872	39,263	38,737	38,450	37,819	37,164	36,251
特殊車			1,510	1,529	1,553	1,563	1,557	1,590	1,624	1,667	1,706	1,744
小型二輪車			2,598	2,661	2,721	2,806	2,861	2,883	2,898	2,933	2,933	2,964
合計			89,588	90,642	91,235	91,579	91,640	91,953	92,872	93,632	93,891	94,019

(表4-2) 軽自動車等保有台数(台) 各年4月1日現在

区分		年	平成							令和		
			23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
原 自 動 車 機 付	50cc以下		5,893	5,702	5,652	5,563	5,397	5,304	5,084	4,936	4,788	4,609
	51~90cc以下		410	396	394	378	378	354	338	350	349	327
	91~125cc以下		725	778	850	909	976	999	1,079	1,094	1,123	1,189
	ミニカー		113	114	116	110	136	159	155	155	140	104
軽 自 動 車	二輪126~250cc以下		1,916	1,903	1,942	1,974	2,015	1,984	1,962	1,997	2,025	2,047
	三輪		3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
	四輪乗用		28,186	29,307	30,468	32,256	33,660	34,469	35,211	36,138	36,880	37,149
	四輪貨物		10,203	10,172	10,065	10,284	10,117	9,560	9,482	9,390	9,389	9,346
小型特殊特殊車			2,492	2,414	2,416	222	225	2,362	2,342	2,354	2,291	2,269
合計			49,941	50,789	51,906	51,699	52,908	55,194	55,656	56,417	56,988	57,043

(資料：愛知県交通安全協会)

(表5-1) 年齢別運転免許人口割合 令和2年12月28日現在

年齢	16~24歳	25~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65歳以上	合計
人数	11,233	10,250	23,120	28,568	25,039	8,541	26,809	133,560
割合	8%	8%	17%	21%	19%	6%	20%	100%

(表5-2) 本市人口(65歳以上)における運転免許保有人数の割合(令和2年)



3 交通安全対策を考える視点

(1) 講じようとする施策（4つの柱）

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死者数及び負傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には、一定の効果があったものと考えられます。

一方で、65歳以上の高齢者の死者数の割合が過去10年間では65%と高い傾向にあります。（表2-2）また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗用中の操作による事故の危険性も指摘されています。

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対応し、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策を推進します。

このような観点から、ハード面、ソフト面、交通規制、救助に関する次の4つの柱により交通安全対策を推進します。

《講じようとする施策（4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 道路交通秩序の維持 |
| 4 救急・救助体制等の推進 |

その際、次の点を重視して、市民と関係機関等と連携を図り対策を推進します。

- | |
|-------------------------------|
| 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 |

(2) 重視すべき視点

《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》

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者及び子ども ・ 歩行者及び自転車利用者 ・ 生活道路 |
|---|

ア 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、過去10年間の65歳以上の高齢者の交通事故死者数の割合が高い状況にあり、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができる交通社会の形成が必要です。その際には、高齢者の実態を踏まえた多様できめ細や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の対策と二輪車や自動車を運転する場合の対策をそれぞれ構築する必要があります。

また、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、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ます。このため、ベビーカー等が安全に安心して移動できる平坦性が確保された歩道の整備や、通学路における歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

イ 歩行者及び自転車利用者の安全確保

本市では、平成23年から令和2年までの過去10年間の交通死亡事故に占める歩行者の割合が37%（43人中16人）、自転車が21%（43人中9人）を占め（表6）、特に高齢者の割合は、歩行者では50%（28人中14人）、自転車が21%（28人中6人）となっています。（表7）

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、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推進していく必要があります。

また、自転車は、被害者ばかりではなく加害者になる場合もあることから、それぞれの対策を講じる必要があります。自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路において、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通行空間の確保を積極的に進める必要があります。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ります。

(表6) 過去10年間(平成23年～令和2年)交通死亡事故項目別の推移

区分		平成 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和 元年	2年	合計
歩行者	死者数	4	4	1	4	2	0	0	0	1	0	16
	構成率	67%	100%	33%	67%	33%	0%	0%	0%	100%	0%	37%
自転車	死者数	1	0	1	2	0	1	2	1	0	1	9
	構成率	17%	0%	33%	33%	0%	33%	29%	25%	0%	33%	21%
二輪車	死者数	0	0	0	0	2	1	2	1	0	1	7
	構成率	0%	0%	0%	0%	33%	33%	29%	25%	0%	33%	16%
四輪車	死者数	1	0	1	0	2	1	3	2	0	1	11
	構成率	17%	0%	33%	0%	33%	33%	43%	50%	0%	33%	26%
総合計		6	4	3	6	6	3	7	4	1	3	43
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(表7) 過去10年間(平成23年～令和2年)交通死亡事故(高齢者)の項目別推移

区分		平成 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和 元年	2年	合計
歩行者	死者数	3	4	1	3	2	0	0	0	1	0	14
	構成率	75%	100%	50%	75%	50%	0%	0%	0%	100%	0%	50%
自転車	死者数	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	6
	構成率	25%	0%	50%	25%	0%	33%	25%	50%	0%	0%	21%
二輪車	死者数	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	4
	構成率	0%	0%	0%	0%	25%	33%	25%	50%	0%	0%	14%
四輪車	死者数	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	4
	構成率	0%	0%	0%	0%	25%	33%	50%	0%	0%	0%	14%
総合計		4	4	2	4	4	3	4	2	1	0	28
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	100%

ウ 生活道路における安全確保

市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、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ります。

《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》

- ・ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策
- ・ 交差点等における対策
- ・ 交通安全教育
- ・ 地域ぐるみの交通安全対策

ア 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により人身事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあります。依然として本市の交通事故情勢は厳しい状況にあります。このため、発生地域、場所、形態等の事故データを有効に活用し、よりきめ細や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ります。

イ 交差点等における対策の推進

交差点や交通死亡事故発生箇所において、交差点構造の改善やカラー舗装化、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ます。

また、交差点事故の特徴や危険性を周知するとともに、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。

ウ 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、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す。

このため、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います。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ます。また、愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用に関する交通安全教育の充実を図ります。

エ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、広報誌や市公式ウェブサイト等の広報媒体を通じて交通事故情報の提供に努めるなど、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自らの問題として積極的な参加を呼びかけ、地域主体の意識を醸成します。

4 交通安全計画における目標の設定

年間の24時間死者数を3人以下、交通事故重傷者数を20人以下

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難です。

本市の第10次安城市交通安全計画では、最終年である令和2年の実数値において死者数を4人以下とする目標を達成しましたので、本計画においては、令和7年までに交通事故による年間の24時間死者数を3人以下とすることを目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取り組みが死者数の減少につながるとする国や県の計画を踏まえ、命への関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を新たに設定し、令和7年までに重傷者数を20人以下にすることを目指します。

交通安全基本計画（国）、愛知県交通安全計画及び安城市交通安全計画における目標・実績値

区 分		交通安全基本計画（国）	愛知県交通安全計画	安城市交通安全計画
第10次計画	目標値	死者数 2,500 人以下 死傷者数 50 万人以下	死者数 155 人以下 死傷者数 39,000 以下	死者数 4 人以下 死傷者数 1,200 人以下
平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (令和 2 年度)	令和 2 年 実 数 値	死者数 2,839 人 死傷者数 372,315 人	死者数 154 人 死傷者数 29,713 人	死者数 3 人 死傷者数 626 人
第11次計画	目標値	死者数 2,000 人以下 重症者数 22,000 人以下	死者数 125 人以下 重傷者数 600 人以下	死者数 3 人以下 重傷者数 20 人以下
令和 3 年度 ～ 令和 7 年度				

＜道路交通の現状・推移＞

【交通事故の発生状況】

	令和2年 実数値	過去5年間の平均値 (平成28年～令和2年)	第10次計画目標
年間24時間死者数	3人	3.6人	4人以下
年間交通事故死傷者数	626人	945.6人	1,200人以下

【交通死亡事故（過去10年間（平成23年～令和2年））の主な特徴】

- 高齢者事故が多発（約6割） 高齢者事故のうち、歩行者約5割、自転車約2割
- 歩行者の横断中の事故や、自動車と自転車、二輪車の出合頭の事故が多発

＜道路交通の安全についての対策＞

＜第11次安城市交通安全計画における目標＞

- ① 年間の24時間死者数を3人以下にする。
- ② 年間の交通事故重傷者数を20人以下にする。

※県の計画を踏まえ、「死者数」「重傷者数」を目標に設定



【講じようとする施策（4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 道路交通秩序の維持
- ④ 救急・救助体制等の推進

【重視すべき視点】

（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

- 高齢者及び子ども
- 歩行者及び自転車利用者
- 生活道路

（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

- 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策
- 交差点等における対策
- 交通安全教育
- 地域ぐるみの交通安全対策

Ⅱ 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路における人優先の安全安心な歩行空間の整備

(1) 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、教育委員会、学校、地域が連携し、「通学路交通安全プログラム」に基づく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します。学校からの要望事項について、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関で組織する安城市通学路安全対策担当者会議にて、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し、通学路における交通安全を確保します。

また、児童や生徒の通行の安全を確保するため、歩道及び路側帯の整備、押しボタン信号、歩行者用灯器等の整備、横断歩道の拡充等により通学路等の整備を図ります。

(担当：市民生活部市民安全課、建設部維持管理課、建設部土木課、教育委員会学校教育課、愛知県安城警察署)

市道の現況 (m)

年度	路線数	実延長	舗装済延長	未舗装延長	歩道延長
平成28	3,927	1,235,084	1,196,153	38,931	234,242
29	3,934	1,235,080	1,196,232	38,848	236,237
30	3,944	1,237,796	1,199,234	38,561	239,565
令和元	3,939	1,239,513	1,201,008	38,505	241,230
2	3,935	1,241,606	1,203,279	38,327	243,999

(資料：建設部維持管理課)

(2) 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に参加し活動できる社会を実現するため、車いす、シルバーカー、ベビーカー等が安全に安心して移動できる平坦性が確保された歩道等を整備します。

(担当：建設部維持管理課、建設部土木課、都市整備部南明治整備課、都市整備部区画整理課、愛知県安城警察署)

(3) 生活エリア内への通過車両の抑制

生活道路において人優先の考えの下、都市計画道路の整備やその他の幹線道路における渋滞交差点の改良により通過車両の交通を円滑化や、ゾーン30の車両速度の抑制等により通過交通抑制の総合的な交通事故対策を推進し、生活エリア内への進入防止を図ります。

(担当：建設部維持管理課、建設部土木課、都市整備部南明治整備課、都市整備部区画整理課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県都市・交通局)

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

人身事故が発生している交差点等の事故危険箇所について、信号機の新設・高度化、道路標識の高輝度化、交差点のカラー舗装化、歩道整備、交差点改良、区画線等の整備、道路照明、視線誘導標等の設置等を集中的に整備し、事故抑止対策を推進します。

(担当：市民生活部市民安全課、建設部維持管理課、建設部土木課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県安城警察署)

(2) 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、当該箇所の道路交通環境等事故発生 of 要因について調査し、発生要因に即した所要の対策を早急に講じます。

(担当：市民生活部市民安全課、建設部維持管理課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県安城警察署)

(3) 道路環境の整備

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境を改善するため、歩道を設置するための既存道路の拡幅、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します。交差点及びその付近における交通事故を防止するため、交差点改良や立体横断施設の整備を推進します。

また、土地区画整理事業による道路環境の総合的な整備を行います。

(担当：建設部維持管理課、建設部土木課、都市整備部南明治整備課、都市整備部区画整理課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県都市・交通局)

3 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等の社会参画を促す環境づくりとして、自家用車を使用しなくても生活できるよう、移動に制限のある高齢者等に対し、あんくるバスの無料乗車サービスや一般タクシー助成などの外出支援サービスを実施し、その対象者に効果的な啓発を行います。

(担当：障害福祉課、高齢福祉課)

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創出

本市では、環境にやさしい自転車をクルマに変わる都市交通の一手段として位置づけており、明治用水緑道を機軸にした自転車通行空間のネットワーク化を推進します。

また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、安全に通行できる自転車通行空間の整備を行います。

(担当：建設部維持管理課、建設部土木課、都市整備部都市計画課、都市整備部公園緑地課、都市整備部南明治整備課、都市整備部区画整理課、愛知県安城警察署)

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車の駐車対策については、放置自転車が多い駅周辺を中心に、安城市自転車等の放置に関する条例に基づき、自転車等の適正利用と放置の防止を図り、良好な都市環境づくりに努めます。

(担当：建設部維持管理課)

自転車等放置禁止区域移動台数

(令和2年度)

禁止区域	移動台数	返還台数	うち盗難	返還率	処分台数
新安城	50	12	4	24.0%	5
安城駅	42	25	8	59.5%	4
南安城	10	5	1	50.0%	0
合計	102	42	13	41.2%	9

(資料：建設部維持管理課)

鉄道駅別自転車駐輪場の設置状況

(令和2年度)

駅名	安城	三河 安城	新安城	北安城	南安城	桜井	碧海 古井	堀内 公園	南桜井
設置個所数	3	3	4	1	2	1	1	1	1
収容台数	2,458	1,629	1,609	295	440	800	225	80	337

※安城、新安城、南安城駅については、有料自転車駐輪場（民間を含む）

(資料：建設部維持管理課)

5 公共交通機関利用の促進

自家用車から公共交通機関への転換を目的とした、パーク&ライド(※)を推進するため、駐車場及び駐輪場の整備について検討を行うとともに、あんくるバスを始めとした公共交通機関の利用促進を図ります。

(担当：都市整備部都市計画課)

主要駅利用状況（人）

年度	JR安城駅		JR三河安城駅		名鉄新安城駅		名鉄南安城駅		名鉄桜井駅	
	総数	平均	総数	平均	総数	平均	総数	平均	総数	平均
平成28	4,133,813	11,326	2,467,539	6,760	7,841,591	21,684	1,757,784	4,861	1,659,268	4,592
29	4,240,930	11,619	2,622,894	7,186	8,266,832	22,864	1,817,640	5,026	1,702,946	4,711
30	4,269,848	11,698	2,795,912	7,660	8,715,751	24,106	1,880,718	5,202	1,789,900	4,952
令和元	4,254,404	11,624	2,928,442	8,001	8,832,671	24,413	1,851,353	5,115	1,848,935	5,114
2	3,287,129	9,006	2,048,439	5,612	6,585,254	18,233	1,492,640	4,132	1,483,970	4,109

※JRは乗車人員、名鉄は乗降人員

(資料：安城の統計)

あんくるバス利用状況（人）

年度	平成28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
利用人数	541,160	586,097	578,783	560,020	412,656

（資料：都市整備部都市計画課）

※（注）パーク＆ライド：都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム

6 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

災害発生時又は発生する恐れがある場合に緊急交通路として機能するように、必要に応じて保守点検や修繕を行い、橋梁についても耐震化を図ります。

（担当：建設部維持管理課、建設部土木課、中部地方整備局、愛知県建設局）

（2）災害発生時における交通規制

安城市地域防災計画に基づき必要に応じて緊急交通路を確保するため、緊急通行車両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、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します。

（担当：市民生活部危機管理課、愛知県安城警察署）

7 総合的な駐車対策の推進

（1）秩序ある駐車場の推進

道路の整備や社会情勢の変動により、道路環境、交通実態、駐車需要等が変化する中で、より良好な駐車秩序を確立するため、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等から駐車規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、きめ細かな駐車規制を推進します。

（担当：愛知県安城警察署）

（2）違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除、自動車の保管場所に関し、関係機関団体と密接な連携を図り広報啓発活動を推進し、市民の理解と協力を得ながら違法駐車防止気運の醸成・

高揚を図ります。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(3) 路上駐車を減らす施策

円滑な都市活動を行うため、主要駅周辺に駐車場整備地区を定めることで、駐車需要の発生する施設側の一定規模以上の建築行為に対し、その規模に応じた駐車台数を確保するよう指導を行います。

(担当：都市整備部都市計画課)

8 交通安全に寄与する環境の整備

(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、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、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及び警察の指導取締りを推進し、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

道路の掘り返しを伴う占用工事については、工事が計画的に行われるよう道路占用協議会等で合理的な調整を図り、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します。

(担当：建設部維持管理課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県安城警察署)

(2) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、住み良い環境づくりを推進するため公園・緑地、広場等の整備を推進し、子どもの遊び場の確保に努めます。

また、遊具点検や樹木の剪定、害虫駆除を実施し管理保全するとともに、町内会や利用者等からの連絡により遊具などの破損の対応をするなど安全な遊び場を確保します。

(担当：子育て健康部子育て支援課、都市整備部公園緑地課、都市整備部南明治整備課、都市整備部区画整理課)

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室の推進

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

幼稚園、保育園及び認定こども園においては、市の交通指導員が中心となって、家庭及び関係機関・団体と連携・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います。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ます。

幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実績を踏まえた幅広い教材の提供等を行うことにより、幼稚園、保育園及び認定こども園等において行われる交通安全教育の支援を行います。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ができるよう保護者の交通安全の意識高揚を図ります。

(担当：市民生活部市民安全課、子育て健康部保育課、愛知県安城警察署)

(2) 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発育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、市の交通指導員が中心となって、家庭及び関係機関・団体と連携、協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習時間、特別活動など学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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、特に自転車の安全利用を意識づけるため自転車免許制度を推進します。また、児童の実態や地域の実情に応じて、安全な通学のための交通ルールや交通マナーについて指導を行います。

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、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、小学生の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中等実際の場面で、小学生に対し、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の交通安全の意識高揚を図ります。

(担当：市民生活部市民安全課、教育委員会学校教育課、愛知県安城警察署)

(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、思いやりを持って、自己の安全だけでなく、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します。

中学校においては、保健体育、道徳、総合的な学習時間、特別活動など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します。また、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全な通学のための交通ルールや交通マナーについて指導を行います。

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います。

(担当：市民生活部市民安全課、教育委員会学校教育課、愛知県安城警察署)

(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、特に自転車の利用者として安全に道路を通行するため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、責任を持って行動できるような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・団体等と連携・協力を図りながら保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校教育活動全体を通じて、自転

車の安全な利用、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よう交通安全教育を行います。

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、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ります。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(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の確保の観点から免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心に行うほか、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。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者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図るため啓発活動を実施します。特に、歩行者や自転車の保護、シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、速度超過や違法駐車防止を中心に自発的な安全行動を促すよう努めます。

自動車の使用者に対しては、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加を促し、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。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(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交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

関係機関・団体と連携して高齢者の交通安全講話を開催するとともに、交通安全研修会を通して参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、交通安全教育を受ける機会の少なかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行わ

れるように努めます。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ます。

(担当：市民生活部市民安全課、福祉部高齢福祉課、愛知県安城警察署)

(7) 障害者等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、身近な場所における教育機会の提供に努めます。

また、障害児に対しては、幼稚園、保育園及び認定こども園、学校などと連携をとりながら、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を実施します。

(担当：市民生活部市民安全課、福祉部障害福祉課、子育て健康部保育課、愛知県安城警察署)

(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、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、外国人向け教材の活用により効果的な交通安全教育に努めます。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

2 交通安全に関する広報活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

春、夏、秋及び年末の年4回、すべての市民に対し、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ため、関係機関・団体が地域と連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間・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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶等交通情勢に即した事項及び交通事故情勢等により幅広い交通安全運動を実施します。

事故実態等を踏まえた実施に努めるとともに、参加、体験、実践型の交通安全教室、啓発活動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します。

また、交通死亡事故死ゼロの日（毎月10日・20日・30日）については、広報車及び交通安全リーダー等による安全啓発を推進します。その他、安城警察署と連携し、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や幹線道路の電光掲示板など各種の広報媒体を通じた積極的な広報活動を展開するとともに、キャンペーン等の事業を実施します。

（担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署）

（2）自動車運転者の思いやり意識の醸成

歩行者が優先となるべき横断歩道において必ず一時停止を行うことや、子どもや高齢者の接近時に減速運転を行うことなど、自動車運転者が常に歩行者に対する思いやりの気持ちを持って運転するよう促すため、交通安全スリーS運動（※）などの取組を行います。

（担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署）

※交通安全スリーS運動

S t o p（ストップ）	信号や一時停止の遵守、横断歩道等では歩行者優先
S l o w（スロー）	交差点での徐行運転、子ども・高齢者接近時の減速運転
S m a r t（スマート）	思いやりのあるスマートな運転

（3）自転車の安全利用の推進

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、自転車安全利用五則などの活用により、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に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について周知を図ります。中高生に対しては、警察と連携し、自転車マナー指導を通して周知を図ります。高齢者に対しては、高齢者自転車大会を開催し、安全走行に関する知識や技術の習得を図ります。自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」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、自転車安全教育等の促進、自転車乗車用ヘルメット補助制度や各種啓発によりヘルメット着用の促進、TSマーク(※)等の自転車損害賠償責任保険の加入の促進などを実施します。

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、自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進します。

(担当：市民生活部市民安全課、都市整備部都市計画課、愛知県安城警察署)

※TSマーク

自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認したときに貼付するマーク。マークが貼付されている普通自転車には障害及び賠償責任保険が付加される。

(4) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、酒類の販売店を営む者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めます。

キャンペーンや広報啓発活動を推進し、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。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(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される反射材の普及を図るため、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深められるよう、広報啓発の推進を図ります。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取付の定着化を図ります。

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。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(6) すべての座席におけるシートベルト、チャイルドシート着用の推進

特に着用率の低い後部座席シートベルトの着用の推進を図るとともに、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啓発を推進します。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

シートベルト、チャイルドシート着用率調査結果（調査場所：県道安城碧南線）

調査対象		年度	平成	29年度	30年度	令和	2年度
			28年度			元年度	
運転者	調査台数		300台	300台	300台	300台	100台
	着用者数		296人	296人	299人	297人	99人
	着用率		98.7%	98.7%	99.7%	99.0%	99.0%
助手席 同乗者	乗車台数		150台	150台	150台	150台	50台
	着用者数		143人	144人	148人	150人	50人
	着用率		95.3%	96.0%	98.7%	100%	100%
後部座席 同乗者	乗車台数		90台	90台	90台	90台	30台
	着用者数		36人	63人	57人	64人	30人
	着用率		40.0%	70.0%	63.3%	71.1%	100%
幼児（6歳未満） 同乗者のチャイルドシート	乗車台数		37台	28台	43台	25台	4台
	着用者数		25人	22人	39人	19人	4人
	着用率		67.6%	78.5%	90.7%	76.0%	100%

※助手席、後部座席及び幼児については、同乗者がいた場合の着用を調査

(資料：市民生活部市民安全課)

(7) 踏切道における交通安全啓発

踏切事故防止キャンペーン等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、車両等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを行い、踏切事故の防止を図ります。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(8) 効果的な広報の実施

市民の交通安全に対する関心と意識を高めるため、関係機関・団体等との密接な連携のもとに、交通事故の実態を踏まえ、かつ日常生活に密着した内容の広報を積極的に実施します。

交通安全に果たす家庭の役割はきわめて大きいことから、特に家庭、職場、学校、地域等と一体となった広範なキャンペーンや広報誌、市公式ウェブサイト、新聞等の広報媒体を通じてキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、ながらスマホ等の運転中のスマートフォンの操作の危険性、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車等の排除等を図り

ます。

また、市公式ウェブサイトを活用して事故データ等に関する情報の提供に努めます。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

(9) その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢運転者標識(高齢者マーク)の普及を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報活動を積極的に行います。

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

交通事故防止のため、安全機能が標準装備された自動車への乗り換え及び踏み間違い防止装置の取り付け等の推進や、運転免許を自主返納した市民を対象に運転免許自主返納支援事業を実施します。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

運転免許自主返納支援事業の申請実績

年度	平成 28年度	29年度	30年度	令和 元年度	2年度
申請者数(人)	65	46	36	90	68

(資料：市民生活部市民安全課)

イ 二輪車運転者の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護及び防衛運転の重要性について理解促進に努めます。

(担当：市民生活部市民安全課、愛知県安城警察署)

3 市民の参加、協働の推進

交通の安全は市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、行政と市民の協働により交通安全対策を推進します。

交通安全教室等を地域の団体が主体となつて行うことにより交通安全意識の向上を図り、市民の自主性を重んじた交通安全活動を推進します。

また、損傷した道路構造物の修復や道路状況により交通事故等の危険がある等の要望を町内会等から受け付け、地域とともに総合的な交通安全対策を推進します。

(担当：市民生活部市民安全課、建設部維持管理課、教育委員会学校教育課、中部地方整備局、愛知県建設局、愛知県安城警察署)

第3節 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締り

(1) 効果的な指導取締り

児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通指導取締りを行い、事故多発路線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置いた指導取締りを図ります。

自転車利用者による飲酒運転、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います。

(担当：愛知県安城警察署)

(2) 科学的な指導取締り

交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を分析し、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを行います。

(担当：愛知県安城警察署)

2 暴走族対策の推進

(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校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、車両販売店などの協力を求めて、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導等を推進します。

(担当：愛知県安城警察署)

(2) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族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、管理の徹底を図り、暴走族を集合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交通環境づくりを推進します。

(担当：愛知県安城警察署)

3 効果的な交通規制

(1) 速度規制

最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実態速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

(担当：愛知県安城警察署)

(2) 駐車規制

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、市民の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要に即応したきめ細やかな駐車規制を推進します。

(担当：愛知県安城警察署)

(3) 信号制御

歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩車分離信号の推進や歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善を行うなど、信号表示の調整の運用の改善を推進します。

(担当：愛知県安城警察署)

第4節 救急・救助体制等の推進

1 救急・救助体制の整備

(1) 救急・救助体制の整備

交通事故による救急・救助活動及び複雑多様化する事故の形態・内容に対して、円滑な救急・救助体制の整備を推進します。

(2) 大規模交通事故に対する救急・救助体制の整備

多数の負傷者が発生した大規模交通事故に対処するため、関係機関との連絡体制の整備及び救護訓練等を実施して円滑な救急・救助体制の整備を推進します。

(3) 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、消防機関等が行う自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた応急手当講習会をはじめとする普及啓発活動を推進します。

(4) 救急救命士の養成・配置等の推進

救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

(5) 救急・救助資機材の整備の推進

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、救助工作車、救助資機材の整備を推進します。

(6) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

(担当：衣浦東部広域連合安城消防署)

2 交通事故被害者等支援の充実

警察においては、重大事故における交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた被害者の手引きを交付するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対応に努めます。また、交通事故等によりひとり親となった家庭に対しては、市から手当を支給します。

(担当：子育て健康部子育て支援課、愛知県安城警察署)

Ⅲ 研究調査の充実及び計画の進行管理

1 道路交通の安全に関する調査・研究の推進

(1) 高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者の特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

(2) 交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性、快適性の向上と環境の改善を図ります。

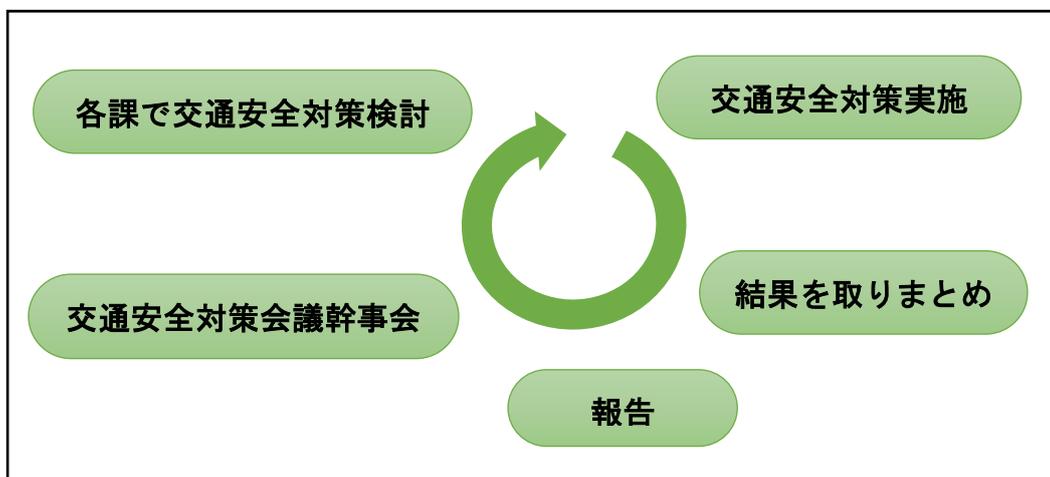
(担当：市民生活部市民安全課、建設部維持管理課、建築部土木課、安城警察署)

2 計画の推進及び進行管理

本計画をより効果的に実現していくためには、適切な計画の進行管理が必要となります。そのため、各交通安全対策の結果や実績の報告を取りまとめ、交通安全対策会議幹事会において計画の進行を管理します。

また、交通安全対策会議幹事会での意見や交通情勢等を踏まえ、次年度以降の各交通安全対策の内容に反映します。

(担当：市民生活部市民安全課)



参 考 資 料

第10次安城市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の評価

1 全体評価

第10次安城市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）においては、「令和2年までに交通事故による年間死者数を4人以下、及び交通事故死傷者数を1,200人以下とする。」と目標設定し、各種施策に取り組んできました。その結果、最終年である令和2年は、死者数3人、交通事故死傷者数626人と目標を達成し、本計画の重視すべき視点に沿って総合的な安全対策を講じてきたことに一定の効果があったものと考えられます。

今後は、現行の安全対策を継続して実施していくとともに、生活の多様性や変化に応じて、効果的な対策への改善を図り、有効性が見込まれる新たな対策を推進していく必要があります。

○交通事故死者数（人数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
6	3	7	4	1	3

○交通事故死傷者数（人数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
1,282	1,230	1,142	1,000	829	626

2 各視点における個別評価

(1) 歩行者の安全確保と通学路の点検整備

歩行中における交通事故死傷者数は、平成27年が68人であったものが令和2年は47人（30.8%減少）となっており、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ため、今後も継続して対策を実施する必要があります。

○歩行中の交通事故死傷者数（人数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
68	60	53	58	54	47

■主な個別政策の状況

歩行者の安全を確保するため、歩道の整備を行いました。

○歩道の整備の総延長

平成27年度末：230,580m → 令和2年度末：243,999m

(2) 道路交通環境に応じた交通安全施設の整備

市道を主体とする生活道路における事故件数は、平成27年が575人であったものが令和2年は295人（48.6%減少）となっており、年々減少傾向にあります。

また、国道及び県道を主体とする幹線道路における事故件数においても、平成27年が462人であったものが令和2年は210人（54.5%減少）となっており、同様の減少

傾向が見られます。

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ますが、生活道路における事故件数の減少割合は幹線道路に比べて低く、生活道路における交通安全対策を今後さらに推進していく必要があります。

○市道を主体とする生活道路における人身事故件数（件数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
575	495	453	428	370	295

○国道及び県道を主体とする幹線道路における人身事故件数（件数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
462	460	440	391	317	210

■主な個別政策の状況

人身事故が発生している交差点・単路として指定された危険交差点等において、区画線工事及びカラー塗装の交通安全対策を実施した。

対象年度	区画線工事	カラー塗装
平成28年度	今本町他：5箇所	今本町他：2箇所
29年度	高棚町他：4箇所	高棚町他：4箇所
30年度	西別所町他：41箇所	西別所町他：41箇所
令和元年度	相生町他：43箇所	相生町他：43箇所
2年度	北山崎町他：41箇所	北山崎町他：41箇所

（3）高齢者や障害者に対応した交通安全対策

高齢者の交通事故死傷者数は、平成27年が147人であったものが令和2年は90人（38.7%減少）となっており、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ます。今後は、生活の多様性や変化に応じて効果的な改善を図り、交通安全対策を推進していく必要があります。

○高齢者の交通事故死傷者数（人数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
147	149	117	122	97	90

■主な個別政策の状況

○高齢者を対象とした交通安全教室等（回数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
19	25	27	32	40	4

○一人暮らし高齢者への反射材の配布（配布人数）（平成29年度開始）

平成29年度	30年度	令和元年度	2年度
2,332	211	188	391

○後付けの急加速抑制装置設置費補助金交付件数（令和元年12月開始）

令和元年度	2年度
357	246

○障害者を対象とした交通安全教室（回数）

平成28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
23	16	15	13	7

（4）生涯にわたる交通安全思想の普及徹底

幼児から成人に至るまで、心身の発達やライフステージに応じた交通安全教室を実施しました。今後は、新型コロナウイルス感染症の影響により、新しい生活様式に即した交通安全教育や普及啓発活動を実施する必要があるため、警察署、園、学校等の関係団体との連携をさらに強化します。

■主な個別政策の状況

○年代別交通安全教室等実施状況（回数）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
幼児	31	23	22	21	20	10
小学生	22	23	24	21	23	6
中学生	2	2	3	5	4	0
高校生	0	0	0	0	1	0
高齢者	19	25	19	22	25	4
外国人	0	0	0	2	2	0
その他	11	6	13	11	13	3

（5）自転車の安全確保と自転車の乗り方教室の充実

自転車乗車中の死傷者数は、平成27年が199人であったものが令和2年は120人（39.6%減少）となっており、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ため、今後も継続して対策を実施する必要があります。

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す。

○自転車乗車中の交通事故死傷者数（人数）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
199	181	173	158	153	120

■主な個別政策の状況

○自転車教室等（回数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
17	17	19	17	16	5

○自転車安全整備補助金交付件数（自転車安全整備及びT Sマーク付帯保険加入）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
44	207	369	660	853	1,027

（6）市民の参加、協働による交通安全活動

交通の安全は市民の安全意識により支えられていることから、今後も行政と市民の協働による交通安全活動を推進します。

今後は、生活の多様性や変化に応じて交通安全教育や普及啓発活動を実施するため、地域の団体との連携をさらに強化し、交通安全活動の充実に努める必要があります。

■主な個別政策の状況

交通安全教室を老人クラブや園保護者会等の地域の団体が主催で行うことにより、市民の交通安全意識の向上を図っています。また、行政だけでは市内一円に日常的に目を配ることが難しいため、町内会要望や市民からの連絡等により、道路の損傷等危険がある箇所の対応を行っています。

（7）継続的な広報活動

市民の交通安全に関する関心と意識を高めるため、関係団体等との連携のもとに、交通事故の実態を踏まえ、かつ日常生活に密着した内容の広報を実施しました。今後は、生活の多様性や変化に応じ、デジタルを活用した普及啓発活動を実施していく必要があります。

■主な個別政策の状況

四季の交通安全市民運動期間中、広報あんじょう及び安城ホームニュースに運動内容等について掲載し周知を図りました。また、関係団体等に参加協力を募り、交通安全キャンペーンを実施しました。

市公式ウェブサイトには毎月の人身事故発生状況及び交通死亡事故発生状況を掲載し、本市における交通事故に関する情報提供を行いました。

○交通安全キャンペーン（回数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
8	8	8	8	8	0

○広報あんじょうへの主な掲載内容

四季の交通安全市民運動、新入園児・児童を守ろう、運転免許証自主返納支援事業、反射材・自転車ヘルメット着用促進、ゾーン30等

（8）救急、救助活動の充実

安城消防署により、交通事故に起因する救急・救助体制が整備されています。事故形態・内容の複雑多様化に対処するため、今後もより一層整備を推進する必要があります。

○救急出動収容状況（出動件数、搬送人員）

平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
794件	785件	703件	676件	662件	551件
809人	771人	699人	680人	631人	532人

（9）鉄道交通及び踏切道の安全

踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し踏切事故防止キャンペーンを実施することにより、踏切道通過時における安全意識の高揚を図りました。

■主な個別政策の状況

四季の交通安全市民運動期間中に、踏切事故防止キャンペーンを実施しました。

○踏切事故防止キャンペーン（回数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
1	1	2	2	1	0

（10）交通事故防止のための調査研究

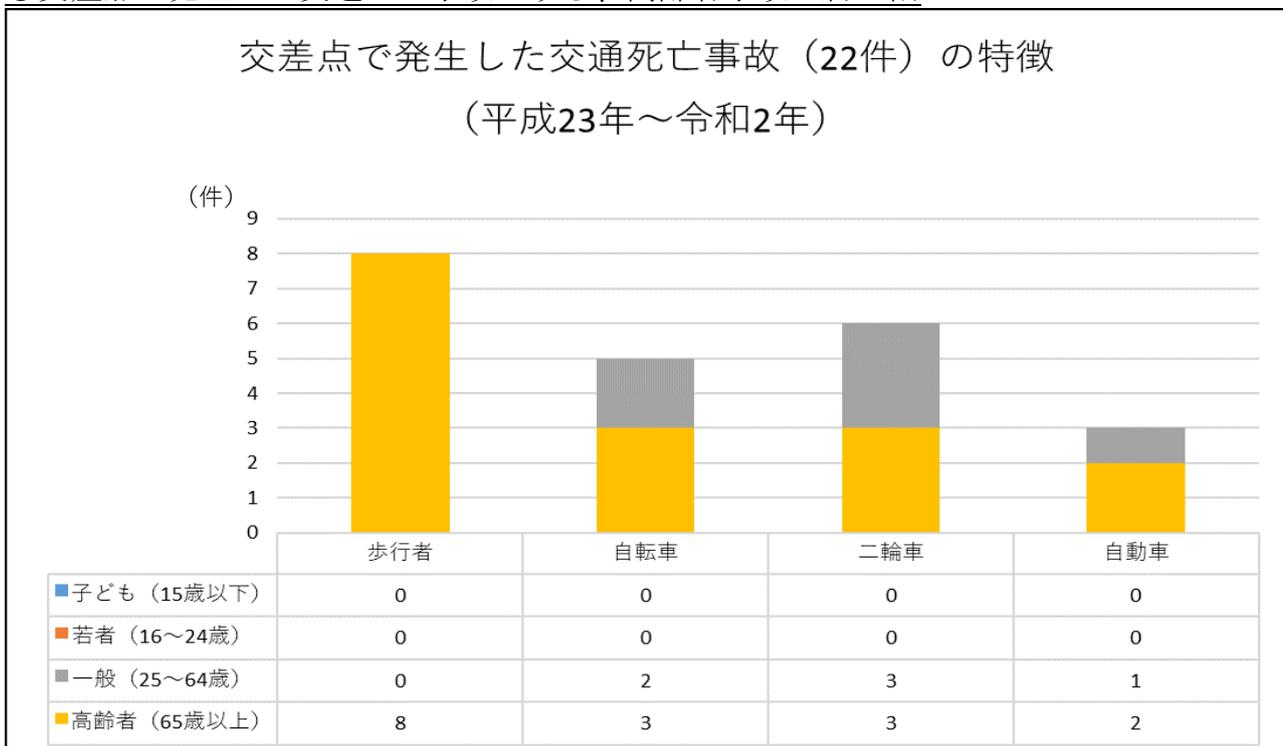
平成23年から令和2年まで10年間の、本市における交通死亡事故の傾向は以下のとおりです。

●高齢者事故の特徴（表7 p.9参照）

平成23年～平成27年：歩行時の事故多数

平成28年～令和2年：歩行時の事故は減少したが、二輪車以上の事故が増加

●交差点で発生した交通死亡事故のうち、高齢者事故が約7割



【考察】

●高齢者対策の強化

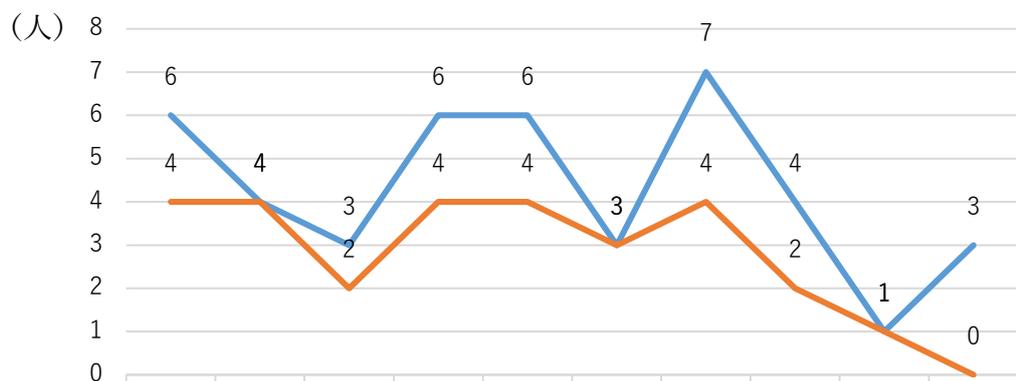
本市の交通事故死者数は、高齢者死者数に比例して減少しています。

高齢化社会が進展していく中、今後も一層高齢者へ対策が重要となると推測されます。

ハード面では歩行空間等の交通安全施設等の整備事業を継続して推進し、ソフト面では高齢者交通安全教室等の機会を活用し、本市の交通死亡事故の特徴や高齢者の加齢に伴う身体機能の変化等について普及啓発活動を継続して実施する必要があります。

また、本市における運転免許保有人数のうち、高齢者が占める割合が約6割を超えており、高齢者が自動車を運転する機会が増えていることから、加齢に伴う身体機能の変化等についての周知を図り、交通安全教育を強化させていくことが重要です。

交通事故死者数全体と高齢者死者数の比較



	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死傷者数 (人数)	6	4	3	6	6	3	7	4	1	3
高齢者死者数 (人数)	4	4	2	4	4	3	4	2	1	0

交通安全対策基本法（一部抜粋）

発令　　：昭和45年6月1日法律第110号

最終改正：平成27年9月11日号外法律第66号

改正内容：平成27年9月11日号外法律第66号[平成28年4月1日]

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 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。

人にやさしい交通安全推進都市宣言

私たちのまち安城は、西三河の交通の要衝として発展してきましたが、近年、交通量の増加とともに、交通事故が多発し、市民の生活が脅かされようとしています。

私たちは、この車社会から悲惨な交通事故を根絶し、人の生命と財産を守るため、良好な交通環境を創造し、人と人が互いに思いやり、人と車が共生できる社会を築き上げていかなければなりません。

すべての市民は、人命尊重の理念の下に、交通社会の一員であることを自覚し、ルールを守り、モラルを高め、責任ある行動をとる必要があります。

今こそ、市民、事業者、行政が一体となって交通安全の確保に努め、安全で快適な秩序あるまちの実現を目指し、安城市を「人にやさしい交通安全推進都市」とすることを宣言します。

平成13年7月1日

安 城 市

安城市交通安全条例

平成13年6月28日安城市条例第24号

改正 平成24年3月23日安城市条例第12号

(目的)

第1条 この条例は、交通の安全について、市、市民（市内に住所を有する者及び市内に通勤し、通学し、若しくは滞在する者又は市の区域を通過する者をいう。以下同じ。）及び事業者の責務を明らかにするとともに、交通の安全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に推進し、もって市民の安全で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、市民及び事業者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交通安全対策を総合的に実施するものとする。

2 市は、前項の対策を実施するに当たっては、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、交通に関する法令を遵守するとともに、市及び関係機関等が実施する交通安全活動に協力し、自主的に交通の安全を確保するよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第4条 事業者は、その事業活動を行うに当たっては、当該事業活動のために使用する車両の運転者等の交通安全意識の高揚を図り、交通の安全を確保するよう努めなければならない。

2 事業者は、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5条 市長は、良好な道路交通環境を確保するため、交通安全施設等の整備を講ずるとともに、必要があると認めるときは、関係機関等に対して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6条 市長は、交通安全意識の高揚を図るため、年齢及び地域の実情に応じた交通安全教育を推進するものとする。

(広報啓発活動等)

第7条 市長は、市民及び事業者に対し、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8条 市長は、市内の各種団体等をもって組織する安城市交通安全推進協議会と連携を図り、市民又は事業者による自主的な活動を効果的に推進するものとする。

(高齢者の事故の防止)

第9条 市長は、高齢者の交通事故の防止を図るための施策を実施するものとする。

2 市民及び事業者は、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配慮しなければならない。

3 高齢者は、加齢に伴って生ずる身体の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10条 市長は、飲酒運転の根絶の気運を高めるための施策を実施するものとする。

2 市民及び事業者は、家庭、職場、地域等において飲酒運転の根絶のための環境の醸成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根絶を呼びかける文書を掲示する等の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。

(自転車事故の防止)

第11条 市長は、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、自転車が原因となる交通事故の防止に努めるとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮しなければならない。

(違法駐車等の防止)

第12条 市長は、違法駐車等による市民の日常生活及び一般交通の支障を防止するため、違法駐車等の防止に関する啓発その他必要な措置を講ずるものとする。

2 事業者は、その事業活動に伴う違法駐車等を防止するため、駐車施設の確保等に努めるものとする。

(団体への支援)

第13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の活動に対し、必要な支援を行うことができる。

(交通死亡事故等発生時の措置)

第14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、現地調査を実施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、交通死亡事故多発非常事態宣言等を発し、交通死亡事故を防止するため必要な対策を講ずるものとする。

(顕彰)

第15条 市長は、交通安全の推進に貢献し、その功績が顕著であると認める団体又は個人を顕彰することができる。

(委任)

第16条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成13年7月1日から施行する。

附 則 (平成24年3月23日安城市条例第12号)

この条例は、公布の日から施行する。

安城市交通安全対策会議条例

昭和46年10月7日安城市条例第23号

改正

昭和62年6月24日安城市条例第28号

平成14年12月24日安城市条例第38号

平成14年12月24日安城市条例第39号

安城市交通安全対策会議条例

(設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、安城市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 安城市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員15人以内をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (2) 愛知県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 愛知県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 衣浦東部広域連合の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (5) 市の教育委員会の教育長
 - (6) 市の職員のうちから市長が指名する者
- 6 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(幹事)

第5条 会議に幹事15人以内を置く。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が選任する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。
- 4 幹事は、非常勤とする。

(委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（昭和62年6月24日安城市条例第28号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成14年12月24日安城市条例第38号）

この条例は、平成15年4月1日から施行する。

附 則（平成14年12月24日安城市条例第39号）

この条例は、公布の日から施行する。

第11次
安城市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）

令和3年12月

発行 — 安城市

編集 — 市民生活部 市民安全課

〒446-8501

愛知県安城市桜町18番23号

TEL 0566-71-2219

FAX 0566-76-1112