

第11次

# 岡崎市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

岡崎市交通安全対策会議



## 第11次岡崎市交通安全計画 市長あいさつ

岡崎市交通安全計画は、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定を契機として、市内における交通事故の防止を図るための指針として策定し、様々な施策に取り組んでまいりました。

本市における交通事故死傷者数は、平成28年は2,300人、令和2年は1,358人と減少傾向にあるものの、一方で、令和2年には9人の方が尊い命を失われるなど、厳しい状況が続いております。

国においては、令和3年度から令和7年度までを期間とする、第11次交通安全基本計画が策定されました。この計画では、国、県、市における陸上交通全般にわたる安全について、今後5年間における対策の大綱が定められ、関係機関及び市民が中心となり諸施策を推進し、交通事故防止を図ることとされています。

本市におきましても、国や県における計画及び第7次岡崎市総合計画との整合性を図り、また、現在の交通情勢や経済社会情勢を踏まえ「第11次岡崎市交通安全計画」を策定しました。

本計画では、道路交通環境の整備や交通安全思想の普及徹底などを柱とし、高齢者及び子ども、歩行者・自転車利用者の安全確保はもとより、先進技術の活用推進や地域が一体となった交通安全対策の推進の視点を重視し、様々な取組を推進してまいります。

人命尊重の理念から、人優先の交通安全思想に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的な損失を勘案し、「交通事故のない社会の実現」を目指してまいりますので、皆様のより一層のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、本計画の策定に当たり、ご協力を賜りました岡崎市交通安全対策会議の委員を始め、本計画にご協力いただいた多くの皆様に心から感謝申し上げます。

令和4年1月

岡崎市交通安全対策会議会長  
岡崎市長 中根康浩



# 目 次

## I 基本構想

1	計画の基本方針	1
2	計画の位置づけ	1
3	これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	2
4	交通安全計画における年間目標	3
5	交通事故発生の推移	4
6	交通安全対策を考える視点	5

## II 講じようとする施策

### 第1節 道路交通環境の整備

1	生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
2	幹線道路における交通安全対策の推進	10
3	高齢者等の移動手段の確保・充実	12
4	自転車利用環境の総合的整備	12
5	災害に備えた道路交通環境の整備	13
6	総合的な駐車対策の推進	14
7	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15

### 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	16
2	効果的な交通安全教育の推進	20
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
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	25
5	市民の参加・協働の推進	25

### 第3節 道路交通秩序の維持

1	交通指導取締りの強化等	26
2	暴走族等対策の推進	26

### 第4節 救助・救急活動の充実

1	救助・救急体制の整備	28
2	救急医療体制の整備	29

### 第5節 研究開発及び調査研究の充実

1	道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進	30
2	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	30

### 第6節 踏切道における交通の安全

1	踏切道の統廃合の促進	31
2	踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	31

### Ⅲ 参考資料

○表 1	年齢層別・当事者別交通事故死者数の推移	33
○表 2	歩行者事故の推移	34
○表 3	自転車事故の推移	35
○表 4	子ども事故の推移	37
○表 5	高齢者事故の推移	38
○表 6	交差点死亡事故の推移	39
○表 7	道路形状別死亡事故の推移	40

# I 基本構想

## 1 計画の基本方針

岡崎市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次にわたる取組によって交通事故の減少に一定の成果を上げてきたところであるが、依然として、多くの方が新たな交通事故被害者となり、近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転手による事故が後を絶たない状況ともなっている。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要求される中、時代のニーズに応える交通安全対策が一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策や、新型コロナウイルス等の感染症が拡大する中で新しい手法を取り入れた活動に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現を目指す。

## 2 計画の位置づけ

### (1) 第7次岡崎市総合計画、国及び県の計画との関連性

本計画の上位計画である第7次岡崎市総合計画の基本的な方向性をしめす総合政策指針（令和元年12月議決）では、令和32年度を目標年度として目指す将来都市像を「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」と定めている。

また、将来都市像実現にむけて、今後10年間の各分野における10の分野別指針を定めた。

本計画は、分野別指針の「(4) 多様な主体が協働・活躍できる社会づくり」に位置付けられ、下記分野別指針を軸に、各課題の解決を図る。

#### 分野別指針 (4) 多様な主体が協働・活躍できる社会づくり

人口構成変化や年代別人口偏在に起因する担い手不足に負けない町内会の持続的な活動を新技術導入などにより支援しつつ、多様な主体が協働・活躍できる地域共生社会の実現による安全安心なまちを目指します。

また、本計画は、国の第11次交通安全基本計画（令和3年度から令和7年度）に基づき策定された第11次愛知県交通安全計画に基づき策定され、国及び県の計画と整合性を持たせた計画である。

## (2) SDGs（持続可能な開発目標）との関連性

岡崎市は2020年にSDGs未来都市に選定され、SDGsの考え方を活用した誰一人取り残さないまちづくりを進めていく。

SDGsとは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称で、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、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2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。



本計画は、17のゴールの内、「4 質の高い教育をみんなに」「9 産業と技術革新の基盤を作ろう」「11 住み続けられるまちづくりを」の達成にむけた取組であるとともに、他のゴール・側面と合わせて統合的な課題解決を図る全市的な取組みの一環となる。



## 3 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### (1) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

また、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(2) 高まる安全性への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、関係機関等と一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

4 交通安全計画における年間目標

- ①24 時間死者数を 6 人以下にする。
- ②交通事故重傷者数を 25 人以下にする。

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、令和 7 年までに、交通事故による年間の 24 時間死者数を 6 人以下にすることを目指す。

また、本計画における最優先の目標は、交通事故死者数を一人でも多く減らすことであるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少につながることを踏まえ、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を新たに設置し、令和 7 年までに、交通事故による年間の重傷者数を 25 人以下に抑制することを目指す。

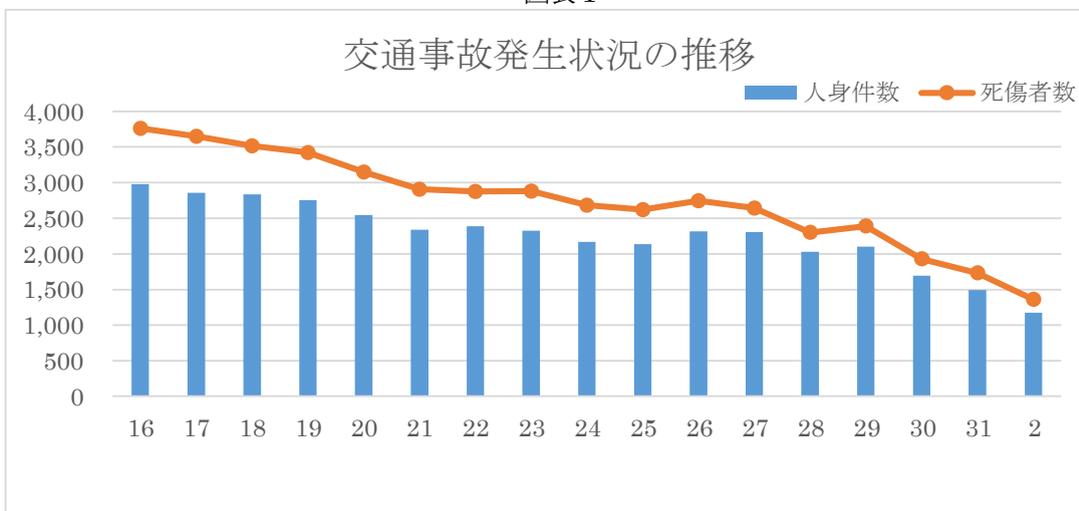
岡崎市交通安全計画における目標・実績値の推移

第 7 次計画 (平成 13 年度～17 年度)	目標値：	死傷者数を限りなくゼロに近づける。
	実数値：	平成 17 年 死傷者数 3,650 人
第 8 次計画 (平成 18 年度～22 年度)	目標値：	死傷者数 2,500 人以下
	実数値：	平成 22 年 死傷者数 2,875 人
第 9 次計画 (平成 25 年度～27 年度)	目標値：	死傷者数 2,500 人以下
	実数値：	平成 27 年 死傷者数 2,640 人
第 10 次計画 (平成 28 年度～令和 2 年度)	目標値：	死者数 8 人以下及び死傷者数 1,800 人以下
	実数値：	令和 2 年 死者数 9 人 死傷者数 1,358 人
第 11 次計画 (令和 3 年度～ 7 年度)	目標値：	死者数 6 人以下及び重傷者数 25 人以下

## 5 交通事故発生の推移

本市の交通事故死傷者数は、平成7年以降増加を続けていたが、平成16年の3,761人をピークに、平成17年以降減少傾向となり、令和2年には、1,358人まで減少した。また、交通事故死者数は、10年前（平成22年）から増減を繰り返しているが、概ね右肩下がりで推移している。

図表1



年別	人身件数	死傷者数	死者数	重傷者数	軽傷者数
平成16年	2,978	3,761	23	67	3,671
17	2,858	3,650	11	67	3,572
18	2,836	3,515	24	49	3,442
19	2,752	3,422	22	103	3,297
20	2,542	3,148	9	80	3,059
21	2,343	2,905	22	56	2,827
22	2,392	2,875	14	98	2,763
23	2,327	2,881	16	92	2,773
24	2,170	2,680	16	78	2,586
25	2,140	2,618	8	76	2,534
26	2,317	2,743	12	42	2,689
27	2,310	2,640	9	37	2,594
28	2,030	2,300	10	56	2,234
29	2,102	2,389	11	80	2,298
30	1,696	1,928	11	42	1,875
31・令和元年	1,493	1,730	6	19	1,705
2	1,176	1,358	9	32	1,317

※各年1月～12月の岡崎市内件数

## 6 交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死者数及び死傷者数が減少してきていることから、これまでの岡崎市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る。

一方で、依然として、65歳以上の高齢者の死者数は全死者数の約5割を占めるなどの課題が継続している。

また、近年では「あおり運転」や「ながらスマホ」が引き起こす事故の重大性、危険性が指摘されている。

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、交通情勢等の変化に対応し、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する。このような観点から、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救助・救急活動の充実、⑤研究開発及び調査研究の充実、⑥踏切道における交通の安全を柱とし、交通安全対策を実施する。

その際、次の(1)から(8)の視点を重視して対策の推進を図るものとする。

### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が約5割を占め、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、主として、歩行及び自転車を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要である。さらに運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる施策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進する。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められる。

さらに、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。加えて、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく。

### (2) 歩行者・自転車利用者の安全確保

歩行者の安全確保については、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必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安心・安全な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保

を図る対策を推進する。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断し、横断中も周りに気を付けること等、自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、令和2年度に策定した「岡崎市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車の安全利用を促進するため、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な空間の確保を積極的に推進するほか、放置自転車対策として自転車駐輪場等の整備を進める。

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、交通安全教育等の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ることで、自転車の交通ルールやマナーの理解を深める。

さらに、自転車は自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、加入義務化となる損害賠償責任保険等の対応、ヘルメットの着用、自転車の点検・整備、促進等の対策を推進する。

### (3) 生活道路における安全確保

生活道路において、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められる。

安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等の設置等の普及を含めた自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備、可搬式速度違反自動取締装置を活用した適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の流入を防止するための対策等を推進する。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

### (4) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後もサポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの発展や普及、自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が必要である。そのためにも、安全な自動運転を実用化するた

めの交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入をさらに推進していく。

#### (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められてきたが、今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

また、様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を踏まえた的確な取組を行う。

#### (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要であることから、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

また、交通ボランティアを始め、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するように促す。

#### (7) 交差点対策の推進

これまでの交通安全計画では、事故の発生する割合の大きい箇所を抽出し、事故の原因を分析した上で、道路拡幅や交差形状の改善など交差点構造の改良を推進するとともに、カラー舗装や路面標示による危険な交通挙動の抑止策により、広範かつ機動的に対策を進めてきたところである。

しかしながら、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあるため、対策箇所の効果検証に基づき、現行対策の改善や新たな対策の導入など、より効率的・効果的な対策の実施に努めるとともに、関係機関との連携を一層緊密にし、交通事故の削減を図っていく。

また、交差点事故の特徴や危険性などを広く周知するとともに、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る。

## (8) 交通安全教育の推進

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に併せ、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。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

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指導を強化していく。学校においては、学習指導要領に基づく、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、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とともに、「学校保健安全法」(昭和33年法律第56号)に基づき策定する「学校安全計画」により、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車利用に係るものを含めた指導を実施していく。

また、家庭、学校、職場等における交通の安全に関する教育を相互に連携を図りながら協力して推進していく。

## 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) 生活道路等における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、地域住民等が連携し、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。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設置等を含めたエリア内への通過車両の速度抑制対策を実施する。

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

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

（防犯交通安全課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、岡崎警察署）

##### (2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、「岡崎市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、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、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ランプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、

押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を景観にも考慮しながら推進する。

(防犯交通安全課、障がい福祉課、保育課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、教育委員会、岡崎警察署)

### (3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS※）、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場、無電柱化等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなる安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、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。

イ 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や、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車について、積極的な取締りやその防止に向けた広報・啓発活動を実施する。

※ PICS : Pedestrian Information Communication

(防犯交通安全課、地域創生課、障がい福祉課、長寿課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、まちづくりデザイン課、岡崎警察署)

## 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

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して

集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を景観にも考慮しながら推進する。

(防犯交通安全課、地域創生課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、岡崎警察署)

## (2) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(防犯交通安全課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、岡崎警察署)

## (3) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備し、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

イ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課)

## (4) 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と合わせた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等を含めたエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

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の安全の確保に資することから、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副道等の整備、植樹帯の設置、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、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

オ 交通混雑が著しい場所、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離す

るとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

(防犯交通安全課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、まちづくりデザイン課、拠点整備課、市街地整備課)

#### (5) 交通安全施設等の高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにする。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(防犯交通安全課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、岡崎警察署)

### 3 高齢者等の移動手段の確保・充実

公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaS※について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行い、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

※ MaaS: Mobility as a Service

(地域創生課)

### 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整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。自転車ネットワーク計画に基づく歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安

全て快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(防犯交通安全課、建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、岡崎警察署)

## (2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、岡崎警察署、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

(防犯交通安全課)

## 5 災害に備えた道路交通環境の整備

### (1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害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、南海トラフ地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援・救護活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等の通行を確保するため、橋梁の耐震補強、道路斜面の落石等危険箇所対策及び無電柱化を推進する。

(建設企画課、道路維持課、道路予防保全課、道路建設課、まちづくりデザイン課)

### (2) 災害発生時における情報提供の充実

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、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、警察や道路管理者、民間事業者が保有する自動車走行履

歴（プローブ情報）から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

（防犯交通安全課、防災課、道路維持課、岡崎警察署）

## 6 総合的な駐車対策の推進

### （1）違法駐車対策の推進

ア 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

イ 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

（岡崎警察署）

### （2）駐車場等の整備

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、配置適正化及び有効利用を推進する。

ア 自動車交通が著しく輻輳する地区等において、駐車場整備地区の指定を検討するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を推進する。

イ 地域の駐車需要を踏まえた民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

ウ 既存駐車場の有効利用を図る。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、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ほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。

（地域創生課、都市計画課）

### （3）違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

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

（岡崎警察署）

## 7 交通安全に寄与する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 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、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。

(土木管理課、道路維持課、都市計画課、岡崎警察署)

### (2) 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷地域においては、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散布の実施を推進する。

(道路維持課)

## 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育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、交通ルールやマナーを遵守・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、保育園及び認定こども園においては、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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。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、分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を推進する。

また、幼児交通安全クラブ等の活動の活性化を図り、親子ぐるみでの交通安全教育を組織的、継続的に実施する。

さらに、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、保育課、岡崎警察署)

#### (2) 小学生に対する交通安全教育の推進

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

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、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動の時間などを中心に学校の教育活動全体を通じて、安全な道路の歩行や横断、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

また、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進す

る。

(防犯交通安全課、教育委員会、岡崎警察署)

### (3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できる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、学校の教育活動全体を通じて、安全な道路の歩行や横断、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

さらに、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、教育委員会、岡崎警察署)

### (4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動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、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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することを前提とした交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA 等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。また、小中学校等との交流を図るなどして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参加を促す。

さらに、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、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。

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

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させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、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。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

さらに、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変

化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう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、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断歩道違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。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、反射材用品等の普及にも努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、地域全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

また、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、長寿課、岡崎警察署)

#### (7) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等

の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

また、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、障がい福祉課、岡崎警察署)

#### (8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、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を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど日本の交通ルール周知活動等を推進する。

さらに、オンラインでの教室等を実施するなど、対面以外で実施する教育を推進する。

(防犯交通安全課、多様性社会推進課、岡崎警察署)

## 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知識及び技能を習得し、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・職場から、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、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、受講者の年齢や情報リテラシー、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、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(防犯交通安全課、教育委員会、岡崎警察署)

### 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

市民一人一人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、岡崎市交通安全推進協議会が中心となって構成期間・団体と連携を図り、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は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて本市の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、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ことにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、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。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (2) 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道の手前に設置されている「横断歩道又は自転車横断帯あり」（いわゆるダイヤモンドをいう）に対する啓発活動を推進するとともに、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (3) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

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

Stop (ストップ) 信号遵守、横断歩道歩行者優先、飲酒運転の根絶

Slow (スロー) 交差点での徐行運転、子ども・高齢者接近時の減速運転

Smart (スマート) シートベルト全席着用、思いやりのあるスマートな運転

イ 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は手を挙げ（ハンド・アップ）、ドライバーに横断することをアピールし、ドライバーには目と目を合わせ感謝の気持ちを伝えて横断する。また、ドライバーは横断歩道等を横断しようとする歩行者を見かけたら、歩行者に思いやりの気持ちをもって、横断歩道等の手前で停車する。このような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な行動を「ハンド・アップ運動」として推進し、各種の行事、啓発活動等を通じて普及・浸透を図る。

ウ 参加体験型の出張講座において、安全な横断方法を体験学習できる装置（シミュレータ）を活用し、各地域における交差点事故の発生状況、交差点事故の特徴など交差点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。

（防犯交通安全課、岡崎警察署）

#### （4）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。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「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）を活用するなどにより、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。

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、全ての年齢層の自転車乗車用ヘルメットの着用及び着用促進、自転車損害賠償責任保険への加入及び加入の促進などを実施する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努める。

（防犯交通安全課、教育委員会、岡崎警察署）

#### （5）後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー

を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (6) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、保育園・幼稚園・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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(2月11日～20日)における取組の活性化を図る。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

(防犯交通安全課、保育課、岡崎警察署)

#### (7) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から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用品等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、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用品等の展示会の開催等を推進する。

全年齢層を対象として普及を図る必要があり、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は、特にその普及の促進を図る。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。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (8) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

関係機関・団体と連携を強化し、「飲酒運転四(し)ない運動」(運転するなら酒を飲まない。酒を飲んだら運転しない。運転する人に酒をすすめない。酒を飲ん

だ人に運転させない。)を始め、「飲酒運転根絶の日」(毎月第4金曜日)、「飲酒運転根絶強調月間」(12月)等により、飲酒運転根絶の気運をより一層高めるためのキャンペーン、広報啓発活動を実施する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (9) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、子ども・高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転やながらスマホ、飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶するため、次の方針により行う。

ア テレビ、ラジオ、新聞、広報紙、ホームページやSNS等のあらゆる広報媒体を活用する。

イ 交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した具体的で訴求力の高い内容を発信する。

ウ 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た集中的なキャンペーン等を積極的に行う。

エ 町内会等を通じて家庭に浸透させるなど、きめ細やかな広報に努める。

(防犯交通安全課、広報課、岡崎警察署)

#### (10) 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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る。

イ 夕暮れの時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

ウ 二輪乗用中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、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

エ 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全

装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (11) 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、市民に対して交通事故への注意喚起するため、交通死亡事故多発非常事態宣言等を発令するとともに、市、警察、関係機関・団体等が連携・協働して総合的かつ集中的な事故防止対策を図る。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### 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活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、市内の岡崎幸田交通安全指導員連絡会議、岡崎警察署管内交通少年団連合指導育成協議会、幼児交通安全クラブによる交通安全活動を今後も支援する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### 5 市民の参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリマップ」の作成、交通安全総点検、本計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

## 第3節 道路交通秩序の維持

### 1 交通指導取締りの強化等

#### (1) 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りに努め、交通事故に直結する横断歩行者妨害、信号無視、一時不停止等の交差点関連違反に対する指導取締りを強化する。

#### イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、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・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

(岡崎警察署)

### 2 暴走族等対策の推進

#### (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

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連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。

(防犯交通安全課、教育委員会、岡崎警察署)

#### (2) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の

自動二輪車等を運転する者) ) 及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

(岡崎警察署)

### (3) 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び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始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

(岡崎警察署)

## 第4節 救助・救急活動の充実

### 1 救助・救急体制の整備

#### (1) 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

(消防本部)

#### (2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

(岡崎市民病院、消防本部)

#### (3) 自動体外式除細動器の使用も含めた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（救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者等）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、講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、消防機関、保健所等においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、消防機関は、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導及び災害現場映像通報システム（携帯電話を利用したビデオ通話システム）を推進する。さらに、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

※ AED : Automated External Defibrillator

(消防本部)

(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）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・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するメディカルコントロール体制の充実を図る。

（岡崎市民病院、消防本部）

(5) 救助・救急資機材等の装備の充実

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ための、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。

（消防本部）

(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの効果的な連携を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

（消防本部）

(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、教育訓練を積極的に推進する。

（消防本部）

## 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休日夜間診療所及び在宅当番医制、初期（第1次）救急医療体制では応じきれない重傷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、より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救命救急センターの体制を維持する。なお、救命救急センターについては評価が実施されることで、その質の向上を図る。

さらに、救急医療体制が有効に運用されるため救急医療情報センターの更なる活用を図る。

（保健企画課）

## 第5節 研究開発及び調査研究の充実

### 1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

#### (1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、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及び高齢運転者の交通行動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する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

#### (2) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

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及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

### 2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

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削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

さらに、保有する交通事故調査・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向上を図る。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

## 第6節 踏切道における交通の安全

### 1 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

(道路維持課、建設企画課、道路建設課)

### 2 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

(防犯交通安全課、岡崎警察署)

# III 参 考 资 料

**表1 年齢別・当事者別交通事故死者数の推移**

○年齢層別

愛知県

区分		H28	H29	H30	R1	R2
高齢者	死者数	117	110	103	80	80
	構成率	55%	55%	54%	51%	52%
一般	死者数	79	74	64	60	60
	構成率	37%	37%	34%	38%	39%
若者	死者数	12	12	17	14	12
	構成率	6%	6%	9%	9%	8%
子ども	死者数	4	4	5	2	2
	構成率	2%	2%	3%	1%	1%
総合計		212	200	189	156	154
		100%	100%	100%	100%	100%

岡崎市

区分		H28	H29	H30	R1	R2
高齢者	死者数	3	8	4	2	5
	構成率	30%	73%	36%	33%	56%
一般	死者数	5	3	6	4	3
	構成率	50%	27%	55%	67%	33%
若者	死者数	1	0	0	0	1
	構成率	10%	0%	0%	0%	11%
子ども	死者数	1	0	1	0	0
	構成率	10%	0%	9%	0%	0%
総合計		10	11	11	6	9
		100%	100%	100%	100%	100%

子ども：15歳以下、若者：16～24歳、一般：25～64歳、高齢者：65歳以上

○当事者別

愛知県

区分		H28	H29	H30	R1	R2
歩行者	死者数	82	83	69	46	60
	構成率	39%	42%	37%	29%	39%
自転車	死者数	29	35	36	25	29
	構成率	14%	18%	19%	16%	19%
二輪車	死者数	43	30	41	29	27
	構成率	20%	15%	22%	19%	18%
四輪車	死者数	56	47	42	50	36
	構成率	26%	24%	22%	32%	23%
その他	死者数	2	5	1	6	2
	構成率	1%	3%	1%	4%	1%
総合計		212	200	189	156	154
		100%	100%	100%	100%	100%

岡崎市

区分		H28	H29	H30	R1	R2
歩行者	死者数	5	7	2	3	3
	構成率	50%	64%	18%	50%	33%
自転車	死者数	1	2	2	0	2
	構成率	10%	18%	18%	0%	22%
二輪車	死者数	1	1	4	1	3
	構成率	10%	9%	36%	17%	33%
四輪車	死者数	3	1	3	2	1
	構成率	30%	9%	27%	33%	11%
その他	死者数	0	0	0	0	0
	構成率	0%	0%	0%	0%	0%
総合計		10	11	11	6	9
		100%	100%	100%	100%	100%

表2 歩行者事故の推移

区分	H28	H29	H30	R1	R2
死者	5	7	2	3	3
重傷者	16	20	11	9	7
指数	100	125	69	56	44
軽傷者	144	136	135	119	118
指数	100	94	94	83	82
合計	165	163	148	131	128
指数	100	99	90	79	78
歩行者事故の占める割合 (%)					
死者	50%	64%	18%	50%	33%
重傷者	29%	25%	26%	47%	22%
軽傷者	6%	6%	7%	7%	9%
合計	7%	7%	8%	8%	9%

※ 死亡：交通事故の発生から24時間以内に死亡したもの。  
 重傷：交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要するもの。  
 軽傷：交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要するもの。

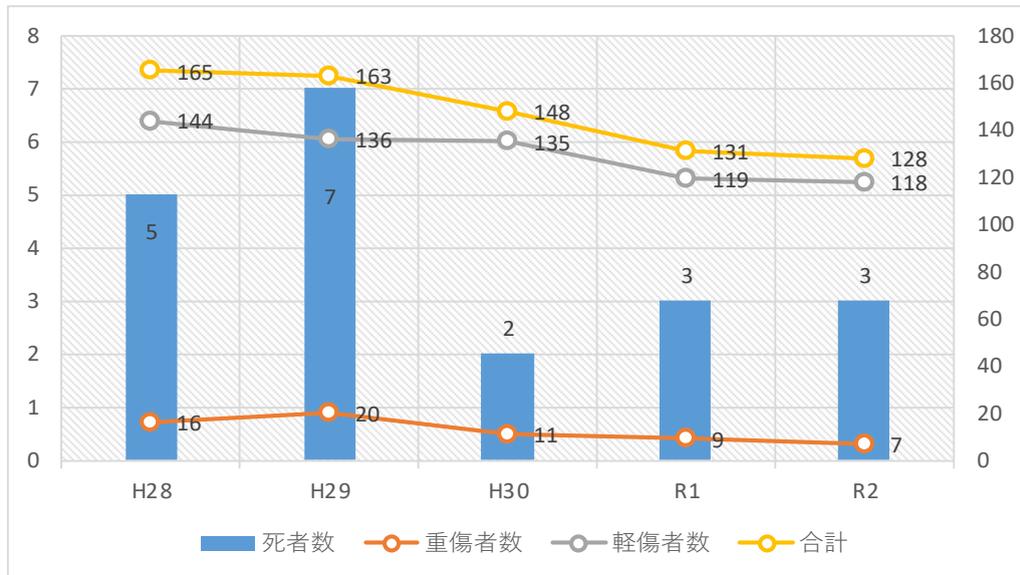
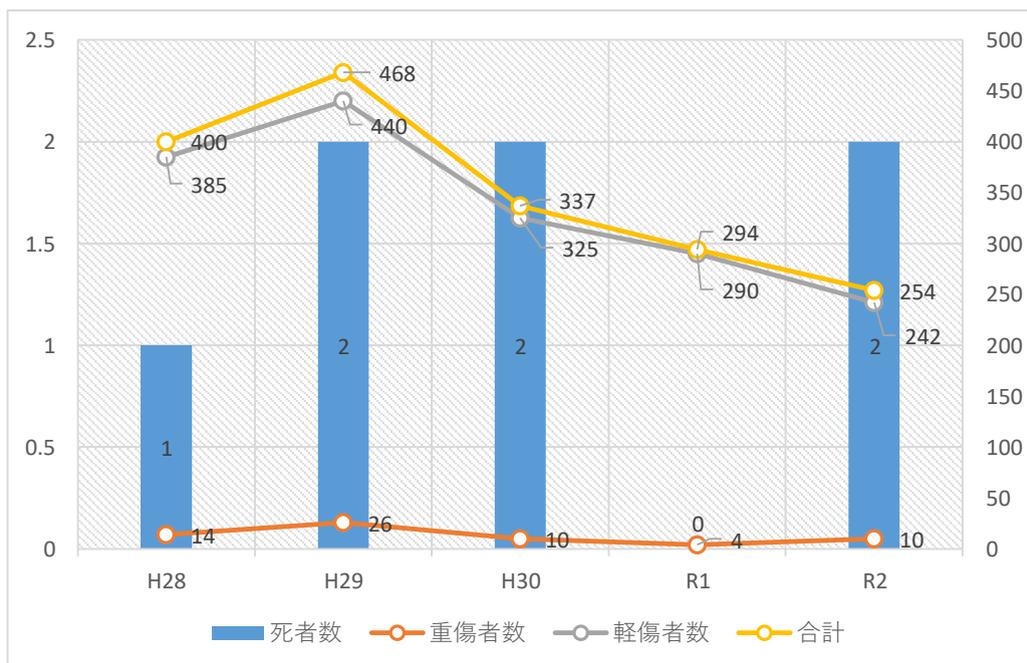


表3 自転車事故の推移

自転車全体

区分	H28	H29	H30	R1	R2
死者	1	2	2	0	2
重傷者	14	26	10	4	10
指数	100	186	71	29	71
軽傷者	385	440	325	290	242
指数	100	114	84	75	63
合計	400	468	337	294	254
指数	100	117	84	74	64
自転車事故の占める割合 (%)					
死者	10%	18%	18%	0%	22%
重傷者	25%	33%	24%	21%	31%
軽傷者	17%	19%	17%	17%	18%
合計	17%	20%	17%	17%	19%

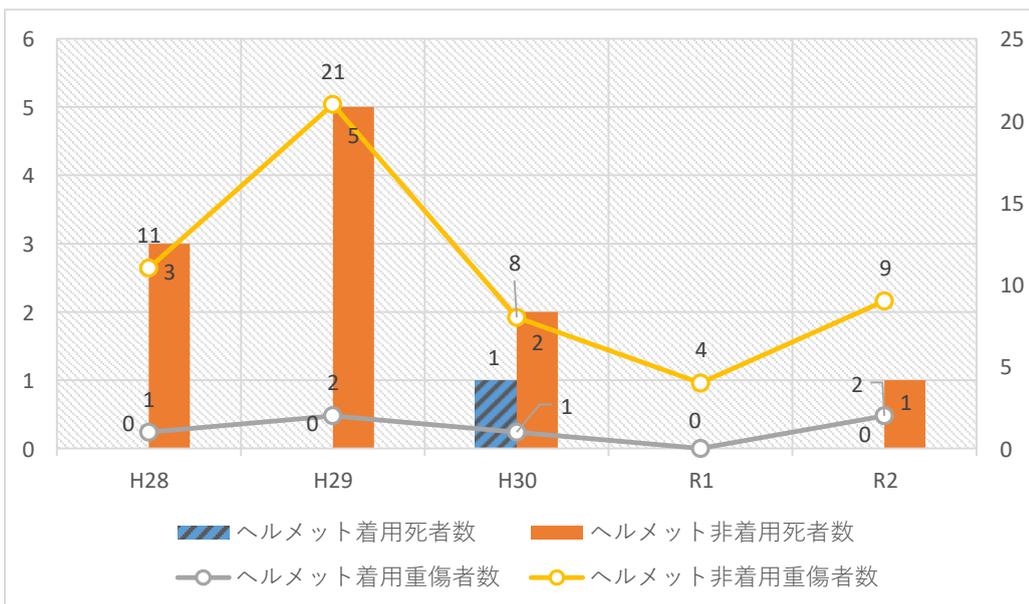


ヘルメット着用

区分	H28	H29	H30	R1	R2
死者	0	0	1	0	0
重傷者	3	5	2	0	1
指数	100	167	67	0	33
軽傷者	51	64	36	42	31
指数	100	125	71	82	61
合計	54	69	39	42	32
指数	100	128	72	78	59

ヘルメット非着用

区分	H28	H29	H30	R1	R2
死者	1	2	1	0	2
重傷者	11	21	8	4	9
指数	100	191	73	36	82
軽傷者	334	376	289	248	211
指数	100	113	87	74	63
合計	346	399	298	252	222
指数	100	115	86	73	64



## 表4 子ども事故の推移

表4 子ども死傷者数の推移

区分		H28	H29	H30	R1	R2
死者		1	0	1	0	0
重傷者		6	7	2	3	1
	指数	100	117	33	50	17
軽傷者		144	106	119	87	57
	指数	100	74	83	60	40
合計		151	113	122	90	58
	指数	100	75	81	60	38
子ども事故の占める割合 (%)	死者	10%	0%	9%	0%	0%
	重傷者	11%	9%	5%	16%	3%
	軽傷者	6%	5%	6%	5%	4%
	合計	7%	5%	6%	5%	4%

※ 子ども：年齢が15歳以下の者。

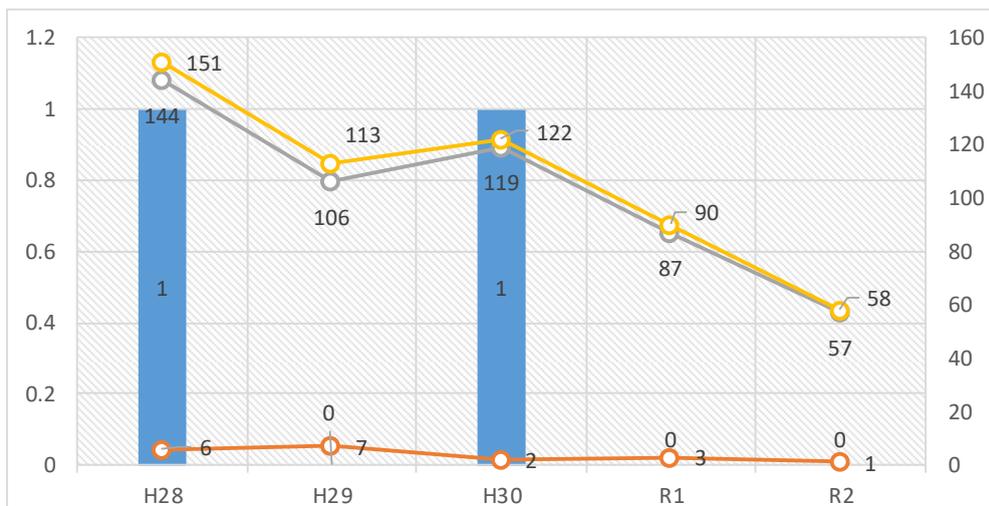


表5 高齢者事故の推移

区分		H28	H29	H30	R1	R2
死者数		3	8	4	2	5
重傷者数		22	29	16	10	12
	指数	100	132	73	45	55
軽傷者数		283	282	219	211	158
	指数	100	100	77	75	56
合計		308	319	239	223	175
	指数	100	104	78	72	57
高齢者事故の占める割合 (%)	死者	30%	73%	36%	33%	56%
	重傷者	39%	36%	38%	53%	38%
	軽傷者	13%	12%	12%	12%	12%
	合計	13%	13%	12%	13%	13%

※ 高齢者：年齢が65歳以上の者。

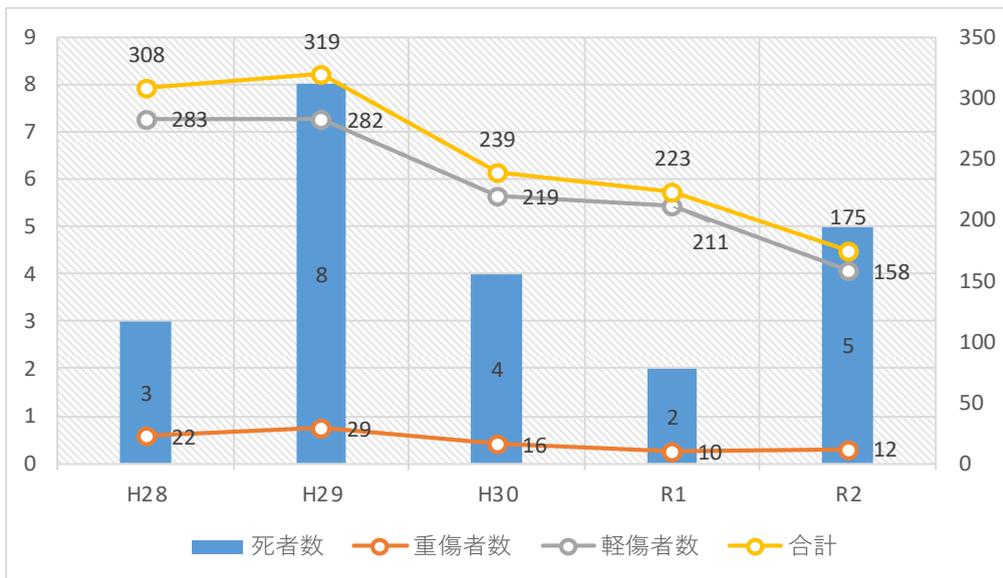


表6 交差点死亡事故の推移

区分	H28	H29	H30	R1	R2
交差点大【件】	1	2	2	1	0
交差点中【件】	1	6	3	2	2
交差点小【件】	0	2	0	0	2
合計【件】	2	10	5	3	4

※ 交差点大: 第一当事者の進入道路の幅員が13メートル以上ある交差点。  
 交差点中: 第一当事者の進入道路の幅員が5.5メートル以上13メートル未満の交差点。  
 交差点小: 第一当事者の進入道路の幅員が5.5メートル未満の交差点。

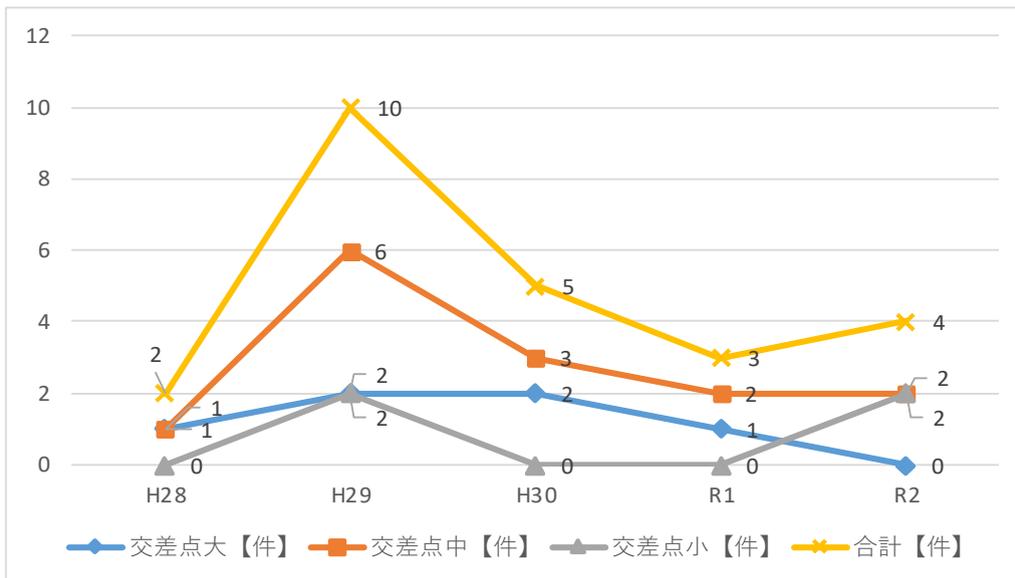
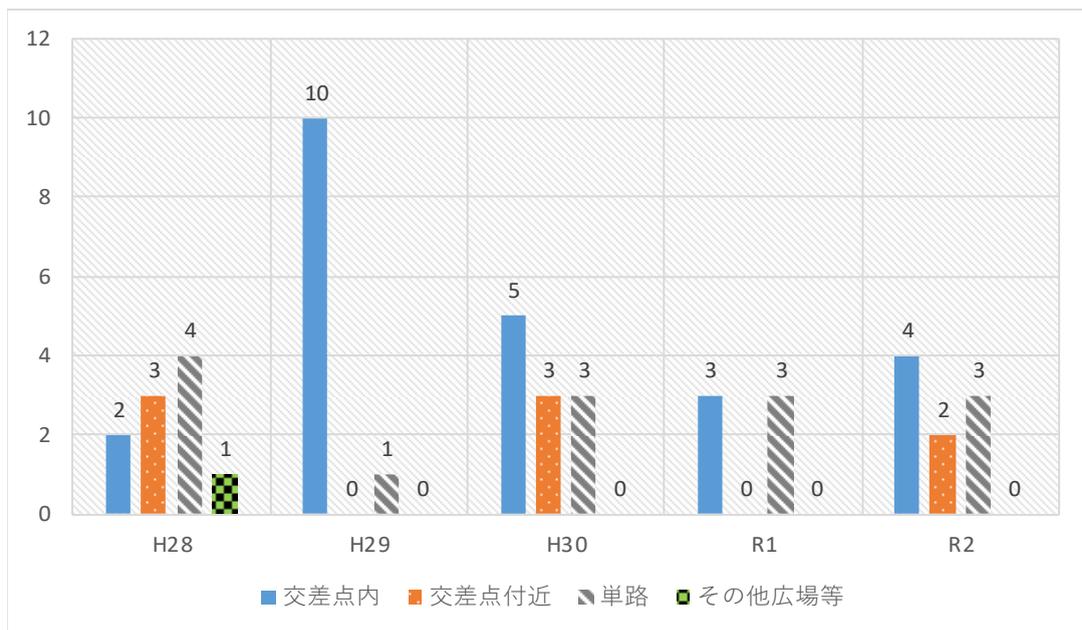


表7 道路形状別死亡事故の推移

区分	H28	H29	H30	R1	R2
交差点内	2	10	5	3	4
構成率【%】	20%	91%	45%	50%	44%
交差点付近	3	0	3	0	2
構成率【%】	30%	0%	27%	0%	22%
単路	4	1	3	3	3
構成率【%】	40%	9%	27%	50%	33%
その他広場等	1	0	0	0	0
構成率【%】	10%	0%	0%	0%	0%
合計	10	11	11	6	9
構成率【%】	100%	100%	100%	100%	100%





岡崎市交通安全対策会議事務局

〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地

岡崎市市民安全部防犯交通安全課内

TEL (0564) 23-6340