

第11次 豊田市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

-交通事故ゼロの豊田市を目指して-

令和3年12月

豊 田 市

目 次

第1 基本構想

1 計画の基本理念	1
2 交通事故の発生状況	2
3 交通安全対策の構築	3
4 計画の数値目標	9

第2 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

I-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	11
I-2 幹線道路における交通安全対策の推進	12
I-3 自転車利用環境の総合的整備	14
I-4 交通需要マネジメントの推進	14
I-5 駐車対策の推進	15
I-6 交通安全に寄与する道路の維持管理	15

II 交通安全思想の普及徹底

II-1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
II-2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
II-3 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進	30
II-4 市民等の参加・共働の推進	31

III 先端技術の活用及び調査研究の充実

III-1 道路交通の安全に関する先端技術の活用及び調査研究の充実	34
-----------------------------------	----

参考資料

資料1 第10次豊田市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の評価	36
資料2 交通事故発生状況	43
資料3 交通安全対策基本法（一部抜粋）	47
資料4 豊田市交通安全条例	48

第1 基本構想

1 計画の基本理念

「交通事故ゼロの豊田市を目指して」

超高齢社会の進展を始め、国際化、新型コロナウイルス感染症の拡大による「新たな日常」等、社会情勢が刻々と変化しており、また、交通手段の選択においても、自動運転技術の普及や電動化への対応、カーボンニュートラルの実現が求められてきている。このような大きな社会情勢の変化に対応し、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会の実現を図っていくための重要な要素である。

これまでも、その重要性を認識し、10次50年にわたり、国、県、警察、関係団体等の協力により様々な対策を講じ、特に第10次豊田市交通安全計画（以下、前計画という。）期間中は交通事故死傷者数が平成27年の2,392人から令和2年の1,266人と半数近くまで減少したことから、所期の目標を大幅に達成し、取組成果が見られたと言える。一方で、交通死亡事故については下げ止まりの傾向で推移していることから、重大事故を防ぐための更なる対策の実施が必要である。

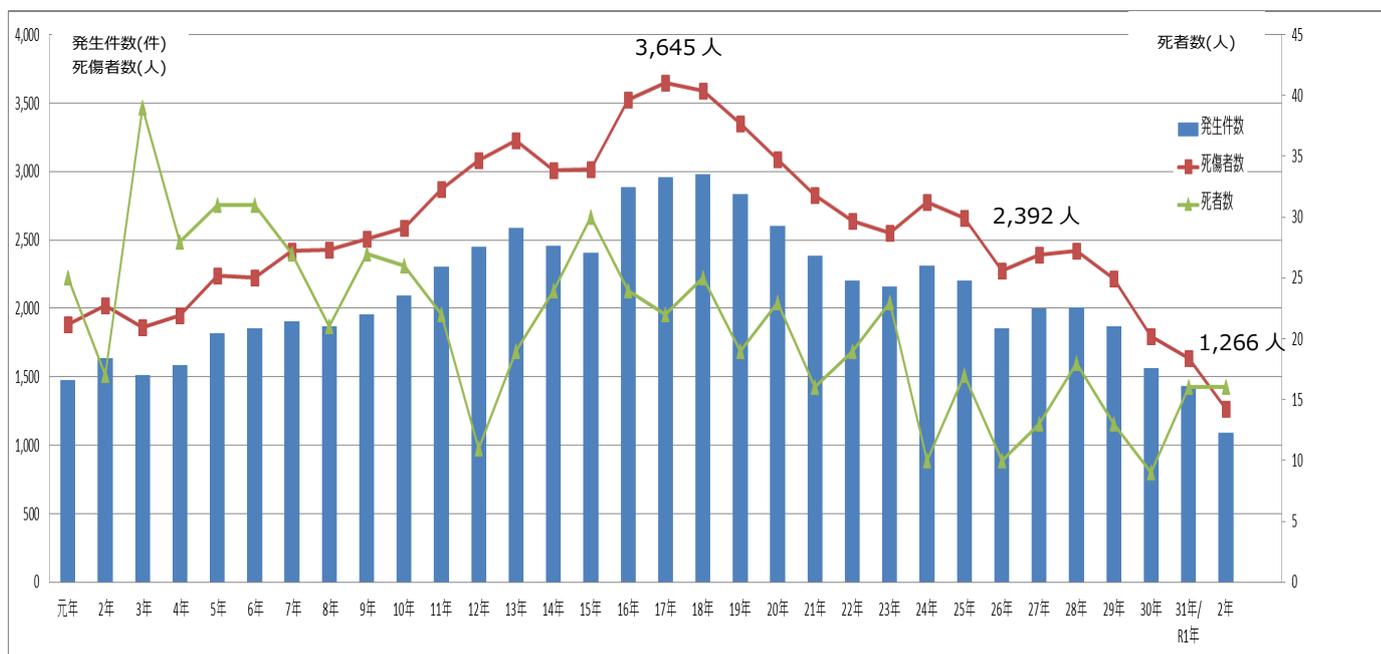
このため、第11次豊田市交通安全計画では、前計画の方針を継承しつつ、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標とした上で、「交通事故ゼロの豊田市を目指して」を基本理念とし、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るための施策を明らかにしていく。

2 交通事故の発生状況

本市における交通事故死傷者数は、平成元年以降増加傾向にあったが、平成17年の3,645人をピークに、増減を繰り返しながらも、減少傾向で推移している。

前計画期間（平成28年度～令和2年度）においては、計画の目標を「平成32（令和2）年までに交通事故による死傷者数を基準年とする平成27年の2,392人から1,700人以下（28.9%減少）とする。」と設定したが、最終年である令和2年は死傷者数1,266人と、1年を前倒して目標を達成することができた。

■豊田市内の交通事故発生の推移



	元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年
発生件数	1,477	1,636	1,510	1,587	1,815	1,857	1,906	1,868	1,957	2,096	2,302	2,451	2,589	2,454	2,409	2,889	2,956
死傷者数	1,881	2,018	1,859	1,951	2,239	2,222	2,417	2,430	2,508	2,585	2,873	3,084	3,226	3,010	3,019	3,527	3,645
死傷者数ワースト順位	3	2	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
死者数	25	17	39	28	31	31	27	21	27	26	22	11	19	24	30	24	22
死者数ワースト順位	3	5	1	3	1	1	1	2	1	1	1	8	4	3	2	2	3
交通安全計画	第4次		第5次					第6次					第7次				

18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	年/R1	2年
2,977	2,832	2,603	2,385	2,205	2,156	2,311	2,202	1,857	2,000	2,006	1,866	1,565	1,435	1,093
3,590	3,350	3,091	2,829	2,638	2,551	2,779	2,659	2,275	2,392	2,420	2,219	1,794	1,637	1,266
3	4	4	3	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5
25	19	23	16	19	23	10	17	10	13	18	13	9	16	16
1	3	1	3	1	1	4	1	3	2	1	1	3	1	1
第8次					第9次					第10次				

※死傷者数・死者数ワースト順位…愛知県内のワースト順位（名古屋市を除く）

■ 豊田市・交通事故死者数5か年平均（平成18年～令和2年）

	18～22年	23～27年	28～2年	合計／15か年平均
死者数	102	73	72	247
5か年平均／年	20.4人	14.6人	14.4人	16.5人

3 交通安全対策の構築

● 交通安全対策に係る視点と交通安全対策の柱

近年、交通事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には、一定の効果があったものと考えられる。

一方で、交通事故死者数については下げ止まりの傾向にあるほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による道路交通環境及び交通行動の変化による交通事故の影響も指摘されている。

このため、前計画までに実施した交通安全対策を踏まえながらも、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策について推進する。

このような観点から、交通安全対策を次の8つの視点と3つの柱により構築する。

【交通安全対策を考える8つの視点】

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者、自転車利用者及び二輪車運転者の安全対策
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域主体の交通安全対策の推進
- ⑦ 交差点等における対策の推進
- ⑧ 交通安全教育の推進



【講じようとする対策3つの柱】

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

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、前計画期間中の交通事故死者数に占める高齢者の割合が50%を超えており、高齢者の人口比率23.9%（令和2年10月1日時点）の約2倍となっている。

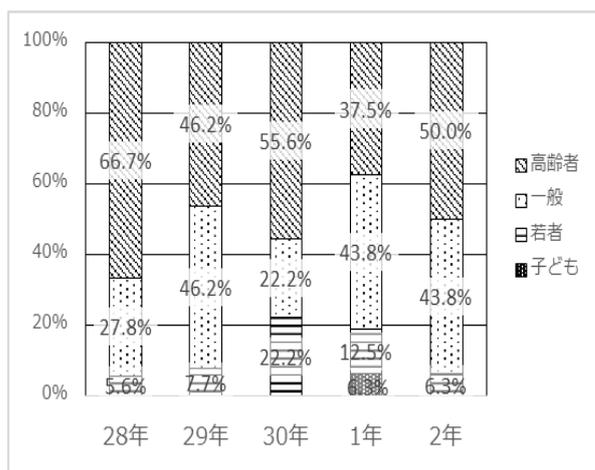
今後も高齢化が進むことを踏まえ、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができる交通社会の形成が必要である。その際には、高齢者の多様な生活実態を踏まえ、きめ細かなかつ総合的な交通安全対策を推進することが重要であり、高齢者が歩行及び自転車を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違点に着目し、それぞれの特性を理解して当事者自らの意識を向上する対策も構築する必要がある。

また、子どもの交通事故死傷者数は減少しているものの、少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを生み育てられる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る観点での交通安全対策が一層求められる。このため、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路等における安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

■ 豊田市・年齢層別死者数

項目名	年	28年	29年	30年	1年	2年	合計
子ども	死者数	0	0	0	1	0	1
	構成率	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	1.4%
若者	死者数	1	1	2	2	1	7
	構成率	5.6%	7.7%	22.2%	12.5%	6.3%	9.7%
一般	死者数	5	6	2	7	7	27
	構成率	27.8%	46.2%	22.2%	43.8%	43.8%	37.5%
高齢者	死者数	12	6	5	6	8	37
	構成率	66.7%	46.2%	55.6%	37.5%	50.0%	51.4%
総合計		18	13	9	16	16	72

■ 豊田市・年齢層別死者構成率



■ 豊田市・年齢層別人口構成率（令和2年10月1日現在の満年齢）

	子ども 15歳以下	若者 16～24歳	一般 25～64歳	高齢者 65歳以上	合計
人	59,366	44,060	218,679	100,979	423,084
構成率	14.0%	10.4%	51.7%	23.9%	100.0%

(2) 歩行者、自転車利用者及び二輪車運転者の安全対策

本市では、前計画期間中の交通死亡事故に占める歩行者の割合が37.5%（72人中27人）、自転車が6.9%（72人中5人）、二輪車（原付を含む）が25.0%（72人中18人）を占め、特に高齢者の割合は、歩行者では74.1%（27人中20人）、自転車では80.0%（5人中4人）といずれも、高い比率となっている。

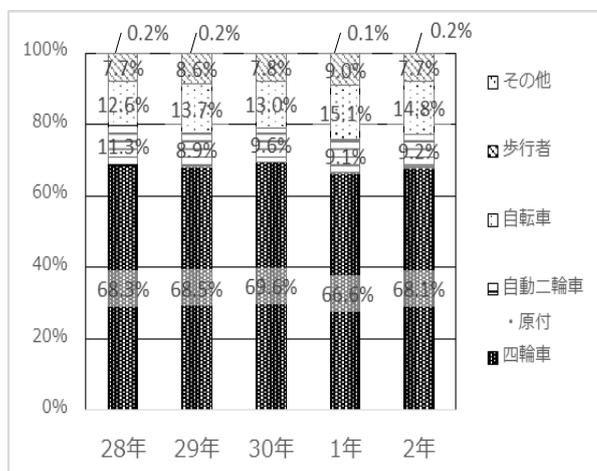
安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、通学路、生活道路はもちろんのこと、市街地の幹線道路においても安全な歩行空間の確保を進めるほか、横断中の事故を防ぐために、横断歩道は歩行者優先が原則の下、運転者、歩行者相互で安全確保を図る対策を積極的に推進していく必要がある。

また、自転車は、被害者ばかりでなく加害者にもなる場合があることから、それぞれの対策を講じる必要があり、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自転車利用者が自動車や歩行者と共存を図ることができる自転車の通行空間の確保や歩行者を優先する意識を向上するための取組を積極的に進める必要がある。さらに、ルールとマナーに違反する行動が多いのは、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なことが背景と考えられることから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。令和2年4月には、「豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（令和2年条例第1号。以下、自転車条例という。）を施行し、同年10月には、自転車利用者の自転車損害賠償保険等の加入を義務化したため、交通ルールの周知及び遵守に向けた取組を始め、保険等の加入の促進をより一層図る必要がある。

近年、二輪車による死亡事故が一定数発生していることから、警察を始めとした関係機関や関係団体と協力して、運転者の安全意識の向上につながる取組を図る必要がある。

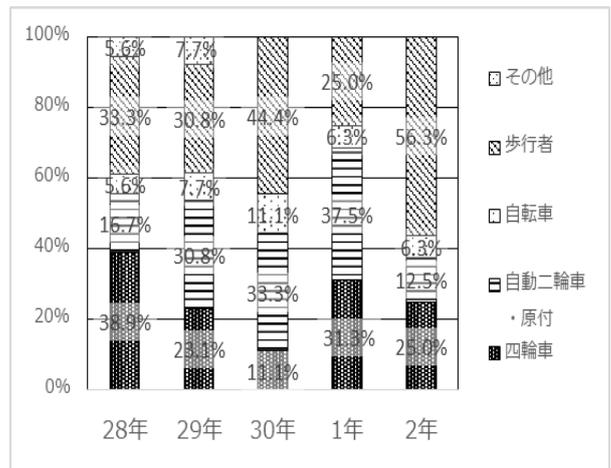
■ 豊田市・当事者別死傷者数

項目名	年	28年	29年	30年	1年	2年	合計
四輪車	死傷者数	1,652	1,521	1,248	1,091	862	6,374
	構成率	68.3%	68.5%	69.6%	66.6%	68.1%	68.3%
自動二輪車 ・原付	死傷者数	273	198	172	149	116	908
	構成率	11.3%	8.9%	9.6%	9.1%	9.2%	9.7%
自転車	死傷者数	305	305	234	248	188	1,280
	構成率	12.6%	13.7%	13.0%	15.1%	14.8%	13.7%
歩行者	死傷者数	186	191	140	148	97	762
	構成率	7.7%	8.6%	7.8%	9.0%	7.7%	8.2%
その他	死傷者数	4	4	0	1	3	12
	構成率	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%
総合計		2,420	2,219	1,794	1,637	1,266	9,336



■ 豊田市・当事者別死者数

項目名	年	28年	29年	30年	1年	2年	合計
四輪車	死者数	7	3	1	5	4	20
	構成率	38.9%	23.1%	11.1%	31.3%	25.0%	27.8%
自動二輪車 ・原付	死者数	3	4	3	6	2	18
	構成率	16.7%	30.8%	33.3%	37.5%	12.5%	25.0%
自転車	死者数	1	1	1	1	1	5
	構成率	5.6%	7.7%	11.1%	6.3%	6.3%	6.9%
歩行者	死者数	6	4	4	4	9	27
	構成率	33.3%	30.8%	44.4%	25.0%	56.3%	37.5%
その他	死者数	1	1	0	0	0	2
	構成率	5.6%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%
総合計		18	13	9	16	16	72



■ 豊田市・交通事故死者数（歩行者・自転車）に占める高齢者の割合

	28年	29年	30年	1年	2年	合計
歩行者死者数	6	4	4	4	9	27
うち高齢者数	6	3	3	3	5	20
構成率	100.0%	75.0%	75.0%	75.0%	55.6%	74.1%
自転車死者数	1	1	1	1	1	5
うち高齢者数	1	1	1	0	1	4
構成率	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	80.0%

(3) 生活道路における安全確保

本市では、平成23年から令和元年までの9年間で、車道幅員5.5m以上の道路における人身事故件数は約39%減少しているのに対し、車道幅員5.5m未満のいわゆる生活道路における人身事故件数は約19%の減少にとどまっている。

地域住民の身近にあり、日常生活に利用される生活道路において、交通安全を確保することは重要な課題であり、実際の交通事故の発生状況を踏まえると、生活道路においては、地域の道路交通事情等を十分に踏まえ、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や幹線道路からの自動車流入防止及び通過速度抑制等、総合的な対策を地域とともに推進していく必要がある。

■ 豊田市・車道幅員別人身事故件数（※令和2年の件数は策定時点で集計中）

車道幅員	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	R1年
5.5m以上	1,547	1,697	1,539	1,239	1,385	1,389	1,259	928	939
指数	100	110	99	80	90	90	81	60	61
5.5m未満	609	614	663	618	615	617	607	637	496
指数	100	101	109	101	101	101	100	105	81

※指数は平成23年を100とする発生件数

（4）先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステム等の先行する技術のほか、今後導入されていくであろう先端技術を活用することに伴う効果などを調査、研究しながら対策を推進していく。

（5）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により交通事故の発生件数及び死傷者数は減少傾向にあるが、死亡事故の発生を始め、依然として本市の交通事故情勢は厳しい状況にある。このため、発生地域、場所、形態等の事故データ、ヒヤリハット調査の結果やビッグデータ等、蓄積された各種データを有効に活用し、よりきめ細かな対策を効率的かつ効果的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。また、これらのデータを最大限に活用し、事故削減に効果的な対策を取り入れた実証などにも積極的に推進していく。

（6）地域主体の交通安全対策の推進

地域住民が自らの問題として積極的に取り組み、地域主体の交通安全対策を推進するため、交通事故の発生場所や発生形態、地域の事故特性等に応じた対策を実施する。市ホームページにおいて提供した地域の事故マップ等の情報を活用したり、交通安全市民運動を始め、「とまってくれてありがとう運動」や「歩行者保護モデルカー活動」といった各種取組に参画したりすることで、これまで以上に市民一人一人が交通安全に対する意識を高め、地域主体による当該地域における安全で安心な交通社会を形成

していく。

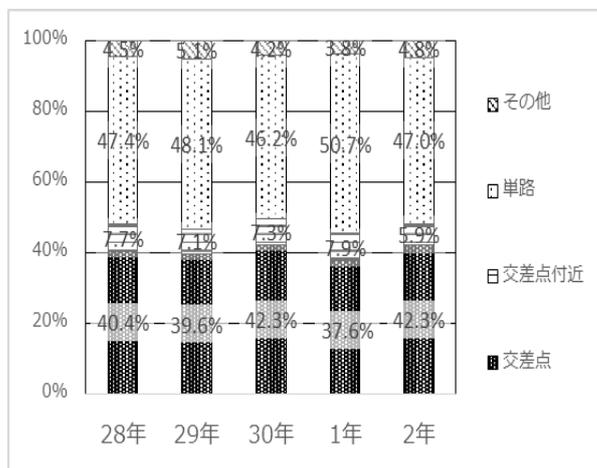
(7) 交差点等における対策の推進

本市では、平成28年から令和2年までの5年間で、事故全体の47.6%が交差点及び交差点付近で発生している。事故の多い交差点や特定の交通事故多発箇所の抽出、事故原因を調査した上で、交差点構造の改善やカラー舗装、路面標示による危険な交通挙動の抑止策を継続して実施していく。また、関係機関等との連携を図りながら、現行対策の改善や新たな対策の導入等、より効率的かつ効果的な対策の実施に努める。

併せて、交差点事故の特徴や危険性等を周知するとともに、参加・体験・実践型の教育方法等により、交差点事故防止のための交通安全知識の普及、交通安全意識の向上を図っていく。

■ 道路形状別事故件数

項目名	年	28年	29年	30年	1年	2年	合計
交差点	件数	810	739	662	540	462	3,213
	構成率	40.4%	39.6%	42.3%	37.6%	42.3%	40.3%
交差点付近	件数	154	133	114	114	65	580
	構成率	7.7%	7.1%	7.3%	7.9%	5.9%	7.3%
単路	件数	951	898	723	727	514	3,813
	構成率	47.4%	48.1%	46.2%	50.7%	47.0%	47.9%
その他	件数	91	96	66	54	52	359
	構成率	4.5%	5.1%	4.2%	3.8%	4.8%	4.5%
総合計		2,006	1,866	1,565	1,435	1,093	7,965



(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、豊田市交通安全学習センターにおいて、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推進していく。特に超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、その上で高齢者への配慮を促すための啓発を強化していく。また、自転車条例の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用に係る交通安全教育の充実をより一層図っていく。

4 計画の数値目標

【目標】

令和7（2025）年までに交通事故死傷者数を1,000人以下とする

（基準年である令和2年の交通事故死傷者数1,266人から21.0%減少）

交通事故ゼロ社会の実現を、豊田市が標榜している「ミライのフツー」として捉えながら、本計画においては、令和7（2025）年までに、交通事故死傷者数を基準年の令和2（2020）年の1,266人から21.0%減少させ、1,000人以下とすることを目指すものとする。

第2 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

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

I - 1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

【実施主体】

交通安全防犯課 土木課 地域建設課 保育課 学校教育課 街路課
都市整備課

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

事故データやヒヤリハットデータ、地域の要望等に基づき抽出した交通事故の多い箇所等において、生活道路から幹線道路への流動転換を促進するとともに、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策、交通需要の変化に伴って生じた地域の交通課題に対応する道路の整備に取り組み、高齢者や子ども、自転車が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

歩行者等に係る人身事故の発生割合の高い生活道路では、歩道の整備や道路空間の再配分により安心して利用できる歩行空間を整備するとともに、県公安委員会により実施される、最高速度時速30kmの区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備と併せて、ハンプ（道路の路面に設けられた凸状の施設）や狭さく等物理的な速度抑制施設の設置等、物理的な車両速度及び通過交通の抑制対策を実施するほか、園児の通園時、散歩時の安全確保に向け、こども園等の周辺道路を「ゾーン30」の指定と併せた「キッズゾーン」の指定も推進していく。

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

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、学校、教育委員会、県公安委員会、地域、道路管理者等が連携し、「通学路交通安全プログラム[※]」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校・中学校に通う生徒、小学校に通う児童、こども園・幼稚園等に通う幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を推進する。この際、市街地等の歩道整備が困難な路線においては、「安全のみどり線」を設置するとともに、通学路における横断歩道のカラー舗装化等により、安心して利用できる歩行空間を整備する。

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

ン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等のほか、押しボタン式横断者明示標識[※]等の整備により、通学路における交通安全を確保する。

※ 通学路交通安全プログラム

通学路の安全確保に向けた取組を継続して推進するための基本方針

※ 押しボタン式横断者明示標識

信号機が設置されていない横断歩道において、歩行者が押しボタンによりLED灯を点滅させ、ドライバーに横断する意思を示す装置

(3) 歩行空間等のバリアフリー化による交通安全対策の推進

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号「バリアフリー新法」）に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

ア 駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺における対策

(a) 高齢者、障がい者等の通行の安全を確保し、移動の円滑化を図るため、平坦性が確保された歩道等を整備する。

(b) 県公安委員会と連携を図り、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

(c) 高齢運転者に見やすい交通標識による安全性の向上のため、県公安委員会と連携を図り、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

イ 駅前等の交通結節点における対策

(a) 名鉄豊田市駅において、駅前広場等の整備を推進し、誰もが歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。

I-2 幹線道路における交通安全対策の推進

【実施主体】

交通安全防犯課 建設企画課 土木課 道路維持課 街路課 幹線道路推進課
市街地整備課 区画整理支援課

(1) 事故多発地点対策の推進

交通事故データやビッグデータ等の活用により、交通事故多発地点や危険箇所を特定し、国・県の各道路管理者、県公安委員会と連携を図り、効果的・効率的な事故対策を推進する。

(2) 重大事故の再発防止

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

(3) 機能分担された道路網の整備

幹線道路から生活道路に至る道路網を体系的に整備するとともに、歩道や自転車通行空間の整備を推進し、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車等の適切な分離を図る。

また、幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い地域内等においては、通過交通を幹線道路に転換させる対策として、「ゾーン30」の導入も視野に入れた車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(4) 安全確保のための道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により、道路交通環境の整備を推進する。

- ア 歩行者及び自転車利用者の安全と利用環境の改善を図り、歩道等を設置するために既存道路の拡幅、道路空間の再配分、自転車通行空間整備等の道路交通の安全に寄与する事業を推進する。
- イ 交差点及びその付近における交通事故の防止等を図るため、県公安委員会と連携を図り、交差点のコンパクト化や歩車分離式信号機の整備等を推進する。また、大型商業施設、大型集客施設周辺道路においては、歩行者の利用実態を踏まえ、交差点のスクランブル化の推進を図ったり、夜間の歩行者等の視認性を高めるため、県公安委員会と連携した信号機や横断歩道の設置に併せて、道路照明施設の設置を推進する。
- ウ 幹線道路の整備推進により、都心部への通過交通を排除し、渋滞緩和や歩行者の安全性を確保するとともに、主要駅周辺においては、駐車場案内表示等の充実による路上駐停車対策等の推進を図る。
- エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、歩行者・自転車の交通量や通行の状況にあわせた歩道整備や自転車通行空間の整備等を推進する。
- オ 交通混雑が著しい都市部、鉄道駅及び大規模工場周辺等において、歩行者、自転車と自動車の交通を物理的に分離し、歩行空間の安全の確保を図る。

I - 3 自転車利用環境の総合的整備

【実施主体】

交通安全防犯課 建設企画課 土木課 交通政策課

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車交通事故の更なる削減に向け、自転車の位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者、自転車と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。このことから、豊田市自転車活用推進計画（令和2年12月策定）に基づき、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を推進する。さらには、空間づくり（ハード面の整備）と合わせ、意識づくり（通行ルール周知、マナー向上）、仕組みづくり（自転車利用の促進）のソフト施策を積極的に推進し、安全で快適な自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

(2) 自転車等の駐輪対策の推進

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

また、自転車等放置禁止区域や歩道上の放置自転車等については、豊田市自転車等放置防止条例（平成6年条例第20号）により整理・撤去の推進を図る。

I - 4 交通需要マネジメントの推進

【実施主体】

交通政策課 未来都市推進課

(1) 公共交通機関利用の促進

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

また、パークアンドライドやキスアンドライドを促進するなど、より安全な移動手

段として公共交通機関への転換を図る。

(2) モビリティ・マネジメントによる環境にやさしい交通への転換促進

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

I - 5 駐車対策の推進

【実施主体】

交通政策課 都市整備課 都市計画課 商業観光課

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

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

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

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

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

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

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

I - 6 交通安全に寄与する道路の維持管理

【実施主体】

土木管理課 道路維持課 地域建設課

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占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の実態把握に努め、関係機関が連携して道路管理者による管理権に基づく撤去を推進し、特に市街地においては重点的にその是正を図る。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿線住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、道路ふれあい月間等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り起しを伴う占用工事については、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。

(2) 積雪・凍結における安全の確保

積雪や凍結の多い地域においては、冬期積雪・凍結路面对策として、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を推進する。

II 交通安全思想の普及徹底

- II - 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - (1) 幼児に対する交通安全教育の推進
 - (2) 小学生に対する交通安全教育の推進
 - (3) 中学生に対する交通安全教育の推進
 - (4) 高校生に対する交通安全教育の推進
 - (5) 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - (6) その他の交通安全教育の推進
- II - 2 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - (1) 交通安全市民運動の推進
 - (2) 横断歩行者の安全確保
 - (3) 交差点及び横断中の事故等を防止するための啓発活動の推進
 - (4) 自転車の安全利用の推進
 - (5) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
 - (6) 高齢者に対する普及啓発施策の推進
 - (7) 反射材用品等の普及促進
 - (8) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底
 - (9) 二輪車の安全利用の推進
 - (10) 効果的な広報の実施
 - (11) 交通死亡事故多発時における緊急対策
- II - 3 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進
- II - 4 市民等の参加・共働の推進

Ⅱ－１ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全学習センター） 保育課 学校教育課

交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。

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

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

（１）幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本技能及び知識の習得を通じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する習慣を身に付けさせることを目標とする。

●交通安全学習センターにおける交通安全教育

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

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

●こども園・幼稚園等における交通安全教育

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、長期的な見通しをもって計画的に指導するとともに、日常的な指導を積み重ねることによって、安全な交通の習慣を身に付けさせるように努める。特に、入園時等に実践的かつ具体的な交通安全教育に努める。

●幼児の保護者に対する交通安全教育

安全に対する幼児の理解能力には限界があるため、保護者に対し、保護及び管理の重要性について指導するとともに、常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、交通安全学習センターや市交通指導員等

による交通安全講習を実施し、意識の醸成に努める。

●通園時の安全対策

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

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

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

●交通安全学習センターにおける交通安全教育

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

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

●小学校における交通安全教育

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

交通安全学習センターや市交通指導員、愛知県交通安全協会豊田支部の交通指導員等は、各学校からの要請に応じ、小学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるように連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

●新入学児童の安全確保

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

●登下校時の安全対策

ア 登下校時の街頭指導

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

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

る。

イ 通学路の安全対策

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

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な行動の中で、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なることを目標とする。

●交通安全学習センターにおける交通安全教育

中学校1年生を主な対象とする出張講習による自転車教室については、自転車の法的位置付け、路上駐輪の禁止、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、地域の実情や生徒の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

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

●中学校における交通安全教育

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

交通安全学習センターは、各中学校からの要請に応じ、学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるように連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

●登下校時の安全対策

ア 登下校時の街頭指導

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

イ 通学路の安全対策

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

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な行動の中で、特に自転車利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、責任をもって行動できる健全な社会人となるように育成することを目標とする。

●交通安全学習センターにおける交通安全教育

高校1年生を主な対象とする出張講習による自転車教室については、交通法規の遵守、暴走行為の禁止、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、加害者になりうるといった運転者の責任、自転車事故の恐ろしさ、応急手当等について、地域の実情や生徒の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

また、生徒の多くが近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成する。

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

●高等学校における交通安全教育

家庭及び交通安全学習センター等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。また、小中学校等との交流を図るなど、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な活動を促す。

交通安全学習センターは、各高等学校からの要請に応じ、学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるように連携・協力し、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全講習の実施に努める。

(5) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に歩道や道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

なお、各種交通安全講習や啓発活動等を展開する際には、県が進める「運転免許証自主返納制度」をはじめ、運転経歴証明書等の取得により特典を受けることができる「高齢者交通安全サポート制度」の周知に努めるものとする。

●交通安全学習センターにおける交通安全教育

高齢者を対象に交通安全学習センターによる交通安全講習や出張講習を実施し、

より効果的に交通事故の危険性や身体機能の変化の自覚を促すため、交通安全教育指導用備品等を活用して参加・体験・実践型の講習を実施する。

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

●交通安全教育の充実等

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

ア 高齢者交通安全防犯世帯訪問事業

運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない75歳以上の高齢者を中心に、家庭訪問により高齢者の交通事故実態に応じた具体的な個別指導を行うとともに、反射材等交通安全用品の普及や「運転免許証自主返納制度」等の周知に努める。

イ 高齢者運転技術講習会の実施

高齢運転者に対する運転技術の再教育のため、自動車教習所と連携して体験型の「高齢者運転技術講習会」を開催し、高齢運転者の受講機会を創出するとともに、その自発的な受講の促進に努める。また、運転技術の再教育と交通安全意識の向上が効果的に行われるよう、講習内容及び方法の充実に努める。同時に、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設けたり、情報を提供したりすることで、先進安全技術への関心を高めるよう努める。

ウ 高齢者交通安全アドバイザー研修会の実施

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

エ 高齢者交通事故現場移動講習会の実施

交通安全学習センターや警察等と連携して「高齢者交通事故現場移動講習会」を開催し、重大事故の発生箇所や人身事故が多く発生している交差点等を移動しながら、交通事故の発生状況や防止策、交差点の特徴等について解説し、交通安全意識の向上を図る。

(6) その他の交通安全教育の推進

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

ア 交通安全教育のための諸活動の推進

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

イ 事業所における安全運転管理の推進

安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活性化や交通安全教育に努める。

ウ 大学生に対する交通安全教育

大学生の自転車や二輪車、自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。また、大学生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な活動を促す。

エ 障がい者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度や内容（聴覚、視覚、肢体不自由等）に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

オ 外国人に対する交通安全教育

日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした、交通安全学習センターと連携し、交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する事業所等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進したり、多言語による情報提供を行うことで、交通ルールの周知に努める。

II - 2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全市民会議）

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

(1) 交通安全市民運動の推進

ア 交通安全市民運動の組織的・継続的な展開

市民一人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づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動を、主に市民会議加盟団体や交通団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

イ 交通安全市民運動の周知

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

ウ 交通安全市民運動の進め方

各季（春・夏・秋・年末）の運動事項の重点を踏まえた実施計画を策定し、地域の実情に即した効果的な運動を展開する。また、愛知県交通安全推進協議会が定める「交通事故死ゼロの日（毎月10日、20日、30日）」に、街頭指導や啓発活動を推進する。

エ その他の交通安全普及啓発活動の実施

(a) 交通安全イベントによる啓発

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

(b) 交通安全市民大会の開催

交通事故撲滅に向けて市内の交通安全関係者が一堂に集い、交通安全の推進に功績のあった市民・団体の表彰や、交通安全教育の指導が顕著で交通事故防止に成果を挙げたこども園、幼稚園、小学校、中学校の表彰等を行うとともに、交通安全に対する決意を新たにし、交通事故防止意識の向上と交通安全活動の推進を図る。

(c) 交通安全ポスター、交通安全作文、標語の募集

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

(2) 横断歩行者の安全確保

横断中の歩行者を事故から守るため、運転者に対しては、横断歩道手前での減速や横断歩道における歩行者優先を徹底するための活動を展開する。また、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、運転者に対し、手を挙げたり、押しボタン式横断者明示標識等を積極的に活用するなどして、運転者に横断する意思を明確に伝える等、歩行者の安全行動を促すための取組を推進する。

ア とまってくれてありがとう運動

歩行者が横断歩道を渡るとき、歩行者と運転者がアイコンタクトを行い、一時

停止した運転者に対して、歩行者から積極的に会釈などで「とまってくれてありがとう」と感謝を伝えることで、横断歩道を渡る際の安全確認の徹底を図る。

また、運転者は、歩行者から感謝を伝えられることにより、自身の運転を見直し、歩行者の安全を確保する意識の向上を目指す。

学校始め、地域全体でこれらの運動を推進することで、取組効果を高めていく。

イ 歩行者保護モデルカー活動

警察・商工会議所・事業所等と連携し、歩行者優先の運転を実施するため、「速度遵守」「ハイビームの活用」「歩行者優先」の3つを重点項目とし、活動を委嘱された事業所が安全運転のけん引役として、活動を展開する。市民も広く参画することで、市民一人一人の意識変容を促すとともに、歩行者優先の運転を実践し、安全運転のまちを目指す。

- | | |
|-----------|---------------------|
| ○速度遵守 | … 制限速度を必ず守る |
| ○ハイビームの活用 | … ライト点灯時はハイビームを活用する |
| ○歩行者優先 | … 横断歩道で歩行者を見たら必ず止まる |

(3) 交差点及び横断中の事故等を防止するための啓発活動の推進

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

ア とよた3Sドライブの推進

交差点等の事故防止や横断歩行者への思いやり意識の醸成等を図るため、運転者が特に心がける運転行動を啓発するため、「とよた3Sドライブ」を展開する。

- | | |
|---------------|-----------------------|
| ○Slow (スロー) | … ゆっくり発進、ゆっくり停止 |
| ○Smart (スマート) | … 余裕の車間距離で、加減速の少ない運転 |
| ○Stop (ストップ) | … 横断歩道で歩行者を見たら必ず“止まる” |

イ ハンド・アップ運動の推進

道路横断中の事故防止のため、歩行者が道路を横断するときにドライバーからよく見えるよう手を挙げる「ハンド・アップ運動」を推進し、運転者と歩行者がお互いを尊重し、温かい思いやりの輪が広がるよう、各種の行事、啓発活動等を通じて普及を図る。

ウ ライト・オン運動の推進

運転者の視認性の向上と併せ、歩行者、自転車利用者、対向車等に自車の存在をいち早く知らせるため、前照灯を夕暮れ時に早めに点灯することを促す「ライト・オン運動」を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図る。また、夜間走行時は前照灯を上向き(ハイビーム)にすることで、歩行者の早期発見につながることから、「歩

行者保護モデルカー活動」と連動した、状況に応じたハイビームの活用を推進する。日中でも、荒天などにより視認性が下がるような状況においても同様に、積極的にライト点灯を行うことで、交通事故防止を図る。

エ 体験展示機器等を活用した体験学習の実施

交通安全学習センターに設置されているシミュレータ等の体験展示機器や交通事故の悲惨さを学ぶコーナー等を積極的に活用し、交差点や横断中の事故の発生状況、特徴等からその危険性を理解するとともに、交差点における安全な行動の啓発を図る。

(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必要があり、自転車安全利用五則（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）や自転車条例等を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方等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。また、警察と連携して、危険な違反行為を繰り返す自転車の運転者に対する「自転車運転者講習制度」についての周知をすることで、交通ルール違反抑止に努める。

ア 自転車の正しい乗り方等に関する交通安全教育

交通安全学習センターが主体となって、小学校4年生を対象とした施設内講習、中学校1年生及び高校1年生を対象とした出張講習により、自転車シミュレータ等を活用し、自転車利用時の交通ルール・マナーを学ぶ参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

また、子どもから大人まで幅広く受講することができる、自転車の安全利用に関する実践的な講習を実施することで、自転車の交通ルールを始めとした知識や適切な自転車の乗り方などの技能の習得を推進する。

イ 自転車乗車用ヘルメットの着用促進

自転車乗車中に発生した死亡事故のうち、頭部の損傷によるものが多数を占めることを受けて、自転車利用の際の頭部保護の重要性とヘルメットの着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、世代に関係なく着用の徹底を図るほか、補助事業等により着用の推進を図る。

ウ 安全利用月間・自転車安全利用の日等における普及啓発

愛知県交通安全推進協議会が定める毎月10日の「自転車安全利用の日」や5

月の「自転車・二輪車安全利用月間」を中心に、自転車事故が多発している交差点や自転車通行空間の整備路線、自転車安全利用推進強化地区（自転車条例において指定した地区）等での街頭啓発活動や自転車利用の多い中学・高校において生徒会等と連携した啓発活動を積極的に展開する。

また、自転車が車道を走ることを想定し、自動車の運転者や事業者等を通じて自転車に対する安全の配慮を促していく。

エ 自転車の灯火点灯の徹底

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

オ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及の促進や正しい乗車方法の情報提供に努めるとともに、自転車の運転者及び同乗する幼児双方の自転車乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。

カ 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車条例の施行に伴い、自転車損害賠償保険等への加入を促進する。自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、近年、自転車利用者が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもある。交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、こうした意識向上のための啓発を実施するとともに、学校や職場、自転車小売業者といった関係事業者などと協力しながら保険等加入の必要性の周知を図る。

キ 自転車の定期的な点検・整備の促進

自転車利用者が自転車を安全に適正に利用するために、定期的に点検整備を受けるよう啓発を実施するとともに、自転車小売業者等や関係団体と協力しながら点検整備の必要性の情報提供に努める。

(5) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」、運転代行サービス利用の促進の啓発に努めるなど、飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図る。

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

(6) 高齢者に対する普及啓発施策の推進

ア 運転免許証自主返納への働きかけ

運転経歴証明書や高齢者交通安全モデルカード（通称「ももカード」）を提示すると特典が受けられる県の「高齢者交通安全サポート制度」の普及拡大を図るため、市民会議の加盟団体等に呼びかけ、市内のサポート企業を増やす取組を進める一方で、公共交通ネットワーク全体の利便性の向上を図り、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る。

イ 高齢者を交通事故から守る日等による普及啓発

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

ウ 庁内関係部署との連携

高齢者施策を推進する介護、医療、保健、福祉等の関係部署とも連携した交通安全対策を推進する。

(7) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を全年齢層対象に促進する。特に、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対して普及促進を強化する。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

(8) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底

シートベルトについては、車外放出等による交通死亡事故を減少させるため、平成20年の道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により、シートベルトの全席着用徹底が義務化されたところであるが、更に、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について周知することにより、後部座席を含めた全ての座席における着用を徹底する。

また、チャイルドシートについては、非着用時の交通事故における致死率が着用時に比べて高いため、平成12年の道路交通法の改正により、6歳未満の幼児を同乗させる際は、チャイルドシートを使用することが義務化されたところであるが、更に、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、こども園・幼稚園等と連携し、保護者に対する広報啓発に努める。

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

(9) 二輪車の安全利用の推進

近年多発する二輪車の死亡事故を防ぐため、交通ルール遵守の徹底、二輪車安全運転講習の機会の情報提供、ヘルメット、プロテクター及びエアバッグジャケット等の着用の推進などについて、警察を始めとした関係機関と連携した取組を進めるほか、二輪車は自治体間をまたがって移動する傾向を踏まえ、本市だけでなく近隣自治体等と広域的に連携し、運転者の安全意識の向上につながる啓発の推進を図る。

また、二輪車運転者の行動特性や安全意識、二輪車の事故発生傾向などを調査研究し、得られた知見をより効果的な啓発活動をはじめとした交通安全対策に反映する。

(10) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報とよたを始め、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

ア 集中的なキャンペーン等の実施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じ、集中的なキャンペーン等を行うことにより、高齢者及び子どもの交通事故防止、自転車・二輪車の交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底、運転中の「ながらスマホ」の危険性等の周知を図る。

イ 民間団体や報道機関等による広報

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

(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、市民に対し交通事故への注意を喚起するため、豊田市交通安全条例（平成12年条例第55号）に基づき「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発令するとともに、警察、関係機関等と連携して、集中的な交通事故防止対策を実施する。

◎交通安全運動

■交通安全市民運動

春の交通安全市民運動（4月6日～15日：10日間）※全国一斉

夏の交通安全市民運動（7月11日～20日：10日間）※県内一斉

秋の交通安全市民運動（9月21日～30日：10日間）※全国一斉

年末の交通安全市民運動（12月1日～10日：10日間）※県内一斉

■交通事故死ゼロの日（毎月10日、20日、30日）

■とまってくれてありがとう運動（通年）

■歩行者保護モデルカー活動（通年）

■とよた3Sドライブの推進（通年）

■ハンド・アップ運動（横断歩道の日 毎月11日）

■ライト・オン運動／ハイビームの活用（通年）

■自転車・二輪車安全利用月間（5月）

自転車安全利用の日（毎月10日）

バイクの日（8月19日）

■シートベルト・チャイルドシート着用徹底強化旬間（2月11日～20日）

シートベルト・チャイルドシートの日（毎月20日）

■高齢者交通安全週間（9月14日～20日）

高齢者を交通事故から守る日（毎月30日 2月は末日）

■飲酒運転根絶強調月間（12月）

飲酒運転根絶の日（毎月第4金曜日）

II - 3 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全市民会議）

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

ア 市民会議の加盟団体等における活動

市民会議の加盟団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるために、交通安全市民運動等の機会を利用して働きかけを行う。

イ 自治区や高齢者クラブにおける活動

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

ウ 愛知県交通安全協会豊田支部・足助支部との共働による活動

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

エ 豊田地区安全運転管理協議会への支援

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

オ 校区交通安全推進協議会への支援

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

II-4 市民等の参加・共働の推進

【実施主体】

交通安全防犯課（豊田市交通安全市民会議） 地域支援課 各支所 学校教育課
未来都市推進課 交通政策課 建設企画課

交通安全は、市民の安全意識により支えられる部分が大きいため、市民自らが交通安全に関する意識向上を進めることが重要である。

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

ア 安全で良好なコミュニティの形成

地域が主体的に行うヒヤリハットマップづくりや交通安全点検を始めとした各種の交通安全対策に市民が積極的に参加できる仕組みづくりを進め、地域課題に対応した具体的な交通安全対策を地域の合意形成をもって推進する。

イ 通学路等における交通安全点検の実施

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

ウ 交通事故削減活動ワーキングの開催

交通安全に関する関係部署、民間企業と交通事故削減に向けた対策立案のため

の情報交換を定期的に行い、啓発活動や交通安全対策に反映する。

エ とまってくれてありがとう運動（再掲）

横断歩道を渡る歩行者と運転者が相互で安全確認の徹底を図ることで、横断中の事故を防ぎ、地域一体となった交通安全意識を醸成するための運動を展開していく。

オ 歩行者保護モデルカー活動（再掲）

活動を委嘱された事業所や活動に参画する市民が安全運転のけん引役を担い、一人一人が歩行者優先の運転を実践し、安全運転の街を目指す。

Ⅲ 先端技術の活用及び調査研究の充実

■ Ⅲ－１ 道路交通の安全に関する先端技術の活用及び調査研究の充実

- (１) 運転支援システムの普及に向けた実証
- (２) 自動車走行履歴情報（プローブ情報）の活用
- (３) 公共交通への転換に向けた調査・研究
- (４) 安全な交通管理の最適化
- (５) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究の推進
- (６) 交通事故原因の総合的な調査研究の充実

Ⅲ－１ 道路交通の安全に関する先端技術の活用及び調査研究の充実

【実施主体】

交通安全防犯課 未来都市推進課 建設企画課 交通政策課

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術（ICT）の発展、交通事故の推移、交通安全対策の今後の方向性を考慮し、人・道・車それぞれの分野における先端技術の普及促進を図る。

（１）運転支援システムの普及に向けた実証

民間企業と連携し、多差路交差点等交通事故多発・危険交差点において、カメラやセンサー等を活用したスマートポール[※]の実証実験を実施するほか、自動運転技術等新たな技術への応用などの実用化に向けた調査研究を進める。

また、通信端末を活用した歩行者等認識、コネクティッドカー間の通信実証実験を行うなど、車車間・歩車間の通信技術の実装を進める。

※ スマートポール

カメラやセンサーにより車両等を認識し、電光標示板等により運転者や歩行者に伝達することができる多機能なポール

（２）自動車走行履歴情報（プローブ情報[※]）の活用

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

※ プローブ情報

走行している車両から直接収集される位置と時刻等の情報

（３）公共交通への転換に向けた調査・研究

民間企業と連携し、ICT（情報通信技術）を活用し、バスや電車、タクシーなど自家用車以外のすべての交通手段に移動をひとつのサービスで完結させるMaaS[※]の実装に向けた調査研究を進め、自家用車からの転換を図る。

※ MaaS

モビリティ・アズ・ア・サービスの略。複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせ、一つのサービスとして捉え、移動の利便性の向上や地域の課題解決にも資する手段となるもの

(4) 安全な交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境改善を図るため、次の調査研究を進める。

ア ラウンドアバウト[※]導入についての調査研究

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

ウ 自動車走行履歴情報（プローブ情報）の活用手法の調査研究

エ 自動運転導入に向けた実証の支援

※ ラウンドアバウト

環状交差点。信号機のない円形の交差点。交錯地点減少による事故削減、交差点の通過時間の短縮、燃料消費及びCO₂排出量の削減、信号機の維持管理費用の削減効果がある

(5) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究の推進

超高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応し、高齢者が安全で安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、高齢ドライバーのドライブレコーダー映像データの解析等で得られた、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえつつ、先行する技術を活用した効果的な交通事故防止対策の立案に関する調査研究を進める。

(6) 交通事故原因の総合的な調査研究の充実

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、産・官・学が連携して、事故データや民間プローブデータ等のビッグデータ、映像記録型ドライブレコーダー等の情報等の効果的な活用に向けた検討を行う。また、市民からのヒヤリハットデータを集積したデータベースの構築により、交通事故多発箇所の把握に加え、危険箇所を抽出し、先行する技術を活用した交通安全対策を実施するとともに、交通事故調査・分析に係る情報を積極的に市民に提供することにより、交通安全行動につなげる。

資料1 第10次豊田市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の評価

1 計画概要

【基本方針】「交通事故のない社会を目指して」

人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

【目 標】

平成32（令和2）年までに「交通事故死傷者数を1,700人以下とする」

（基準年：平成27年の2,392人から△28.9%）

交通事故被害を減らすための重点対象

- 高齢者及び子どもの安全確保
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 生活道路における安全確保

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

- 先端技術の活用促進
- 交通実態等を踏まえた
きめ細かな対策の推進
- 交差点等における対策の推進
- 交通安全教育の推進
- 地域主体の交通安全対策の推進

対策の柱

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

2 全体評価

第10次豊田市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）において、「平成32（令和2）年までに交通事故による死傷者数を基準年とする平成27年の2,392人から1,700人以下（28.9%削減）とする。」と目標設定し、各種施策に取り組んできた結果、計画期間中は減少傾向が見られ、1年を前倒しで目標を達成することができた。

しかし、一方で交通事故死者数については、平成30年には9人と、記録が確認できる昭和37年以降初めて一桁となったが、令和元年及び令和2年に再び増加に転じたため、より効果的な対策を図るとともに、特に全体の死亡者数のうち高齢者が占める割合が高いことから、高齢者に向けた取組が重要である。

○交通事故死傷者数及び死者数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
死傷者数	2,392人	2,420人	2,219人	1,794人	1,637人	1,266人
うち死者数	13人	18人	13人	9人	16人	16人

3 各視点における個別評価

(1) 高齢者の安全確保

65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は、平成27年が320人であったものが令和2年は129人（59.7%減）と大幅に減少しているものの、令和2年の交通事故死者数に占める高齢者の割合は50%（16人中8人）となっており、引き続き高齢者が安全で安心して外出・移動できるような交通社会形成のための対策や意識向上の取組が必要である。

○高齢者の交通事故死傷者数及び死者数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
死傷者数	320人	324人	282人	205人	208人	129人
うち死者数	8人	12人	6人	5人	6人	8人

■主な個別施策の状況

○交通安全学習センターの高齢者講習（回数・参加者数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
112回	168回	161回	130回	140回	139回
5,158人	6,870人	7,117人	4,916人	5,056人	3,700人

○高齢者運転技術講習（回数・参加者数）*令和2年度は中止

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
8回	8回	8回	8回	8回	—
195人	187人	197人	189人	194人	—

○高齢者交通安全防犯世帯訪問（地区数：小学校区・世帯数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
34地区	18地区	33地区	24地区	14地区	32地区
10,766世帯	10,563世帯	10,253世帯	9,196世帯	9,291世帯	10,041世帯

- 高齢者先進安全自動車（ASV）購入費補助（平成28・29年度）及び後付け安全運転支援装置設置費補助（令和元年度～）（設置台数）

	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
設置台数	970台	1,456台		646台	746台
補助内容	ASV	ASV		後付け	後付け

（2）子どもの安全確保

15歳以下の交通事故死傷者数は、平成27年125人であったものが令和2年は53人（57.6%減）と大幅に減少しており、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。今後、子どもの死亡事故ゼロを確実に達成するため、子どもや保護者への交通安全教育を始めとした、効果的な対策を継続して実施していく必要がある。

- 交通事故死傷者数（15歳以下）

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
死傷者数	125人	157人	151人	82人	83人	53人
うち死者数	0人	0人	0人	0人	1人	0人

■主な個別施策の状況

- 交通安全学習センターの幼児（4・5歳児）講習（回数・参加者数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
162回	164回	161回	156回	144回	5回
9,950人	10,058人	9,182人	8,945人	7,800人	156人

- 交通安全学習センターの小学校1年生講習（回数・参加者数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
97回	101回	100回	96回	90回	1回
4,841人	5,181人	5,048人	3,992人	3,868人	5人

- 交通安全学習センターの小学校4年生講習（回数・参加者数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
88回	92回	94回	94回	93回	1回
3,975人	3,943人	4,127人	3,888人	3,948人	7人

○交通安全学習センターの中学校1年生講習（回数・参加者数）

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
27回	30回	28回	28回	27回	0回
5,192人	4,797人	4,645人	4,985人	4,348人	0人

○横断歩道カラー舗装設置箇所数

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
0か所	25か所	32か所	15か所	0か所	15か所

（3）歩行者の安全確保

歩行中における交通事故死傷者数は、平成27年が165人であったものが令和2年は97人（41.2%減）となり減少しているものの、令和2年の交通手段別死者数に占める歩行者の割合は50%（16人中9人）を超えており、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る。横断歩道においては歩行者優先であることを含め、ドライバーの歩行者保護意識だけでなく、歩行者、特に子どもと高齢者の交通ルール遵守や安全確認の徹底などの意識の高揚を図る必要がある。

○歩行中の交通事故死傷者数及び死者数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
死傷者数	165人	186人	191人	140人	148人	97人
うち死者数	4人	6人	4人	4人	4人	9人

■主な個別施策の状況

○横断歩道STOP率調査（年4回朝夕調査）

調査地点	平成28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
十塚町地内	49.7%	52.1%	55.0%	71.2%	72.6%
西町地内	28.0%	30.3%	48.7%	63.3%	61.7%

○歩行者保護モデルカー活動

- ・活動開始時期 平成28年11月から
- ・61委嘱事業所 約3,800台（令和3年3月末時点）
- ・市民向けステッカー配布枚数 約45,000枚（令和3年3月末時点）

○とまってくれてありがとう運動

- ・運動開始時期 令和元年10月から
- ・実施地区

令和元年度	令和2年度
逢妻地区	崇化館地区 井郷地区

(4) 自転車の安全確保

自転車乗車中の死傷者数は、平成27年が277人であったものが令和2年は188人(32.1%減)となり、実施している施策に一定の効果があったものと考えられる一方で、全体の死傷者数を占める割合が高くなっているほか、毎年自転車乗車中の死亡事故が発生している。自転車通行空間の整備だけでなく、自転車安全利用講習会の開催や各種啓発の取組を通じて、自転車利用者、ドライバーに対する交通ルール周知が必要である。

○自転車乗車中の交通事故死傷者数及び死者数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
死傷者数	277人	305人	305人	234人	248人	188人
うち死者数	1人	1人	1人	1人	1人	1人

■主な個別施策の状況

○自転車通行空間整備の総延長(国・県・市道 合計)

平成27年度末：約15.5km

→ 令和2年度末：約46.9km(うち都心部分 約5.1km)

○交通安全学習センターの中学校1年生講習(回数・参加者数)

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
27回	30回	28回	28回	27回	0回
5,192人	4,797人	4,645人	4,985人	4,348人	0人

○交通安全学習センターの高校1年生講習(回数・参加者数)

平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
13回	12回	13回	12回	13回	1回
5,919人	5,779人	7,002人	4,624人	6,894人	150人

○自転車条例の制定

- ・名称 豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
- ・施行 令和2年4月1日(一部10月1日)
- ・制定内容 ①自転車交通安全教育の充実②自転車利用時の交通ルールの遵守③全年

代におけるヘルメット着用と自転車の定期的な点検・整備の促進④自転車損害賠償保険等の加入義務⑤自転車安全利用推進強化地区の指定

(5) 生活道路における安全確保

生活道路における人身事故件数は、平成27年が615件であったものが令和元年は496件（19.3%減少）となっているが、平成27年から平成30年にかけて、600件以上とほぼ横ばいとなっており、今後も県公安委員会と連携し、特に歩行者を保護するための対策を継続していく必要がある。

○車道幅員5.5m未満の人身事故件数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年
発生件数	615件	617件	607件	637件	496件

■主な個別施策の状況

○ゾーン30の整備

平成28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
梅坪地区 (梅坪町ほか)	猿投台地区 (青木町ほか)	-	猿投台地区 (越戸町ほか)	根川地区 (下林町ほか)

○歩道の整備

歩道の整備延長（平成28年度～令和2年度）：27路線 7.6km

(6) 幹線道路における安全確保

幹線道路における人身事故件数は、平成27年が1,385件であったものが令和元年は939件（32.2%減少）となっているが、幹線道路の人身事故件数は、人身事故全体の60%以上を占めており、更なる対策の強化が必要である。

○車道幅員5.5m以上の人身事故件数

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年
発生件数	1,385件	1,389件	1,259件	928件	939件

■主な個別施策の状況

○とよた事故削減あんしんプラン2020

計画期間：平成28年度～令和2年度

事故危険箇所：43か所

○機能分担された道路網の整備

(都)高橋細谷線	御立町ほか	250m
(都)平戸橋土橋線	平戸橋町・荒井町	640m
(都)花園八橋線	花園町	740m
市道上郷スマートインター	1号線、2号線	460m

資料2 交通事故発生状況

■交通手段別 死傷者数（平成23年～令和2年）

[豊田市]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
歩行者	死傷者数	159	184	148	127	165	186	191	140	148	97
	構成率	6.2%	6.6%	5.6%	5.6%	6.9%	7.7%	8.6%	7.8%	9.0%	7.7%
自転車	死傷者数	324	321	316	268	277	305	305	234	248	188
	構成率	12.7%	11.6%	11.9%	11.8%	11.6%	12.6%	13.7%	13.0%	15.1%	14.8%
二輪車 (原付・自二)	死傷者数	329	325	299	190	213	273	198	172	149	116
	構成率	12.9%	11.7%	11.2%	8.4%	8.9%	11.3%	8.9%	9.6%	9.1%	9.2%
四輪車	死傷者数	1,738	1,948	1,896	1,689	1,735	1,652	1,521	1,248	1,091	862
	構成率	68.1%	70.1%	71.3%	74.2%	72.5%	68.3%	68.5%	69.6%	66.6%	68.1%
その他 (特殊車)	死傷者数	1	1	0	1	2	4	4	0	1	3
	構成率	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%
総合計		2,551	2,779	2,659	2,275	2,392	2,420	2,219	1,794	1,637	1,266

[愛知県]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
歩行者	死傷者数	3,666	3,735	3,676	3,464	3,483	3,334	3,151	3,128	2,756	2,401
	構成率	5.9%	6.0%	6.0%	6.0%	6.3%	6.5%	6.6%	7.3%	7.4%	8.1%
自転車	死傷者数	11,545	10,724	10,451	9,727	8,956	8,140	8,287	7,581	7,056	5,948
	構成率	18.6%	17.3%	17.1%	16.9%	16.2%	15.9%	17.3%	17.7%	19.0%	20.0%
二輪車 (原付・自二)	死傷者数	5,885	5,522	5,326	4,432	4,015	3,794	3,372	2,998	2,735	2,341
	構成率	9.5%	8.9%	8.7%	7.7%	7.3%	7.4%	7.0%	7.0%	7.4%	7.9%
四輪車	死傷者数	40,781	41,791	41,594	39,718	38,775	35,977	33,156	28,986	24,569	18,978
	構成率	65.9%	67.6%	68.1%	69.2%	70.1%	70.1%	69.0%	67.8%	66.1%	63.9%
その他 (特殊車)	死傷者数	50	39	39	46	54	54	66	44	51	45
	構成率	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
総合計		61,927	61,811	61,086	57,387	55,283	51,299	48,032	42,737	37,167	29,713

■交通手段別 死者数（平成23年～令和2年）

【豊田市】

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
歩行者	死者数	4	2	5	5	4	6	4	4	4	9
	構成率	22.2%	20.0%	29.4%	50.0%	30.8%	33.3%	30.8%	44.4%	25.0%	56.3%
自転車	死者数	5	1	2	0	1	1	1	1	1	1
	構成率	27.8%	10.0%	11.8%	0.0%	7.7%	5.6%	7.7%	11.1%	6.3%	6.3%
二輪車 (原付・自二)	死者数	3	4	2	0	1	3	4	3	6	2
	構成率	16.7%	40.0%	11.8%	0.0%	7.7%	16.7%	30.8%	33.3%	37.5%	12.5%
四輪車	死者数	6	3	8	4	7	7	3	1	5	4
	構成率	33.3%	30.0%	47.1%	40.0%	53.8%	38.9%	23.1%	11.1%	31.3%	25.0%
その他 (特殊車)	死者数	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
	構成率	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	5.6%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%
総合計		18	10	17	10	13	18	13	9	16	16

【愛知県】

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
歩行者	死者数	78	89	81	84	79	82	83	69	46	60
	構成率	34.7%	37.9%	37.0%	41.2%	37.1%	38.7%	41.5%	36.5%	29.5%	39.0%
自転車	死者数	40	44	42	37	47	29	35	36	25	29
	構成率	17.8%	18.7%	19.2%	18.1%	22.1%	13.7%	17.5%	19.0%	16.0%	18.8%
二輪車 (原付・自二)	死者数	41	37	36	36	34	43	30	41	29	27
	構成率	18.2%	15.7%	16.4%	17.6%	16.0%	20.3%	15.0%	21.7%	18.6%	17.5%
四輪車	死者数	66	63	60	44	52	56	47	42	50	36
	構成率	29.3%	26.8%	27.4%	21.6%	24.4%	26.4%	23.5%	22.2%	32.1%	23.4%
その他 (特殊車)	死者数	0	2	0	3	1	2	5	1	6	2
	構成率	0.0%	0.9%	0.0%	1.5%	0.5%	0.9%	2.5%	0.5%	3.8%	1.3%
総合計		225	235	219	204	213	212	200	189	156	154

■年齢層別 死傷者数（平成23年～令和2年）

[豊田市]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
こども 15歳以下	死傷者数	146	173	166	145	125	157	151	82	83	53
	構成率	5.7%	6.2%	6.2%	6.4%	5.2%	6.5%	6.8%	4.6%	5.1%	4.2%
若者 16～24歳	死傷者数	551	509	496	405	425	466	371	300	261	215
	構成率	21.6%	18.3%	18.7%	17.8%	17.8%	19.3%	16.7%	16.7%	15.9%	17.0%
一般 25～64歳	死傷者数	1,568	1,817	1,684	1,482	1,522	1,473	1,415	1,207	1,085	869
	構成率	61.5%	65.4%	63.3%	65.1%	63.6%	60.9%	63.8%	67.3%	66.3%	68.6%
高齢者 65歳以上	死傷者数	286	280	313	243	320	324	282	205	208	129
	構成率	11.2%	10.1%	11.8%	10.7%	13.4%	13.4%	12.7%	11.4%	12.7%	10.2%
総合計		2,551	2,779	2,659	2,275	2,392	2,420	2,219	1,794	1,637	1,266

[愛知県]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
こども 15歳以下	死傷者数	4,462	4,215	4,235	3,779	3,476	3,220	2,988	2,636	2,304	1,638
	構成率	7.2%	6.8%	6.9%	6.6%	6.3%	6.3%	6.2%	6.2%	6.2%	5.5%
若者 16～24歳	死傷者数	10,883	10,295	10,008	9,077	8,394	7,736	7,231	6,410	5,419	4,550
	構成率	17.6%	16.7%	16.4%	15.8%	15.2%	15.1%	15.1%	15.0%	14.6%	15.3%
一般 25～64歳	死傷者数	39,129	39,831	39,267	37,121	36,071	33,412	31,299	27,817	24,258	19,251
	構成率	63.2%	64.4%	64.3%	64.7%	65.2%	65.1%	65.2%	65.1%	65.3%	64.8%
高齢者 65歳以上	死傷者数	7,453	7,470	7,576	7,410	7,342	6,931	6,514	5,874	5,186	4,274
	構成率	12.0%	12.1%	12.4%	12.9%	13.3%	13.5%	13.6%	13.7%	14.0%	14.4%
総合計		61,927	61,811	61,086	57,387	55,283	51,299	48,032	42,737	37,167	29,713

■年齢層別 死者数（平成23年～令和2年）

[豊田市]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
こども 15歳以下	死者数	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
	構成率	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%
若者 16～24歳	死者数	2	3	1	0	2	2	1	0	2	1
	構成率	11.1%	30.0%	5.9%	0.0%	15.4%	11.1%	7.7%	0.0%	12.5%	6.3%
一般 25～64歳	死者数	6	3	6	4	3	3	6	4	7	7
	構成率	33.3%	30.0%	35.3%	40.0%	23.1%	16.7%	46.2%	44.4%	43.8%	43.8%
高齢者 65歳以上	死者数	9	4	10	6	8	12	6	5	6	8
	構成率	50.0%	40.0%	58.8%	60.0%	61.5%	66.7%	46.2%	55.6%	37.5%	50.0%
総合計		18	10	17	10	13	18	13	9	16	16

[愛知県]

項目名	年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	1年	2年
こども 15歳以下	死者数	7	4	5	1	4	4	4	5	2	2
	構成率	3.1%	1.7%	2.3%	0.5%	1.9%	1.9%	2.0%	2.6%	1.3%	1.3%
若者 16～24歳	死者数	32	26	17	16	14	12	12	17	14	12
	構成率	14.2%	11.1%	7.8%	7.8%	6.6%	5.7%	6.0%	9.0%	9.0%	7.8%
一般 25～64歳	死者数	72	82	79	64	73	79	74	64	60	60
	構成率	32.0%	34.9%	36.1%	31.4%	34.3%	37.3%	37.0%	33.9%	38.5%	39.0%
高齢者 65歳以上	死者数	114	123	118	123	122	117	110	103	80	80
	構成率	50.7%	52.3%	53.9%	60.3%	57.3%	55.2%	55.0%	54.5%	51.3%	51.9%
総合計		225	235	219	204	213	212	200	189	156	154

資料3 交通安全対策基本法（一部抜粋）

	昭和45年	6月	1日	法律第110号
改正	昭和46年	6月	2日	法律第98号
	昭和50年	7月	10日	同第58号
	昭和58年	12月	2日	同第80号
	平成11年	7月	16日	同第102号
	平成11年	12月	22日	同第160号
	平成18年	5月	17日	同第38号
	平成23年	8月	30日	同第105号
	平成25年	6月	14日	同第44号
	平成27年	9月	11日	同第66号
	令和3年	5月	19日	同第36号

（市町村交通安全計画等）

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

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

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1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4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2項及び第5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。

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

(目的)

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

(市の責務)

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

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

(市民の責務)

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

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

(車両の使用者等の責務)

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

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

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

(高齢者の交通事故防止)

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

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

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

(飲酒運転の根絶)

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

2 市民、車両の使用者及び車両の運転者は、飲酒運転が重大な交通事故の原因となることを認識するとともに、家庭、地域、事業所等において、飲酒運転を助長するおそれ

のある環境の根絶に努めなければならない。

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

(自転車の交通事故防止)

第7条 市は、自転車の安全利用を推進するための施策を実施するものとする。

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

(良好な道路交通環境の確保等)

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

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

(交通安全計画の策定)

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

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

(交通安全教育の推進)

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

(広報の実施及び情報の提供)

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

(交通安全活動の推進)

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

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

(交通死亡事故等発生時の措置)

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

2 市長は、交通死亡事故が多発した場合は、関係機関等と協議の上、必要があると認

めるときは、交通死亡事故多発非常事態宣言を発し、交通死亡事故を防止するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(団体への助成)

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

(委任)

第15条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成13年1月1日から施行する。

附 則 (平成27年3月26日条例第17号)

この条例は、公布の日から施行する。

第11次
豊田市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）

令和3年12月

発行 - 豊田市

編集 - 地域振興部 市民安全室

交通安全防犯課

〒471-8501

愛知県豊田市西町3丁目60番地

TEL 0565-34-6633

FAX 0565-32-3794

