

(案)

東郷町交通安全計画

令和3年度～令和7年度

東 郷 町

はじめに

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって交通安全に関する各種施策が展開されてきました。

その結果、交通事故の死者数で見ますと、全国では、昭和45年に1万6,765人であったものが、平成14年は8,326人、平成22年は4,863人、平成27年は4,117人、令和2年は2,839人と減少しています。

愛知県では、昭和46年には725人、平成14年は398人、平成22年は197人、平成27年は213人、令和2年は154人と推移しています。

本町においては、平成12年までは毎年1人から8人の方が亡くなっており、平成13年から平成22年までの10年間、平成23年から令和2年までの10年間はいずれも4人で推移しています。

このことは、国、地方公共団体、関係民間団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果と考えられます。

しかしながら、いまだに愛知県では減少しているものの年間150人を超える方が交通事故で命を失い、5万人を超える方々が負傷されている厳しい状況が続いており、死者数のみならず、交通事故全体の減少が喫緊の課題となっています。

こうした中、愛知県は、第11次愛知県交通安全計画（令和3年度～令和7年度）を定め、これに基づき各関係機関等が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止を図ることとしています。

本町においても、県の交通安全計画を踏まえて、令和3年度から令和7年度までの交通安全対策についての大綱をまとめました。

今後はこの計画を実効性のあるものとし、本町から交通事故を絶滅するため、関係各位のご理解、ご協力をお願いいたします。

令和3年10月

東郷町長 井 俣 憲 浩

目 次

I	基本構想	
	計画の基本方針	1
II	道路交通の現状・推移	
1	交通事故の発生状況	2
2	道路交通情勢	5
	(1) 自動車保有状況	5
	(2) 道路情勢の推移	5
3	交通安全施設整備状況	6
4	交通安全計画における目標	6
III	実施する施策	
1	道路交通環境の整備	7
	(1) 道路の整備	7
	ア 国県道の整備	
	イ 町道の整備	
	(2) 交通安全施設等の整備	8
	ア 道路防護柵、道路照明灯、区画線、カーブミラー、 道路標識等の整備	
	イ 信号機、横断歩道の整備	
	ウ 通学路の安全対策	
	(3) 総合的な駐車対策の推進	9
	(4) 災害に備えた安全の確保	9

(5) その他道路交通環境の整備	9
2 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 幼児に対する交通安全教育	11
(2) 児童・生徒に対する交通安全教育	11
(3) 若者に対する交通安全教育	11
(4) 高齢者に対する交通安全教育	12
(5) 交通安全運動の推進	12
3 安全運転の確保	13
(1) 道路・交通等に関する情報の充実	14
(2) 運転者教育等の充実	14
(3) 高齢運転者による事故が相次いで発生している 状況を踏まえた安全対策の推進	14
(4) ドライブレコーダー設置普及促進	14
4 自転車の安全性の確保	15
5 交通秩序の維持	15
6 救急・救助体制の継続	16
7 損害賠償の適正化等	16

I 基 本 構 想

計 画 の 基 本 方 針

我が国の本格的な少子高齢化と人口減少社会の到来という時代を迎え、また、厳しい経済・雇用環境が続く中で、これらの大きな環境の変化を乗り越え、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、町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。

交通事故による被害者数が、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことから考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくため重要な要素である。

本町では、交通安全の確保に関する施策の基本を定め、町民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的として、平成12年度に東郷町交通安全条例を制定し、平成13年度を初年度とする東郷町交通安全計画を策定し、以降5年ごとに見直しを行い、各種施策を展開してきたところである。

このたび、第4次(平成28年度～平成32年度)の計画期間が終了することから第5次(令和3年度～令和7年度)の交通安全計画を定めるものとする。

この計画では、交通事故のない社会を実現することを究極の目標とした上で、車と人が互いに安全を確保し、より調和のとれた交通環境を構築するため、各種の交通安全対策を展開するとともに、多様な公共交通手段を提供するなど、自動車がなくとも、歩行者とりわけ幼児、児童、高齢者など交通弱者が安心して暮らせる安全で住みよいまちを目指すものとする。

また、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、町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。

Ⅱ 道路交通の現状・推移

1 交通事故の発生状況

本町の交通事故による死亡者数は、平成8年から平成12年までの5年間で平均3.4人であったものが、平成13年から平成17年までの5年間では0.6人と大幅に減少し、平成18年から平成22年まででは0.2人、平成23年から平成27年まででは0.6人、平成28年から令和2年では0.2人であり、ここ20年以上は1人以下となっている。

しかしながら、本町の人身事故全体の件数に関しては、減少傾向にあるものの依然として毎年120件を超える状況である。

このような交通事故発生状況下には、本町の持つ特有の交通情勢が少なからず影響している。

鉄道が整備されていない本町においては、マイカー依存度が高く、また町内を横断する国道153号豊田西バイパスを中心に、主要幹線道路の整備や開通による町内通過車両の増加とともに、幹線道路から住宅地域の生活道路を通り抜ける車両が増えていることも、交通事故が減らない要因の一つと考えられる。

自宅から500m以内の生活道路で交通事故に遭うケースが高い割合を占めていることに加え、最近の交通事故の特徴としては、大型商業施設への町外からの来店に伴う交通事故が発生していることは注視すべき点である。

今後は、道路網の整備や、周辺地域の商業地、住宅地の開発に伴う通過車両の更なる増加に加え、依然として低い交通モラルや高齢化に伴う高齢運転者の増加等により事故の危険性が高まるものと考えられる。

表 - 1 東郷町交通事故の状況

区 分	総 数		死 亡		重 傷		軽 傷		物 件
	件	人	件	人	件	人	件	人	
昭和55	64	87	2	2					
60	99	127	1	1					
平成元	115	139	1	1	6	6	92	120	592
2	143	163	1	1	6	6	108	132	891
3	121	149	1	1	1	1	119	147	892
4	151	183	2	2	2	2	147	179	1,005
5	202	273	3	3	2	2	197	268	1,059
6	177	218	3	3	6	7	168	208	1,070
7	236	286	2	2	4	5	230	279	1,180
8	229	292	7	7	3	4	219	281	1,053
9	210	282	0	0	1	1	209	281	1,163
10	240	310	1	1	4	4	235	305	1,146
11	249	301	7	8	7	8	235	285	1,205
12	267	343	1	1	19	22	247	320	1,224
13	303	369	2	2	13	13	288	354	1,077
14	287	358	0	0	20	20	267	338	1,235
15	288	359	0	0	23	23	265	336	1,356
16	293	379	0	0	11	11	282	368	1,127
17	315	376	1	1	12	12	302	363	1,202
18	321	435	0	0	11	11	310	424	1,284
19	314	375	0	0	8	8	306	307	1,223
20	289	353	1	1	11	11	277	341	1,147
21	244	298	0	0	8	8	236	290	1,163
22	216	275	0	0	10	11	206	264	1,289
23	260	333	2	2	18	18	240	313	1,248
24	236	285	0	0	9	9	227	276	1,296
25	249	280	0	0	13	13	236	267	1,194
26	258	309	0	0	4	4	254	305	1,262
27	238	298	1	1	9	9	228	288	1,245
28	220	259	0	0	7	7	213	252	1,341
29	197	239	0	0	9	9	188	230	1,288
30	147	177	0	0	6	7	141	170	1,260
令和元	150	182	1	1	2	3	147	178	1,275
2	123	159	0	0	5	5	118	154	1,077

表 - 2 東郷町類型別人身事故発生状況

(単位：件)

区 分	総 数	人と車	自転車と車	二輪と車	車と車	単独事故
昭和50	54	10	10		34	
55	64	17	8		39	
60	99	16	20	24	38	1
平成元	115	9	12	20	60	14
2	143	11	16	26	77	13
3	121	12	15	20	59	15
4	151	10	19	20	86	16
5	202	12	20	34	106	30
6	177	20	20	27	100	10
7	236	11	32	38	143	12
8	229	11	19	37	138	24
9	210	13	20	22	143	12
10	240	20	26	28	152	14
11	249	19	29	42	142	17
12	267	15	33	41	162	16
13	303	28	45	37	177	16
14	287	17	41	38	177	14
15	288	12	37	39	181	19
16	293	19	38	32	193	11
17	315	12	42	33	211	17
18	321	14	47	47	200	13
19	314	21	44	43	192	14
20	289	17	43	41	174	14
21	244	16	43	27	152	6
22	216	13	30	25	144	4
23	260	14	31	45	163	7
24	236	20	25	40	146	5
25	249	15	26	37	165	6
26	258	18	40	31	167	2
27	238	19	32	26	158	3
28	220	21	32	24	141	2
29	197	10	33	25	128	1
30	147	9	18	18	100	2
令和元	150	9	26	14	100	1
2	123	13	11	22	77	0

2 道路交通情勢

(1) 自動車保有状況

本町の自動車登録台数は、平成20年は28,611台、平成25年には30,252台、更に平成30年には31,633台と10年間で、約1.10倍に増加している。

軽自動車については、平成23年の11,163台から令和2年には12,994台と1.16倍の増加となっている。特に軽四輪乗用車については5,880台から7,737台と約1.31倍に増加しており、手頃な価格に加えて維持費用が安いこと、高齢化の進展に伴い高齢者の所有が増加したことによると思われる。

(2) 道路情勢の推移

本町の道路網は、平成31年4月1日現在、国県道が26.8km、舗装状況100%、町道については、実延長221.8km、舗装率89.8%となっている。

町内に鉄道駅がなく、市街地が分散している本町において道路網の整備は都市形成に欠くことのできないものである。

今後は、本町の骨格道路である国道153号豊田西バイパス及び主要地方道瀬戸大府東海線を補完する主要地方道名古屋岡崎線（都市計画道路名古屋三好線）及び主要地方道諸輪名古屋線（都市計画道路名古屋春木線）の整備促進と、東名三好インターチェンジへのアクセス道路（都市計画道路日進三好線）に関連する道路網が整備されるものと考えられる。

3 交通安全施設整備状況

道路網の整備に伴い、幹線道路、市街地を連絡する生活道路についても整備が求められており、舗装、側溝蓋設置による道路幅員の拡幅等は年々整備を進めている。

また、交通安全施設に関しては、信号機が町内に72基設置されており、主要道路交差点には概ね整備されているものの、生活道路の交差点及び通学路については、信号機並びに横断歩道の設置要望が多く出されている状況にある。

歩道設置についても整備は進み、一部通学路上において未整備の箇所が見られるものの、安心して利用できる道路ネットワークの形成が進みつつある。

一方、カーブミラー392基、道路照明灯146基を始め、防護柵、区画線、視線誘導標の整備も年々充実されつつある(令和3年3月末現在)。

4 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することは究極の目標であるが、令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間中の交通死亡事故ゼロの日を継続することを目指す。

Ⅲ 実施する施策

1 道路交通環境の整備

(1) 道路の整備

本町の道路整備状況は、国道については概ね整備されているが、県道については市街化区域周辺部における整備は充足されているものの一部には未整備の区域が残されている。

また、町道については土地区画整理事業等で整備された住宅地区では充足されているものの、従来からの市街地においては道路幅員が狭く、見通しが悪いなど危険な箇所があり、その整備が求められている。

ア 国県道の整備

国県道は、広域的な役割を持っており、道路交通の円滑化と、歩車道分離による交通安全の確保、通過車両等による渋滞の緩和、地区市街地への通過車両流入を防ぐことを目的としており、その整備、拡充を関係機関へ働きかける。

また、道路照明灯や道路標識等交通安全施設の充実についても併せて要望していく。

イ 町道の整備

幹線町道1、2級については、市街化区域内での整備はほぼ完了しているが、周辺部は都市計画道路においても未整備区間があり、十分といえない状況にある。

今後は、緊急性、事業効果等を綿密に検討し、計画的に推進することが必要であり、その他バリアフリー化など歩行者に優しい道路環境整備について町道全体として求められる。

特に自転車、歩行者の安全を確保するために自転車と歩行者の分離、区画線による路肩の確保、狭隘道路の側溝蓋の設置、道路幅員の拡幅や歩道設置を進めるとともに、交差点の改良等（右折車線の整備等）を行い視距の確保など車両の運行について円滑化を図る。

また、国県道や町幹線道路から生活道路への通過車両の流入を制限する対策を検討し、周辺住民の生活環境を確保するよう努める。

(2) 交通安全施設等の整備

交通安全施設の整備については、近年の全国的に発生している交通事故の状況等を分析し、通行の安全を確保するよう整備を進める。

また、学校、公園、集客施設等を考慮し、施設への誘導について計画的に推進するものとする。

ア 道路防護柵、道路照明灯、区画線、カーブミラー、道路標識等の整備

交通事故をもたらした要因や、学校、児童館等公共施設、通学路の周辺道路等においては、交通事故防止の対策を強化するとともに、優先的に順次整備を進めるものとする。

特に、道路幅員が狭く、歩道未整備の箇所については道路拡幅とともに歩行者、自転車の安全を確保するためガードパイプ等の整備、拡充を進める。

一方、市街地内の生活道路交差点や道路線形未改良の箇所については、区画線、カーブミラー、道路標識の充実に努める。

また、カーブミラー等交通安全施設の設置する余地のない箇所については、交通規制や啓発看板等の充実に努める。

これらの交通安全施設等については、老朽化等による機能低下を防ぐため、定期的に巡回し、補修、更新を図るなど維持管理を充実する。

イ 信号機、横断歩道の整備

交通事故の多発している交差点、幹線道路等交通の安全を確保する必要がある箇所において、信号機の設置を公安委員会に要望していく。

また、交通量の多い通学路、学校、公園周辺においては、児童、生徒等の安全を確保し、商業施設の周辺においても、住民の利便の向上とともに安全の確保を図るため、押しボタン式信号機の設置や視認性向上のための信号機のLED化、横断歩道の整備等を関係機関に要望していく。

ウ 通学路の安全対策

通学路における交通安全を確保するため、学校、区・自治会、関係事業者、愛知警察署、愛知県及び市内所管課が連携し、合同点検を実施するものとする。

点検結果により、必要な対策内容を検討し、通学路の整備を順次実施することにより、安全な歩行空間の確保に努めることとする。

また、区・自治会、P T A、学校ボランティア、交通指導員、町内事業所等の方々により登下校時の保護・誘導を行うなどし、児童生徒の安全確保に努めるものとする。

(3) 総合的な駐車対策の推進

本町では、住宅地の開発が進み、ベッドタウンとしての性格が強まる中で、住宅地内の道路に違法駐車が見られる。

これらの違法駐車車両は、通行車両の視界、緊急消防車両等の通行を妨げるとともに、子どもの飛び出し等を招き交通事故発生危険性を高めている。

特に、夜間の違法駐車は住民の交通安全を確保する上で支障となっている。

そのため車両所有者に駐車モラルの向上を高めることが重要であり、区・自治会への助言、資料提供等に努めることとする。

また、幹線道路及び市街地における駐車禁止等の交通規制と違法駐車指導、取り締まりを関係機関に要請する。

(4) 災害に備えた安全の確保

南海トラフ地震等の大規模な災害が危惧される中、災害に備えた道路交通を確保するため、道路ストックの点検、橋りょう、地下埋設物等の耐震補強等防災対策を推進する。

(5) その他道路交通環境の整備

運転手に注意を促す道路のカラー塗装や、道路整備の際にできたわずかな空間を有効利用して、都市環境の向上に貢献する「ポケットパーク」などの整備に努める。

なお、交通安全確保を目的として、地域の方々や関係機関の協力を得て、通学路の点検を行う「交通安全総点検」を引き続き計画的に実施する。

2 交通安全思想の普及徹底

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることを鑑みると、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。

道路環境の整備が進み、歩行者を感知するセンサー付きの自動車など車両の安全性の向上が図られているものの、人身事故の第一原因の9割以上を運転者側が占めている状況である。

車社会の一員として、あらゆる年代がその責任を改めて自覚し、交通安全意識の高揚を図り、人命尊重を基本理念に、交通安全思想の普及、教育の推進を図ることが求められている。

特に交通弱者である子ども、高齢者等には、いろいろな機会をとらえ啓発、教育活動を進めるとともに、青少年等には職場、地域等関係機関が連携を保ちながら、社会全体で長期的、継続的に交通教育を推進することが重要である。

なお、交通指導員についても適正な人員の確保と配置に努める。

また、近年では、「あおり運転」、「アクセルとブレーキの踏み間違い」及び「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、社会経済情勢、交通情勢の変化等に柔軟に対応するとともに、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的かつ有効と見込まれる対策を推進する。

(1) 幼児に対する交通安全教育

本町では、幼児期より交通安全思想を理解させることが大切であると考え、町内の幼児や保護者を対象に、警察を始めとする関係機関の協力を得て、幼児交通安全教育を実施している。

交通安全の意義、交通ルールを守ることの大切さを、紙芝居、DVD、交通安全啓発キャンペーン等を活用し、幼児がより興味深く理解を深めることができるように努めるとともに、資材の一層の充実を図り、あらゆる角度から教育を実施する。また、学んだことを実際に日常生活の中で活用する能力を高めるため、町交通児童遊園や保育園園庭を利用し、信号機の見方、道路の横断方法等を身に付けることを目標に安全指導に努める。

保護者については幼児の特性に対する理解を深め、家庭生活の中に交通安全教育を取り入れ、根気よく教育を続けることの意義を周知するとともに、交通安全父母の会を通し、各種講演、研修会への参加を呼びかける。

(2) 児童・生徒に対する交通安全教育

小中学校の児童・生徒については、交通安全教育を学校教育活動の中に組み入れ、計画的、組織的に実施する。

小学校においては、日常生活の中で危険を回避し、安全に行動できる能力を養うことを目標として、登下校時などに交通ルールを守ることの意義を指導する。また、警察を始めとする関係機関の協力を得て、交通安全教室を開催し、自転車の正しい乗り方等を指導する。

中学校においては、小学校で培ってきたことを一層充実させ、交通安全に対するモラル、マナー遵守の重要性を指導するとともに交通安全運動の趣旨を理解させ交通安全意識の高揚を図る。

さらに、小中学生及び高校生に自転車乗車用ヘルメットの着用を促進し、自転車乗車時の事故による重大化を防止し、ヘルメット着用の重要性を周知する。

(3) 若者に対する交通安全教育

本町の交通事故は若者の占める割合が比較的高い傾向にある。

若者は、次の世代を担う中心的な存在であり、若者の交通事故をなくすことは急務であると考えられる。自主自立した社会人として育成するため、高等学校、企業、地域及び関係機関が一体となって交通安全教育を推進する。

二輪車については、あらゆる機会を通じて、二輪車の持つ特性を伝え、暴走行為の絶滅などモラルの向上、マナーの徹底を図る。

また、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。

(4) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者の交通事故が多い中、高齢者を対象にした交通安全教育の実施は大きな意義を持っている。

本町では、現在老人クラブなどを通じ、DVD上映や参加体験型等の交通安全教室の開催を始め、高齢者福祉大会時の講話や交通安全キャンペーンなどを通して交通安全意識の高揚に努めてきたところである。

併せて、夕暮れから夜間における歩行者の被視認性の向上に効果のある反射材の着用促進を図る。

今後も高齢者の特性に即した実践的な交通安全教育を行う必要がある。また、各組織に交通安全指導者、リーダーを養成し、自主的、継続的に活動が行われるよう町、警察等関係機関が連携をとり、指導、援助をすすめていくことが大切である。

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、安心して外出できるよう、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、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。

(5) 交通安全運動の推進

本町では現在、町交通安全推進協議会を中心に、愛知警察署を始め、交通安全協会愛知支部、愛知安全運転管理協議会、交通安全父母の会、各小・中学校及び高等学校、PTA、町内事

業者、各保育園、児童館、女性防災クラブ、消防団、町議会議員、区・自治会など関係機関の連携のもと、年4回の交通安全町民運動を核に各種交通安全活動を実施している。

中でも町交通安全推進協議会の実施する交通安全町民運動は、町内各種団体、機関の協力のもと全町民参加を目標とし、交通事故撲滅に向け活発な活動を行っている。

とりわけ、運動期間中実施する街頭監視活動は、道路を利用する全ての人（歩行者、自転車、ドライバー）を対象にしており、交通安全意識の高揚、交通モラルの向上、マナーの遵守に一定の成果を上げている。

しかしながら、一方では活動の形骸化、参加者の固定化など組織、事業内容が硬直化している面もみられ、今後は、各関係機関、団体間の連携を密にし、協力関係を深めながら運動組織を強化するとともに、活動内容についても地域性、各機関の持つ特性を考慮しながら、より発展的、効果的なものにするのが求められている。

併せて、幼児、児童及び高齢者については、交通安全運動時のキャンペーンへの参加を積極的に促すとともに、地域での自主的活動へと発展するよう誘導する。

区・自治会、老人クラブ、子ども会などについては町、警察との連携を密にし、積極的、自主的な交通安全運動を推進できるように指導、助言を行う。

一方、町民の交通安全意識の高揚を図るには、民間交通安全団体の活動、協力が不可欠である。

民間事業所については、資料提供等を行い、社内での交通安全教育の充実、強化を求めていくとともに、町交通安全運動への参画、更には独自の交通安全運動の展開が可能となるよう誘導する。

また、町内の民間事業所による交通安全推進団体組織等を設立し、町、地域が、警察とともに、官民一体となって、交通事故を防止するため、町民の交通安全意識の高揚を図る。

3 安全運転の確保

(1) 道路・交通等に関する情報の充実

ドライバーへの適切な道路交通情報を提供することは、交通事故を防止し、安全、円滑かつ快適な交通環境を確保する上で必要不可欠であるため、道路・交通等に関する情報を迅速かつ的確に提供する道路交通情報提供装置（交通情報ラジオ）について、必要に応じて町内基幹道路に整備するよう、公安委員会に要望していく。

(2) 運転者教育等の充実

高齢社会の到来に伴い、ドライバーにも高齢化が進んでいることから、判断力や反射神経が衰えている高齢ドライバーに対し、自己の運転能力を知ることができるような講習等を実施する。高齢者に対し、運転免許証の自主返納に対する支援を継続することにより、交通事故の加害者となるリスクを減らす。

また、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、飲酒運転撲滅及び運転中の携帯電話等の使用禁止について、関係機関・団体と連携して交通安全教室、交通安全運動等あらゆる機会を通じて啓発を行う。

(3) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなどの運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、所有車両を安全運転できるよう性能を向上させる取組みを推進し、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。

(4) ドライブレコーダー設置普及促進

交通安全意識の向上、あおり運転の抑制及び交通事故の原因判明に効果的なドライブレコーダーの設置・普及を促進し、交通事故の抑制を図る。

4 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用を確保するため、関係機関・団体と連携して「安全基準マーク表示」に関する普及啓発活動を推進する。

日常の街頭活動を始め、自転車教室の開催等あらゆる機会を通じて自転車の安全な乗り方の指導と自転車点検整備の徹底を図り、自転車利用者の安全確保に努める。

特に、自転車の通行時のルール及びスマートフォン等の操作、画面を注視ながらの乗車、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。

併せて、歩行者と衝突した際には加害者となる側面があることから、令和3年10月1日から義務化された自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するよう努める。

また、夕暮れの時間帯から夜間における自転車の被認視性の向上に効果のある反射材の普及促進を図る。

さらに、自転車乗車時の重傷化の要因となる頭部の負傷を防止するため、着用を努力義務とされた自転車乗車用ヘルメットの着用促進を図る。

※「安全基準マーク」

- ・ SG（一般財団法人製品安全協会が安全基準に適合認証）
- ・ JCF（公益財団法人日本自転車競技連盟が安全基準に適合認証）
- ・ CE（欧州連合が安全基準に適合認証）
- ・ GS（ドイツ製品安全法が定める安全基準に適合認証）
- ・ CPSC（米国消費者製品安全委員会が安全基準に適合認証）

5 交通秩序の維持

飲酒運転、無免許運転、暴走運転、危険運転の根絶の気運を高めるための広報活動を積極的に行うほか、家庭、学校、職場、地域などあらゆる場所においてPRしていく。

また、暴走行為や違法運転をする者の集合場所として利用されやすい施設等の管理の徹底や地域における関係機関・団体と協同

し、暴走行為ができない道路交通環境づくりを行うとともに、暴走族追放の気運を高めるための広報活動を積極的に行う。

6 救急・救助体制の継続

交通事故に起因する救助活動機会の増加及び事故内容の複雑多様化に対処するため、尾三消防本部に1台及び東郷消防署に1台を始め管内に12台の救急車を配備するとともに、愛知医科大学病院のドクターヘリや藤田医科大学病院のドクターカーについても出動要請し、近隣の救急病院に搬送して負傷者の救命を図っている。また、大規模な交通事故事案に当たっては、近隣市町村の応援協定に基づき処理を行うこととしている。

7 損害賠償の適正化等

交通事故による損害賠償は、近年複雑化し、専門的な知識が要求されてきている。

そこで交通事故被害者等の救済のために、愛知県民相談・情報センター、県民相談室等での交通事故相談を交通事故当事者が活用できるよう周知を図る。

また、交通災害世帯等の救済のため、関係機関が緊密な連携を保ち、被害者世帯が社会保障制度各般の援護処置をできる限り利用できるよう努める。