

第12次

愛知県交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

愛知県交通安全対策会議



はじめに

1955年代のモータリゼーションの初動期と言われる時期から半世紀余が経過しました。この間、陸上交通への依存はますます高まり、人々の暮らしを豊かにする一方、負の側面として、交通事故が深刻な社会問題となっております。

特に、自動車依存度が高い本県において、交通事故の多発は、極めて重大な問題であり、1969年には、本県最多となる912人ももの尊い命が、交通事故の犠牲となっております。

そうした背景の中、国では、1970年に初めて総合的な交通安全対策を規定した、「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）が制定され、本県においても、この法律を根拠に愛知県交通安全対策会議を設置し、1971年に総合的な交通安全対策となる「第1次愛知県交通安全計画」を策定いたしました。

その結果、交通事故死者数は、減少に転じたものの、1980年代には、社会の24時間化や生活様式の多様化等を背景に増加に転じ、400人台から500人台が続きましたが、2006年には400人を下回るまで減少しました。

さらに、その後も減少傾向を続け、「第11次愛知県交通安全計画」の初年となる2021年は117人、最終年となる2025年は112人となり、「年間の24時間死者数を125人以下とする。」という目標を達成することができました。

しかしながら、いまだ年間110人を超える方が交通事故で命を失い、28,000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おります。

今年、国では今年3月、第12次交通安全基本計画を策定し、「2030年までに年間の24時間死者数を1,900人以下、重傷者数を20,000人以下とする。」ことを目標に掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指すこととしております。

本県においても、国の基本計画を踏まえて、2026年度から2030年度までの5年間に講じる、陸上交通の安全に関する交通安全計画をここに定め、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おります。

交通事故防止対策をより効果的に推進するためには、関係行政機関等の諸対策はもとより、道路を利用する皆様の御協力が不可欠であります。県民の皆様一人一人が交通安全を自らの、そしてご家族の問題として捉え、交通事故防止に向けた安全な行動や運転に一層心掛けていただきますようお願いいたします。

2026年6月

愛知県交通安全対策会議会長

愛知県知事 大村 秀章

目 次

基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通の現状・推移	6
1 交通事故の発生状況	6
2 道路交通情勢の推移	9
3 交通安全施設の推移	9
第2節 道路交通の安全についての対策	10
1 交通安全計画における目標	10
2 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
第3節 講じようとする施策	17
1 道路交通環境の整備	17
(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	17
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	19
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	19
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	22
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	23
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	23
(7) 無電柱化の推進	24
(8) 効果的な交通規制の推進	24
(9) 自転車利用環境の総合的整備	24
(10) ITSの活用	25
(11) 交通需要マネジメントの推進	26
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	26
(13) 総合的な駐車対策の推進	27
(14) 道路交通情報の充実	29
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	30
2 交通安全思想の普及徹底	32
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	32
(2) 効果的な交通安全教育の推進	36
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	36
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	44
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	44

3	安全運転の確保	46
(1)	運転者教育等の充実	46
(2)	運転免許制度の改善	48
(3)	自動運転等の安全の確保と支援	49
(4)	安全運転管理の推進	49
(5)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	49
(6)	交通労働災害の防止等	51
(7)	道路交通に関連する情報の充実	52
4	車両の安全性の確保	54
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	54
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	54
(3)	自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進	55
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	55
(5)	リコール制度の充実・強化	57
(6)	自転車の安全性の確保	57
5	道路交通秩序の維持	58
(1)	交通指導取締りの強化等	58
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	59
(3)	暴走族等対策の推進	60
6	救助・救急活動の充実	62
(1)	救助・救急体制の整備	62
(2)	救急医療体制の整備	63
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	64
7	被害者等支援の充実と推進	65
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	65
(2)	損害賠償の請求についての援助等	65
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	66
8	研究開発及び調査研究の充実	67
(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	67
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	68
第2章	鉄道交通の安全	69
第1節	鉄道事故のすう勢等	69
第2節	交通安全計画における目標	69
第3節	講じようとする施策	69
第3章	踏切道における交通の安全	74
第1節	踏切事故のすう勢等	74
第2節	交通安全計画における目標	74

第3節 講じようとする施策	74
用語解説	77
参考資料	
表1 交通事故発生状況の推移（指数グラフ）	80
表2 当事者別交通事故死者の推移（指数グラフ）	81
表3 事故類型別交通事故死者の推移（指数グラフ）	82
表4 年齢別交通事故死者の推移（指数グラフ）	83
表5 自動車保有台数	84
表6 運転免許保有人口男女別推移	85
表7 交通安全施設整備事業費等と交通事故の推移（指数グラフ）	86
表8 交通安全施設等整備事業の推移	87

基本理念

1 第12次愛知県交通安全計画の基本方針

愛知県交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの11次・55年にわたる取組によって、道路交通事故死者数を過去最悪であった1969年の912人から2025年の112人と、8分の1以下にまで減少させることができた。

一方、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、依然として、新たに交通事故被害者等となる方がいる。近年においては、小学生を始めとするこどもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担うこどものかけがえない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより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進技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策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。

(1) 交通事故のない社会を目指して

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、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。こうした観点から、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、公共交通機関を始め、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の重要な要素である。これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、道路交通事故による死者数は、着実に減少しているものの、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策を実施する必要がある。

このため、本計画では、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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目標とした上、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に講じるべき施策を明らかにしていくこととする。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一步を踏み出さなければならない。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通機関について、高齢者、障害者、こども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していく。

(3) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係者の連携によって構築することを引き続き目指していく。

2 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、県民の理解と協力の下、強力で推進する。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、不断の制度の見直しを行う。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。

また、交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会の構築を目指す前向きな意識を持つことが重要であるため、交通安全教育や普及啓発活動を充実させる。交通事故被害者等の声を県民が直接聞く機会を増やすことも交通安全意識の向上のために有効である。

さらに、県民自らの意識改革のため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施できる体制を充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ること等により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

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) 人手不足への対応

交通に関わる多岐の分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術やMaaS^{*1}等による交通サービスの高度化やEBPM^{*2}等のデータ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXの推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

(2) 増加する外国人運転者等への対応

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は過去最高を記録しており、本県においても今後増加が予想される。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車利用者等も必然的な増加が見込まれる。

このため、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

(3) 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられる。また、陸上交通の交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、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とともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

(4) 高まる安全性への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

4 横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、ICT^{※3}を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

(2) 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町村、地域の関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県及び市町村が行う交通安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

(4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、県がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

(5) EBPMの推進

交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

EBPMの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット及びアウトカムの関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。

第1章 道路交通の安全

<道路交通の現状>

【2025年の交通事故の発生状況】

年間の24時間死者数 : 112人 (第11次計画の目標 : 125人以下)

重傷者数 : 765人 (" : 600人以下)

【交通死亡事故の主な特徴】

- ・高齢者事故が多発 (高齢者が約5割、うち、歩行者が約5割、横断中が約4割)
- ・交差点事故が多発 (交差点が約5割、うち、歩行者が約4割、高齢者が約5割)
- ・ドライバーが原因となる死亡事故が多発 (ドライバーの法令違反に起因が約9割)



<交通安全計画における目標>

- ① 年間の24時間死者数を100人以下にする。
- ② 重傷者数を550人以下にする。



<道路交通の安全についての対策>

<重視すべき視点>

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ② こどもの安全確保のための環境整備
- ③ 外国人の交通安全対策の推進
- ④ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ⑤ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑥ 交差点対策の推進 (県独自)
- ⑦ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑧ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑨ 先進技術の活用推進
- ⑩ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑪ 地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑫ 交通安全教育の推進 (県独自)

<講じようとする施策(8本の柱)>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

第1節 道路交通の現状・推移

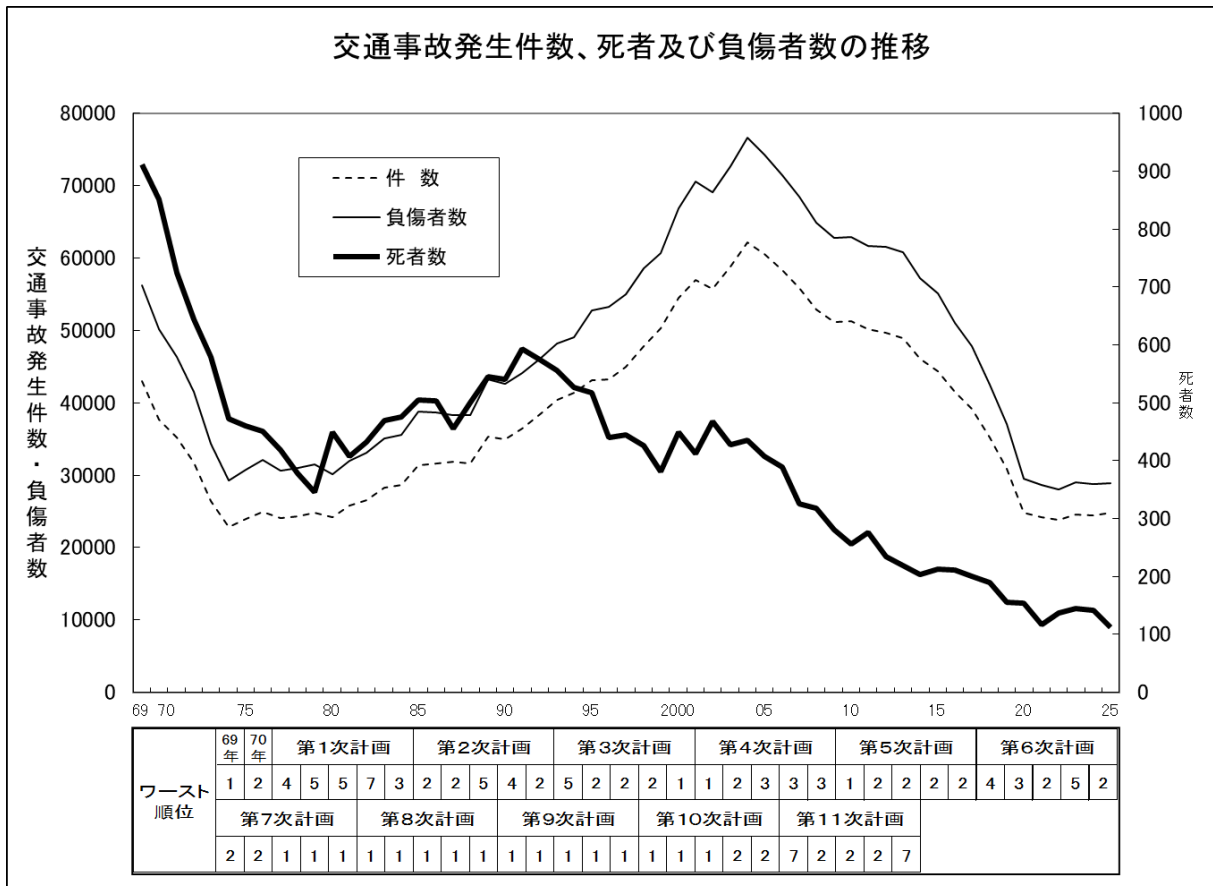
1 交通事故の発生状況

本県の交通事故死者数は、1969年にピークの912人となり、増減を繰り返しながらも、大局的には減少傾向で推移し、第10次愛知県交通安全計画の計画期間（2016年度～2020年度）においては、2018年に200人を下回り189人となり、2020年には154人と、ピーク時の5分の1以下まで減少した。

第11次愛知県交通安全計画の計画期間（2021年度～2025年度）においては、計画の目標を「2025年までに年間の24時間死者数を125人以下、重傷者数を600人以下にする。」と設定し、死者数は2021年に117人、2025年には現行の交通事故統計となった1948年以降で最少の112人となり、目標を達成したが、重傷者数については、最終年である2025年は765人となり、目標を達成することはできなかった。

また、死者数の全国順位では、2003年から2018年まで16年連続でワースト1位であったが、2019年以降、7年連続でワースト1位を回避することができた。

なお、人身交通事故件数と負傷者数は、2004年をピークに減少傾向が続いていたが、2021年以降は横ばいで推移しており、2025年の人身交通事故は24,793件、負傷者数は28,938人となった。（図1）



〔交通死亡事故の特徴〕

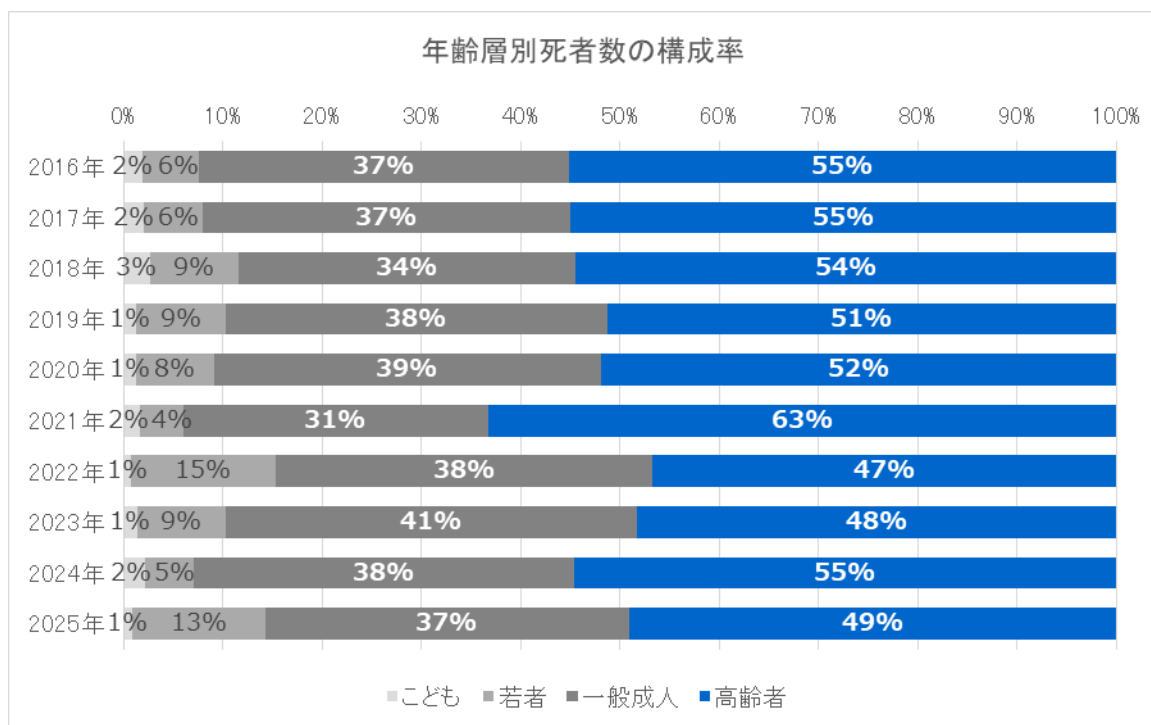
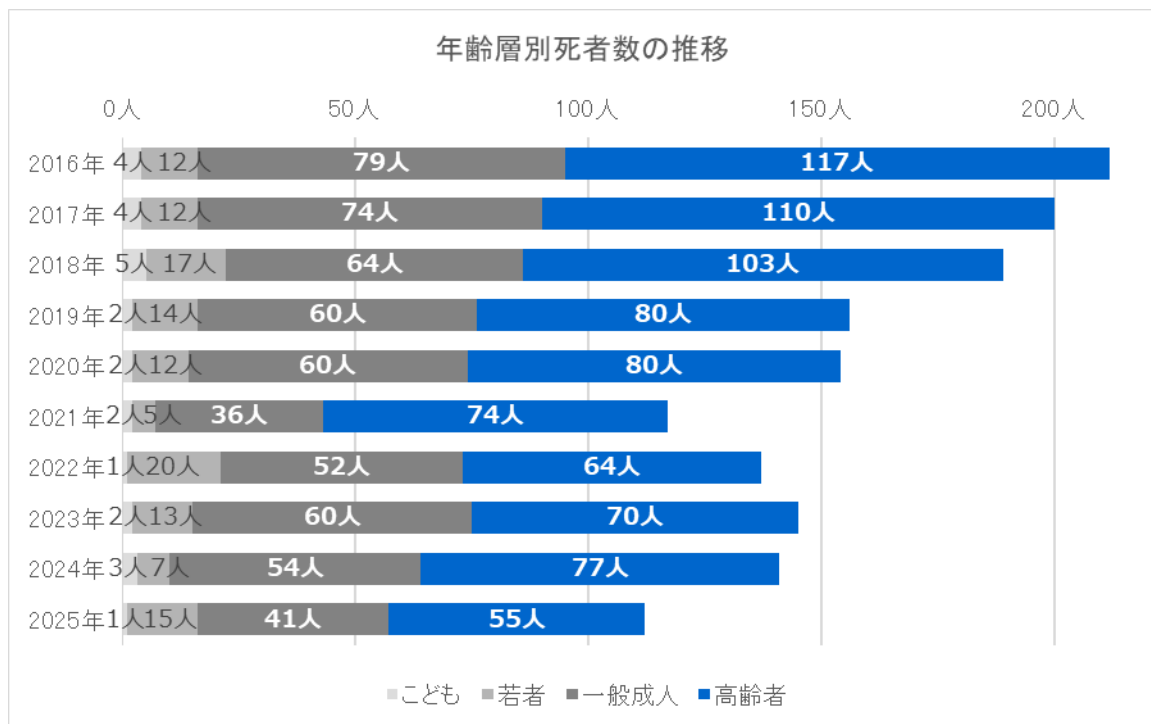
本県における交通死亡事故の特徴は、次のとおりである。

(1) 高齢者事故の多発

65歳以上の高齢者の死者数は減少傾向にあるものの、全死者数の約5割となっている。

高齢者の死者数を当事者別でみると、歩行者が約5割となっている。このうち、自宅から500m以内での死者数が約6割となっている。

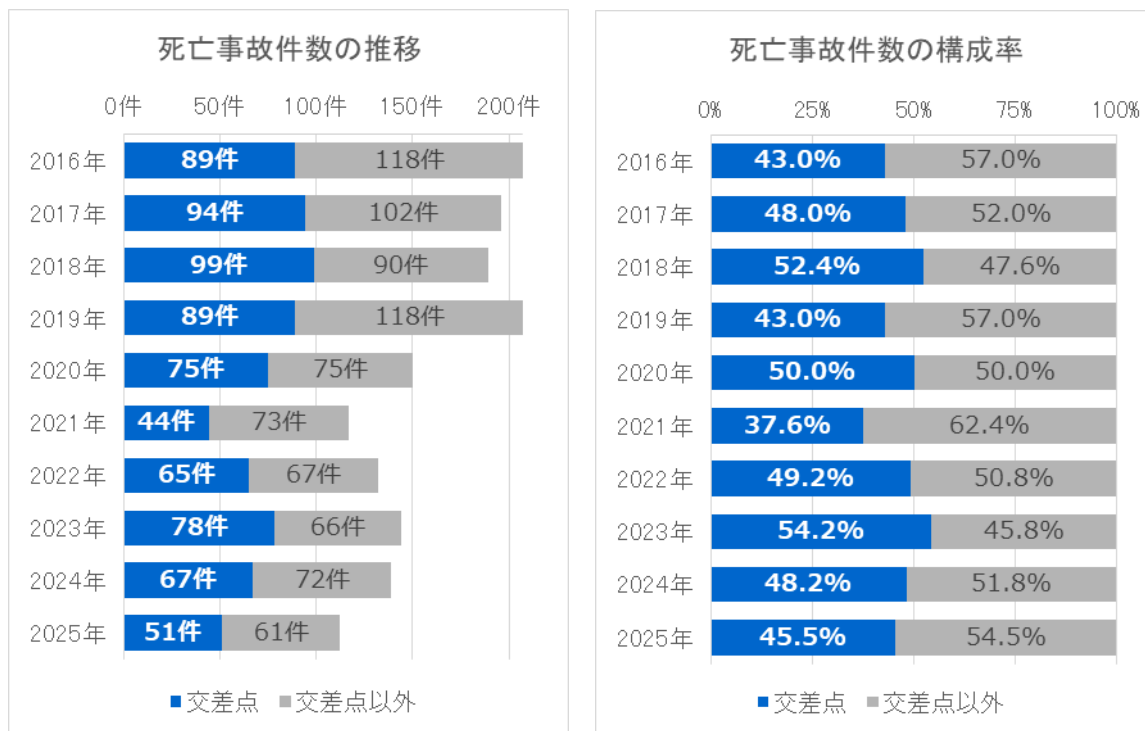
また、事故類型別でみると、高齢者の横断中の事故は全死者数の約4割となっている。



(2) 交差点事故の多発

交差点での死亡事故件数は、全死亡事故件数の約5割となっている。

年齢層別でみると高齢者が約5割を占め、当事者別でみると歩行者が約4割、自転車が約2割となっている。



(3) ドライバーが原因となる事故の多発

交通死亡事故の原因は、ドライバー（一般原付以上）の法令違反によるものが約9割を占めており、このうち、安全運転義務違反（安全不確認、脇見運転、動静不注視等）に起因するものが、約4割となっている。

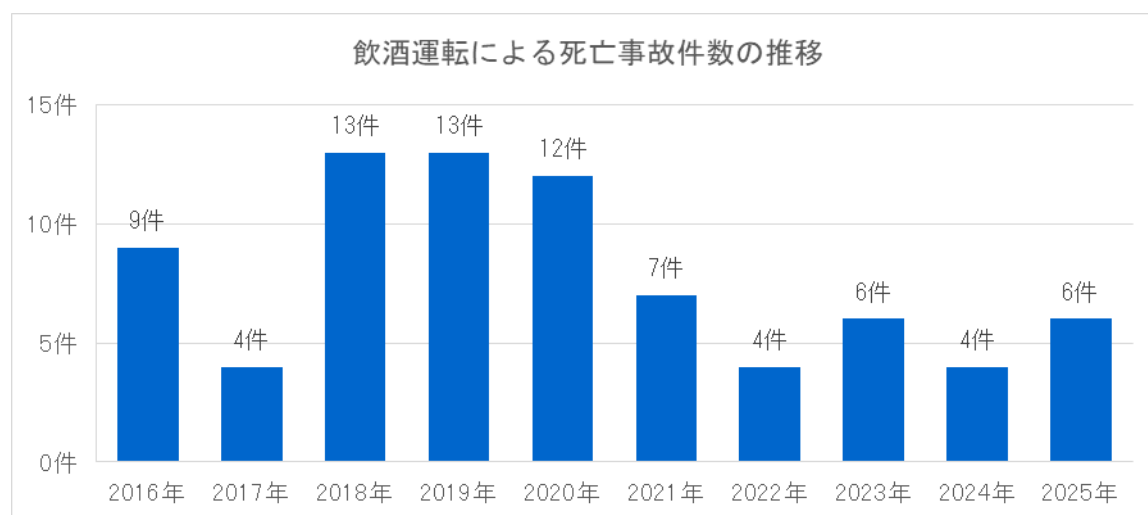
法令違反（第一原因）の死亡事故件数（2021年～2025年）

（単位：件）

一般原付以上	重点5態様	信号無視	36	自転車	信号無視	8
		最高速度	36		一時不停止	12
		歩行者妨害等	100		その他	26
		一時不停止	27		小計	46
		酒酔い	0	歩行者	信号無視	25
	安全運転義務違反	227	横断等		1	
	その他	129	その他		15	
	小計	555		小計	41	
その他・不明						2
計						644

(4) 飲酒運転による死亡事故

2001年に危険運転致死傷罪が刑法に新設され、以後、飲酒周辺者の罰則新設などの法改正がなされ、2013年には「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。）」が新設された。これらにより、飲酒運転による死亡事故件数は、概ね減少傾向であったが、近年は横ばいで推移している。



2 道路交通情勢の推移

本県の自動車保有台数は、2012年以降、500万台を超えて全国1位で推移しており、自家用乗用車は全自動車保有台数の約8割を占め、他の主要都道府県と比べて自家用乗用車に依存する割合が高くなっている。

また、運転免許人口は、約515万人の全国3位であり、65歳以上の高齢者の免許人口は、約115万人と愛知県内の総免許人口の2割を超え、年々その割合は、増加傾向にある。

さらに、道路面積（全国2位）、道路の実延長（全国3位）など、交通関係指標は、いずれも高い水準にある。

3 交通安全施設の推移

(1) 公安委員会が整備する施設

2024年度末の交通安全施設数は、第1次愛知県交通安全計画の初年度である1971年度末と比べ、信号機は6.6倍、横断歩道は6.4倍となっている。また、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等の整備や普及を推進している。

(2) 道路管理者が整備する施設

2024年度末の交通安全施設（歩道等及び防護柵）の延長は、1971年度末と比べ、歩道等（自転車道を含む。）は4.3倍、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）は1976年度末に比べて3.7倍となっている。また、交通事故の発生状況、危険箇所の点検結果等を踏まえ、交差点の改良、防護柵の設置、歩道の段差等の改善、ハンプ^{*4}・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装等の対策を推進している。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 交通安全計画における目標

- ① 年間の24時間死者数を100人以下にする。
- ② 重傷者数を550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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画においては、2030年までに、交通事故による年間の24時間死者数を100人以下にすることを目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する交通事故防止への取組が死者数の減少にもつながるとする国の計画を踏まえ、2030年までに、重傷者数を550人以下にすることを目指すものとする。

交通安全基本計画(国)及び愛知県交通安全計画における目標・実数値の推移

区 分	交通安全基本計画(国)	愛知県交通安全計画
第1次計画 (1971年度～1975年度)	目標値: 歩行者推計死者数約8,000人の半減	目標値: 歩行者、自転車利用者などの事故の半減
	実数値: 1975年 歩行者死者数3,732人	実数値: 1975年 歩行者・自転車利用者死者数221人
第2次計画 (1976年度～1980年度)	目標値: 死者数16,765人の半減	目標値: 死傷者数23,000人以下、死者数366人以下
	実数値: 1980年 死者数8,760人	実数値: 1980年 死傷者数30,612人 死者数450人
第3次計画 (1981年度～1985年度)	目標値: 死者数8,000人以下	目標値: 死亡事故の長期的な減少傾向を定着化させる
	実数値: 1985年 死者数9,261人	実数値: 1985年 死者数505人
第4次計画 (1986年度～1990年度)	目標値: 死者数8,000人以下	目標値: 交通事故死者数の減少に努める
	実数値: 1990年 死者数11,227人	実数値: 1990年 死者数540人
第5次計画 (1991年度～1995年度)	目標値: 死者数10,000人以下	目標値: 交通事故死者数の減少に努める
	実数値: 1995年 死者数10,684人	実数値: 1995年 死者数517人
第6次計画 (1996年度～2000年度)	目標値: 死者数1997年までに10,000人以下 2000年までに9,000人以下	目標値: 交通事故死者数の連続減少に努める
	実数値: 2000年 死者数9,073人	実数値: 2000年 死者数450人
第7次計画 (2001年度～2005年度)	目標値: 死者数8,466人以下	目標値: 死者数380人以下
	実数値: 2005年 死者数6,937人	実数値: 2005年 死者数407人
第8次計画 (2006年度～2010年度)	目標値: 死者数5,500人以下、死傷者数100万人以下	目標値: 死者数290人以下、死傷者数の確実な減少
	実数値: 2010年 死者数4,948人 死傷者数901,245人	実数値: 2010年 死者数256人 死傷者数63,178人
第9次計画 (2011年度～2015年度)	目標値: 死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下	目標値: 死者数185人以下、死傷者数55,000人以下
	実績値: 2015年 死者数4,117人、死傷者数670,140人	実績値: 2015年 死者数213人 死傷者数55,283人
第10次計画 (2016年度～2020年度)	目標値: 死者数2,500人以下、死傷者数50万人以下	目標値: 死者数155人以下、死傷者数39,000人以下
	実績値: 2020年 死者数2,839人、死傷者数372,315人	実績値: 2020年 死者数154人 死傷者数29,713人
第11次計画 (2021年度～2025年度)	目標値: 死者数2,000人以下、重傷者数22,000人以下	目標値: 死者数125人以下、重傷者数600人以下
	実績値: 2025年 死者数2,547人、重傷者数27,563人	実績値: 2025年 死者数112人 重傷者数765人
第12次計画 (2026年度～2030年度)	目標値: 死者数1,900人以下、重傷者数20,000人以下	目標値: 死者数100人以下、重傷者数550人以下
	実績値:	

2 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死者数が減少しており、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、一定の効果があつ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割となっており、交差点における死亡事故は、全死亡事故件数の約5割となっている。さらに、ドライバーの法令違反が原因となる死亡事故は約9割を占めているなどの課題が継続している。

また、近年では、「飲酒運転」や「あおり運転」、「ながらスマホ（運転中の携帯電話使用等をいう。以下同じ。）」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。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本県では、交通事故死者数に占める高齢者の割合は約5割と、依然として高いほか、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題である。高齢者の交通死亡事故の特徴として、当事者別では歩行者が5割以上を占め、そのうち、約8割が道路横断中に被害に遭っていることが挙げられる。自転車利用者については、死者数の6割以上を高齢者が占めており、信号無視や一時不停止の法令違反が認められる。自動車運転者については、車両単独事故の約4割を高齢運転者が占めている。

一方、公共交通機関については、資格や研修を受けた運転士等によりサービスが提供されるといった特性上、安全性が高く、その利用促進が交通事故の発生抑制につながるものである。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

なお、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とどまらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進する。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービス活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。一方で、運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施する必要がある。

本県における高速道路の逆走事案は、約8割が65歳以上の高齢運転者によるものであり、

逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなど逆走対策を推進する必要がある。

(2) こどもの安全確保のための環境整備

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこどもを生き育てることができ環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。本県におけるこどもの交通事故死傷者数は、2020年まで減少傾向となっていたが、同年以降はほぼ横ばいで推移している。次代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこ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とともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。また、こ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こどもを見守っていくための取組を充実させていく必要がある。

このほか、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて広報し、適切なチャイルドシートの使用を定着化させる。

(3) 外国人の交通安全対策の推進

県内における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、外国人運転者による交通事故件数が増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、自治体、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

(4) 歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、当事者別の中で最も多いものの、これまで確実に減少してきたが、近年は横ばいで推移している。また、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない。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、歩行者の安全を確保することが必要である。

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において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保など、歩行者の安全確保を図る対策を積極的に推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

(5) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における子どもや高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり、交通事故減少のため、子ども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を県民に浸透させる。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプの設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせる推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道^{※5}といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を一層強力に推進する。

また、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における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生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に2026年9月から引き下げられることから、関係機関が連携した施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車取締り等を推進する。

なお、これら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

して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

(6) 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。

(7) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車の交通事故死傷者数の約8割が自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。

2024年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の「ながらスマホ」に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、2026年4月から自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の適用が始まった。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤・通学や配達等の目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、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、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、市街地において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。また、自動車の運転者に対しても、2026年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

あわせて、市街地の駅前や繁華街の歩道上等交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

(8) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進する。

(9) 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進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）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の更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AIを含む技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(10) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第11次愛知県交通安全計画期間中を通じて、ETC2.0^{*6}から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、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た。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、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。

(11) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために地方公共団体、地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

各地域においては、少子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、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、市町村等それぞれの地域における行政、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となる。

このため、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組に活かすとともに、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等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。

地方公共団体は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、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。そこで、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、当該地域における安全・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促す。

また、地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会や指定自動車教習所等の民間団体・事業者について、その継続的な活動を確保するための支援を推進する。

(12) 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、人間の成長過程にあわせ、生涯にわたる学習を促進して県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、障害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、「交通安全教育指針」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っていく。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。

県、市町村及び関係行政機関並びに交通安全関係団体は、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。

第3節 講じようとする施策

1 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

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県防災安全局 愛知県建設局 愛知県教育委員会
愛知県警察本部

ア 生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、2026年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、高齢者、障害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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS^{*7}）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車等が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

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、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を実施する。また、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン30プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化する。

さらに、交通事故データやETC2.0プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施する。

このほか、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・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・道路標示の整備を推進する。

加えて、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、県、市町村、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 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こ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、「通学路交通安全プログラム」等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、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、県警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、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、ハンプ・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、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、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推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人々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、音響信号機、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、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害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。

さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。

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、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、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、視覚障害者誘導用ブロック、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に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害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害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も、放置自転車の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

[実施機関] 愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社
名古屋高速道路公社

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

ア 愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (ア) 国道における死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した交通事故類型や支配的な交通事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、交通事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、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、県警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。加えて、発生件数や地域の実情などから対策箇所を拡充するとともに、道路交通の変化などにより第12次計画期間中に新たに生じる事故多発交差点を監視し、機動的に対策を実施するなど、事故抑止対策の一層の強化を図る。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、隅切り等の交差点改良、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推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ

出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等について、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう速度規制の引き上げを含め、見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

エ 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、県警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格道路等から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、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) 一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることにより道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 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、環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 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商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県警察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、ランプ・狭さく等による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。
- (オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を推進する。

また、逆走や歩行者、自転車等の立ち入り事案による重大事故防止のため、標識や路

面標示等による対策の拡充に加え、道路管理用カメラの画像からAI技術により逆走車両を検知し、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の導入を図る。渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

さらに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS^{*8}）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間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。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

- (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、これらの者の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) 交通混雑が著しい都心部、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、歩行者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。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上

に資する信号灯器のLED化を推進する。

- (イ) 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とともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県警察本部

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と県警察が連携して、道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」・「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び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安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進

するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITS^{※9}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム（UTMS^{※10}）を推進し、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

県警察と道路管理者等により組織している「愛知県道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」等を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市区町村の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

[実施機関] 中部運輸局 愛知県都市・交通局

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、地方公共団体による地域公共交通計画の作成、輸送資源の総動員、既存の公共交通サービスの改善の徹底等を促進する。

そのため、広域的・幹線的なバス路線の確保維持のための支援に取り組むとともに、地域内交通を確保するため、セミナーや研究会の開催、公共ライドシェアの立上げ支援、市町村の地域公共交通会議における情報提供や助言など、地域の公共交通の活性化に向けた取組を行っていく。

また、移動の利便性向上を目指し、MaaSの実装など、新たなモビリティサービスの普及促進に向けた取組を推進する。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県警察本部

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）に基づき、緊急輸送道路や幅員が著しく狭い歩道の新設電柱の占用禁止等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、県警察が行う交通規制情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

愛知県自転車活用推進計画（2020年2月策定、2023年3月改定）に基づき、自転車ネットワーク計画を含む市町村自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

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、沿道状況に応じて、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塞ぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施する。

イ 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、自転車等の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路外・路上の自転車駐輪場の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐輪場等の設置の促進

を図る。さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場を整備する民間事業者を市町村と支援することで、自転車等の駐車対策を図る。

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、市町村、道路管理者、県警察、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、放置自転車クリーンキャンペーン等により、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。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場の整備を重点的に推進する。

(10) ITSの活用

[実施機関] 東海総合通信局 中部地方整備局 中部運輸局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ情報）等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（UTMS）の開発・整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS）を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通の安全を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ITSの構築を推進する。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用支援システム（TSPS^{*11}）を始めとする新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS）を推進する。

エ ETC2.0等デジタルデータの活用推進

事故多発地点等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援し、収集した速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす等の取組を推進する。特に、ETC2.0車載器で収集する、経路、時間、急制動等のデータ（ETC2.0プローブデータ）については、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、プライバシーの観点にも留意しつつ、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築（オープン化）を進める。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において高度道路システム（ITS）技術を活用し、公共交通機関の利用促進を図るため、公共車両優先システム（PTPS^{※12}）の整備を推進する。

(11) 交通需要マネジメントの推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部

ア 公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、公共交通の利用促進に向け、クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイルであるエコモビリティライフ（以下「エコモビ」という。）を県民運動として推進する。そのため、エコモビの実践を呼びかける普及啓発活動に取り組むとともに、エコ通勤への転換促進やパークアンドライドの普及拡大など、過度なクルマ利用を抑制し、公共交通機関への利用転換を図る。

加えて、公共交通の利便性等を高める取組として、MaaSの実装など、新たなモビリティサービスの普及促進に向けた取組を推進する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波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の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震対策を推進する。豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。津波に対しては、津波に

よる人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を促進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な更新を推進する。

また、オンライン接続により県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、信号機が不要で、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ 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、警察や道路管理者が保有する自動車走行履歴（プローブ情報）や民間事業者が保有するプローブ情報から通行実績情報を生成することにより交通情報を提供する。

(13) 総合的な駐車対策の推進

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、

横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。

イ 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。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締活動ガイドラインを見直すなど適切に対応する。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては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。

ウ 駐車場等の整備

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。
- (イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、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ため、駐車場案内システムの高度化を推進するとともに、郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、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。
- (エ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策に加え、立体構造化の導入や複数縦列式駐車場の整備等の対策も組み合わせて順次実施する。

エ 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、県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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町村や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(14) 道路交通情報の充実

[実施機関] 東海総合通信局 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

ア 情報収集・提供態勢の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、信号情報提供等の路車協調技術を適切に活用できる環境整備を推進する。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

加えて、「ゾーン30プラス」の区域内に進入する通過交通を幹線道路等へ適切に誘導し、生活道路における安全性の向上を図るため、カーナビ事業者等と連携し、カーナビゲーションシステムに「ゾーン30プラス」の区域の明示や、経路探索で区域内を通り抜ける経路を選定しない仕組みの導入を促進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた「交通情報の提供に関する指針」（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた道路標識及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板や路面標示による注意喚起等の取組を強化する。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

ア 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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ こどもの遊び場等の確保

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、「あいち社会資本整備方針2030」に基づき、都市公園等の整備を推進する。

(ア) 住区基幹公園の整備

住民の住みよい環境づくりに資する街区公園、近隣公園等の整備を推進する。

(イ) 緑道の整備

安全で快適な歩行空間の確保のため緑道の整備を推進する。

(ウ) その他の公園緑地

地域の実情に併せ、計画的な整備を推進する。

[都市公園の現況] (2024年3月31日現在)

種 別		箇所数	面積 (ha)
住区基幹公園	街区公園	3,901	920.24
	近隣公園	345	594.28
	地区公園	91	475.85
都市基幹公園	総合公園	44	857.72
	運動公園	48	595.64
特殊公園	風致公園	20	309.31
	動植物公園	5	163.54
	歴史公園	22	34.74
	墓園	12	168.53
大規模公園	広域公園	10	878.43
国営公園		1	119.38
緩衝緑地		10	75.48
都市緑地		351	631.81
都市林		1	0.94
広場公園		72	6.83
緑道		66	161.98
合 計		4,999	5,994.70

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として道路管理者間の連携による通行規制や適時適切な除雪作業、凍結防止剤散布の実施を推進する。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者 に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

2 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

[実施機関] 愛知県防災安全局 愛知県県民文化局 愛知県福祉局 愛知県教育委員会
愛知県警察本部

ア 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、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所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、例えば、紙芝居や視聴覚教材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及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

私立幼稚園に対しては、交通安全運動などの機会を捉え、積極的に交通安全に関する情報・資料の提供により、幼児への交通安全教育の一層の推進を図る。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動等の安全な行動の指導、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。

イ 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、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、安全な歩行の仕方、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。

また、私立学校に対しては、交通安全運動などの機会を捉え、積極的に交通安全に関する情報・資料の提供により、児童への交通安全教育の一層の推進を図る。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交

通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

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。

ウ 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、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、安全な歩行の仕方、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。

また、私立学校に対しては、交通安全運動などの機会を捉え、積極的に交通安全に関する情報・資料の提供により、生徒への交通安全教育の一層の推進を図る。

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。

エ 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、総合的な探究の時間、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が予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視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、限定的であるが通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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。

また、私立学校に対しては、交通安全運動などの機会を捉え、積極的に交通安全に関する情報・資料の提供により、生徒への交通安全教育の一層の推進を図る。

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。

このほか、2026年4月から、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となったことから、こうした制度改正について周知を図るとともに、運転免許の取得は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するための交通安全教育を行う。

オ 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、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。その際、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についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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し、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、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、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において、自転車、特定小型原動機付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、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、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・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とともに、運転免許を取らない・取得しない若者等の増加に鑑み、これら若者等が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 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、県及び市町村は、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、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」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の場面、福祉活動、各種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、家庭訪問による個別指導、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、自発光ライト反射材用品等の普及にも努める。

特に、愛知県交通安全推進協議会が定める「高齢者を交通事故から守る日」（毎月30日、2月は末日）、「高齢者交通安全週間」（9月14日～9月20日）に、高齢者に対する思いやり意識の浸透を図るため、街頭におけるキャンペーン等の啓発活動を集中的に実施する。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすように努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び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設けるよう努める。

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、県民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、先進技術も活用しつつ高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、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害の程度に応じ、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害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

特に、特定技能制度等により県内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。

自転車の安全利用については、多言語の字幕付き啓発動画を作成するなど、効果的な広報啓発を実施する。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

[実施機関] 愛知県防災安全局 愛知県警察本部

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、従来の方法にとらわれず、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、インターネット等を活用したネットワークの構築により、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を行うなど、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、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。

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、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県政策企画局 愛知県防災安全局 愛知県保健医療局
愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社
名古屋高速道路公社

ア 交通安全運動の推進

県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、県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県民運動として、運動を主唱する愛知県交通安全推進協議会の実施機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を具体的に設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、市町村を始め愛知県交通安全推進協議会の実施機関・団体等を通じ、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とともに、出発式等により気運の醸成を図り、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

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。

さらに、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロの日」を毎月10日、20日、30日に、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種媒体を活用した広報活動、交通安全推進協議会を始めとした交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

高速道路等関連施設においては、情報板による情報表示や事故防止、落下物防止を啓発するチラシの配布、ラジオスポットCM等交通安全啓発の広報を行い、安全運転意識の高揚を図る。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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マークをいう。）に対する啓発活動を推進するとともに、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、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図り、運転者に対して手を上げるなど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変容を促すための交通安全教育等を推進する。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

(イ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト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や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。

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。

また、運転者の視認性の向上を図り、歩行者・自転車利用者や対向車に自車の存在をいち早く知らせるために、「ライト・オン運動」（夕暮れ時の前照灯早め点灯運動）を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図る。

ウ 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） 信号や一時停止の遵守、横断歩道や交差点では歩行者優先、
飲酒運転の根絶

Slow（スロー） 交差点での徐行運転、こども・高齢者接近時の減速運転

Smart（スマート） シートベルトの全席着用の徹底、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上げ（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、横断歩道における歩行者優先義務を認識し、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（シミュレーター）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。

エ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化する。

2024年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。また、2026年4月から交通反則通告制度が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。

○ 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された

「自転車安全利用五則」（2022年11月1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、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。

- 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、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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和3年愛知県条例第4号）で義務化された自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。
 - 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。
 - 学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、県や市町村によるヘルメットの着用の支援を推進する。
 - 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。
 - 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。
 - 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。
 - 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進する。
 - 電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進する。
 - 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。
 - 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。
 - 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、愛知県自転車乗車用ヘルメット着用促進事業費補助金等を活用した自転車乗車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償責任保険等への加入促進などを実施する。
 - 自転車・二輪車安全利用の日（毎月20日）、自転車・二輪車安全利用月間（5月）には、自転車・二輪車の安全な乗り方や事故多発場所の安全点検等の街頭活動を強化する。
- (イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の

安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

また、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれの教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

警察は、自転車の交通安全教育の実施主体と、交通安全教育を受けようとする者とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る。

オ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

「妨害運転」の違法性を啓発するとともに、悪質・危険な運転が引き起こす事故の重大性、悲惨さを県民意識に浸透させるため、取締活動や、交差点等での「あおり運転禁止」などのサイン板等により、走行車両に対し「妨害運転」根絶を呼び掛けるキャンペーン等を実施する。

(イ) 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、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、運転代行サービスの制度周知に努めるなど、地域等における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」という県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。

また、交通事故に繋がる、アルコール依存症及びアルコール関連問題に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹

底を推進する。

また、「ながらスマホ」の危険性を実感できる交通安全教育や、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図る。

加えて、「ながらスマホ」の危険性を啓発するとともに、事故の重大性、悲惨さ等を県民に意識させ、その根絶を図るため、取締活動での注意喚起、交差点等で、サイン板等により走行車両に対し「ながらスマホ」根絶を呼び掛ける広報啓発キャンペーン活動を実施する。「ながらスマホ」が引き起こす事故の重大性や、交通事故被害者の声を反映した交通安全教育を実施する。

また、自動車や自転車運転者だけでなく、歩行者の「歩きスマホ」の危険性についての周知活動を行う。

(エ) 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、2007年の道路交通法の改正により、シートベルトの全席着用徹底が義務化され、強化が図られたところであるが、更に、着用の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（2025年2月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席99.0%（全国99.2%）、助手席96.5%（全国96.8%）、後部席41.4%（全国45.5%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

一層の着用率向上を図るため、愛知県交通安全推進協議会が定める「カチッと100！」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、6月11日～20日、11月11日～20日）での取組において活性化を図るとともに、県、市町村、関係機関・団体等との協力の下、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。

また、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。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進する。

(オ) 児童を含む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使用効果及び正しい使用方法を周知するため、幼稚園・保育所・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、愛知県交通安全推進協議会が定める「カチッと100！」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、6月11日～20日、11月11日～20日）における取組の活性化を図るほか、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（2025年9月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満89.3%（全国82.4%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を行い、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。

さらに、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイル

ドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

加えて、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、産婦人科や市町村等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

2024年4月に、高速自動車国道における大型貨物車両等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車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、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターやエアバッグジャケットの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故防止を図るため、日常点検を確実にを行うほか、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビンフレームの装備、シートベルト着用等について周知を行う。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

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。

カ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合のみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、特に若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく実効的な交通安全対策を推進する。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートの取得と車体への表示のほか、運転には運転免許が必要で、乗車用ヘルメットの着用義務があるなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して周知する。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づく実効的な交通安全対策を推進する。

キ その他

(ア) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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など、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- 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ての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、こどもの交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席の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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- ながらスマホ等の運転中のスマートフォンの操作等の危険性についても周知を図る。
- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市町村、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- 通学で自転車を利用する機会が多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。
- 民間団体が主体となる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、県民の交通安全意識の醸成を図る。

(イ) その他の啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する県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。
- 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、高齢者の特性を理解させ、高齢運転者標識（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。
- 薄暮の時間帯から夜間にかけて歩行者の横断中の死亡・重傷事故が増加していることから、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、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

ムの使用を意識付ける。

- 県民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努める。
- 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による研究や成果発表、討議会等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高める。

ク 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、県民に対して交通事故への注意喚起をするため、交通死亡事故多発警報等を発令するとともに、県、警察、市町村、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。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県防災安全局 愛知県県民文化局 愛知県福祉局
愛知県教育委員会 愛知県警察本部

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、その主体的かつ継続的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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よう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

また、愛知県交通指導員連絡協議会の交通指導員の能力向上に努めるとともに、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行う等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努め、さらに交通安全の教育指導者として活躍したい人材を交通安全教育ボランティア「かけ橋」として県で登録し、地域からの要望に応じて派遣し、交通安全教育指導を実施する。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくような幅広い年代の参画に努める。

これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するための支援を推進する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

[実施機関] 愛知県防災安全局 愛知県建設局 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

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、地域住民にとどまらず、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していく。

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するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

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よう、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行うヒヤリハットマップの作成や交通安全総点検、「通学路交通安全プログラム」に基づく点検等の住民が積極的に参加できる仕組みづくりをするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標の設定などの交通安全対策を推進する。

また、従業員に対する交通安全啓発はもとより、街頭啓発活動や顧客等への注意喚起等の交通安全対策を自主的かつ積極的に実施している企業等を交通安全パートナーシップ企業として位置付け、これを広く募集し、県のホームページ等で公表するとともに、啓発資材や情報等の積極的な提供など、自主交通安全活動の一層の促進を図る。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

[実施機関] 中部運輸局 愛知県防災安全局 愛知県都市・交通局 愛知県教育委員会
愛知県警察本部

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習、若年運転者講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習におけるアルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

また、二輪車販売業者との連携により顧客に対する広報啓発活動の活発化を図る。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする先進安全技術とその限界、技術の進展状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運

転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等の課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転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、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(オ) 高齢者支援施策の推進

関係機関・団体等が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を覚え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。

また、公共交通ネットワークの確保・充実や、公共交通の利用促進に向けた取組を推進する。

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実させるとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理局との連携を強化する。

また、いわゆる「外免切替」制度について、2025年10月に改正された審査手続を厳格に運用するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進める。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

このほか、今後増加することが考えられる特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。また、仮停止制度を適切に運用し、悪質、危険な交通死傷事故を発生させた運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

(2) 運転免許制度の改善

[実施機関] 愛知県警察本部

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて不断に確認を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による免許更新の負担軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場を障害者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図る。

2025年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所地以外での迅速な経由更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、住所変更ワンストップサービスや、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、県民の運転免許に係る手続の負担軽減を図る。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

[実施機関] 愛知県警察本部

ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

イ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

(4) 安全運転管理の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるために安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

[実施機関] 中部運輸局

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

運送事業者に対し、点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

ウ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全自動車（ASV^{※13}）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

エ 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた交通事故防止の取組を実施する。

オ 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患、大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称Gマーク制度）を促進する。

また、県、市町村、民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら当該事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

コ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通環境の実現を図る。

(6) 交通労働災害の防止等

[実施機関] 愛知労働局

ア 交通労働災害の防止

事業場に対して、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図るため、当該ガイドラインの概要を掲載した厚生労働省作成リーフレット「交通労働災害を防止するために」等を活用し、以下の事項の事業者による取組を推進させ、交通労働災害の防止を図る。

- ・運転業務従事者の睡眠時間等の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理

- ・ 走行の開始・終了の地点、日時、拘束時間等を記載した適正な走行計画の作成
- ・ 飲酒による運転への影響や睡眠時間の確保等に関する安全衛生教育の実施等
- ・ 健康診断の実施とその結果に基づく事後措置等の健康管理
- ・ 実際に荷を運搬する事業者・荷主及び元請け事業者と協働による各種配慮等

上記の対策が効果的に実施されるよう、労働者に自動車等の運転を行わせる事業者が関係する事業者団体、陸上貨物事業労働災害防止協会愛知県支部等と連携し事業者への啓発を行う。

道路貨物運送業については、走行計画の作成及び指示、走行経路の決定、乗務状況の把握や乗務開始前の点呼、荷役作業を行わせる場合の措置等を徹底するために個別指導や集団指導を実施する。また、第三次産業、建設業、製造業等取組の不十分な業種を対象として、交通労働災害防止に関係する管理者の選任や自動車運転者に対する教育等を関係災害防止団体との連携・協力を得て実施することにより、交通労働災害防止活動を推進する。

また、高齢労働者の交通労働災害防止のため、「高齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン（エイジフレンドリーガイドライン）」（令和2年3月16日基安発0316第1号）の周知徹底を図る。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保と関係労使の遵守のための自主的な取組を促進することを主眼として以下の事項を重点に監督指導を実施する。

- ・ 過重労働による健康障害防止対策
- ・ 累進歩合制度の廃止を含む労働時間等の取扱い及び賃金制度に関する基準の遵守徹底
- ・ 愛知運輸支局、警察との通報制度の円滑な運営

(7) 道路交通に関連する情報の充実

[実施機関] 中部運輸局 名古屋地方気象台 愛知県防災安全局

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の交通事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、移動タンク貯蔵所や危険物運搬車両の運転者に対してイエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等の周知を図る。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の流出等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物に対応することの可能な装備資機材の整備を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、関係者への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象についての的確に把握し、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり

得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努め、交通事故の防止・軽減を図る。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

[実施機関] 愛知県経済産業局 中部運輸局

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

車両の安全対策については、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、2021年6月に取りまとめられた報告書を踏まえ、「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を柱としつつ、車両の安全対策を推進する。安全基準の拡充・強化については、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」に係る国連基準等の国内導入を行うとともに、日本が副議長を担い議論を主導している国連自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)において引き続き基準調和を進めながら、車両の安全性向上に取り組む。

イ 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車(ASV)の開発・普及促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)について、普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

ウ 高齢運転者による交通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

衝突被害軽減ブレーキ等を備えた安全運転サポート車(サポカー)の普及が進む一方、認知ミスや運転操作ミス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、更なる事故防止につなげるため、運転者や他の交通参加者に報知する技術の共通仕様について検討を行うとともに、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の保安基準の整備に向けた検討を行う。

エ 自動車安全に係る技術開発等の推進

自動車安全技術面から交通事故の減少等に取り組むため、産学行政で構成する自動車安全技術ワーキンググループにおいて、自動車安全技術に係る研究開発や普及の取組を推進する。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

[実施機関] 愛知県経済産業局 中部地方整備局 中部運輸局 愛知県警察本部

ア 自動運転の社会実装

自動運転の社会実装について、国は自動運転移動サービスの全国普及に向け、取組に対する補助事業や各種法制度の整備に向けた検討を実施してきており、本県もこうした動きに連動し、社会実装に向けた取組を推進していく。

(ア) 交通事業者によるビジネスの前提となる協調領域において、技術面、運用面、環境面の課題を検証する実証実験を実施する。また、自動運転に対する県民の十分な認識・理解を得るため、県民を対象とした試乗の機会を設けるなど、社会的受容性の醸成を図る。

(イ) 県内各所における実証実験が円滑に行えるよう「あいち自動運転ワンストップセンター」において、関係法令上の手続きに係る各種相談への対応や情報提供、関係機関との

調整を支援する。

イ 自動運転車に係る安全基準の策定

国連自動車基準調和世界フォーラム(WP. 29)において、自動運転に係る基準等について、共同議長又は副議長等として議論を主導する。

ウ 安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、車両の安全性を確保するため、実証実験を促進する。

エ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

ユーザーが過信・誤解することなく自動運転車を使用できるよう、自動運転機能が適切に作動するのは走行環境条件内に限られること等について、ユーザーへの周知の方法の検討を開始する。

オ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や認証審査に係る制度の的確な運用

自動運転車に係る電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の的確な運用等に努める。

カ 自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故の原因を究明するための調査分析及び再発防止に向けた提言を行うことを目的として2020年度に設置された「自動運転車事故調査委員会」において、引き続き、自動運転車の事故調査に資する知見の収集を行うほか、自動運転車の実運用、実証実験中に事故が生じた際には、事故原因に関する調査分析を実施する。

(3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

[実施機関] 中部運輸局

自動車アセスメント、チャイルドシートアセスメントにおいて、自動車ユーザーに自動車及びチャイルドシートの安全性能に関する比較情報を定期的に提供することにより、ユーザーが安全な製品選びをしやすい環境を整備するとともに、自動車メーカー等のより安全な製品開発を促進する。これまで衝突安全性能と予防安全性能の評価を別々に行っていたが、それらを統合した評価とし、安全性の高い自動車の情報を自動車ユーザーによりわかりやすく伝えていく。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

[実施機関] 中部運輸局

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査体制の整備及び検査後の不正な改造を排除するため、独立行政法人自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会と連携し、自動車検査の高度化をはじめとした質の向上を推進することにより、自動車検査の確実な実施を図るとともに、2024年10月に導入されたOBD検査^{*14}の的確な運用にあたり、運用状況の確認とともに課題の収集及び対応の検討等を行い、必要に応じて制度の見直し等を実施する。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、整備不良車両及び不正改造車両を始めとした基準不適合車両の排除等を推進する。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

ウ 型式指定制度の充実

自動車の型式指定等に当たっては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の審査を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施するとともに、自動車製作者等への監査を行い、自動車の安全性の増進等を図る。また、複数

の自動車メーカー等で判明した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止を行い、更なる安全・安心の確保を図るため、2024年12月の検討会とりまとめを踏まえ、実効性のある措置を講じていく。

(5) リコール制度の充実・強化

〔実施機関〕 中部運輸局

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施等のため、自動車製作者等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行う。

また、リコール制度の適確な運用のため、自動車不具合情報ホットライン等を活用してユーザーからの情報の収集を推進するとともに、ユーザーに対し、リコール関連情報等の提供に努める。

(6) 自転車の安全性の確保

〔実施機関〕 中部経済産業局 愛知県防災安全局 愛知県警察本部

運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られることから、自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

また、近年、自転車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り、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、薄暮の時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

なお、各施策については、自転車の安全で適正な利用に関する条例に配慮する。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

[実施機関] 愛知県警察本部

ア 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、こども、高齢者、障害者の保護の観点から歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通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、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、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、県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。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する。

無免許運転及び飲酒運転については、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、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締場所の確保が困難な生活道路や相当数の警察官の配置が困難な時間帯においても可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りを推進する。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うほか、運送事業者やその他の事業者について、その背後責任が明らかとなった場合は、関係機関との連携の下、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 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、2026年4月1日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する交通指導取締りを推進し、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(エ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。

(ホ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

[実施機関] 愛知県警察本部

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

悪質かつ危険な運転行為による事故事件に対しては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件を視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナ、ドローン、故障診断装置及び総合図化システム等の捜査支援システムなど科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた捜査を推進する。

エ 自動運転車の事故に関する原因究明に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明に努める。

(3) 暴走族等対策の推進

[実施機関] 中部運輸局 愛知県県民文化局 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

ア 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、暴走族等の追放の促進に関する条例（平成14年愛知県条例第60号）に基づき、暴走を「しない・させない・見に行かない」の3ない運動を強力に推進するなど、暴走族追放気運の高揚を図る。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族加入防止教室を開催するなどの指導の実施等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を創設し、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

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。

イ 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。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

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、妨害運転の適用や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。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、

交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることに鑑み、関係機関・団体で構成される暴走族のいないまちづくり推進協議会が実施する暴走族追放強調月間等における啓発活動を通じ、地域社会が一体となった青少年の非行防止活動を推進する。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全県的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

[実施機関] 愛知県防災安全局 愛知県県民文化局 愛知県保健医療局
愛知県教育委員会 愛知県警察本部 中日本高速道路株式会社

ア 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。

イ 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処するため、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。

ウ 自動体外式除細動器（AED）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

現場においてバイスタンダー^{*15}が応急手当を実施することにより、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等による普及啓発活動を推進する。

このため、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、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、応急手当指導者の育成を積極的に行うほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、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、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）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。

エ 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）の充実のために、県内全ての消防機関において救急救命士を計画的に配置できるための養成を図り、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。

オ 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。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

消防防災ヘリコプターは事故の状況把握、救助を伴う負傷者の搬送に有効であることか

ら、ドクターヘリと連携をしつつ、消防防災ヘリコプターの効果的な運用を図る。

キ 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。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、沿線市町村等と協力して消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、中日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、中日本高速道路株式会社がインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、中日本高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST^{※16}）の整備を図る。

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び交通事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重傷度合いの判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報すること等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP^{※17}）や先進型事故自動緊急通報装置（AACN^{※18}）の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。

(2) 救急医療体制の整備

[実施機関] 愛知県保健医療局

ア 救急医療機関等の整備

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を、初期（第1次）救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保する第2次救急医療体制として病院群輪番制病院を、また、重篤な救急患者を受け入れる第3次救急医療体制として救命救急センターを、より一層充実していく。なお、救命救急センターについては評価を実施することにより、その質の向上を図る。

さらに、救急医療施設から収集した情報を消防機関等へ提供することにより、救急医療体制が有効に運用されるための調整を行う救急医療情報センターの更なる充実を図る。

イ ドクターヘリ事業の推進

交通事故で負傷した患者の救命率向上や後遺症の軽減を図るため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリ2機体制の事業を引き続き運用していく。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

[実施機関] 愛知県防災安全局 愛知県保健医療局

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関への受入れ・連絡体制の明確化等の促進を図る。

7 被害者等支援の充実と推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

[実施機関] 中部運輸局

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者等に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の周知

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による交通事故の被害者等への救済の観点から引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の周知を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のために周知徹底を図る。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

[実施機関] 愛知県県民文化局 愛知県警察本部

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故被害者等に対する円滑かつ適正な相談活動を推進するため、愛知県県民相談・情報センター及び各県民相談室は、市町村、日弁連交通事故相談センター及び交通事故紛争処理センターなど民間の関係機関・団体との連絡協調を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、本県及び市町村の相談員に対し研修等を実施し、相談員の資質の向上を図る。

また、ホームページや広報誌等各種の広報媒体を活用し、交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示を推進する。また、交通安全活動推進センターにおいても交通事故の相談に関する業務を推進する。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

[実施機関] 中部運輸局 愛知県防災安全局 愛知県福祉局 愛知県警察本部

ア 交通事故被害者等への相談対応等の支援

愛知県犯罪被害者等支援条例（令和4年愛知県条例第2号）に基づき、「犯罪被害者等のための総合的対応窓口」において、交通事故被害者等への相談対応を行う。また、交通事故被害者等がいつ、どの支援機関に相談したとしても、必要な支援が途切れることなく、包括的に提供できるよう、愛知県に「犯罪被害者等支援コーディネーター」を配置し、支援全体のハンドリングを行う、多機関ワンストップサービス体制（2025年4月構築）による支援を実施する。

イ 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通遺児等の健全育成及び福祉増進のため遺児手当を支給する。

ウ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れや各種相談機関等を教示し、また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、警察本部の交通捜査課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進する。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなど組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した支援を適切に実施するための教養の強化に努める。

エ 公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。また、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 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

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部
中日本高速道路株式会社 愛知県道路公社 名古屋高速道路公社

ア ITSに関する研究開発の推進

ICTを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(ア) 安全運転の支援

交通の安全性を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ITSの構築を推進する。具体には先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両へ注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能システム等の構築に向けて産学官が連携し研究開発等を行う。特に、①路車連携技術を活用した安全運転支援システムの研究開発、②ASVプロジェクトの研究開発を推進する。

(イ) 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の改善を図るため、新たな技術を活用した交通管制システム等について、必要な調査研究、実証実験等を行い、その結果を踏まえ、新システムの確立、導入に向けた検討を進める。

(ウ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可・確認システム及び実際の通行経路を自動的に把握するモニタリングシステム等の研究開発を推進する。

(エ) 緊急車両の運行支援

緊急通報システム等の交通事故発生時の緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るための検討を進める。

イ 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や変化する交通事情に対応して、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。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進する。

ウ 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

エ 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。

オ 安全な自動運転の社会実装に向けた課題に関する調査研究

自動運転車の実装に当たり課題となり得る道路交通法の規定の有無、対応方法及び自動運転車による道路交通法の具体的な遵守方法等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

カ 交通反則金の納付方法の多様化

クレジットカード納付やペイジー納付等の導入に向け、具体的措置の検討と関係機関との調整等を進め、必要な措置を実施する。

キ その他の研究の推進

多様な側面を有する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、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

[実施機関] 中部地方整備局 愛知県建設局 愛知県警察本部

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によるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同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交通事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による交通事故データベースの充実及びその活用を推進するとともに、車載式の記録装置である事故情報計測・記録装置（EDR）やドライブレコーダー、自動運転車の作動状態記録装置（DSSAD^{*19}）等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進する。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報や成果を広く一般に提供することにより、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献する。

第2章 鉄道交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第1節 鉄道事故のすう勢等

鉄道運転事故における乗客の死者数はゼロであった。

鉄道運転事故全体における近年（2021年度から2024年度）の死者数は、2021年度17人、2022年23人、2023年度26人、2024年度33人と増加傾向である。

第2節 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、次の諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、鉄道運転事故全体の死者数の減少を目指すものとする。

第3節 講じようとする施策

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

1 鉄道交通環境の整備

[実施機関] 中部運輸局

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障害者等を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置(ATS^{*20})等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

[実施機関] 中部運輸局

鉄道運転事故の約9割を占める鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や、踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

〔実施機関〕 名古屋地方気象台 中部運輸局 東海旅客鉄道株式会社

重大な列車事故を未然に防止するため鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士等の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、重大な事故等の発生等の際にも臨時で保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施し充実を図る。

(2) 運転士等の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、乗務員の資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や情報通信技術（ICT）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認するとともに、運輸防災マネジメントの取組も確認することにより、鉄道事業者による防災意識及び自然災害への対応力を向上させ運輸事業者の防災の取組につなげる。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生じるおそれが予測される場合は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

〔実施機関〕 中部運輸局

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

〔実施機関〕 中部運輸局

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）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を推進する。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していく。

6 被害者支援の推進

〔実施機関〕 中部運輸局

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。

また、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

[実施機関] 中部運輸局

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図る。

また、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献する。

8 研究及び技術開発の充実

[実施機関] 中部運輸局

鉄道業界における人手不足も踏まえた鉄道の安全性向上に資する研究及び技術開発を推進する。

具体的には、自動運転等の運行制御に関わる安全性に関する的確な評価を行うための研究等を行うとともに、線路内の支障物検知手法等の安全性向上に資する技術開発の支援を行う。

また、開発された成果について、補助制度を活用しつつ実用化を図る。

第3章 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

第1節 踏切事故のすう勢等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）の近年（2021年度から2024年度）の件数は、2021年度は9件、2022年度は12件、2023年度は17件、2024年度は25件と増加傾向で、4年間の平均は15.8件である。

第2節 交通安全計画における目標

2030年までに踏切事故件数を2025年と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、次の諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、2026年度から2030年度における平均踏切事故件数を2021年度から2025年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指すものとする。

第3節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

〔実施機関〕 中部地方整備局 中部運輸局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局
東海旅客鉄道株式会社

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。

歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、2015年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び2024年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

2 踏切道の統廃合の促進

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 東海旅客鉄道株式会社

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、迂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。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県警察本部 東海旅客鉄道株式会社

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

〔実施機関〕 中部運輸局 愛知県建設局 愛知県都市・交通局 愛知県警察本部
東海旅客鉄道株式会社

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切

信号機の設置や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。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

用語解説

※1 【MaaS】 P 3、P23、P26

Mobility as a Serviceの略

複数の交通手段を組み合わせ、検索・予約・決済などを一括で行えるサービス。

※2 【EBPM】 P 3、P 4

Evidence - Based Policy Makingの略

政策の企画立案を、経験や勘に頼らず、データや客観的な証拠（エビデンス）に基づいて行う政策立案。

※3 【ICT（情報通信技術）】 P 4、P50、P53、P67、P71、P76

Information and Communications Technologyの略

日本では、情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語として当初は「IT」が普及したが、国際的にはICTが広く使用されていることから現在、日本でも「ICT」を用いるケースが多い。

※4 【ハンプ】 P 9、P13、P14、P17、P18、P20、P21

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）。

※5 【スムーズ横断歩道】 P13

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物。

※6 【ETC2.0】 P15、P17、P21、P25、P29

Electronic Toll Collection Systemの略

従来のETCの高速道路利用料金収受機能だけではなく、渋滞回避や安全運転支援などのドライバーに有益な情報を提供するサービス。

※7 【歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）】 P17、P18

Pedestrian Information and Communication Systemsの略

交差点の名称や歩行者用信号機の状況を音声で提供し、安全な交差点の道路横断を支援するシステム。

※8 【道路交通情報通信システム（VICS）】 P21、P25、P29

Vehicle Information and Communication Systemの略

高度道路交通システム（ITS）の一種で、ドライバーの利便性向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をナビゲーションシステム等の車載器へリアルタイムに提供する情報通信システム。

※9【高度道路交通システム（ITS）】P23、P25、P26、P29、P67

Intelligent Transport Systemsの略

情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、交通管理の最適化等を図り、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通し環境保全に寄与するシステム。

※10【新交通管理システム（UTMS）】P23、P25

Universal Traffic Management Systemsの略

光ビーコン等によるきめ細かな情報収集と、それを基にした最適な信号制御、積極的な交通情報の提供が行われることにより、交通流の分散等を通じて交通の安全と円滑化を図るシステム。

※11【信号情報活用運転システム（TSPS）】P25

Traffic Signal Prediction Systemsの略

運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止等を図るシステム。

※12【公共車両優先システム（PTPS）】P26

Public Transportation Priority Systemsの略

バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図るシステム。

※13【先進安全自動車（ASV）】P50、P54、P67

Advanced Safety Vehicleの略

高度道路交通システム（ITS）の一部で、自動車にさまざまな先端技術を用い車両そのものが運転を支援する車両。

※14【OBD検査】P55

自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無に関する検査。

※15【バイスタンダー】P62

救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者等。

※16【現場急行支援システム（FAST）】P63

緊急車両を優先的に走行させる信号制御を行うことで、現場に到着する時間短縮と緊急走行起因の交通事故防止を目的としたシステム。

※17【緊急通報システム（HELP）】P63

運転中の事故等、緊急事態発生時に救援機関へ位置情報通報を発信するシステム。

※18【事故自動通報システム（AACN）】 P63

Advanced Automatic Collision Notificationの略

エアバッグが作動するような大きな事故が発生した際に自動的に救急コールセンターへ通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害の状況を予測することができるシステム。

※19【作動状態記録装置（DSSAD）】 P68

Data Storage for Automated Drivingの略

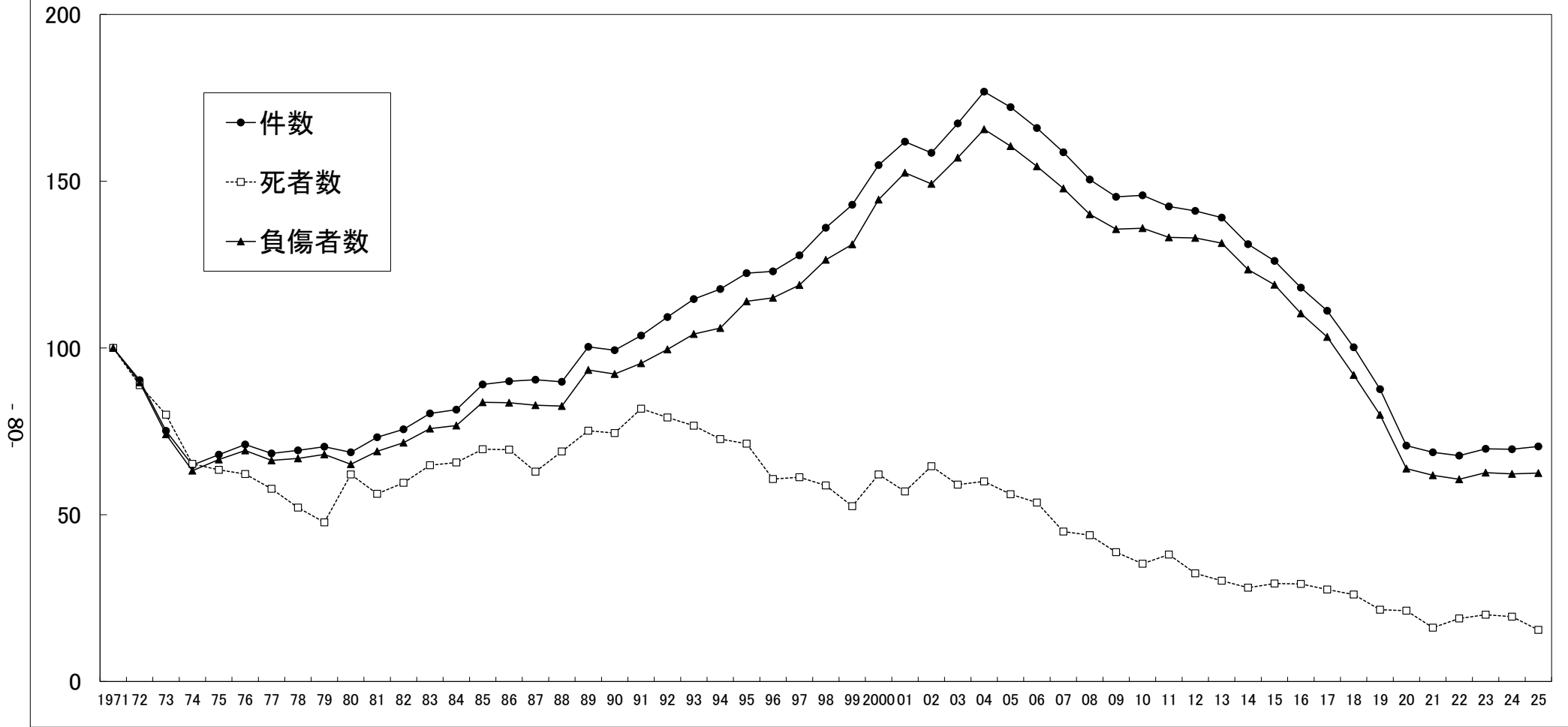
自動運転のためのデータ保存システム。

※20【自動列車停止装置（ATS）】 P70

Automatic Train Stopの略

自動的に列車を減速、又は停止させる装置。

表1 交通事故発生状況の推移(指数グラフ)

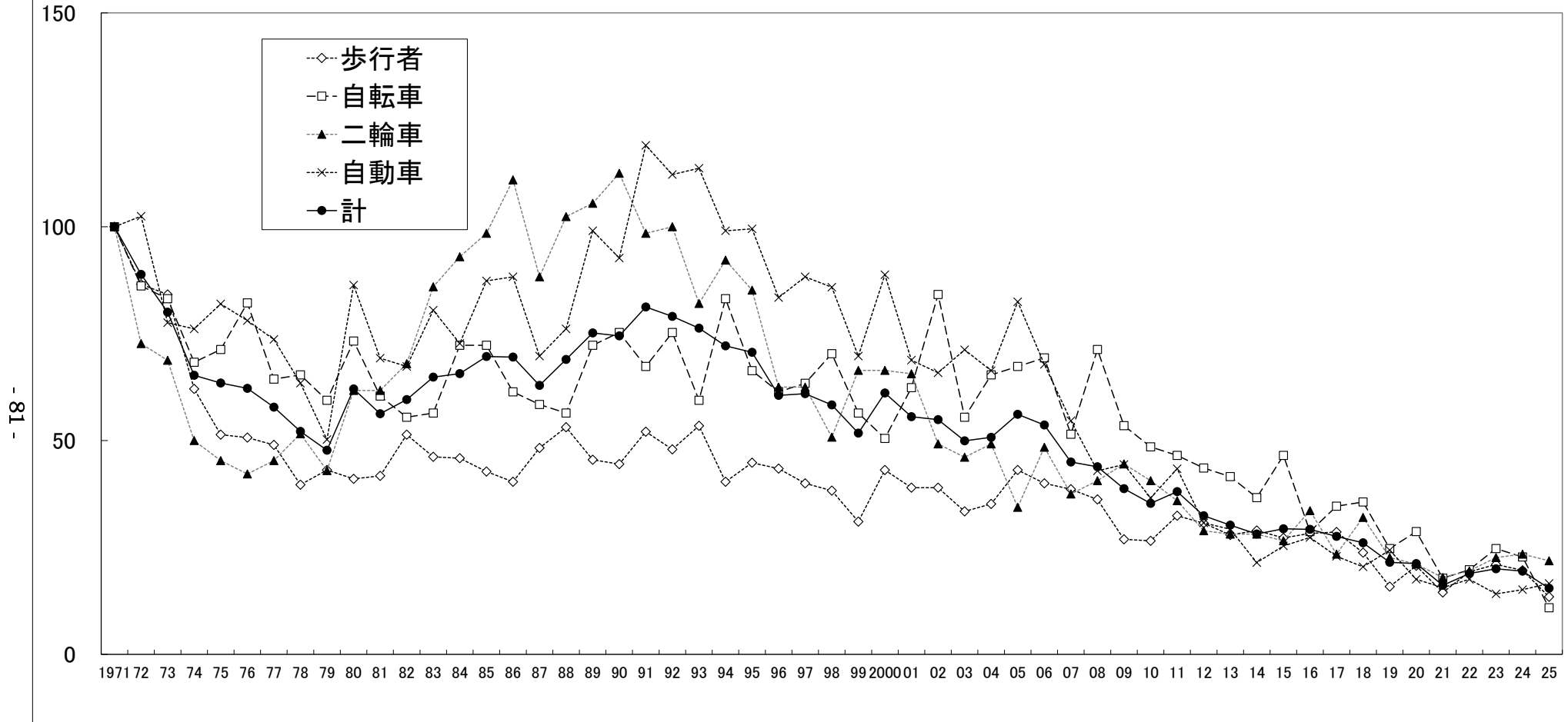


区 分	1971	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
交通事故	件数	35,189	31,796	26,449	22,833	23,932	25,002	24,065	24,384	24,764	24,174	25,766	26,605	28,275	28,678	31,342	31,679	31,831	31,621	35,312	34,949	36,497	38,453	40,351	41,406	43,087	43,278	44,960	47,871	50,295	54,489	56,948	55,781	58,881	62,225	60,592	58,398	55,841	52,954	51,130	51,291	50,117	49,651	48,949	46,131	44,369	41,551	39,115	35,258	30,836	24,879	24,185	23,825	24,547	24,506	24,793	
	死者	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	593	574	556	527	517	440	444	426	381	450	413	468	428	435	407	389	326	318	281	256	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154	117	137	145	141	112	
	負傷者	46,301	41,525	34,312	29,273	30,806	32,063	30,693	30,984	31,519	30,162	31,952	33,156	35,104	35,538	38,767	38,695	38,359	38,243	43,247	42,678	44,173	46,106	48,230	49,059	52,775	53,257	55,036	58,534	60,684	66,884	70,616	69,078	72,715	76,664	74,314	71,510	68,449	64,856	62,795	62,922	61,651	61,576	60,867	57,183	55,070	51,087	47,832	42,548	37,011	29,559	28,631	28,072	28,990	28,822	28,938	
	ワースト順位	4	5	5	7	3	2	2	5	4	2	5	2	2	2	2	1	2	3	3	3	1	2	2	2	2	4	3	2	5	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	7	2	2	2
	(100)	(90)	(75)	(65)	(68)	(71)	(68)	(69)	(70)	(69)	(73)	(76)	(80)	(81)	(89)	(90)	(90)	(90)	(100)	(99)	(104)	(109)	(115)	(118)	(122)	(123)	(128)	(136)	(143)	(155)	(162)	(159)	(167)	(177)	(172)	(166)	(159)	(150)	(145)	(146)	(142)	(141)	(139)	(131)	(126)	(118)	(111)	(100)	(88)	(71)	(69)	(68)	(70)	(70)	(70)		

(注) 1. グラフと()内の数値は、1971年を100とした場合の指数である。

2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

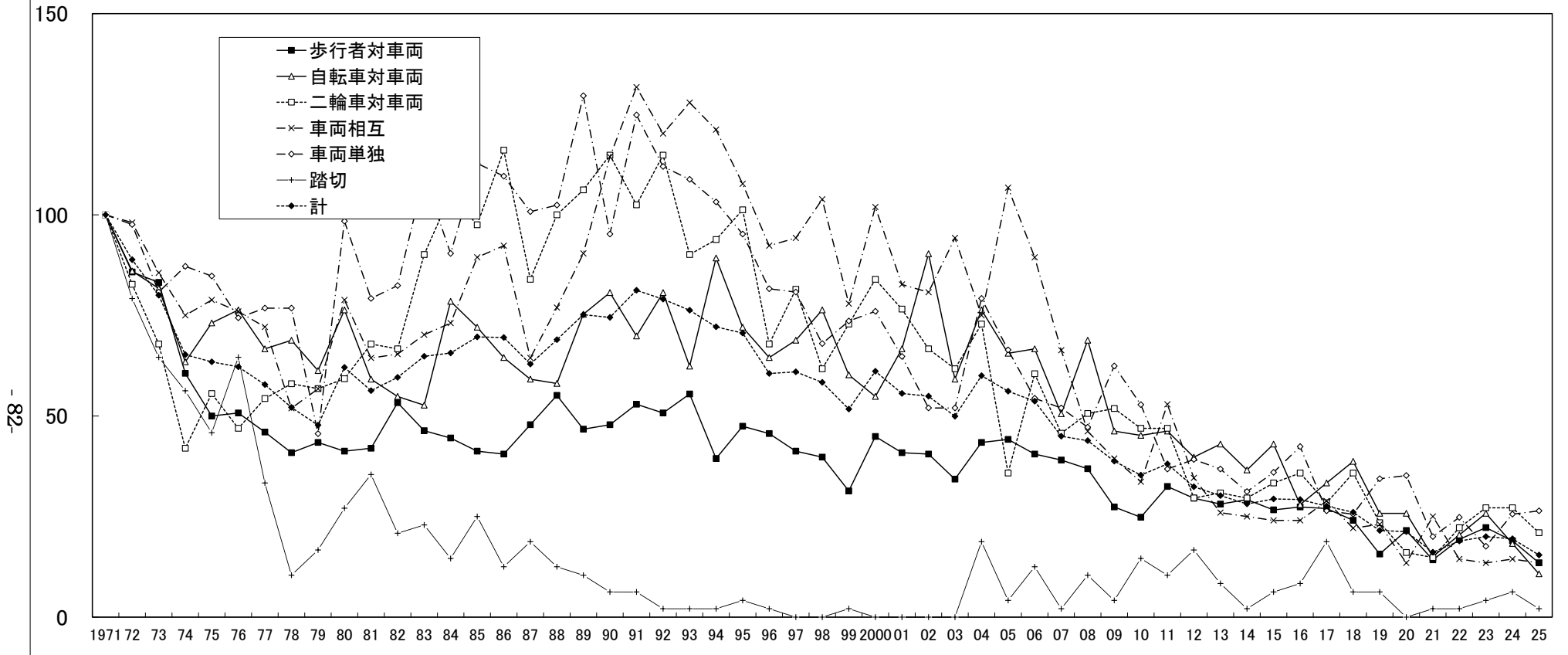
表2 当事者別交通事故死者の推移(指数グラフ)



区	1971	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
歩行者	290	251	244	180	149	147	142	115	125	119	121	149	134	133	124	117	140	154	132	129	151	139	155	117	130	126	116	111	90	125	113	113	97	102	125	116	112	105	78	77	94	89	81	84	79	82	83	69	46	60	42	56	61	57	39
自転車	(100)	(87)	(84)	(62)	(51)	(51)	(49)	(40)	(43)	(41)	(42)	(51)	(46)	(46)	(43)	(40)	(48)	(53)	(46)	(44)	(52)	(48)	(53)	(40)	(45)	(43)	(40)	(38)	(31)	(43)	(39)	(33)	(35)	(43)	(40)	(39)	(36)	(27)	(27)	(32)	(31)	(28)	(29)	(27)	(28)	(29)	(24)	(16)	(21)	(14)	(19)	(20)	(13)		
二輪車	101	87	84	69	72	83	85	66	60	74	61	56	57	73	73	62	59	57	73	76	68	76	60	84	67	62	64	71	57	51	63	85	56	66	68	70	52	72	54	49	47	44	42	37	47	29	35	36	25	29	18	20	25	23	11
自動車	(100)	(86)	(83)	(68)	(71)	(82)	(64)	(65)	(59)	(73)	(60)	(55)	(56)	(72)	(72)	(61)	(58)	(56)	(72)	(75)	(67)	(75)	(59)	(83)	(66)	(61)	(63)	(70)	(56)	(50)	(62)	(84)	(55)	(65)	(67)	(69)	(51)	(71)	(53)	(49)	(47)	(44)	(42)	(37)	(47)	(29)	(35)	(36)	(25)	(29)	(18)	(20)	(25)	(23)	(11)
計	128	93	88	64	58	54	58	66	55	79	79	87	110	119	126	142	113	131	135	144	126	128	105	118	109	80	80	65	85	85	84	63	59	63	44	62	48	52	57	52	46	37	36	36	34	43	30	41	29	27	23	25	29	30	28
目(～23年四輪)	(100)	(73)	(69)	(50)	(45)	(42)	(45)	(32)	(43)	(62)	(62)	(68)	(86)	(93)	(98)	(111)	(88)	(102)	(105)	(113)	(98)	(100)	(82)	(92)	(85)	(63)	(63)	(51)	(66)	(66)	(49)	(46)	(49)	(34)	(48)	(38)	(41)	(45)	(41)	(36)	(29)	(28)	(28)	(27)	(34)	(23)	(32)	(23)	(21)	(18)	(20)	(23)	(22)		
その他	205	210	159	156	168	160	151	130	103	177	142	138	165	149	179	181	143	156	203	190	244	230	233	203	204	171	181	176	143	182	141	135	146	136	169	139	112	88	91	75	89	63	60	44	52	56	47	42	50	36	32	36	29	31	34
計	(100)	(102)	(78)	(76)	(82)	(78)	(74)	(63)	(50)	(86)	(69)	(67)	(80)	(73)	(87)	(88)	(70)	(76)	(99)	(93)	(119)	(112)	(114)	(99)	(100)	(83)	(88)	(86)	(70)	(89)	(69)	(66)	(71)	(66)	(82)	(68)	(55)	(43)	(44)	(37)	(43)	(31)	(29)	(21)	(25)	(27)	(23)	(20)	(24)	(18)	(16)	(18)	(14)	(15)	(17)
計	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	589	573	553	523	512	439	442	423	375	443	403	398	362	368	407	389	326	318	281	256	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154	117	137	145	141	112
計	(100)	(89)	(80)	(65)	(63)	(62)	(58)	(52)	(48)	(62)	(56)	(60)	(65)	(66)	(70)	(70)	(63)	(69)	(75)	(74)	(81)	(79)	(76)	(72)	(71)	(61)	(61)	(58)	(52)	(61)	(56)	(55)	(50)	(51)	(56)	(54)	(45)	(44)	(39)	(35)	(38)	(32)	(30)	(28)	(29)	(28)	(26)	(22)	(21)	(16)	(19)	(20)	(19)	(15)	

(注) 1. グラフと()内の数値は、1971年を100とした場合の指数である。
 2. 数値は、愛知県警察本部調べ。
 3. 1971年～2023年のデータは特殊車両は「その他」に含んでいるが、2024年以降は「自動車」に含むものとする。

表3 事故類型別交通事故死者の推移(指数グラフ)



区 分	1971	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25				
交通事 故類 型別	歩行者対車両	274 (100)	235 (86)	228 (83)	166 (61)	137 (50)	139 (51)	126 (46)	112 (41)	119 (43)	113 (41)	115 (42)	146 (53)	127 (46)	122 (45)	113 (41)	111 (41)	131 (48)	151 (55)	128 (47)	131 (48)	145 (53)	139 (51)	152 (55)	108 (39)	130 (47)	125 (46)	113 (41)	109 (40)	86 (31)	123 (45)	112 (41)	111 (41)	94 (34)	119 (43)	121 (44)	111 (41)	107 (39)	101 (37)	75 (27)	68 (25)	89 (32)	81 (30)	77 (28)	80 (29)	73 (27)	75 (27)	74 (27)	66 (24)	43 (16)	59 (22)	39 (14)	53 (19)	61 (22)	52 (19)	37 (14)			
	自転車対車両	93 (100)	80 (86)	76 (82)	59 (63)	68 (73)	71 (76)	62 (67)	64 (69)	57 (61)	71 (76)	55 (59)	51 (55)	49 (53)	73 (78)	67 (72)	80 (65)	55 (59)	54 (58)	70 (75)	75 (81)	65 (70)	58 (81)	56 (70)	62 (82)	83 (89)	67 (72)	60 (65)	64 (69)	71 (76)	56 (60)	51 (55)	62 (67)	84 (90)	55 (59)	71 (76)	61 (66)	62 (67)	47 (51)	64 (69)	43 (46)	42 (45)	43 (46)	37 (40)	40 (43)	34 (37)	40 (43)	26 (28)	31 (33)	36 (39)	24 (26)	24 (26)	14 (15)	19 (20)	24 (26)	17 (18)	10 (11)		
	二輪車対車両	81 (100)	67 (83)	55 (68)	34 (42)	45 (56)	38 (47)	44 (54)	47 (58)	46 (57)	48 (59)	55 (68)	54 (67)	73 (90)	85 (105)	79 (98)	94 (116)	68 (84)	81 (100)	86 (106)	93 (115)	83 (102)	93 (115)	73 (90)	76 (94)	82 (102)	55 (66)	66 (81)	50 (62)	59 (73)	68 (84)	68 (77)	68 (84)	62 (73)	54 (77)	50 (67)	59 (73)	29 (36)	49 (60)	37 (46)	41 (51)	42 (52)	38 (47)	38 (47)	24 (30)	25 (31)	24 (30)	27 (33)	29 (36)	23 (28)	29 (36)	19 (23)	13 (16)	12 (15)	18 (22)	22 (27)	22 (27)	17 (21)	
	自動車相互	104 (100)	102 (98)	89 (86)	78 (75)	82 (79)	79 (76)	75 (72)	54 (52)	59 (57)	82 (79)	67 (64)	68 (65)	73 (70)	76 (73)	93 (89)	96 (92)	67 (64)	80 (77)	94 (90)	119 (114)	137 (132)	125 (120)	133 (128)	126 (121)	112 (108)	96 (92)	98 (94)	108 (104)	81 (78)	106 (102)	86 (83)	84 (81)	98 (94)	78 (75)	111 (107)	93 (89)	69 (66)	48 (46)	41 (39)	35 (34)	55 (53)	36 (35)	27 (26)	26 (25)	25 (25)	30 (30)	23 (23)	24 (24)	14 (14)	26 (26)	15 (15)	14 (14)	15 (15)	14 (14)				
	車両単独	125 (100)	122 (99)	101 (81)	109 (87)	106 (85)	93 (74)	96 (77)	96 (77)	57 (46)	123 (98)	99 (79)	103 (82)	137 (110)	113 (90)	141 (113)	137 (110)	126 (101)	128 (102)	162 (130)	119 (95)	156 (125)	140 (112)	136 (109)	129 (103)	119 (95)	102 (82)	101 (81)	85 (68)	92 (74)	95 (76)	81 (65)	65 (52)	65 (52)	99 (79)	83 (66)	83 (66)	65 (54)	59 (52)	78 (62)	66 (53)	46 (37)	49 (37)	46 (37)	49 (37)	66 (53)	46 (37)	49 (37)	45 (37)	45 (37)	33 (31)	32 (31)	43 (42)	44 (42)	25 (26)	31 (35)	22 (25)	32 (36)	33 (26)
	踏切	48 (100)	38 (79)	31 (65)	27 (56)	22 (46)	31 (65)	16 (33)	5 (10)	8 (17)	13 (27)	17 (35)	10 (21)	11 (23)	7 (15)	12 (25)	6 (13)	9 (19)	6 (13)	5 (10)	3 (6)	3 (6)	1 (2)	1 (2)	1 (2)	1 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	9 (19)	2 (4)	6 (13)	6 (13)	1 (2)	5 (10)	2 (4)	7 (15)	5 (10)	8 (17)	4 (8)	1 (2)	3 (6)	4 (8)	9 (19)	3 (6)	0 (0)	0 (0)	1 (2)	1 (2)	2 (4)	3 (6)	1 (2)	2 (4)	3 (6)	1 (2)
	計	725 (100)	644 (89)	580 (80)	473 (65)	460 (63)	451 (62)	419 (58)	378 (52)	346 (48)	450 (62)	408 (56)	432 (60)	470 (65)	476 (66)	505 (70)	504 (70)	456 (63)	500 (69)	545 (75)	540 (74)	589 (81)	573 (79)	553 (76)	523 (72)	512 (71)	439 (61)	442 (61)	423 (58)	375 (52)	443 (61)	403 (55)	398 (55)	362 (50)	435 (60)	407 (56)	389 (54)	326 (45)	318 (44)	281 (39)	256 (35)	276 (38)	235 (32)	219 (30)	204 (28)	213 (29)	212 (29)	200 (28)	189 (26)	156 (22)	154 (21)	117 (16)	137 (19)	145 (20)	141 (19)	112 (15)			

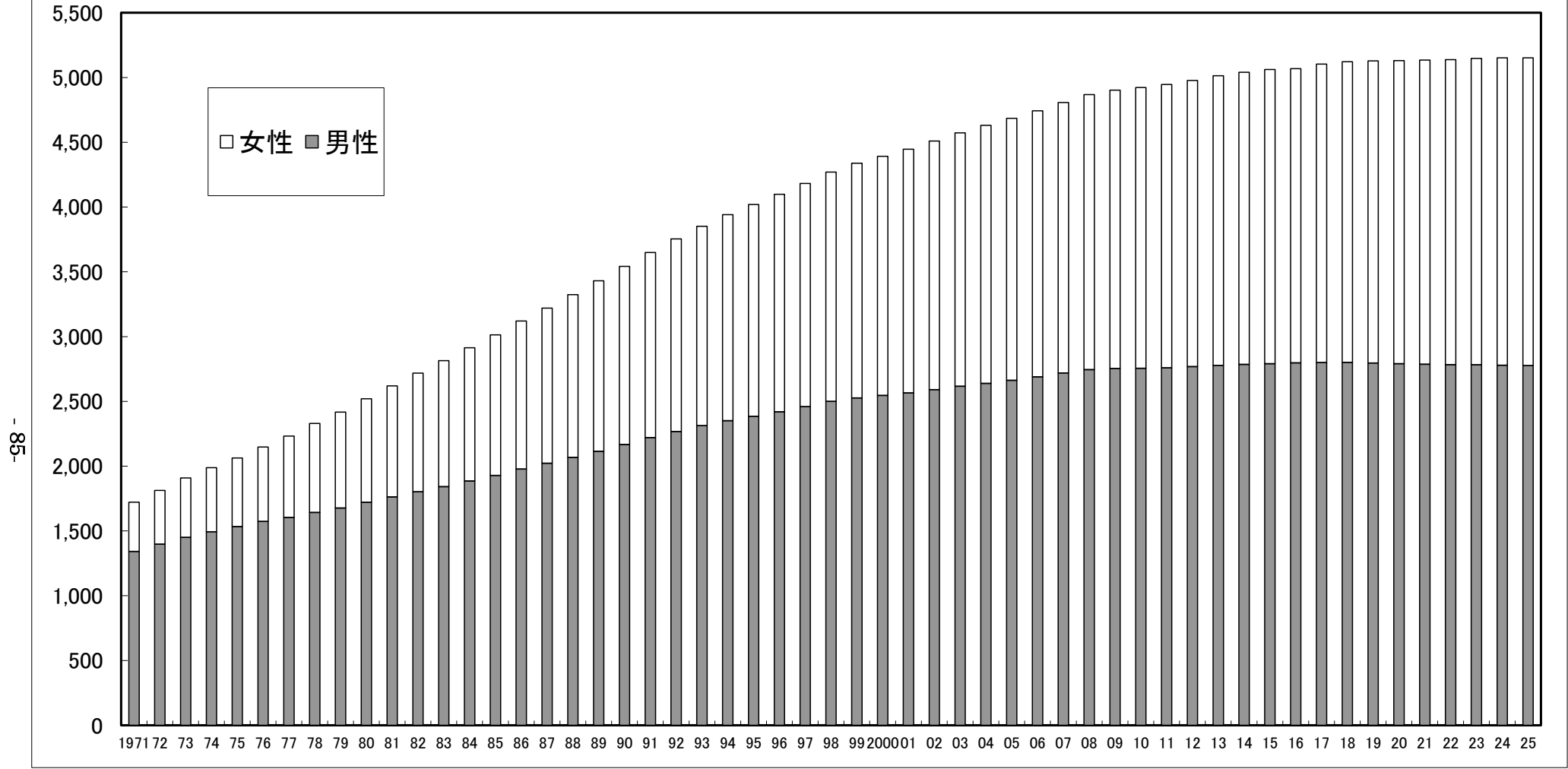
(注) 1. グラフと()内の数値は、1971年を100とした場合の指数である。
 2. 数値は、愛知県警察本部調べ。
 3. 平成25年に、平成3年以降の統計が修正されたが、平成3年から平成16年までの数値については、データがないため修正前数値。

表5 自動車保有台数

区 分	自動車保有台数			一台当たりの人口		
	2021年	2025年	伸び率(%)	2021年	2025年	伸び率(%)
愛 知	5,176,802	5,329,462	2.95	1.5	1.4	△ 3.29
北 海 道	3,780,781	3,799,007	0.48	1.4	1.3	△ 3.98
東 京	4,408,196	4,420,354	0.28	3.2	3.2	△ 0.33
神 奈 川	4,032,723	4,041,226	0.21	2.3	2.3	△ 0.58
大 阪	3,749,021	3,812,874	1.70	2.3	2.3	△ 2.07
兵 庫	3,026,075	3,057,479	1.04	1.8	1.8	△ 1.74
福 岡	3,350,363	3,439,893	2.67	1.5	1.5	△ 3.31

(注)自動車保有台数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会による。
人口は、政府統計の総合窓口の住民基本台帳による。

表6 運転免許保有人口男女別推移

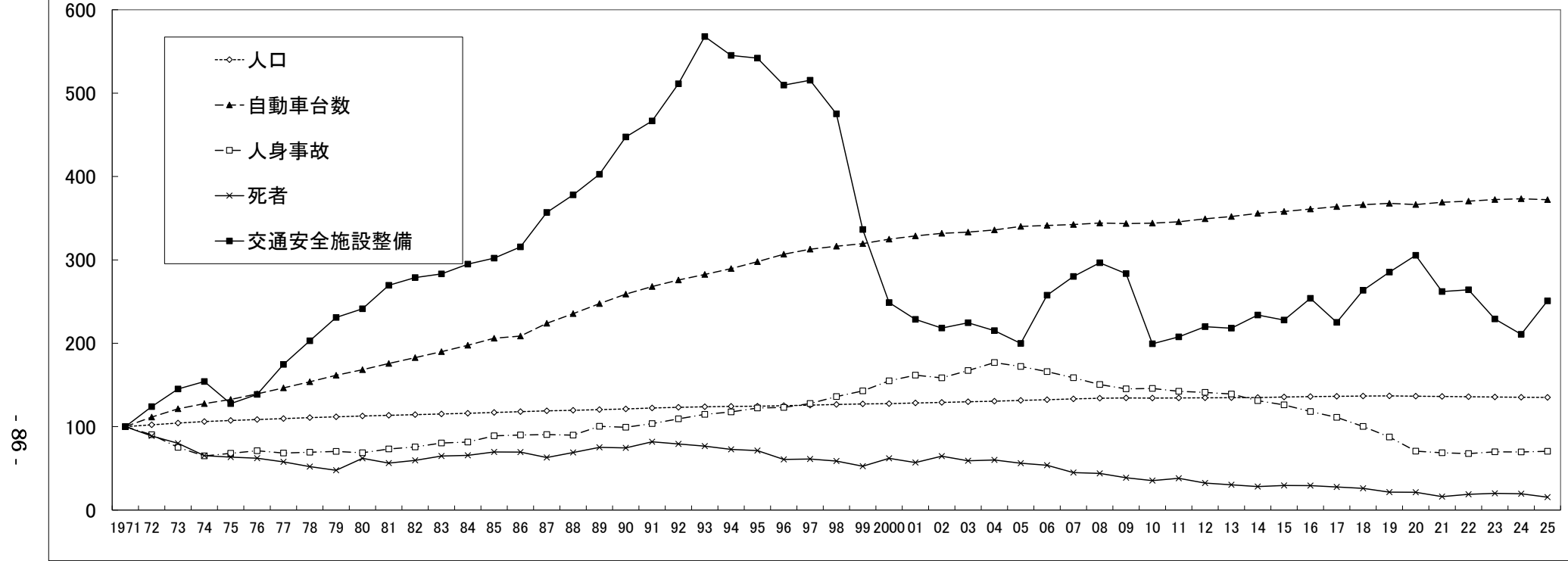


区 分	1971	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
男 性	1,342	1,397	1,450	1,494	1,533	1,573	1,604	1,643	1,677	1,721	1,762	1,802	1,842	1,885	1,928	1,978	2,022	2,067	2,115	2,167	2,220	2,268	2,312	2,351	2,385	2,420	2,459	2,500	2,527	2,546	2,565	2,591	2,616	2,639	2,662	2,689	2,719	2,745	2,754	2,759	2,768	2,778	2,785	2,791	2,797	2,799	2,800	2,796	2,791	2,787	2,783	2,782	2,779	2,776	
	(100)	(104)	(108)	(111)	(114)	(117)	(120)	(122)	(125)	(128)	(131)	(134)	(137)	(140)	(144)	(147)	(151)	(154)	(158)	(161)	(165)	(169)	(172)	(175)	(178)	(180)	(183)	(186)	(188)	(190)	(191)	(193)	(195)	(197)	(198)	(200)	(203)	(205)	(205)	(205)	(206)	(206)	(207)	(208)	(208)	(208)	(209)	(209)	(208)	(208)	(207)	(207)	(207)	(207)	
女 性	380	416	459	494	530	575	628	687	740	799	858	916	972	1,029	1,085	1,142	1,198	1,257	1,316	1,375	1,429	1,486	1,539	1,590	1,634	1,678	1,723	1,770	1,811	1,846	1,881	1,918	1,957	1,991	2,023	2,054	2,088	2,123	2,148	2,168	2,187	2,209	2,235	2,255	2,271	2,271	2,304	2,322	2,332	2,339	2,347	2,355	2,365	2,372	2,375
	(100)	(109)	(121)	(130)	(139)	(151)	(165)	(181)	(195)	(210)	(226)	(241)	(256)	(271)	(286)	(301)	(315)	(331)	(346)	(362)	(376)	(391)	(405)	(418)	(430)	(442)	(453)	(466)	(477)	(486)	(495)	(505)	(515)	(524)	(532)	(541)	(549)	(559)	(565)	(571)	(576)	(581)	(588)	(593)	(598)	(598)	(606)	(611)	(614)	(616)	(618)	(620)	(622)	(624)	(625)
計	1,722	1,813	1,909	1,988	2,063	2,148	2,232	2,330	2,417	2,520	2,620	2,718	2,814	2,914	3,013	3,120	3,220	3,324	3,431	3,542	3,649	3,754	3,851	3,941	4,019	4,098	4,182	4,270	4,338	4,392	4,446	4,509	4,573	4,630	4,685	4,743	4,807	4,868	4,902	4,923	4,946	4,977	5,013	5,040	5,062	5,062	5,104	5,123	5,129	5,131	5,134	5,139	5,148	5,152	5,151
	(100)	(105)	(111)	(115)	(120)	(125)	(130)	(135)	(140)	(146)	(152)	(158)	(163)	(169)	(175)	(181)	(187)	(193)	(199)	(206)	(212)	(218)	(224)	(229)	(233)	(238)	(243)	(248)	(252)	(255)	(258)	(262)	(266)	(269)	(272)	(275)	(279)	(283)	(285)	(286)	(287)	(289)	(291)	(293)	(294)	(294)	(296)	(296)	(298)	(298)	(298)	(298)	(299)	(299)	(299)

(注) 1. グラフと()内の数値は、1971年を100とした場合の指数である。

2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表7 交通安全施設整備事業費等と交通事故の推移(指数グラフ)



区 分	1971	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25			
人口(千人)	5,518	5,635	5,752	5,851	5,924	5,990	6,056	6,117	6,172	6,222	6,265	6,309	6,354	6,401	6,455	6,509	6,560	6,602	6,643	6,689	6,749	6,798	6,830	6,857	6,888	6,902	6,944	6,986	7,019	7,043	7,084	7,122	7,162	7,206	7,254	7,297	7,351	7,398	7,414	7,408	7,420	7,428	7,435	7,445	7,484	7,508	7,526	7,539	7,553	7,542	7,516	7,495	7,477	7,460	7,453			
自動車台数(千台)	1,446	1,611	1,756	1,844	1,918	2,015	2,118	2,224	2,336	2,432	2,541	2,643	2,747	2,857	2,978	3,017	3,237	3,405	3,578	3,743	3,876	3,988	4,086	4,186	4,307	4,435	4,522	4,575	4,620	4,697	4,753	4,798	4,819	4,857	4,919	4,935	4,951	4,978	4,968	4,975	4,998	5,049	5,091	5,145	5,177	5,220	5,262	5,294	5,319	5,329	5,338	5,356	5,384	5,397	5,382			
件数	35,189	31,796	26,449	22,833	23,332	25,002	24,065	24,304	24,764	24,174	25,766	26,605	28,275	28,678	31,342	31,679	31,831	31,621	35,312	34,949	36,497	38,453	40,351	41,406	43,067	43,278	44,960	47,871	50,295	54,489	56,940	55,761	58,881	62,225	60,592	58,396	55,841	52,954	51,130	51,291	50,117	49,651	48,949	46,131	44,369	41,551	39,115	35,258	30,836	24,879	24,185	23,825	24,547	24,506	24,793			
死者	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	593	574	556	527	517	440	444	426	381	450	413	468	428	435	407	389	328	318	281	256	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154	117	137	145	141	112			
負傷者	46,301	41,525	34,312	29,273	30,806	32,063	30,964	31,519	30,162	31,952	33,156	35,104	35,538	38,767	38,695	38,359	38,243	43,247	42,678	44,173	46,106	48,230	49,059	52,775	53,257	55,036	58,534	60,684	66,884	70,616	69,078	72,715	76,664	74,314	71,510	68,449	64,856	62,795	62,922	61,651	61,576	60,867	57,183	55,070	51,087	47,832	42,548	37,011	29,559	28,631	28,072	28,990	28,822	28,938				
10万人当たり死者	13.1	11.4	10.1	8.1	7.8	7.5	6.9	6.2	5.6	7.2	6.5	6.8	7.4	7.4	7.8	7.7	7.0	7.8	8.2	8.1	8.8	8.4	8.1	7.7	7.5	8.4	6.4	6.1	5.4	6.4	5.8	6.6	6.0	6.0	5.6	5.3	4.4	4.3	3.8	3.5	3.7	3.2	2.9	2.7	2.8	2.8	2.7	2.5	2.1	2.0	1.6	1.8	1.9	1.9	1.5			
交通安全施設整備事業費	4,811	5,312	5,800	6,300	4,985	5,780	7,044	8,575	9,850	10,570	12,345	12,876	13,260	14,016	14,569	14,698	16,858	17,312	18,727	20,665	21,412	23,625	26,121	25,558	25,875	24,418	24,959	23,104	16,555	11,195	9,090	9,822	9,836	9,122	8,518	12,150	13,217	14,672	13,343	8,411	9,390	9,769	9,665	10,252	9,418	10,741	8,814	11,186	12,523	13,812	10,955	10,914	8,520	7,319	9,813			
公安委員会	1,379	2,362	3,184	3,243	2,912	2,801	3,764	3,991	4,440	4,366	4,338	4,374	4,272	4,240	4,128	4,834	5,228	6,076	6,191	7,029	7,471	8,017	9,024	8,184	7,666	7,117	6,948	6,304	4,266	4,212	5,067	3,685	4,064	4,190	3,853	3,793	4,120	3,679	4,201	3,926	3,460	3,837	3,838	4,220	4,687	4,977	5,114	5,119	5,131	5,096	5,265	5,431	5,666	5,726	5,711			
総計	6,190	7,674	8,984	9,543	7,897	8,581	10,808	14,930	16,683	17,252	17,532	18,256	18,697	19,532	22,066	23,388	24,918	27,694	28,883	31,842	35,145	33,742	33,541	31,353	31,907	29,408	20,821	15,407	14,157	13,507	13,900	13,312	12,371	15,943	17,337	18,351	17,544	12,337	12,850	13,606	13,503	14,472	14,105	15,718	13,928	16,305	17,654	18,908	16,220	16,345	14,186	13,045	15,524					
計画区分	40,288	61,181	88,420	117,618	162,953	129,078	175,257	229,128	299,218	378,403	447,467	511,668	545,642	509,515	475,336	249,229	229,218	129,078	67,247	22,252	215,200	258,280	296,199	208,220	218,234	228,254	225,200	82,512	68,536	75,320	82,513	228,254	225,200	218,234	228,254	225,200	82,512	68,536	75,320	82,513	228,254	225,200	218,234	228,254	225,200	82,512	68,536	75,320	82,513	228,254	225,200	218,234	228,254	225,200	82,512	68,536	75,320	82,513

(注) 1. グラフと()内の数値は、1971年を100とした場合の指数である。

2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

表8 交通安全施設等整備事業の推移

年度	公安委員会分 ※数値は愛知県警察本部調べ			道路管理者分		
	信号機(基)	道路標識(本)	横断歩道(本)	歩道等 ^{※1} (km)	防護柵 ^{※2} (km)	
1971	1,974	126,760	13,321	1,005	統計データなし	
1972	2,552	199,658	17,214	1,217		
1973	3,203	327,248	21,277	1,466		
1974	3,887	416,963	23,192	1,637		
1975	4,439	467,777	24,553	1,703		
1976	4,950	483,741	25,490	1,841		782
1977	5,463	490,720	27,764	1,936		869
1978	5,833	488,496	30,525	2,054	944	
1979	6,176	493,666	33,606	2,189	1,018	
1980	6,465	504,642	37,410	2,286	1,102	
1981	6,812	540,551	40,283	2,395	1,174	
1982	7,037	561,057	42,778	2,474	1,260	
1983	7,243	582,629	44,770	2,559	1,294	
1984	7,444	593,775	46,928	2,631	1,350	
1985	7,581	609,454	48,870	2,727	1,434	
1986	7,891	644,528	53,157	2,826	1,551	
1987	8,046	656,462	56,930	2,921	1,677	
1988	8,384	667,623	59,307	3,012	1,767	
1989	8,661	677,421	61,266	3,084	1,825	
1990	8,951	689,087	63,158	3,155	1,923	
1991	9,218	695,587	64,759	3,226	1,982	
1992	9,607	705,971	66,950	3,294	2,040	
1993	9,944	713,950	68,708	3,364	2,101	
1994	10,318	718,671	70,538	3,468	2,142	
1995	10,596	723,782	71,982	3,537	2,214	
1996	10,919	551,695	73,593	3,616	2,259	
1997	11,227	533,103	75,284	3,691	2,306	

年度	公安委員会分 ※数値は愛知県警察本部調べ			道路管理者分	
	信号機(基)	道路標識(本)	横断歩道(本)	歩道等 ^{※1} (km)	防護柵 ^{※2} (km)
1998	11,522	527,534	76,491	3,768	2,339
1999	11,664	523,130	77,064	3,810	2,364
2000	11,788	524,980	78,080	3,824	2,381
2001	11,914	519,016	78,789	3,859	2,406
2002	12,250	520,048	79,927	3,892	2,429
2003	12,385	521,291	80,588	3,923	2,453
2004	12,514	525,124	79,433	4,008	2,476
2005	12,680	531,812	80,119	4,037	2,545
2006	12,807	532,889	80,700	4,075	2,557
2007	12,888	561,893	81,276	4,089	2,566
2008	12,966	566,247	81,710	4,116	2,579
2009	13,038	566,766	82,010	4,125	2,591
2010	13,110	566,757	82,537	4,139	2,714
2011	13,177	564,318	82,890	4,151	2,735
2012	14,241	560,608	83,205	4,183	2,757
2013	13,281	555,360	83,205	4,202	2,771
2014	13,322	552,675	83,386	4,226	2,783
2015	13,307	548,005	83,465	4,238	2,807
2016	13,302	545,461	83,562	4,293	2,811
2017	13,310	543,620	83,642	4,286	2,821
2018	13,305	537,697	83,778	4,300	2,824
2019	13,304	534,375	83,919	4,300	2,831
2020	13,245	527,092	84,019	4,304	2,832
2021	13,171	525,153	84,135	4,325	2,842
2022	13,087	523,409	84,283	4,338	2,860
2023	13,004	519,906	84,283	4,345	2,866
2024	12,972	515,899	84,589	4,361	2,872

※1 歩道等には、自転車道を含む。
 ※2 数値は、愛知県道路維持課調べ。