

第11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10次愛知県交通安全計画」の最終年となる2020年は、死者数154人となり、「年間の24時間死者数を155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150人を超える方が交通事故で命を失い、25,000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、第11次交通安全基本計画を策定し、「2025年までに年間の24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000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、2021年度から2025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。

2021年7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

基本構想 .....	1
第1章 道路交通の安全 .....	4
第1節 道路交通の現状・推移 .....	5
1 交通事故の発生状況 .....	5
2 道路交通情勢の推移 .....	7
3 交通安全施設の推移 .....	7
第2節 道路交通の安全についての対策 .....	8
1 交通安全計画における目標 .....	8
2 交通安全対策を考える視点 .....	9
第3節 講じようとする施策 .....	13
1 道路交通環境の整備 .....	13
(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 .....	13
(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 .....	15
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進 .....	15
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進 .....	19
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実 .....	20
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 .....	21
(7) 無電柱化の推進 .....	21
(8) 効果的な交通規制の推進 .....	21
(9) 自転車利用環境の総合的整備 .....	22
(10) 高度道路交通システム（ITS）の活用 .....	23
(11) 交通需要マネジメントの推進 .....	24
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備 .....	25
(13) 総合的な駐車対策の推進 .....	26
(14) 道路交通情報の充実 .....	27
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 .....	28
2 交通安全思想の普及徹底 .....	31
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 .....	31
(2) 効果的な交通安全教育の推進 .....	35
(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 .....	41
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 .....	42

3	安全運転の確保	44
(1)	運転者教育等の充実	44
(2)	運転免許制度の改善	46
(3)	安全運転管理の推進	46
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	47
(5)	交通労働災害の防止等	49
(6)	道路交通に関連する情報の充実	50
4	車両の安全性の確保	52
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	52
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	52
(3)	自動車アセスメント情報の提供等	53
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	54
(5)	リコール制度の充実・強化	55
(6)	自転車の安全性の確保	56
5	道路交通秩序の維持	57
(1)	交通の指導取締りの強化等	57
(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	58
(3)	暴走族等対策の推進	58
6	救助・救急活動の充実	61
(1)	救助・救急体制の整備	61
(2)	救急医療体制の整備	62
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	63
7	被害者支援の充実と推進	64
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	64
(2)	損害賠償の請求についての援助等	64
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	64
8	研究開発及び調査研究の充実	66
(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	66
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	67
第2章	鉄道交通の安全	69
第1節	全国の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	70
第3章	踏切道における交通の安全	74
第1節	全国の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）	81
表 2 当事者別交通事故死者の推移（指数グラフ）	82
表 3 事故類型別交通事故死者の推移（指数グラフ）	83
表 4 年齢別交通事故死者の推移（指数グラフ）	84
表 5 自動車保有台数	85
表 6 運転免許保有人口男女別推移	86
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）	87
表 8 交通安全施設等整備事業の推移	88

# 基本構想

## 1 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10次・50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2020年の154人と、5分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として、毎日のように、新たに交通事故被害者となる方がおり、近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全対策が一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策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、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、更なる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、子供等の交通弱者の安全を、一層確保することが必要となる。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する。

### (3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。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環境を構築することが必要で

ある。

高齢になっても安全に移動できる社会、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」を構築することを目指す。

## 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、強力に推進する。

### (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、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、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。この場合、交通事故被害者等の声を直接県民が聞く機会を増やすことも交通安全意識の高揚には有効である。

さらに、県民自らの意識改革のため、地域の課題を認識し、交通安全に関する各種活動に直接関わり、安全で安心な交通社会の形成に直接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

人間は過失を犯すものとの前提の下で、それらの過失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、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備にあたっては、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などにより、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、歩道等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、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮が必要である。

## 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見られ、自動化・省力化等の進展も

見られる中で、安全が損なわれないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

## (2) 先進技術導入への対応

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

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

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

## (3) 高まる安全性への要請と交通安全

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

## (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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



# 第1章 道路交通の安全

## <道路交通の現状・推移>

### 【交通事故の発生状況】

年間の24時間死者数(2020年) : 154人(第10次計画の目標: 155人以下)

交通事故死傷者数(2020年) : 29,713人( " :39,000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、歩行者約5割、自転車約2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、自転車約2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8割)



## <道路交通の安全についての対策>

### <交通安全計画における目標>

- ② 年間の24時間死者数を125人以下にする。
- ② 交通事故重傷者数を600人以下にする。  
(国の計画を踏まえ、新たに「重傷者数」を目標に設定)



### <交通安全対策を考える視点>

#### <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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

#### <重視すべき視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑦ 交差点対策の推進
- ⑧ 交通安全教育の推進

# 第1節 道路交通の現状・推移

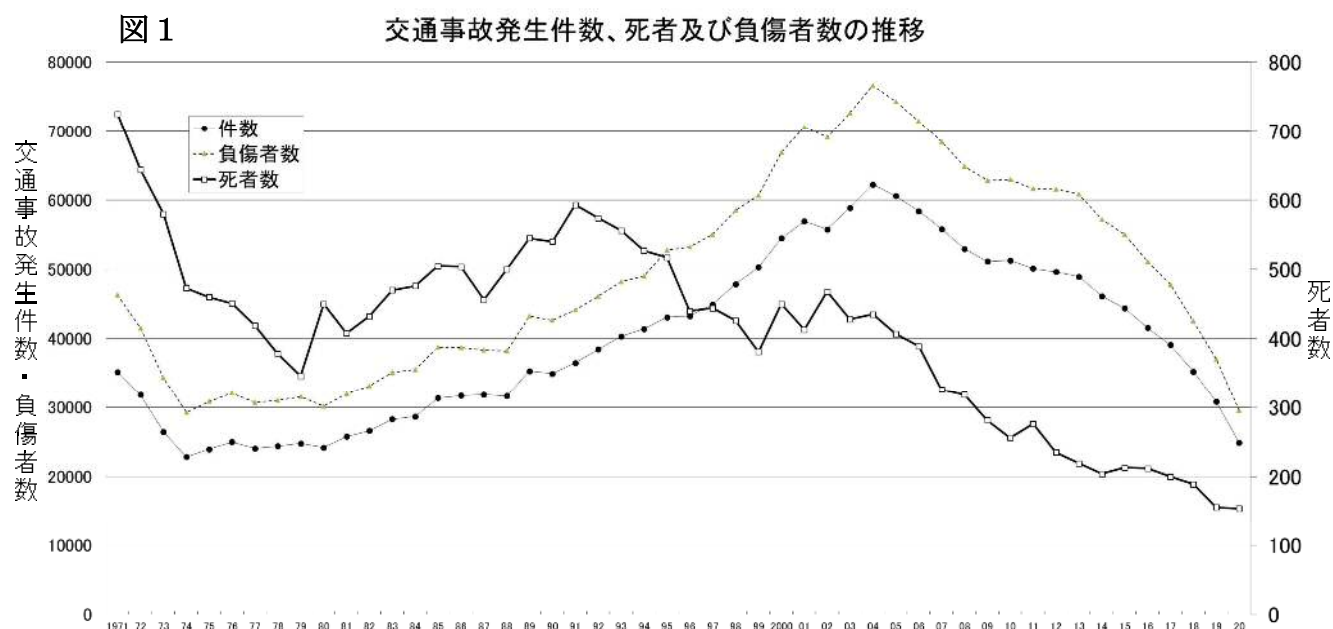
## 1 交通事故の発生状況

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9次愛知県交通安全計画の計画期間（2011年度～2015年度）においては、213人と、ピーク時の4分の1以下まで減少した。

さらに、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、計画の目標を「2020年までに年間の24時間死者数を155人以下、死傷者数を39,000人以下とすることを旨す。」と設定し、最終年である2020年は、死者数154人、死傷者数29,713人となり、いずれの目標も達成することができた。

また、死者数の全国順位では、2003年から2018年まで16年連続していたワースト1位を2019年に返上し、2020年も、2年連続でワースト1位を回避することができた。

一方、人身交通事故件数と負傷者数は、1970年以降、一旦は減少するも、1975年からピークとなる2004年まで増加を続け、ピーク時には、人身交通事故が約62,000件、負傷者数が約76,000人にまで達した。その後、減少傾向で推移し、2020年は、人身交通事故が24,879件、負傷者数が29,559人となった。（図1）



ワースト順位	第1次計画	第2次計画	第3次計画	第4次計画	第5次計画	第6次計画	第7次計画	第8次計画	第9次計画	第10次計画																																										
	4	5	5	7	3	2	2	5	4	2	5	2	2	2	1	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

## 〔交通死亡事故の特徴〕

過去5年（2016年～2020年）の交通死亡事故の特徴

### (1) 高齢者事故の多発（図2）

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5割を超え、高齢者の人口構成比（約3割）の1.5倍以上となっている。さらに、高齢者死者数のうち、歩行者が約5割、自転車が約2割であり、これらの交通弱者と呼ばれる方が合わせて約7割を占めている。また、このうち、自宅から500m以内での死者数が約4割となっている。

### (2) 交差点事故の多発（図3）

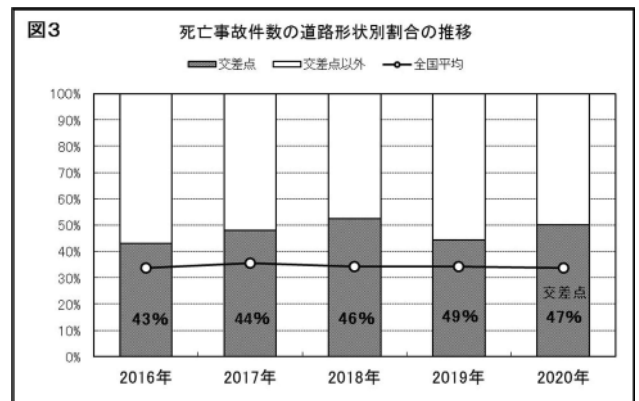
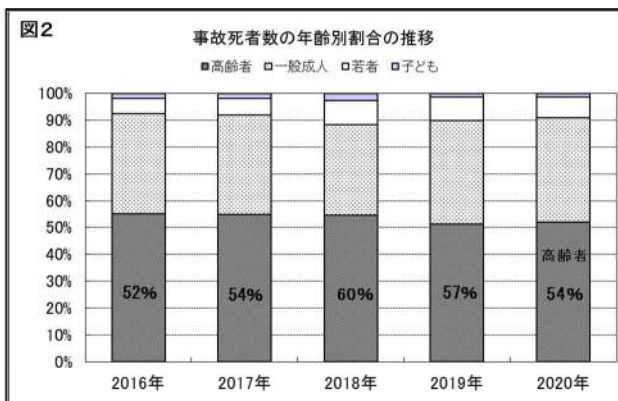
交差点での死亡事故件数は、全死亡事故件数の約5割を占めている。このうち、歩行者が約4割、自転車が約2割を占めており、自転車では、信号無視や一時不停止による自転車側に主な原因がある事故が約4割を占めている。

### (3) ドライバーが原因となる事故の多発（図4）

交通死亡事故の原因は、ドライバー（原付以上）の法令違反によるものが約8割を占めており、このうち、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因するものが、約4割を占めている。

### (4) 飲酒運転による死亡事故（図5）

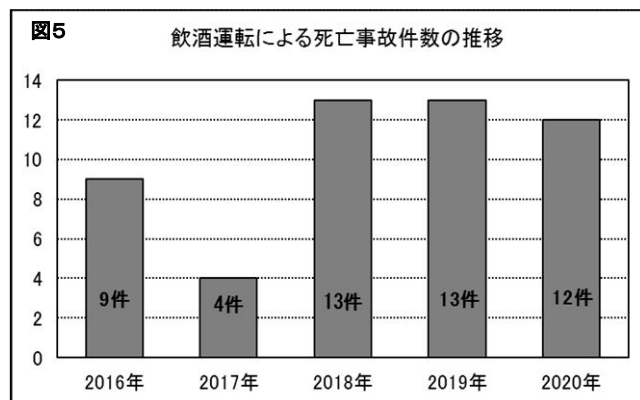
2002年に危険運転致死傷罪が刑法に新設され、以後、飲酒周旋者の罰則新設などの法改正がなされ、2013年には「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」が新設された。これらにより、飲酒運転による死亡事故件数は、概ね減少傾向であったが、2018年以降、増加傾向にある。



**図4 法令違反別(第一原因)の死亡事故件数(2016年～2020年の累計)**

原付以上	重点5態様	信号無視	52	自転車	信号無視	21
		最高速度	47		一時不停止	13
		歩行者妨害等	122		その他	55
		一時不停止	44		小計	89
		酒酔い	0		信号無視	29
	その他	安全不確認等	302	歩行者	横断等	3
		その他	157		その他	46
		小計	724		小計	78
	その他・不明		小計		4	
	計		895	原付以上	724	その他

※飲酒運転(酒気帯び)は、他の法令違反と競合のため、本表に反映されない。



## 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513万人の全国3位であり、65歳以上の高齢者の免許人口は、約110万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

2019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6.7倍、横断歩道は6.3倍と着実な伸びを示している。また、信号灯器のLED化、経過時間表示付き歩行者用灯器、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

2019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3.6倍と着実な伸びを示している。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・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125人以下にする。
- ② 交通事故重傷者数を600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、2025年までに、交通事故による年間の24時間死者数を125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、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少につながるとする国の計画を踏まえ、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を新たに設置し、2025年までに重傷者数を600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
	実数値: 2015年 死者数4,117人、死傷者数670,140人	実数値: 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
	実施値: 2020年 死者数2,839人、死傷者数372,315人	実施値: 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

## 2 交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数、交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には、一定の効果があ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5割を超えており、交差点における死亡事故は、全死亡事故件数の約5割を占めている。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8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、「あおり運転」や「ながらスマホ」が引き起こす事故の重大性、危険性が指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に柔軟に対応するとともに、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的かつ有効と見込まれる対策を推進する。

### (1) 講じようとする施策（8本の柱）

第10次計画で講じた8本の柱となる施策を継続しつつ、現状の課題を踏まえ、各施策の充実強化を図り、関係する機関・団体との緊密な連携の下に取組を推進する。

#### <講じようとする施策（8本の柱）>

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

### (2) 重視すべき視点

「講じようとする施策（8本の柱）」の実施に際し、次の点を重視して対策の推進を図る。

#### ア 高齢者及び子供の安全確保

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

- ・ 歩行及び自転車を交通手段として利用する場合については、歩道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などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい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環境を形成する。

- ・ 高齢者が運転する場合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とともに、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。

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

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

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が2022年6月までに施行されることになっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## イ 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割、自転車が約2割を占め、このうち、歩行者の約5割、自転車の約2割を高齢者が占めている。

歩行者の安全確保については、特に高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

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

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

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

次に、自転車については、自転車の安全利用を促進するため、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な空間の確保を積極的に推進するほか、放置自転車対策として自転車駐輪場等の整備を進める。

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

さらに、自転車の交通ルールやマナー違反が多いことを踏まえ、交通安全教育等の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

## ウ 生活道路における安全確保

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

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

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

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

## エ 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後もサポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの発展や普及、車車間通信、レベル3以上の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など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が必要である。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入をさらに推進していく。また、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、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

## オ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次愛知県交通安全計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>※6</sup>から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められてきた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、交通事故分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なりスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

## カ 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要



であることから、地域の実情を知悉した専門家の知見を、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など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

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

#### キ 交差点对策の推進

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。

#### ク 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

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、幹線道路へ自動車交通を転換させることによる徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、高齢者、障害者、子供等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、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。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30km/hの区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、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、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン※1・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式信号機、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※2）、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。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

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、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

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

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町村、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子供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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、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<sup>※3</sup>の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

#### 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、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS<sup>※2</sup>）、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。

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

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 愛知県道路公社 中日本高速道路株式会社  
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、歩行者、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  
愛知県道路公社 中日本高速道路株式会社 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、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、卓越した事故類型や支配的な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、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 事故危険箇所対策等の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。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11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、信号現示の見直し、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

また、危険な運転を抑制するカラー舗装や路面標示、現道内で構造を改善する1.5車右折帯※<sup>4</sup>や交差点のコンパクト化などの速効対策により、広範かつ機動的な対策の推進を図る。

#### 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は、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、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、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、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) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、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) 一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高規格幹線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交通環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって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、バイパス及び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、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、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事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、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、ワイヤーロープの設置を推進する。

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、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、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、車線規制を伴う工事の夜間実施検討、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<sup>※5</sup>）及びETC2.0<sup>※6</sup>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利用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置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

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。
- (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。
- (ロ) 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。
- (ハ) 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、自転車の通行位置を示す路面標示等の整備を推進する。
- (ニ) 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<sup>※7</sup>、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (ホ) 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、歴史的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 愛知県教育委員会 愛知県警察本部

##### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、2013年にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、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、摩耗等の理由により、その効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

##### 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」等の車両速度の抑制、幹線道路への交通転換、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供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行者空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、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、事故危険箇所等の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 高度道路交通システム（ITS<sup>※</sup>）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・プログラム多段系統化等



の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコン※1の整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS※9）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、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、道路利用者等からの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

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、進行政管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

[実施機関] 中部運輸局 愛知県福祉局 愛知県都市・交通局

#### ア 移動手段の確保・維持

2020年11月に施行された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）等の一部改正に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体による地域公共交通計画の作成、輸送資源の総動員による移動手段の確保、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、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※10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進める。

#### イ 高齢者の移動支援

高齢者の社会参画を促す環境づくりとして、高齢者が自家用車に依存しなくても生活できるよう、地域の実情に応じた市町村の移動支援体制の構築を支援するため、3か年（2020年度から2022年度）にわたりモデル事業を実施する。

また、交通・福祉関係者等で構成するモデル事業の取組を推進するモデル事業推進会議の開催、関係法令や多様な輸送サービスに見識のあるアドバイザーの派遣等を行い、得られた成果を市町村に普及していく。

## ウ 利用者への啓発

移動に制約のある高齢者への支援として、市町村が独自に行う敬老パスや介護タクシー料金の助成といった高齢者外出支援サービスなど、地域の実態に応じて様々な支援が行われている。

このため、毎年発行する「介護保険・高齢者福祉ガイドブック」に市町村等が実施する様々な取組を掲載し、利用者への啓発に努める。

## (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等の改善等、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の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）」に基づく、愛知県無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止等を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組により、本格的な無電柱化を推進する。

## (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・見直しを図るとともに、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。

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、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、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、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに

に、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

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、歩行者の待ち時間の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、公安委員会が行う交通規制の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 愛知県都市・交通局 愛知県建設局 愛知県防災安全局  
愛知県警察本部

### ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、愛知県自転車活用推進計画（2020年2月策定）に基づき、県内市町村に対し「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省、警察庁）の周知を図るなどの技術支援を実施し、ガイドラインに基づく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や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

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

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワーク計画の作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を図るために「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策やルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

さらに、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づいた道路交通環境の整備を推進する。

## 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、自転車駐輪場整備センター等による自転車駐輪場等の整備を促進するとともに、自転車駐輪場を整備する民間事業者を市町村とともに支援することで、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、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輪場の整備を重点的に推進する。

## (10) 高度道路交通システム（ITS<sup>※8</sup>）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  
愛知県道路公社 中日本高速道路株式会社 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、規制情報等道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>※5</sup>）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<sup>※1</sup>、ETC2.0<sup>※6</sup>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<sup>※11</sup>）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

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して新交通管理システム（UTMS<sup>※9</sup>）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

高度道路交通システム（ITS）の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産学行政が連携し研究開発等を行う。

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※12）を始めとする新交通管理システム（UTMS※9）の整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS※8）を推進する。

#### エ ETC2.0※6の展開

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、渋滞と事故を減らす等の取組を推進する。

#### 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交通システム（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※13）を適切に維持管理する。

### (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 公共交通機関利用の促進

自動車と公共交通のバランスがとれたまちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進するため、公共交通ネットワークの確保・充実や、県民・事業者に対する普及啓発活動などにより、公共交通の利用促進に向けた取組を推進する。

そのため、鉄道・バス・タクシー等が相互に連携し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指した取組を進めていく。

また、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。

さらに、公共交通の利便性等を高める取組として、MaaS※10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進める。

#### 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

### 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を確保することとし、南海トラフ地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援・救護活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等の通行を確保するため、高規格幹線道路等の整備を推進するとともに「あいち地震対策アクションプラン」に基づき橋梁の耐震補強、道路斜面の落石等危険箇所対策及び無電柱化を推進する。

### 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安全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等の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、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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交通情報提供の充実

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、光ビーコン<sup>※1</sup>、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、警察や道路管理者、民間事業者が保有する自動車走行履歴（プローブ情報<sup>※11</sup>）から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

### (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。

#### 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り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。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、取締りガイドラインの見直し等適切に対応する。

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

#### 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、駐車マスの拡充や駐車場予約システム等を導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

#### 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・提供体制の充実

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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン<sup>※1</sup>、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・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大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、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、高度道路路交通システム（ITS<sup>※8</sup>）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道路交通情報通信システム（VICS<sup>※5</sup>）やETC2.0<sup>※6</sup>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。

#### イ 高度道路路交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

高度道路路交通システム（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ETC2.0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」（昭和35年法律第105号）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・耐久性に優れた大型固定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等や英語併記が可能な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。

### (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あたっては、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。

この場合、道路占有の許可については、原則として抑制の方針で臨むものとする。

##### (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、実態把握に努め関係機関が連携し、道路管理者による管理権に基づく撤去及び警察の指導取締りを推進し、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掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

##### (ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

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 子供の遊び場等の確保

子供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2025」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。

#### 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、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を推進する。

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かけなど、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等を情報提供する。

[都市公園の現況] (令和2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	3,774	895.55		
	近隣公園	336	579.63		
	地区公園	91	471.77		
都市基幹公園	総合公園	40	801.93		
	運動公園	48	594.53		
特殊公園	風致公園	22	336.04		
	動植物公園	5	165.99		
	歴史公園	21	34.34		
	墓園	12	168.80		
大規模公園	広域公園	10	844.17		
国	営	公	園	1	109.88
緩	衝	緑	地	10	75.48
都	市	緑	地	331	618.61
都	市	林		3	5.79
広	場	公	園	61	5.35
緑		道		64	161.46
合	計	4,829	5,869.32		

## 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면을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のための保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

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、特別活動など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。

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、特別活動など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。

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て自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できる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を前提とした交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育の円滑な実施のための指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び高校生に相当する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。

#### 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、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者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の活用による高度な運転技術、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、社会人を対象とした公民館等の社会教育施設において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、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若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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

## 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スキル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、県及び各市町村は、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活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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。

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、高齢者クラブ、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、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、継続的な交通安全教育の促進に努める。

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ることや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### 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身体障害者に付き添う者を対象とした講習会等の開催に努める。

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど日本の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

## (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あたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解するための、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等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、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、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育に努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体を積極的に活用し、対面によらない交通安全教育や啓発活動を効果的に推進する。

### (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、交通ルールへ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としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定し、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。

また、交通安全運動の実施にあたっては、市町村を始め愛知県交通安全推進協議会実施機関・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、出発式等により盛り上げを図り、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な運動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、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。

また、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。

さらに、事後に運動の効果を検証、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 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道の手前に設置されている「横断歩道又は自転車横断帯あり」（い

わゆるダイヤモンドをいう。)に対する啓発活動を推進するとともに、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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

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

(ウ) 参加体験型の出張講座において、安全な横断方法を体験学習できる装置(シミュレータ)を活用し、各地域における交差点事故の発生状況、交差点事故の特徴など交差点の危険性を理解させるとともに交差点における安全な行動の啓発を図る。

#### エ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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、シートベルトの着用を呼びかける広報啓発活動を推進する。

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

さらに、自転車・二輪車安全利用の日（毎月10日）、自転車・二輪車安全利用月間（5月）には、自転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。

#### オ 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」（昭和35年法律第105号）の改正により、シートベルトの全席着用徹底が義務化され、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（2020年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、本県では、運転席98.0%（全国99.0%）、助手席96.7%（全国96.5%）、後部席42.9%（全国40.3%）（警視庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月20日）及び同着用徹底強化旬間（2月11日～20日）における取組の活性化を図るとともに、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し、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。

#### カ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートについては、非着用時の交通事故における致死率が着用時に比べて高いため、1999年の「道路交通法」（昭和35年法律第105号）の改正により、6歳未満の幼児を乗車させる際は、チャイルドシートを使用することが義務化されたところであるが、さらに、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に、着用推進シンボル

マーク等を活用しつつ、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「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月20日）及び同着用徹底強化旬間（2月11日～20日）における取組の活性化を図るほか、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（2019年6月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満88.1%（全国70.5%）（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））。

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

また、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。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size<sup>※14</sup>）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、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。

#### キ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品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。

#### ク 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

スの普及啓発に努めるなど、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。

#### ケ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、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。

(ア) 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、子供の交通事故防止、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。

また、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。

(イ) 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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、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盛り上げを図る。

#### コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢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

自動車への保護意識を高めるように努める。

- (イ) 夕暮れの時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主要原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなど自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪車運転者の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解促進に努める。
- (エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、日常点検を確実に行うほか、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。
- (オ) 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媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (キ) 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、討論会等を通じて、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。

#### サ 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 愛知県福祉局 愛知県県民文化局  
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ために、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など、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。

特に、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。

さらに、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、幼児・児童・生徒等への交通安全教育の一層の推進を図る。

## (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〕 愛知県建設局 愛知県防災安全局 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、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等を含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

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

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、講習施設・設備の拡充を図るほか、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、飲酒運転の再発を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や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

運転適正検査により、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とともに、民間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術に着目したきめ細やかな講習を実施するとともに、より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等を通じて、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) 改正道路交通法の円滑な施行

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制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定する等の限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部改正する法律（令和2年法律第42号）が2022年6月までに施行されることとされているため、改正法の適切かつ円滑な施行に向けた準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体等が連携し、運転経歴証明書制度の周知に努める。

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 シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、愛知県交通安全推進協議会が定める「シートベルト・チャイルドシートの日」（毎月20日）及び同着用徹底強化旬間（2月11日～20日）における取組の活性化を図るほか、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

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効果的な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動者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。

### (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しているか検証を行い、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、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

### (3) 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、映像記録型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。

#### (4) 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、事業者による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 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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、携帯電話で通話したりしながら運転する「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 情報通信技術（ICT※15）・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※16）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、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能な情報通信技術（ICT※15）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 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

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事故の増加を踏まえ、高齢運転者による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事故防止の取組を実施する。

#### オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎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。

さらに、2016年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故防止を図るためのフォローアップを行いながら対策を推進する。

#### 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、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。

2021年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、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つつ、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。

### (5) 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。

- ・事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立
- ・疲労等による交通労働災害防止のための睡眠時間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
- ・雇入れ時、日常における安全教育、安全情報の提供等
- ・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
- ・交通労働災害防止大会の開催等による交通労働災害防止に対する意識の高揚
- ・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

### (6) 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、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間の情報の共有や情報通信技術（ICT<sup>※15</sup>）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] 中部運輸局 愛知県経済産業局 愛知県防災安全局 愛知県警察本部

#### ア 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死亡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プロジェクトチームにおいて、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。

#### イ 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、2020年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、①事故実態の把握・分析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

安全基準の拡充・強化については、車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）について、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

#### ウ 先進安全自動車（ASV※16）の開発・普及の促進

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。

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

ペダルの踏み間違いなどの運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

### (2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

[実施機関] 中部地方整備局 中部運輸局 愛知県経済産業局

## 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2025年の社会実装を目標とした限定地域での無人自動運転移動サービスの全国普及に向け、実証実験の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) 具体的なビジネスモデルを想定し、社会実装を技術面、運用面の両面から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、自動運転の実証実験において、県民を対象としたモニター試乗の機会を設けるなど、社会的受容性の醸成を図る。

(イ) 「あいち自動運転推進コンソーシアム」において、自動運転の実証実験を希望する企業・大学等と、実証実験フィールドの提供とともに、将来、自動運転を導入した地域づくりを推進する県内市町村とのマッチングを実施し、県内各所における実証実験を支援する。また、「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

2020年3月に高速道路等における渋滞時において作動する車線維持機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入したところであるが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能について基準策定を進める。

## ウ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

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

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

## オ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

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及び再発防止に努める。

## (3) 自動車アセスメント情報の提供等

[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

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD<sup>※17</sup>）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

##### イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査等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、型式指定後の監査を実施する。

##### ウ 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」を全県的に展開し、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。

(ロ) 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。

(ハ) 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。

(ニ) 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。

(5) リコール制度の充実・強化

〔実施機関〕 中部運輸局

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、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、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

## (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

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とともに、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、灯火の取付けの徹底と反射器材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) 交通の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指導取締りの強化等

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

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### (ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子供、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りに努め、交通事故に直結する横断歩行者妨害、信号無視、一時不停止等の交差点関連違反に対する指導取締りを強化する。

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り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。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、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い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、これらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

#### (ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

#### イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化

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運転死傷処罰法第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レーザスキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、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科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

### 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年条例第60号）を効果的運用するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の

実態が的確に広報されるよう努めるなど広報活動を積極的に行う。

また、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 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

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あたっては、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あたっては、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・団体が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ることがないように、「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] 愛知県保健医療局 愛知県防災安全局 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<sup>※18</sup>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・救急資機材の整備の推進

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

ヘリコプターは事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの効果的な連携を含めて、救急業務における愛知県防災ヘリコプター「わかしゃち」の運用体制の充実を図る。

#### 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<sup>※19</sup>）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整備

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、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示させるための自動通報などにより緊急車両の迅速な現場急行を可能する緊急通報システム（HELP<sup>※20</sup>）や事故自動通報システム（ACN<sup>※21</sup>）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

## (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事業を引き続き推進する。

### (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

[実施機関] 愛知県保健医療局 愛知県防災安全局

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

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを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）車両の運行防止を徹底する。

### (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、救済制度の教示や交通被害相談アドバイザーによる交通事故相談活動を推進する。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) 交通事故被害者支援の充実強化

[実施機関] 中部運輸局 愛知県福祉局 愛知県警察本部

#### ア 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。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

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、刑事手続きの流れ等をまとめた被害者の手引等を作成し、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、警察本部の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対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

#### ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保のため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、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（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）等を図る。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など、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進める。

## 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 高度道路交通システム（ITS※8）に関する研究開発の推進

最先端の情報通信技術（ICT※15）を用いて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) 交通情報の高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進する。

なお、「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、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

##### (イ) 安全運転の支援

高度道路交通システム（ITS）の高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産学行政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、②先進安全自動車（ASV※16）プロジェクトの研究開発を推進する。

##### (ウ) 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、次の研究開発を行う。

- ① 公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
- ② 車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
- ③ 交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発
- ④ ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発及びその実現

##### (エ) 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、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(オ) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

(カ) 研究成果の普及・啓発

産学行政が連携して高度道路交通システム（ITS<sub>※38</sub>）に関する研究成果の普及を図ることにより、更なる研究開発を促進する。

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。

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、各種の対策により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 その他研究の推進

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新たな交通事故データベースの構築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イベントデータレコーダー（EDR<sub>※22</sub>）やドライブレコーダー、作動状態記録装置（DSSAD



※23) 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・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の向上を図る。

## 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 全国の鉄道事故のすう勢等

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、2020年は518件であった。

また、2020年の死者数は245人であり、負傷者数は202人であった。

なお、2005年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、2006年から2020年までは乗客の死亡事故は発生していない。

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、2020年は116件であり、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約7割と高い割合を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

### 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 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、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む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に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、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、ホームでの接触事故等の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※<sup>24</sup>）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

運転事故の約9割を占める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〕 中部運輸局 名古屋地方気象台 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、定期的に又は重大な事故等の発生を契機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、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時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するなど、保安監査の充実を図る。

### (2) 運転士の資質の保持

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、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<sub>※15</sub>）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、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。

### (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ずるおそれが予測されるときは、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 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。

#### 5 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。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。

#### 6 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。

## 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3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 全国の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をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、2020年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

また、近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、③原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

### 第2節 交通安全計画における目標

2025年までに踏切事故件数を2020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、2025年までに踏切事故件数を2020年と比較して約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の促進

〔実施機関〕 中部運輸局 中部地方整備局 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あたっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「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や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、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など、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を踏まえ、軌道の平滑化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。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

## 2 踏切保安設備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、う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。

## 3 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、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

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。

#### 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、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。

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 【光ビーコン】 P13、P20、P23、P25、P27

交差点などに設置された、光を用いて車載機との双方向通信を行うもの。車両の存在を感知する車両感知器としての機能も持っている。

※2 【歩行者等支援情報通信システム（高度化P I C S）】 P13、P14

Pedestrian Information Communicationの略

交差点の歩行者信号の状況を音声などで伝達して安全な道路横断を支援するシステム。

※3 【ライジングボラード】 P14

円筒形のボラード（車止め）が機械式で昇降するもの。

※4 【1.5車右折帯】 P16

直進車線と右折車線の境界標示を施さず、右折車線相当の通行帯を確保するよう、ふくらみを持たせたもの。

※5 【道路交通情報通信システム（V I C S）】 P17、P23、P27

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。

※6 【E T C 2.0】 P17、P23、P24、P27

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 【ペDESTリアンデッキ】 P18

歩行者専用道。歩行者のための広場。

※8 【高度道路交通システム（I T S）】 P19、P23、P24、P27、P66、P67

Intelligent Transport Systemsの略

情報技術を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決を図る新

しい交通システム。

※9 【新交通管理システム（UTMS）】 P20、P23、P24

Universal Traffic Management Systemの略

光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム。

※10 【MaaS】 P20、P24

Mobility as a Serviceの略

出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせて一つの移動サービスとして捉えるもの。

※11 【自動車走行履歴（プローブ情報）】 P23、P25

自動車が走行した位置や車速などの情報。

※12 【信号情報活用支援システム（TSPS）】 P24

Traffic Signal Prediction Systemsの略

光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム。

※13 【公共車両優先システム（PTPS）】 P24

Public Transportation Priority Systemの略

大量公共交通機関であるバス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させるシステム。

※14 【i-Size】 P39

イギリスで施行されたチャイルドシートの新たな安全基準。

側面衝突時における子どもの保護強化のため、製品の承認に際し、側面衝突テストを導入。

日本では、平成26年に側面衝突試験が導入され安全基準として用いている。

※15 【情報通信技術（ICT）】 P48、P51、P66、P72

Information & 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を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。

※16 【先進安全自動車（ASV）】 P52、P66

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。

※17【車載式故障診断装置（OBD）】P54

On-Board Diagnosticsの略

エンジンやトランスミッションなどの電子制御装置内部に搭載された故障診断機能。

※18【バイスタンダー】P61

救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者等。

※19【現場急行支援システム（FAST）】P62

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。

※20【緊急通報システム（HELP）】P62

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。

※21【事故自動通報システム（ACN）】P62

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するシステム。

※22【イベントデータレコーダー（EDR）】P67

Event Data Recorderの略

衝突時のエアバッグ作動等を条件に事故時の車両のスピード、ブレーキの作動の有無等を記録する車載装置。

※23【作動状態記録装置（DSAD）】P67

Data Storage for Automated Drivingの略

自動運転のためのデータ保存システム。

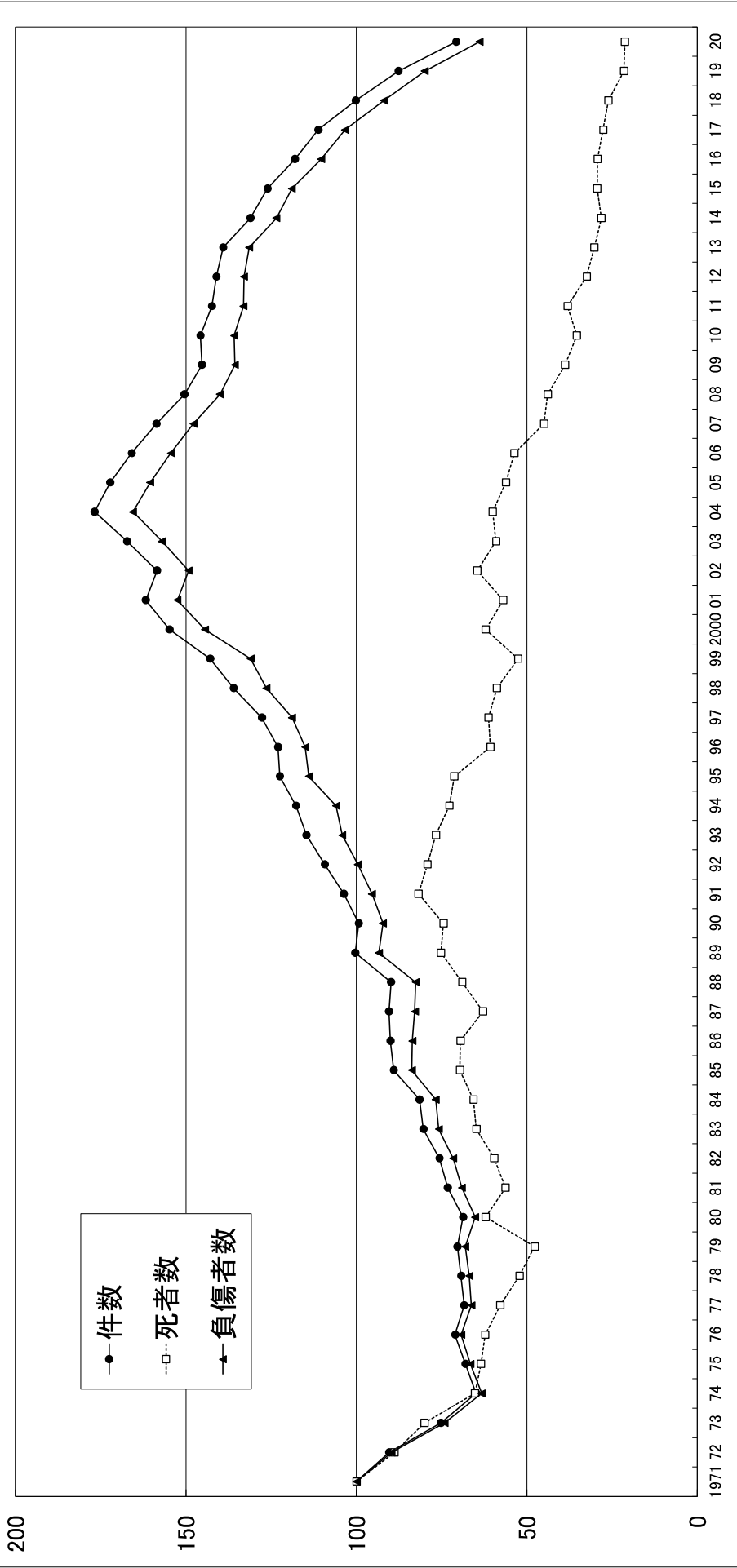
※24【自動列車停止装置（ATS）】P71

Automatic Train Stopの略

自動的に列車を減速、又は停止させる装置。

# 参 考 资 料

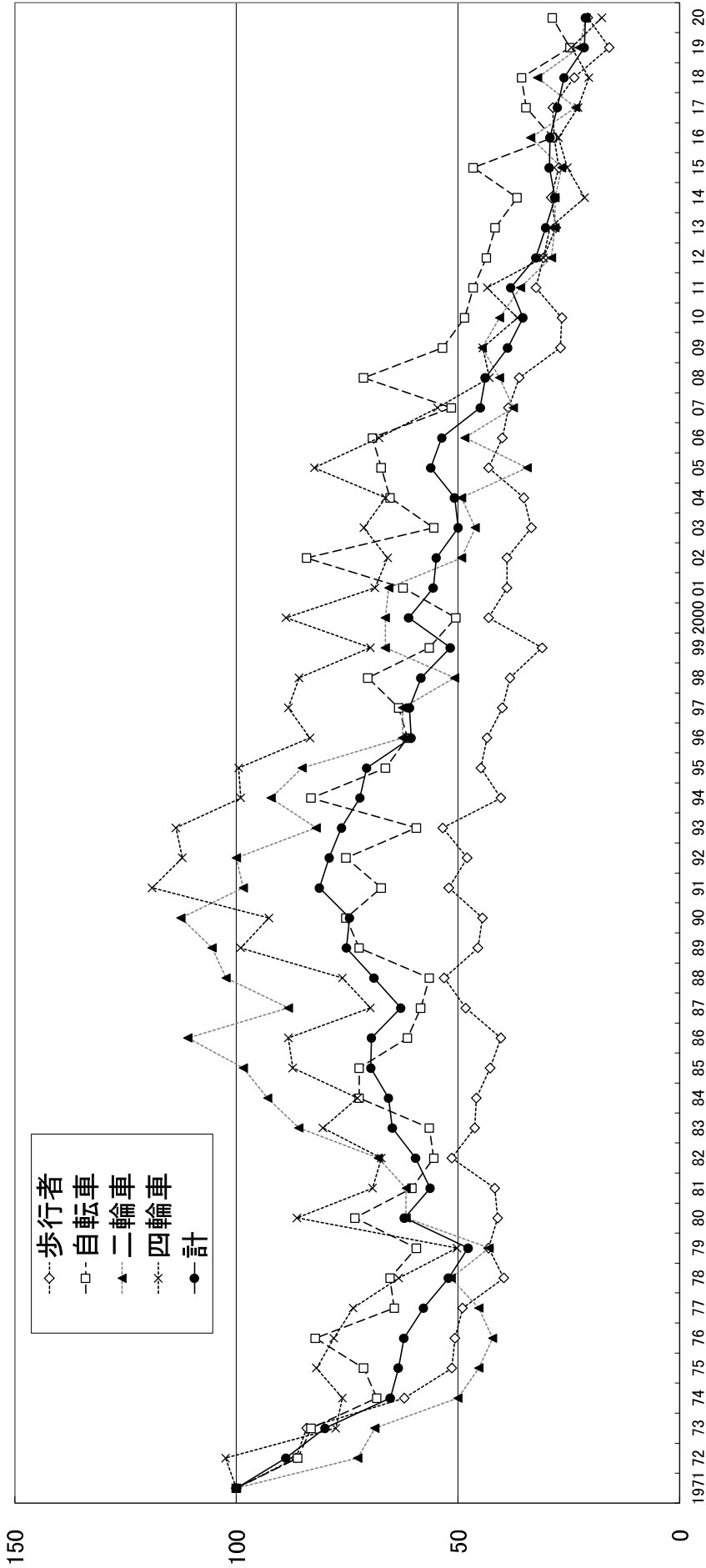
表1 交通事故発生状況の推移(指数グラフ)



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
件数	35,188	37,796	26,449	22,833	23,932	25,002	24,065	24,394	24,764	24,174	25,766	26,005	28,275	28,678	31,342	31,679	31,831	31,621	33,312	34,449	36,497	36,453	40,351	41,406	43,087	43,278	44,990	47,571	50,295	54,489	56,948	55,781	53,881	62,229	60,592	63,398	55,841	62,954	51,330	51,281	60,177	49,651	46,949	46,131	44,369	41,551	38,115	35,258	30,336	24,879
死者	(100)	(90)	(75)	(65)	(68)	(71)	(68)	(69)	(70)	(69)	(73)	(76)	(80)	(81)	(89)	(90)	(90)	(90)	(90)	(100)	(99)	(104)	(109)	(115)	(118)	(122)	(123)	(128)	(136)	(143)	(155)	(162)	(159)	(167)	(177)	(172)	(166)	(159)	(146)	(142)	(141)	(133)	(131)	(126)	(118)	(111)	(100)	(88)	(71)	
死傷者	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	466	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
ワースト順位	4	5	5	7	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
備考	46,307	41,525	44,312	28,273	30,806	30,863	30,863	30,064	31,519	30,162	31,952	33,156	35,004	35,539	38,787	38,695	38,959	39,243	43,247	42,878	44,173	46,108	48,200	49,059	52,775	53,257	55,036	55,534	60,884	66,884	70,616	69,078	72,715	76,664	74,344	71,510	68,449	64,658	62,765	62,922	61,651	61,578	60,665	57,183	55,070	51,087	47,832	42,548	37,011	29,559

(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の数値である。  
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)



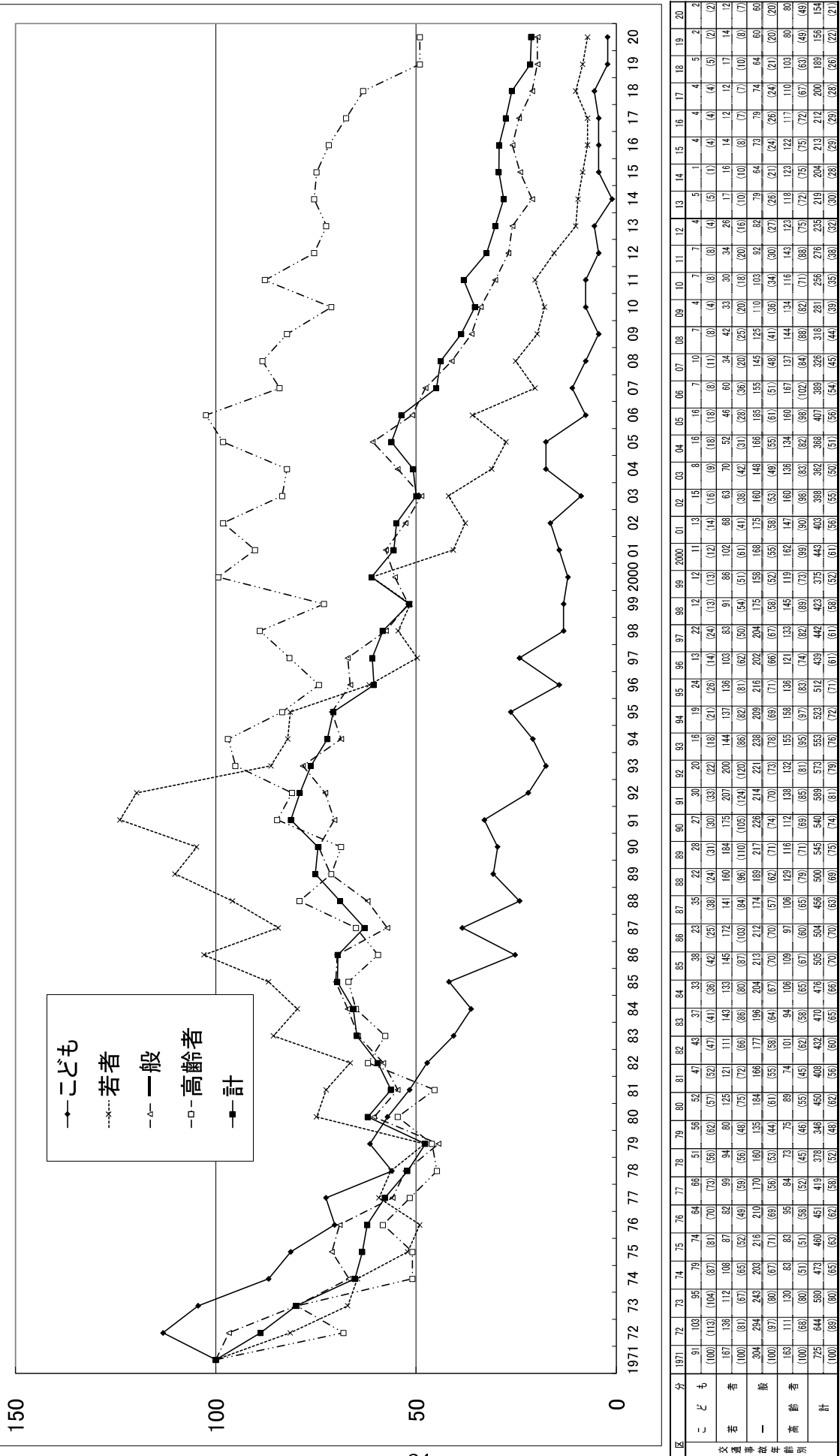
区分	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
歩行者	230	251	244	180	149	147	142	115	125	118	121	148	134	133	124	117	140	154	132	129	151	139	155	117	130	128	116	111	90	728	113	113	97	102	125	116	112	105	78	77	94	88	81	84	79	82	83	86	46	60			
自転車	101	87	84	69	72	83	65	66	60	74	61	56	57	73	72	62	39	57	73	76	68	76	60	84	57	82	64	71	57	51	63	85	36	66	69	70	52	72	54	49	41	44	42	37	47	29	35	36	25	29			
二輪車	128	93	88	64	58	54	58	66	55	79	79	110	119	126	142	113	131	135	144	126	128	105	118	109	80	80	65	85	84	63	39	63	44	62	48	52	46	37	36	36	34	43	30	41	29	27	27	27	27	27	27	27	27
四輪車	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	36		
その他	1	3	5	4	13	7	3	1	3	1	5	2	4	2	3	2	1	2	2	1	0	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	2	4	1	1	2	1	2	1	2	1	2	0	3	1	2	5	1	6	2	2		
計	725	644	580	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	505	504	456	500	545	540	589	573	555	523	512	439	442	423	375	443	403	398	362	386	407	389	326	318	281	256	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154	154		
交通警察本部	100	88	80	65	63	62	59	52	48	67	56	60	65	66	70	70	63	69	75	74	81	79	76	72	71	61	58	52	61	56	55	50	51	56	54	45	44	38	35	38	32	30	28	29	29	28	26	22	21	21			

(注) 1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の数値である。  
2. 数値は、愛知県警察本部調べ。





表4 年齢別交通事故死者の推移(指数グラフ)



(注)1. グラフと( )内の数値は、昭和46年を100とした場合の数値である。  
2. 数値は、愛知県警察本部調べ。

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		
	2015年	2020年	伸び率(%)	2015年	2020年	伸び率(%)
北 海 道	3,739,544	3,799,007	1.59	1.4	1.4	△ 3.70
東 京	4,425,332	4,420,354	△ 0.11	3.1	3.1	2.48
神 奈 川	4,005,762	4,041,226	0.89	2.3	2.3	△ 0.88
愛 知	5,176,802	5,329,462	2.95	1.4	1.4	△ 1.68
大 阪	3,749,021	3,812,874	1.70	2.4	2.3	△ 1.56
兵 庫	3,026,075	3,057,479	1.04	1.8	1.8	△ 0.81
福 岡	3,350,363	3,439,893	2.67	1.5	1.5	△ 2.11

(注)数値は、自動車保有車両数月報(国土交通省)による。

表6 運転免許保有人口男女別推移

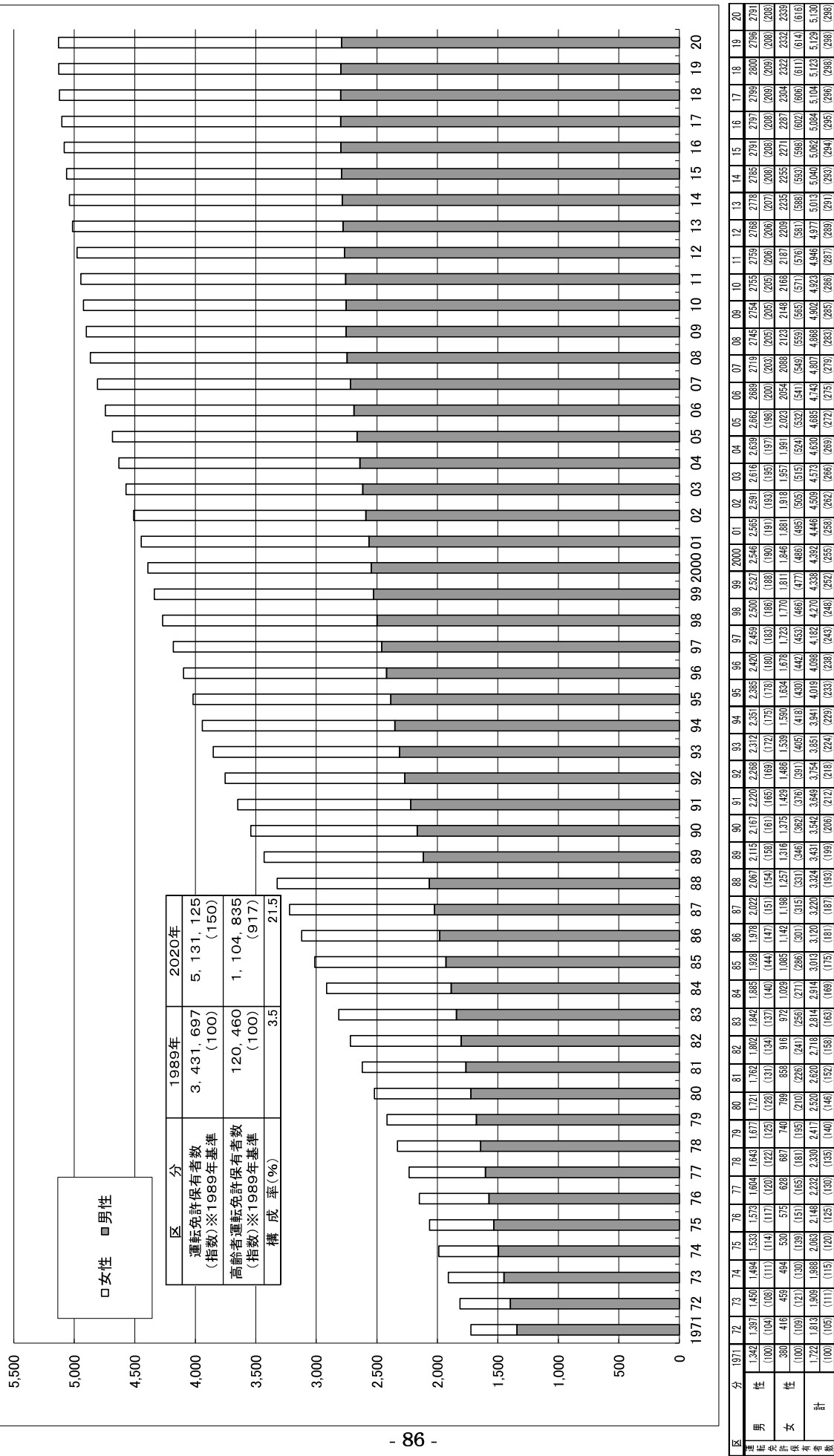
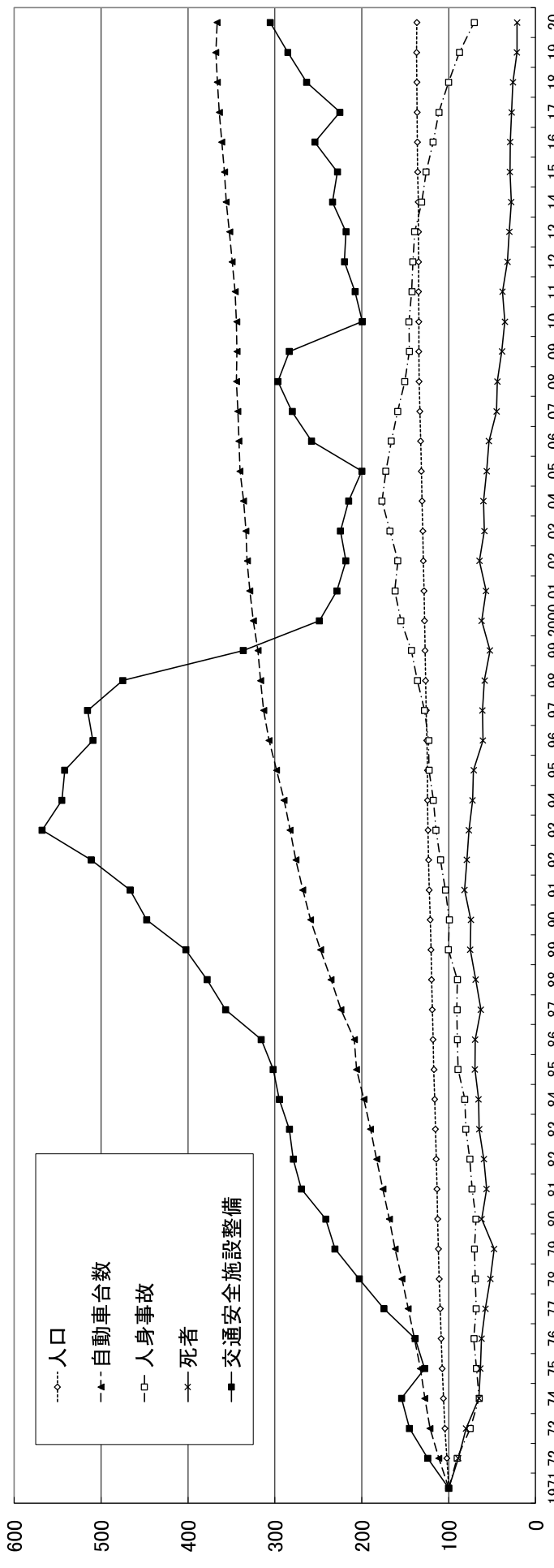


表7 交通安全施設整備事業費等と交通事故の推移(指数グラフ)



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	
人口(千人)	5,518	5,635	5,732	5,851	5,924	5,990	6,056	6,117	6,172	6,222	6,265	6,309	6,354	6,401	6,439	6,508	6,560	6,602	6,643	6,691	6,748	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	7,388	7,414	7,406	7,420	7,426	7,435	7,445	7,484	7,506	7,539	7,557			
自動車台数(万台)	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	4,839	4,857	4,919	4,935	4,951	4,978	4,988	4,975	4,988	5,049	5,091	5,145	5,171	5,220	5,292	5,294	5,219	5,298	
人身事故(千件)	35,189	31,396	28,448	27,833	27,892	25,002	24,065	24,384	24,174	25,766	26,065	26,275	26,678	27,342	28,179	28,433	28,497	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499	28,499
死者(千人)	725	644	590	473	460	451	419	378	346	450	408	432	470	476	504	456	500	545	540	593	574	556	527	517	440	444	426	381	450	413	488	428	435	407	398	326	318	281	296	276	235	219	204	213	212	200	189	156	154		
交通事故(千件)	46,301	41,825	34,312	32,273	30,808	32,053	30,893	30,964	31,519	30,162	31,922	33,156	35,104	35,538	38,767	38,655	38,339	38,245	42,247	42,678	44,178	45,106	49,230	49,658	52,735	53,257	55,058	56,534	60,684	66,884	76,156	80,978	72,715	76,654	74,314	71,510	68,449	64,856	62,952	61,651	61,576	60,887	57,163	55,070	51,087	47,832	42,348	37,011	28,559		
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	7.6	7.7	7.0	7.6	8.2	8.1	8.8	8.4	8.3	7.7	7.5	6.4	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	2.6	2.8	2.7	2.5	2.1	2.0	
交通安全施設整備事業費(千円)	325	282	193	151	163	161	147	141	136	128	127	127	130	126	128	130	129	114	122	115	115	117	119	118	124	121	123	129	132	143	149	145	159	159	152	146	139	131	127	127	124	122	120	112	107	98	91	81	70	56	
交通安全施設整備事業費(指数)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321	331	341	351	361	371	381	391	401	411	421	431	441	451	461	471	481	491	501	511	521	531	541	551	561	571	581	591	601
交通安全施設整備事業費(100年)	4,811	5,312	5,800	6,300	6,800	7,444	8,175	8,950	9,770	10,640	11,570	12,560	13,620	14,760	15,980	17,290	18,690	20,180	21,760	23,440	25,220	27,110	29,120	31,260	33,540	35,970	38,560	41,310	44,230	47,340	50,650	54,270	58,210	62,480	67,100	72,080	77,430	83,160	89,280	95,800	102,730	110,080	117,860	126,090	134,780	143,940	153,580	163,720	174,370	185,540	
交通安全施設整備事業費(100年)	100	110	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	241	251	261	271	281	291	301	311	321																												

表8 交通安全施設等整備事業の推移

年度	(公安委員会分)	
	信号機(臺)	道路標識(本) 横断歩道(本)
1971	1,974	126,760
1972	2,552	13,321
1973	3,203	199,658
1974	3,887	21,277
1975	4,439	327,248
1976	4,950	416,963
1977	5,463	467,777
1978	5,833	24,553
1979	6,176	25,490
1980	6,465	27,764
1981	6,812	490,720
1982	7,037	488,496
1983	7,243	30,525
1984	7,444	493,666
1985	7,581	33,606
1986	7,891	504,642
1987	8,046	37,410
1988	8,384	540,551
1989	8,661	40,283
1990	8,951	561,057
1991	9,218	42,778
1992	9,607	582,629
1993	9,944	44,770
1994	10,318	46,928
1995	10,596	593,775
1996	10,919	609,454
1997	11,227	644,528
1998	11,522	53,157
1999	11,664	656,462
2000	11,788	59,307
2001	11,914	667,623
2002	12,250	677,421
2003	12,385	689,087
2004	12,514	63,158
2005	12,680	695,587
2006	12,807	705,971
2007	12,888	66,950
2008	12,966	713,950
2009	13,038	68,708
2010	13,110	718,671
2011	13,177	723,782
2012	13,281	71,982
2013	13,322	551,695
2014	13,322	73,593
2015	13,307	75,284
2016	13,302	527,534
2017	13,310	77,064
2018	13,305	623,130
2019	13,304	71,064
		524,980
		78,080
		519,016
		78,789
		520,048
		79,927
		80,588
		521,291
		79,433
		531,812
		80,119
		532,889
		80,700
		561,893
		81,276
		566,247
		81,710
		566,766
		82,010
		566,757
		82,537
		564,318
		82,890
		560,608
		83,205
		555,360
		83,205
		552,675
		83,386
		548,005
		83,465
		545,461
		83,562
		543,620
		83,642
		537,697
		83,778
		534,375
		83,919

数値は、愛知県警察本部調べ。

年度	(道路管理者分)	
	歩道等(km)	防護柵(km)
1971	1,005	
1972	1,217	
1973	1,466	統計データなし
1974	1,637	
1975	1,703	
1976	1,841	782
1977	1,936	869
1978	2,054	944
1979	2,189	1,018
1980	2,286	1,102
1981	2,395	1,174
1982	2,474	1,260
1983	2,559	1,294
1984	2,631	1,350
1985	2,727	1,434
1986	2,826	1,551
1987	2,921	1,677
1988	3,012	1,767
1989	3,084	1,825
1990	3,155	1,923
1991	3,226	1,982
1992	3,294	2,040
1993	3,364	2,101
1994	3,468	2,142
1995	3,537	2,214
1996	3,616	2,259
1997	3,691	2,306
1998	3,768	2,339
1999	3,810	2,364
2000	3,824	2,381
2001	3,859	2,406
2002	3,892	2,429
2003	3,923	2,453
2004	4,008	2,476
2005	4,037	2,545
2006	4,075	2,557
2007	4,089	2,566
2008	4,116	2,579
2009	4,125	2,591
2010	4,139	2,714
2011	4,151	2,735
2012	4,183	2,757
2013	4,202	2,771
2014	4,226	2,783
2015	4,238	2,807
2016	4,293	2,811
2017	4,286	2,821
2018	4,299	2,824
2019	4,300	2,831

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。