

第 11 次

知立市交通安全計画

(2021 年度～2025 年度)

—交通事故のない社会を目指して—



知立市は、持続可能な開発目標 (SDGs)
を支援しています。

知立市交通安全対策会議

知 立 市

は じ め に

交通安全計画は、「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るための指針として策定するものです。

本市におきましても、昭和 46 年から 10 次・50 年にわたり、関係機関、交通安全団体等と連携をとりながら、「知立市交通安全計画」を策定し、交通安全対策を考慮したさまざまな施策を進めてまいりました。

本市の最近の交通情勢をみますと、交通（人身）事故死傷者数は 2016 年の 444 人から、2020 年には 234 人と減少傾向にあるものの、2020 年には 2 人の方が尊い命を失い、厳しい状況が続いております。全国的には高齢運転者による悲惨な事故が発生しており、高齢者が交通事故の被害者にも加害者にもならないよう対策を行う必要があります。また、次代を担う子どもたちを交通事故から守っていくことも重要です。

こうした交通情勢や社会情勢を踏まえ、本市におきましては、国の交通安全基本計画や県の交通安全計画、また知立市総合計画との整合性を図り、2021 年度から 2025 年までの 5 年間に講じる交通安全に関する施策の基本となる「第 11 次知立市交通安全計画」を策定しました。

また、本市は 2021 年に「SDGs 未来都市」に選定されました。交通事故を未然に防ぐ安全・安心なまちづくりを推進し、誰一人取り残さない社会の実現に向け、第 11 次知立市交通安全計画に基づく諸施策を一層強力に推進し、交通事故のない社会を目指してまいります。

交通事故の防止は、市や交通関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組んでいかなければなりません。市民の皆様方におかれましては、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

2022 年 2 月

知立市交通安全対策会議会長

知立市長 林 郁 夫

目 次

I	基 本 構 想	
1	計画の基本方針 -----	1
2	交通安全計画における目標の設定 -----	2
3	計画の体系 -----	3
II	道路交通の現状・推移	
1	交通事故の発生状況 -----	5
2	道路交通情勢の推移 -----	5
3	交通安全施設整備の推移 -----	6
III	講じようとする施策	
1	道路交通環境の整備 -----	7
	(1) 道路の新設、改修による交通安全対策の推進 -----	7
	(2) 交通安全施設等整備事業の推進 -----	7
	(3) 高齢者等の移動手手段の確保・充実 -----	8
	(4) 効果的な交通規制の推進 -----	8
	(5) その他の道路環境の整備 -----	9
2	交通安全思想の普及徹底 -----	11
	(1) 生涯にわたる交通安全教育の推進 -----	11
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 -----	14
	(3) 交通安全に関する民間団体等の自主的活動の推進 -----	16
3	安全運転の確保 -----	17
	(1) 運転者教育等の充実 -----	17
	(2) 暴走族対策の強化 -----	18
4	自転車の安全性の確保 -----	18
	(1) 自転車の安全性の確保 -----	18
5	救急・救助体制の充実 -----	19
	(1) 救急・救助体制の整備・拡充 -----	19
6	交通事故相談への対応 -----	20
	(1) 交通事故相談活動の推進 -----	20
	(2) 遺児手当の支給 -----	20
7	踏切道の安全 -----	20
	(1) 踏切道の構造の改良の促進 -----	20
	(2) 踏切道における交通安全の啓発 -----	20
IV	参 考 資 料	

I 基本構想

1 計画の基本方針

知立市は、国道1号、23号、155号、419号など主要幹線道路が通る交通の要衝となっており、主要企業が揃っている名古屋市や豊田市に近く、交通利便性が高い。現在、連続立体交差事業や知立駅周辺の整備を進めており、新たな住宅地整備も計画している。一方で、依然として、交通事故により、毎年多くの方が被害に遭うなど深刻な社会問題となっており、本市の交通事故は減少傾向にあるものの、未だ厳しい交通環境となっている。近年、国全体においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たず、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。交通安全の確保は、第6次知立市総合計画で目指す将来像「輝くまち みんなの知立」に向けて、SDGsの推進をしていくことが「安心して暮らせるまちづくり」の実現を図っていく重要な要素の一つとなっている。これまで実施してきた各種施策の深化を図り、市民、事業者、行政が一体となって交通安全活動に取り組む必要がある。

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指し、次のことを計画の柱に、交通環境の整備、交通安全意識の高揚などについて、全市的に取り組みをして、更なる交通安全施策を推進する。

第一に、安全な交通環境を確立するために、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現させた道路整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等を図るものとする。

第二に、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、障がい者、子ども等の交通弱者の安全確保が一層必要であることから、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する。

なお、施策を推進する際は、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るため、年代に応じた交通安全教育や普及啓発活動を充実させ、安全運転者の知識・技能の向上を図る。

特に、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故が喫緊の課題であることから、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の構築が必要であり、高齢になっても安全に移動できる社会、年齢や障がい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」を目指し、あわせて安全運転の知識・技能の向上とこれを実践できる運転者の育成を行う。

第三に、自転車乗用中の交通事故防止対策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」等を活用した広報啓発活動を強化し、愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車を利用する全ての人の自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務となり、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務となったことを周知するなど、自転車の安全性を確保するための施策を推進するものとする。

このほか、交通事故が発生した場合にその被害を最小限に抑えるため、迅速な救急・救助体制の充実、交通事故相談への対応など必要な措置を尽くすよう努め、あわせて、踏切道での安全対策のため、必要な措置を講じていく。

なお、これらの交通安全に関する施策は相互に密接な関係があり、関係機関・団体が相互に連携をとって、総合的かつ効果的に施策を実施することにより、究極目標である交通事故の撲滅を目指すものとする。

2 交通安全計画における目標の設定

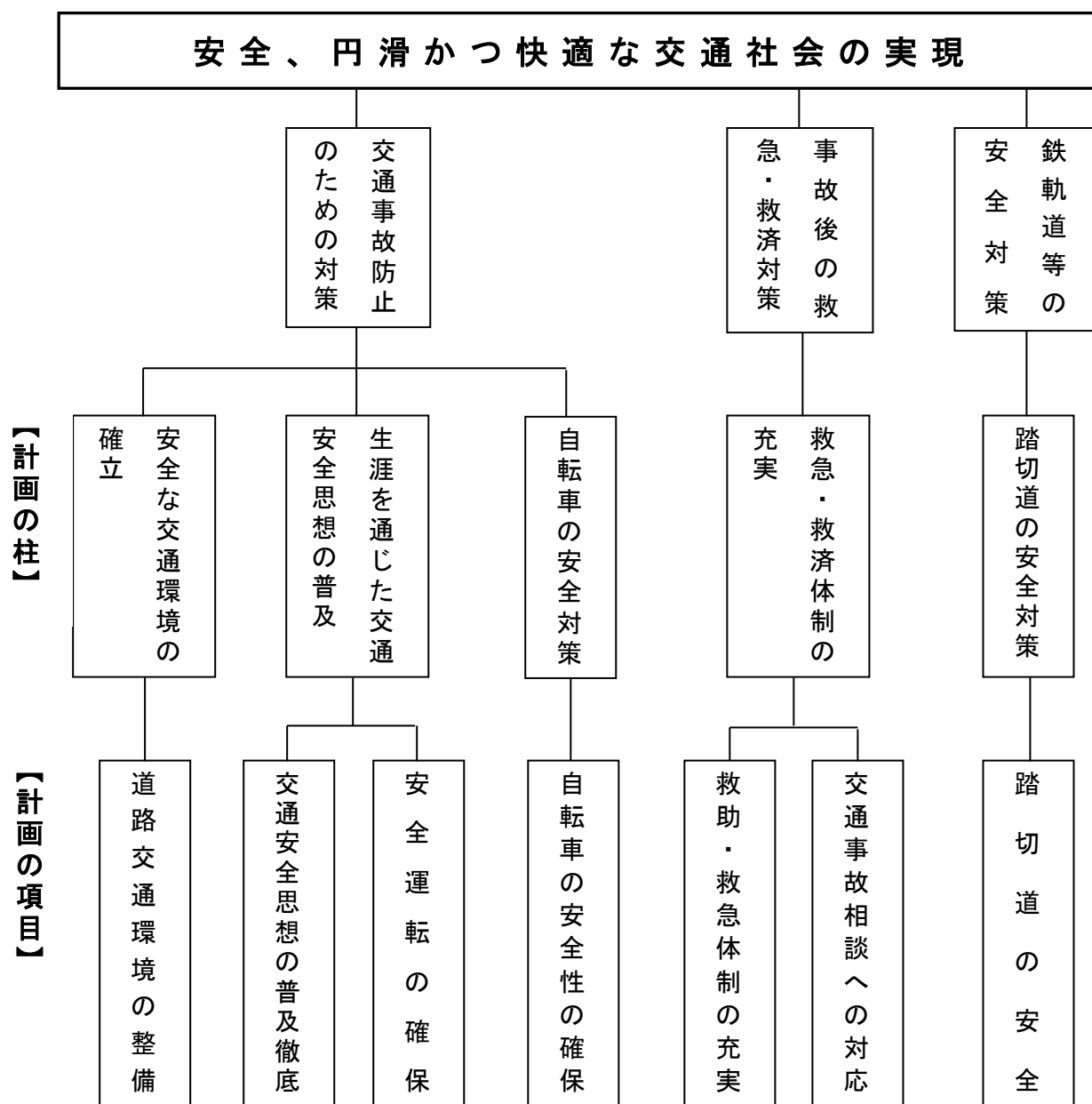
【目標】 交通事故による年間の24時間死者数を0人、重傷者数を6人以下

(参考)死者…交通事故の発生から24時間以内に死亡した者

重傷者…交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者

交通事故による死傷者を限りなくゼロに近づけ、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。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、年間の24時間死者数を0人、さらに、重傷者が発生する事故防止の取組が死者数の減少にもつながることから、重傷者数を年間6人以下とすることを目標とする。

3 計画の体系



SDGs について

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能開発目標)

SDGs とは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標とそれらを達成するための具体的な169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

知立市では2021年にSDGs 未来都市に選定され、知立市 SDGs 未来都市計画を策定しました。最上位計画の「知立市総合計画」とともにあらゆる個別計画や施策・事業において SDGs に参画できる取組みを推進しています。



《交通安全計画と関連する目標》



- 3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
- 4. すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する
- 9. 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
- 10. 各国内及び各国間の不平等を是正する
- 11. 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
- 16. 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
- 17. 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

Ⅱ 道路交通の現状・推移

1 交通事故の発生状況

知立市内における交通事故による死者数は、過去10年間（2011年～2020年）では増減を繰り返しながら、3人以下で推移してきたが、死者数0人が達成できた年は、2011年と2014年の2年のみであった。年齢別で見ると、過去10年間（2011年～2020年）の計で、高齢者（65歳以上）と一般（25歳～64歳）がともに42.9%（死者数が6人）と同率1位で最も高い割合を占めている。

人身事故件数は、2005年の620件をピークに、多少の増減があるものの全体として減少傾向にあり、2015年以降は右肩下がりで推移し、2016年の358人から2020年には193人となり、この5年間では減少傾向で推移している。

死傷者数についても、人身事故件数と同じ傾向で推移し、2016年の444人から2020年には234人となり、この5年間では減少傾向で推移している。

死傷者数を当事者別で見ると、四輪車による事故が最も多く、2020年では、死傷者の65.8%を占めており、次いで自転車を含む二輪車が17.1%、歩行者が8.6%を占めている。

2020年の年齢別では、一般（25歳～64歳）が全死傷者数の67.1%を占めており、次いで若者（16～24歳）が14.5%、高齢者（65歳以上）が14.1%、子ども（0～15歳）が4.3%を占めている。

2 道路交通情勢の推移

知立市の保有自動車数は、2019年度末において49,424台で、2015年度末の47,509台と比べ1,915台（4.0%）増加した。

また、運転免許人口は、2020年末において50,027人で、2016年末の48,802人と比べ1,225人（2.5%）増加した。このうち、2020年における65歳以上の運転免許人口は8,765人で、65歳以上の人口の60.5%を占めている。また、65歳以上の運転免許人口は本市の全運転免許人口の17.5%を占め、2016年における全運転免許人口に占める割合16.8%からは0.7%（578人）増加した。

3 交通安全施設整備の推移

交通安全施設の整備は、計画的な道路整備に合わせて実施してきた。国道を含めた道路延長は、2020年現在 275,533m であり、2016年と比べ 4,808m (1.8%) 増加した。

2020年度末における知立市の主な交通安全施設の設置状況を、2015年度末と比べてみると、道路反射鏡は 66 基 (7.1%)、防護柵は 1,234m (12.8%) 増加し、交差点鉾は 9 か所 (13.6%)、通学路標識は 3 基 (1.3%) 減少した。

Ⅲ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 道路の新設、改修による交通安全対策の推進

交通事故の発生を防止し、安全、円滑かつ快適な交通環境を確保するため、次の事項に配慮しつつ道路の整備を図る。

① 交通安全施設の整備

道路の新設、改修にあたっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等の設置を積極的に推進し、道路標識、道路標示、中央帯、右折帯、道路照明、防護柵等の整備を図る。

② 知立駅周辺地区の整備

混雑が著しい知立駅周辺地区については、交通渋滞の解消並びに踏切事故防止のため、連続立体交差事業による踏切道の除却を図る。また、土地区画整理事業及び街路事業により、車と歩行者との体系的な分離を図る。

③ 道路の改良事業

交通渋滞の解消と市民生活の機能性を高めるため、既存道路の拡幅、交差点改良、歩車道の分離など、道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を積極的に推進する。

(2) 交通安全施設整備事業の推進

交通事故が多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設を整備し、安全、円滑な道路環境の確保を図る。

① 事故多発地点の重点的整備

交通事故が多発する交差点、カーブ区間等を重点に、緊急度の高い箇所の事故分析を行い、これに基づき交通規制、交通安全施設の整備を図る。

また、道路の構造、交通の状況に応じた交通の安全を確保するため、道路標識、標示の高輝度化、大型化の推進を図る。

② 児童、高齢者及び障がい者等の安全確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「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実施するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、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。

また、高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、平坦性が確保された幅の広い歩道の整備、音響式信号機・誘導ブロックの設置などユニバーサルデザインに沿った整備を推進する。

③ 歩行者、自転車利用者の安全確保

歩行者、自転車利用者の安全を確保するため、市街地及び歩行者や自転車利用者の多い地域を中心に、歩道を拡幅するための既存道路の幅員見直し、自転車の通行位置を示した道路の整備等により歩行者、自転車、及び自動車の適切な分離を推進する。

④ その他の交通安全施設の整備

道路の構造及び交通の状況により、必要な箇所には、道路反射鏡、防護柵、道路照明、区画線等の交通安全施設を整備し、交通安全の確保を図る。

また、交差点の改良を重点に、道路の構造に応じて右折帯、道路鋸等を設置し、安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

移動に制約のある高齢者等への支援として、ミニバスの無料乗車サービスやタクシー料金の一部助成といった外出支援サービス等を実施し、これらの取組の啓発に努める。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の円滑化を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能や地域の交通実態に応じた、効果的な交通規制を県公安委員会に具申するなど、警察と連携して推進する。

① 地域の特性に応じた交通規制

通過交通のための道路、地域交通のための道路及び歩行者・自転車のための道路それぞれについて、道路の特性に応じた交通事故防止効果が高められる交通規制を推進する。

住宅地域、学校周辺、福祉施設及び歩行者や自転車利用者の多い地域における生活道路については、最高速度 30km/h の区域規制等を実施する「ゾーン 30」等の検討を進め、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するための交通規制を推進する。

② 交通実態にあった規制

速度規制が、交通実態にあったものとなっているかどうかの観点により、点検・見直しを進め、一般道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き上げ、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

交通事故が多発し、または多発が予想される地域や路線を対象として、信号機の新設、最高速度の指定等事故実態に対応した交通規制の実施を促進する。

③ 災害発生時における交通規制

大規模な災害が発生し、または発生する恐れがある場合には、被災地及びその周辺地域における避難者の安全確保を最優先させるとともに、災害応急対策を円滑・的確に行えるよう緊急交通路の指定を行い、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止する等の交通規制の実施を促進する。

(5) その他の道路環境の整備

① 路上駐車 の 排除

交通事故、交通渋滞の原因となる迷惑駐車・違法駐車や放置自動車を排除するため、迷惑駐車・違法駐車については、交通モラルの啓発に努めるとともに、警察との緊密な連携を図り、広報・啓発活動を強化し、違法駐車 の 追放を推進する。

また、放置自動車については、2005 年施行の「知立市放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例」に基づき迅速に処理する。

② 道路使用等の適正化

ア 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路構造の保全、道路交通の安全と円滑を確保するため、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行う。

また、道路の掘り返しに伴う占用工事については、工事が計画的に行わ

れるよう、道路占用協議会において、工事の時期、方法を協議し、道路の掘削による交通障害を最小限にとどめるよう調整する。

イ 不法占拠物件の排除

道路の有効利用や通行の円滑化を図るため、道路パトロールや指導を行い、交通の障害となる不法占有物件の排除を行うとともに、沿道住民及び道路利用者に対し、道路愛護思想の普及を図る。

③ 自転車駐車対策の推進

1988年施行の「知立市自転車等放置防止条例」に基づき、自転車等の放置防止対策を推進し、総合的な自転車等の放置対策を推進する。

ア 放置禁止区域内の良好な交通環境の保全及び駅前周辺的美観確保のため、パトロール員による駐車指導及び放置自転車等の撤去を実施する。

イ パークアンドライドの促進を図るため、電車、バスの公共交通機関を利用する自転車利用者が、利用しやすい自転車駐車場の確保に努める。

ウ 自転車駐車場の利用促進、駅周辺への放置抑制を図るため、広報啓発を行う。

エ 自転車駐車場をより有効に利用できるよう自転車の整理を行う。

④ 子どもの遊び場の確保

ア 路上遊戯等による事故防止を図り、市街地における住みよい環境づくり、地区住民のふれあい・憩いの場の創出に資するため、公園等の整備を推進する。

イ 児童遊園等の整備

都市化の進展による遊び場の不足を解消するとともに、幼児や児童を路上遊戯等による交通事故から守るために、児童センター、児童遊園の整備に努める。

ウ その他子どもの遊び場の確保

少年期における人間形成の場及び安全な遊び場として、放課後子ども教室、児童センター、児童遊園を利用してもらうなどして、安全な環境を確保するよう努める。

2 交通安全思想の普及徹底

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市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、「人優先」の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

(1) 生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全教育は、年代ごとにその求められる内容が異なり、子どもたちには自分の身を守り、将来の社会の形成者としての自覚を持たせ、若者や成人には、車を運転している中心的世代であることから、ハンドルを握る責任の重要性の認識と交通弱者を守る使命の自覚を、そして高齢者には複雑化する交通環境への適応等、それぞれの年代に応じた生涯にわたる交通安全教育の推進を図る。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて身近な生活における交通ルールを理解させ、安全に行動できる習慣や態度を身に付けさせることを目標とし、幼稚園、保育所等、家庭及び地域との連携を図りながら、計画的かつ継続的に実施する。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

また、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合いが行われるよう広報啓発活動を推進するとともに、親子ぐるみの交通安全教育を組織的・継続的に実現するための幼児交通安全クラブの活動充実を図る。

② 小・中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

小・中学生に対する交通安全教育は、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必要な事柄、特に、歩行者及び自転車の利用者としての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通行する意識及び能力を高める。また、自他の生命尊重という理念のもと、自己の安全だけ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。

小学生については、新入学時の交通安全教室、自転車交通安全教室、保護者を対象とした交通安全講習会等を積極的に実施し、安全な交通行動の指導を図る。また、地域社会の一員として校区内の交通安全意識の高揚を図るため、交通少年団の結成の促進と活動の充実を図り、特に交通安全の啓発活動を推進する。

中学生については、自転車を利用する機会も増えるため、自転車で安全に道路を通行するのに必要な技能・知識の習得を図ると同時に、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等が理解できるよう総合的な交通安全教育を推進し、交通安全意識と交通マナーの向上に努める。

高校生については、登下校時にスマホ等を使いながらの運転、無謀な横断、反対車線走行、無灯火等が目につき、運転マナーが良くない実態が見受けられる。車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの向上に努める。

高校生の保護者は、第一責任者として指導すべきであるが、学校側においても被害者や加害者にならないように警察と連携し、計画的、継続的な安全教育の徹底に努める。

③ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の遵守を重点とし、地域、職場において安全運転を具体的に教える実践的かつ体験的な講習会を積極的に開催し、警察と連携して、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト、チャイルドシートやバイクにおけるヘルメット着用の徹底、速度超過や飲酒運転など事故に直結する恐れのある悪質・危険な運転や違法駐車防止を中心に、運転者としての社会的責任を自覚させ、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図る。

自動車利用者については、安全運転管理者、運行管理者等に対する法定講習を始めとする各種研修会の充実を図るほか、事業者、団体の自主的な交通事故防止のための活動を促進して、事業所内における安全管理意識の高揚を図る。

このほか、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図る。

④ 高齢者に対する交通安全教育

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、加齢に伴う身体的機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

なお、高齢者の家族等は高齢者ドライバーの運転能力を冷静にみて心配であれば運転免許証の自主返納を勧め、事故の未然防止に努める。

高齢化社会に対応した交通安全教育を推進するために、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、各地区での交通安全教室の開催や、交通安全教育を受ける機会のない高齢者に対して、反射材の活用等交通安全資材の普及に努め、高齢者が安全、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、高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めることや、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

⑤ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対し、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全の教育機会の提供に努める。

⑥ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、多言語によるウェブサイト等の広報媒体を活用するなど、日本の交通ルール周知活動を推進する。

⑦ 地域社会における交通安全教育

地域社会における交通安全意識の高揚を図るには、地域における自主的な活動が必要である。そのため、各地域における交通安全ボランティア、交通指導員を中心とした交通安全のための話し合いを行うことにより、地域における交通安全活動の効果的な推進を図る。

また、交通安全が生涯にわたるものであることから、交通安全出前講座や地域における交通安全活動の実施について、警察と連携して交通安全活動の効果的な推進を図る。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、関係機関・団体及び事業所が地域住民と一体となり、次の方針により交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

春、夏、秋、年末の交通安全運動期間、また、交通事故死ゼロの日（毎月10日・20日・30日）を中心にして、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、交通事故の実態、市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、地域の実情等に即し、関係機関・団体等の積極的な参加と協力のもとに、幅広い交通安全運動を展開する。

また、地域住民の自主的な活動と協力のもと、運動の趣旨が徹底されるよう推進体制の強化を図る。

② 横断歩行者の安全確保

運転者に対しては、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。）や、横断歩道手前での減速義務並びに横断歩道における歩行者優先義務について、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について、その理解と普及を、交通安全啓発活動や各種の交通安全教育及び広報等を通じて行う。

道路横断中の事故防止と歩行者等の交通安全意識の徹底のため、歩行者とドライバーが横断時に意思疎通を図る横断方法として提唱されている「ハンド・アップ運動」を活用し、歩行者が道路を横断する際や横断後に、一時停止したドライバーに会釈するなど感謝を伝える行動を「とまってくれてありがとう運動」として推進する。

③ 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

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）－交差点では徐行運転、子ども・高齢者接近時の減速運転

Smart（スマート）－思いやりを持ったスマートな運転

④ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故では、シートベルトの非着用者が高い割合を占めている現状を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び着用方法についての広報を徹底し、正しい理解と正しい着用の徹底を図る。あわせて、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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の推進を図る。

このため、あらゆる機会・媒体を通じて広報啓発活動を展開するとともに、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシート着用キャンペーンを実施し、正しい着用の徹底を図る。

⑤ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者等の交通事故防止に効果的な反射材用品や自発光式ライト等について、その理解と普及を、交通安全啓発活動や各種の交通安全教育及び広報等を通じて行う。

また、運転手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。

⑥ 飲酒運転根絶に向けた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し、ハンドルキーパー運動等の普及啓発に努め、飲酒運転は絶対にしない、させない、許さないという規範意識の確立を図る。

また、関係機関・団体と連携し、「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。

⑦ 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、「知立市ホームページ」、「知立市すぐメール」、「知立市LINE公式アカウント」、街頭ビジョン等の各種の広報媒体を通じて、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報等を実施する。また、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、子どもの交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用・使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除、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周知を図る。

⑧ その他の普及啓発活動

高齢者の交通安全の意識高揚を図るため、高齢運転者標識(高齢者マーク)の積極的な普及・活用を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解させ、高齢運転者標識(高齢者マーク)を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

また、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、季節や気象の変化等に応じた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、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

このほか、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し、胸部等保護の重要性について理解促進に努める。

⑨ 交通死亡事故多発時における緊急対策

交通死亡事故が一定期間、集中的に発生した場合に、市民に対して交通事故への注意を喚起するため、愛知県交通死亡事故多発警報等の発令を広報し、警察等と連携・協働して総合的かつ集中的な事故防止対策を図る。

(3) 交通安全に関する民間団体等の自主的活動の推進

市民の交通安全意識の高揚を図るためには、民間団体等の自主的活動は不

可欠なものであることから、関係機関と連動した効果的な活動の促進に努め、市民挙げての交通安全活動の展開を図る。

① 交通関係機関・団体に対する指導、協力

民間における交通安全活動の役割の重要性に鑑み、交通安全を目的とする関係機関・団体、自動車販売団体、自動車利用団体等が行う交通安全の諸事業に対する指導及び情報・資料の提供を積極的に行うとともに、組織化及び主体的な活動の充実・強化を促進する。

② 地域関係機関・団体等の育成指導

地域の交通安全活動に重要な役割を果たしている幼児交通安全クラブ、交通少年団の交通安全組織の積極的な指導・育成に努めるとともに、団体相互間の連絡、協力体制の強化を図る。

また、団体からの要望に応じて交通指導員を派遣し、交通安全教育指導を実施する。

さらに、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。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

運転者に対する教育については、警察と連携し、各種講習会、交通安全運動等で効果的に行う。

また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるように努める。

① 高齢運転者対策の充実及び高齢者支援施策の推進

高齢運転者の交通事故防止を図るために、高齢運転者講習会を実施する。

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。

また、高齢運転者による交通事故を減少させるため、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り、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とともに、運転免許証自主返納者に対する知立市ミニバス乗車券を配布するなどの運転免許証

自主返納者に対する支援に努める。

② シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの着用の徹底

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より一層の徹底を図るため、警察と連携し、講習会、交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用徹底を啓発する。

③ 飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

飲酒運転、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、警察と連携をとり、各種広報媒体を活用し、交通安全キャンペーン等あらゆる機会をとらえ啓発を進め、悪質・危険な運転を根絶する環境づくりに努める。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族追放の気運を高めるため、警察との連携を図りながら広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場及び地域等における青少年に対する適切な指導の実施を促進するとともに、暴走族を生み出さない環境づくりに努める。

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。

4 自転車の安全性の確保

(1) 自転車の安全性の確保

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」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周知・徹底を図る。また、警察と連携して、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する自転車運転者講習制度についての周知を図ることで、交通ルールの違反抑止に努める。

愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、点検

整備等による安全で適正な車両管理の実施、自転車安全教育等の促進を図り、自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務となり、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務となったことを周知する。

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、自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進する。

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 救助・救急体制の充実

衣浦東部広域連合消防局は、交通事故が発生した場合の被害を最小限とするため、迅速かつ円滑な救助・救急体制の確保に努めるとともに、救助・救急資器材の整備の推進、救助隊員及び救急隊員の知識、技術の向上等を図る。

(1) 救助・救急体制の整備・拡充

① 救助・救急体制の整備拡充

交通事故による救助・救急活動において複雑多様化する事故の形態・内容に対して、円滑な救助・救急体制の整備を推進する。

② 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、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。

③ 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（救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者等）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、消防機関等が行う救命講習会をはじめとする講習会等による普及啓発活動を推進する。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士を計画的に配置できるよう計画的な養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲の拡大によりの確に対応するための講習会及び病院で行う実習を推進する。

⑤ 救助・救急資器材の整備の推進

救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、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とともに、複雑多様化する事故形態に迅速に対応するため、計画的な救助工作車の整備及び最新の高度救助資機材の整備を推進する。

⑥ 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専任隊員、指導救命士を中心とした教育訓練の充実を図り、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。

6 交通事故相談への対応

(1) 交通事故相談活動の推進

交通事故の被害者・加害者双方ともに賠償問題等で悩むことが多いことから、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、愛知県警察、法務省、愛知県弁護士会、日本司法支援センター、公益社団法人被害者サポートセンターあいち等の相談窓口を紹介し、複雑多様化した賠償問題の早期解決ができるように、ホームページ等を活用し、交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

(2) 遺児手当の支給

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。

7 踏切道の安全

(1) 踏切道の構造の改良の促進

自動車が通行する踏切道のうち、道路の幅員より踏切道の幅員が狭いもの、踏切道の舗装が悪いもの等については、構造の改良を行うよう関係機関に働きかける。

(2) 踏切道における交通安全の啓発

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、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を図る。

IV 参考資料

1 年齢別交通事故死傷者数の推移

年 齢	2016年		2017年		2018年		2019年		2020年	
	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数
子ども (0～15歳)	0人	30人	0人	25人	0人	24人	0人	29人	0人	10人
若者 (16～24歳)	0	73	0	81	0	70	1	48	0	34
一般 (25～64歳)	1	304	0	283	1	261	0	235	1	156
高齢者 (65歳以上)	0	36	2	32	1	38	0	31	1	32
計	1	443	2	421	2	393	1	343	2	232

資料：愛知の交通事故(愛知県警察本部)

2 市内の道路状況

(2021年3月31日現在)

区 分		路 線 名 等
国	一般国道	国道1号、国道23号、国道155号、国道419号
県	主要地方道	知立東浦線、豊田知立線
	一般県道	安城八ツ田知立線、安城知立線
市	市 道	1,078路線

資料：土木課

3 駐車場整備状況

(2021年3月31日現在)

	箇所数	収容台数	備 考
届出駐車場	5 か所	880 台	市営(1)、民営(4)

資料：都市計画課

4 市営駐車場利用台数の推移

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
年間駐車台数	154,327台	149,267台	152,228台	147,939台	93,634台

資料：知立の統計(企画政策課)

5 自転車駐車場の現況

(2021年3月31日現在)

駐 車 場 名		収 容 台 数	面 積
知 立 駅 周 辺	駅前駐車場(屋内)	960 台	1,261 m ²
	駅前駐車場(屋外)	400	418
	(仮)栄一丁目駐車場	570	820
	堀切駐車場	800	1,548
	堀切2号駐車場	220	420
	民間自転車駐車場	300	160
牛田駅駐車場		656	783
三河知立駅駐車場		90	147
重原駅駐車場		127	161
計		4,123	5,718

資料：土木課

6 公園等の整備状況

(2021年3月31日現在)

種 別	箇 所	面 積
近 隣 公 園	4 か所	5.98 h a
街 区 公 園	42	11.96
そ の 他	32	2.37
合 計	78	20.31

資料：都市計画課

7 児童遊園等の状況

(2021年3月31日現在)

種 別	箇 所 数	面 積
児 童 館	5 か所	2,419 m ²
児 童 遊 園	6	5,107

資料：子ども課

8 学校施設開放の現状

(2021年3月31日現在)

学 校 数		開 放 校 数		開 放 率	
小 学 校	中 学 校	小 学 校	中 学 校	小 学 校	中 学 校
7 校	3 校	7 校	3 校	100 %	100 %

資料：生涯学習スポーツ課

9 幼児交通安全クラブ結成状況

(2021年4月1日現在)

構成数	構 成 人 員	
	幼 児	保 護 者
10 クラブ	922 人	922 人

資料：安心安全課

10 交通少年団結成状況

(2021年4月1日現在)

結 成 数	団 員 数
6 団	1,670 人

資料：安心安全課

11 老人クラブ結成状況

(2021年4月1日現在)

結 成 数	会 員 数
48 クラブ	2,690 人

資料：長寿介護課

12 保有自動車数の推移

区 分	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
総 数	47,509 台	48,017 台	48,423 台	48,945 台	49,424 台

資料：愛知統計年鑑（愛知県統計課）

13 年齢層別運転免許人口の推移

区 分	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
16～24歳	3,899人	3,941人	3,915人	3,847人	3,876人
25～29歳	4,585	4,567	4,555	4,478	4,452
30～39歳	9,832	9,847	9,842	9,714	9,599
40～49歳	11,254	11,027	10,963	10,803	10,615
50～59歳	7,971	8,368	8,748	9,085	9,445
60～64歳	3,074	3,054	3,067	3,178	3,275
65～69歳	3,519	3,394	3,192	2,950	2,853
70～74歳	2,200	2,349	2,647	2,861	3,012
75歳以上	2,468	2,670	2,777	2,906	2,900
計	48,802	49,217	49,706	49,822	50,027

資料：運転免許人口（愛知県警察本部）

14 自転車の交通事故推移

区 分	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
死者数	0人	0人	0人	1人	0人
負傷者数	60	53	60	56	40

資料：愛知の交通事故(愛知県警察本部)

15 交通事故の救急活動の推移

区 分	総 数		交 通 事 故	
	件 数	搬 送 人 員	件 数	搬 送 人 員
2016年	2,579件	2,446人	221件	219人
2017年	2,890	2,754	195	202
2018年	3,088	2,884	239	237
2019年	3,018	2,835	229	234
2020年	2,582	2,448	255	266

資料：知立の統計(企画政策課)

16 交通事故相談件数の推移

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
相 談 件 数	7 件	8 件	11 件	4 件	4 件

資料：知立の統計(企画政策課)

17 踏切道の状況

	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
踏 切 か 所	20 か所	20 か所	20 か所	20 か所	20 か所

資料：交通安全統計(愛知県交通安全協会)

18 道路延長の推移

(各年3月31日現在)

	区 分	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
実 延 長 (m)	国 道	9,994	9,994	9,994	9,994	9,994
	県 道	9,965	9,695	9,695	9,695	9,695
	市 道	250,763	254,533	254,751	254,608	255,844
	総 数	270,725	274,222	274,440	274,297	275,533

資料：知立の統計(企画政策課)

19 交通安全施設設置状況

区 分	単 位	2015 年度	2020 年度	増 減 数
道 路 反 射 鏡	基	930	996	66
交 差 点 鉾	办所	66	57	△9
通 学 路 標 識	基	231	228	△3
防 護 柵	m	43,307	44,541	1,234

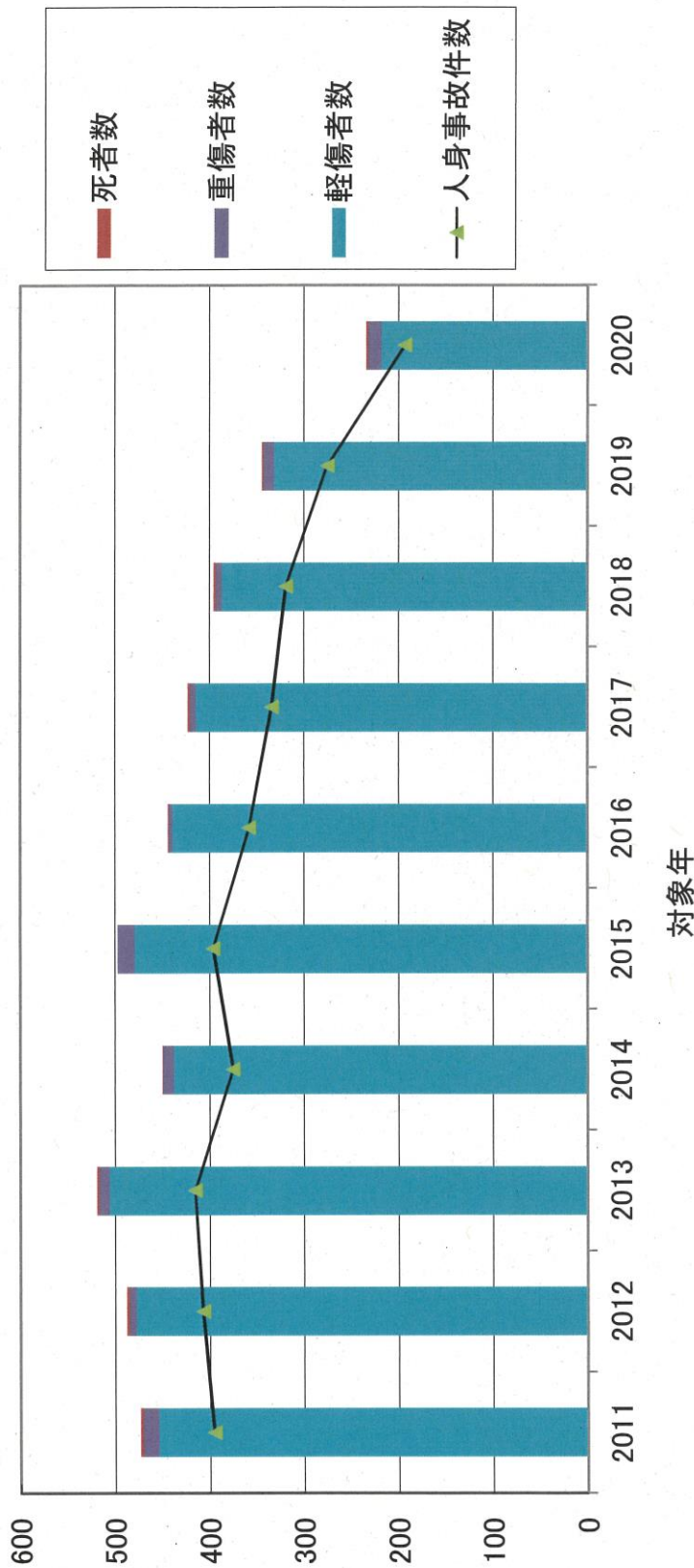
資料：土木課

20 信号機設置状況年別推移

年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
基 数	107 基	107 基	107 基	107 基	107 基

資料：交通安全統計(愛知県交通安全協会)

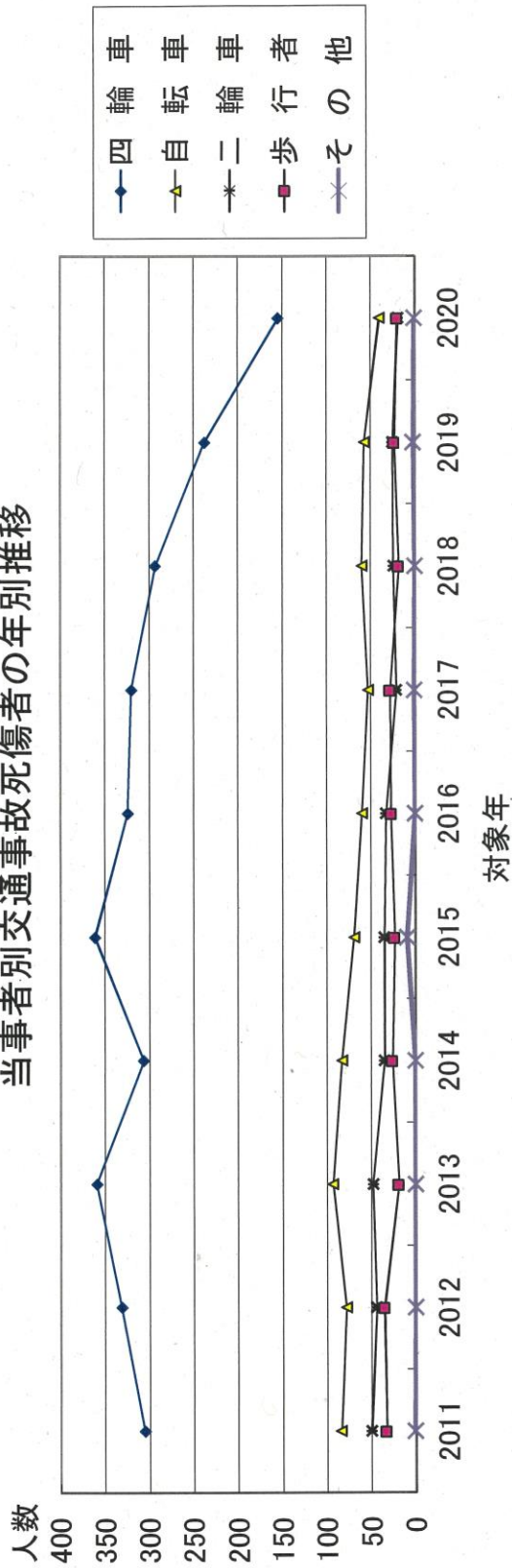
交通事故発生状況の年別推移



年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
人身事故件数	473	488	478	450	497	444	423	395	344	234
死者数	2	3	2	1	0	1	2	2	1	2
重傷者数	17	7	11	11	18	4	7	6	11	14
軽傷者数	454	478	506	438	479	439	414	387	332	218
人身事故件数	473	488	519	450	497	444	423	395	344	234

資料:交通安全統計(愛知県交通安全協会)

当事者別交通事故死傷者の年別推移

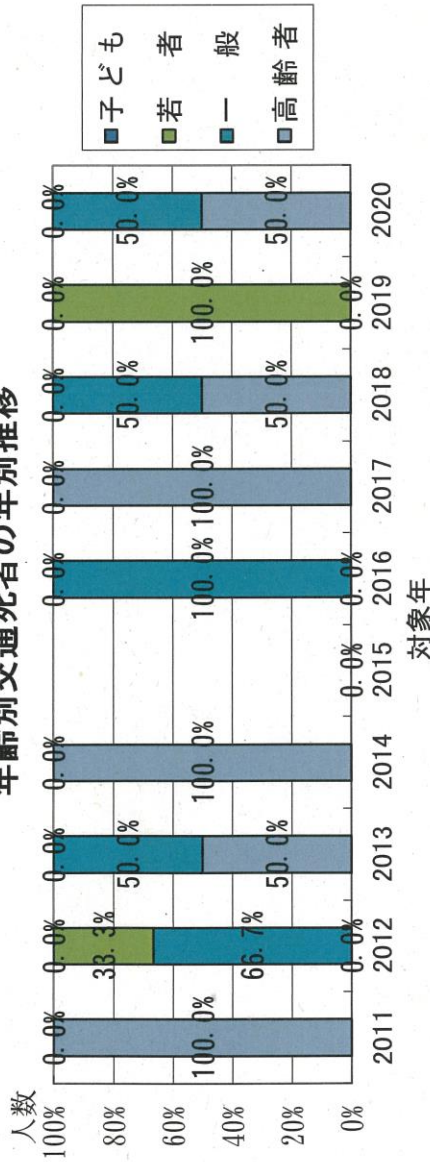


年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
四輪車 (構成比)	305 64.5%	331 67.8%	359 69.2%	306 68.0%	361 72.6%	324 73.0%	320 75.7%	293 74.2%	237 68.9%	154 65.8%
自転車 (構成比)	84 17.8%	78 16.0%	93 17.9%	83 18.5%	69 13.9%	60 13.5%	53 12.5%	60 15.2%	57 16.6%	40 17.1%
二輪車 (構成比)	50 10.6%	44 9.0%	48 9.3%	35 7.8%	35 7.1%	33 7.4%	21 5.0%	24 6.1%	25 7.3%	19 8.1%
歩行者 (構成比)	33 7.0%	35 7.2%	19 3.7%	26 5.8%	23 4.6%	27 6.1%	28 6.6%	18 4.6%	23 6.7%	20 8.6%
その他 (構成比)	1 0.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 1.8%	0 0.0%	1 0.2%	0 0.0%	2 0.6%	1 0.4%
計	473 100.0%	488 100.0%	519 100.0%	450 100.0%	497 100.0%	444 100.0%	423 100.0%	395 100.0%	344 100.0%	234 100.0%

資料:愛知の交通事故(愛知県警察本部)

※構成比は、小数点第2位を四捨五入のため合計と一致しない。

年齢別交通死者の年別推移



年齢	対象年										単位:人	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019	2020
子ども (0~15歳)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
若者 (16~24歳)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
一般 (25~64歳)	0	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1
高齢者 (65歳~)	2	0	1	1	0	0	2	1	0	1	0	1
計	2	3	2	2	0	1	2	2	1	2	1	2
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※構成比は、小数点第2位を四捨五入のため合計と一致しない。

過去10年(2011年~2020年)交通死亡事故年齢割合

