

第 1 1 次名古屋市交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

名古屋市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に交通安全対策基本法が制定され、本市においても昭和 46 年度以降 5 年ごと、10 次にわたって交通安全計画を策定し、関係機関、団体等において各般にわたる交通安全対策を強力に推進してまいりました。

その結果、市内の交通事故死者数は着実に減少し、平成 28 年は 30 人と、統計を取り始めた昭和 22 年以降で最少となりました。しかしながら、第 10 次名古屋市交通安全計画の最終年となる令和 2 年は前年より 9 人増加し、42 人となり、今なお多くの尊い命が交通事故によって失われています。

また、令和 2 年の死傷者数は 9,386 人、人身事故件数は 7,975 件となり、減少傾向にあるものの依然として高い水準で推移しており、近年では、子どもや高齢運転者が当事者となる事故が全国で発生しています。

こうした状況下において、より安心で安全な社会の実現を図るため、引き続き、事故そのものを減少させることが強く求められています。

交通事故の防止は、関係機関、団体等だけでなく、市民一人ひとりの理解と協力が無ければ成し遂げることのできない社会全体で取り組むべき重要な課題です。交通安全対策については、人命尊重の理念のもと、安心安全な交通社会の形成に向けて、総合的かつ長期的な視点に立って推進していく必要があります。

この第 11 次名古屋市交通安全計画は、このような観点から、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に、本市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。交通弱者の安全確保や交通事故の起こりにくい環境づくりなど、この計画に掲げる施策を着実に推進し、交通事故死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、令和 7 年までに年間の交通事故による死者数を 30 人未満、重傷者数を 140 人未満にするという目標を達成できるよう努力してまいります。

交通安全対策を推進し、交通事故のない、市民一人ひとりが「安心して安全に暮らせるまち」を実現するため、関係機関、団体そして市民の皆様のなお一層のご協力をお願いいたします。

令和 3 年 8 月

名古屋市交通安全対策会議会長
名古屋市長 河村 たかし

目 次

第1部 総論

第1 計画の基本方針

- 1 人優先の交通安全思想 1
- 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築 1
- 3 交通社会を構成する三要素
 - (1) 「人間」に係る安全対策 1
 - (2) 「交通機関」に係る安全対策 2
 - (3) 「交通環境」に係る安全対策 2
- 4 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 2

第2 交通事故のすう勢

- 1 交通事故の推移と現状 4
- 2 道路交通情勢 6
- 3 今後の道路交通安全対策を考える視点
 - (1) 高齢者及び子どもの安全確保 6
 - (2) 歩行者及び自転車の安全確保 7
 - (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保 7
 - (4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 8
 - (5) 交差点対策の推進 8
 - (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進 8
 - (7) 交通安全教育の推進 8
 - (8) 自転車の安全利用促進施策の推進 8
 - (9) 先端技術の活用推進 9

第3 計画の目標 10

第11 次名古屋市交通安全計画の体系図 11

第2部 各論

第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心・安全な歩行空間の整備
 - (1) 生活道路における交通安全対策の推進 12
 - (2) 通学路等における交通安全の確保 13
 - (3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 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 14
- 3 幹線道路における交通安全対策の推進
 - (1) 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進 15
 - (2) 事故危険箇所対策の推進 15
 - (3) 幹線道路における交通規制 16
 - (4) 重大事故の再発防止 16
 - (5) 適切に機能分担された道路網の整備 16
 - (6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進 17

(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進	17
(8) 交通安全施設等の高度化	18
4 交通安全施設等の整備事業の推進	
(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理	18
(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	19
(3) 幹線道路対策の推進	19
(4) 交通円滑化対策の推進	19
(5) 高度道路交通システム(I T S)の推進による安全で快適な 道路交通環境の実現	20
(6) 道路交通環境整備への住民参加の促進	20
(7) 連絡会議等の活用	20
5 高齢者等の移動手段の確保・充実	21
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	
(1) 地域の特性に応じた交通規制	21
(2) 交通実態に即した交通規制	21
9 自転車利用環境の総合的整備	
(1) 自転車通行空間の整備等	22
(2) 自転車等の駐車対策の推進	22
10 高度道路交通システム(I T S)の活用	
(1) 道路交通情報通信システム(V I C S)の整備	23
(2) 新交通管理システム(U T M S)の推進	23
(3) 交通事故防止のための運転支援システムの推進	23
(4) E T C 2.0 の展開	24
(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進	24
11 交通需要マネジメントの推進	
(1) 公共交通機関利用の促進	24
(2) 貨物自動車利用の効率化	24
12 災害に備えた道路交通環境の整備	
(1) 災害に備えた道路の整備	25
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	25
(3) 災害発生時における交通規制	25
(4) 災害発生時における情報提供の充実	25
13 総合的な駐車対策の推進	
(1) きめ細かな駐車規制の推進	26
(2) 違法駐車対策の推進	26
(3) 駐車場等の整備	26
(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	26
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	26

1 4	道路交通情報の充実	
(1)	情報収集・提供体制の充実	27
(2)	高度道路交通システム(I T S)を活用した 道路交通情報の高度化	27
(3)	適正な道路交通情報提供事業の促進	27
(4)	分かりやすい道路交通環境の確保	27
1 5	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	28
(2)	子どもの遊び場等の確保	28
(3)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	29
(4)	地域に応じた安全の確保	29
1 6	踏切道における交通の安全	
(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	30
(2)	踏切保安設備の整備及び交通規制等の実施	30
(3)	踏切道の統廃合の促進	31
(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	31
第 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	
(1)	幼児に対する交通安全教育	32
(2)	小学生に対する交通安全教育	33
(3)	中学生に対する交通安全教育	34
(4)	高校生に対する交通安全教育	35
(5)	成人に対する交通安全教育	35
(6)	高齢者に対する交通安全教育	36
(7)	障害者に対する交通安全教育	37
(8)	外国人に対する交通安全教育	37
2	効果的な交通安全教育の推進	37
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(1)	交通安全市民運動の推進	38
(2)	横断歩行者の安全確保	39
(3)	交差点事故を防止するための啓発活動等の推進	39
(4)	自転車の安全利用の推進	40
(5)	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	41
(6)	チャイルドシートの正しい使用の徹底	41
(7)	反射材用品等の普及促進	42
(8)	飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び 広報啓発活動等の推進	42
(9)	効果的な広報の実施	42

(10) エコドライブの推進	43
(11) その他の普及啓発活動の推進	43
(12) 交通死亡事故多発時における緊急対策	44
4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	
(1) 交通ボランティア等の能力向上等	44
(2) 私立学校に対する交通安全教育	45
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	
(1) 地域住民の参加・協働における交通安全総点検の実施	45
(2) 通学路における交通安全点検の実施	45
(3) 交通安全パートナーシップ企業の募集	45
第3 安全運転の確保	
1 運転者教育等の充実	
(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実	46
(2) 運転者に対する再教育等の充実	46
(3) 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養	46
(4) 二輪車安全運転対策の推進	46
(5) 高齢運転者対策の充実	47
(6) 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	47
(7) 自動車運転代行業の指導育成等	47
(8) 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	48
(9) 危険な運転者の早期排除	48
2 運転免許制度の改善	48
3 安全運転管理の推進	
(1) 安全運転管理者等に対する適切な指導	48
(2) 使用者等への通報制度の活用	48
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	
(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立	49
(2) 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	49
(3) 情報通信技術(ICT)・自動運転等新技術の 開発・普及促進	49
(4) 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	49
(5) 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	50
(6) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策	50
(7) 運転者の健康起因事故防止対策の推進	50

(8) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底	50
(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等	51
5 交通労働災害の防止等	
(1) 交通労働災害の防止	51
(2) 運転者の労働条件の適正化等	52
第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	
(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等	53
(2) 先進安全自動車(A S V)の開発・普及の促進	53
(3) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進	53
2 自動運転車の安全対策・活用の推進	
(1) 自動運転の社会実装	54
(2) 自動運転車に係る安全基準の策定	54
(3) 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	54
(4) 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	54
(5) 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	54
(6) 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	54
3 自動車アセスメント情報の提供等	54
4 自動車の検査及び点検整備の充実	
(1) 自動車の検査の充実	55
(2) 型式指定制度の充実	55
(3) 自動車点検整備の充実	55
5 リコール制度の充実・強化	56
6 自転車の安全性の確保	56
第5 道路交通秩序の維持	
1 交通の指導取締りの強化等	
(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等	57
(2) 高速自動車国道等における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	
(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底	58
(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化等	58
(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進	58
(4) 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	58
3 暴走族等対策の推進	
(1) 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	58
(2) 暴走行為阻止のための環境整備	59
(3) 暴走族等に対する指導取締りの推進	59
(4) 暴走族関係事犯者の再犯防止	59
(5) 車両の不正改造の防止	59
第6 救助・救急活動の充実	
1 救助・救急体制の整備	
(1) 救助体制の整備・拡充	61
(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	61
(3) 自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた心肺蘇生法等の 応急手当の普及啓発活動の推進	61
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	61
(5) 救助・救急用資機材等の整備の充実	62
(6) 消防ヘリコプターによる救急業務の推進	62
(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	62
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	62
(9) 現場急行支援システム(FAST)の整備	62
(10) 緊急通報システム(HELP)・ 事故自動通報システム(ACN)の整備	62
2 救急医療体制の整備	
(1) 救急医療機関等の整備	63
(2) ドクターヘリ事業の推進	63
(3) 救急啓発事業の推進	63
3 救急関係機関の協力関係の確保等	63
第7 被害者支援の充実と推進	
1 無保険(無共済)車両対策の徹底	65
2 損害賠償の請求についての援助等	
(1) 交通事故相談活動の推進	65
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化	65
3 交通事故被害者支援の充実強化	
(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	65
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	66
(3) 公共交通事故被害者への支援	66
第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の推進	
(1) 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進	67
(2) 車両の安全に関する研究の推進	68
(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実	68
2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	68

第3部 参考資料

1	交通事故の発生状況（令和2年中）	69
2	交通安全対策基本法（抜粋）	72
3	名古屋市交通安全対策会議条例	74
4	名古屋市交通安全対策会議委員・幹事	76
5	用語集	78

第 1 部 総論

第 1 計画の基本方針

本市の人口は、約 233 万人と過去最多となった（令和 2 年国勢調査速報による）ものの、全国的には長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである「安心して安全に暮らせるまち」を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安心して安全なまちの実現を図っていくための重要な要素であり、更なる対策の実施が必要である。

このため、第 11 次名古屋市交通安全計画（計画期間：令和 3 年度～令和 7 年度）では、人命尊重の理念に基づき、また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、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。

1 人優先の交通安全思想

道路においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全や高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくことが重要である。

2 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。

3 交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及び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、市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り、か

つ、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ものとする。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安心して安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故の被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも交通安全意識の向上のためには有効である。

(2) 「交通機関」に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、そのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって交通機関の構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、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し得る体制を充実させるものとする。

(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。交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、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、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

また、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図り、交通事故の被害者等に対し一層の被害者支援の充実を図るものとする。

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。

4 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

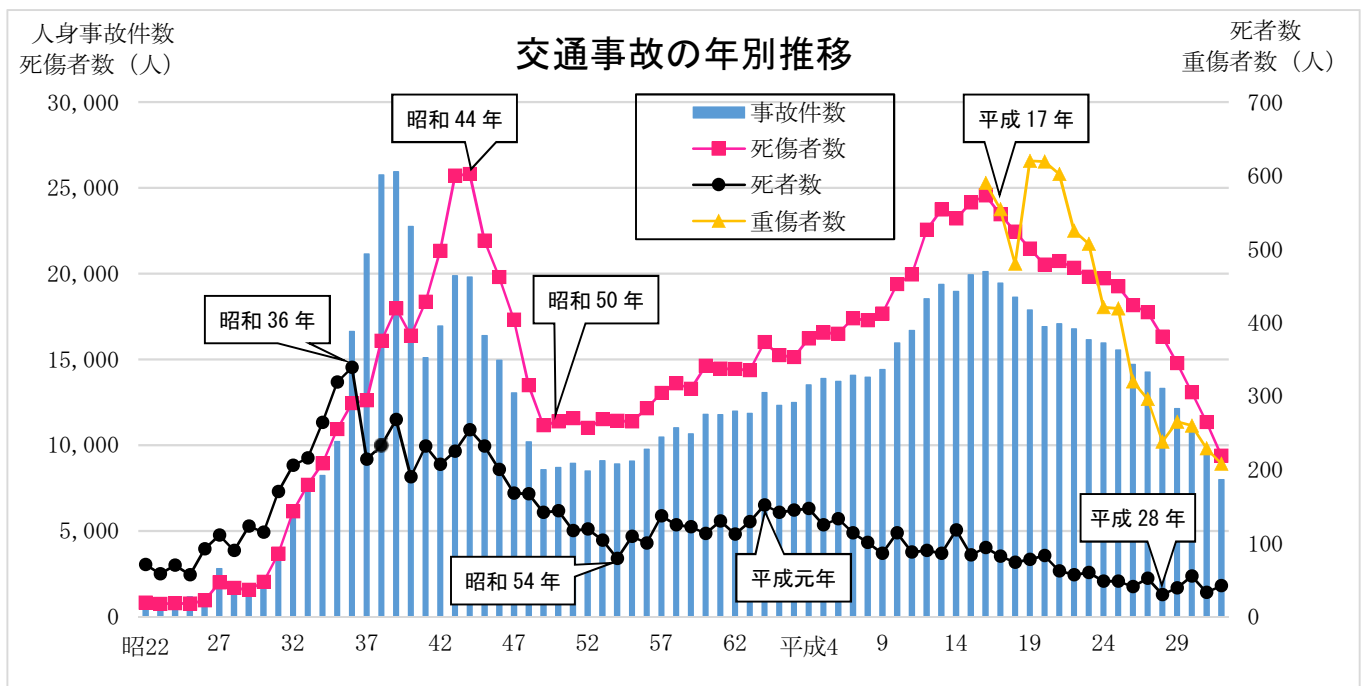
新型コロナウイルス感染症の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

第2 交通事故のすう勢

1 交通事故の推移と現状

名古屋市の交通事故統計に記録が残る昭和 22 年以降、市内の交通事故による年間の 24 時間死者数は、昭和 36 年に 339 人を数えたが、翌年以降着実に減少に向かい、昭和 54 年には 79 人と、ほぼ 4 分の 1 となった。その後増勢し、平成元年には 152 人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成 28 年には過去最少となる 30 人となり、令和 2 年までに年間の死者数を 35 人未満とするという第 10 次名古屋市交通安全計画の目標値を初年度にして下回った。しかし、平成 29 年には 39 人と増加に転じ、最終年である令和 2 年中の死者数は 42 人で、第 10 次名古屋市交通安全計画の目標を達成するにはいかなかった。

一方、年間の死傷者数については、昭和 44 年をピークに一旦は減少したものの、昭和 50 年より増加傾向が続き、平成 17 年以降には再度減少に転じた。令和 2 年の死傷者数は 9,386 人と、4 年連続で目標を達成することができた。



（最近 10 年間の交通事故情勢）

年 区分	23	24	25	26	27	28	29	30	元	2
事故件数	16,143	15,954	15,537	14,691	14,250	13,296	12,121	10,868	9,525	7,975
死者数	60	48	48	41	52	30	39	55	33	42
負傷者数	19,752	19,674	19,202	18,114	17,693	16,288	14,736	13,027	11,301	9,344
うち重傷者	507	421	419	320	296	238	265	260	229	208
死傷者数	19,812	19,722	19,250	18,155	17,745	16,318	14,775	13,082	11,334	9,386

注1 高速道路発生分は含まない。

注2 重傷者とは、負傷者のうち1カ月（30日）以上の治療を要する者をいう。愛知県警察が保有する交通事故統計システムで集計可能な平成16年以降を記載

〔参考 1〕 これまでの名古屋市交通安全計画の目標と実数

第 1 次名古屋市交通安全計画（昭和 46 年度～昭和 50 年度） 目 標：交通事故死傷者数の漸減、特に交通弱者である歩行者及び自転車利用者の事故の半減 実 数：死傷者数 21,920 人（昭和 45 年）→11,386 人（昭和 50 年） 歩行者の死傷者数 3,951 人（昭和 45 年）→2,031 人（昭和 50 年） 自転車の死傷者数 1,617 人（昭和 45 年）→1,643 人（昭和 50 年）
第 2 次名古屋市交通安全計画（昭和 51 年度～昭和 55 年度） 目 標：交通事故減少傾向の定着化、特に交通弱者である歩行者、自転車の事故については、ピーク時（昭和 44 年）の半減 実 数：歩行者の死傷者数 4,946 人（昭和 44 年）→1,689 人（昭和 55 年） 自転車の死傷者数 2,261 人（昭和 44 年）→2,392 人（昭和 55 年）
第 3 次名古屋市交通安全計画（昭和 56 年度～昭和 60 年度） 目 標：交通事故減少傾向の定着化、特に自転車事故については、現状の半減を、死者については過去 10 年間の最低以下 実 数：自転車の死傷者数 2,392 人（昭和 55 年）→2,869 人（昭和 60 年） 死者数 79 人（昭和 54 年）→113 人（昭和 60 年）
第 4 次名古屋市交通安全計画（昭和 61 年度～平成 2 年度） 目 標：死者数を年間 100 人以下、ミニバイク事故について現状の半減 実 数：死者数 142 人（平成 2 年） ミニバイク（原付）の死傷者数 1,850 人（昭和 60 年）→1,424 人（平成 2 年）
第 5 次名古屋市交通安全計画（平成 3 年度～平成 7 年度） 目 標：交通事故の発生の増加基調に歯止め、交通事故死者数の着実な減少 実 数：死者数 142 人（平成 2 年）→114 人（平成 7 年）
第 6 次名古屋市交通安全計画（平成 8 年度～平成 12 年度） 目 標：年間死者数を 100 人以下に抑止 実 数：死者数 90 人（平成 12 年）
第 7 次名古屋市交通安全計画（平成 13 年度～平成 17 年度） 目 標：年間死者数を 80 人以下に抑止 実 数：死者数 82 人（平成 17 年）
第 8 次名古屋市交通安全計画（平成 18 年度～平成 22 年度） 目 標：年間死者数を 60 人未満、死傷者数を確実に減少 実 数：死者数 57 人（平成 22 年） 死傷者数 23,456 人（平成 17 年）→20,331 人（平成 22 年）
第 9 次名古屋市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度） 目 標：年間死者数を 40 人未満、死傷者数 17,500 人未満 実 数：死者数 52 人（平成 27 年） 死傷者数 17,745 人（平成 27 年）
第 10 次名古屋市交通安全計画（平成 28 年度～令和 2 年度） 目 標：年間死者数を 35 人未満、死傷者数 15,000 人未満 実 数：死者数 42 人（令和 2 年） 死傷者数 9,386 人（令和 2 年）

〔参考 2〕 令和 2 年の交通事故の特徴

- (1) 歩行中の死者が約 5 割を占めており、二輪車乗用中の死者が増加している。
- (2) 夜間・深夜の死亡事故が多発している。
- (3) 高齢者の死者が全体の 6 割以上を占め、そのうち約 8 割が歩行中・自転車乗用中に事故にあっている。
- (4) 交差点及び交差点付近での死亡事故が約 8 割を占めている。
- (5) 重傷者のうち、歩行中、自転車乗車中の事故がそれぞれ約 3 割を占めており、交差点及び交差点付近での事故が約 8 割を占めている。

2 道路交通情勢

本市の自動車保有台数は、令和 2 年 3 月末現在で約 130 万台となっており、そのうち約 7 割を自家用乗用車が占めている。

また、運転免許人口は約 147 万人を数え、免許適齢人口の約 7 割を超えている。とりわけ、市内の総免許人口の 2 割近くを 65 歳以上の高齢者が占めている。

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

市内における交通事故の死者数及び死傷者数については近年減少傾向にあり、第 10 次名古屋市交通安全計画の計画期間中においても死者数については平成 28 年と令和元年に目標値を下回り、死傷者数においては平成 29 年から 4 年連続で目標を達成するなど、これまでの名古屋市交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

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し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

このような観点から、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といった 8 つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市の 65 歳以上の高齢者比率は、年々増加する一方で、15 歳未満の年少者比率は減少し、ますます少子高齢化が進行している。

高齢者については、主として歩行及び自転車等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。

高齢者が歩行及び自転車等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の対策、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なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者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、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められる。さらに、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安心・安全な歩行空間の整備を積極的に推進する。

加えて、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく。

このほか、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

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)が令和4年6月までに施行されることとなっており、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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約5割、自転車が約1割であり、また、交通事故死傷者数に占める自転車の割合が約2割を占めている。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において安心・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交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の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。

自転車については、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

あわせて、駅前や歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

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

違反自動取締装置の整備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していく必要がある。また、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。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 10 次計画期間中を通じて、ETC2.0^(※3)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^(※3)から得られたビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

(5) 交差点対策の推進

本市では、事故の多発している箇所等について、交差点構造の改良の推進やカラー舗装・路面標示による危険な交通挙動の抑止策の実施等により、広範かつ機動的な交差点対策を進めてきたが、未だ本市の人身事故件数のうち約 6 割を交差点及び交差点付近が占めていることから、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、交差点事故の削減を図る。

また、交差点事故の特徴や危険性など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。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、各種広報媒体を通じた交通事故情報の提供に努める。

また、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進む中、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安心安全な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

(7) 交通安全教育の推進

市民一人ひとりの交通安全意識を向上させるためには、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ことが重要であることから、家庭、学校、職場等における交通の安全に関する教育を関係機関が相互に連携を図りながら協力して推進していく。

(8) 自転車の安全利用促進施策の推進

自転車は手軽で、便利な乗り物であるが、交通事故の被害者となる場合と加害者となる場合がある。

本市では、交通事故全体に占める自転車事故の割合が国・愛知県と比較して高くなっており、市内の自転車に関連する交通事故のうち、約7割は自転車側にも違反がみられることから、自転車利用時に交通ルールが守られていないことが事故の原因の一つと考えられる。

こうした状況をふまえ、自転車事故のさらなる減少を図るため、様々な観点から自転車の安全利用促進施策を推進していく。

自転車利用時に交通ルールが守られていないことの背景の一つとして、交通ルールに関する理解が不十分であることが考えられることから、交通安全教育等の充実を図るなど、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。

また、自転車の安全利用を促進するために、すべての年齢層へのヘルメット着用や自転車の点検・整備、損害賠償保険等への加入等について積極的に啓発を実施する。

(9) 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。

第3 計画の目標

- 令和7年までに、年間の24時間死者数を30人未満にする
- 令和7年までに、年間の重傷者数を140人未満にする

交通事故のない社会を達成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と考えられることから、本計画の計画期間である令和7年までに、交通事故による年間の24時間死者数を30人未満と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、死者数の減少にも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定し、令和7年までに、年間の重傷者数を140人未満とすることを目指すものとする。

第 1 1 次名古屋市交通安全計画の体系図

基本理念

～ 交通事故のない社会を目指して ～

- 市民一人ひとりが「安心して安全に暮らせるまち」を実現するためには、交通安全の確保が重要である。
- 人命尊重の理念に基づき、また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す。

計画期間

令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 カ年間

目 標

- 令和 7 年までに、交通事故による年間の 24 時間死者数を 30 人未満にすることを目指す。
- 令和 7 年までに、年間の重傷者数を 140 人未満にすることを目指す。

＜今後の道路交通安全対策を考える視点＞

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

＜講じようとする施策＞

- | | |
|---------------|-----------------|
| 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 |

第2部 各論

第1 道路交通環境の整備

【第11次計画における重点施策及び新規施策（※：新規施策）】

- 生活道路における交通安全対策の推進(1(1))
- 通学路等における交通安全の確保(1(2))
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備(1(3))
- 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(2)
- 幹線道路における交通安全対策の推進(3)
- 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進(4(2))
- 幹線道路対策の推進(4(3))
- 高度道路交通システム(I T S)の推進による安全で快適な道路交通環境の実現(4(5))
- 高齢者等の移動手段の確保・充実※(5)
- 無電柱化の推進(7)
- 自転車利用環境の総合的整備(9)
- 高度道路交通システム(I T S)の活用(10)
- 災害に備えた道路交通環境の整備(12)
- 道路交通情報の充実(14)

1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市健康福祉局、名古屋市子ども青少年局、名古屋市緑政土木局、名古屋市教育委員会、中部地方整備局、愛知県警察本部)

(1) 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、市、地域住民等が連携し、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、子ども等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

ア 公安委員会の取組み

(ア) 生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行確保

最高速度 30km/h の区域規制等を前提とした「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、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施する。

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。

(イ) 外周幹線道路を中心とした取組

信号機の改良、光ビーコン^(※29)・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。

- (ウ) 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^(※27)」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心とした安全確保

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^(※32)）、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。

イ 道路管理者の取組み

- (ア) 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
- (イ) 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、ハンプ^(※28)、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を実施
- (ウ) 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ハンプ^(※28)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の実施及び自転車走行環境の改善等の実施
- (エ) 必要に応じた道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進
- (オ) 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、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施

(2) 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、道路管理者、警察、教育委員会等の関係機関が集まり学校からの要望事項を基に交通安全対策を検討する通学路安全対策検討会を開催し、通学路の交通安全施設等の充実を図る。また、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。

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^(※28)・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^(※33)等の設置、自転車道・自転車通行帯・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。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺における対策

- (ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を实

現するため、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。

- (イ) 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等支援情報システム(高度化P I C S)^(※32)、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^(※6)、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、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。
- (ウ) 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。
- (エ) Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム(高度化P I C S)^(※32)の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

イ 駅前等の交通結節点における対策

- (ア) スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。
- (イ) バリアフリー法^(※27)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。

ウ 障害者施設等の周辺における対策

すべての人にやさしい「ユニバーサルデザイン」の視点に立ったまちづくり、より安心、安全で快適なまちづくりをすすめることを目的に、障害者施設等の周辺をユニバーサルゾーンとして設定し、関係機関、地域住民及び区域内通行者の理解と協力のもと安全な道路環境を整備し維持する。

エ 道路・交差点等における対策

視覚障害者誘導用ブロックにより、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

オ 違法駐車等の取締り

- (ア) 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。
- (イ) 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、放置自転車の撤去に併せ、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：名古屋市緑政土木局、愛知県警察本部、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^(※10)(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^(※10)等、事故率の低い道路利用を促進するため、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：名古屋市住宅都市局、名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実態を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路^(※10)から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路^(※10)の利用促進を図る。

(1) 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

国道における、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 死傷事故率の高い区間等の選定

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 効果的な対策の立案・実施

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 新たな対策の検討への活用

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、評価結果を新たな対策の検討に活用する。

(2) 事故危険箇所対策の推進

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推進する。

ア 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

イ 交差点改良、視距の改良、中央帯の設置

- ウ 路面標示、カラー舗装による減速・注意喚起対策、右折付加車線・右折ポケットの設置
- エ 注意看板、警戒標識の設置
- オ 防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置

(3) 幹線道路における交通規制

ア 一般道路

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。

イ 高速自動車国道等

交通の安全と円滑化を図るため、交通実態に即した交通規制を実施する。特に、異常気象、重大事故発生時等の交通事情の変化に対応した速度規制、通行禁止を迅速かつ的確に実施する。

(4) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故等が発生した際は、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。

(5) 適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全は、基本的には道路のネットワークを体系的に整備することによって確保される。そのため、機能分担に応じた道路整備を推進し、交通流の円滑化を図っていく。

また、一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高速自動車国道等の整備を推進し、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。

ア 市街地における交通混雑の解消

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し、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における交通混雑の解消を図る。

イ 生活道路から幹線・補助幹線道路への通過交通の転換

交通結節点・交通拠点へのアクセス道路等の幹線・補助幹線道路を整備し、生活道路から幹線・補助幹線道路へ通過交通の転換を図る。さらに、生活道路においては、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、ハンプ^(※28)・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ことで交通混雑の解消及び生活環境を向上させる。

ウ 空港・港湾へのアクセス道路の整備

効率的な輸送体系を確立し、交通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、港湾等の交通拠

点へのアクセス道路の整備を実施する。

(6) 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^(*)19)、高機能舗装^(*)11)、高視認性区画線^(*)13)の整備等を重点的に実施する。また、逆走や歩行者、自転車等の立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)^(*)26)及びETC2.0^(*)3)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(ICT)^(*)21)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。

(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進

道路ネットワークの改善による道路交通環境の整備を推進するとともに、交通事故の多発等を防止し、安心して安全かつ円滑な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業及び交通事故対策を推進する。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプ^(*)28)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道路交通の安全に寄与する道路の整備を推進する。

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。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ 一般道路の新築・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備するこ

とし、道路標識、防護柵、歩道、自転車道、自転車通行帯、道路照明、中央帯等の整備を図る。

オ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安心・安全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、幅の広い歩道や自転車通行帯、自転車の通行位置を示す路面表示等の整備を推進する。

カ 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、ペデストリアンデッキ^(※31)、交通広場等の総合的な整備を図る。

キ 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。

(8) 交通安全施設等の高度化

ア 信号機の高度化

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 道路照明等の整備

夜間の交通事故防止を図るため、道路照明の整備の充実に努めるとともに、自発光式道路鋸、高機能舗装^(※11)、高視認性区画線^(※13)等の整備を推進する。

ウ 道路の構造、交通の状況等に応じた交通安全の確保

道路標識の高輝度化や、高機能舗装^(※11)、高視認性区画線^(※13)の整備等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト(地点標)の整備を推進する。

4 交通安全施設等の整備事業の推進

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部)

(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

ア 公安委員会における取組み

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、「インフラ長寿命化基本計画」(平成25年11月、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議)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 道路管理者における取組み

整備後長期間が経過した道路照明、横断歩道橋等の老朽化対策が課題となっていることから、平成24年3月策定の「名古屋市アセットマネジメント推進プラン」な

どに基づき、計画的な老朽施設の維持管理・更新により施設の長寿命化を図り、経費の抑制と平準化を推進する。

(2) 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、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安心・安全な歩行空間の確保を図る。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。

ア 歩行空間のバリアフリー化

(ア) 平坦性が確保された幅の広い歩道の整備を図る

(イ) 歩道の段差・勾配の改善を図る

イ 通学路等の安心・安全な歩行空間の確保

歩道の整備等を進めるとともに、歩道整備の困難な箇所においては路肩のカラー舗装等の安全対策を図る。

ウ 事故の多発する生活道路交差点の安全対策

(ア) 交差点を明示する路面のカラー化及び路面標示、自発光式道路鋲による安全対策

(イ) 生活道路交差点付近の路面のカラー化による安全対策

エ ゾーン 30 における面的な安全対策

最高速度 30km/h の区域規制を基本として、中央線抹消や交差点等のカラー舗装等による安全対策を実施する。

オ 面的な交通安全対策

歩道整備、道路標識、路面標示等の充実による安全対策の実施

(3) 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、事故データや ETC 2.0 プローブ情報^(※4)等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。

ア 道路構造の改良による安全対策

交差点の改良、視距の改良、中央帯の設置等

イ 道路付属物による安全対策

防護柵及び区画線の整備、道路照明及び視線誘導標の設置等

ウ 事故原因の検証に基づく安全対策

信号機の改良、交差点改良等の実施

(4) 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、総合的な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、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

ア 安全で円滑な道路交通の確保

付加車線の設置、交差点のコンパクト化等の交差点改良、路面標示等

イ 的確な道路情報の提供

(ア) 視認性・耐久性に優れた大型固定標識・大型標識の整備

(イ) 系統的で分かりやすい案内標識の整備

(5) 高度道路交通システム（ITS）^(*)14)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（ICT）^(*)21)等を用いて、光ビーコン^(*)29)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）^(*)22)を推進するとともに、情報収集・情報提供の拡充等により、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。

(6) 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。

ア セイフティライブロード事業^(*)24)による交通安全意識の熟成

セイフティライブロード事業^(*)24)における「交通安全総点検」の実施による交通安全への参加意識の向上

イ 通学路安全点検調査の実施

通学時の児童の安全を確保するため、児童の視点から通学路の安全点検を行い、その結果をもとに関係機関が安全対策のより一層の充実を図る。

ウ 意見の収集

(ア) 公安委員会における取り組み

「標識BOX」及び「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。

(イ) 道路管理者における取り組み

道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して取り入れる。

(7) 連絡会議等の活用

愛知県警察と道路管理者等により組織している「愛知県道路交通環境安全推進連絡会議」やアドバイザー等会議を有効活用して、学識経験者のアドバイスを受けつつ施

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

また、「名古屋市交通安全対策連絡会議」において、愛知県警察と市の交通安全関係部署の間で施策に関する意見交換及び連絡調整を行い、交通事故防止対策の円滑かつ効果的な推進を図る。

5 高齢者等の移動手段の確保・充実

（実施機関：名古屋市住宅都市局、名古屋市健康福祉局、中部運輸局）

高齢化や先進技術の進展等を見据えた新たな時代の総合交通計画を策定し、地域の移動手段の確保に向けた検討を行う。

6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

（実施機関：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、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心・安全に参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安心・安全な歩行空間を確保する。

7 無電柱化の推進

（実施機関：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部）

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、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」に基づく無電柱化推進計画により事業を推進する。

また、緊急輸送道路等において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）

(1) 地域の特性に応じた交通規制

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。

(2) 交通実態に即した交通規制

ア 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、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

イ 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の中

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。

ウ 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し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。

9 自転車利用環境の総合的整備

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部)

(1) 自転車通行空間の整備等

ア 自転車通行空間の整備

自転車は、手軽で便利、環境面や健康面でも優れた乗り物であり、自転車利用の効用が大きいことから、「名古屋市自転車活用推進計画」に基づき、自転車通行空間の整備を行っている。

自転車が歩行者に接触する事故が発生していることから、自転車道や自転車通行帯などの自転車通行空間の整備を推進し、歩行者・自転車・自動車の分離により各々が安全に通行できる空間を確保する。整備に当たっては、道路の構造や状況に応じて路線を選定し、地域住民の理解を得たうえで、関係機関と調整し推進していく。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車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。

イ 自転車安全利用の啓発活動の推進

通行ルールの徹底を推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、利用ルールの周知を図る。

また、自転車通行空間の整備に伴い、利用者側には一層の交通ルール・マナーの遵守が求められる。自転車利用者の交通安全意識の高揚を図るため、自転車乗用時の交通ルール・マナーを体験できる機器を活用した参加体験型の交通安全教室を積極的に実施するほか、自転車安全利用促進強調月間を中心に、駅の周辺や自転車事故多発交差点などで自転車の安全利用を呼びかける啓発活動を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

「名古屋市自転車活用推進計画」に基づき、国、県、道路管理者、警察、鉄道事業者等が相互に連携して、駐車対策を積極的に推進する。

特に、バリアフリー法^(※27)に基づき、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、通行障害や景観の悪化になり得る放置自転車を無くす広報啓発活動等を重点的に推進する。

ア 自転車駐車場の有料化整備

駅周辺において、通行障害となっている放置自転車の解消を目的として、利用形態や景観など地域実態を把握し、地域住民の理解を得たうえで有料自転車駐車場を

整備する。

イ 放置自転車対策の推進

自転車駐車場の有料化と併せて駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、撤去活動を行うとともにそのPRに努める。また、自転車を共有することで総量抑制につながるコミュニティサイクル^(※15)の利用を促進する。

(7) 撤去体制の強化

自転車等放置禁止区域における即時撤去活動を中心とした放置自転車等の撤去体制の強化を図る。

(4) 放置自転車追放月間の実施

区安心・安全で快適なまちづくり協議会等を中心に、春秋全市一斉に実施する「放置自転車追放月間」の活動の充実を図る。

ウ 自転車等の適正利用の啓発

広報なごやなどの広報紙、各機関紙及び報道機関に協力を求めるなど、あらゆる機会を捉えて、広範な啓発活動を推進する。

エ 自転車駐車対策推進組織の充実

名古屋市自転車等駐車対策協議会、区安心・安全で快適なまちづくり協議会及び地区自転車駐車対策推進協議会の運営・活動を充実する。

10 高度道路交通システム(ITS)^(※14)の活用

(実施機関：中部地方整備局、中部運輸局、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

(1) 道路交通情報通信システム(VICS)^(※26)の整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム(VICS)^(※26)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^(※29)、ETC2.0^(※3)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走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

(2) 新交通管理システム(UTMS)^(※22)の推進

最先端の情報通信技術(ICT)^(※21)等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン^(※29)の機能を活用して新交通管理システム(UTMS)^(※22)の開発・整備を行うことにより高度道路交通システム(ITS)^(※14)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。

(3) 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)^(※14)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、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、ゆとりのある運転を促す信号情報活用支援システム（TSPS）^(※23)を始めとする新交通管理システム（UTMS）^(※22)の整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS）^(※14)を推進する。

(4) ETC2.0^(※3)の展開

事故多発地点、道路上の落下物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する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、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。

(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

安全で円滑な自動車の運行を実現するため、公共車両優先システム（PTPS）^(※12)の整備を推進する。

11 交通需要マネジメントの推進

（実施機関：名古屋市住宅都市局、中部運輸局、愛知県警察本部）

(1) 公共交通機関利用の促進

依然として自動車利用が他都市圏と比べて多い状況にあるため、より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系の形成を目指し、リニア中央新幹線の開業や自動運転等の先進技術の進展等を見据えた新たな時代の総合交通計画を策定し、各種交通施策を推進する。

ア バスの利用促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンを設定し、バスの利用促進を図るための施策を推進する。

イ パークアンドライドの推進

バス・鉄道利用促進を図るため、民間事業者との協働によりパークアンドライド駐車場を確保するとともに、近隣自治体との連携により広域的な視点からパークアンドライドの推進を図る。

ウ 駅前広場の整備

駅前広場の公共交通機関相互又は公共交通機関と自動車交通との乗継の利便性をより向上させるために、主要な交通結節点において駅前広場（鳴海北駅前広場等）の整備を進める。

(2) 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：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部)

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安心・安全な生活を支える道路交通の確保を図る。

南海トラフ巨大地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある道路の新設・拡幅、無電柱化、橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、国道については迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路^(※10)等の整備を推進する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、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交通規制資機材の整備を推進する。併せて、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。

(3) 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。

併せて、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。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、光ビーコン^(※29)、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、警察や道路管理者が保有するプローブ情報^(※30)や民間事業者が保有するプローブ情報^(※30)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：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市住宅都市局、中部地方整備局、愛知県警察本部)

(1) 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意し、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。

(2) 違法駐車対策の推進

ア 駐車監視員制度の運用

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駐車監視員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、駐車監視員活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

イ 使用者・運転者の責任の追及

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。

また、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。

(3) 駐車場等の整備

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。特に、附置義務制度について、「名古屋市駐車場条例」に基づき、建築物の規模や用途、地域特性に応じて駐車施設が適正に確保できるように指導していく。

(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、「名古屋市違法駐車等の防止に関する条例」及び「安心・安全で快適なまちづくりなごや条例」の理念に基づき、毎年6月のさわやかロード月間を中心として、関係機関や市民との協働を進める一方、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用により、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(5) 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、路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の道路管理者や施設管理者に対する働き掛け、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：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

(1) 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^(※29)、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充等の交通管制システムの充実・高度化を図る。

また、高度道路交通システム(I T S)^(※14)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(V I C S)^(※26)やE T C 2.0^(※3)等の整備・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。

また、高速道路等においては、道路パトロールカー、車両感知器、非常電話、監視テレビ、押しボタン式通報装置、気象観測装置、気象台からの情報、110 番通報からの連絡、利用者からの通報等により情報の収集を行う。収集された情報は、コンピュータにより処理し、交通の安全と円滑化を推進するため、通行車両に対し、道路情報板、図形情報板、道路交通情報通信システム(V I C S)^(※26)、日本道路交通情報センター等により迅速、的確に情報提供を行う。

(2) 高度道路交通システム(I T S)^(※14)を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム(I T S)^(※14)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(V I C S)^(※26)やE T C 2.0^(※3)等の整備・拡充を積極的に図るとともに、E T C 2.0^(※3)対応カーナビ及びE T C 2.0^(※3)車載器を活用し、E T C 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E T C 2.0^(※3)サービスを開始することにより、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。

(3) 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。

(4) 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の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推

進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語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：名古屋市子ども青少年局、名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工事等のための道路の使用及び工作物等の占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適切な運用を行うとともに、許可条件の履行遵守、占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導を強化する。

イ 不法占用物件等の排除

道路交通に支障を与える不法占用物件等の実態把握に努めるとともに、関係機関の連携を更に強めた効果的指導、警察の取締りを推進し、特に都心部について重点的にその是正を図る。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが多いことから、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、毎年 8 月の「道路ふれあい月間」等を中心とした沿道住民に対する道路愛護思想の普及に努める。

(ア) 不法占用物件対策

町の美観を損ない、通行の支障となっている置看板、はみ出し商品などの道路上の不法占用物件については、その防止に向けた啓発活動を積極的に行うとともに、引き続き年次計画に基づいて、市民の理解と協力を得ながら、全市的に指導し、除却に努める。

(イ) 路上放置車両対策

路上放置車両は通行の支障となるばかりでなく、景観を損なう原因にもなっていることから、道路パトロール等による早期発見、関係機関との協力による早期撤去・処理に努める。

ウ 道路の掘り返し規制等

道路管理者、警察、占用企業者で構成する「名古屋市道路占用調整協議会」において、工事が計画的かつ適切に実施できるよう長期計画の策定及び年間・月間の工事実施について調整を行い、道路の不経済な掘り返しや工事に伴う交通渋滞・事故の減少に努める。また、舗装工事完了後は、一定期間の掘削規制及び抑制を行い、工事による掘り返しの防止を図る。

(2) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに

に、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、街区公園、緑道、児童館等の整備を推進する。

ア 街区公園等の整備

街区公園は、地域にとって最も身近な公園であり、子どもから高齢者まで幅広い市民に利用されることから、適正に配置し、歩いていける、安心して安全な公園づくりを推進する。

(ア) 公園が不足している地域や偏りのある地域において、街区公園を適正に配置する。

(イ) 土地区画整理事業等において、事業者による公園整備を指導し、良好な街区公園等の配置を誘導する。

イ 緑道等の整備

緑道は、安全性、快適性に配慮した緑豊かな“うるおいのあるみち”であり、散策、ショッピング、サイクリングなどに利用され、街の景観を向上させるとともに、災害時には避難路として役立つ施設である。全市的な緑道網の形成をめざし、機会を捉えて整備を進める。

道路緑化は、道路景観の向上、歩車道分離による歩行者の安全確保、あるいは遮光、視線誘導など道路交通上の重要な機能を有しており、植栽後の適正な維持管理に努める。

ウ 児童館、児童遊園地、どんぐりひろばの設置

児童館は、各区 1 館の児童館にとだがわこどもランドを加えた 17 館が設置されている。児童館では、遊びを通して、子どもの健康を増進し、情操を豊かにすることを目的として、いつでも自由に遊べる場、子育て世代の交流の場及び地域との交流の場としての機能の充実に努める。

また、児童遊園地、どんぐりひろばは、地域の方々の理解と協力を得て設置している子どもの遊び場であるが、子どもとその親が、より安心・安全な利用をするために、地域において適正な管理運営ができるよう努める。

(3) 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、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り事業者への P R に努める。

(4) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な凍結防止剤散布を実施する。

16 踏切道における交通の安全

(実施機関：名古屋市住宅都市局、名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、中部運輸局、愛知県警察本部)

(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

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。

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に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、平成 27 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、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等の実施

ア 踏切遮断機の整備

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。

イ 警報時間制御装置の整備等

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踏切道については、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。

ウ 交通規制等の実施

(ア) 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^(※7)、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。

(イ) 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。

(ウ) 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、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

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、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、その緊急性に鑑み、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

ア 踏切安全通行カルテの作成

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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。

イ 指導取締りの実施

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指導取締りを適切に行う。

ウ 緊急措置の周知徹底

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。

エ 災害時の管理

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。

第2 交通安全思想の普及徹底

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 幼児に対する交通安全教育(1(1))
- 小学生に対する交通安全教育(1(2))
- 高齢者に対する交通安全教育(1(6))
- 交通安全市民運動の推進(3(1))
- 横断歩行者の安全確保※(3(2))
- 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進(3(3))
- 自転車の安全利用の推進(3(4))
- 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(3(5))
- 反射材用品等の普及促進(3(7))
- 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進(3(8))
- 交通死亡事故多発時における緊急対策※(3(12))
- 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等(4)
- 地域における交通安全活動への参加・協働の推進(5)

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市健康福祉局、名古屋市子ども青少年局、名古屋市緑政土木局、名古屋市教育委員会、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

(1) 幼児に対する交通安全教育

ア 幼児に対する交通安全教育の目標

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具体的に指導し、基本的な交通ルール・マナー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技能及び知識を習得させることを目標とする。

イ 幼児の保護者に対する交通安全教育

保護者に対しては、常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう交通安全講習会等を実施するなど、保護意識の醸成に努める。特に、入園時、小学校入学直前の卒園時等の時期に、実践的かつ具体的な交通安全教育に努める。

ウ 幼稚園・保育所及び認定こども園等における交通安全教育

幼稚園、保育所及び認定こども園等では、保護者による幼児の保護・管理を呼びかけるとともに、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、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。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用、親子での実習などを行い、わかりやすい指導に努めるとともに、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

エ 安全指導についての研究・研修

幼児の交通安全対策については、警察等関係機関、名古屋市幼児教育研究協議会

との連携を図る。

(7) 教職員に対する講習会の実施

(イ) 幼児と保護者を対象とした交通訓練の実施

(ウ) 交通指導員による交通安全教育活動の推進

オ 安全管理

幼稚園・保育所・認定こども園等への通園時の安全対策については、保護者、幼稚園・保育所・認定こども園等、警察署、土木事務所等関係機関の協議により、効果的な安全施設の整備に努める。特に、幼児自身の安全能力には限界があるので、保護者による幼児の保護、管理を呼びかける。

(2) 小学生に対する交通安全教育

ア 小学生に対する交通安全教育の目標

小学生に対する交通安全教育は、「進んでいきまりを守り、安全に行動できる能力や態度の育成」に重点をおき、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。

イ 交通安全教育の実施

(7) 参加・体験・実践型の指導

小学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道德教育、学級活動、児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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について地域の実情や小学生の実態にあった年間計画を立案し、「交通安全指導の手引き」「交通安全教育指導用備品」等を活用して、参加・体験・実践型の指導を行う。

(イ) 交通少年団の指導育成等

小学校高学年を中心とした交通少年団組織の活動の促進を図る。

ウ 発達障害等の障害のある児童に対する指導体制

発達障害のある児童及び肢体不自由のある児童や弱視、難聴等の障害のある児童に対しては、障害の状態や発達段階、特性に応じた指導の強化を図るとともに、安全な行動確保に万全を期し、事故防止の能力育成に的確な指導体制を確立していく。

エ 登下校の安全管理

(7) 登下校時等の街頭指導

小学生の登下校時における安全を確保するため、学校ごとに学校・保護者・警察などが協議したうえで、安全が確保される道路を通学路として指定するとともに、小集団登下校をするよう指導する。また、通学路の重点指導箇所については、交通指導員を配置して、登下校時を中心に街頭指導に当たる。

(イ) 通学路安全対策

学校からの要望事項について、道路管理者、警察、教育委員会等の関係機関がその実現性を検討する通学路安全対策検討会、及び重点小学校について、小学生

にアンケート調査を実施し、道路管理者、警察等の関係機関が点検調査を行う通学路安全点検調査作業部会を、通学路安全対策協議会に設置して、通学路の交通安全施設等の整備を進める。

オ 交通安全教育の支援

小学校が開催する交通安全教室に、学校からの要請に応じて、交通指導員や警察官を派遣して、参加・体験・実践型の交通安全教室の実施に努める。

カ 新入学児童の安全確保

入学説明会の際に、その対象である新一年生の保護者に対して、交通指導員による交通安全講習会を開催するとともに、小学生本人には黄色い帽子をプレゼントするなど、新入学児童の交通安全意識の高揚を図る。

キ 交通安全教育指導用備品の充実

「交通安全教育指導用備品」を希望する全小学校（特別支援学校小学部を含む）に予算の範囲で配当し、交通安全教育の充実に努める。

(3) 中学生に対する交通安全教育

ア 中学生に対する交通安全教育の目標

中学生に対する交通安全教育は、「自己の安全と、身の回りの人の安全を確保する態度の育成」に重点をおき、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ようにすることを目標にする。

イ 交通安全教育の実施

中学校は、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳教育、学級活動、生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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の責任、応急手当等について重点を置き、地域の実情や生徒の実態にあった年間計画を立案し、「交通安全指導の手引き」等を活用して、参加・体験・実践型の指導をする。

ウ 発達障害等の障害のある生徒に対する指導体制

発達障害のある生徒及び肢体不自由のある生徒や弱視、難聴等の障害のある生徒に対しては、障害の状態や発達段階、特性に応じた指導の強化を図るとともに、安全な行動確保に万全を期し、事故防止の能力育成に的確な指導体制を確立していく。

エ 交通安全教育の支援

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、学校の要請に応じて、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室の実施に努める。

オ 通学路安全対策

学校からの要望事項について、道路管理者、警察、教育委員会等の関係機関がその実現性を検討する通学路安全対策検討会を開催し、通学路の交通安全施設等の整備を進め、通学路の安全確保に努める。

(4) 高校生に対する交通安全教育

ア 高校生に対する交通安全教育の目標

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、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

イ 交通安全教育の実施

高等学校においては、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な探究の時間等を中心に、学校教育活動全般を通して、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さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、自動車免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

ウ 発達障害等の障害のある生徒に対する指導体制

発達障害のある生徒及び肢体不自由のある生徒や弱視、難聴等の障害のある生徒に対しては、障害の状態や発達段階、特性に応じた指導の強化を図るとともに、安全な行動確保に万全を期し、事故防止の能力育成に的確な指導体制を確立していく。

エ 自転車の安全利用等講習会の実施

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識向上のための教育教材等を作成・配布する。また、自転車事故の恐ろしさを実感的に体験するなど実践的な交通安全教室を実施する。

オ 二輪車・自動車の安全に関する指導

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・団体や保護者等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪等を必要とす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。

カ 交通安全教育の支援

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、学校の要請に応じて、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(5) 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。

ア 運転免許取得時の教育

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。

イ 運転免許取得後の運転者教育の目標

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。

ウ 安全運転管理の活発化

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や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。

エ 交通安全のための諸活動の促進

社会人を対象とした交通安全教室を実施するなど、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。

オ 大学生等に対する交通安全教育の充実

大学生等に対しては、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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ その他の者に対する交通安全教育の推進

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に努める。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者に対する交通安全教育の目標

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、交通行動や危険意識、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、自らが納得して安全な交通行動を実践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。

イ 交通安全教育の実施

(ア) 参加・体験・実践型の交通安全教室の推進

交通事故の危険性や自身の身体機能の変化の自覚を促すため、各種教育機材を活用したより効果的な参加・体験・実践型の交通安全教室の開催を積極的に開催する。特に法令違反では、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。

(イ) 交通安全教育の受講機会の拡充等

関係団体、交通ボランティア、医療機関、福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動や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ひと声運動等により、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。

ウ 啓発事業等の実施

交通安全市民運動期を中心とした街頭キャンペーン等の啓発活動を実施し、高齢者に対して交通安全についての呼びかけを行うとともに、高齢者福祉相談員は高齢者世帯を訪問する際、交通安全の呼びかけに努める。

また、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。

エ 高齢運転者に対する講習の充実等

高齢運転者に対しては、ペダルの踏み間違いなどの運転操作ミス等に起因する事故が発生しており、それに伴い身体機能の衰え等を補う運転支援機能が普及しているが、運転支援機能の過信・誤解による事故も発生していることから、運転支援機能をはじ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する。

また、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級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。

オ 交通安全指導者の養成等

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努める。

(7) 障害者に対する交通安全教育

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。

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、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、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育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。

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：名古屋市スポーツ市民局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な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・職域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、交通指導員の能力向上、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、柔軟かつ多様な方法により、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、対面とな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：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市環境局、名古屋市教育委員会、中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

(1) 交通安全市民運動の推進

ア 交通安全市民運動の組織的・継続的な展開

(ア) 名古屋市交通・生活安全市民会議の活動

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルール・マナーの実践を習慣付けるとともに、家庭・地域・職域から交通事故を防止するための市民運動を、名古屋市交通・生活安全市民会議が推進母体となり、関係機関・団体が相互に連携して組織的・継続的に展開する。

(イ) 区安心・安全で快適なまちづくり協議会等の活動

区においては、区安心・安全で快適なまちづくり協議会、学区においては学区連絡協議会が、安心・安全で快適なまちづくりを進める取り組みとして、地域の実情に応じた特色のある交通安全活動を進める。

イ 交通安全市民運動の重点事項等

年間を通じての交通安全市民運動の重点事項を掲げるとともに、春、夏、秋、年末の市民運動期においては、より効果的な運動を展開するため、交通事故情勢を勘案した重点事項を設定して取り組む。

また、強調日運動として、交通事故死ゼロの日（毎月10日、20日、30日）、シートベルト・チャイルドシートの日（毎月20日）及びシートベルト・チャイルドシート着用徹底強化旬間（2月11日～20日）などを設定し、街頭啓発等の活動を強化す

る。

ウ 交通安全市民運動の周知等

交通安全市民運動の実施に当たっては、市や名古屋市交通・生活安全市民会議の実施機関・団体等を通じ、事前に、運動の趣旨、実施期間、重点事項、実施計画等について広く市民に周知し、市民の参加を促進する。

エ ニーズ等を踏まえた交通安全市民運動の実施

市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、市民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な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。

オ 高速道路等における広報等

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。

(2) 横断歩行者の安全確保

歩行者の横断歩道横断中の交通死亡事故が多発し、歩行者保護意識の定着が大きな課題となっていることから、横断歩道における歩行者優先を徹底させる広報啓発活動や横断歩行者等妨害等違反の交通指導取締活動を推進する。

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。）に関する啓発活動を推進する。

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、手を上げるなど運転者に対する横断する意思を明確に伝える等、自らの安全を守るため、交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

(3) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

死亡事故の約 8 割が交差点及び交差点付近で発生し、全国平均を上回ることから、事故多発交差点や交差点事故の実態、特徴等を広く周知するなど各種啓発活動等を推進することで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。

ア シミュレータを活用した体験学習の実施

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、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。

イ 人身事故多発交差点における啓発活動の推進

歩行中・自転車乗用中の人身事故が多く発生した交差点において啓発活動を行うことで、交差点での安全な行動の啓発を図る。

ウ ハンド・アップ運動の推進

道路横断中の事故防止のため、歩行者が道路を横断するときは、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

わせて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持って、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。

エ 「交通安全スリーS運動」の展開

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。

S t o p（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

S l o w（スロー）交差点での徐行運転、子ども・高齢者の接近時の減速運転

S m a r t（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

(4) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守しなければならないことを理解させる。加えて自転車乗用中の交通事故を防止し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）の活用などにより、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。

また、自転車安全利用促進強調月間である5月及び11月には、自転車の交通ルール及び安全整備に関する啓発活動を強化する。

自転車の歩道通行時における交通ルールや、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、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等への加入の更なる促進を図る。

イ 自転車運転者講習制度による教育の推進

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。

ウ シミュレータを活用した交通安全教室の実施

学校や地域において、自転車乗用時の交通ルールを学ぶことができる教育機材（シミュレータ）を活用した、参加・体験・実践型の交通安全教室を推進する。

エ 自転車事故多発交差点における啓発

自転車事故が多発している交差点において、街頭キャンペーンを実施し、交通ルールの啓発活動を積極的に推進する。

オ 自転車の灯火点灯の徹底等

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあることを踏まえ、5

月及び11月の自転車安全利用促進強調月間を中心として、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。

カ 交通指導員による交通安全教育の推進

交通指導員に対する研修を実施し、自転車の安全利用に関する知識及び指導能力の向上を図り、児童、保護者及び高齢者に対する交通安全教育を推進する。

キ 幼児二人同乗用自転車の普及促進

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

ク 自転車用ヘルメット着用の徹底

すべての年齢層の自転車利用者等に対し、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、ヘルメットの着用を促進する。

(5) 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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、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を図る。(本市におけるシートベルト着用率は、運転席 98.8% (全国 99.0%)、助手席 97.7% (全国 96.5%)、後部座席 57.9% (全国 40.3%) (本市は各区の、全国は一般道において警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同による調査結果 (令和2年度)) このため、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) の活性化を図るとともに、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

また、バス、タクシー等における乗客のシートベルトの着用について、関係事業者等を通じて、その徹底を図る。

(6) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、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、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) 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。(本市におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満全体で 81.1% (全国 70.5%) (本市は各区の、全国は警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同による調査結果 (令和元年度))

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ども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、民間団体等が実施している各種支援制度を通じて、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 - S i z e^(*)）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への情報提供が行き渡るようにするため、産婦人科等を通じた正しい使用方法の周知などを推進する。

(7) 反射材用品等の普及促進

ア 反射材用品の普及促進

全年齢層を対象として普及を図る必要がある中、特に歩行中の交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、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。

イ 反射材用品の普及のための広報啓発の推進

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性効果、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室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。

ウ ライト・オン運動の展開

運転者の視認性の向上を図り、歩行者や自転車利用者、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。

(8) 飲酒運転の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。また、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」という規範意識の確立を図る。

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。

さらに、関係機関・団体との連携を強化し、春、夏、秋及び年末の交通安全市民運動を始め飲酒運転根絶強調月間（12月）等により、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。）の実施を始め、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。

(9) 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、具体的に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 キャンペーンの実施

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じ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、高齢者や子どもの交通事故防止、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周知を図る。

イ 家庭向け広報媒体の活用等

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報なごやを始めとした家庭向け広報媒体の積極的な活用、学区連絡協議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、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

ウ マスコミによる広報

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、市民の交通安全意識の盛り上げを図る。

(10) エコドライブの推進

関係機関と連携して各種イベント等の機会に、エコドライブの実践が環境にやさしい、家計にやさしい、と同時に安全運転につながることを普及啓発する。

また、運転免許取得時や更新時には、運転者の心構えとしてエコドライブを啓発する。

(11) 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かかる広報

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。また、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。

イ 夜間の事故実態等の周知

薄暮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 乗用型トラクターの事故防止

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。

エ インターネット等による事故情報の提供等

市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

オ 自動車に係る安全情報の提供等

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す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。

(12) 交通死亡事故多発時における緊急対策

交通死亡事故が一定期間、集中的に発生した場合に、市民に対し交通事故への注意を喚起するために、交通死亡事故多発警報や非常事態宣言を発令するとともに、市、警察、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等

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

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、交通安全市民運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(1) 交通ボランティア等の能力向上等

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」として愛知県で登録し、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。

(2) 私立学校に対する交通安全教育

私立学校に対しては、交通安全市民運動などの機会を捉え、積極的な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：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市緑政土木局、名古屋市教育委員会、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

交通の安全は、住民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当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

(1) 地域住民の参加・協働における交通安全総点検の実施

セイフティライブロード事業^(※24)など住民の参加・協働事業における交通安全総点検の実施を図る。

(2) 通学路における交通安全点検の実施

児童とともに通学路の安全点検を行うことにより、児童の視点からの危険箇所を認知するとともに、通学時の安全確認の啓発・指導の推進を図る。

(3) 交通安全パートナーシップ企業の募集

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、愛知県のホームページ等で公表するとともに、啓発資材や情報等を積極的に提供するなど、自主交通安全活動の一層の促進を図る。

第3 安全運転の確保

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 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養※(1(3))
- 高齢運転者対策の充実(1(5))
- 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※(4(4))

1 運転者教育等の充実

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市住宅都市局、中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 指定自動車教習所における教育の充実

指定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市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。

(2) 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、飲酒取消処分者講習の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。

(3) 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養

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

(4) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めるとともに、民間業者との連携による広報啓発活動の活

発化を図る。

(5) 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、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、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など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を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）が令和 4 年 6 月までに施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な実施に向けて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とともに、住民の足である公共交通の確保・充実に向けた公共交通事業者及び関係機関の取組に対し助言、調整を行い支援する。

また、高齢化や先進技術の進展等を見据えた新たな時代の総合交通計画を策定し、地域の移動手段の確保に向けた検討を行う。

(6) 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

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、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）の活性化を図るほか、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全市民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。

(7) 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。

(8) 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。

(9) 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある疾病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するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、免許保有者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充実を図る。

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)

(1) 安全運転管理者等に対する適切な指導

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よう安全運転管理者等を指導する。

また、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。

(2) 使用者等への通報制度の活用

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。

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)

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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

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

(2) 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。

(3) 情報通信技術（ＩＣＴ）^(*)21)・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）^(*)25)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に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）^(*)21)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。

(4) 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取組を実施する。

(5) 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、平成 28 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。

(6) 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。

(7) 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。

(8) 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の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。

(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

公益社団法人日本バス協会において、旅行会社や利用者がより安全性の高い貸切バス事業者を選択することができるようにするとともに、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るため、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の普及を図る。

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、国、市町村及び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。

5 交通労働災害の防止等

（実施機関：愛知労働局）

(1) 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」（平成25年5月28日基発0528第2号厚生労働省改定）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みを推進させ、交通労働災害の防止を図る。

ア 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

イ 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

ウ 雇入れ時、日常における安全教育、安全情報の提供等

エ 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

オ 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

カ 実際に荷を運搬する事業者と荷主・元請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、陸上貨物運送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、製造業等取り組み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、高年齢労働者の交通労働災害防止の推進のため、「高年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。

(2) 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) の関係労使の遵守のための自主的な取組み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。

ア 過重労働による健康障害防止対策

イ 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

ウ 愛知運輸支局、警察との通報制度の円滑な運営

第4 車両の安全性の確保

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 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※
(1(3))
- 自動運転車の安全対策・活用の推進※(2)
- 自転車の安全性の確保(6)

1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

(1) 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、令和2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。

(2) 先進安全自動車（ASV）^(※25)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）^(※25)について、産学官の協力によるASV^(※25)推進検討会の下、車両の開発・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。

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

ペダルの踏み違いなどの運転操作ミス等に起因する高齢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普及促進等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)

(1) 自動運転の社会実装

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。

「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。

(2) 自動運転車に係る安全基準の策定

令和2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。

(3) 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。

(4) 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、使用してもらえるような取組を推進する。

(5) 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。

(6) 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)

(1) 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)^(※20)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、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は、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。

(2) 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。

(3) 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とらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

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

イ 不正改造車の排除

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

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

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

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

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

オ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

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

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、自動車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を行う。

6 自転車の安全性の確保

(実施機関：名古屋市スポーツ市民局、愛知県警察本部、愛知県防災安全局)

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、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より、高額な賠償を負うケースがあることから、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、損害賠償責任保険等への加入の更なる促進を図る。

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材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第5 道路交通秩序の維持

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 一般道路における効果的な指導取締りの強化等(1(1))
- 自動運転車に関する原因究明に向けた取組の推進※(2(4))

1 交通の指導取締りの強化等

(実施機関：愛知県警察本部)

(1) 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。

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、市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強化する。

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みを推進する。また、引き続き、子ども、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、監督する行政庁と連携し、そ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。

(2) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

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

施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りを安全かつ効果的に行うため、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)

(1) 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交通事故事件に対しては、初動捜査の段階から「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(平成 25 年法律第 86 号) 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。

(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

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。

(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3D レーザースキャナ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。

(4) 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：名古屋市教育委員会、中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県教育委員会)

(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため「暴走族等の追放の促進に関する条例」(平成 14 年愛知県条例第 60 号)を効果的に運用するとともに、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、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。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。

(2) 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。

(3) 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、検察庁に没収（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。

(4) 暴走族関係事犯者の再犯防止

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

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

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

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

(5) 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、全市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。

第6 救助・救急活動の充実

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進(1(3))
- 緊急通報システム(HELP)・事故自動通報システム(ACN)の整備※(1(10))

1 救助・救急体制の整備

(実施機関：名古屋市消防局、名古屋市教育委員会、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社)

(1) 救助体制の整備・拡充

迅速確実な救助活動を実施するため、救助車や関係資機材の更新及び改良に努める。

(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

ア 指令管制システムを活用し、適切な部隊を出動させるとともに、関係機関との連携を保持し、統制された現場活動に努める。

イ 集団災害発生時には市医師会医療救護班等と連携した活動に努める。

ウ 市域周辺市町村等とそれぞれ消防相互応援協定を締結し、境界付近で発生する各種事故を円滑に処理する体制をとり、消防活動の万全を期する。

(3) 自動体外式除細動器(AED)^(※18)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

ア 救急事故現場に居合わせた人による応急手当が確実に実施されるよう、応急手当指導員及び応急手当普及員による自動体外式除細動器(AED)^(※18)の使用も含めた救命講習を中心に、知識と技術の普及に努める。

イ 救命講習に必要な資機材の整備に努める。

ウ 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。

エ 学校においては、教員、生徒等を対象に、自動体外式除細動器(AED)^(※18)の使用方法も含めた心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

(4) 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、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行うことのできる気管挿管、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を実施するための体制の整備を図る。

(5) 救助・救急用資機材等の整備の充実

ア 救助資機材

救助活動装備は、「救助隊の編成・装備及び配置の基準を定める省令」（昭和 61 年自治省令第 22 号）に掲げられている基準に基づき、救助用器具の整備に努める。

イ 救急資器材

救急活動装備は、「救急業務実施基準」に掲げられている基準に基づいて、所要資器材の高度化を図る。

(6) 消防ヘリコプターによる救急業務の推進

交通事故等で発生した重篤な負傷者を、ヘリコプターにより早期に高度処置可能な病院へ搬送するため、名古屋市消防航空隊、愛知県防災航空隊等との連携を推進する。

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

本市消防学校における専科教育をはじめ、所管課及び所属教養を重点的に実施し、市民から信頼される隊員の育成に努める。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

ア 救急隊のみならず、現場の安全管理と二次災害防止のための活動を行う消防部隊を出動させるとともに、名古屋市消防局と名古屋高速道路公社との緊密な連絡体制のもと、円滑かつ効果的な救急・消防活動に努める。

イ 愛知県下高速道路における消防相互応援協定により、協定市町組合相互間の消防力を活用して災害による被害の軽減を図るとともに、中日本高速道路株式会社と関係市町組合の消防本部等により、愛知県下高速道路消防連絡協議会を設置して相互の連携を強化し、円滑な救助・救急をはじめとする消防業務に努める。

(9) 現場急行支援システム（F A S T）^(*)10)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（F A S T）^(*)10)の整備を図る。

(10) 緊急通報システム（H E L P）^(*)8)・事故自動通報システム（A C N）^(*)17)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 G P S 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とする緊急通報システム（H E L P）^(*)8)や事故自動通報システム（A C N）^(*)17)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：名古屋市健康福祉局、名古屋市消防局、愛知県保健医療局）

(1) 救急医療機関等の整備

診療時間内のみならず、診療時間外における外科系重症患者の発生に備え、引き続き救急医療機関等を確保する。

ア 救急医療体制

休日や夜間における入院又は手術を必要とする外科系重症患者の発生に対応して、土曜日、日曜日、祝日、年末年始については1日あたり4病院、平日夜間については1日あたり2病院が当番にあたる。また、重篤患者については、市内7箇所の救命救急センターがこれに対応する。

イ 救急告示制度

交通事故等の傷病者に対する医療確保の一つとして、消防法第2条第9項を受けて「救急病院等を定める省令」（昭和39年厚生省令第8号）が制定されており、都道府県知事が医療機関の申出に基づいて救急病院・診療所を告示する。

市内における告示医療機関数は、病院54、診療所4（令和3年2月1日現在）である。

ウ 救急医療情報システム

市内の病院62、診療所67（令和3年1月1日現在）から入力される医療応需情報をもとに、愛知県救急医療情報センターが市民又は医療機関に対して症状に応じた最寄の医療機関を電話案内する。また、このシステムの情報は、インターネットにより市民又は医療機関が直接検索することができるようになっている。

(2) ドクターヘリ事業の推進

消防防災ヘリコプターとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

(3) 救急啓発事業の推進

救急医療の充実を図るためには、受け入れ体制やシステムの整備はもとより、これを利用する市民一人ひとりの意識啓発に努めることが重要である。

このことから、各種の普及啓発活動を医師会等関係団体と連携を図りながら次の事業を実施する。

ア 愛知県救急医療推進大会の開催

救急の日（9月9日）関連事業として、開催する。

イ 「救急医療の適正な利用のあり方」普及啓発事業

重症患者の治療を円滑に行うため、市民に対して救急車の適正利用、救急医療の適正受診に関する普及啓発を実施する。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

（実施機関：名古屋市消防局）

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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等に努める。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置し

た携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備に努める。

第7 被害者支援の充実と推進

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

○自動車事故被害者等に対する援助措置の充実（3(1)）

1 無保険（無共済）車両対策の徹底

（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、広報活動等を通じ広く市民に周知を行う。

また、原動機付自転車や軽二輪車の自動車損害賠償責任保険（共済）の未加入や期限切れによる運行の防止を図るため、街頭における監視活動等による注意喚起を推進する。

2 損害賠償の請求についての援助等

（実施機関：名古屋市スポーツ市民局、愛知県警察本部、愛知県県民文化局）

(1) 交通事故相談活動の推進

ア 相談業務の連携強化

交通事故相談室における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、愛知県県民相談・情報センター始め各県民相談室その他民間の関係機関・団体との連絡協調を図る。

イ 相談員の資質向上

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、各種研修事業への参加等による相談員の資質の向上を図る。

ウ 相談業務の広報及び交通事故解決のための知識の普及

「広報なごや」や市公式ウェブサイトなど様々な広報媒体を積極的に活用し交通事故相談の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 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事故相談活動を積極的に推進する。

3 交通事故被害者支援の充実強化

（実施機関：名古屋市スポーツ市民局、名古屋市健康福祉局、名古屋市子ども青少年局、中部運輸局、愛知県警察本部）

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

名古屋市犯罪被害者等総合支援窓口において、犯罪被害者等（交通事故被害者を含む）からの相談に応じ、関係機関との適切な役割分担を踏まえて本市支援事業を活用した支援等を行う。

さらに、交通事故等の突発の事故により収入の途を絶たれ、生活に困窮している人々に対しては、生活保護などが、また、ひとり親家庭（父または母が重度の障害の状態

にある場合を含む）及び両親のいない家庭で、児童を養育している方には、児童扶養手当、名古屋市ひとり親家庭手当、愛知県遺児手当があり、必要のある者が確実に利用できるよう、制度の周知・情報提供に努める。

(2) 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「交通事故被害者の手引」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い合わせに応じ、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して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。

(3) 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ていく。

第 8 研究開発及び調査研究の充実

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進（1（1））
- 車両の安全に関する研究の推進※（1（2））
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（2）

1 道路交通の安全に関する研究開発の推進

（実施機関：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社）

（1）高度道路交通システム（ITS）^{（*14）}に関する研究開発の推進

最先端の情報通信技術（ICT）^{（*21）}を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

ア 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）^{（*14）}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官が連携し研究開発等を行う。特に路車連携技術を活用した安全運転支援システム^{（*2）}の研究開発、先進安全自動車（ASV）^{（*25）}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。

- （ア）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
- （イ）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
- （ウ）交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発
- （エ）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。

(2) 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。

(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

事故対策を行った箇所については、対策前後の事故件数等により効果を検証するとともに、効果が認められる対策については、今後も積極的に適用していく。

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：名古屋市緑政土木局、中部地方整備局、愛知県警察本部)

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用するなどして、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)^(※5)や映像記録型ドライブレコーダー、作動状態記録装置(DSSAD)^(※16)のデータ等のミ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。

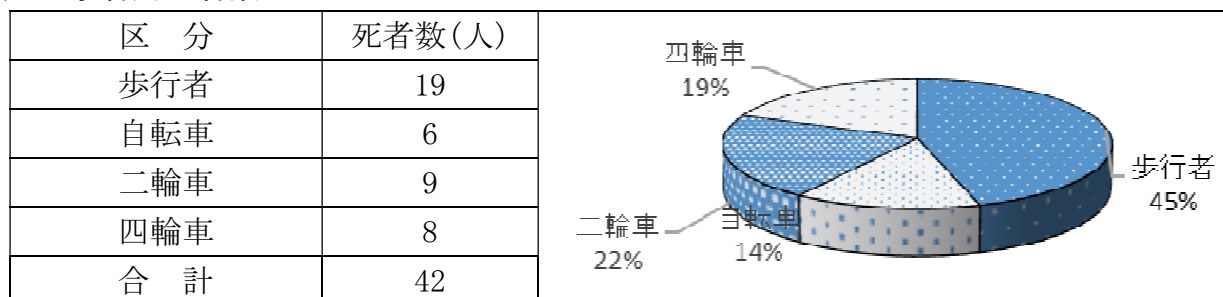
また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の向上を図る。

第3部 参考資料

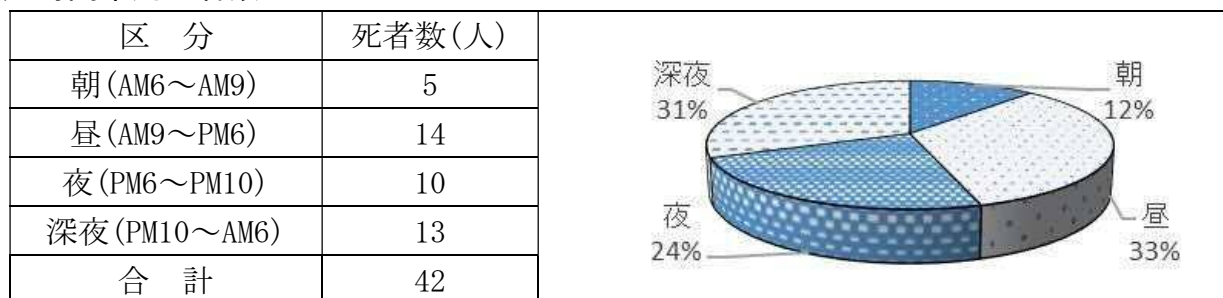
1 交通事故の発生状況(令和2年中)

(1) 当事者別死者数

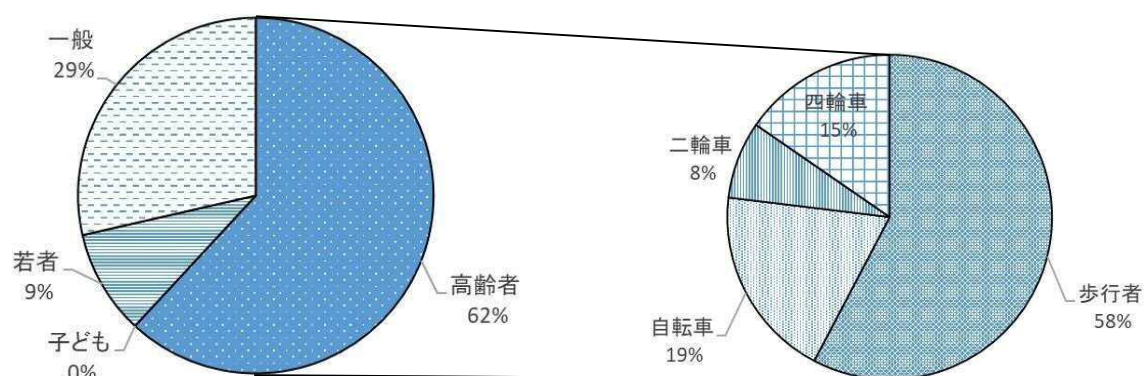


※歩行者のうち10人は横断歩道横断中の事故によるもの

(2) 時間帯別死者数

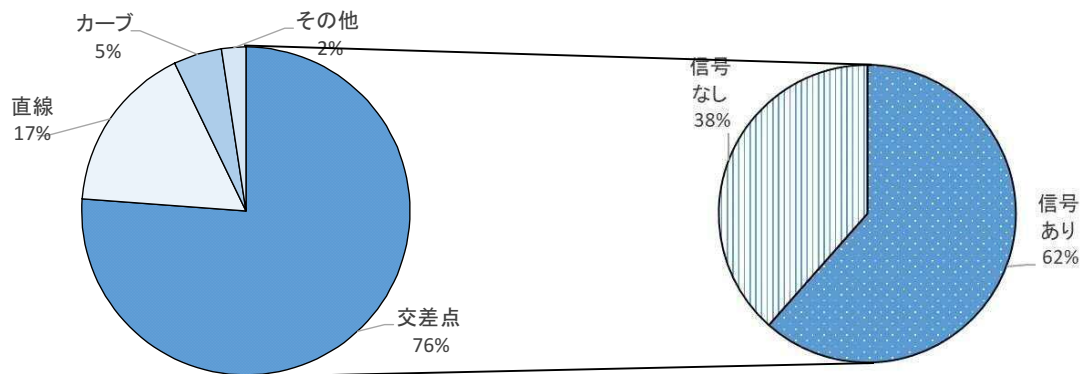


(3) 年齢別・当事者別死者数



区 分	歩行者	自転車	二輪車	四輪車	計
子ども(15歳以下)	0	0	0	0	0
若 者(16～24歳)	1	0	3	0	4
一 般(25～64歳)	3	1	4	4	12
高齢者(65歳以上)	15	5	2	4	26
計	19	6	9	8	42

(4) 発生場所別死者数



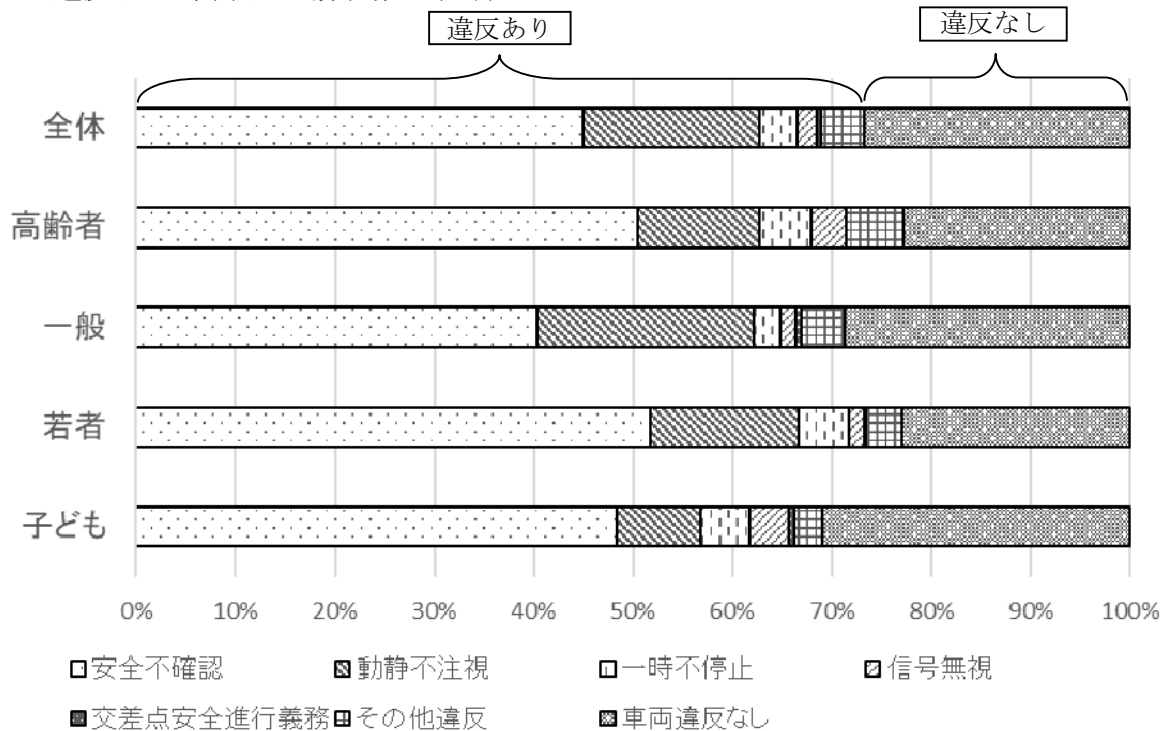
	交差点		単 路		その他	計
	信号あり	信号なし	直線	カーブ		
死者数	21	11	7	2	1	42

(5) 自転車の交通事故

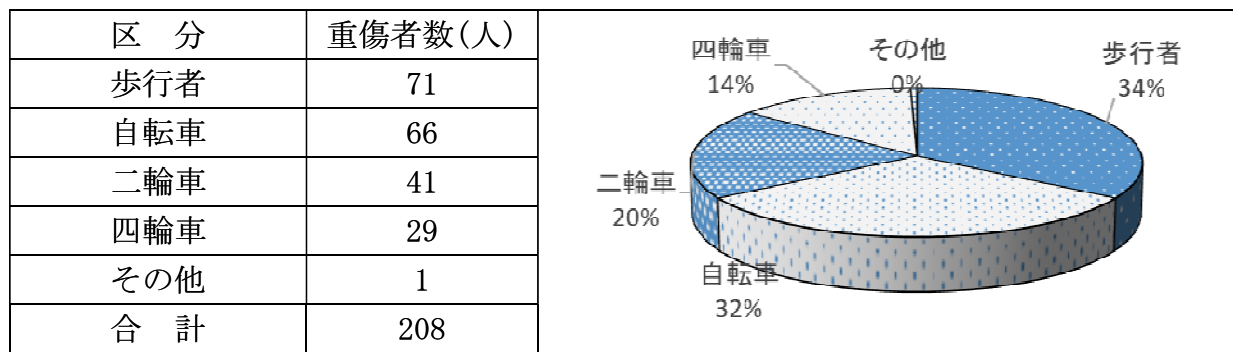
ア 愛知県・全国との比較（死者数・負傷者数）

	本 市	愛知県	全 国
死者数	42	154	2,839
うち自転車乗車中	6	29	419
占める割合	14%	19%	15%
負傷者数	9,344	29,559	369,476
うち自転車乗車中	2,267	5,919	65,718
占める割合	24%	20%	18%

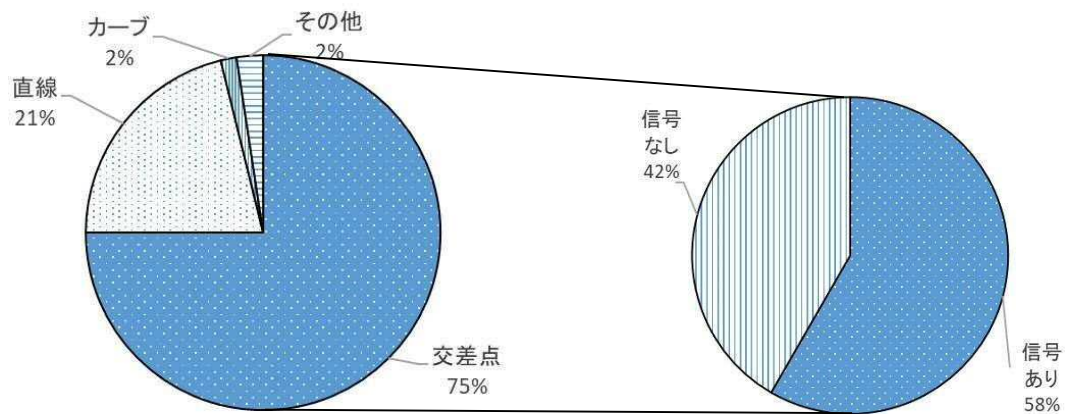
イ 違反別・年齢別死傷者数の割合



(6) 当事者別重傷者数



(7) 発生場所別重傷者数



	交差点		単 路		その他	計
	信号あり	信号なし	直線	カーブ		
重傷者数	91	65	44	3	5	208

2 交通安全対策基本法（抜粋）

昭和 45 年 6 月 1 日

法 律 第 110 号

（目的）

第 1 条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用人、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第 4 条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（市町村交通安全対策会議）

第 18 条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

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

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

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

(地方公共団体の施策)

第 38 条 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、前節に規定する国の施策に準ずる施策を講ずるものとする。

3 名古屋市交通安全対策会議条例

昭和 45 年 12 月 10 日
条 例 第 6 3 号

(設置)

第 1 条 交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号。以下「法」という。)第 18 条第 1 項の規定に基づき、本市に名古屋市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を置く。

(所掌事務)

第 2 条 対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 法第 26 条第 1 項の規定により名古屋市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- (3) 本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、本市と関係機関等との連絡調整を図ること。

(会長及び委員)

第 3 条 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、あらかじめ、会長の指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員
- (2) 愛知県知事の部内の職員
- (3) 愛知県教育委員会事務局の職員
- (4) 愛知県警察の警察官
- (5) 市長の部内の職員
- (6) 名古屋市教育委員会の教育長
- (7) 名古屋市消防長

6 委員の定数は、40 人以内とする。

(特別委員)

第 4 条 対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員若干人を置くことができる。

2 特別委員は、東海旅客鉄道株式会社、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社その他の陸上交通に関する事業を営む団体の役員又は職員及び名古屋市交通局の職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

3 特別委員は、その特別の事項が対策会議において審議されている間在職する。

(専門委員)

第 5 条 対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員若干人

を置くことができる。

2 専門委員は、市長が委嘱し、又は任命する。

3 専門委員は、その専門の事項に関する調査が終了するまでの間在職する。

(幹事)

第6条 対策会議に、幹事を置く。

2 幹事は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 委員の属する機関の職員

(2) 特別委員(名古屋市交通局の職員のうちから任命された者を除く。)の属する団体の役員又は職員

(3) 名古屋市交通局の職員

3 幹事は、対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

(庶務)

第7条 対策会議の庶務は、スポーツ市民局において処理する。

(令2条例19・一部改正)

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和47年条例第37号)抄

1 この条例は、昭和47年4月1日から施行する。

附 則(昭和62年条例第11号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則(平成6年条例第7号)

この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附 則(平成11年条例第31号)抄

(施行期日)

1 この条例は、平成12年4月1日から施行する。

附 則(令和2年条例第19号)抄

(施行期日)

1 この条例は、令和2年4月1日から施行する。

4 名古屋市交通安全対策会議委員・幹事

(1) 委員

	機 関 及 び 職 名
会 長	名古屋市長
委 員	愛知労働局労働基準部長
〃	中部地方整備局道路部長
〃	中部地方整備局名古屋国道事務所長
〃	中部運輸局愛知運輸支局長
〃	愛知県防災安全局長
〃	愛知県教育委員会教育長
〃	愛知県警察名古屋市警察部長
〃	愛知県警察本部交通部長
〃	名古屋市副市長
〃	名古屋市スポーツ市民局長
〃	名古屋市環境局環境都市推進監
〃	名古屋市健康福祉局長
〃	名古屋市子ども青少年局長
〃	名古屋市住宅都市局長
〃	名古屋市緑政土木局長
〃	名古屋市教育委員会教育長
〃	名古屋市消防長
特別委員	名古屋市交通局長
〃	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部長
〃	中日本高速道路株式会社名古屋支社長
〃	名古屋高速道路公社理事

(2) 幹事

	機 関 及 び 職 名
幹 事	愛知労働局労働基準部安全課長
〃	中部地方整備局道路部交通対策課長
〃	中部地方整備局名古屋国道事務所交通対策課長
〃	中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官
〃	愛知県防災安全局県民安全課長
〃	愛知県保健医療局健康医務部医務課長
〃	愛知県建設局道路維持課長
〃	愛知県教育委員会事務局保健体育課長
〃	愛知県警察名古屋市警察部企画調整課長
〃	愛知県警察本部交通部参事官兼交通総務課長
〃	愛知県警察本部交通部交通指導課長
〃	愛知県警察本部交通部交通捜査課長
〃	愛知県警察本部交通部交通規制課長
〃	愛知県警察本部交通部運転免許課長
〃	名古屋市スポーツ市民局市民生活部長

〃	名古屋市スポーツ市民局市民生活部地域安全推進課長
〃	名古屋市スポーツ市民局市民生活部主幹（交通安全対策に係る連絡調整）
〃	名古屋市環境局地域環境対策部大気環境対策課長
〃	名古屋市健康福祉局障害福祉部主幹（障害者差別解消・バリアフリーの推進）
〃	名古屋市健康福祉局健康部保健医療課長
〃	名古屋市子ども青少年局子ども未来企画部子ども未来企画室長
〃	名古屋市子ども青少年局保育部保育運営課長
〃	名古屋市子ども青少年局子育て支援部子育て支援課長
〃	名古屋市子ども青少年局子ども未来企画部青少年家庭課長
〃	名古屋市住宅都市局都市計画部街路計画課長
	名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課長
〃	名古屋市住宅都市局都市計画部交通施設管理課長
〃	名古屋市緑政土木局路政部道路管理課長
〃	名古屋市緑政土木局路政部道路維持課長
〃	名古屋市緑政土木局路政部自転車利用課長
〃	名古屋市緑政土木局道路建設部道路建設課長
〃	名古屋市緑政土木局緑地部緑地事業課長
〃	名古屋市教育委員会事務局指導部指導室長
〃	名古屋市教育委員会事務局生涯学習部生涯学習課長
〃	名古屋市消防局救急部救急課長
〃	名古屋市交通局営業本部自動車部管理課長
〃	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部管理部総務課長
〃	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部施設部管理課担当課長
〃	中日本高速道路株式会社名古屋支社保全・サービス事業部道路管制センター交通管制課長
〃	名古屋高速道路公社交通管理課長

5 用語集

(*1) i - S i z e

イギリスで施行されたチャイルドシートの新たな基準。

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。

(*2) 安全運転支援システム (D S S S : Driving Safety Support Systems)

新交通管理システム(UTMS)^(*22)のサブシステムで、3メディアVICS^(*26)対応カーナビを活用し、ドライバーが視認困難な位置にある自動車、二輪車、歩行者を、各種感知機が検出し、その情報を、車載装置や交通情報板などを通して提供し、注意を促す道路情報システム

(*3) E T C 2.0(Electronic Toll Collection System)

従来のE T C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

(*4) E T C 2.0 プローブ情報

E T C 2.0 対応カーナビ及びE T C 2.0 車載器に記録された個人を特定しない走行位置・急な車両の動き等の情報のこと

(*5) イベントデータレコーダー(E D R: Event Data Recorder)

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

(*6) エスコートゾーン

視覚障害者が安全に、最短距離で横断歩道を渡ることができるように、横断歩道の中央付近に敷設した突起体の列(点字ブロック)のこと

(*7) オーバーハング型警報装置

車道の上空に設置されている、踏切のせん光灯

(*8) 緊急通報システム(H E L P)

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

(*9) 現場急行支援システム(F A S T)

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

(*10) 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。

(*11) 高機能舗装

高耐久性に加えて排水機能や騒音低減機能などの機能を持つ、舗装のこと

(*12) 公共車両優先システム(P T P S : Public Transportation Priority Systems)

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

(*13) 高視認性区画線

夜間や雨天時における視認性の確保や、居眠りや脇見による車線逸脱の防止のために、ライン上にリブ部（突起）を設置したり、通常よりも再帰反射効果の高いビーズを使用したりする区画線、道路標示のこと

(*14) 高度道路交通システム(I T S : Intelligent Transport Systems)

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

(*15) コミュニティサイクル

街のいたるところに設置されている自転車のステーション（専用の貸出・返却場所）であれば、どこでも自転車を貸出・返却できる、環境にやさしく健康にも良い、新たな交通システム

(*16) 作動状態記録装置(D S S A D : Data Storage System for Automated Driving)

自動運転のためのデータ保存システム

(*17) 事故自動通報システム(A C N : Automatic Collision Notification)

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

(*18) 自動体外式除細動器(A E D : Automated External Defibrillator)

心臓が小刻みに震え、正常に血液を送り出すことができない状態のとき、電気ショックを与えて心臓の動きを正常に戻すための医療機器

(*19) 自発光式視線誘導標

設備自体が光りドライバーの視認性を向上させ、その光により誘導を行う設備

(*20) 車載式故障診断装置(O B D : On-Board Diagnostics)

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

(*21) 情報通信技術(I C T : Information & Communications Technology)

情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語

(*22) 新交通管理システム(U T M S : Universal Traffic Management Systems)

光ビーコン^(*29)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

(*23) 信号情報活用支援システム(T S P S : Traffic Signal Prediction Systems)

光ビーコン^(*29)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

(*24) セイフティライブロード事業

高齢者、障害者などだれもが安心・安全で歩きやすい道をめざして本市の「福祉都市環境整備指針」に基づいて、面的・総合的な道路環境整備を実施するもので、福祉会館等の福祉施設周辺道路や鉄道駅等と福祉施設等とを結ぶ道路を高齢者や障害者の視点に立って、利用しやすい歩行空間を確保する事業

(*25) 先進安全自動車 (A S V : Advanced Safety Vehicle)

高度道路交通システム^(*11)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という車両

(*26) 道路交通情報通信システム(V I C S : Vehicle Information and Communication System)

I T S^(*14)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

(*27) バリアフリー法(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)

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めている。

(*28) ハンプ

車道路面に凸型断面の舗装をし、過度な速度で通過しようとするとき不快感が生じるため、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

(*29) 光ビーコン

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。

(*30) プローブ情報（自動車走行履歴）

自動車が行った位置や車速などの情報

(*31) ペDESTリアンデッキ

歩行者専用道、歩行者のための広場

(*32) 歩行者等支援情報通信システム（高度化 P I C S : Pedestrian Information Communication System）

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

(*33) ライジングボラード

円筒形のボラード（車止め）が機械式で昇降するもの

