

2021 年度愛知県交通安全対策会議
会 議 録

2021 年7月8日(木)

愛知県交通安全対策会議

会議録

1 日時

2021年7月8日（木）午前10時から午前11時まで

2 場所

名古屋市中区三の丸三丁目1番2号
愛知県庁 本庁舎6階 正庁

3 出席者

会長ほか委員26名（うち代理出席12名）欠席1名
事務局（県民安全課5名）

4 議題

第11次愛知県交通安全計画、2021年度愛知県交通安全実施計画について

5 議事の経過

（1）開会

○事務局（県民安全課担当課長）

それでは定刻となりましたので、ただ今から、「2021年度愛知県交通安全対策会議」を始めさせていただきます。

開会にあたりまして、本対策会議の会長であります大村愛知県知事から御挨拶を申し上げます。

（2）挨拶

○大村知事

本日は、御多忙中にもかかわらず、2021年度愛知県交通安全対策会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、委員の皆様方におかれましては、常日頃から交通安全に御尽力いただき、心から感謝を申し上げます。

さて、本県の昨年の交通事故死者数は154人と、一昨年より2人減少し、2年連続で全国ワースト1位を回避することができましたが、ワースト2位であり、大変厳しい状況に変わりありませんし、多くの方が交通事故で命を落としているということに、私も心砕いていかなくてはならないと考えております。

また、昨年は年末3日を残した12月28日には東京と並び、最後1人差でありました。東京の全国ワースト1位は、確か53年ぶりの話であり、私が子供の頃は東京、愛知、北海道がワーストだったことを思い出しました。

「第10次愛知県交通安全計画」で掲げた、「2020年までに年間の交通事故死者数を155人以下、死傷者数を3万9千人以下とする。」という目標につきましては、達成することができました。関係者の皆様には感謝申し上げます。

さて、本日の会議では、2021年度から2025年度までの5か年を計画期間とする「第11次愛知県交通安全計画」及び「2021年度愛知県交通安全実施計画」について、御審議をいただきます。

「第11次愛知県交通安全計画」では、計画における目標を「2025年度までに、年間の交通事故死者数を125人以下、重傷者数を600人以下とする。」といたしました。このうち、重傷者数につきましては、重傷者数を減少させる取組が、死者数の減少にもつながることから、国が本年3月に策定した第11次交通安全基本計画から目標として加えたものであり、本県においても国に準じて目標に掲げることといたしました。

交通事故防止を図るための施策としましては、ハード・ソフトの両面から道路交通環境の整備や交通安全教育の推進、道路交通秩序の維持などを盛り込んでおります。

愛知県としましては、これらの施策を関係機関の皆様と連携し、総合的かつ効果的に取り組み、毎年度の交通安全実施計画の達成を通じて、交通事故死者数の減少を目指してまいります。

例年、夏以降に死亡事故が多発する傾向にありますので、皆様方には、引き続き、御支援、御協力をお願いするとともに、昨日現在、52名の方が亡くられており、昨年と比べて28人減少し、ワースト7位であります。厳しい交通事故情勢を御理解いただき、今年もワースト1を返上し、さらに交通事故死者数を減らしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(3) 議事

○事務局（県民安全課担当課長）

ありがとうございました。

それでは、ただ今から議事に入らせていただきます。

愛知県交通安全対策会議の議長は、愛知県交通安全対策会議運営要綱第2条第3項の規定により、会長であります知事が務めることとなっております。

大村知事より申し上げます。

○大村知事

それでは、私が議長となり、会議を進めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

はじめに、愛知県交通安全対策会議運営要綱に規定する、この会議の定足数は過半数の14名であり、本日の出席者は26名、欠席者は1名となっておりますので、本日の会議は有効に成立していることを報告いたします。

なお、本日の会議録につきましては、運営要綱の規定によりまして、出席者の中から2名の方に署名をいただくこととなっております。また、署名人は、

議長が指名することとなっておりますので、私から指名させていただきます。

名古屋地方気象台 中三川 浩 地方気象台長

愛知県政策企画局 沼澤 弘平 政策企画局長

をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは本日、お諮りする議題は、第 11 次愛知県交通安全計画及び 2021 年度愛知県交通安全実施計画についてであります。

まずは、第 11 次愛知県交通安全計画について事務局から説明してください。

○事務局（県民安全課長）

それでは、ただ今から、「第 11 次愛知県交通安全計画」について、御説明をさせていただきます。

まず、「計画を作成する根拠」といたしまして、昭和 45 年に施行されました、「交通安全対策基本法」第 25 条第 1 項において、「都道府県交通安全対策会議は、国の交通安全基本計画に基づき、それぞれ、交通安全計画を作成しなければならない。」と規定されており、本年 3 月に内閣府が「第 11 次交通安全基本計画」を取りまとめたことから、本県といたしましても、「第 11 次愛知県交通安全計画」を策定するものであります。

当県の交通安全対策会議のメンバーにつきましては、知事が会長を務め、26 名の委員から構成されております。

「計画の期間」につきましては、2021 年度から 2025 年度の 5 か年となり、今回お示しをいたします、計画案につきましては、期間内の交通安全に関する施策等の「おおもと」になるものでございます。

なお、本計画案につきましては、事前に、本対策会議の幹事会におきまして、検討していただき、回答いただいたものを、当課がとりまとめたものであります。

それでは、お手元にお配りをいたしました、資料 3 「第 11 次愛知県交通安全計画」をご覧ください。

表紙をおめくりいただきますと、「はじめに」ということで、昨今の交通事故情勢、今回の計画策定の背景、本対策会議の会長であります、大村知事の「交通事故防止に向けた強い思い」を掲載しております。

1 枚おめくりいただいた「目次」には、本計画の構成である、基本構想に続き、第 1 章では道路交通の安全として、第 1 節道路交通の現状・推移、第 2 節道路交通の安全についての対策、第 3 節講じようとする施策を記載し、第 2 章では鉄道交通の安全、第 3 章では踏切道における交通の安全を記載しております。

次に、1 ページをご覧ください。基本構想についてであります。

愛知県では、これまで 10 次、50 年にわたって「交通安全計画」を策定し、

「人優先の交通安全思想」の下、各種施策を行ってまいりました。その結果、交通事故死者数は、過去最悪でありました、1969年の「912人」から、2020年には154人と、5分の1以下にまで減少させるなど、一定の成果を上げてまいりました。一方、依然として、毎日のように、交通事故の被害者となられる方がおみえになり、近年は、高齢化社会の進展に伴い、高齢者が加害者・被害者となる事故が増加しております。

更なる交通事故の減少のためには、時代のニーズに応える、交通安全対策が一層求められていることから、本計画の「基本方針」といたしましては、これまでに実施してまいりました、各種施策の深化に加え、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた、新たな対策に取り組み、「交通事故のない社会の実現」を目指すこととしております。

5ページをご覧ください。道路交通の現状と推移についてであります。

第一次交通安全計画を策定いたしました1971年から2020年までの交通事故発生件数、事故死者数、負傷者数の推移を記載したグラフを掲載しております。

6ページ、7ページにつきましては、2016年から2020年までの県内の交通死亡事故の特徴を記載しております。

次に8ページをご覧ください。第2節道路交通の安全についての対策であります。

先程、知事のお言葉にもありましたが、交通安全計画における目標として「2025年までに交通事故による24時間死者数125人以下、重傷者数600人以下」とする目標値を設定いたしました。

究極の目標は、交通事故のない社会の実現であります。国の第11次交通安全基本計画で示された「24時間死者数2,000人以下、重傷者数2万2千人以下」の目標値の算出比率を基に、全国死者数や重傷者数に占める当県の構成率、減少率等を検討し、設定させて頂きました。

なお、重傷者数については、命に関わる優先度が高い重傷者の減少を目指すとして、国が第11次交通安全基本計画から設定したものであり、本県においても国に準じて、前計画の死傷者数に替えて設定させて頂きました。

9ページをご覧ください。交通安全対策を考える視点についてであります。

近年、交通事故の発生件数、死傷者数は減少傾向にあり、これまでに行ってきた施策には、一定の効果があつたものと考えております。

しかし、65歳以上の高齢者の方が犠牲となる事故や、交差点における事故が、全体の約半数を占めている現状に加え、「あおり運転」、「ながらスマホ」が社会問題となるなど、新たな課題が発生しております。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢

の変化に、柔軟に対応する対策を推進していかなければなりません。

そこで、第11次の安全計画では、講じようとする施策として、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など、記載の8項目を柱として、関係する機関・団体と緊密な連携の下に、取組を推進することとしております。

また、この施策を実施する際の「重視すべき視点」として、9ページから12ページにかけて記載しております、「ア 高齢者及び子供の安全確保」、「イ 歩行者及び自転車の安全確保」、「ウ 生活道路における安全確保」、「エ 先端技術の活用推進」、「オ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、「カ 地域が一体となった交通安全対策の推進」、「キ 交差点対策の推進」、「ク 交通安全教育の推進」の8項目を定めて、対策を推進してまいります。

なお、「講じようとする施策」及び「重視すべき視点」につきましては、国の計画に準じたものでありますが、「重視すべき視点」のうち、12ページに記載しております、「キ 交差点対策の推進」及び「ク 交通安全教育の推進」につきましては、愛知県の交通死亡事故の約半数が交差点で発生していること、交通事故を減少させるためには、交通安全意識の向上が不可欠であることから、「第10次愛知県交通安全計画」から引き続き、愛知県独自の対策として追加したものであります。

次に13ページから68ページまで記載しております、第3節「講じようとする施策」についてであります。

まず、今回の計画から新たに追加した項目についてご説明いたします。

1点目は、20ページに記載いたしました「(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実」につきましては、高齢者が自家用車に依存することなく生活できる環境づくりを推進することとしております。

2点目は、52ページ下段に記載いたしました「(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進」では、交通事故の多くが運転者のミスに起因していることから、自動運転車の活用促進及び安全対策を推進することとしております。

また、強化施策として、本年3月に制定いたしました、「愛知県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、37ページに記載いたしました「自転車の安全利用の推進」を追加しております。

基本的な骨格部分については、省略させていただき、以上で第11次愛知県交通安全計画の説明を終わらせていただきます。

○議長（大村知事）

それでは、ただ今事務局から説明がありました第11次愛知県交通安全計画につきまして、御意見等がありましたら又は補足等ありましたらお伺いをしたいと思います。私から指名させていただいて、御意見を承ります。

最初に、交通管理者の立場から警察本部の後藤交通総務課長、お願いします。

○交通総務課長

警察本部交通総務課長の後藤でございます。

本来であれば、警察本部長から、県警の取組について、御説明させていただくところでございますが、所要のため不在ですので、私が代理で御説明させていただきます。

皆様方には交通安全に資する各種活動を通じまして、地域社会の安心と安全の確立のために日々御尽力を頂いているところであり、この場をお借りいたしまして厚く御礼申し上げます。

さて、県内の交通事故情勢につきましては、先程も知事から説明がありましたが、昨日現在の交通事故死者数は昨年よりも28人少ない52人で、全国ワースト7位となっており、減少傾向を維持することができております。交通死亡事故の主な特徴について申し上げますと、高齢者の事故死者数は33人で、昨年より11人減少しておりますが、全体の約6割と高い割合を占めております。

特に、高齢者の横断中の事故死者数は13人で、横断中の事故死者数14人中13人と約9割を占めております。

交通事故死者数が減少傾向にあるとは言え、経済活動の再開による交通量の増加や下半期は交通死亡事故が多発する傾向にあることなどを踏まえますと決して楽観視できる状況ではなく、交通事故死者数を連続減少させるためには、関係機関が緊密に連携して、諸対策をより強力で推進していかなければならないと考えております。

県警察では、本年の最重要課題の一つに「交通死亡事故の抑止～減少傾向の定着～」を掲げ、交通事故抑止の柱を「高齢者・歩行者・自転車・交差点」とし、交通事故情勢に即応した抑止対策を推進しているところであります。主な取組としましては、過去の交通事故のデータを活用して高齢者が関係する交通事故が多発する地域における横断歩行者を妨害する違反等の取締りのほか、高齢者が多く居住する地域におけるパトカーによる巡回広報等の交通街頭活動を推進しております。

特に横断歩道における歩行者の安全確保についての広報・啓発活動として、ドライバーに対しては、横断歩道手前のいわゆるダイヤモンドと言われる道路標示を見たら減速するなど、横断歩道を横断しようとする歩行者がいれば停止することが当然のルールであることについて、ポスター・チラシやYouTube動画を活用した広報・啓発を推進しております。

一方、歩行者に対しては、遠回りでも道路の横断は横断歩道等を利用する

ことや、ドライバーに対して横断する意思を明確に伝えるなど、自らの安全を守るための交通行動を促す活動を推進しております。

今後は、携帯電話事業者が保有する人口動態データを活用し、高齢者の歩行実態や自動車の通行実態を分析して、高齢者が多く利用する商業施設等の周辺において、利用実態に応じた交通街頭活動を推進してまいります。

また、交通事故多発交差点等において右折車両と右折先の歩行者を物理的に分離するなどの歩車分離式信号の導入や、多通行帯道路における信号機がない横断歩道をはじめとした事故危険箇所に対して、交通規制の見直し等、事故の発生要因に着目した取組を推進しております。

加えまして、先日の千葉県八街市において多数の小学生が死傷した交通事故を受け、県警では、通学路の安全確保に向けた緊急対策として、可搬式速度違反自動取締装置を活用した最高速度違反などの交通指導取締りを強化するとともに、見守り活動を実施するなど、交通街頭活動を強化しております。

今後は、道路管理者と連携した安全施設の設置等、各種施策を推進してまいります。

引き続き、交通事故情勢に即応した各種施策を積極的に推進してまいりますので、皆様方の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。

続きまして、児童、生徒に対する交通安全教育を担当する立場から長谷川教育長、お願いします。

○愛知県教育長

教育委員会からは、まず、「児童生徒の交通事故の状況」について御説明いたします。

2020年度中に、教育委員会に報告がありました、死亡事故、または、入院や1か月以上の治療を要するなどの重大事故の人数であります。小学生22名、中学生19名、高校生19名で、合わせて、60名となっております。そのうち、小学生で1名、中学生で2名、高校生で2名、計5名という尊い命が失われましたことは、非常に残念でなりません。

事故の原因をみてみますと、車の運転者の前方不注意等に起因すると思われる事故が多く発生しております。中でも、横断歩道利用時に被害に遭った事例が17件ございました。また、事故の状況では、小学生の概ね半数にあたる10名は歩行中であり、中高生では、約7割が自転車乗車中となっております。

なお下校中の重大事故は、小学生ではございませんでした。中学生3名、

高校生4名でございました。子どもたちの命を守るためには、危険を予測・回避して、安全に行動できる実践的な態度や能力を養うことが重要でありまして、学校においては、教育活動全体を通して取り組んでいるところであります。県教育委員会からは、年度当初の4月に各学校に対し、警察庁がまとめた子どもに関する交通事故分析資料を周知し、交通事故防止に向けた更なる取組をお願いしたところであります。今後も引き続き、交通事故の傾向や注意点等の情報提供を行うとともに、各学校が効果的な交通安全教育に取り組むように働きかけてまいります。

さて、6月18日、千葉県八街市で、下校途中の児童の列にトラックが突っ込み、児童5名が死傷するという大変痛ましい事故がございました。通学路の交通安全対策につきましては、警察や道路管理者等にも加わっていただき設置している市町村の「通学路安全推進会議」において、「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検等を確実に行うなど、安全確保に向けた取組、特に下校時における安全確保に重点を置いて、一層推進するよう働きかけてまいります。

いずれにいたしましても、児童生徒等の交通安全対策につきましては、教育委員会、学校だけではなく、家庭や地域、関係機関との協働が必要不可欠でございます。今後とも、緊密な連携と御協力をよろしくお願い申し上げます。教育委員会からは以上であります。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。続きまして、自動運転の推進に取り組む立場から経済産業局吉田情報政策推進監、お願いします。

○情報政策推進監

別途配布いたしました資料に基づいて、自動運転の社会実装の進捗状況について御説明申し上げます。自動運転の社会実装の実現は、自動車産業の振興のみならず、高齢者の移動支援をはじめとする各種の地域課題の解決に資することから、本県では、2016年度から自動運転の実証実験に取り組んでいます。

今年度は、これまでの取組を更に推し進め、交通事業者が実運行で再現可能かつ持続可能なビジネスモデルの構築を目指し、県内の3地域、中部国際空港島、愛・地球博記念公園、名古屋市の鶴舞周辺で実証実験を行います。

中部国際空港島では、貨物地区と空港制限エリアの2つのルートを1カ所の遠隔運転席から一元的に監視し、2台の自動運転バスを同時運行します。

また、将来の社会実装における24時間の運行を見据えて、これまで実施してきた日中の実験だけでなく、早朝から深夜に及ぶ時間帯（早朝5時から深夜23時）で運行します。

愛・地球博記念公園では、リニモ公園西駅から公園西口を經由して、公園北側に位置する地球市民交流センター方面へ、複数台の自動運転車を利用してスムーズな送客を行います。

特に、園内においては、今回初めて車両の運行管制システムを使用し、3台のカーブを利用し、利用需要に応じて、走行ルート、運行ダイヤ、配車台数を自動設定して運行します。

名古屋市の鶴舞周辺では、幹線道路を含むルートにおいて約3か月の長い間の運行を行い、一般車両との混在交通における自動走行のあり方を検証する3つの実証実験を本年行って、自動運転の社会実装の進捗を進めていきたいと思っております。以上でございます。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。自動運転も引き続きしっかり取り組んでいただきたいと思います。

続きまして、道路管理者の立場から津坂建設局技監、お願いします。

○建設局技監

建設局技監の津坂でございます。

私からは、建設局のハード対策について、御説明いたします。

近年の死亡事故の発生状況は、半数以上が幹線道路で発生する一方、死者数の約6割が歩行者・自転車利用者の交通弱者が占め、かつその約半数は自宅から500m以内の身近な道路で亡くなっている状況でございます。

このため、建設局といたしましては、幹線道路の事故対策と身近な生活道路の交通弱者対策の両面から対策に取り組んでまいります。

まず、幹線道路の事故対策でございます。

従来から道路拡幅や交差点を改良する「抜本対策」のほか、特に交通事故が多発している交差点においてはドライバーへの注意喚起のため、現在の道路幅員内でのカラー舗装や路面標示などの「速効対策」を、広範かつ機動的に対策を進めてきたところです。

この結果、対策実施箇所では事故件数を約半数減少させるなどの成果を上げておりますが、今後も、しっかりと効果検証を行い、改善を加え、より効率的効果的に対策を実施し、一層の交通事故削減を図ってまいります。

次に、身近な生活道路の対策でございます。

通学路や子供の移動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」等に基づき、学校・県警とも連携し、危険箇所の解消に向け、継続的に取り組んでいるところでございますが、特に通学路の歩道整備

につきましては、重点的に推進してまいります。さらに、自動車の走行データを活用し、交通事故が多発するエリアにおける潜在的な危険箇所にも着目し、ゾーン30などの交通規制と併せてハンプや狭さく等により、車両速度及び通過交通の抑制を図るなど、「人優先の安全・安心な歩行空間の確保」に向けた取組を総合的に実施してまいります。

最後に、自転車利用者への対策でございます。

昨年2月に策定しました、愛知県自転車活用推進計画に基づき、市町村とも連携し、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備を推進し、安全で快適な自転車利用環境の創出に取り組んでまいります。

以上、建設局の取組を説明させていただきました。今後も、交通事故の抑止に向け、しっかりと取り組んでまいりますので、関係機関におかれましては、格段の御協力をいただきますようお願いいたします。私からは以上でございます。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。それでは最後に県の交通安全に関し、広報啓発を担当する立場から中川防災安全局長、お願いします。

○防災安全局長

防災安全局の中川でございます。どうぞよろしく願いいたします。

防災安全局では、交通事故の抑止に向けた取組として、県民総ぐるみによる交通安全県民運動を始め、県民の皆様への広報啓発活動に積極的に取り組んでいるところであります。

具体的には、本県の交通死亡事故の特徴を踏まえ、死者数の約5割を占める高齢者を対象に、ラジオCMを始め、医療施設モニター広告等による広報のほか、商業施設等での広報啓発活動により、反射材の着用や、安全運転サポート車等の利用促進、運転免許証の自主返納制度などについて周知を行ってまいります。

また、ドライバーの法令違反を原因とした死亡事故が全体の約8割を占めることから、道路横断中の事故防止に向け、啓発イベントや広報宣伝車等により、ドライバーの歩行者保護意識を醸成するとともに、歩行者とドライバーが意思疎通を図る横断方法として、「ハンド・アップ運動」を推進いたします。

その他、自転車事故の対策としましては、本年3月に制定しました「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、自転車の交通安全教育を推進するとともに、ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償責任保険等への加入促進などに取り組んでいくこととしております。

これらの活動を通じて、県民の皆様の交通安全意識の高揚を図り、交通事故のさらなる減少を目指してまいりますので、引き続き、皆様方の御理解と御協力をよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。

それでは、その他の委員の中で、御意見、御質問等ございましたら、発言をしていただきたいと思います。

○名古屋高速道路公社理事長

名古屋高速道路公社理事長の新開でございます。

2点、お話をさせていただきます。

1点は、5月1日に名古屋環状2号線西南部、名古屋西から飛島までの12.2キロが開通し、名古屋圏の高速道路のネットワークが完成しました。

また、料金は一律料金から距離制に移行し、愛知県民の皆様や事業者の皆様が交通利用する選択肢が増え、皆様の動きも変容するという一方で、交通状況の変化に伴い、渋滞や事故にも変化があると思いますので、情報提供しますが、それぞれの立場で、我々と一緒に取組をよろしくお願いしたいと思います。

もう1点は、高速道路への逆走、誤進入が増え、我々も注意しているところでもあります。高速道路で逆走や誤進入があると、大変大きな事故に繋がるということで、皆様と一緒にどう対応していくか考えていただきたいと思います。逆走は5年間で7件、誤進入は33件であり、逆走は高齢者が多く、誤進入は原付、歩行者や自転車が進入するなどであり、外国人やウーバーイーツの配達員が進入することもあります。今後、外国人や配達員の交通安全の普及も考えていかななくてはならないと思い、我々としましては、現場の路面標示や看板設置を行っておりますが、皆様と一緒にどういう形で対象にアプローチしていくのかを一緒に検討していただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。以上です。

○議長（大村知事）

そういうことが起きる時代になるとは思いませんでしたが、大きな事故に

ならいようお願いします。

他に御意見、御質問があればお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。それでは、特に御意見、御質問等が無いようでございますので、本計画につきましても、原案どおり決定することといたしまして、御異議はございませんでしょうか。

○委員

異議なし。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。それでは原案どおり決定させていただきます。

それでは続きまして、2021年度愛知県交通安全実施計画につきましても、事務局から説明させていただきます。

○事務局（県民安全課長）

続きまして、2021年度愛知県交通安全実施計画の説明をさせていただきます。お手元の資料4をご覧ください。

この「実施計画」は、交通安全対策基本法第25条第3項に基づき、第11次愛知県交通安全計画の基本方針に従って、本年度における陸上交通の安全に関し、具体的に講ずるべき施策を定めたものであります。

表紙をおめくりいただきますと、「はじめに」ということで、昨今の交通事故情勢に加え、「交通事故のない社会」の実現及び第11次愛知県交通安全計画に掲げた目標達成への決意を、大村知事のことばとして掲載しております。

1枚おめくりいただき、「目次」をご覧ください。本実施計画は、

Iの2021年度愛知県交通安全実施計画の目標

IIの愛知県の交通事故の現況

IIIの講じようとする施策

の3部構成となっており、中心となるIIIの「講じようとする施策」につきましては、「第11次愛知県交通安全計画」でお示しをいたしました「8本の柱」と「鉄道交通の安全」、「踏切道における交通の安全」を加えた10節で構成し、近年の事故情勢等を踏まえまして、今年度の新規事業や、重点として取り組む内容等を記載しております。

Iの「2021年度愛知県交通安全実施計画の目標」についてであります。

1ページをご覧ください。本実施計画では、「交通事故のない社会の実現」が究極の目標であります。現状といたしましては、本県の交通事故情勢等を踏まえ、本計画に定める各種施策を確実に実施することによって、「交通安全計画」に掲げる目標達成に向け、着実に死傷者数等を減少させることとしております。

次に2枚おめくりいただき、2ページをご覧ください。Ⅱの「愛知県の交通事故の現況」であります。過去5年間における県内の交通事故発生状況等を記載し、3ページから5ページにかけて、本県の事故状況につきまして、形態別に表などを使って記載しております。

Ⅲの「講じようとする施策」につきましては、関係する機関が具体的に行う各種施策について記載をしております。

まず、第1節の「道路交通環境の整備」につきましては、6ページから34ページにかけて、「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」、「幹線道路における交通安全対策の推進」、「交通安全施設等の整備事業の推進」などの15項目を記載しております。

今年度は、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進することとし、自動車交通の担う幹線道路と、歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全推進に取り組むこととしております。

また、子供や高齢者、障害者が、安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された、人優先の道路交通環境整備の強化を図ってまいります。

そのほか、最先端の情報通信技術を用いて、交通管理最適化を図り、交通の円滑化を通じて、環境保全に寄与することを目的とした高度道路システムの開発・普及等を推進してまいります。

次に35ページをご覧ください。第2節の「交通安全思想の普及徹底」についてであります。35ページから56ページにかけて「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」、「効果的な交通安全教育の推進」などの5項目を記載しております。

交通安全意識を向上させ、交通マナーを身につけさせるためには、人の成長過程に合わせ、一人一人が交通安全の確保を、自らの課題として捉えるよう、意識改革を促すことが、重要であることから、今年度は、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進することとしております。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動の推進、活動実施後においては、効果検証等を行い、より一層効果的な交通安全教育等を推進することとしております。

続いて57ページをご覧ください。第3節の「安全運転の確保」につきましては、57ページから70ページにかけて「運転者教育等の充実」、「運転免許制度の改善」などの6項目を記載しております。

今年度は、安全運転を確保するため、運転者のみならず、運転免許を取得

しようとする者を含めた運転者教育の充実を図るとともに、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする保護者や自転車に対する保護意識の向上を図ってまいります。

また、適時・適切な情報提供を実施するため、情報通信技術を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図ってまいります。

次に 71 ページをご覧ください。第 4 節の「車両の安全性の確保」についてであります。71 ページから 76 ページにかけて「車両の安全性に関する基準等の改善の推進」、「自動運転車の安全対策・活用の推進」などの 6 項目を記載しております。

今年度は、先進安全技術の更なる性能向上及び、活用・普及推進により、着実に交通安全を確保していくとともに、先端安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくため、最低限の安全性を確保するための基準策定に加え、運転者が機能を正確に把握して使用する対策も推進してまいります。また、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は、事故に直結する可能性が高いことから、機能を保守管理する仕組みや体制の整備等を推進してまいります。

続いて 77 ページをご覧ください。第 5 節の「道路交通秩序の維持」につきましては、77 ページから 82 ページにかけて、「交通の指導取締りの強化等」、「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」、「暴走族等対策の推進」の 3 項目を記載しております。

愛知県では、昨年、交通事故死者数全国ワースト 1 位こそ返上いたしました。が、未だ 150 人を超える人が、交通事故で亡くなっている状況にあることから、重大事故につながる「あおり運転」や「ながらスマホ」、「自転車利用者の悪質・危険な違反」に対しまして、指導取締りを推進するとともに、交通事故事件捜査につきましても、初動体制、科学捜査体制を強化し、合理的な交通事故捜査活動を推進してまいります。

また、暴走族対策といたしましては、暴走を「しない」、「させない」、「見に行かない」の 3 ない運動を通じ、暴走族追放気運の醸成を図り、あわせて指導取締りを強化することとしております。

続いて 83 ページをご覧ください。第 6 節の「救助・救急活動の充実」についてであります。

83 ページから 88 ページにかけて、「救助・救急体制の整備」、「救急医療体制の整備」などの 3 項目について、記載をしております。

今年度は、交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しながら、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ってまいります。

次に 89 ページをご覧ください。第 7 節の「被害者支援の充実と推進」につきましては、89 ページから 91 ページにかけて、「自動車損害賠償保障制度の充実等」などの 3 項目を記載しております。

交通事故被害者等は、交通事故により深い悲しみや、辛い体験をされており、交通事故被害者等を支援することは、極めて重要であることから、今年度は、各種施策を総合的、かつ計画的に推進することとしております。

続いて 92 ページをご覧ください。第 8 節の「研究開発及び調査研究の充実」についてであります。92 ページから 94 ページにかけて、「道路交通安全に関する研究開発及び調査研究の推進」と「道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化」の 2 項目を記載しております。

交通事故要因は、年々複雑化、多様化していることから、今年度は、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として、必要な研究開発を図ることとしております。

続いて 95 ページをご覧ください。第 9 節の「鉄道交通の安全」であります。

95 ページから 100 ページにかけて、「鉄道交通環境の整備」、「鉄道交通の安全に関する知識の普及」など 6 項目を記載しております。

今年度は、乗客の死者数ゼロ、運転事故全体の死者数減少を目指して、各種対策を推進してまいります。

続いて 101 ページをご覧ください。最後の第 10 節、「踏切道における交通の安全」であります。

101 ページから 103 ページにかけて、「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」など、4 項目を記載しております。

2025 年までに、踏切事故件数を、2020 年と比較して、約 1 割削減することを目指し、今年度から各種対策を推進してまいります。

以上で 2021 年度愛知県交通安全実施計画の説明を終わらせていただきます。

○議長（大村知事）

事務局から説明がありました、2021 年度愛知県交通安全実施計画につきまして、御意見、御質問があればお願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。第 11 次愛知県交通安全計画に基づいた初年度の実施計画であり、交通安全計画を具体化したもので、継続のものと、さらに充実強化していくものを細かく書かせていただいたものです。

特に御意見、御質問等が無いようでございますので、本実施計画につきましては、原案どおり決定することといたしまして、御異議はございませんでしょうか。

○委員

異議なし。

○議長（大村知事）

ありがとうございました。

それでは原案どおり決定させていただきます。

本日、決定されました計画の推進につきまして、各委員の皆様方の一層の御協力をお願いいたします。

また、県民の皆様方と一体となった取組を進めていただき、死者数はもとより、交通事故全体を減少させることにより、「交通事故のない社会」の実現を目指してまいりたいと思っております。

皆様には、議事の円滑な進行に御協力をいただき、ありがとうございました。これをもちまして、議長の役目を終わらせていただきます。

○事務局（県民安全課担当課長）

以上で、2021年度愛知県交通安全対策会議を終了させていただきます。

本日は、お忙しい中御出席いただき、ありがとうございました。資料等お忘れ物のないようにお願いします。

会議録署名委員

名古屋地方気象台長

会議録署名委員

愛知県政策企画局長
