

平成 26 年度

愛知県交通安全実施計画

愛知県交通安全対策会議



はじめに

この交通安全実施計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第25条第3項に基づき、「第9次愛知県交通安全計画」（平成23年度～平成27年度）の基本方針に従って、平成26年度における県内の陸上交通の安全に関し、国、県、県警、公社等が講ずべき施策を計画的に推進するために作成したものです。

昨今の交通を取り巻く情勢は、運転免許保有者の増加、高齢社会の進展、若者を中心とした規範意識の低下等さまざまな社会情勢を背景に、一段と厳しさを増す状況にあります。

こうした情勢の中で、平成25年中の交通事故死者数は219人と、前年に比べ16人の減少となり、人身事故件数、負傷者数はともに3年連続の減少を達成いたしました。しかし、その一方で、死者数は11年連続の全国ワースト1位であり、いまだ6万人を越える方々が負傷されている厳しい状況であることから、死亡事故のみならず、交通事故全体の減少が緊急かつ重要な課題となっております。

一瞬にして尊い命を奪い、平和な暮らしを破壊する交通事故をなくすことは、私たち愛知県民すべての願いであり、人命尊重の理念の下に、「安全で円滑、快適な愛知の交通社会」を実現するためには、交通安全諸施策を効果的かつ強力に推進していかなければなりません。

このため、愛知県交通安全対策会議を構成する各実施機関は、相互に緊密な連携を図りつつ、市町村を始め関係機関・団体の協力の下に、第9次交通安全計画に掲げた目標の達成に向けて、この実施計画の着実な推進に努めるものです。

平成26年6月

愛知県交通安全対策会議会長

愛知県知事 大村 秀章

目 次

| | | |
|-----|------------------------------|----|
| I | 平成26年度愛知県交通安全実施計画の目標 | 1 |
| II | 愛知県の交通事故の現況 | 3 |
| III | 平成26年度愛知県交通安全実施計画 | |
| | 第1節 道路交通環境の整備 | |
| | 1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 7 |
| | 2 通学路における交通安全対策の推進 | 9 |
| | 3 幹線道路における交通安全対策の推進 | 11 |
| | 4 交通安全施設等整備事業の推進 | 17 |
| | 5 効果的な交通規制等の推進 | 21 |
| | 6 自転車利用環境の総合的整備 | 22 |
| | 7 高度道路交通システムの活用 | 24 |
| | 8 交通需要マネジメントの推進 | 26 |
| | 9 災害に備えた道路交通環境の整備 | 27 |
| | 10 総合的な駐車対策の推進 | 29 |
| | 11 道路交通情報の提供体制の充実 | 33 |
| | 12 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 38 |
| | 第2節 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 | 41 |
| | 2 効果的な交通安全教育の推進 | 48 |
| | 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 49 |
| | 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等 | 61 |
| | 5 住民の参加・協働の推進 | 63 |
| | 第3節 安全運転の確保 | |
| | 1 運転者教育等の充実 | 64 |
| | 2 適正な運転免許行政の推進 | 68 |
| | 3 きめ細やかな運転者施策の推進 | 69 |
| | 4 安全運転管理の推進 | 70 |
| | 5 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実 | 70 |
| | 6 交通労働災害の防止等 | 72 |
| | 7 道路交通に関する情報の充実 | 73 |
| | 第4節 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 | 77 |
| | 2 自動車アセスメント情報の提供等 | 78 |
| | 3 自動車の検査及び点検整備の充実 | 78 |
| | 4 リコール制度の充実・強化 | 80 |

| | | |
|------|--------------------------|-----|
| 5 | 自転車の安全性の確保 | 81 |
| 第5節 | 道路交通秩序の維持 | |
| 1 | 交通の指導取締りの強化等 | 82 |
| 2 | 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化 | 84 |
| 3 | 暴走族対策の強化 | 84 |
| 第6節 | 救助・救急体制の充実 | |
| 1 | 救助・救急体制の整備 | 88 |
| 2 | 救急医療体制の整備 | 93 |
| 第7節 | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 | |
| 1 | 自動車損害賠償保障制度の充実等 | 95 |
| 2 | 損害賠償の請求についての援助等 | 95 |
| 3 | 交通事故被害者支援の充実強化 | 96 |
| 第8節 | 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 | 98 |
| 2 | 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 | 100 |
| 第9節 | 鉄道交通の安全 | |
| 1 | 鉄道交通環境の整備 | 101 |
| 2 | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 102 |
| 3 | 鉄道の安全な運行の確保 | 102 |
| 4 | 鉄道車両の安全性の確保 | 106 |
| 5 | 救助・救急活動の充実 | 106 |
| 6 | 被害者支援の推進 | 107 |
| 7 | 鉄道事故等の原因究明と再発防止 | 107 |
| 8 | 研究開発及び調査研究の充実 | 107 |
| 第10節 | 踏切道における交通の安全 | |
| 1 | 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進 | 108 |
| 2 | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 108 |
| 3 | 踏切道の統廃合の促進 | 109 |
| 4 | その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | 109 |
| IV | 参考 | |
| 1 | 都道府県別交通事故死者数（平成25年中） | 110 |
| 2 | 都道府県別事故率ワースト順位（死者数） | 111 |
| 3 | 交通安全対策基本法（抜すい） | 112 |
| 4 | 愛知県交通安全対策会議条例 | 113 |
| 5 | 愛知県交通安全対策会議運営要綱 | 114 |
| 6 | 愛知県交通安全対策会議委員名簿 | 115 |
| 7 | 愛知県交通安全対策会議幹事名簿 | 116 |

I 平成26年度愛知県交通安全実施計画の目標

I 平成26年度愛知県交通安全実施計画の目標

1 実施計画推進への取組

本計画は、第9次愛知県交通安全計画(平成23年度～平成27年度)に従い、平成26年度における本県の交通安全の具体的な施策を定めたもので、関係する諸機関、諸団体等は、相互に連携をとって、この計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に推進していくものとする。

2 実施計画の目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、本県の交通事故情勢等を踏まえ、本計画に定める諸施策を確実に実施することにより、死者数をはじめ人身事故件数、負傷者数のすべてを前年より減少させることを目標とする。

※1 本項における死者数は、本年の24時間死者数とする。

※2 第9次愛知県交通安全計画の目標

「平成27年までに年間の24時間死者数を185人以下、交通事故死傷者数を55,000人以下とする。」

II 愛知県の交通事故の現況

II 愛知県の交通事故の現況

1 過去5年間における交通事故発生状況

本県の交通事故発生状況の推移を見ると、過去5年間における死者数の増減率は平均して－6.9%であり、全体としては減少傾向を示しているものの、平成23年のように前年に比べて増加した年もある。平成25年の死者数は、前年より16人減少したものの、11年連続して全国ワースト1位であった。

また、人身事故件数及び負傷者数についても、前年より減少したものの、全国ワースト1位であった。

これらの要因として

- ・ 自家用自動車への依存度が他の大都市圏に比べて高いこと
- ・ 運転免許保有者、自動車保有台数及び道路実延長距離の交通関係指標が全国的に見て高い水準にあること
- ・ 人口の増加が続いていること

等の本県特有の実情に加え、

- ・ 高齢社会の急速な進展
- ・ 自動車交通の広域化、過密化
- ・ 生活形態の夜型化に伴う自動車使用の多様化

等の社会情勢・交通環境の変化が反映していることが考えられる。

【愛知県】

| 区分 | | 年 | | | | |
|--------------|----------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 2 1 | 2 2 | 2 3 | 2 4 | 2 5 |
| 人 | 口 (千人) | 7,414 (100) | 7,408 (100) | 7,420 (100) | 7,426 (100) | 7,435 (100) |
| | 高齢者 (千人) | 1,463 (100) | 1,492 (102) | 1,516 (104) | 1,578 (108) | 1,647 (113) |
| 運転免許人口 (千人) | | 4,902 (100) | 4,923 (100) | 4,946 (101) | 4,977 (102) | 5,013 (102) |
| 自動車台数 (千台) | | 4,968 (100) | 4,975 (100) | 4,998 (101) | 5,049 (102) | 5,091 (102) |
| 人 身事 故 | 件数 (件) | 51,130 (100) | 51,291 (100) | 50,117 (98) | 49,651 (97) | 48,949 (96) |
| | 死者数 (人) | ① 281 (100) | ① 256 (91) | ① 276 (98) | ① 235 (84) | ① 219 (78) |
| | 負傷者数 (人) | 62,795 (100) | 62,922 (100) | 61,651 (98) | 61,576 (98) | 60,867 (97) |

【全国】

| | | | | | |
|---------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 死者数 (人) | 4,968(100) | 4,922(99) | 4,663(94) | 4,411(89) | 4,373(88) |
|---------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|

(注)1 人口は各年10月1日現在である。

2 運転免許人口及び自動車台数は各年12月31日現在である。

3 ()内は指数を示し、平成21年を100とする。

4 死者数の○数字は、全国ワースト順位を示す。

2 平成25年中の交通事故発生状況

本県で昨年に発生した人身事故は48,949件で、死者は219人、負傷者は60,867人であった。

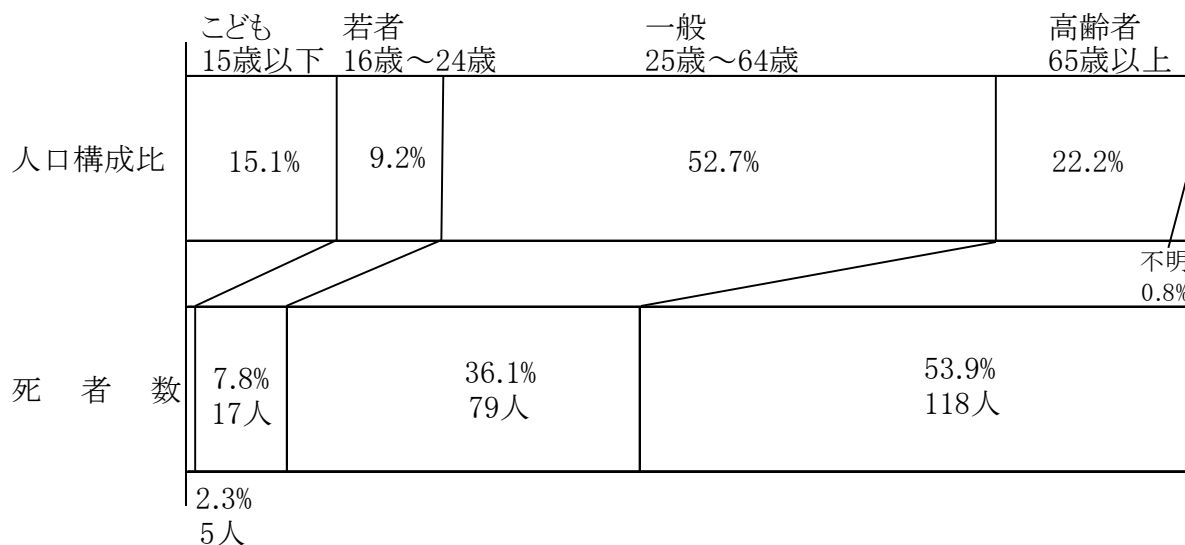
【平成25年中の交通事故発生状況】

| 区 分 | 人(件)数 | 増 減 数 | 増 減 率 |
|---------|---------|-------|-------|
| 人身事故件数 | 48,949件 | -702件 | -1.4% |
| 負 傷 者 数 | 60,867人 | -709人 | -1.2% |
| 重 傷 者 数 | 1,428人 | -11人 | -0.8% |
| 死 者 数 | 219人 | -16人 | -6.8% |

3 平成25年中の交通死亡事故の特徴

(1) 年齢別

高齢者の死者は118人、前年対比で5人減少し、全死者の53.9%と過半数を占め、人口構成比22.2%の約2.4倍の高い割合となった。



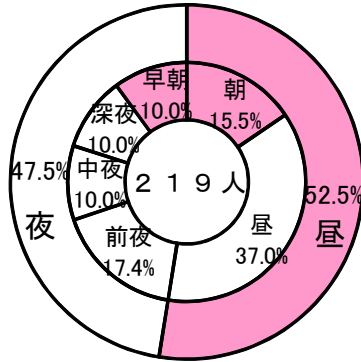
資料: 人口—県統計課調べ(平成25年10月1日)

○ 高齢者の死亡事故(死者118人)の特徴

- ・ 時間帯別では、昼(AM9～PM6)が54人(45.8%)、前夜(PM6～PM10)が23人(19.5%)を占めた。
- ・ 年齢別では、75～79歳が35人(29.7%)、80～84歳が26人(22.0%)を占めた。
- ・ 当事者別では、歩行者が58人(49.2%)、自転車乗用中が28人(23.7%)を占めた。
- ・ 事故類型別では、横断中が37人(31.4%)、出合頭が21人(17.8%)を占めた。

(2) 時間帯別

朝・早朝が増加した。



| 区分 | 死者数 | 構成率 | 増減数 | 増減率 | 1時間当 | |
|----|------------|-----|------|-----|-------|------|
| 昼間 | 朝 (A6~A9) | 34 | 15.5 | 8 | 30.8 | 11.3 |
| | 昼 (A9~P6) | 81 | 37.0 | -6 | -6.9 | 9.0 |
| 夜間 | 前夜(P6~P10) | 38 | 17.4 | -9 | -19.1 | 9.5 |
| | 中夜(P10~A0) | 22 | 10.0 | -3 | -12.0 | 11.0 |
| | 深夜(A0~A4) | 22 | 10.0 | -11 | -33.3 | 5.5 |
| | 早朝(A4~A6) | 22 | 10.0 | 5 | 29.4 | 11.0 |

(3) 道路形状別

交差点内の死亡事故は、95件(95人)で、件数としては全国1位であった。

全国の件数構成率(平均)33.9%より、当県は44.4%と高く、全国3位であった。

| 大交差点 | 中交差点 | 小交差点 | 交差点付近 | 単路カーブ | 単路直線 | その他 |
|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------------|
| 24人 11.0% | 54人 24.7% | 17人 7.8% | 15人 6.8% | 18人 8.2% | 83人 37.9% | 8人 3.7% |

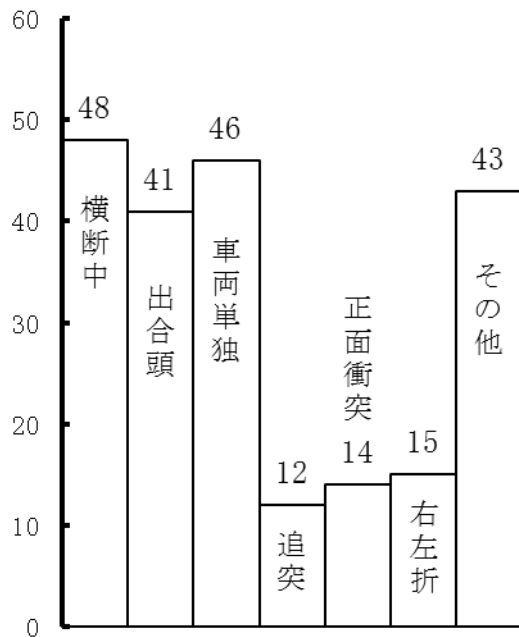
注 大交差点 = 第一当事者進入路の道路幅員が13m以上
 中交差点 = 第一当事者進入路の道路幅員が5.5m以上13m未満
 小交差点 = 第一当事者進入路の道路幅員が5.5m未満
 交差点付近 = 交差点の側端から30m以内

○ 交差点の死亡事故(95件・95人)の特徴

- ・ 年齢別では、高齢者が55人(57.9%)を占めた。
- ・ 当事者別では、歩行者が33人(34.7%)、自転車が32人(33.7%)を占めた。
- ・ 事故類型別では、出合頭が38件(40.0%)、横断中が29件(30.5%)を占めた。

(4) 事故類型別

横断中及び車両単独が多発
正面衝突及び右左折が増加



| 区分 事故類型 | 年計 | 増減数 | 増減率 |
|------------|-----|-----|--------|
| 横断中 | 48 | -7 | -12.7% |
| 出合頭 | 41 | -6 | -12.8% |
| 車両単独 | 46 | -3 | -6.1% |
| 追突 | 12 | -2 | -14.3% |
| 正面衝突 | 14 | 4 | 40.0% |
| 右左折 | 15 | 1 | 7.1% |
| その他 | 43 | -3 | -6.5% |
| 計 | 219 | -16 | -6.8% |

(5) シートベルト着用状況

平成25年中の四輪車乗車中の死者60人のうち、シートベルト非着用者は26人(43.3%)で、このうちシートベルトをしていれば死に至らなかったと認められる人は、19人(73.1%)であった。

《ベルトをすれば助かったと認められる人・19人》

