

第11次
豊橋市交通安全計画
(令和3年度～令和7年度)

～誰もが安全に移動できる、交通死亡事故ゼロをめざすまち～

令和3年12月

豊橋市

目次

I. 計画の基本的な考え方	
1. 計画の策定にあたって	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画期間	1
II. 交通事故の現況と課題	
1. 交通事故の発生状況	2
(1) 交通事故の発生原因	2
(2) 年齢別の交通事故発生状況	3
(2) — 1 子供の交通事故の特徴	4
(2) — 2 高齢者の交通事故の特徴	4
(3) 当事者別の交通事故発生状況	6
(3) — 1 歩行者の交通事故の特徴	7
(3) — 2 自転車の交通事故の特徴	8
(4) 路線種別交通事故の発生状況	9
2. 前計画の評価	10
(1) 指標の達成状況	10
(2) 第10次豊橋市交通安全計画の実施状況	10
(3) 第10次豊橋市交通安全計画アクションプランの実施状況	12
III. 今後重視していくべき視点	
IV. 基本理念・方針及び目標等	
1. 基本理念	16
2. 基本方針	16
(1) 交通安全思想の普及徹底及び道路交通秩序の維持	16
(2) 道路交通環境の整備	17
(3) 救助・救急活動の充実及び被害者支援の充実と推進	17
3. 目標指標	17
4. 重視する視点と交通安全戦略	18
第11次豊橋市交通安全計画の体系	19
V. 交通安全戦略（重点施策）	
Action 1 交通安全思想の普及徹底	20

Action 2	子供と高齢者の安全確保	21
Action 3	道路横断及び自転車の安全確保と交通ルール意識の向上	22
Action 4	生活道路・幹線道路における安全確保	23
Action 5	先端技術の活用や救助・救急活動と被害者支援の充実と推進	24
VI. 計画推進のために		
(1)	推進体制	25
(2)	今後の進め方	25
VII. 参考資料		
1.	国の第11次交通安全基本計画の体系図	26
2.	県の第11次交通安全基本計画の体系図	27
3.	策定体制	28
(1)	豊橋市交通安全対策検討委員会	28
(2)	豊橋市交通安全計画策定会議	29
4.	策定経緯	29

I. 計画の基本的な考え方

1. 計画の策定にあたって

本市はこれまで誰もが安全に移動できるまちを目指し、様々な交通安全対策を実施してきました。近年では、自転車事故の対策として平成31年に「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」を制定し、ヘルメットの着用の推進を図るとともに保険加入の義務化を進めてきました。また、高齢者の交通安全推進のため、令和元年度から高齢者の運転免許証自主返納支援事業に取り組むなど、交通事故の特徴に合わせた施策を積極的に推進してきているところです。

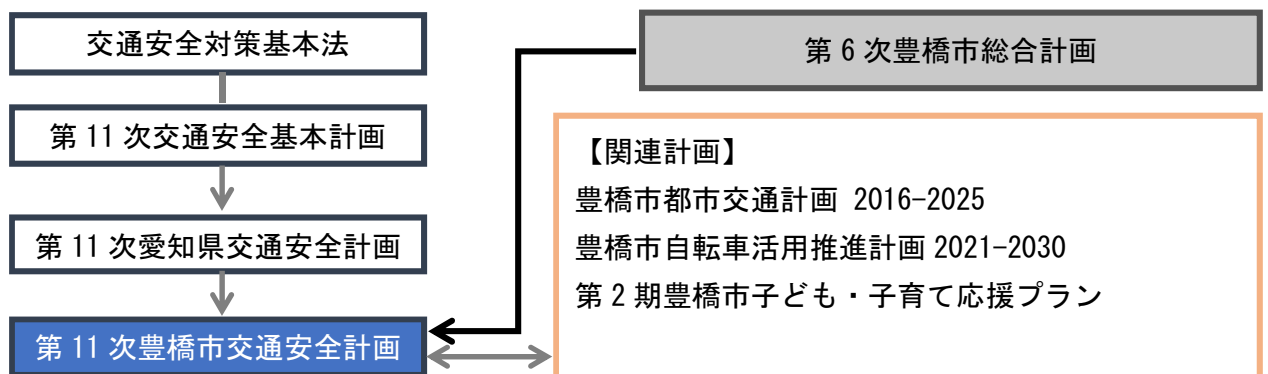
このような取り組みを進めることで、本市の交通事故死傷者数は年々減少傾向にありますが、交通死亡事故者数は令和2年の4名を除くと、毎年10名前後発生していて、特に子供が死亡する事故がいまだに発生していることは看過できないところです。また、本市の交通事故は、事故件数総数としては減少しているものの、歩行者や自転車の事故件数は概ね横ばいで推移していて、一層の安全対策が求められています。

このようなことから、改めて「人優先」の交通安全思想を中心にきめ細やかな交通安全対策を実施し、あらゆる世代の市民が安心して移動し生活できる社会を作り上げていく必要があります。また、交通安全対策はSDGsの理念とも沿うものであることから、交通安全に係る取り組みを積極的に推進することが求められています。

本計画は、今後5年間の実効性のある施策を定め、本市が交通事故のない安全安心なまちを目指すため策定するものです。

2. 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法第26条に基づく「市町村交通安全計画」として、本市における道路交通の安全確保と交通安全意識の向上を目指すための実行計画です。



3. 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

Ⅱ. 交通事故の現況と課題

1. 交通事故の発生状況

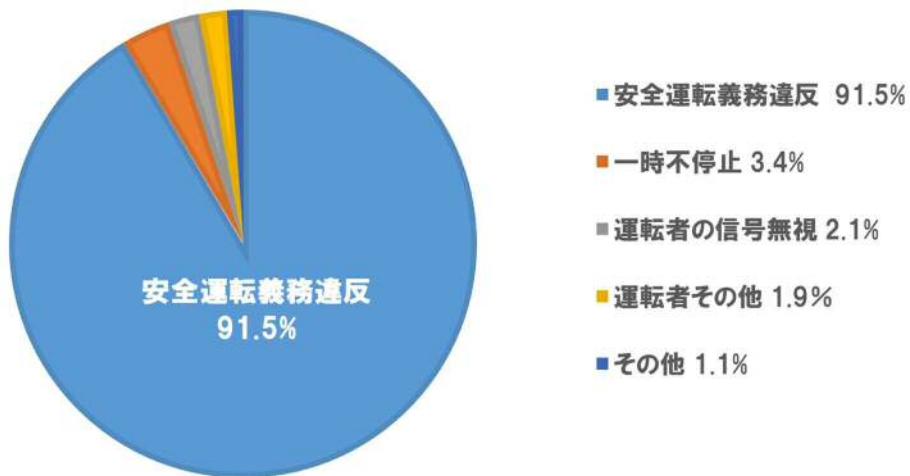
(1) 交通事故の発生原因

本市の交通事故は、交通事故全体（人身事故）で見ると漫然運転、脇見運転、安全不確認等のドライバーの不注意による事故（安全運転義務違反）が圧倒的に多く発生しています。

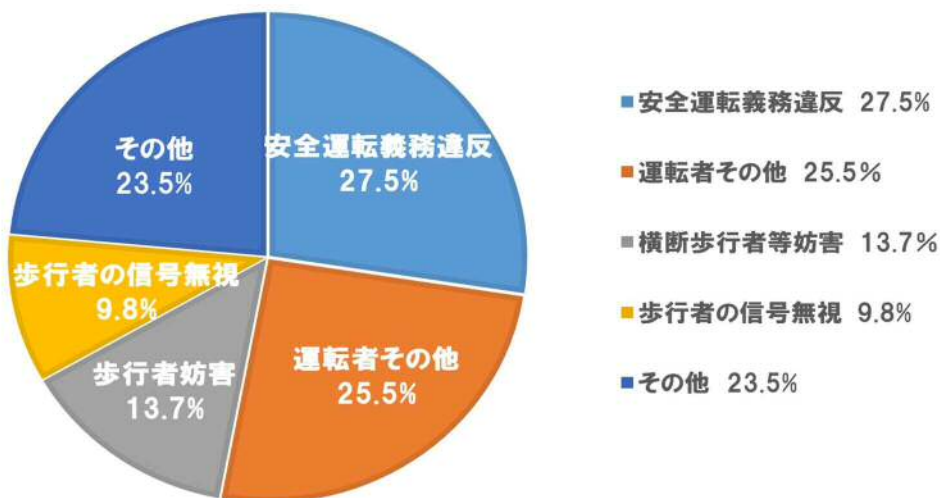
しかし、死亡事故だけで見ると安全運転義務違反に加え自動車の横断歩行者への妨害や歩行者の信号無視などによる事案が見受けられます。

【交通事故全体の原因の割合（H28～R2 合計）】

出典：豊橋警察署



【死亡事故の原因の割合（H28～R2 合計）】



第 11 次豊橋市交通安全計画

(2) 年齢別の交通事故発生状況

本市の交通事故死傷者数は、総数としては10年前の4,003人と比較して令和2年は1,974人と減少傾向で推移しています。死者数で見ると平成23年から令和2年の期間全体では、高齢者が全体の約6割を占めています。一方、子供の死者数は、平成30年に2名発生しているとともに、いまだ1年の内に多くの重軽傷者が発生しています。

また、重傷者数についても減少傾向で推移していますが、交通事故件数に対する重傷者数の割合は増加してきています。

年齢別の交通事故死傷者数（上段：死者数、二段目：重傷者数、三段目：軽傷者数、下段：合計）

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
子供 (0～15歳)	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
	7	7	4	6	6	6	10	8	4	1
	305	284	297	272	265	208	193	186	175	107
	314	291	301	278	271	214	203	196	179	108
若者 (16～24歳)	3	0	2	1	1	2	1	0	1	0
	23	10	10	13	8	7	5	9	9	5
	746	761	750	666	626	547	450	429	377	360
	772	771	762	680	635	556	456	438	387	365
一般 (25～64歳)	4	2	7	6	4	3	4	3	4	3
	44	41	28	28	21	26	22	20	20	17
	2,343	2,474	2,469	2,360	2,371	1,905	1,846	1,573	1,493	1,148
	2,391	2,517	2,504	2,394	2,396	1,934	1,872	1,596	1,517	1,168
高齢者 (65歳～)	14	12	5	12	3	10	4	7	7	1
	31	30	17	25	24	17	18	18	20	25
	481	541	583	505	485	447	453	399	359	307
	526	583	605	542	512	474	475	424	386	333
計	23	14	14	19	8	15	9	12	12	4
	105	88	59	72	59	56	55	55	53	48
	3,875	4,060	4,099	3,803	3,747	3,107	2,942	2,587	2,404	1,922
	4,003	4,162	4,172	3,894	3,814	3,178	3,006	2,654	2,469	1,974

出典：豊橋警察署

第 11 次豊橋市交通安全計画

(2) — 1. 子供(※)の交通事故の特徴

就学別での交通事故死傷者数は、高校生が約半数を占め、当事者別では自転車による死傷者数が全体の約 61%を占めています。就学別及び当事者別では、高校生による自転車事故死傷者数が最も多く、全体の約 48%を占めます。

また、小学生の交通事故死傷者は歩行者が占める割合が幼児・中・高校生に比べ高い状況になっています。

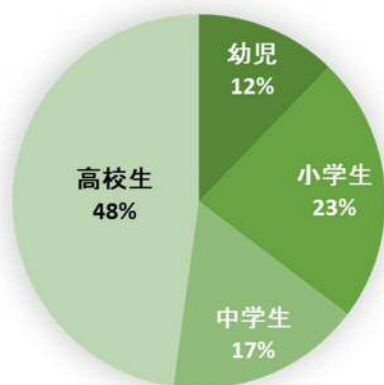
① 当事者別の交通事故死傷者数 (H23～R2 合計)

出典：豊橋警察署

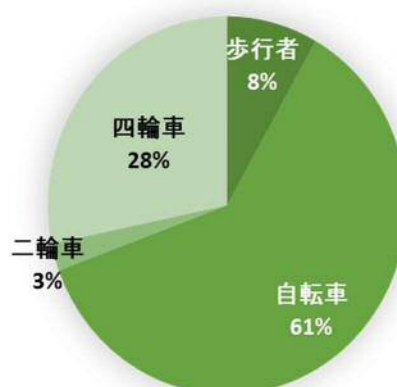
区分	歩行者	運転者				同乗者				合計
		自転車	二輪車	四輪車	小計	自転車	二輪車	四輪車	小計	
幼児	48	5	0	0	5	5	0	399	404	457
小	189	332	0	0	332	0	0	335	335	856
中	42	428	2	0	430	1	3	153	157	629
高	27	1,504	74	9	1,587	1	8	156	165	1,779
合計	306	2,269	76	9	2,354	7	11	1,043	1,061	3,721

※子供は 0～15 歳を指しますが、ここでは高校 2・3 年生を含みます。

② 就学別交通事故死傷者数の割合 (H23～R2 合計)



③ 当事者別交通事故死傷者数の割合 (H23～R2 合計)

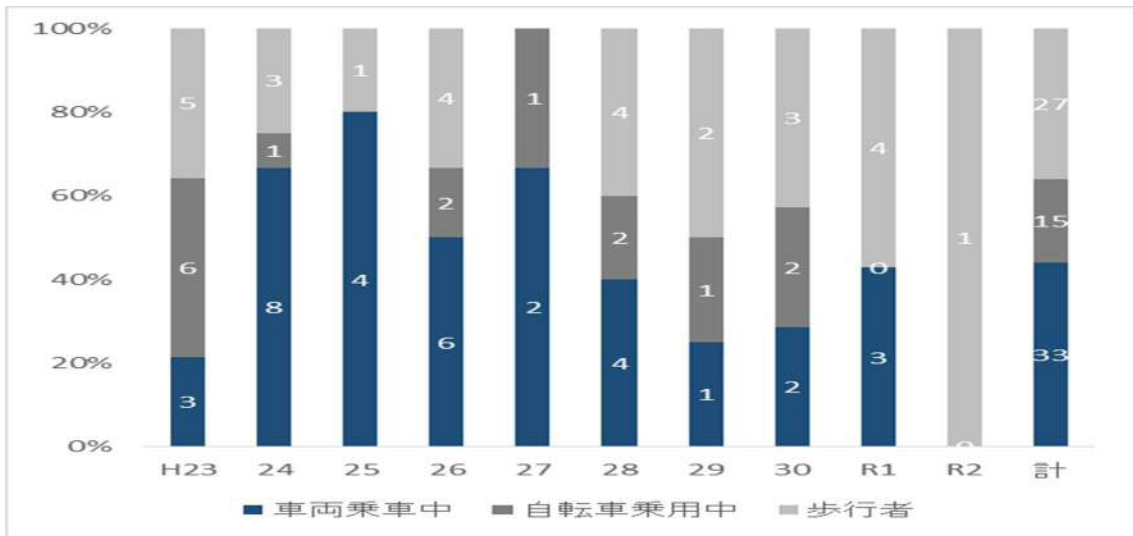


(2) — 2. 高齢者の交通事故の特徴

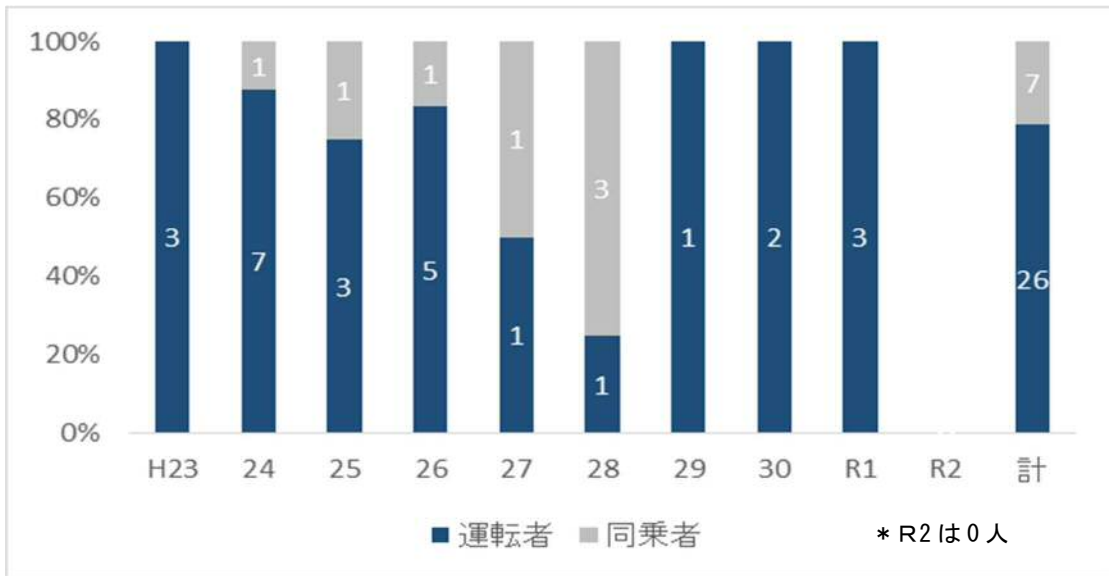
高齢者の交通事故のうち、車両乗車中が全体の 44%を占めていて、②に示すとおり、車両乗車中 33 人のうち約 79%の 26 人が自らの運転による事故となっています。

また、高齢者の交通事故死の約 36%が歩行中によるものとなっていて、そのうち 85%が道路横断での事故です。

① 高齢者の状態別交通事故死者数

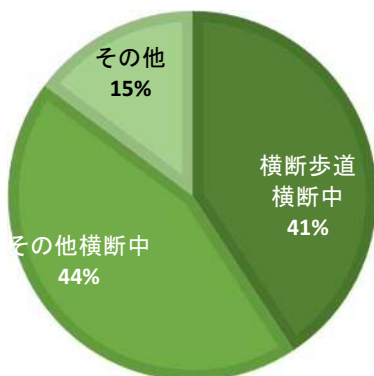


② 高齢者の乗車中の交通事故死者数内訳

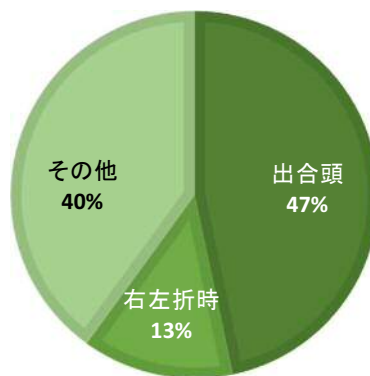


出典：豊橋警察署

③ 高齢者の類型別交通事故死者数割合（歩行者.H23～R2）



④ 高齢者の類型別交通事故死者数割合（自転車.H23～R2）



第 11 次豊橋市交通安全計画

(3) 当事者別の交通事故発生状況

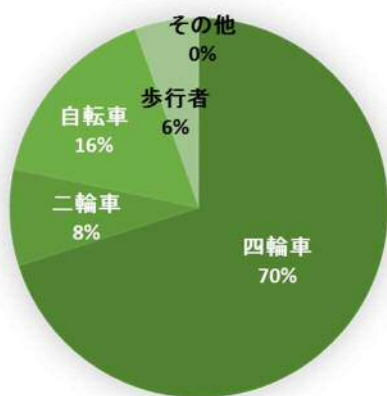
当事者別の死傷者数では、四輪車が 70%、自転車 が 16%、歩行者が 6%と、四輪車が最も多いのに対し、死者数では、四輪車が 26%、自転車が 17%、歩行者が 36%と、歩行者が最も多くなっています。

① 当事者別の死傷者数（上段：重軽傷者数、下段：死者数）

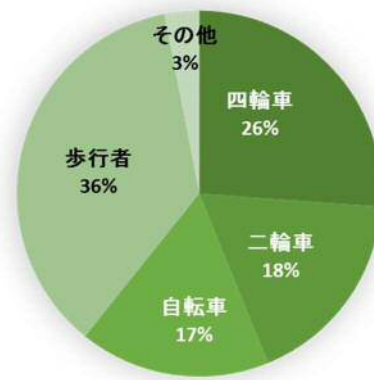
出典：豊橋警察署

形態	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
四輪車	2,697 3	2,885 7	2,896 5	2,755 5	2,791 3	2,240 4	2,194 1	1,839 3	1,681 3	1,336 0
二輪車	386 3	392 1	382 4	326 6	268 2	243 4	206 1	195 1	162 1	157 0
自転車	710 8	662 1	686 1	611 2	557 2	488 2	449 2	429 3	440 0	361 1
歩行者	186 9	208 5	192 4	180 6	185 1	190 5	144 4	177 5	174 5	115 3
その他	1 0	1 0	2 0	3 0	5 0	2 0	4 1	2 0	0 3	1 0
合計	3,980 23	4,148 14	4,158 14	3,875 19	3,806 8	3,163 15	2,997 9	2,642 12	2,457 12	1,970 4

②当事者別死傷者数の割合
(H23～R2 合計)



③当事者別死者数の割合
(H23～R2 合計)



第 11 次豊橋市交通安全計画

(3) — 1. 歩行者の交通事故の特徴

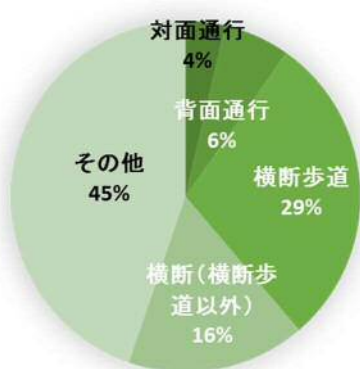
歩行中交通事故発生件数の割合では、対面通行 4%、背面通行 6%、横断中 45%、その他 45%に対し、歩行中交通死亡事故発生件数の割合では、対面通行 2%、背面通行 13%、横断中 70%、その他 15%となっており、いずれも横断中での事故が最も多い状況で、特に横断歩道での死亡事故が多く発生していることは注視すべき点と考えます。

① 歩行者の交通事故（上段：事故件数、下段：死亡事故件数）

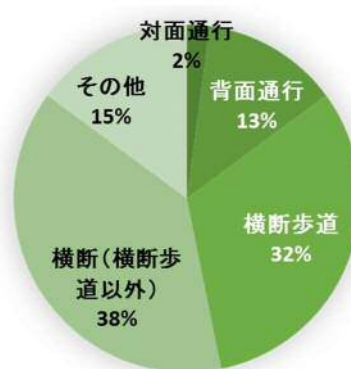
出典：豊橋警察署

形態	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
対面通行	11	12	9	7	6	9	3	2	3	2
	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
背面通行	14	14	10	9	14	12	11	10	8	5
	2	0	1	0	0	0	1	0	1	1
横断	横断歩道	68	44	53	57	44	49	42	50	39
		3	1	1	2	0	1	2	2	0
	横断歩道 付近	0	1	1	5	1	0	0	2	3
		0	0	0	2	0	0	0	0	0
	歩道橋 付近	1	0	0	0	0	0	1	0	1
		0	0	0	0	0	0	1	0	0
その他	30	34	38	32	34	26	15	23	26	15
	3	2	1	2	1	3	0	0	2	1
小計	99	79	92	94	79	75	58	86	80	54
	6	3	2	6	1	4	3	3	4	1
その他	65	105	77	70	83	94	72	78	83	56
	0	2	1	0	0	1	0	2	0	1
合計	189	210	188	180	182	190	144	176	174	117
	9	5	4	6	1	5	4	5	5	3

② 歩行中交通事故発生件数の割合
（H23～R2 合計）



③ 歩行中交通死亡事故件数の割合
（H23～R2 合計）



* J A F が令和 2 年度におこなった信号機のない横断歩道での歩行者優先の全国実態調査では、愛知県の一時的停止率は「32.5%」でした。約 7 割のドライバーは、信号機のない横断歩道で横断をまっている歩行者がいても一時的停止しないということがわかりました。

第 11 次豊橋市交通安全計画

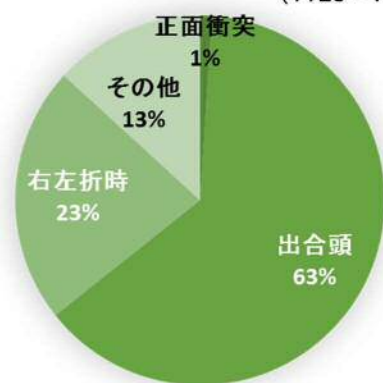
(3) — 2. 自転車の交通事故の特徴

自転車交通事故発生件数の割合では、対車両での正面衝突 1%、出合頭 63%、右左折時 23%、その他 13%に対し、自転車交通死亡事故発生件数の割合では、対車両での正面衝突 5%、出合頭 56%、右左折時 22%、その他 17%となっており、いずれも出合頭による事故が最も多くなっています。また、年齢別自転車事故死傷者数の割合を見ると、16歳から19歳までが圧倒的に多い状況です。

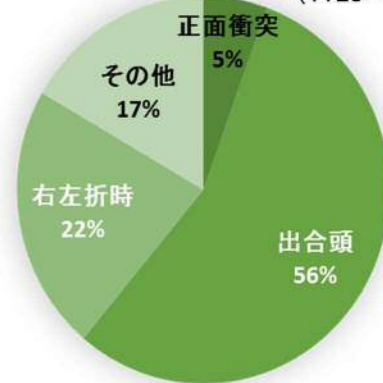
① 自転車の交通事故（上段：人身事故件数、下段：死亡事故件数） 出典：豊橋警察署

形態	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
正面衝突	3	8	9	6	5	5	5	2	5	6
	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
出合頭	392	406	441	404	346	290	298	249	242	215
	4	1	1	1	1	1	0	1	0	0
右左折時	115	120	139	114	122	128	94	123	119	93
	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0
その他	171	107	66	65	55	57	45	39	52	28
	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
合計	681	641	655	589	528	480	442	413	418	342
	7	1	1	1	2	2	1	3	0	0

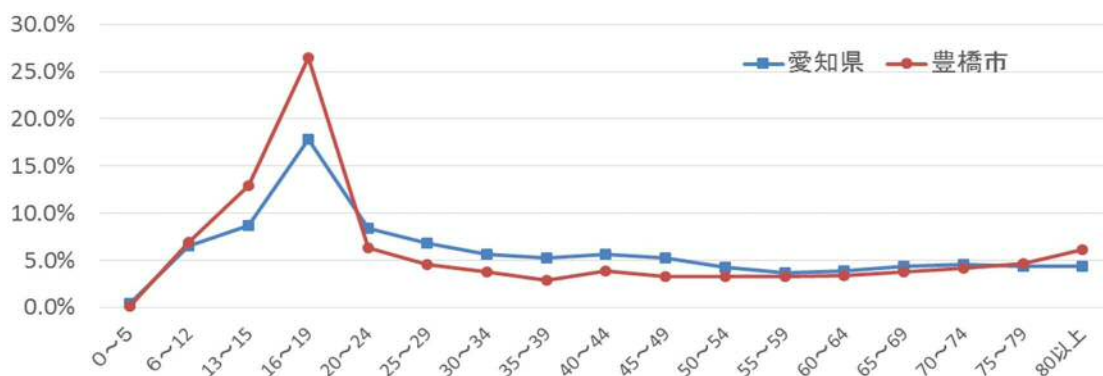
② 自転車交通事故発生件数の割合 (H23～R2 合計)



③ 自転車交通死亡事故発生件数の割合 (H23～R2 合計)



④ 年齢別自転車事故死傷者数の割合 (H23～R2 合計)



第 11 次豊橋市交通安全計画

(4) 路線種別交通事故の発生状況

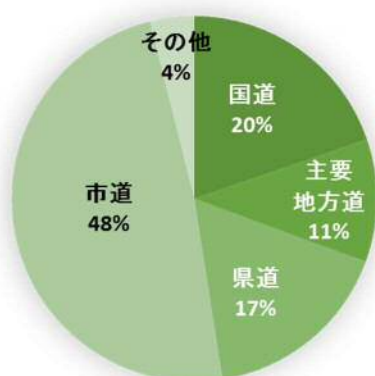
路線種別の交通事故件数では、国道 20%、主要地方道 11%、一般県道 17%、市道 48%となっており、市道が最も多くなっています。一方で、路線別の死亡事故件数では、国道 32%、主要地方道 12%、一般県道 18%、市道 36%となっていて、死亡事故は国道、主要地方道、県道で多く起きています。路線種別の交通事故の特徴として豊橋警察署へのヒアリングにおいて、国道、主要地方道、一般県道では渋滞時の追突事故が多く、また、大事故も発生していることに対して、市道及びその他の道路では出合頭での接触事故などの事故が多く起きていることを確認しています。

① 路線種別の交通事故（上段：事故件数、下段：死亡事故件数）

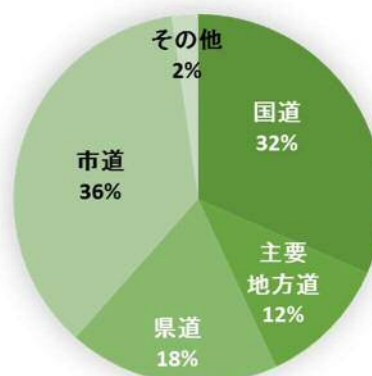
出典：豊橋警察署

路線別	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
国道	602	688	656	651	589	535	510	424	370	333
	9	3	4	9	1	6	2	2	4	1
主要地方道	358	372	353	317	334	306	273	235	225	175
	1	2	3	2	3	0	2	1	1	0
県道	535	588	567	552	503	450	418	388	328	261
	3	0	2	4	0	6	2	4	2	1
市道	1660	1595	1687	1489	1,456	1261	1,172	1,019	1,032	809
	10	8	5	4	4	3	2	5	4	2
その他	112	135	117	106	118	103	107	105	88	74
	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
合計	3,267	3,378	3,380	3,115	3,000	2,655	2,480	2,171	2,043	1,652
	23	14	14	19	8	15	9	12	12	4

② 路線種別交通事故発生件数の割合
(H23～R2 合計)



③ 路線種別交通死亡事故件数の割合
(H23～R2 合計)



第 11 次豊橋市交通安全計画

2 前計画の評価

(1) 指標の達成状況

指標	目標値	H28	H29	H30	R1	R2	達成状況
交通事故死者数	10人以下	15	9	12	12	4	一部達成
人身事故件数	前年以下	2,655	2,480	2,171	2,043	1,652	達成

交通事故死者数は、計画期間中の2年（平成29年及び令和2年）において目標の10人を下回ったものの、死亡事故が減少する傾向にはなっていません。

しかし、人身事故件数については毎年前年を下回り目標を達成することができました。

(2) 第10次豊橋市交通安全計画の実施状況

① 道路交通環境の整備

【主な取組み内容】

生活道路等の交通安全対策として、路面カラー標示や道路照明灯等の交通安全施設の整備促進を図ってきました。また、通学路等の交通安全確保のため「通学路交通安全プログラム」に基づく通学路の点検及び改善の取組みを実施してきました。

さらに自転車の利用環境整備として自転車通行空間の整備を進めるとともに、「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」を制定しヘルメットの着用の促進等を進め安全に自転車を利用できる環境を整えてきました。

（交通安全施設の整備状況）（累計）

	H28	H29	H30	R1	R2
歩道(km)	336.5	337.1	337.5	337.7	338.5
自転車道等(〃)	435.6	436.1	436.4	437.9	438.4
防護柵(〃)	346.2	347.9	349.1	350.0	350.7
道路照明(基)	17,884	17,903	17,909	17,909	17,941
道路標識(本)	41,448	41,450	41,440	41,475	41,456
交通信号機(か所)	769	771	773	773	775

【課題点】

交通安全施設（防護柵、道路照明灯、道路標識、交通信号機等）は一定整備されてきていますが、それらの老朽化対策を主に進めていく状況になってきています。また、「通学路交通安全プログラム」では指定通学路一斉点検で指摘された危険箇所について、様々な条件から改善が進められずにいる事案も見られます。

第 11 次豊橋市交通安全計画

② 交通安全思想の普及徹底（交通安全教育及び啓発等の実施状況）

【主な取り組み内容】

高齢者の自動車運転中の事故が目立っていることから、市、警察、自動車学校などがそれぞれで高齢者向けの交通安全教室等の開催をしました。また、幼児・小・中学生・高校生を対象にした交通安全教室は継続して実施してきています。

	H28	H29	H30	R1	R2
交通安全教室参加者数	30,247	33,063	31,841	31,587	12,084
交通安全活動に関わった市民の人数	171,606	175,011	155,791	225,412	170,453
四季の市民運動	115,202	115,106	97,409	96,913	77,595
その他	56,404	59,905	58,382	128,499	80,774

【課題点】

児童生徒数の減少等により教室参加者数が減少傾向にあるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により高齢者の交通安全教室の開催数も減少しています。また、交通安全活動に関わった市民の人数についても、担い手の高齢化などにより減少傾向にあります。

③ 救助・救急活動の充実及び被害者支援の充実と推進

【主な取り組み内容】

救急需要の増加に対応するため、出勤が集中する日勤時間帯において、弾力的に需要の高い市内中心部の救急車を1台増隊しました。一方で、救急車到着前に応急手当が行われていることが、傷病者の社会復帰率向上のために重要であることから、市民を対象とした講習会による普及啓発活動を推進しました。また、傷病者が心肺停止状態になった場合はAED（自動体外式除細動器）による処置が必要であることから、AEDを保有する事業所に「とよはし市民救命の駅」に登録してもらい、救急車が到着する前にAEDを使用した救命処置を行える体制を強化しました。

交通事故被害者等に対する相談活動の推進に向け、東三河県民相談、豊橋市市民相談、日弁連交通事故相談センター及び交通事故紛争処理センターなど民間の関係機関・団体との連絡協力を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、市民相談員に対し研修等を実施し、相談員の資質の向上を図りました。

	H28	H29	H30	R1	R2
応急手当講習に参加した人数	10,614	11,435	13,458	12,516	3,995
とよはし市民救命の駅登録事業所数（累計）	374	389	411	436	454

【課題点】

新型コロナウイルス感染症対策として応急手当講習の回数や人数の制限をしながら実施するため参加人数が減少しています。

第 11 次豊橋市交通安全計画

(3) 第 10 次豊橋市交通安全計画アクションプランの実施状況

高齢者対策、生活道路対策ともに、概ね目標を達成しています。

取組	目標指標	H30	R1	R2	達成状況
高齢者対策					
高齢者への交通安全教育の充実	年間交通安全教室等参加者数 1,600人	1,128人	898人	50人	△
ホムドライブの実施	ハンドプレート配布枚数 100枚	144枚	24枚	16枚	○
運転免許更新にかかる高齢者講習の高度化	—	実施	実施	実施	○
認知症高齢ドライバーへの対策 (頻回事故歴高齢者への訪問指導)	—	4人	4人	0人	○
先進運転支援システム普及促進に向けた啓発の実施	講習会等受講者数 500人	350人	安全運転支援装置設置者数		○
	安全運転支援装置設置促進事業費補助金		79人	189人	
公共交通機関利用時の各種補助金制度の周知強化	チラシ配布者数 30,000人	8,000人	10,000人	1,500人	△
	運転免許自主返納支援事業		609件	958件	
高齢者交通安全サポーター(企業)の充実	36社	24社	33社	34社	△

第 11 次豊橋市交通安全計画

取組	目標指標	H30	R1	R2	達成状況
生活道路対策					
スタントマンによる交通事故再現教室の充実	年間参加者数 2,000人	1,566人	1,547人	303人	△
ゾーン30の周知による機能強化・導入促進	—	ホームページ掲載			○
新たなゾーン30の選定	—	—	キッズゾーン 1箇所	—	○
交差点における一時停止違反などの取締の実施	—	実施	実施	実施	○
スクールゾーンなど生活道路における通行禁止車両等への警察による取締強化	—	実施	実施	実施	○
通過交通の侵入抑制や速度低減を誘引する対策の検討・実施	—	検討	実施	実施	○
通学路における危険箇所の解消	—	実施	実施	実施	○
		—	キッズゾーン1箇所(再掲)	—	
西日などで見えにくい信号機の対策(LED化)	—	44基	39基	23基	○
産学官民による交通安全対策の分析	—	危険箇所選定	対策実施	効果検証	○
自転車ヘルメット着用促進	補助金を利用した高校生・高齢者の人数 各30人	高校生 0人 高齢者 16人	5人 71人	12人 53人	△
自転車保険の加入促進	チラシ配布者数 年間 11,000人	15,457人	76,302人	69,362人	○
自転車 <small>の</small> 快適で安全な利用の推進に関する条例の制定		制定	—	—	

【達成状況凡例】

- 目標達成若しくは実施済み
- △ 目標未達成だが実施済み

- ※網掛け部分は、計画策定後に追加したもの
- ※目標指標「—」は、数値を定めていない

Ⅲ. 今後重視していくべき視点

「人優先」の交通安全思想の普及徹底と安全対策

交通事故の発生を防ぐためには、まずドライバーの安全運転の意識の向上が必要不可欠です。特に、「人優先」の思想による安全運転の徹底を図っていく必要があります。

そのためにも企業等での交通安全教育の充実を図っていくとともに、交通安全運動を通して「人優先」の交通安全思想の定着が図れるよう、多くの市民が参加できる新たな交通安全運動の仕組みづくりが必要になってきます。

また、生活道路、幹線道路それぞれにおいて、歩行者、自転車、自動車それぞれが安心して通行できる道路環境を構築していくことが必要です。

子供の交通安全確保と意識向上

子供の頃から交通安全に対する意識を定着させていくことが、将来の交通安全意識に大きく繋がっていくことから、これまでの交通安全教室を継続していくとともに、子供の交通安全意識の醸成には地域や家族で交通安全教育を行える土壌も必要になってきます。

また、子供を安心して生み育てる環境を作り上げるため、子供が安心して移動できる道路空間の整備を進めていく必要があります。そのためにも「通学路交通安全プログラム」を更に効率的・効果的に推進するための体制の強化が必要です。

高齢者の交通安全確保と意識向上

今後も高齢化が進んでいくことを踏まえ、高齢者運転の安全確保に係る対策として安全運転サポート車の普及促進や運転免許証自主返納支援の取組みなどを今後も継続していくとともに、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の推進、特に歩行による道路横断時の危険性について理解を深められる内容としていく必要があります。

交通ルール遵守の意識向上による歩行者や自転車の交通安全確保

歩行者事故は道路横断での発生が多いことから、改めてドライバーに横断歩道に関する交通ルールの意識の醸成等を行うとともに、横断歩道での取締りの強化を図る必要があります。また、横断歩道外での道路横断での死亡事故も毎年発生していることから、ドライバーや歩行者へ道路の横断に関する交通ルールの再認識を促す取組みも必要です。

また、自転車事故死傷者数を減らしていくために「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」に基づき、ヘルメットの着用をはじめ安全な自転車の利用啓発を進めるとともに自転車通行空間の整備を進めていく必要があります。

先端技術を活用した交通安全対策の推進

生活道路では出合頭の事故が多く発生していることから、交差点における交通安全対策を更に進めていく必要があります。

一方、幹線道路では、交通渋滞等が原因による追突事故や交差点での歩行者、自転車巻き込み事故が多いことから、それぞれの道路での原因把握及び対策が必要です。

これら交通安全対策を限られた予算の中できめ細かく効果的に実施する必要があることから交通ビッグデータを活用した交通安全対策を進めていくことが求められています。

救助・救急活動の充実

増隊した 1 台の救急車は現段階では弾力的な運用を行っていますが、今後の救急需要の増大を鑑みた体制の整備や、ICTを活用し、効果的な救助・救急活動を行える仕組みの検討を進める必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の状況を見据えながら応急手当講習の参加者を増やしていくことが求められます。

移動中の携帯電話等利用の危険性

昨今の社会情勢の変化として注視すべきことに、携帯電話等の急速な普及がありますが、これに起因する事故も発生しています。そこで、令和元年 12 月に道路交通法が改正され、自動車運転中のいわゆる「ながら運転」に対する罰則が強化されました。「ながら運転」に係る摘発は、愛知県内では 2019 年に 59,373 件でしたが、2020 年には 30,526 件へと減少し、厳罰化の一定の効果が出ていますが、「ながら運転」が無くなったわけではありません。

携帯電話等を利用しながらの移動は、手元の携帯電話等に集中する結果、視野が狭くなるなどの危険が伴い、交通事故の大きな原因になり得ます。これは自動車運転に限らず、自転車の利用や歩行中でも同様なことから、携帯電話等を利用しながらの移動の危険性について周知、啓発を行っていく必要があります。

IV. 基本理念・方針及び目標値等

1. 基本理念

誰もが安全に移動できる環境は、人が安心して社会生活を営むのに必要不可欠なことであり、交通事故が発生しない社会を作るとは誰もが望んでいることです。

そのためにも、ドライバー一人一人が「交通事故を起こさない」という強い意識を持つことがまず必要になってきますが、それに合わせて市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えられる意識の醸成が重要となります。さらに、自動車を利用できない高齢者や子供などが、安心して移動できる「人優先」の交通環境の構築を積極的に進めることで、誰もが安全な社会が形成されると言えます。

そこで、本計画の基本理念を、

誰もが安全に移動できる、交通死亡事故ゼロをめざすまち

とし、重点施策を明らかにするとともに、その進捗を図るための数値目標を設定します。

2. 基本方針

国・愛知県の指針、本計画の基本理念を踏まえた上で、交通安全の取組みを推進するために以下の基本方針を定めます。

- (1) 交通安全思想の普及徹底及び道路交通秩序の維持
- (2) 道路交通環境の整備
- (3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実と推進

各方針の考え方は以下のとおりです。

(1) 交通安全思想の普及徹底及び道路交通秩序の維持

交通安全の確保には、市民一人一人の交通安全、交通ルールに対する意識の向上が欠かせないことから、「交通安全教育」を積極的に推進していき、「交通事故を起こさない、交通事故に巻き込まれない」という、市民自らが自身の交通安全を確保できる交通安全思想の普及徹底を図っていきます。

また、交通安全に対する意識を市全体で醸成していくためにも現在の交通安全市民運動を継続するとともに、新たに市民が交通安全運動へ積極的に参加できる仕組みを構築していきます。

また、交通ルール軽視による交通事故を防止するため、日頃からパトカーによる巡回の徹底、横断歩行者妨害やながら運転に係る交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図ります。

(2) 道路交通環境の整備

生活道路、幹線道路それぞれにおいて、「人優先」の思想の下、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境が必要であることから、自動車の速度規制や自転車通行空間の整備等を進め、高齢者や子供の安全の確保に向けた道路環境の整備を進めます。

生活道路では特に交差点での交通安全対策を推進し、幹線道路では、「愛知県事故ゼロプラン」に取り組むとともに、交通渋滞が原因による交通事故の抑制を図るためにも、幹線道路の整備や交差点における渋滞緩和などを推進していきます。

これら交通安全対策を進めるにあたっては、交通安全の確保に資する先端技術や ICT を積極的に活用し、効果的な事業推進を図ります。

(3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実と推進

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、第 10 次豊橋市交通安全計画で進められてきた「救助救急体制の整備・拡充」や「心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進」等の施策を継続して進めていきます。特に救急活動においては、ICT を活用した効率的な救急車の運用の可能性を検討していきます。

また、交通事故被害者に対して、広く相談の機会を提供して精神的な支援の充実を図ります。

3. 目標指標

本市の交通事故の現状を鑑み本計画の基本理念を遂行するため、国や県の指標を踏まえた目標値を以下のとおり定めます。

特に、子供を安心して生み育てるまちづくりには子供が安心して移動できる環境整備が必要なことから「子供の交通事故死者数」の目標値を設定します。

また、健康的な生活に大きく支障をきたす重傷事故を減らすことが重要と踏まえ「重傷者数」の目標値を設定します。

目標値

指標名	H28～R2 平均値	目標値 (※)
交通事故死者数	10.4 人	8 人以下
子供の交通事故死者数	0.4 人	0 人
重傷者数	53.4 人	40 人以下
人身事故件数	2,200 件	1,600 件以下

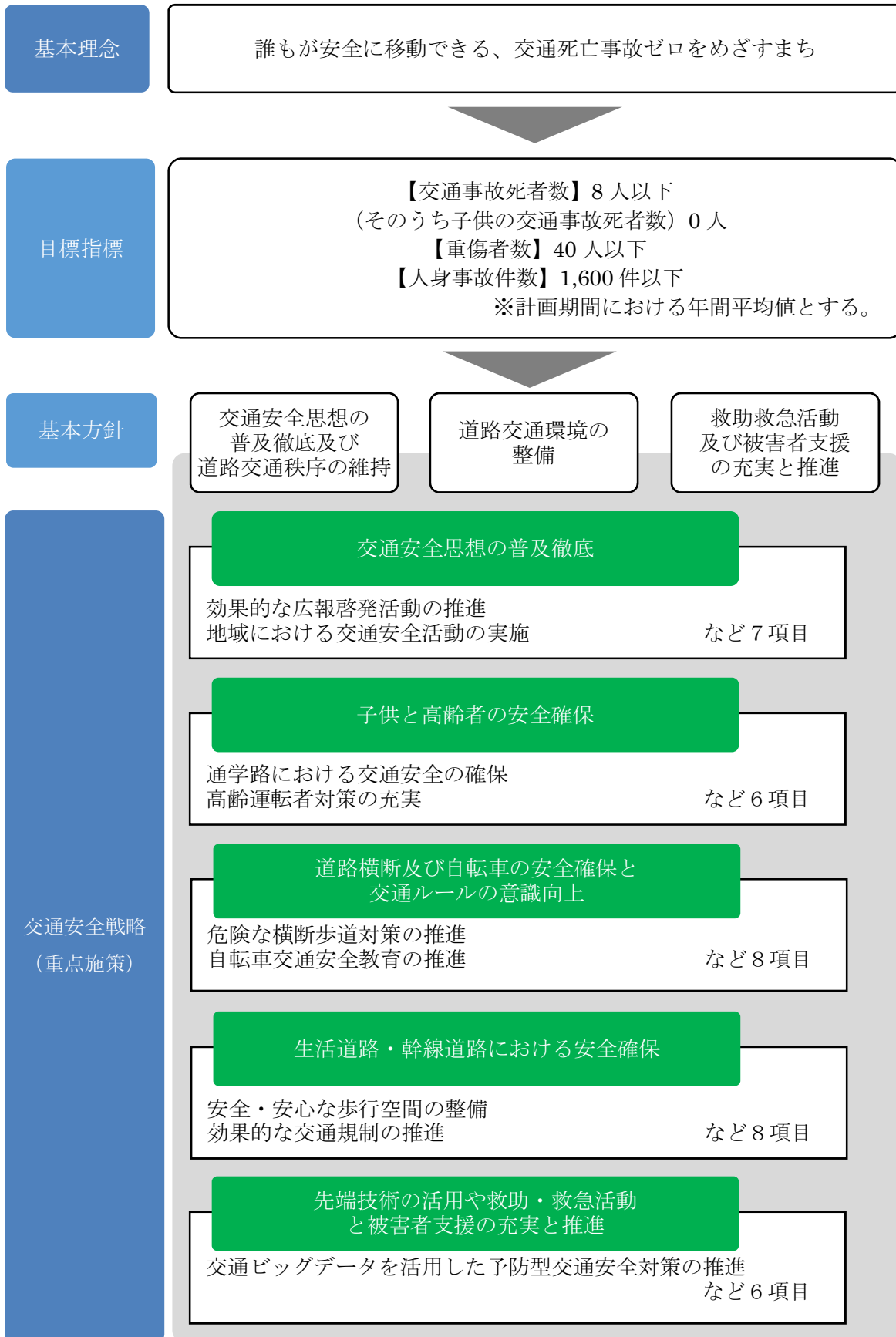
※計画期間における年間平均値

4. 重視する視点と交通安全戦略

今後重視していくべき視点や、本計画の基本方針及び国・愛知県による交通安全計画の方針等を踏まえ、戦略的かつ効果的に取組むための「重点施策」として、具体的な取組みを盛り込んだ5つの「交通安全戦略」を以下のとおり示します。

重点施策	
交通安全戦略	交通安全思想の普及徹底
	子供と高齢者の安全確保
	道路横断及び自転車の安全確保と交通ルールの意識向上
	生活道路・幹線道路における安全確保
	先端技術の活用や救助・救急活動と被害者支援の充実と推進

< 第 11 次豊橋市交通安全計画の体系 >



V. 交通安全戦略（重点施策）

Action 1 | 交通安全思想の普及徹底

交通安全思想の普及徹底を図るため、各年代に応じた交通安全教育を推進するとともに、地域の交通安全ボランティア活動の充実を図り、また、家庭や地域でも交通安全についての教育が行える支援を行い、地域が一体となって交通安全思想を醸成していけるような各活動に取り組んでいきます。

さらに、交通安全運動へ積極的に参加できるように市民の関心を高める取組みを図ることに加え、ながら運転の防止など新たな課題に対する交通安全運動の拡充を行っていきます。

取組項目（◎：本計画での新規・拡充事業）

No.	取組名	取組内容	主体
1	◎運転者に対する交通安全教育の充実	企業等を中心に交通安全教育の実施を促進し、自動車利用者に対する「人優先」交通安全思想及び意識の向上を図る	市、警察、企業等
2	◎効果的な広報啓発活動の推進	広報とよはしやSNSなどの広報媒体の活用や交通安全動画の作成・配信などによりながら運転防止を始めとした交通ルールの啓発を推進する	市、警察等
3	段階的かつ体系的な交通安全教育の充実	心身の発達段階や地域の実情に応じて幼児・小・中・高校生に対する交通安全教育を行う	市、県、警察教育委員会等
4	高齢者に対する交通安全教育の推進	加齢に伴う身体機能等の低下が自らの交通行動に及ぼす影響を認識することにより、安全行動を促す	市、警察、自動車学校等
5	◎地域における交通安全活動の実施	高齢者交通ボランティアなどへ、各種交通安全の活動を支援するとともに、家庭や地域でも交通安全教育を行えるように学校等を通して保護者などへ意識醸成を促す	市、警察、教育委員会、自治会等
6	モビリティマネジメントの推進	過度に自家用車に頼らず、多様な交通手段を使い分ける市民が増加するよう意識変革を促す	市、交通事業者等
7	交通安全市民運動の推進	季節ごとに市内の様々な機関等が一体となって交通安全運動に取り組むとともに、毎月「0」と「13」が付く日に交差点等で交通安全啓発を行う	市、警察、各種団体、企業等

Action 2 | 子供と高齢者の安全確保

子供の交通安全の確保のため、子供自身への交通安全教育の推進と、日常生活における安全・安心な移動空間の整備を図っていきます。通学路交通安全プログラムでは、未対応事項が発生しないように関係者間での情報交換をスムーズに行えるように体制の強化を図っていきます。

また、高齢者の交通事故対策として、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の充実を図るとともに、状況に応じた移動手段の選択を促す取組みや運転免許証の自主返納などの高齢運転者への支援により、高齢者の交通安全の確保を図っていきます。

取組項目

No.	取組名	取組内容	主体
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の充実（再掲）	心身の発達段階や地域の実情に応じて幼児・小・中・高校生に対する交通安全教育を行う	市、警察、教育委員会等
2	地域における交通安全活動の実施（再掲）	高齢者交通ボランティアなどへ、各種交通安全の活動を支援するとともに、家庭や地域でも交通安全教育を行えるように学校等を通して保護者などへ意識醸成を促す	市、警察、教育委員会、自治会等
3	通学路における交通安全の確保	通学路交通安全プログラムに基づく通学路一斉点検により危険箇所等の解消を図るとともに、プログラムの最適化を継続して行う	市、教育委員会、県、警察
4	高齢者に対する交通安全教育の充実（再掲）	加齢に伴う身体機能等の低下が自らの交通行動に及ぼす影響を認識することにより、安全行動を促す	市、警察、自動車学校等
5	高齢運転者対策の充実	高齢運転者の事故防止のため、ペダル踏み間違い防止装置等への補助を行うとともに、判断能力が衰えてきている高齢運転者へは交通助成券と電動アシスト自転車購入補助などにより運転免許証の返納を促す	市、県、警察等
6	◎多様な移動手段の利活用啓発	天候など状況によって自家用車以外の公共交通等の移動手段を選択するように講座等を通して啓発を行う	市、交通事業者等

Action 3 道路横断及び自転車の安全確保と 交通ルール意識の向上

歩行者の安全を確保するため、特に横断歩道について警察や自治会と協議を進め、交通安全対策の検討・実施を図っていきます。また、交通ルールを無視した道路横断の危険性について様々な機会を通して周知啓発していきます。

また、自転車の交通安全を確保するためのマナー向上につながる教育の推進、ヘルメットの着用促進等ソフト面での対策に加え、ハード面では自転車通行空間の整備を進めていきます。

取組項目

No.	取組名	取組内容	主体
1	◎危険な横断歩道対策の推進	市内にある横断歩道の中で特に交通事故が起こる危険性のある横断歩道を調査抽出し、安全対策を図る	市、県、警察、自治会等
2	◎横断歩道での交通指導取締りの強化	横断歩道での歩行妨害に対する取締り等、交通ルールの徹底を図るとともに、毎月「11日」を横断歩道の日とし、横断歩道を安全に通行するための啓発を行う	警察
3	◎効果的な広報啓発活動の推進 (道路横断特化)	広報とよはしや、SNSなどの様々な広報媒体を通し、特に横断歩道の交通ルールや無理な道路横断の危険性等の啓発活動を推進する	市、警察等
4	交通安全施設の整備の推進 (道路横断特化)	歩行者と自動車の通行を分離させる信号機の設置とそれに合わせて必要となる交通安全施設の改良を推進する	市、警察等
5	自転車交通安全教育の推進	自転車利用の多い中高生を中心に一時停止義務やながら運転防止などの自転車利用ルールの徹底及びマナー向上を図る	市、警察、教育委員会等
6	自転車事故被害者の保護支援	「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」に基づく自転車保険の損害賠償加入促進を図る	市、県
7	自転車ヘルメットの着用促進	自転車ヘルメットの被害軽減効果の周知と購入費用の一部補助を行い、ヘルメット着用の促進を図る	市、県
8	自転車利用環境の整備	歩行者の安全確保と自転車の安全で快適な走行を創出するため自転車通行空間を整備するとともに、通行ルールの周知徹底を図る	市、県

Action 4 | 生活道路・幹線道路における安全確保

「人優先」の交通環境の構築を図るため、生活道路や幹線道路における歩道の整備を進め、特に生活道路では現況道路の幅員内での路側帯の拡幅による歩行空間の確保や速度規制による速度抑制ゾーンの設定等、歩行者の安全確保を図るとともに、交差点での交通安全対策に取り組んでいきます。

また、幹線道路では追突事故や生活道路の通過に繋がる渋滞を緩和するための施策を関係機関と連携して進めます。

なお、これらの事業推進にあたっては、交通ビッグデータ等、ICTを有効に活用して潜在的な危険箇所の見える化を図り効率的に対策を講じます。

取組項目

No.	取組名	取組内容	主体
1	安全・安心な歩行空間の整備	生活道路や幹線道路における歩道の設置推進や現況道路の幅員構成の見直しによる路側帯の拡幅や路側帯のカラー舗装等により歩行者が安心して通行できる空間の確保を図る	市、県
2	通学路における交通安全の確保（再掲）	通学路安全プログラムに基づく通学路一斉点検により危険箇所等の解消を図るとともに、プログラムの最適化を継続して行う	市、教育委員会、県、警察
3	歩行者空間のユニバーサルデザイン化の推進	高齢者や障がい者等、全ての人が安心して歩行できるように点字ブロックの設置や段差の解消等を進める	市、県
4	効果的な交通規制の推進	生活道路においてゾーン30やキッズゾーンの設定を進めるとともに、狭さく部設置等、物理的な速度抑制対策や速度取締り等を行う	警察、市、自治会等
5	生活道路における交通安全対策	事故多発地点における重大事故の再発を防止するため、交通安全施設の配置等の見直しを図る	市、県
6	交通指導取締りの強化	一時停止義務がある交差点における取締りの強化等により、出合頭の事故抑制を図る	警察
7	幹線道路での渋滞緩和対策の推進	渋滞が原因による事故を抑制するため、幹線道路の整備を進めるとともに、交差点の改良等により渋滞緩和を図る	市、県、警察
8	交通安全施設の整備の推進（再掲） （道路横断特化）	歩行者と自動車の通行を分離させる信号機の設置とそれに合わせて必要となる交通安全施設の改良を推進する	市、警察等

Action 5 | 先端技術の活用や救助・救急活動と被害者支援の充実と推進

交通ビッグデータを活用することで、市内の交通事故危険箇所を予測し、関係機関と連携して予防型交通安全対策を進めるとともに、情報の可視化を図ります。

救急体制についてはより迅速に対応できるように増隊した救急車の運用と、ICTを活用した効率的な救急活動を進めていきます。

また、交通事故被害者の心情に配慮したきめ細かい相談業務を実施していきます。

取組項目

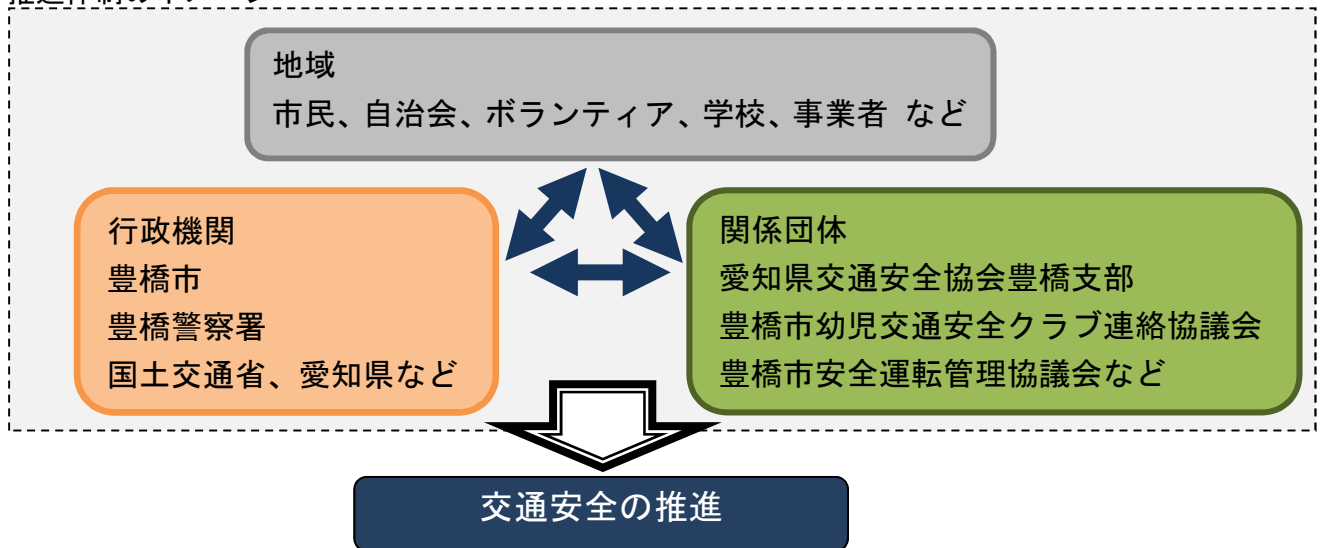
No.	取組名	取組内容	主体
1	◎交通事故危険箇所の可視化	交通ビッグデータを基に分析された市内の交通事故危険箇所を可視化し市民周知を図る	市、大学等
2	交通ビッグデータを活用した予防型交通安全対策の推進	交通ビッグデータを基に分析された市内の交通事故危険箇所に対し安全対策を図る	市、県、警察
3	◎救助救急体制の整備・拡充	迅速に救急活動を行うため増隊した救急車の円滑な運用を図り、救命処置を行える体制を整備する	市
4	◎ICTを活用した救急活動の充実	救急車がより迅速に交通事故現場へ到着できるようにICTを活用し効率的な救急車の運用を図る	市
5	応急手当の普及啓発活動の推進	AEDの使用も含めた応急手当について消防機関等が行う講習会等で普及啓発活動を推進する	市
6	交通事故被害者への支援の充実	交通事故被害者の心理面をサポートするため相談業務の情報提供を行うとともに、関係機関との連携を密にしきめ細やかな相談業務を行う	市、県、警察

VI. 計画推進のために

(1) 推進体制

交通安全対策に関する施策は、多くの行政機関等の責任分野にまたがるとともに、それぞれの領域において技術的、専門的に高度化してきています。そのため、関係行政機関相互の連携を強化し、一体的な推進体制を堅持します。また、行政機関、各関係団体、地域などそれぞれの役割を認識し、ともに考え・協働して主体的に取り組むことで、効果的な交通安全対策の推進を図ります。

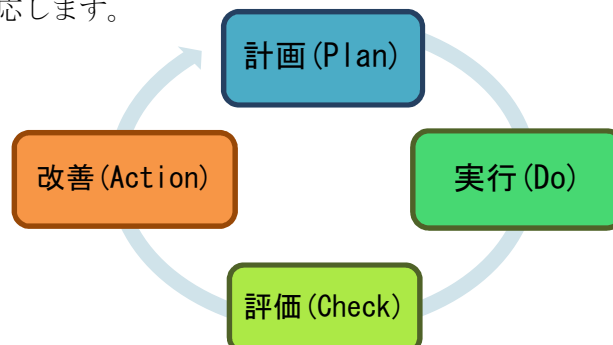
推進体制のイメージ



(2) 今後の進め方

本計画はホームページ等で公表を行うとともに、常に市民から意見を聴取することとし、様々な意見を参考に社会情勢の変化等、必要に応じて内容の見直しや改善を図りながら具体的な取組を推進していきます。

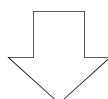
また、本計画の実効性を確保するため、計画の進捗状況を定期的に点検・評価するとともに、見直し・改善を行い適切な進行管理に努め、計画の進捗結果を事業にフィードバックします。特に新型コロナウイルス感染症による交通事故発生状況への影響を注視し、臨機応変に対応します。



Ⅶ. 参考資料

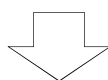
1. 国の第 1 次交通安全基本計画の体系図

1. 道路交通事故のない社会を目指して
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人(※)以下とする。(※この 2,000 人に平成 28 年から令和元年の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均 (1.20) を乗ずると 2,400 人)
- ② 令和 7 年までに重傷者数を 22,000 人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

< 6 つの視点 >

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

< 8 つの柱 >

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

2. 県の第 1 1 次交通安全計画の体系図

<道路交通の現状・推移>

【交通事故の発生状況】

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

交通事故死傷者数(2020 年) : 29,713 人(" :39,000 人以下)

【交通死亡事故の主な特徴】

- 高齢者事故が多発(高齢者が約5割、うち、歩行者約5割、自転車が約2割)
- 交差点事故が多発(交差点が約5割、うち、歩行者が約4割、自転車が約2割)
- ドライバーが原因となる死亡事故が多発(ドライバーの法令違反に起因が約8割)

<道路交通の安全についての対策>

<交通安全計画における目標>

- ① 年間の 24 時間死者数を 125 人以下にする。
- ② 交通事故重傷者数を 600 人以下にする。
(国の計画を踏まえ、新たに「重傷者数」を目標に設定)

<交通安全対策を考える視点>

<講じようとする施策(8本の柱)>

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

<重視すべき視点>

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

3. 策定体制

(1) 豊橋市交通安全対策検討委員会

所 属	役 職 名	氏 名
豊橋技術科学大学	建築・都市システム学系准教授	松尾 幸二郎
豊橋市自治連合会	ブロック長 (津田校区自治会長)	藤枝 正直
豊橋市老人クラブ連合会	会長	今川 智嗣
豊橋商工会議所	常務理事	瀧川 雅弘
豊橋市内高等学校	愛知県立豊橋東高等学校長	木下 勝義
小中学校校長会	谷川小学校長	市川 正浩
豊橋市幼児交通安全クラブ 連絡協議会	会長	石田 裕子
愛知県交通安全協会豊橋支部	支部長	青木 良浩
豊橋安全運転管理協議会	会長	北河 幹生
国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所	東三河維持出張所長	佐々木 亮介
愛知県東三河建設事務所	維持管理課長	山口 泰志
	道路整備課長	加藤 隆史
愛知県東三河総局	防災安全課長	山田 芳照
豊橋警察署	交通課長	本多 幸治
豊橋市	市民協創部長	加藤 智久
豊橋市 (庁内委員)	政策企画課長兼未来創生戦略室長	
	長寿介護課長	
	保育課長	
	健康政策課長兼感染症対策室長	
	道路維持課長	
	道路建設課長	
	都市交通課長	
	学校教育課長	
	消防救急課長	
安全生活課長		

第 11 次豊橋市交通安全計画

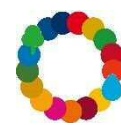
(2) 豊橋市交通安全計画策定会議

区分	役職名
議長	副市長
委員	総務部長
委員	財務部長
委員	企画部長
委員	福祉部長
委員	こども未来部長
委員	健康部長
委員	産業部長
委員	建設部長
委員	都市計画部長
委員	消防長
委員	教育部長
委員	市民協創部長

4. 策定経緯

年 月 日	内 容
令和 3 年 4 月 26 日	第 1 回豊橋市交通安全計画策定会議 ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画策定に向けて
令和 3 年 6 月 9 日	第 1 回豊橋市交通安全対策検討委員会（外部委員） ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画策定に向けて
令和 3 年 7 月 1 日	第 1 回豊橋市交通安全対策検討委員会（庁内委員） ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画策定に向けて
令和 3 年 10 月 12 日	第 2 回豊橋市交通安全対策検討委員会（外部委員） ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画（案）について
令和 3 年 11 月 9 日	第 2 回豊橋市交通安全対策検討委員会（庁内委員） ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画（案）について
令和 3 年 12 月 14 日	第 2 回豊橋市交通安全計画策定会議 ・ 第 11 次豊橋市交通安全計画（案）について

本計画はSDGsの以下の取組みの視点を取り
入れて策定しています。



SDGs 未来都市

豊橋市

第11次豊橋市交通安全計画
豊橋市 市民協創部 安全生活課

TEL/0532-51-2550

FAX/0532-56-0123

E-mail/anzenseikatsu@city.toyohashi.lg.jp