

第 12 次

春日井市交通安全計画

2026 年度（令和 8 年度）～2030 年度（令和 12 年度）

～交通事故のない安全で明るいまち春日井を目指して～

春日井市
kasugai City

目　次

Ⅰ　計画の基本方針

1　現況 …… 1
2　基本方針 …… 3
3　交通安全計画における目標 …… 4

Ⅱ　施　策

第１節　道路交通環境の整備

1　生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 …… 6
2　幹線道路における交通安全対策の推進 …… 7
3　交通安全施設の整備事業の推進 …… 8
4　高齢者等の移動手段の確保・充実 …… 9
5　自転車利用環境の総合的整備 …… 10
6　交通需要マネジメントの推進 …… 11
7　災害に備えた道路交通環境の整備 …… 12
8　総合的な駐車対策の推進 …… 13
9　交通安全に寄与する道路交通環境の整備 …… 14

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 …… 15
2　効果的な交通安全教育の推進 …… 18
3　交通安全に関する普及・啓発活動の推進 …… 19
4　交通安全に関する民間団体の主体的活動及び住民の参加・協働の推進 …… 23
5　暴走族等対策の推進 …… 24

第３節　救助・救急活動の充実

1　救助・救急体制の整備 …… 25
2　救急医療体制及び協力関係の確保 …… 27

第４節　被害者等支援の充実と推進

1　交通事故相談等の充実 …… 28

Ⅲ　計画の推進体制 …… 29

Ⅳ　参考資料 …… 30

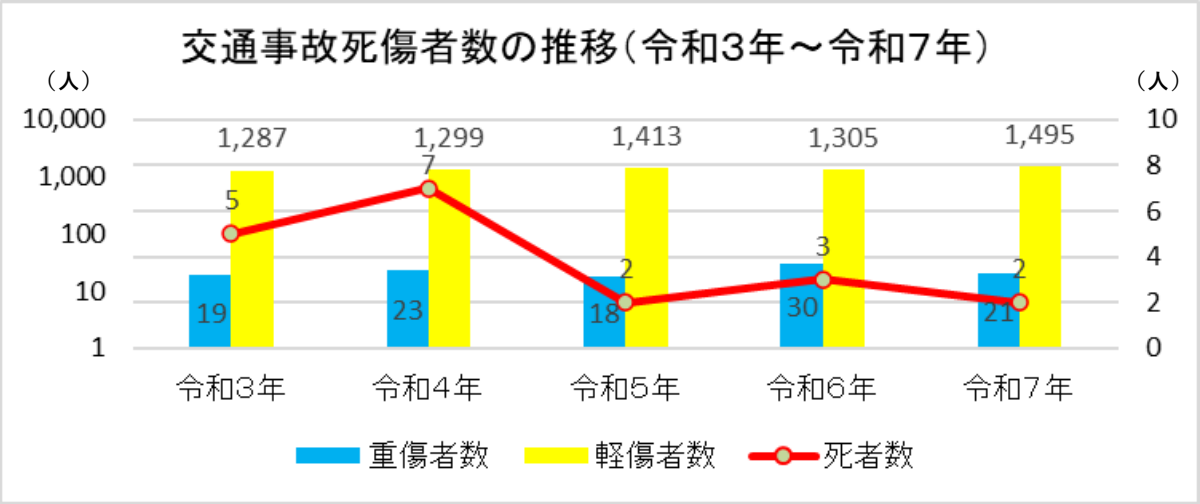
Ⅰ　計画の基本方針

1　現　況

市内における過去 10 年の年間交通事故死者数は、10 人以下で増減を繰り返しながら推移しており、令和５年と令和７年には２人と統計上過去最少となりました。

また、負傷者を含めた人身事故全体では、平成 18 年の 2,936 人を最多に、減少傾向となり、コロナ禍であった令和３年には 1,311 人と平成以降の過去最少を記録しましたが、その後は再び増加傾向となっています。

第 11 次交通安全計画期間の５年間では、交通死亡事故が合計 19 件発生し、19 人の尊い命が失われました。事故状況では歩行者と車両との衝突事故が９件と最多で全体の約２分の１を占め、そのうち高齢者(65 歳以上)が犠牲となっている件数が７件と、高齢者が関係する重大事故が多発の傾向にありました。また、人身事故の主な原因は、運転者の前方不注意や右左折時及び一時不停止などの安全不確認など基本的な交通ルール違反によるものが多く、いずれの事故も安全行動をとれば防げたと推察されるものでした。



こうした中、市内の運転免許保有者数は 21 万人を超えていることから、自家用車を利用した移動に依存する傾向が強いことがうかがえ、加えて国道 19 号等の幹線道路の通過交通や、高齢者人口の増加に伴う高齢者が関わる事故、未就学児を始めとするこどもが関係する事故など、交通環境は厳しい状況にあります。

そこで、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指すため、市民一人ひとりが、思いやりを持って、交通安全意識の高揚に努めることが必要です。

このため、春日井市交通安全推進協議会を中心として、各種団体や関係機関の協力を得て交通安全啓発活動を展開するとともに、交通安全委員や交通安全指導員を中心に地域一体となった街頭での監視活動の充実、シルバーリーダーによる高齢者に対する交通安全知識の普及などにより、市民が一丸となって交通事故防止に努めています。

また、交通の流れを妨げない安全で快適な道路づくりを目指し、道路管理者、警察などの関係機関が連携を密にしながら、交通安全施設の整備や道路形態及び地域の状況に応じた交通規制の実施などを推進しています。

救助・救急業務については、消防署、各出張所における迅速な救急活動に努めるとともに、医療機関との連携強化を図り、要救護者の救護体制を整備しています。

交通事故被害者の救済対策としては、定期的な交通事故相談を実施しています。

2 基本方針

高齢者人口の増加に対する適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が要請される中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民全ての願いである“安全で安心して暮らせる社会”を実現することが重要です。

そして、交通事故による被害者数が依然として多い状況であることから、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会の実現を図っていくために極めて重要であり、更なる対策の実施が必要です。

このため、本計画では人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全思想を基本に、**究極的には交通事故のない社会を目標**とした上で、**「道路交通環境の整備」「交通安全思想の普及徹底」「救助・救急活動の充実」「被害者等支援の充実と推進」**の４つを基本方針とし、取り組んでいく内容を具体的な施策として明らかにします。

基本方針①　道路交通環境の整備

自動車交通を担う幹線道路などと、歩行者中心の生活道路との機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組みます。また、こどもや高齢者を事故から守り、全ての人が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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の充実を図ります。

基本方針②　交通安全思想の普及徹底

幼児から高齢者に至るまで各世代に応じて、体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、各季の交通安全運動期間を中心に様々な機会を捉えた効果的なキャンペーンなどの啓発活動を実施し、特に高齢者自身の交通安全意識の向上を図るほか、他の世代に対してもこどもや高齢者の行動特性を知らせ、交通弱者に配慮する意識を高めるための啓発活動を推進します。

基本方針③　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に留めるため、救助・救急活動の迅速性及び救急医療体制を確保します。

基本方針④　被害者等支援の充実と推進

交通事故被害者等の支援を的確に行うため、交通事故相談などの充実を図ります。

計画期間

2026 年度（令和８年度）から 2030 年度（令和 12 年度）までの５年間

3　交通安全計画における目標

目　標	① 年間の 24 時間死者数を 0 人 ② 交通事故重傷者数を 20 人以下

交通事故のない社会を実現することが目標ですが、本計画においては、交通事故による年間の 24 時間死者数を 0 人に、また、交通事故重傷者数を 20 人以下とすることを目指します。

計画の体系と成果指標

道路交通環境の整備

1 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
2 幹線道路における交通安全対策の推進
3 交通安全施設の整備事業の推進
4 高齢者等の移動手段の確保・充実
5 自転車利用環境の総合的整備
6 交通需要マネジメントの推進
7 災害に備えた道路交通環境の整備
8 総合的な駐車対策の推進
9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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
2 効果的な交通安全教育の推進
3 交通安全に関する普及・啓発活動の推進
4 交通安全に関する民間団体の主体的活動及び住民の参加・協働の推進
5 暴走族等対策の推進

救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備
2 救急医療体制及び協力関係の確保

被害者等支援の充実と推進

1 交通事故相談等の充実

主な施策の進捗管理を行うため、成果指標を設定します。

指標① 快適で安全な生活環境の維持のための道路や橋の整備に満足している人の割合

快適で安全な生活環境の維持のための道路や橋の整備を推進する。

現状値 28.5%（2026年度） → 目標値 36.0%（2031年度）

指標② バスを利用した市民の割合

各交通手段が適切に機能分担されたネットワークやサービス水準によって公共交通の利便性を確保し、多くの市民の利用を促進する。

現状値 22.5%（2024年度） → 目標値 28.0%（2030年度）

指標③ 自転車事故件数

自転車通行空間の整備や交通安全教育の徹底などを通じ、自転車事故の減少を目指す。

現状値 400件（2025年） → 目標値 248件（2030年）

指標④ 交通安全教室実施回数

交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるため、体験・実践型の交通安全教室を実施する。

現状値 95回（2025年度） → 目標値 100回（2030年度）

指標⑤ 市民等との協働による啓発活動実施回数

交通安全思想の普及、浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にし、積極的に啓発活動を実施することで協働を推進する。

現状値 72回（2025年度） → 目標値 76回（2030年度）

Ⅱ　施策

第１節　道路交通環境の整備

1　生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

交通事故の発生状況や地域などからの意見に基づき、交通事故発生が危惧されるエリアを中心に、交通安全設備の整備などの安全対策を実施するとともに、こどもや高齢者などが安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

歩道の整備などにより、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、面的対策として、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制である「ゾーン 30」にハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」を整備するなどの交通安全対策を推進します。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、2026 年 9 月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことから、これに関する広報啓発を実施します。

その他、見やすく分かりやすい道路標識・表示の整備、啓発看板の設置を推進します。

(2) 通学路における交通安全の確保

通学路の交通安全を確保するため、警察、教育委員会、道路管理者などの関係機関が連携し、春日井市通学路安全対策プログラムに基づく定期的な点検を行い、道路交通実態に応じ、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進します。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者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実現するため、駅や公共施設等周辺において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差などの改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備など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します。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間を選定し、円滑な道路交通環境の整備を行うとともに、重大な交通事故が発生した地点においては、交通事故原因に即した交通安全対策を立案・実施します。

(1) 事故危険箇所対策の推進

交通事故の発生割合の大きい区間を事故危険箇所として、歩道の整備、隅切りなどの交差点改良、視線誘導標の設置などの対策を推進します。また、地域住民に対し、事故危険箇所であることの注意喚起を実施します。

(2) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した場合は、速やかに事故原因を調査し、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の事故の再発防止を図ります。

(3) 適切に機能分担された道路網の整備

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス、環状道路などの整備を推進します。また、幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者などの通行の多い商業地域等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路などの整備を実施します。

(4) 道路の改築による交通事故防止の推進

交通事故の多発などを防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、交差点のコンパクト化、立体交差化を推進するほか、歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車専用通行帯、無電柱化などの整備を推進します。また、交通混雑が激しい駅周辺において歩行者空間の拡大を図るため、交通広場などの総合的な整備を推進します。

3 交通安全施設の整備事業の推進

事故実態の調査・分析を行うとともに、地域住民や道路利用者からの意見を踏まえて、道路や交通安全施設の整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

(1) 交通安全施設の戦略的維持管理

将来にわたって必要な道路設備を整備し、適切な維持管理・更新などを推進します。

道路管理者と警察が連携して、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図ります。

また、視認性が低下した道路標識について、計画的な点検や修繕、更新を行うとともに、高齢者や外国人にも見やすく分かりやすい道路標示の整備を推進します。

(2) 交通円滑化と安全対策の推進

交通安全に資するため、警察と連携・協議し、交差点改良や駐車対策を実施することにより、交通の円滑化を推進します。

(3) 道路交通環境整備への市民参加の促進

地域住民の主体的な交通安全施設などの点検を促進するとともに、ホームページを活用して、道路利用者などが日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

鉄道や路線バス、かすがいシティバスなどの多様な公共交通が整備されていることを踏まえ、春日井市地域公共交通計画の基本理念である「次世代へつなげる公共交通網　～より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～」の実現を目指します。

(1) 公共交通ネットワークの形成

多様な公共交通機関を円滑に利用できるよう、交通事業者等と連携・協力し、公共交通ネットワークを形成します。

また、運転免許を持たない高齢者が増加している中、外出移動を確保することは重要であることから、多様な交通手段との組み合わせにより利便性を向上させるとともに、市民病院や市役所など生活に不可欠な公共施設へのバス路線を維持します。

主要駅のある市内鉄道路線は、公共交通の中心的な交通結節点となっていることから、利便性向上に向けて乗換えに配慮したダイヤ再編や路線バスのサービス水準、駅前広場のバリアフリー化を推進します。

(2) 交通環境の整備

北部オンデマンドバスなどにより、地域の実情を踏まえた移動手段を確保します。

また、バス停への屋根やベンチの設置について検討するほか、商業施設などとの連携を図り、建物内をバス利用者の待合スペースとして提供するような施策を推進します。

その他、料金割引制度の周知・拡充を図るとともに、デジタル技術なども活用しながら、異なる移動手段の乗り継ぎに対する料金割引制度の確立を目指します。

5 自転車利用環境の総合的整備

自転車の安全利用を促進し、歩行者や他の車両に配慮した通行など、自転車の正しい乗り方の普及を図るとともに、安全で快適な自転車利用の環境を創出します。

(1) 安全安心な自転車通行環境の形成

自転車の安全安心な通行空間の形成のため、自転車が安全に通行できる空間を整備するとともに、交通ルールが一目でわかるよう案内サインの整備などを行います。また、整備した自転車通行空間などの通行方法を理解し、遵守するよう啓発を行うとともに、通行空間が機能するように自動車運転者の理解を得るよう努めます。

こうした取組みとともに、自転車利用におけるルール・マナーの啓発活動を推進します。

(2) 駐輪場環境の「質」の向上

利用状況に応じた保有量の確保と環境整備を進め、サイクリングの自転車が停められる駐輪環境の整備、子育て環境に配慮した駐輪場の整備などに取り組むとともに、放置禁止区域での放置自転車の抑制などを図ります。

6 交通需要マネジメントの推進

運転手など交通事業を支える人の不足が懸念される中で、公共交通を支え続けるため、市民を始めとした関係者の自発的な行動を促進します。

(1) 公共交通機関の利用促進

公共交通の持続に向けて、モビリティ・マネジメント※などによる啓発を実施するとともに、デジタル技術なども活用しながら利用促進策を推進します。

また、民間施設の送迎バスの活用検討や地域住民を主体とした公共交通の導入検討など、多様な主体との連携により、地域での公共交通を支える制度・体制づくりを推進します。

深刻化している運転手不足の解消に向けて、運転手を確保する取組支援や交通事業者の魅力発信を推進します。

※　自動車に頼りすぎることなく、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用するように働きかける取組

(2) エコモビリティライフの普及・促進

地球環境にやさしい行動を積極的に行う日「エコライフＤＡＹ」を啓発し、自家用車と公共交通機関、自転車、徒歩等を賢く使い分けるライフスタイル（エコモビリティライフ）への転換を図ります。

7 災害に備えた道路交通環境の整備

災害の発生に備えて救護・救助活動などの円滑な実施に必要な道路交通を確保するとともに、災害が発生した場合は、道路状況等を迅速かつ広く周知するために、あらゆる広報媒体を用いて情報を提供します。

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨等の災害が発生した場合には、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。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、緊急輸送道路等の橋梁の耐震対策を推進します。豪雨時などにおいても、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おそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

(2) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災状況を把握した上で、被災地域への車両の流入抑制と災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止などの必要な交通規制を迅速かつ的確に実施するよう関係機関に要請します。

(3) 災害発生時における交通情報提供

災害発生時に、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集し、広報車やインターネット、メール配信などを活用して道路利用者などに必要な道路交通情報を提供します。

8 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路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します。

(1) 駐車場整備の促進

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、一定規模以上の開発行為などに伴う駐車場の整備を促進します。

(2) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除と自動車の保管場所の確保に関し、広く広報、啓発活動を行うとともに、関係機関、団体との連携を図り、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路上での交通事故を防止し、安全で安心して道路を通行できるための対策を実施します。

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、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正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件の維持管理の適正化について指導します。また、道路管理者による計画的な道路パトロールにより、道路交通に支障を与える不法占用物件の撤去を実施します。さらに、道路の掘り返しを伴う占用工事については、道路占用連絡協議会において施工時期や施工方法を調整し、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故及び渋滞を防止します。

(2) こどもの遊び場の確保

こどもたちが道路や駐車場で遊ぶことによる交通事故を防止し良好な生活環境づくりを図るため、都市公園や緑道などの整備を推進し、こどもが安全かつ自由に遊ぶことのできる場を提供します。

(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損、異常気象等により交通が危険であると認められる場合や道路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実施します。

(4) 道路状況に応じた安全の確保

冬季における積雪、凍結路面対策として凍結防止剤の散布を実施します。また、見通し、スペース確保及び安全な通行のため、交差点部等における街路樹の再整備を実施します。

(5) 踏切道の安全対策

自動車運転者や歩行者などの踏切道通行者に対するキャンペーンなどを実施し、安全確認意識の向上を図ります。

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

交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるため、幼児から高齢者まで、それぞれの発達段階やライフスタイルに合わせた体験・実践型の交通安全教室を実施します。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進します。

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対しては、基本的な交通ルールを遵守しマナーを実践する態度を習得させることを目標とします。幼稚園、保育園及び認定こども園においては、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。また、幼児の心身の発達や地域の交通状況を踏まえた幅広い教材・情報の提供などを行うことにより交通安全教育の支援を行います。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、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知識と能力を高めることを目標とします。小学校においては、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性、自転車乗車時に必ずヘルメットを着用する意識付けなどについて重点的に交通安全教育を実施します。また、交通少年団の活動を通じた交通安全意識の育成を図ります。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、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、思いやりをもって他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。中学校においては、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者責任などについて重点的に交通安全教育を実施します。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、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として安全に道路を通行するための技術と知識を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できることを目標とします。高校においては、自転車の安全な利用、危険の予測と回避等について理解を深めるとともに、応急手当の実技指導などを含む実践的な交通安全教育を図ります。

(5) 大学生、成人に対する交通安全教育の推進

大学生と成人に対しては、自動車の安全運転の確保の観点から、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・知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者などの心情や交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・マナーの向上を目標とします。大学や事業所における自主的な交通安全活動を促すとともに、関係機関などと連携した交通安全教育の充実に努めるとともに、運転免許を取得しない若者などの増加を踏まえ、これらの若者などが交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が歩行又は運転する上で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、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能、交通ルールなどの知識を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、老人クラブの会合などの多様な機会を捉えて交通安全教育を実施します。また、高齢者同士の相互啓発などにより交通安全意識の向上を図るため、老人クラブなどにおける交通安全部会の設置やシルバーリーダーの養成などを促進することにより、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ます。さらに、高齢者が安全、安心して外出できるよう、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

電動車椅子やシニアカーを利用する高齢者に対しては、利用におけるルールやマナー、事故防止における注意点などの啓発を行います。

(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、介護者などを対象とした講習会を開催します。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、自動車や自転車などに関する講習会を通じて日本の交通ルールの周知活動を推進します。

また、交通安全教育に当たっては、自国の交通ルールなどとの違いを踏まえ、日本の交通ルールに対する理解の促進に努めます。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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活用するとともに、家庭や地域から身近にある施設を活用した交通安全教育を推進します。

(1) 参加、体験、実践型の教育の推進

受講者の年齢や道路交通の方法に応じて、飲酒状態体験ゴーグル、エアバッグ・シートベルト衝撃体験車などの体験型の教育機材を用いた、より実践的な交通安全教室を実施します。さらに交通安全教育の理解度を確認し、教育の方法、利用する機材の見直しを行うなど、効果的な交通安全教育に努めます。



交通安全教室の様子

このほか、動画による学習機会の提供やホームページ等の各種媒体を積極的に活用した交通安全教室や啓発活動を効果的に推進します。

(2) 交通児童遊園での交通安全教育

交通トレーニングコースを利用して、交通ルールを身につけることのできる交通児童遊園において、交通安全教育を実施します。


交通児童遊園

3 交通安全に関する普及・啓発活動の推進

市民一人ひとりに交通安全思想の普及、浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、各季の交通安全運動を中心に啓発活動を実施します。

(1) 交通安全運動の推進

市民自身による交通環境の改善に向けた取組みを推進するための市民運動として、運動を主唱する春日井市交通安全推進協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施主体、運動重点、実施計画について広く周知し、市民参加型の交通安全運動として充実・発展を図ります。

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道の手前に設置されている「横断歩道あり」（ダイヤマーク）に対する啓発活動を推進するとともに、横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育などを推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図り、運転者に対して手を上げて横断する意思を明確に伝えるなど、歩行者が自らの安全を確保するための交通変容をするよう、交通安全教育などを推進します。

また、高齢の歩行者の行動特性を踏まえた、横断時の事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対しても注意喚起します。

(3) 反射材用品の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者や自転車利用者の交通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などの普及を図るため、キャンペーンや交通安全教室、広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。また、反射材用品の視認効果や使用方法について理解を深めるため、体験型の教育・指導に努めます。

(4) 交通事故を防止するための啓発活動の推進

交通情勢に即した特色ある啓発活動を展開します。



サポテン運転啓発チラシ

・サポテン運転

市内で発生している交通事故発生原因を分析し、その対策として推進します。

「サ」　…左右の安全確認

「ボ」　…防衛運転の励行

「テン」…早めのライト点灯

・交通安全スリーＳ運動

交差点事故の防止や思いやり意識の醸成等を図ります。

Stop …信号や一時停止の遵守、横断歩道や交差点での歩行者優先、飲酒運転の根絶

Slow …交差点での徐行運転、こども・高齢者接近時の減速運転

Smart…シートベルトの全席着用の徹底、思いやりをもった運転、運転中スマートフォン等は絶対に使用しないスマートな運転

・ハンド・アップ運動

運転者と歩行者がお互いを尊重し、温かい思いやりの輪の広がりを推進します。

「歩行者が道路を横断するときは手を上げ、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感謝の気持ちを伝えて横断する」

「ドライバーは横断歩道における歩行者優先義務を認識して停車する」

(5) 自転車の安全利用の推進

2024 年に道路交通法が改正され、同年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解などを徹底する取組を推進します。また、2026 年４月から交通反則通告制度（青切符）が施行されたことを踏まえ、自転車の安全対策を強化します。

自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故防止のため、ライトの点灯の徹底と、反射材用品の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

自転車に幼児を同乗させる場合において、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とともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる時は、シートベルトの着用を呼びかける啓発活動を推進します。

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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるとともに、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、安全・安心な自転車の運転に必要な事項を習得できるように、団体、家庭、学校等の様々な主体により交通安全教育を推進します。

春日井市自転車の安全な利用の推進に関する条例に基づき、点検整備などによる安全で適正な車両管理の実施、自転車安全教育などの促進、自転車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償保険への加入促進などを実施します。

(6) 危険運転根絶の推進

飲酒運転による危険性や交通事故の実態を周知する啓発活動を推進するとともに、飲酒運転は絶対に「しない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。また、重大な交通事故につながる極めて危険な行為であるあおり運転やながらスマホの根絶を図ります。

(7) 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

シートベルトについては、着用の効果や正しい着用方法についてエアバッグ・シートベルト衝撃体験車を活用した周知に努め、後部座席を含めた全ての座席における着用の徹底を図ります。

(8) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートについては、その使用効果や正しい使用方法を周知するために、幼稚園や保育園、認定こども園と連携して、保護者に対する広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

(9) 新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車について、基本的な交通ルールやヘルメット着用の効果などを周知します。

(10) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報について、広報春日井、市ホームページ、情報モニターなどの広報媒体の活用や、家庭、学校、職場、地域と一体となった広範なキャンペーンを積極的に行うことにより、効果的な広報の実施に努めます。

(11) その他の普及啓発活動の推進

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用中の事故実態の広報を積極的に実施します。また、他の年齢層に高齢者の行動特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車に配慮する意識を高める啓発を実施します。

(12) 交通死亡事故多発時における緊急対策

交通死亡事故が多発した場合は、市民に対し交通事故への注意を喚起するために、春日井市交通安全条例(平成 13 年条例第 42 号)に基づく交通死亡事故多発非常事態宣言を発出するとともに、警察などの関係機関や団体と連携して総合的かつ集中的な事故防止対策を図ります。

4 交通安全に関する民間団体の主体的活動及び住民の参加・協働の推進

市民の交通安全意識の高揚と、交通事故防止活動を推進するためには、各交通安全推進団体や市民自らの積極的な活動が重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業などと市民が連携を密にした上で、それぞれの実情に即した身近な活動を行い、市民の参加・協働を積極的に推進します。

(1) 交通安全に関する民間団体の主体的活動の推進

交通安全を推進する民間団体においては、諸行事に対する協力や交通安全に必要な資料を提供するなどその主体的かつ継続的な活動を促進し、地域団体においては、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よう、交通安全運動実施などの機会を利用した働きかけを実施します。

(2) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

地域住民にとどまらず、当該地域を訪れる通勤・通学などの者も含め、交通社会の一員であるという意識を持つよう意識改革を進めることが重要であり、交通安全思想の普及徹底に当たっては、それぞれの地域における身近な活動を推進するとともに、地域に根ざす住民、町内会などとの連携を図ります。また、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、市民が主体的に行う交通安全施設等の点検や、交通安全委員を始めとする地域の様々なボランティアによる監視活動など、各地域に根ざした交通安全対策を推進します。

5 暴走族等対策の推進

暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚などに努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 暴走族追放気運の高揚

暴走族追放気運を高揚させるため、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、地域の関連団体などとの連携を図りながら、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

(2) 車両の不正改造の防止及び排除

暴走行為を助長するような車両の不正な改造の防止、また、保安基準に適合しない部品などが不正な改造に使用されないために、不正改造車を排除する運動などの広報活動を推進します。

第３節　救助・救急活動の充実

1　救助・救急体制の整備

交通事故による救急出場件数はここ数年ほぼ一定の水準で推移しているものの、その業務及び事故の種類・内容は複雑多様化しており、こうした状況に対処するための最新の装備を備えた緊急車両の配備や、現場における応急手当についての普及啓発活動を推進します。

(1) 救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施に備えます。

(2) 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施及び消防機関、医療機関、警察などの関係機関との連携による救助・救急体制の充実を図ります。

(3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場に居合わせた人が応急手当を実施することにより、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関が行う講習会などによる普及啓発活動を推進します。講習会の実施においては、心肺蘇生法訓練人形などを用いた実践的な講習に努めます。

(4) 救急救命士の養成・配置の推進

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）の充実のために、救急救命士を計画的に配置できるための養成を図ります。

(5) 救助・救急資機材の整備の推進

救助工作車及び救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うための高規格救急自動車及び高度救命処置用資機材の整備を推進します。

(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。

(7) 高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、警察及び中日本高速道路株式会社と連携して適切かつ効率的な人命救護を実施します。

2 救急医療体制及び協力関係の確保

交通事故による負傷者の救命を図り、また被害を最小限にとどめるための救急医療体制を確保するとともに、迅速な救急活動を行う連絡体制の整備を推進します。

(1) 交通事故負傷者の救急医療体制の確保

交通事故による負傷者の救命や治療のための救急医療体制については、春日井市民病院を始めとする、市内及び近隣の病院での受け入れ態勢の確保・維持に努めます。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関と消防機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

第４節　被害者等支援の充実と推進

1　交通事故相談等の充実

交通事故被害者などは、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に関する知識や情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談が受けられる機会や情報提供の充実を図ります。

(1) 交通事故相談の推進

交通事故被害者等が円滑かつ適正な相談を受けられるように、市民相談コーナーで交通事故相談を実施します。また、市ホームページや広報春日井を活用し、交通事故相談活動及び情報提供の充実を図り、交通事故当事者に対して広く相談などの機会を提供します。

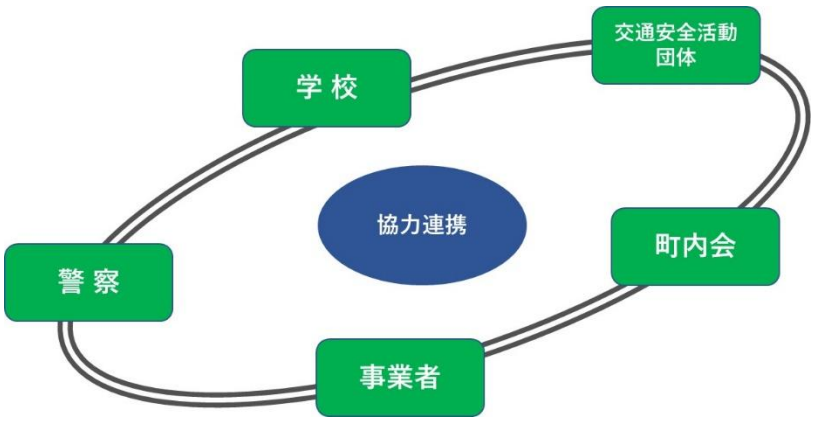
(2) 交通事故被害者等への相談対応等の支援

春日井市犯罪被害者等支援条例（令和６年条例第７号）に基づく総合支援窓口において、愛知県と連携し、交通事故被害者等への相談対応を行います。

Ⅲ　計画の推進体制

1　全ての関係機関等が連携した交通安全の推進

学校、警察、事業者、地元町内会及び交通安全活動団体を含めた全ての関係機関が緊密な連携を図り、情報の共有及び意見交換を実施し本計画の施策を推進するとともに、地域住民の自主的な交通安全活動を促進し、協力・連携して交通安全対策を進めます。



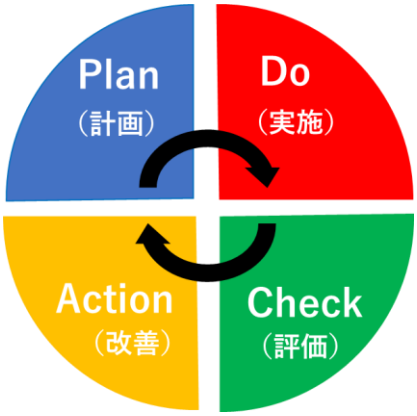
2　庁内推進体制の充実

本計画に盛り込まれた施策事業の実施にあたっては、庁内関係部局と日頃から情報の共有や意見交換を行うなど連携強化に努め、施策事業の効果的な推進を図ります。

3　ＰＤＣＡサイクルによる進行管理

本計画の推進にあたっては、ＰＤＣＡサイクルを活用して適切な進捗管理を実施します。

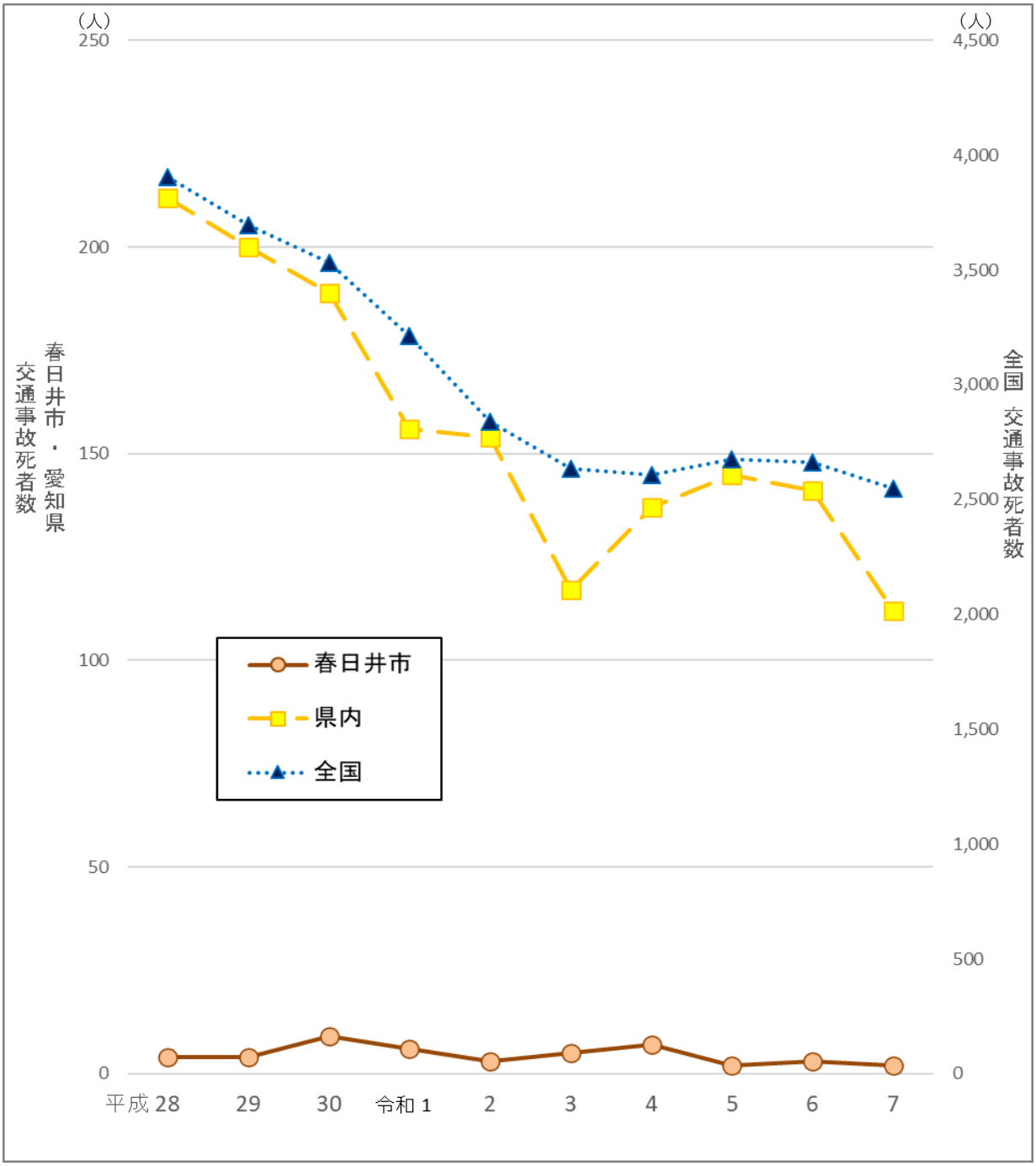
Ｐｌａｎ（計画）・Ｄｏ（実施）・Ｃｈｅｃｋ（評価）・Ａｃｔｉｏｎ（改善）の一連の流れにより、施策に設けた指標を基に評価するとともに、課題を抽出しその改善を図る作業の繰り返しを継続的に取り組みます。



Ⅳ　参考資料

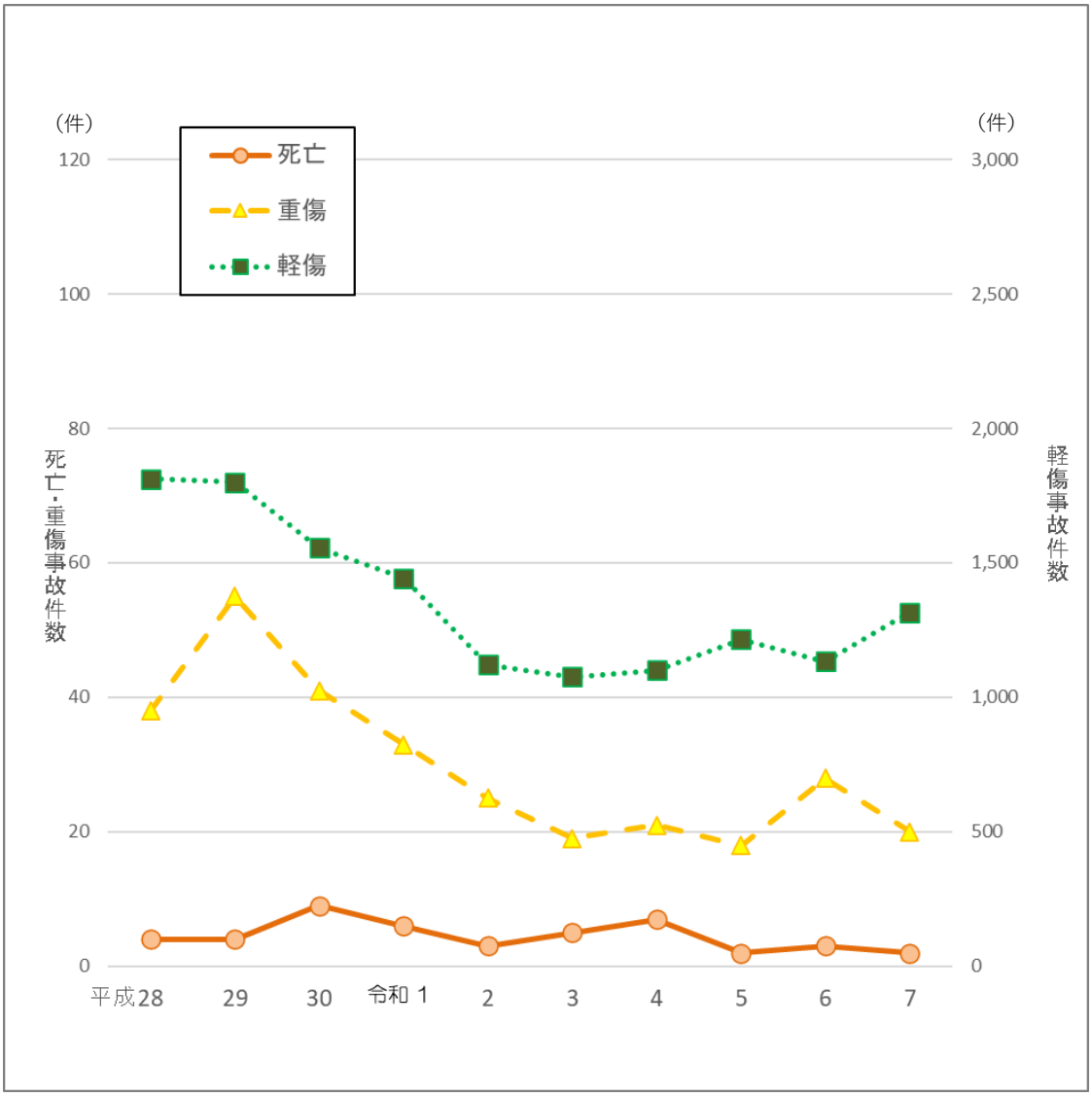
1　交通事故死者数の推移

区分＼年	平成28	29	30	令和1	2	3	4	5	6	7
春日井市	4	4	9	6	3	5	7	2	3	2
県　内	212	200	189	156	154	117	137	145	141	112
全　国	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547



2 市内人身事故の推移

区分＼年		平成28	29	30	令和1	2	3	4	5	6	7
死亡	（件）	4	4	9	6	3	5	7	2	3	2
	（人）	4	4	9	6	3	5	7	2	3	2
重傷	（件）	38	55	41	33	25	19	21	18	28	20
	（人）	40	57	43	33	26	19	23	18	30	21
軽傷	（件）	1,813	1,800	1,557	1,444	1,122	1,077	1,101	1,215	1,134	1,316
	（人）	2,254	2,214	1,918	1,721	1,328	1,287	1,299	1,413	1,305	1,495
合計	（件）	1,855	1,859	1,607	1,483	1,150	1,101	1,129	1,235	1,165	1,338
	（人）	2,298	2,275	1,970	1,760	1,357	1,311	1,329	1,433	1,338	1,518



3　市内年齢別交通事故死傷者数の推移

区分＼年		平成28	29	30	令和1	2	3	4	5	6	7
こども（15歳以下）	（死者数）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	（死傷者数）	171	192	163	122	82	92	96	110	94	110
若者（16～24歳）	（死者数）	1	0	0	1	1	0	1	0	1	1
	（死傷者数）	346	409	291	275	228	227	213	242	218	279
一般（25～64歳）	（死者数）	3	1	4	2	0	2	1	1	0	0
	（死傷者数）	1, 475	1, 366	1, 232	1, 120	828	802	857	903	833	917
高齢者（65歳以上）	（死者数）	0	3	5	3	2	3	5	1	2	1
	（死傷者数）	306	310	284	243	219	190	163	178	193	212
合計	（死者数）	4	4	9	6	3	5	7	2	3	2
	（死傷者数）	2, 298	2, 277	1, 970	1, 760	1, 357	1, 311	1, 329	1, 433	1, 338	1, 518

