

# 常滑市交通安全計画

## アクションプラン

令和4年3月

常 滑 市

# 目 次

第1章	基本理念	1
第2章	道路交通事故の現状と抑止目標	2
1節	交通事故の推移と現状	2
2節	今後の道路交通安全対策の考え方	2
3節	交通事故の抑止目標	2
第3章	講ずべき施策	3
1節	道路交通環境の整備	3
1	道路交通安全施設等の整備	3
(1)	既存道路における交通安全施設等の整備	3
(2)	道路の新設、改良における交通安全施設等の整備	3
2	その他の道路交通環境の整備	3
(1)	駐車対策の推進	3
(2)	道路使用の適正化	4
(3)	子どもの遊び場の確保	4
2節	交通安全思想の普及徹底	4
1	生涯にわたる交通安全教育の推進	4
(1)	幼児に対する交通安全教育	4
(2)	児童・生徒に対する交通安全教育	5
(3)	成人等に対する交通安全教育	5
(4)	高齢者に対する交通安全教育	5
2	交通安全運動の推進	6
(1)	交通弱者保護の徹底	6
(2)	交通死亡事故に直結する違反等の根絶	6
(3)	シートベルト・チャイルドシート・ヘルメットの正しい着用の徹底	7
3	交通安全に関する広報の推進	7
4	交通安全に関する民間交通安全団体等の主体的活動の推進	8
(1)	交通安全推進協議会の強化	8
(2)	子どもを守る会の育成強化	8
(3)	その他交通安全民間団体等の育成強化	8

3節	救助・救急活動の充実	9
1	救助・救急体制の整備	9
(1)	心肺蘇生法等応急手当の普及啓発活動の推進	9
(2)	救急救命士の養成、配置等の推進	9
(3)	救助・救急資機材の整備の推進	9
(4)	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	9
(5)	その他	9
4節	被害者支援の推進	9
1	交通事故相談所の活用	9
2	交通災害世帯等の救済	9
(1)	交通事故被害者等に対する生活資金の貸付制度の周知	9
(2)	自転車損害賠償責任保険等の加入の徹底	10
5節	調査研究の充実と感染症対策	10
1	交通の安全に関する調査研究の充実	10
2	先進技術の活用推進	10
3	感染症(新型コロナウイルス等)への対応	11

## 資料編

1	自動車保有台数の推移	12
2	交通事故発生状況	13
3	曜日別発生状況	13
4	交通事故10年の推移	14
5	月別発生状況	15
6	主な交通安全施設等整備事業の推移	16
7	救急事故種別件数	17

# 第 1 章 基本理念

交通安全の施策を講ずるに当たっては、近年における自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加にみられるように、今や自動車の利用は、市民生活にとって不可欠なものとなっている。反面、交通事故、騒音等の交通公害をもたらし、最大の不安材料になっている。

また、本来は、公共交通機関が担うことが、社会的に最適と思われる輸送においても、その利便さゆえに自動車がいられることにより交通渋滞・道路障害も現れ、交通事故の多発という厳しい状況となっている。

このような状況の中、人命尊重の理念を基本に自動車等の交通機関、それを運転する人を始め交通社会を構成するすべての人々、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、相互の関連を十分に考慮しながら適切かつ実施可能な方策を検討し、計画を作成するものとする。

交通安全対策を通じて、交通事故の発生増加に歯止めをかけ、特に死亡事故の防止を重点に、交通事故の抑止に努めるものとする。

以上、基本構想のもとに、交通安全対策を推進する。

## 第 2 章 道路交通事故の現状と抑止目標

### 1節 交通事故の推移と現状

交通事故件数(人身)は、昭和29年市制施行以来44年をピークに以後減少傾向にあったが、平成2年から増加傾向に転じ、平成28年は、人身事故数335件、455人となった。

その後、減少傾向になり、令和2年の人身事故数は136件164人となったが、死亡事故は、2件5名であった。(中部空港署を含む。)

交通事故(人身)の発生場所をみると、主要道路である国・県道で41%、市道その他で59%の発生率で、最近の事故は、発生場所においても多様化している。

市内の交通形態は、大型商業施設の利用者等による週末の交通量の増加や季節的に通過交通が増加することはあるが、基本的には地域内交通である。このため、市民が交通事故にかかわる割合が非常に高いことも特徴といえる。

### 2節 今後の道路交通安全対策の考え方

今後の交通事故対策を考えるにあたっては、人命尊重の理念の下に、安全・円滑かつ、快適な交通社会を実現することを目標に、歩行者・自転車利用者・幼児・高齢者・身体障がい者等の安全通行を確保し、自動車交通の安全で円滑な推進のための道路交通環境の確立、交通道德に基づいた交通安全意識の高揚を図ることとする。

このため、交通安全施設の整備充実、生涯を通じた交通安全教育の推進、広報活動の充実等各種の交通安全対策を総合的かつ、強力に実施するものとする。

### 3節 交通事故の抑止目標

以上のような交通安全対策をとおして、交通事故の抑止を図り、特に死亡事故の防止には格段の注意を注ぎ、具体的目標として、

○365日死亡事故ゼロ

○交通事故発生件数(人身)の前年比マイナス

を目標とする。

# 第 3 章 講ずべき施策

## 1節 道路交通環境の整備

### 1 道路交通安全施設等の整備

#### (1) 既存道路における交通安全施設等の整備

道路交通の安全を確保するため、交通事故が多発する道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路等について総合的な計画のもとに交通安全施設等の整備充実を図る。

#### ア 歩行者・自転車利用者等の安全施設の整備

歩行者の安全を確保するために整備に努める。

また、自転車の通行についても安全の確保に努める。

#### イ 道路構造の改善

安全で円滑な自動車交通を確保するための道路構造の改善に努める。

#### ウ 子ども及び高齢者の安全確保

通学、通園路については、通行の安全を確保するとともに、高齢者及び身体障がい者の利用にも十分配慮した施設整備を図る。

#### エ その他の交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等により危険な箇所にはガードレール、カーブミラー、防護柵、区画線、道路標識、道路照明等の交通安全施設を整備する

#### (2) 道路の新設、改良における交通安全施設等の整備

道路の新設、改良にあたっては、一般道路、都市計画道路及び区画整理事業、土地改良事業等において、有機的な道路網を形成する配慮をするとともに、人間優先の見地から交通安全施設の整備に重点をおき、歩車道分離を基本とした整備改善を推進する。

### 2 その他の道路交通環境の整備

#### (1) 駐車対策の推進

駅前、幹線道路、市街地における無秩序な違法駐車車両を排除し、道路交通の安全と円滑を確保するため、駐停車禁止等の交通規制を適切に推進するとともに、違法駐車車両及び青空駐車車両の指導取り締まりを要請する

また、駐車需要の著しい中心市街地においては、民有地の活用を図りながら駐車スペースの確保に努める。

また、自転車の放置を防止するための防止条例による自転車利用者に対する広報活動を推進する。

## (2) 道路使用の適正化

工作物の設置、工事等のため道路の使用及び占用については、道路構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行い、占用物件等の維持管理の適正化について指導、監督を強化する。

一方、道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導取締によりその排除を行うとともに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う。

## (3) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場等の不足を解消し、安全で健全な遊び場を確保するため、都市公園、児童公園、ちびっ子広場等の整備を進めると共に、路上遊戯等による子どもの交通事故防止と住みよい環境づくりを図る。

## 2節 交通安全思想の普及徹底

### 1 生涯にわたる交通安全教育の推進

市民一人ひとりが交通社会の一員として、責任を自覚し、交通安全意識と交通ルール・マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する良き交通社会人を目標として、その育成を図る。

そのため、自他の生命尊重の理念を基本に、家庭・学校・地域・職場等の教育機能の領域別に幼児・児童・生徒・成人・高齢者等の年齢段階に応じた生涯教育を図る。

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対しては、「三つ子の魂百まで」のことわざどおり、早い時機から交通安全の習慣を身につけさせるよう、幼・保育園における交通安全教育を充実させる。

具体的には、

1. 登降園時に、交通安全ミニコーナーでの交通ルールの習慣づけ。
2. 幼・保育園での年間メニューに交通安全教育を取り組む。
3. 幼・保育園での現地訓練を実施し、実際の道路での交通安全を習得させる。
4. 保護者に対し、幼児の交通安全の手本及び指導者はあくまで保護者であることの自覚を強くうながす。

以上、4点を基本に幼児交通安全教育を推進する。

幼児の保護者には、子どもを守る会への加入の呼びかけ、街頭立哨活動等を通じて地域ぐるみの安全活動を推進する。

## (2) 児童・生徒に対する交通安全教育

小学校及び中学校においては、交通安全教育を学校教育の中に明確に位置付け、系統のかつ計画的指導を実施する。児童・生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて、安全に行動できる実践的な態度や能力を養うことを目標に、学校行事を中心に教育活動全体を通じて計画的に行う。

具体的には、通学路等を中心とした学年別の自転車及び歩行の現地訓練を実施する。

### ア 小学校における交通安全教育

小学校においては、交通安全のために必要な事柄を理解させ、交通環境の中に潜むさまざまな危険に気づいて、常に正しい判断の下に安全に行動できる態度や能力を養うことを目標とする。

低学年においては、「安全な歩行と横断」、特に、路上への飛び出し、車の直前、直後の横断等について指導する。中高学年には「自転車の安全な乗り方と点検」等について指導する。

### イ 中学校における交通安全教育

中学校においては、小学校の指導を一層発展させ、交通安全のために必要な事柄について実践的な理解を深めさせる。

自転車の交通安全教育を中心に「安全点検」「自転車の安全な乗り方」等の理解とそれに基づく態度や実践能力を高める。

## (3) 成人等に対する交通安全教育

「クルマ社会」の量的拡大、質的变化が進展する中で、その中核的構成員としての役割の重要性と自主的な安全行動を促す社会的責任の自覚を醸成して、交通安全意識の高揚を図る。

青少年については、健全な交通社会人の育成を目指し、交通道德、交通安全意識の醸成と基本的交通ルールの実践・習慣化を図る。

このため、企業の安全運転管理活動として職場内であらゆる機会をとらえて交通安全意識の高揚を図るとともに、地域においても、区長はじめ地域の組織を通じて、地域ぐるみで交通安全に取り組むよう指導する。

## (4) 高齢者に対する交通安全教育

高齢化社会の進行に伴い、従来にもまして、高齢者に対する交通安全教育を推進する。

交通弱者としての高齢者対策に加えて、新たに最近増加している高齢者ドライバーの加害者としてのケースも対象に安全教育を実施する。

特に、老人クラブに対しては、春・夏の交通安全教室を充実し、各老人クラブ内に「高齢者交通安全協力員」を委嘱して、自ら交通安全を推進する。

## 2 交通安全運動の推進

春・夏・秋及び年末の交通安全市民運動、シートベルト・チャイルドシート着用徹底強化週間、その他種々のキャンペーン活動を展開する。

人命尊重の立場から、全ての市民に交通安全思想の普及徹底を図り、正しい交通ルールとマナーの実践を習慣づけ交通事故のない住みよい市民生活を築くため、次の事項を推進する。

### (1) 交通弱者保護の徹底

#### ア 歩行者、特に子どもと高齢者の保護と安全意識の高揚

交通弱者といわれる子ども及び高齢者に対して現代の「クルマ社会」に対応できるよう、徹底的な交通ルール、マナーの浸透を図っていく。

具体的な対策としては、機会あるごとに園単位や地区単位の現地訓練、交通安全映画や講話等の交通安全教育を繰り返し実施していく。こうした中から交通弱者といわれる階層も車社会を形成する一員であるとの自覚を芽生えさせていく。

#### イ 正しい自転車の乗り方の徹底と自転車利用者の保護

当市は、従来より、子ども自転車大会での大きな実績により、自転車の安全な乗り方には大きな成果を上げてきた。

以後も、自転車乗りの安全については、子どもを守る会役員、会員訓練時にも取り上げ、子どもの手本として保護者の自転車への自覚を高めるのに効果を上げており、今後こうした対策を推進する。

小・中学生に対しては、現地訓練や日頃の指導により、引き続き、ヘルメット着用、並列禁止、夜間の点灯及びその他基本的交通ルールの厳守を強く指導する。

大ケガの原因となりがちな高齢者の自転車利用者に対しては、老人クラブによる春・秋の交通安全教室開催時やその他の機会をとらえ、安全な乗り方やいかに危険を無視した利用法を行っているかの指導啓発にあたる。

また、平成16年より開催している交通安全高齢者自転車愛知県大会に参加し、高齢者に自転車の安全な乗り方等の普及促進を一層進めていく。

ドライバーに対しても、自転車乗りの保護を徹底するよう呼びかける。

### (2) 交通死亡事故に直結する違反等の根絶

#### ア 飲酒運転の根絶

「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」は、ドライバーの鉄則であるが、依然として事故が絶えないのは、「飲酒」に対する甘さがあり、自分勝手な判断で車を運転し、悲惨な交通事故を起こす人が、後を絶たない。

警察の厳しい取り締まりに期待するのはもとより、ドライバー自身をはじめ、家族ぐるみ、地域ぐるみで飲酒運転防止を推進する。

各交通安全団体とりわけ、常滑市飲食酒業交通安全協力会や子どもを守る会が従来より推進している飲酒運転追放キャンペーンに行政も協力し、市民総ぐるみで飲酒運転の絶滅を図る。

#### イ 無免許運転の絶滅

警察の取り締まりの他、家庭・職場・学校及び地域ぐるみで、無免許運転を追放する。

#### ウ 「ながらスマホ」や「あおり運転」の根絶

交通安全教育等を通じて、「ながらスマホ」の危険性や「あおり運転」の違法性を啓発するとともに、「ながらスマホ」等が引き起こす事故の重大性、悲惨さ等を市民の意識に浸透させ防止を図る。

#### エ 横断歩行者妨害の根絶

道路を横断中の歩行者が事故に遭い重大事故になるケースが多く発生している。

横断歩道における歩行者に対する保護意識の醸成を図り、ドライバーには横断歩道等における歩行者の優先を、歩行者には横断歩道の利用促進とドライバーに視認されるように手を挙げて横断する等事故防止意識の向上を図る。

### (3) シートベルト・チャイルドシート・ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、ヘルメットの着用が法制化されてから久しくなるが、運転者以外の着用率が悪く、同乗者の悲惨な事故が多発している。

一部の未着用者に対し、その効果を理解してもらい、更に着用の充実をはかるようシートベルト・チャイルドシート着用徹底強化週間や各キャンペーン時に呼びかける。

また、自転車についても年齢を問わず、ヘルメットを着用するよう啓発活動を推進する。

## 3 交通安全に関する広報の推進

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールとマナーの実施を習慣づけるため、関係団体との綿密な連携の下に家庭・学校・職場・地域等に対し、交通事故の実態を踏まえ、日常生活に密着した広報を計画的に行う。特に、社会の基本的単位である家庭の果たす役割の大きさに鑑み交通弱者の保護、飲酒運転の追放等のため、市広報紙、回覧板、CATVなどの家庭向け広報媒体を積極的に利用し、家庭に浸透するきめ細かい広

報の充実に努めるとともに SNS や市ホームページを活用することでより幅広い広報活動を推進していく。

市幹部職員は、10日に一度の交通安全強調日や年4回の交通安全市民運動期間中には、関係団体にも協力を願って、市内各所を交通安全広報巡回し、効果的な広報活動を展開する。

#### 4 交通安全に関する民間交通安全団体等の主体的活動の推進

##### (1) 交通安全推進協議会の強化

常滑市交通安全推進協議会は、当市の交通安全運動の推進母体として、広く市民の意思を行政に反映させると共に、市民の理解と協力のもとに効果的な交通安全対策を推進している。

この交通安全計画を円滑に実施するため、この協議会を効果的に運用し、役割の強化を図る。また、従来より行っている運動期間中の諸行事やその他の活動においても、より斬新で市民への浸透を十分にはかる内容にする。

##### (2) 子どもを守る会の育成強化

家庭における交通安全、特に、母と子の交通安全を目的として「自分の子供は、自分で守ろう」をキャッチフレーズに昭和40年に発足した子どもを守る会の充実発展を図る。子どもを守る会連絡協議会を中心とした組織の確立をはかり、今日の家庭の生活環境に鑑みた活動内容を定着させていく。こうした会の活動の中から保護者自身に少しでも納得がいき、地域に密着した子どもを守る会の発展を図る。

具体的には、会の活動や役員会の状況等を少しでも会員に周知PRをし、毎日の早朝街頭立哨の充実を図る。

子どもを守る会は、家庭・地域の交通安全意識の高揚を図ることにより、地域ぐるみの活動を展開し、交通弱者といわれる子どもと高齢者の交通安全教育への協力参加を推進する。

##### (3) その他交通安全民間団体等の育成強化

市民の交通安全意識の高揚を図るためには、民間交通安全団体における自主活動は不可欠である。

このため、交通に関係ある団体の組織化及び充実を強化し、自主活動の促進に努め、地域における交通安全活動の効果的推進を図る。

交通安全に重要な役割を果たしている交通安全協会常滑支部、常滑安全運転管理協議会、自転車モーター商協働組合等に対して積極的な育成強化に努め、団体相互の連絡協力

体制の確立を図る。

### 3節 救助・救急活動の充実

#### 1 救助・救急体制の整備

複雑多様化する交通事故に対応するため、次により、救助・救急体制の整備及び拡充を図る。

##### (1) 心肺蘇生法等応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダー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)の使用を含めた応急手当等の普及啓発活動を推進する。

##### (2) 救急救命士の養成、配置等の推進

救急救命士を計画的に養成、配置し、プレホスピタルケアの充実を図る。また、救命士が行う特定行為が円滑に行えるように講習及び実習の推進、充実を図る。

##### (3) 救助・救急資機材の整備の推進

関係する専用車両及び資機材の整備を推進する。

##### (4) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する事案に対応するための教育訓練を積極的に推進する。

##### (5) その他

ア 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

イ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ウ ドクターヘリ活用の推進

### 4節 被害者支援の推進

#### 1 交通事故相談所の活用

交通事故相談所の活用については、相談内容の多様化、複雑化に対処するため、知多県民生活プラザ(知多総合庁舎1階)にて、専門の交通事故相談員による相談を毎平日開設し、密接な連携を図る。

上記における相談に対する広報紙等による活動の周知を図り、交通事故当事者に対し、相談の機会を提供するとともに有効利用を図る。

#### 2 交通災害世帯等の救済

##### (1) 交通事故被害者等に対する生活資金の貸付制度の周知

「自動車事故対策センター」名古屋主管支所で実施している貸付制度の周知を図り、交通

事故による被害者で生活に困窮している人に対し、その利用の促進を図る。

## (2) 自転車損害賠償責任保険等の加入の徹底

近年、自転車での事故により、多額の損害賠償が発生した際に自転車側が保険に加入しておらず賠償金を支払うことが困難となるケースがあることから自転車の損害賠償責任保険等への加入が義務化となった。

自転車事故による被害者と加害者双方を守るためにも自転車損害賠償責任保険等加入の徹底を図る。

## 5節 調査研究の充実と感染症対策

### 1 交通の安全に関する調査研究の充実

自動車保有台数、運転保有台数は、昭和30年代後半から、経済の高度成長に伴って急激に増加し、その後の経済安定期に入った今日においても、増加傾向は依然として伸びを示している。

その増加に伴い運転者層、車両の多種多様化に加え、進路交通の過密混合交通はますます増加することが予想される。このため道路における交通安全対策は、道路利用者が安全で快適に利用できる交通環境の醸成にある。

交通安全の施策を講じるにあたっては、人命尊重の理念を基本に自動車等の交通機関、運転する人をはじめ、交通社会を構成する全ての人々、それら相互の関連を十分に考慮しながら、適切な実施可能な方策を調査研究し、計画を作成し、推進を図っていく。

- 交通事故の発生状況を分析し、資料作成により原因を究明し、安全対策の研究を進める。
- 危険箇所、事故多発箇所の調査、改良を進める。
- 道路施設の調査、研究を進める。
- 道路利用者の安全対策についての調査及び有効利用について研究を進める。
- 交通網の整備及び交通安全対策の基礎となる資料を収集、分析し、施策の研究を進める。

### 2 先進技術の活用推進

運転者の危険認知の遅れや誤操作による事故を防止するための安全運転支援システムが普及するようになった。現在、これらの技術は交通事故の抑止に大きく貢献している。

こうした技術の発展や車車間通信、自動運転の実用化といった先進技術を活用することにより、交通事故を更に抑止することが期待できる。

先進技術を実用化していくため、技術開発の動向を見据え、交通規範の醸成や安全確保のための活用方法について積極的に検討し、先進技術の活用を推進する。

### 3 感染症(新型コロナウイルス等)への対応

新型コロナウイルス感染症は、市民の生活や交通行動へ大きな影響を与えただけでなく、交通安全活動にも大きな影響を与えた。

交通事故発生状況や交通安全運動、各種対策への影響を考慮するとともにこうした環境におけるSNS等を活用した効果的な広報活動や感染防止に配慮した事故防止運動を実施し、各種対策を臨機応変に推進する。

資 料 編

# 1 自動車保有台数の推移

種類別登録自動車台数

(単位 台) 各年3月31日現在

区	分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
登録自動車	総数	21,824	22,141	22,359	22,487	22,477	22,917	23,251	23,738	24,199	24,442
	自家用	21,374	21,664	21,867	21,988	21,950	22,380	22,677	23,140	23,575	23,825
	営業用	450	477	492	499	527	537	574	598	624	617
貨物用	総数	2,222	2,228	2,287	2,385	2,389	2,456	2,442	2,463	2,522	2,587
	普通車	724	748	801	837	861	895	895	908	945	997
	小型貨物	1,485	1,463	1,464	1,526	1,507	1,549	1,535	1,543	1,563	1,547
普通・小型乗合車	被けん引車	13	17	22	22	21	12	12	12	14	43
	総数	36	42	42	43	43	50	69	92	94	108
乗用	総数	19,040	19,328	19,488	19,504	19,475	19,825	20,167	20,613	20,980	21,127
	普通車	7,678	7,955	8,203	8,408	8,505	8,809	9,234	9,711	10,152	10,457
	小型車	11,362	11,373	11,285	11,096	10,970	11,016	10,933	10,902	10,828	10,670
その他	総数	526	543	542	555	570	586	573	570	603	602
	特殊用途車	353	371	373	384	395	410	401	398	431	433
	大型特殊車	173	172	169	171	175	176	172	172	172	169

資料:愛知県統計年鑑

軽自動車登録台数

各年4月1日現在

区	分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
軽自動車	総数	17,813	17,970	18,273	18,724	19,154	19,469	19,565	19,730	19,870	20,185
	二輪車	621	567	591	600	628	626	619	652	657	656
	三輪車	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
	四輪車	17,191	17,402	17,681	18,123	18,525	18,842	18,945	19,077	19,211	19,527
小型特殊自動車	804	785	789	782	786	777	773	773	761	758	747
原動機付自転車	総数	3,392	3,275	3,211	3,156	3,114	3,048	2,987	2,868	2,805	2,717
	一種	2,992	2,876	2,803	2,729	2,654	2,581	2,500	2,372	2,277	2,167
	二種	400	399	408	427	460	467	487	496	528	550
二輪小型自動車	662	707	734	745	737	733	759	769	792	809	

## 2 交通事故発生状況

人身事故は、136件169人であり、前年対比-82件-103人となった。  
 交通自暴事故は、2件5人であり、前年対比+2件+5人となった。  
 重傷事故は9件9人であり、前年対比-6件-7件となった。

※データは常滑警察署管内の数値

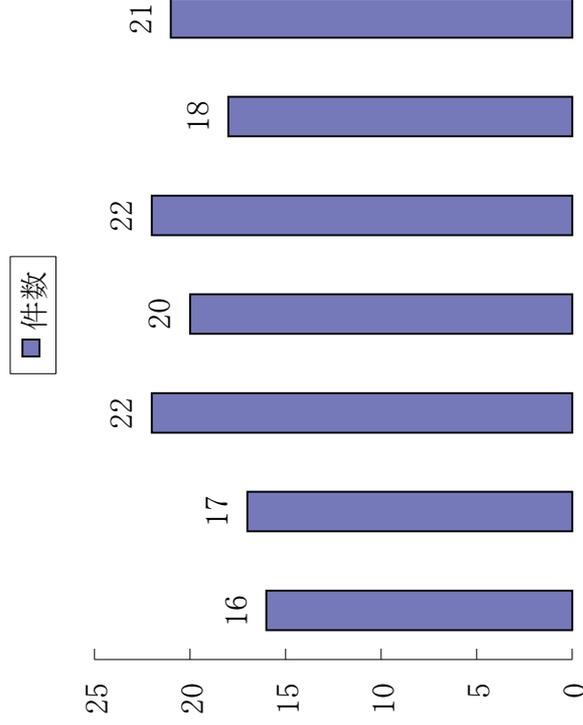
区分 年別	人身事故 (件)	物損事故 (件)	死傷者数(人)		
			死者	重傷	軽傷
令和元年	218	1,878	0	16	256
令和2年	136	1,587	5	9	155
増 減	-82	-291	5	-7	-101
					計
					272
					169
					-103

### ◎交通事故の特徴

交通事故死者は2件で昨年比+2件、死者は5人で、前年比+5人となりました。  
 人身交通事故については重傷、軽傷事故の件数、人数ともに大幅に減少した。  
 物損事故についても大幅に減少した。

## 3 曜日別発生状況

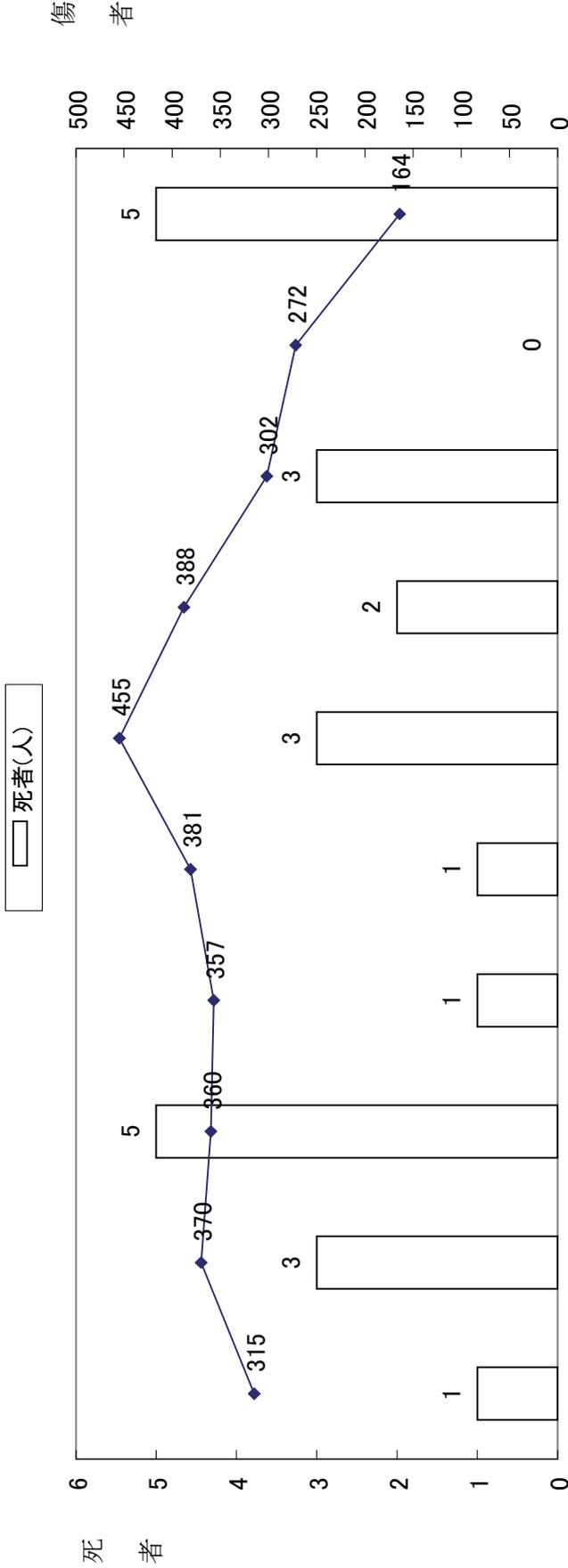
○平均は、19.4件発生しており、火、木、土曜日の発生が多い。



件数	16	17	22	20	22	18	21
死亡			1			1	
曜日	日	月	火	水	木	金	土

## 4 交通事故10年の推移

死者の10年間の年平均は、2.4人である。

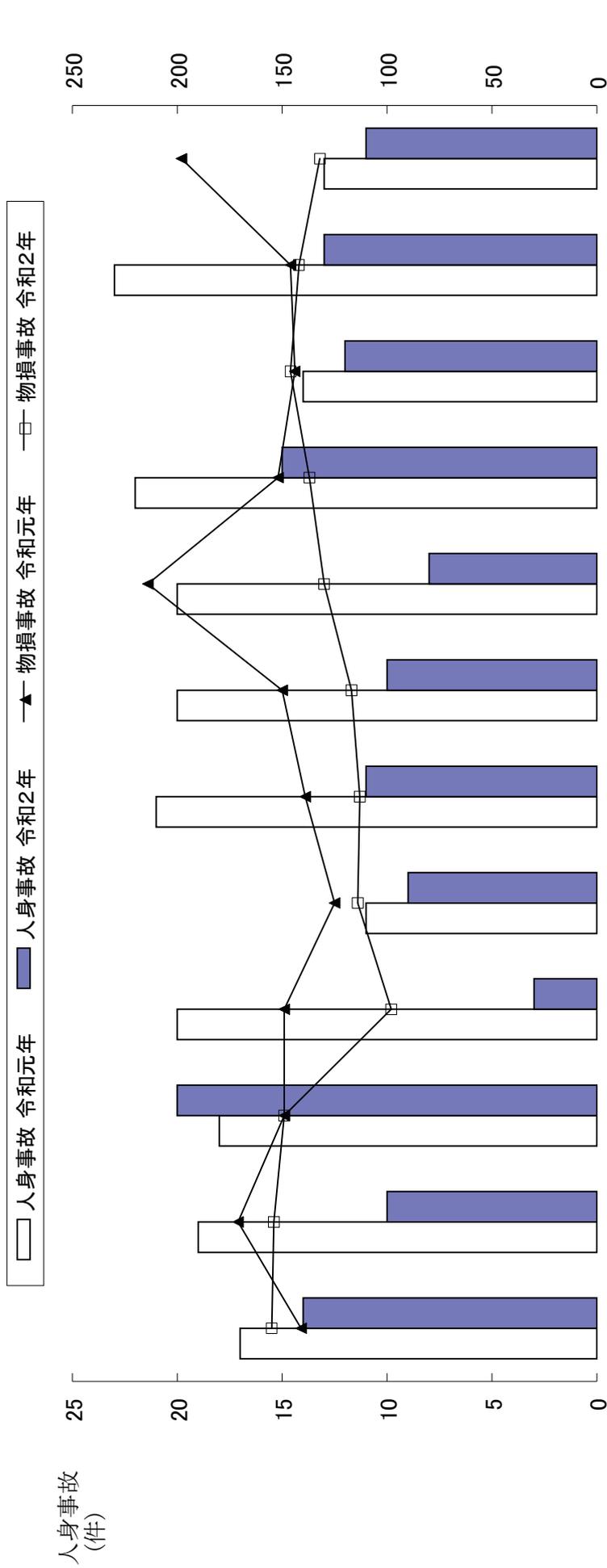


年別区分	平成23	24	25	26	27	28	29	30	R1	R2
件数	253	297	294	292	299	335	298	221	218	136
	100.0%	117.4%	116.2%	115.4%	118.2%	132.4%	117.8%	87.4%	86.2%	53.8%
死者(人)	1	3	5	1	1	3	2	3	0	5
	100.0%	300.0%	500.0%	100.0%	100.0%	300.0%	200.0%	300.0%	0.0%	500.0%
傷者(人)	315	370	360	357	381	455	388	302	272	164
	100.0%	117.5%	114.3%	113.3%	121.0%	144.4%	123.2%	95.9%	86.3%	52.1%

注. 下段の数字は、平成23年を100とした指数

## 5 月別発生状況

- 人身事故は、8月・9月・11月で増加、2月・5月で減少となり、死亡事故が1件1名で、前年比±0件となり、総発生件数は、+7件の増加となりました。
- 物損事故は、年初から増加傾向となり、前年比+55件と大幅に増加しました。



## 6 主な交通安全施設等整備事業の推移

年度 項目	23	24	25	26	27	28	29	30	R1	R2
防護柵(m)	55	0	323	0	0	100	300	100	300	11,300
反射鏡(基)	8	8	11	12	2	0	14	4	2	-2
照明灯(基)	3	6	1	0	1	-2	49	0	10	30
区画線(m)	12,131	11,921	4,126	5,029	13,919	8,282	13,057	7,260	8,570	11,491
交差点鏡(個)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
道路標識(本)	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
歩道設置(m)	450	0	0	0	0	1300	0	200	300	-1100

資料：土木課

## 7 救急事故種別件数

単位:件

項目 年	救急隊出場数	火災	自然災害	水難	交通	労働災害	運動競技	一般負傷	加害	自損行為	急病	その他
23	2,223	3	-	11	192	29	25	331	7	17	1,426	182
24	2,269	1	-	6	207	25	17	327	2	14	1,458	212
25	2,371	4	-	2	186	20	15	373	13	17	1,546	195
26	2,363	2	-	2	204	26	18	365	5	21	1,543	177
27	2,499	6	-	4	208	22	12	401	6	27	1,626	187
28	2,671	3	-	9	216	11	21	430	11	25	1,780	165
29	2,675	7	-	6	196	29	9	406	11	13	1,823	175
30	2,805	4	-	2	171	30	23	445	9	6	1,962	153
R1	2,775	2	-	9	180	29	16	422	2	22	1,895	198
R2	2,351	5	-	3	136	16	9	395	4	23	1,597	163

資料：消防本部