

はじめに

みよし市は、愛知県中央部に位置し、東は豊田市、西に名古屋市を控え、昭和33年の町制施行当時は、米や野菜、果樹等が盛んに栽培され、純然たる農村地帯でありました。

市の中央を東西に、日本の交通の大動脈である東名高速道路や国道153号が横断し、名古屋大都市圏や豊田内陸工業圏と結んでおり、都市近郊の地理的条件に恵まれています。

特に、昭和35年の工場誘致条例の制定によって、積極的に企業誘致を推進してきたことで、昭和33年当時9,043人だった市の人口は、平成28年4月1日現在60,365人と飛躍的に伸びてまいりました。

今や、私たちの生活の中で不可欠になってきたものの中に自動車があります。私たちの日常の足として、生活を豊かにし、また便利にしてくれています。

しかし、騒音や振動、排出ガスによる環境への影響が心配されることや、痛ましい交通事故が発生するなど、私たちの生活を脅かしている一面も併せ持っています。

平成27年には、市内で交通死亡事故が2件発生し、2名の尊い生命が失われてしまいました。

交通事故によって、突然家族を失った御遺族の悲しみや、負傷された被害者の苦しみは計り知れないものがあり、また、被害者のみならず、加害者の生活をも悲惨なものにしてしまいます。

本市では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定を契機に、みよし市交通安全計画を策定し、関係機関や団体等と連携を図りながら、様々な交通安全に関する各種施策を展開してきました。

交通事故が発生する背景には、市の人口や運転免許人口の増加、高齢化社会に伴う高齢者の増加、自動車保有台数の伸びなどの要因に加え、昨今の交通社会のモラルや交通マナーの低下等が挙げられ、今後も交通事故が増加する可能性は否定できないところです。

このような状況の下、多種多様化、複雑化する現在の交通事故情勢を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの5年間に講じる陸上交通の安全に関する交通安全計画をここに定め、これに基づき各関係機関等が一体となって諸施策を推進し、交通事故防止を図ることとしています。

今後は、この計画を実効性のあるものとし、本市から交通事故を撲滅するため、関係機関の御理解、御協力はもとより、市民の皆様一人一人が交通安全を、自らの、そして御家族の問題として捉え、交通事故防止に向けた安全な行動や運転に一層心掛けていただきますようお願いいたします。

平成28年9月

みよし市長 小野田 賢 治

目 次

I	基本構想	
1	計画の基本方針	1
2	交通安全計画における目標	1
II	道路交通の現状・推移	
1	交通事故の発生状況	2
2	道路交通情勢	2
III	講じようとする施策	
第1節	道路交通環境の整備	3
1	道路の新設・改築による交通安全対策の推進	3
2	交通安全施設等整備事業の推進	3
3	効果的な交通規制の推進	4
第2節	交通安全思想の普及	5
1	生涯にわたる交通安全教育の推進	5
2	交通安全活動に関する普及啓発活動の推進	6
3	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	7
第3節	安全運転の確保	8
1	安全運転教育の充実	8
2	安全運転管理の推進	9
第4節	自転車の安全性の確保	9
第5節	交通秩序の維持（暴走族対策の推進）	9
第6節	救急・救助体制の充実	10
第7節	被害者支援活動の実施	10
IV	参考資料	
表1	交通事故（人身）発生状況（当事者別）	11
表2	交通事故年齢別発生状況	11
表3	交通事故（人身）発生状況（事故類型別）	12
表4	交通事故による救急活動の状況	12
表5	運転免許人口の推移	13
表6	種別登録自動車保有台数の推移	13
表7	軽自動車等登録台数の推移	14
表8	交通安全施設整備状況	14
表9	国道・県道の整備状況	15
表10	市道の整備状況	15

I 基本構想

1 計画の基本方針

交通安全施策は、人命尊重の理念の下、安全で安心な社会の実現を図る上で重要な要素であることから、交通事故による死傷者をなくすため、国や県の交通安全基本計画を踏まえ、交通安全対策を効果的に推進する。

自動車を取り巻く交通環境は、人口の増加や都市化に伴い、道路網の整備及び拡充などの利便性は、格段に向上してきた。その反面、交通の複雑化や量的拡大、活動の24時間化に伴い交通事故発生の危険性はますます高まっている。

交通安全対策を効果的に推進するためには、交通事情の変化に適切に対応し、実効性のある施策を展開する必要がある。

本計画では、車と人がお互いに交通安全を尊重し、より調和のとれた交通環境を構築するため、様々な交通安全対策を展開し、交通事故の撲滅と住民（とりわけ幼児、児童、高齢者など交通弱者）が安心して暮らせる安全で住みよいまちを目指すものとする。

2 交通安全計画における目標

年間の24時間死者を1人も出さない

交通事故負傷者数を300人以下

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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画においては、平成32年まで交通事故による年間の24時間死者を1人も出さないことを目指すものとする。

また、安全で円滑な道路交通環境の整備や生涯にわたる交通安全教室の開催、住民参加型の交通安全活動の推進等により、交通事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに負傷者数を300人以下とすることを目指すものとする。

Ⅱ 道路交通の現状・推移

1 交通事故の発生状況

本市の交通事故（人身）の件数は、平成18年から平成22年までの5年間で、平均339.4件であったものが、平成23年から平成27年までの5年間の平均では292件となり、47.4件の減少となった。

しかし、みよし市交通安全計画の前計画期間（平成23年度～平成27年度）においては、計画の目標を「平成27年まで年間の24時間死者を1人も出さない、平成27年までに負傷者数を300人以下とすることを目指す。」としたが、最終年である平成27年は、死者数2人、傷者数337人でありいずれの目標も達成することはできなかった。

年齢別では、40歳から49歳の世代が最も多く、次いで30歳から39歳となっている。

交通事故の要因は様々考えられるが、本市の特性として、公共交通手段としての鉄路が、市の北端を通過している一路線しかないため、自動車交通への依存度が高い上に、国道153号や東名高速道路のインターチェンジがあるため、市内外から多くの利用者があることにより、通過車両の増加とともに、交通事故を増加させる要因になっていることが考えられる。

今後の交通安全対策を考えるにあたっては、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちにするために、関係機関や団体等と緊密な連携を図り、人と車と道路に対する総合的な対策を推進しなければならない。

2 道路交通情勢

（1）自動車保有状況

本市の自動車登録台数は、平成17年に27,835台であったのに対し、平成27年には31,574台となり、10年間で約1.13倍に増加した。

一方、軽自動車は、平成17年に13,836台であったのが、平成27年に18,419台となり、約1.33倍に増加している。

要因として、宅地開発による人口の増加に伴い、自動車保有台数も増加の一途をたどっていることが考えられる。

（2）道路情勢の推移

本市内の道路整備状況は、国県道の総延長距離は40.1kmで、舗装率は100%となっており、市道の総延長距離は247.3kmで、舗装率は99.5%となっている。（平成27年3月31日現在）

現在も、各主要幹線道路の整備や交差点改良が順次進められているため、ますます通過交通車両の増加が予測される。

今後は、幅員狭小な道路の拡幅や歩車道の分離を根幹に、歩道の設置を行い、歩行者の安全と自転車を含めた車両交通の円滑化を確保することが課題となっている。

Ⅲ 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

交通事故の防止と交通の安全を確保し、交通事故の増加傾向に歯止めをかけるため、次の方針により、道路における交通安全対策整備事業を推進する。

(1) 道路交通環境の整備

ア 歩行者や自転車利用者の交通実態を考慮し、歩道及び自転車歩行者道の延伸や拡幅などの道路交通環境の改善を図り、安全で快適な歩行者空間及び円滑な自動車交通の確保を推進する。

イ 主要幹線等の交差点及びその付近における交通事故の防止を図るため、路面表示、カラー舗装による減速・注意喚起対策並びに交通渋滞の解消を図るため、右折レーンの設置を推進する。

ウ 道路構造や交通状況に応じて、道路標識、道路照明、防護柵、自発光式道路鋸等の設置を推進する。

エ 駅やバス停等の周辺における自転車・バイクの大量放置が見られる箇所については、自転車駐輪場（原動機付自転車を含む。）の整備を推進する。

(2) 災害に備えた安全の確保

東海地震や東海・東南海地震連動等の大規模な災害が危惧される中、災害に備えた道路交通を確保するため、危険箇所の整備等防災対策を推進する。

(3) 地域に応じた安全の確保

交通安全は、住民生活に直接かかわりのある課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態等を把握し、その地域の特性に応じた道路交通環境の整備を推進する。

2 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故多発箇所や、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路については、総合的な計画の下に交通安全施設等を次の方針により整備する。

(1) 事故多発地点の対策の推進

ア 交通事故が多発している交差点、カーブ道路等、緊急性の高い箇所から、交通事故の防止を図るため、交通規制や交差点鋸、停止線鋸、イメージランプ及びガラスミックス舗装等の交通安全施設の整備を図り、交通事故防止に向け、必要な対策を推進する。

イ 道路構造や交通状況に応じた安全性を確保するため、信号機の設置や既存の信号機における交通状況に応じた系統化や高度化について警察署と協議するほか、夜間の交通事故防止のための道路照明や視線誘導標等の設置を推進する。

また、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号の整備、道路標識の大型化や設置場所の統合化等について、警察署と協議し推進する。

(2) 高齢者や身体障がい者、児童等交通弱者の安全性確保のための施設整備

ア 福祉施設や病院等の周辺では、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図り、平坦性の確保された幅の広い歩道、視覚障がい者誘導用ブロックや自転車歩行者道の整備を推進する。

イ 歩行者や自転車の安全で快適な通行を確保するため、道路交差点に照明灯の設置を推進するとともに、既存信号交差点に歩行者用（視覚障がい者用を含む。）灯器を設置することについて、交差点の道路改良（歩道設置）の整備時期に合わせて、警察署と計画的に協議を行う。

ウ 児童生徒等の通行の安全を確保するため、通学路の安全点検を実施し、安全のみどり線や防護柵の設置等を含め計画的かつ効果的な整備を推進する。

(3) 災害に強い交通安全施設の整備

地震、台風等の大規模災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備について、警察署と協議し推進する。

3 効果的な交通規制の推進

交通の安全性と円滑化を確保するため、事故率の高い道路の安全性を高め、交通実態に応じた効果的な安全対策を推進するため、次の方針により関係機関と連携を図り、必要な交通規制を要望する。

(1) 地域の特性に応じた交通規制

住宅地、学校、福祉施設の周辺における歩行者・自転車利用者の多い地域や生活道路には、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、地域住民・道路管理者・警察署と協議を重ねて、最高速度30Km/hの区域規制等を前提としたゾーン30を整備して低速度規制を実施するなど、それぞれの地域の特性にあった事故抑制効果の高い交通規制を実施し、良好な生活環境を維持する。

(2) 幹線道路における交通規制

幹線道路における交通の安全性と円滑化を図るため、道路構造や安全施設、交通状況等を勘案した交通規制や信号サイクルの見直しを警察署に要望する。

(3) 事故多発地域における重点的交通安全規制

交通事故の多発又は多発が予想される地域や路線等を対象に、信号機の設置や事故実態に即応する効果的な交通規制を、警察署と協議し重点的に実施する。

(4) 災害発生時における交通規制

公安委員会及び道路管理者は、相互に協力して適切な交通規制を実施し、交通麻痺の防止や緊急物資の輸送、警察・消防活動が行えるよう道路交通の確保を推進する。

(5) 駐車禁止規制の推進

道路交通の安全性と道路機能の維持・増進を図るため、駐車禁止規制を推進し、交通の妨げとなる違法駐車や迷惑駐車に関して、住民への広報・啓発活動を行い、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車の手止め出し気運の醸成と高揚を図る。

第2節 交通安全思想の普及

1 生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全教育の推進を図ることは、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーを向上させ、相手の立場を尊重できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。そのため、自他の生命尊重という理念を基本として、みよし市安全なまちづくり推進協議会及びみよし市安心ステーションを中心に、家庭、学校、地域、職域等との相互の連携や協力を保ちつつ、幼児、児童、生徒、若者、成人、高齢者等の年齢段階に応じた交通安全教育を推進する。

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、身近な生活における交通安全ルールを理解させ、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることを目標とする。

保育園・幼稚園では、家庭、地域等との連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえ、交通安全教室を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、交通安全教室用信号機を有効活用し、横断歩道の渡り方指導やビデオによる視覚的な安全教育等の体験教育を推進する。

また、家庭で適切な交通安全についての積極的な話し合いが行われるよう広報啓発活動を推進し、親子ぐるみの交通安全教育を組織的、継続的に実施するため、父母の会等が行う交通安全の諸事業に対する指導及び情報・資料の提供を積極的に行い、主体的な活動の充実・強化を促進する。

(2) 児童・生徒に対する交通安全教育

自他の生命尊重という基本理念に立ち、児童・生徒の身心の発達段階や地域の実情に応じて、日常の交通安全に必要な事柄を理解させ、身近な交通環境における様々な危険を察知し、常に的確な判断の下に安全に行動する実践的な態度や能力を培うことを目標とする。交通社会の一員として、自己の安全のみならず他の人々や社会の安全のため、自主的に貢献できる社会人を育成し、学校・家庭・地域と連携を図りながら、計画的かつ継続的に交通安全指導を行う。

交通安全教育を効果的に実施するため、小学校では、体育の授業等を通じて歩行者としての心得や、自転車・乗り物の安全な利用と身近な交通安全施設や交通規則について重点的に指導する。また、交通安全の諸事業に対する指導及び情報・資料の提供を積極的に行い、主体的な交通安全活動の充実強化を促進する。さらに、交通安全教室を計画的かつ継続的に行い、普

及・啓発を図る。

中学校では、教科「保健体育」等を中心に、学校教育活動全体を通じて歩行者としての心得、自転車の安全な利用に加えて、自動車の特性と安全な行動、交通事故の防止と安全な生活、応急処置について重点的に指導する。

高等学校では、保健体育の授業等を中心に、自転車の安全な利用や自動二輪車・自動車の特性、運転者の責任、交通事故の防止、事故における応急処置に対する理解を深めるとともに、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身につけるよう指導する。

特に、自転車の安全指導は、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る上で重要であるため、自転車の実技指導を含む交通安全教育の充実を図る。

(3) 若者に対する交通安全教育

車社会に仲間入りする若者を、良き交通社会人として育成するため、関係機関や団体等との連携の下に、交通安全に関する知識や資料の提供を行い、安全運転に関する実技指導を中心とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

(4) 成人に対する交通安全教育

地域、職域では、安全運転を具体的に教える実践的かつ体験的な講習会を開催するなど、関係機関や団体等と連携し、歩行者・自転車利用者の保護や、シートベルト・自動二輪車用ヘルメットの正しい着用の徹底、速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結する恐れの高い、悪質・危険な運転や他の迷惑となる違法駐車防止を中心に、自発的な安全行動を促し、運転者としての社会的責任を自覚させるよう広報啓発活動を推進する。

(5) 高齢者に対する交通安全教育

高齢社会の訪れとともに、高齢の運転者が増加し、第一当事者としての交通事故も増加している。加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解してもらい、安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び、交通ルール等の知識を習得してもらえよう、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、高齢者の交通安全教室等の開催に伴い、反射材等の交通安全資材の普及に努める。

さらに、各老人クラブにおける交通安全指導者として、交通安全アドバイザーを委嘱し、関係団体と連携して自主的な交通安全活動を展開するよう指導してもらい、その活動を促進する。

2 交通安全活動に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

市民の交通安全意識の高揚を図るため、交通ルールや交通マナーの普及徹底を図り、関係機関や団体及び地域住民が一体となって、以下の方針に基づいた交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

ア 春・夏・秋・年末の交通安全運動を中心に、地域の実情に即した交通安全運動を、住民の参加により展開する。

イ 自動車等を運転する者を対象に、加害者になった場合の社会的責任を自覚させることや、自転車の安全運転マナーの向上を図るため、積極的に広報活動を展開する。

ウ みよし市安全なまちづくり推進協議会を通じて、地域住民の自主的な交通安全活動を支援する。

(2) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

車外放出等による交通死亡事故を減少させるため、県下一斉「シートベルト・チャイルドシート関所作戦」における着用徹底PRの実施など、シートベルトの全座席着用の徹底とチャイルドシートの着用効果と着用方法についての徹底を図る。

(3) 交通安全に関する広報の推進

市民一人一人の交通安全に対する意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーを習慣づけるため、みよし市安全なまちづくり推進協議会、地区安全なまちづくり推進協議会及び関係機関・団体とともに、相互間の連携の緊密化を図り、家庭・地域・職域等それぞれの立場から、広報活動を積極的に実施する。

(4) その他の普及啓発活動

夕暮れから夜間の時間帯における歩行者、及び自転車利用者等の交通事故防止に効果的な反射材の普及促進を図る。

また、自転車利用者の交通マナーの向上を図り、自転車の交通事故や迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」や「自転車運転者講習制度」について周知徹底を図る。

3 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

市民の交通安全意識の高揚を図るためには、民間団体等の自主的な活動は不可欠なものであり、行政機関の施策と連動した効果的な活動の推進に努め、地域における交通安全活動の推進を図る必要がある。

(1) 地域関係機関・団体等の育成指導

地域の交通安全活動に重要な役割を果たしている交通委員や交通指導員、父母の会及び交通安全少年団等の民間交通安全組織の積極的な育成指導に努める。

(2) 青少年・女性団体等の交通安全活動の推進

みよし市安全なまちづくり推進協議会を通じて、青少年・女性団体の組織に所属する会員等を始めとして、これに連なる家庭・地域に交通事故防止及び交通安全運動への積極的な参加を呼びかけるとともに、大会や団体の機関紙等の広報により、交通安全思想の普及・啓発を図る。

(3) 地域社会における交通安全活動の推進

地域における交通安全意識の高揚を図り、正しい交通ルールと交通マナーを習慣づけるため、あらゆる機関・団体及び地域組織に働きかけ、自主的な交通安全運動の普及を図り、地域の交通安全のための街頭啓発活動等に献身的に参加している個人や団体の活動意欲の高揚と活動の奨励を図る。

第3節 安全運転の確保

1 安全運転教育の充実

(1) 自動二輪車安全運転対策の推進

自動二輪車や原動機付自転車の交通安全対策のため、安全運転管理協議会と連携し、安全運転についての広報、指導等を徹底する。

安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図り、自動二輪車の実技指導を中心とした参加、体験、実践型の交通安全教育を推進する。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢者の交通事故の統計や事故現場の視察等により、交通事故の実態を分析・検討したり、老人クラブを中心とした交通安全教室等を開催し、加齢に伴う身体機能の低下が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じた安全に道路を通行するための必要な実践的スキルや、交通ルール等の知識を習得させることを目標に、安全運転のための指導を推進する。

また、夕暮れ時の交通事故が多いことから、老人クラブを中心に反射材の着用を呼びかけ、事故の防止に努める。

さらに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(3) シートベルトやチャイルドシート着用の徹底

シートベルトやチャイルドシート非着用による死亡事故防止のため、後部座席を含む全座席でのシートベルト着用や正しくチャイルドシートを着用することを徹底する。

また、関係機関・団体と連携し、各種交通安全講習会、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用の徹底を啓発する。

(4) 飲酒運転の追放

「これくらいなら」とか「すぐ近くだから」という、安易な気持ちでの飲酒運転は絶対しないように呼びかけ、飲酒運転四（し）ない運動（運転するなら酒を飲まない。酒を飲んだら運転しない。運転する人に酒をすすめない。酒を飲んだ人に運転させない。）の推進など、飲酒運転根絶の気運をより一層高めるための広報啓発活動を実施し、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図る。

(5) 夕暮れ時の前照灯の早めの点灯等の推進

夕暮れ時から夜間にかけて、運転者に対して、前照灯を早めに点灯すること、対向車のない暗い夜道は、こまめにハイビームに切り替えることを呼びかけ、交通事故の防止と交通安全意識の高揚を図る。

2 安全運転管理の推進

自主的な交通安全活動の活性化を図るため、安全運転管理協議会と連携し、安全運転管理者制度の充実や強化に協力し、使用者等の安全意識の高揚に努める。

また、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努める。

第4節 自転車の安全性の確保

自転車利用者の交通ルール遵守及びマナー向上のため、交差点等での一時停止や、安全確認の励行、夕暮れ時から夜間のライトの点灯と夜光反射材の取り付け、小中学生のヘルメット着用等、自転車の安全利用に関する広報活動の強化を図る。

また、自転車の安全性確保のため、基準に適合した自転車の利用やブレーキ、タイヤ等の点検整備の実施等と呼びかける広報を推進する。

さらに、近年、自転車が加害者となる事故により、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

第5節 交通秩序の維持（暴走族対策の推進）

暴走族の集団走行等の暴走行為による交通事故の危険性や、爆音による平穏な住民生活に及ぼす著しい影響を防止するため、青少年の健全育成に重点を置いた根幹的な対策を強力に推進する。

（1）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高めるため、報道機関、車両販売店等に理解と協力を求め、広報活動を積極的に行う。

また、青少年の暴走族への加入阻止のためには、生活拠点における指導が重要であり、家庭や学校、職場、地域等における適切な指導の実施を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を鑑み、青少年の健全育成について、青少年健全育成団体等との連携を図る。

（2）暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族の参集場所として利用されやすい駐車場等の管理者に協力を求め、暴走族を参集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関や団体と連携を強化し、暴走行為ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

第 6 節 救急・救助体制の充実

救急業務体制の整備促進は、平成 3 年 4 月に施行された「救急救命士法」や「救急隊員の行う応急処置等の基準」の改正等の法整備に伴い、日進市と東郷町を含めた 2 市 1 町で構成する「尾三消防組合」で、救急業務高度化の推進が図られている。

人口の増加と交通網が整備・拡充されることに伴い、交通事故に起因する救急事案は増加するものと予想される。

尾三消防組合では、救急救命士法の施行以来、高規格救急車の整備や救急救命士の養成を推進しており、現在、尾三消防本部管内では、高規格救急車が 7 台整備（うち市内に 2 台が配置）され、救急救命士は 51 名が配置（うち市内に 15 名配置）されている。救急隊や消防隊、救助隊との連携した活動を展開し、負傷者の救命率向上を図る。

第 7 節 被害者支援活動の実施

交通事故の被害者や家族が適正な補償を受けられ、また、加害者も事故後の適切な処理に応じられるよう、無保険（無共済）車両の運行防止を徹底する。

交通事故被害者等に対する円滑かつ適正な救済対策を推進するため、愛知県の交通事故相談や市の法律相談、社会福祉協議会の心配ごと相談等、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供するとともに、その活用について周知を図る。

IV 参考資料

表-1 交通事故（人身）発生状況（当事者別）

単位：件、人

年	人身事故 件数	総 数		歩 行 者		自 転 車		車等その他	
		死 者	傷 者	死 者	傷 者	死 者	傷 者	死 者	傷 者
昭和55	99	0	128	0	15	0	19	0	94
60	135	2	170	1	14	0	20	1	136
平成 2	164	2	191	2	9	0	18	0	164
7	244	3	317	1	18	2	19	0	280
12	312	2	416	1	18	0	33	1	365
17	383	3	496	0	32	1	54	2	410
22	296	1	355	0	17	0	46	1	292
23	292	0	361	0	14	0	42	0	305
24	313	1	381	0	17	1	45	0	319
25	294	1	360	0	14	0	37	1	309
26	294	3	357	1	15	0	35	2	307
27	267	2	337	1	17	0	35	1	285

資料：防災安全課（各年12月31日現在）

表-2 交通事故年齢別発生状況

単位：人

	総数	0~5	6~15	16~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~64	65歳以上
昭和60	172	3	5	45	16	39	31	20	13	
平成 2	193	1	10	78	18	16	33	20	17	
7	320	8	14	106	37	47	37	44	27	
12	418	4	15	99	58	77	68	59	38	
17	499	13	37	126	55	112	59	38	59	
22	356	6	21	69	43	70	51	43	22	31
23	361	2	21	85	40	72	64	31	15	31
24	382	9	27	52	34	87	89	41	14	29
25	361	6	17	77	28	88	63	39	14	29
26	360	10	22	75	33	64	76	29	15	36
27	339	11	25	53	40	64	74	27	12	33

資料：防災安全課（各年12月31日現在）

表-3 交通事故（人身）発生状況（事故類型別）

単位：件

	総数	人×車両	自転車 ×車両	二輪×車両	車両相互	単独
昭和60	135					
平成2	164					
7	244					
12	312					
17	383					
22	296	17	46	43	184	6
23	292	14	41	42	188	7
24	313	17	44	28	217	7
25	294	12	37	33	201	11
26	294	14	35	36	205	4
27	267	18	34	32	177	6

資料：防災安全課（各年12月31日現在）

表-4 交通事故による救急活動の状況

単位：件、人

	総数		土曜日 日曜日		土曜日 日曜日以外		昼間		夜間	
	出動 件数	搬送 人員	出動 件数	搬送 人員	出動 件数	搬送 人員	出動 件数	搬送 人員	出動 件数	搬送 人員
昭和60	133	157	39	48	94	109	79	88	54	69
平成2	189	221	63	76	126	145	103	122	86	99
7	240	311	71	95	169	216	170	208	70	103
12	239	297	66	86	173	211	179	208	60	89
17	264	308	80	103	184	205	200	233	64	75
22	196	224	62	73	134	151	132	158	64	66
23	211	208	58	50	153	158	178	166	33	42
24	215	185	54	48	161	137	161	141	54	44
25	212	192	52	49	160	143	168	152	44	40
26	192	174	46	40	146	134	153	142	39	32
27	190	178	46	43	144	135	143	135	47	43

昼間…午前6時から午後6時までの時間

資料：尾三消防本部（各年12月31日現在）

夜間…午後6時から午前6時までの時間

表-5 運転免許人口の推移

単位：人

	運転免許人口		
	男	女	計
昭和60	8,686	5,598	14,284
平成 2	10,583	7,228	17,811
7	13,727	10,217	23,944
12	16,805	13,111	29,916
17	19,931	16,124	36,055
22	21,747	17,828	39,575
23	21,995	18,198	40,193
24	22,214	18,554	40,768
25	22,441	18,854	41,295
26	22,542	19,067	41,609
27	22,919	19,305	42,224

資料：愛知県警（各年12月28日現在）

表-6 種類別登録自動車保有台数の推移

単位：台

	総数	登録自動車				小型二輪
		普通乗用	小型乗用	その他	小計	
昭和55	9,569	104	7,007	2,392	9,503	66
60	11,726	275	8,248	3,007	11,530	196
平成 2	14,388	535	10,071	3,455	14,061	327
7	19,232	3,184	11,693	3,932	18,809	423
12	23,947	6,778	12,439	4,186	23,403	544
17	27,835	9,859	13,686	3,597	27,142	693
22	29,610	11,672	13,540	3,500	28,712	898
23	29,803	12,090	13,238	3,582	28,910	893
24	30,432	12,593	13,262	3,683	29,538	894
25	30,625	12,850	13,148	3,701	29,699	926
26	31,059	13,289	13,023	3,811	30,123	936
27	31,574	13,526	13,163	3,903	30,592	982

資料：中部運輸局愛知運輸支局（各年3月31日現在）

表-7 軽自動車等登録台数の推移

単位：台

	総数	軽自動車	原動機付 自転車	小型 自動車特殊	二輪 小型自動車
昭和55	4,470	1,594	2,039	768	69
60	6,595	2,863	2,689	857	186
平成2	8,539	4,284	3,046	887	322
7	8,974	4,990	2,595	963	426
12	10,459	5,833	3,123	985	518
17	13,836	9,551	2,594	1,000	691
22	15,638	11,104	2,703	935	896
23	15,901	11,400	2,685	922	894
24	16,095	11,590	2,690	923	892
25	16,680	12,138	2,706	913	923
26	16,972	12,470	2,671	902	929
27	18,419	13,889	2,642	914	974

資料：税務課（各年3月31日現在）

表-8 交通安全施設整備状況

単位：基

	信号機
昭和60	46
平成2	62
7	77
12	94
17	108
22	116
27	121

資料：豊田警察署（各年12月31日現在）

表-9 国道・県道の整備状況

単位：m、%

路線名	市内 総延長	改 良		舗 装	
		改良延長	改良率	舗装延長	舗装率
国道153号バイパス	3,350	3,350	100.0	3,350	100.0
名古屋岡崎線	3,591	3,591	100.0	3,591	100.0
和合豊田線	4,553	4,553	100.0	4,553	100.0
豊田知立線	13,481	13,481	100.0	13,481	100.0
米野木筋生線	3,885	3,885	100.0	3,885	100.0
鴛鴨みよし線	3,983	3,983	100.0	3,983	100.0
豊田東郷線	2,828	2,828	100.0	2,828	100.0
みよし沓掛線	3,418	3,418	100.0	3,418	100.0
宮上知立線	970	970	100.0	970	100.0

資料：道路河川課（平成27年3月31日現在）

表-10 市道の整備状況

単位：m、%

	総延長	改 良		舗 装	
		改良延長	改良率	舗装延長	舗装率
平成13	201,124	141,424	70.3	197,249	98.1
14	201,875	144,055	71.4	197,745	98.0
15	202,301	146,810	72.6	198,935	98.3
16	210,411	155,102	73.7	209,156	99.4
17	217,178	161,488	74.4	215,912	99.4
18	217,420	165,022	75.9	216,090	99.4
19	218,996	167,894	76.7	217,375	99.3
20	220,604	170,375	77.2	219,192	99.4
21	221,208	172,229	77.9	219,873	99.4
22	222,383	175,305	78.8	221,232	99.5
23	222,926	177,046	79.4	221,693	99.4
24	223,128	177,635	79.6	221,895	99.4
25	243,701	198,738	81.5	242,554	99.5
26	246,271	202,254	82.1	245,124	99.5
27	247,332	203,788	82.4	246,185	99.5

資料：道路河川課（各年3月31日現在）

みよし市交通安全計画
平成28年度～平成32年度

編集発行 みよし市総務部防災安全課
郵便番号 470-0295
みよし市三好町小坂50番地
電話 0561-32-8046 (ダイヤル)