

みよし市交通安全計画

令和3年度～令和7年度



愛知県みよし市

みよし安全安心な
まちづくり大使
みよ獅子ちゃん



はじめに

近年のモータリゼーションの進展は、PHV、EV、FCV車などの環境に配慮された自動車が普及してきたことにより、環境と調和のとれた安全な車社会を形成するとともに、より安全な車社会を形成する取組として、自動車の安全性を確保するための保安基準が見直され、交通事故の発生を抑制するための法整備が進められてきました。

今や自動車は、私たちの生活の中で不可欠になっているものであり、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、社会問題として超高齢社会における高齢者の自動車運転や飲酒状態での運転中による痛ましい交通事故が全国各地で発生するなど、私たちの生活を脅かす一面も合わせ持っています。

そして、令和2年には本市において交通死亡事故が1件発生し1人の尊い生命が失われました。

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）を基に、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が要因となりますが、近年は交通安全対策の実施等により交通事故の発生件数が年々減少傾向となっております。

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、令和3年度から令和7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、更なる交通事故防止を図っていきます。

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。

目 次

計画の概要	1
I 基本構想	
1 計画の基本方針	2
2 交通安全計画における目標	2
II 道路交通の現状・推移	
1 交通事故の発生状況	3
2 道路交通情勢	4
III 講じようとする施策	
第1節 道路交通環境の整備	5
1 道路の新設・改築による交通安全対策の推進	5
2 交通安全施設等整備事業の推進	5
3 効果的な交通規制の推進	6
第2節 交通安全思想の普及徹底	7
1 生涯にわたる交通安全教育の推進	7
2 交通安全活動に関する普及啓発活動の推進	8
3 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	9
第3節 安全運転の確保	10
1 安全運転教育の充実	10
2 安全運転管理の推進	11
第4節 自転車の安全性の確保	11
第5節 交通秩序の維持（暴走族対策の推進）	12
第6節 救急・救助体制の充実	12
第7節 被害者支援活動の実施	12
IV 参考資料	
表1 交通事故（人身）発生状況（当事者別）	13
表2 交通事故年齢別発生状況	13
表3 交通事故（人身）発生状況（事故類型別）	14
表4 交通事故による救急活動の状況	14
表5 運転免許人口の推移	15
表6 種類別登録自動車保有台数の推移	15
表7 軽自動車等登録台数の推移	16
表8 交通安全施設整備状況	16
表9 国道・県道の整備状況	17
表10 市道の整備状況	17

計画の概要

＜基本方針＞

国の交通安全基本計画及び愛知県の第11次愛知県交通安全計画に基づき、交通事故の撲滅と住民が安全で安心して住み続けられるまちづくりを目指すものとする。

本市におけるSDGsの取組として「目標（ゴール3） すべての人に健康と福祉を」の「具体的な目標（ターゲット）3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる」の理念の実現に向けて実施していく。

＜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（2020年）： 1人（前回計画の目標： 0人）

交通事故負傷者数（2020年）： 181人（前回計画の目標： 300人以下）

運転者に対する意識啓発や交通安全対策の実施等により、負傷者数が平成30年以降減少傾向となっている。

今後の交通安全運転対策については、関係機関や団体等と更なる緊密な連携を図り、人と車と道路に対する総合的な対策を推進していく。



＜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時間死者を1人も出さない。
- ②交通事故重傷者数を5年間の累計で10人以下。
(国及び県の計画を踏まえ、新たに「重傷者数」を目標に設定)



＜講じようとする主な施策(7本の柱)＞

- | | |
|---------------|--------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救急・救助体制の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援活動の実施 |
| ④ 自転車の安全性の確保 | |

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に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。

本計画は、国の交通安全基本計画及び愛知県の第11次愛知県交通安全計画に基づき、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講じることで、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）が安全で安心して住み続けられるまちづくりを目指すものとする。

また、本市におけるSDGs※1の取組として「目標（ゴール）3 すべての人に健康と福祉を」の「具体的な目標（ターゲット）3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる」の理念の実現に向けて実施していく。

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

交通事故重傷者数を5年間の累計で10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ため、本計画に基づき、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を行い、交通事故そのものの減少や重傷者数の減少に一層積極的に取り組むことで、交通事故のない社会の実現に可能な限り近づけていくものとする。

具体的な数値目標として、県の計画目標が①年間の24時間死者数125人以下、②交通事故重傷者数600人以下、であるため、愛知県に対する本市の人口割及び本市の過去5年間の実績から、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、令和7年までの交通事故重傷者数を5年間の累計で10人以下とすることを目指すものとする。

※1【SDGs】…Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略

2015年9月の国連で採択されたもので、2030年の未来を実現するために、17の目標とそれらを達成するための具体的な169のターゲットで構成されている。

Ⅱ 道路交通の現状・推移

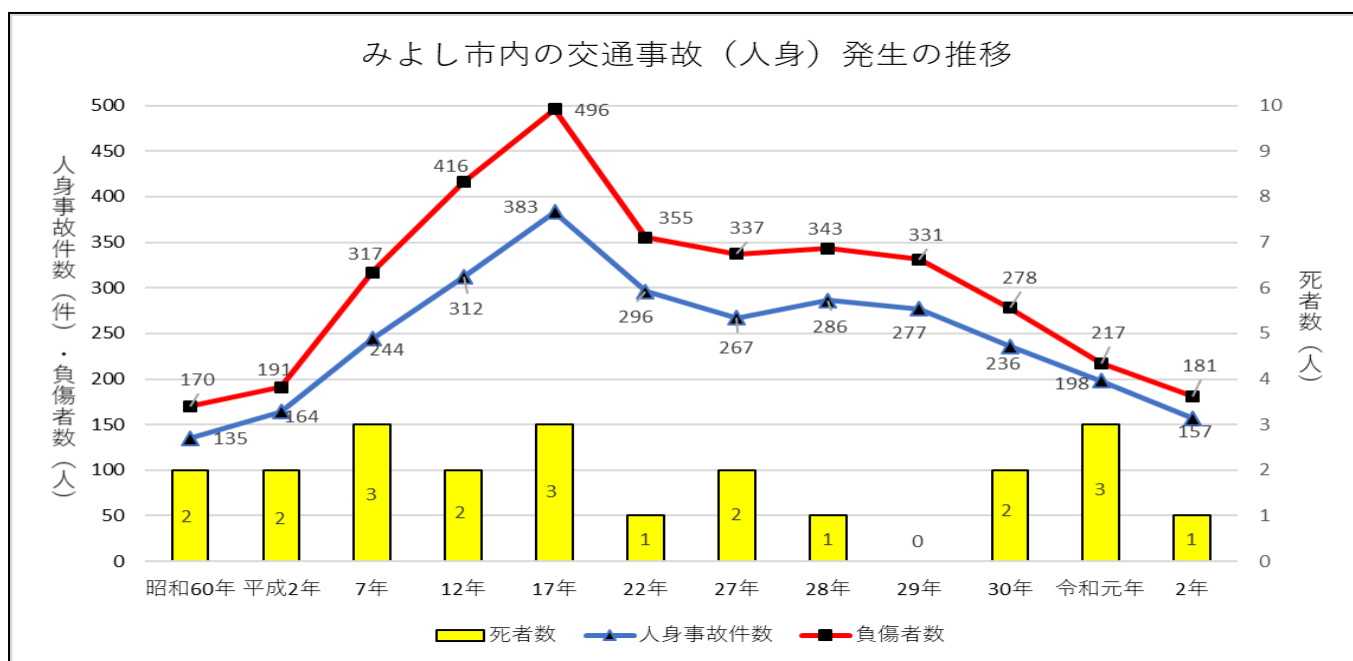
1 交通事故の発生状況

本市の交通事故（人身）の件数は、平成23年から平成27年までの5年間で、平均292.0件であったものが、平成28年286件、平成29年277件、平成30年236件、令和元年198件、令和2年157件と年々減少しており、平成28年から令和2年までの5年間の平均では230.8件となり、61.2件の減少となった。

みよし市交通安全計画の前計画期間（平成28年度～令和2年度）においては、計画の目標を「令和2年まで年間の24時間死者を1人も出さない、令和2年までに負傷者数を300人以下とすることを目指す。」としたところ、年間の24時間死者を1人も出さない目標は平成29年度を除き達成することができなかったが、平成30年以降の負傷者数の目標は達成することができた。

交通事故要因の本市の特性として、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、市内外の通過車両が多いことが挙げられるが、近年は運転者に対する意識啓発や交通安全対策の実施等により交通事故件数が減少傾向となっている。

今後の交通安全対策については、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更なる緊密な連携を図り、人と車と道路に対する総合的な対策を推進していく。



	昭和60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
人身事故件数	135	164	244	312	383	296	267	286	277	236	198	157
死者数	2	2	3	2	3	1	2	1	0	2	3	1
負傷者数	170	191	317	416	496	355	337	343	331	278	217	181

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27年に31,574台であったのに対し、令和2年には34,414台となり、5年間で2,840台（9.0%）増加した。

また、軽自動車等登録台数は、平成27年に18,419台であったのが、令和2年に18,501台であり、5年前と同程度の登録台数となっている。

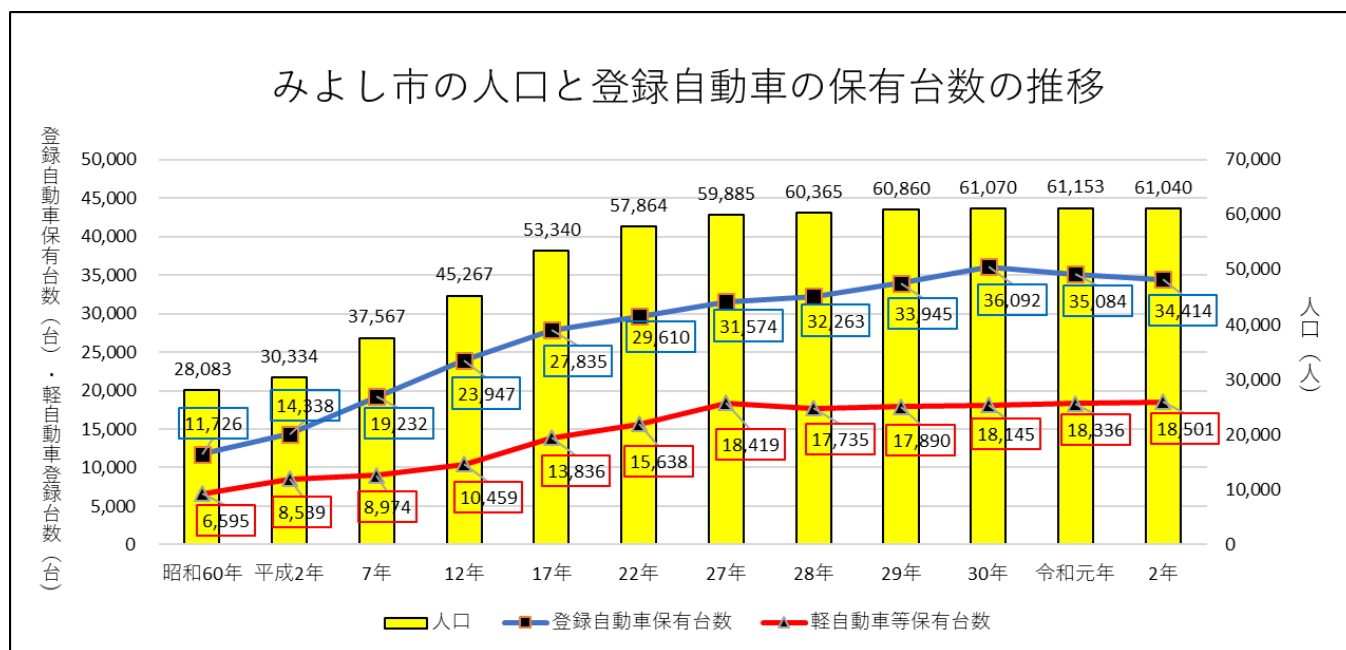
要因として、宅地開発による人口の増加に伴い、自動車保有台数も増加の一途をたどっていることが考えられる。

(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約41kmで、舗装率は100%となっており、市道の総延長距離は約250.3kmで、舗装率は99.5%となっている。（令和2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。



	昭和60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
人口	28,083	30,334	37,567	45,267	53,340	57,864	59,885	60,365	60,860	61,070	61,153	61,040
登録自動車保有台数	11,726	14,338	19,232	23,947	27,835	29,610	31,574	32,263	33,945	36,092	35,084	34,414
軽自動車等保有台数	6,595	8,539	8,974	10,459	13,836	15,638	18,419	17,735	17,890	18,145	18,336	18,501

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、交通事故の発生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、歩道及び自転車通行帯の整備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、自発光式道路鋲等の設置を推進する。

(2) 災害に備えた安全の確保

南海トラフ地震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、交通規制や交差点鋲、停止線鋲、イメージハンプ※2及びカラー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。

※2【イメージハンプ】…道路上や駐車場などに舗装の色や素材を変えて、立体に見せる路面標示。ドライバーの注意を促し、自動車の速度を抑制させるために設ける。

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、信号機のない横断歩道に対する押しボタン式横断者明示標識等の交通安全設備の整備や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一層推進する。

(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早期整備について協力する。

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

道路管理者は、警察署と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は、警察の指導取締りを推進するとともに、地域住民への広報・啓発活動を積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

第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

交通安全教育の推進を図ることは、交通安全意識及び交通マナーを向上させ、交通社会の一員としての責任の自覚を促し、交通事故のない安全安心な社会の実現を目指す上で、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やライフステージ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ルールを理解させ、自ら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、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・生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として、必要な技能と知識を習得させるとともに、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、自覚と責任を持つ社会人となるように育成し、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。

中学校及び高等学校では、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、事故発生時における応急処置に対する理解を深めるとともに、自覚と責任を持つ社会人となるために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) 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。

(4) 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るよう、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、各いきいき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やチャイルドシートの着用効果及び着用方法について周知徹底を図る。

(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、正しい交通ルールの遵守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。

また、本市の安全安心キャラクター「みよ獅子ちゃん」を活用し、交通安全に関するイベントや啓発事業をPRしていく。

(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。

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。

横断歩道を渡る歩行者側から、一時停止してくれたドライバーに対して、会釈などで感謝を示す「とまってくれてありがとう運動」を実施し、横断歩道での歩行者優先の徹底を図る。

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、交通少年団等の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はじめとして、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、正しい交通ルールへの遵守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、豊田地区安全運転管理協議会（TAKK）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る講習や、いきいき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て安全に道路を通行するために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、いきいき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）高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安の有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関等と連携し、運転経歴証明書制度の周知に努める。

また、公共交通ネットワークの充実や、公共交通の利用促進に向けた取組を推進する。

（４）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いチャイルドシートの着用を周知徹底する。

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。

（５）飲酒運転の追放

飲酒運転は絶対に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。

(6) 夕暮れ時の前照灯の早めの点灯等の推進

運転者に対して、夕暮れ時から夜間にかけては、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

市内事業所の自主的な交通安全活動の活性化を図るため、豊田地区安全運転管理協議会（TAKK）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、「歩行者保護モデルカー」のステッカーを貼った車両で、「速度遵守」、「ハイビームの活用」、「歩行者優先」の3項目を実践した運転を行うことで、安全運転の牽引役を担い、交通事故防止を図る「歩行者保護モデルカー活動」を豊田警察署及びみよし商工会運輸分科会などの市内事業所と連携して実施する。

その他、市内事業所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※3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の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付け、自転車乗車用ヘルメットの着用等、自転車の安全利用に関する広報活動を強化し、周知徹底を図る。

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を呼びかける広報を推進する。

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。

さらに、令和3年に愛知県が「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定したことから、当該条例を周知し、一層の自転車の利用の安全及び適正化を図る。

※3 【デジタル式運行記録計】…車両の運行にかかる速度・時間等を自動的にメモリーカード等に記録する装置のこと。

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、豊明市、日進市、長久手市、東郷町を含めた4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。

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13台整備（うち市内に2台が配置）され、救急救命士は101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
27	267	2	337	1	17	0	35	1	285
28	286	1	343	0	16	1	38	0	289
29	277	0	331	0	22	0	42	0	267
30	236	2	278	1	16	0	38	1	224
令和元年	198	3	217	1	18	0	33	2	166
2	157	1	181	0	15	0	31	1	135

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歳以上
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	53
27	339	11	25	53	40	64	74	27	45
28	344	7	16	60	30	62	85	36	48
29	331	6	18	63	35	61	86	32	30
30	280	7	15	34	27	58	52	38	49
令和元年	220	1	10	35	17	45	51	32	29
2	182	2	0	39	11	27	33	34	36

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
平成 2	164					
7	244					
1 2	312					
1 7	383					
2 2	296	17	46	43	184	6
2 7	267	18	34	32	177	6
2 8	286	16	38	31	190	11
2 9	277	22	41	29	180	5
3 0	236	16	37	24	156	3
令和元年	198	19	33	20	125	1
2	157	15	30	10	102	0

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
平成 2	189	221	63	76	126	145	103	122	86	99
7	240	311	71	95	169	216	170	208	70	103
1 2	239	297	66	86	173	211	179	208	60	89
1 7	264	308	80	103	184	205	200	233	64	75
2 2	196	224	62	73	134	151	132	158	64	66
2 7	190	178	46	43	144	135	143	135	47	43
2 8	173	175	39	47	134	128	114	117	59	58
2 9	182	182	47	52	135	130	132	134	50	48
3 0	175	176	37	39	138	137	126	128	49	48
令和元年	148	156	32	32	116	124	101	110	47	46
2	135	135	31	36	104	99	91	89	44	46

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
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
27	22,919	19,305	42,224
28	23,193	19,528	42,721
29	23,359	19,758	43,117
30	23,485	20,047	43,532
令和元年	23,526	20,158	43,684
2	23,551	20,278	43,829

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
27	31,574	13,526	13,163	3,903	30,592	982
28	32,263	13,873	13,288	4,114	31,275	988
29	33,945	14,714	13,910	4,318	32,942	1,003
30	36,092	16,224	14,373	4,475	35,072	1,020
令和元年	35,084	15,734	13,699	4,615	34,048	1,036
2	34,414	15,665	12,996	4,740	33,401	1,013

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 6 0	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
1 2	10, 459	5, 833	3, 123	985	518
1 7	13, 836	9, 551	2, 594	1, 000	691
2 2	15, 638	11, 104	2, 703	935	896
2 7	18, 419	13, 889	2, 642	914	974
2 8	17, 735	13, 259	2, 548	950	978
2 9	17, 890	13, 418	2, 518	961	993
3 0	18, 145	13, 742	2, 430	965	1, 008
令和元年	18, 336	13, 941	2, 411	964	1, 020
2	18, 501	14, 198	2, 365	943	995

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
平成 2	62
7	77
1 2	94
1 7	108
2 2	116
2 7	121
令和 2	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	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	14,434	14,434	100.0	14,434	100.0
米野木筋生線	3,835	3,835	100.0	3,835	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（令和2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
28	250,395	207,762	83.0	249,248	99.5
29	250,661	208,228	83.1	249,514	99.5
30	251,114	209,160	83.3	249,967	99.5
令和元年	251,404	209,310	83.3	250,257	99.5
2	251,444	209,350	83.3	250,297	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
令和3年度～令和7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 (直通)

