

美濃加茂市交通安全推進計画



防災減災

第6次総合計画では、基本計画の1つに「防災・減災 もしものとき、生き残るために！」を掲げています。本計画は、その目標の実現をめざします。

美濃加茂市

目 次

第1章 計画の指針

1 計画策定の趣旨	1
2 基本目標	1
3 計画期間	1
4 計画のイメージ	2
5 基本方針	2

第2章 交通事故の現状と課題

(1) 市内の交通事故発生事故状況	3
(2) 市内の人身事故発生場所、負傷者年代別人数	3
(3) 市内の人身事故被害種別	4
(4) 市内の死亡事故状況	4
(5) 事故類型別交通事故状況	5
(6) 課題	6

第3章 行動計画(プロジェクト事業)

1 事故対策プロジェクト	7
2 道路環境整備プロジェクト	7
3 交通安全教育プロジェクト	8
4 情報共有プロジェクト	8

計画の指針

1 計画策定の趣旨

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足したことと、車両の安全性が未発達であったことから、交通事故による死傷者数は、昭和20年代後半から40年代半ばまでの間に著しく増加しました。

このため、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、岐阜県交通安全対策会議では、10次にわたる交通安全計画を策定し、昭和46年度以降、市でも交通安全計画や交通安全推進計画を策定し、関係行政機関、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を実施してきました。

その結果、近年の市内交通事故の状況を見ると、人身事故発生件数、負傷者数とも平成20年の全座席シートベルト着用義務化など道路交通法、道路交通施行令の改正により人身事故、負傷者数が減り始め、平成26年から平成30年は交通事故による人身事故発生件数は192件から97件に減少しました。

しかし、交通事故の防止は、関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策を強力に推進していかなければなりません。

そのため、引き続き様々な取り組みを推進できるよう計画期間などの見直しを行い「安全で安心できる住みよい地域社会の実現」を図り、市民、事業者および市の三者が協働して交通安全対策を推進します。

そして、令和2年度からスタートした第6次総合計画「WALKABLE CITY MINOKAMO」がめざす基本計画のひとつ、防災・減災「もしものとき、生き残るために！」のまちづくり宣言のもと、地域ぐるみで交通安全対策をすすめます。

2 基本目標

本計画の基本目標は、令和11年までの年間交通事故死者0名及び現状値から推計した年間交通事故（人身件数）の削減とします。

令和11年までの年間交通事故死者の削減目標

人数	年	平成26年	平成30年	令和11年
発生件数		4名	0名	0名(目標)

令和11年までの年間交通事故（人身事故）発生件数の削減目標

件数	年	平成26年	平成30年	令和11年
発生件数		192件	97件	75件(目標)

3 計画期間

本計画は、令和2年度から令和11年度までの10年間とします。社会情勢等の著しい変化があった場合には、必要に応じて見直すこととします。

4 計画のイメージ

- ・活動団体の既存の活動を尊重し、新たに過度の負担を求めない
- ・具体的な活動目標としてプロジェクト事業を策定
- ・市民・事業者・市の3者の協働により、プロジェクト事業を推進

5 基本方針

(1) 交通事故原因の除去

交通事故の原因を調査し、その対策として、

- ① 事故多発場所の改良を関係機関に行うよう働きかける
- ② 道路環境の改善（白線など）

(2) 交通安全思想の普及・徹底

現代社会においては、弱い立場にあるものへの配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通では、自動車と比べて弱い立場にある歩行者、自転車の安全を、また全ての交通において高齢者、こども等の交通弱者の安全を確保することが必要である。このような交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく

(3) 情報の共有・啓発

交通安全に関する情報を警察だけでなく市民、事業者、市や関連機関が共有し、交通安全意識を高めること

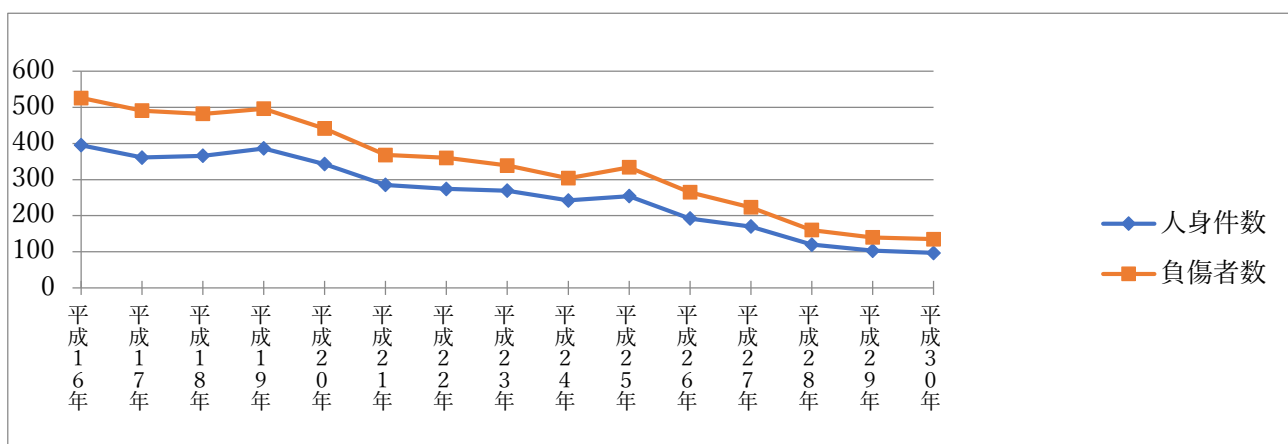
交通事故の現状と課題

(1) 市内の交通事故発生状況

本市における人身事故の発生件数は、市民や警察による積極的な交通安全活動により、平成19年から大きく減少しています。死亡事故におきましては、平成26年に4人の方が亡くなっていますが、平成27年からは1人か0人を繰り返し推移しています。

平成30年の人身事故発生件数は97件であり、岐阜県内42市町村中14番目、人口千人当たり17番目に悪い順位となっています。このような中、毎日のように新聞報道される交通事故は憂慮される事態です。

人身事故件数の概要



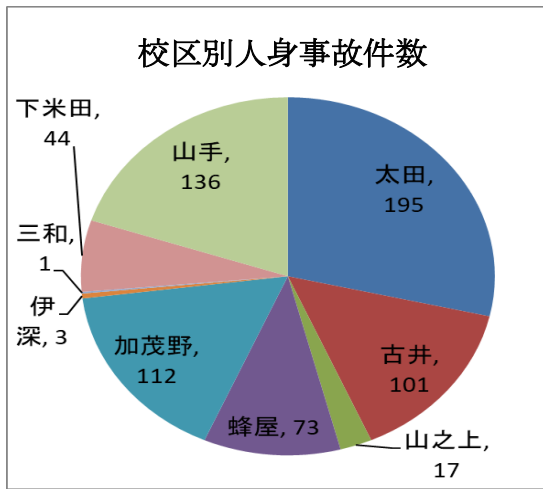
近年の交通事故発生状況

	人身件数	死者数	負傷者数	交通弱者					
				歩行者			自転車		
				死者数	負傷者数	死傷者に占める率	死者数	負傷者数	死傷者に占める率
H26	192	4	265	1	16	6.3%	1	24	9.3%
H27	170	0	223	0	15	6.7%	0	20	9.0%
H28	120	1	160	1	17	11.2%	0	13	8.1%
H29	103	1	140	1	20	14.9%	0	17	12.1%
H30	97	0	135	0	11	8.1%	0	14	10.4%

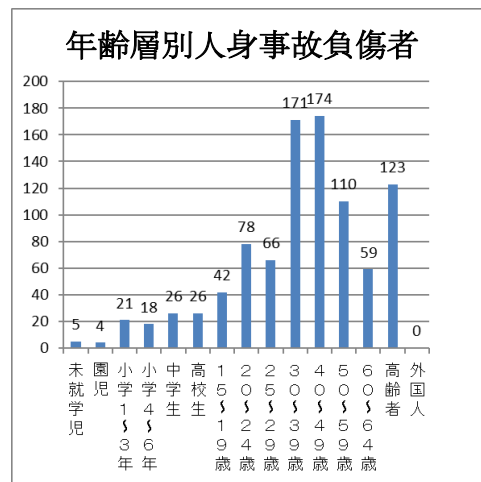
(2) 市内の人身事故発生場所、負傷者年代別人数

市内の小中学校区別の状況から、太田、山手、加茂野、古井において人口、交通量の多い地域に交通事故が多く発生しています(資料①)。また30代から40代で人身事故により多く負傷しています(資料②)。また高齢者の割合も高くなっています。

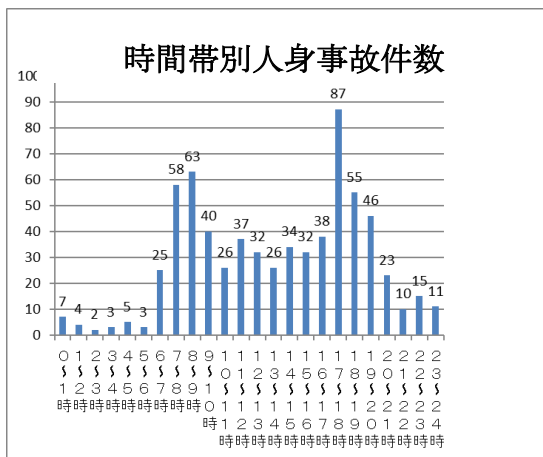
時間帯別人身事故件数では、7時～9時の通勤、17時～18時の帰宅時間に多く、学校の登下校時間にも重なっています(資料③)。



【総数：682 件】平成26年～30年の合計 資料①



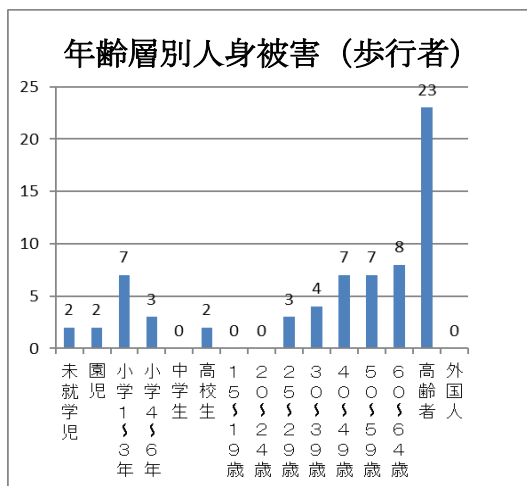
【総数：923 人】平成26年～30年の合計 資料②



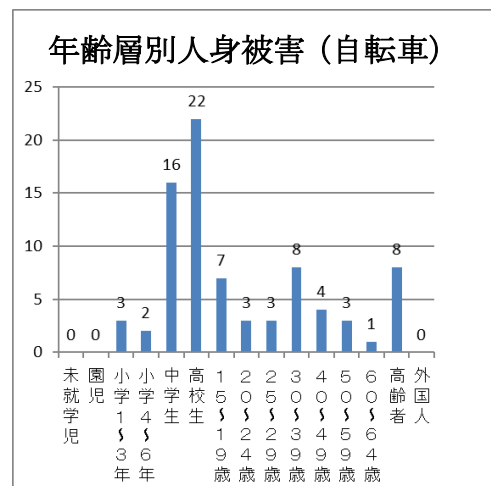
【総数：682 件】平成26年～30年の合計 資料③

(3) 市内の人身事故被害種別

交通弱者の被害状況は、歩行者では高齢者が多く（資料④）、自転車では移動手段として使用が多い中高生と、高齢者も多くなっています（資料⑤）。



【総数：68 人】平成 26 年～30 年の合計 資料④

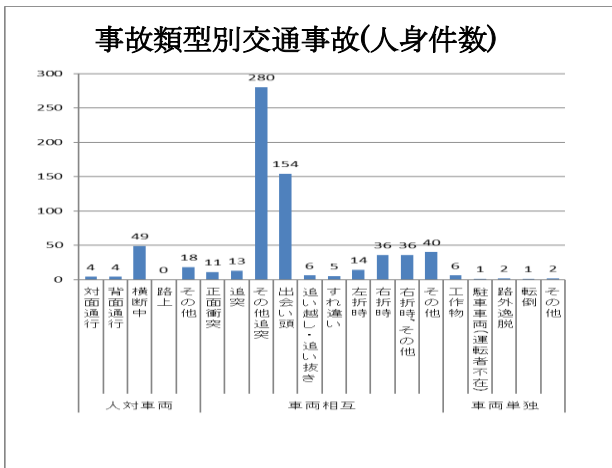


【総数：80 人】平成 26 年～30 年の合計 資料⑤

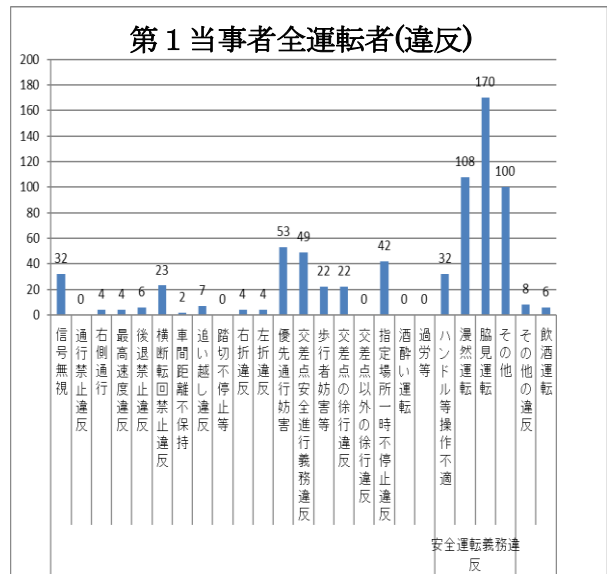
(4) 市内の死亡事故状況

死亡事故に関しては、各校区において発生しています（資料⑥）。交通弱者の死者では、歩行者、自転車ともに高齢者が被害者となっています（資料⑦⑧）。

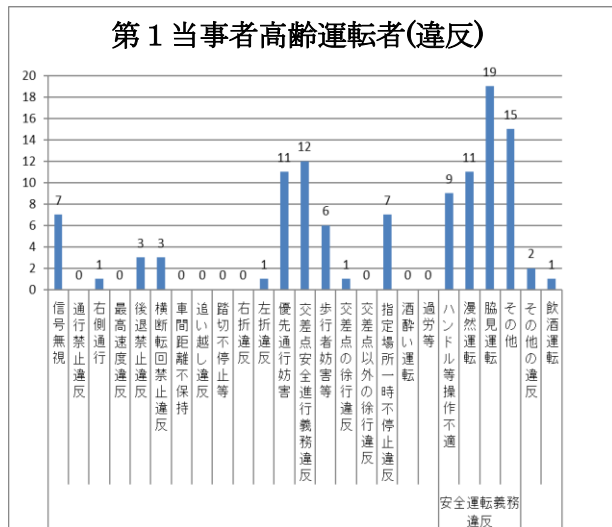
時間帯別においては、17時～21時の薄暮から夜間に多く発生しています（資料⑨）。



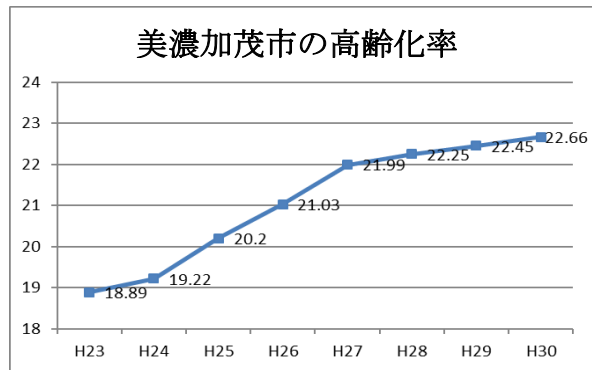
【総数：682件】平成26年～30年の合計 資料⑩



【総数：698人】平成26年～30年の合計 資料⑪



【総数：109人】平成26年～30年の合計 資料⑫



高齢福祉課より提供：65歳以上人口の割合 (%)

(6) 課題

- ①太田、古井、山手、加茂野小校区のような人口が多い校区に交通事故が多く発生
- ②自動車の運転に慣れた年代の人身事故負傷者が多く、高齢者も増加しています
- ③死亡事故は歩行者、自転車が多く、事故被害者は高齢者が占めています
- ④自転車人身事故は特に中高生が多い
- ⑤通勤通学時間帯に人身事故が多く、死亡事故は17～21時の薄暮から夜間に発生している
- ⑥事故類型では、その他追突と出会い頭が多い
- ⑦高齢運転者の事故原因では、脇見運転や交差点安全進行義務違反が多い
- ⑧高齢運転者は、周りの状況の把握や対応ができていません
- ⑨高齢化に伴い高齢者の割合が今後増加し、高齢者の被害増加が懸念されます
- ⑩交通事故から子どもを守る必要があります

これらを踏まえて次の行動計画を推進します

行動計画(プロジェクト事業)

「安全で安心できるまち」の実現をめざし、交通安全対策を図るために、次の4つの具体的な行動計画(プロジェクト事業)を推進します。

プロジェクト名	事故対策プロジェクト	
事業概要	死亡、重傷事故が発生した場所について、関係機関等と一緒に事故原因を調査したうえで、再発防止対策を検討し、道路管理者等関係機関への改善要望等により、事故の再発防止を図ります。	
現状・課題	交通量の多い基幹道路、交差点内での追突事故などの脇見、漫然運転が原因の事故が多い。	
今後の取り組み (実施方法)	関係機関と交通事故現場の現地確認により事故原因を調査し、事故原因の対策を図ります。	
事業の効果	事故原因を調査し、対策を講ずることで人身事故を抑制することができ、安全で安心できる社会の実現に寄与します。	
指標：人身事故発生件数	現状 (H30)	目標 (R11)
	97 件	75 件

プロジェクト名	道路安全環境整備プロジェクト	
事業概要	事故対策プロジェクトの検討結果や自治会要望等により、市で対応可能な環境整備を検討し、道路の安全環境整備を図ります。	
現状・課題	白線、路面着色、ガードレール、カーブミラー、法定外看板(注意喚起)の交通安全施設等の劣化、不足があります。	
今後の取り組み (実施方法)	自治会(市民)、事業所、市等による交通安全施設の危険箇所、劣化、不足等の施設点検整備。	
事業の効果	交通安全施設の環境整備をすることにより、事故原因の多くを占める、その他追突事故の発生を抑制します。	
指標：追突人身事故の 発生件数	現状 (H30)	目標 (R11)
	39 件	20 件

プロジェクト名	交通安全教育プロジェクト	
事業概要	地域、学校、PTA、健寿会、警察、市が協力し、交通事故、特に子どもと高齢者が関わる事故の抑止に努めます。	
現状・課題	市内で発生する交通事故では高齢者の被害が多く、交通弱者を守るため交通法規の順守が必要です。	
今後の取り組み (実施方法)	未就学児や小学生への交通安全教室、出前講座、高齢者大学校、法令講習会を開催し、交通安全教育を推進します。また、公共交通機関の利用をPRし、マイカーからの転換を図り、高齢者に対しては運転免許証の自主返納を促します。	
事業の効果	交通安全教育をとおして交通法規の知識を正しく得ることにより、交通弱者事故発生を抑止につなげます。	
指標：子どもと高齢者の 死傷者合計人数 (子ども+高齢者)	現状 (H30)	目標 (R11)
	32人 (9人+23人)	20人

プロジェクト名	情報共有プロジェクト	
事業概要	交通安全に関する情報を発信し、市民への啓発と事故防止を図ります。	
現状・課題	現在、交通安全情報を自治会回覧等で発信していますが、さらに多くの情報を市民に提供する必要があります。	
今後の取り組み (実施方法)	交通安全情報の一斉メール、公式ホームページや広報誌による情報提供、警察・ボランティア・地域の連携強化をしていきます。また交通安全運動、街頭啓発活動等の交通安全行事を通してメール会員を増やします。	
事業の効果	情報を素早く知ることにより、市民自身が交通安全に対する意識の高揚を図ることにより、自ら事故防止の行動につなげるものとなります。	
指標：一斉メール登録者 (生活安全情報)	現状 (H30)	目標 (R11)
	7,286人	10,000人