

第10次

岡崎市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

岡崎市交通安全対策会議

岡 崎 市

はじめに

この計画は、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定を契機として、市内における交通事故の防止を図るための指針として策定するものです。

第10次交通安全基本計画（国が策定）は平成28年度から平成32年度までの国、県、市町村における陸上交通全般にわたる安全について、今後5年間における対策の大綱を定め、国民に示したもので各関係機関及び市民が中心となり、諸施策を推進しながら交通事故防止を図っていくものです。

本市においてもこれらの上位計画と整合を図りながら、本市の置かれた交通時勢等に対応した「岡崎市交通安全計画」を策定してまいりました。

計画の主な内容は「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」などで、主な対策としては高齢者の交通安全対策、交通安全啓発等が中心です。人命尊重の理念から人優先の交通安全思想をもとに交通事故がもたらす大きな社会的な損失を勘案し、交通事故のない社会ができることを目指していくものです。

これらを踏まえ、今後さらに、カーブミラーや区画線の設置などの交通安全施設の整備促進や交通安全意識を向上させるためのキャンペーンや交通安全教室などを開催し、事故防止に努めてまいりますが、交通事故の防止は、地域、事業者、関係機関を始め市民一人ひとりが常に意識し、交通ルールを守ることが求められます。

尊い命を一瞬で奪う交通事故の減少を強力に推進するため、講ずるべき交通安全施策の大綱を定めた「第10次岡崎市交通安全計画」を策定し、事故のない安全で安心な地域社会の実現を図ります。

平成28年12月

岡崎市交通安全対策会議会長
岡崎市長 内田 康 宏

目 次

I	基本構想	
1	計画の基本方針	1
2	交通事故発生の推移	1
3	交通安全対策を考える視点	3
4	計画における目標の設定	4
II	講じようとする施策	
	第1節 道路交通環境の整備	
1	生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	5
2	幹線道路における交通安全対策の推進	6
3	自転車利用環境の総合的整備	8
4	災害に備えた道路交通環境の整備	8
5	総合的な駐車対策の推進	8
6	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
	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	10
2	効果的な交通安全教育の推進	12
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
4	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	15
5	市民の参加・協働の推進	15
	第3節 道路交通秩序の維持	
1	交通の指導取締りの強化等	16
2	暴走族対策の強化	16
	第4節 救助・救急活動の充実	
1	救助・救急体制の整備	17
2	救急医療体制の整備	18
	第5節 交通事故相談等の推進	
1	交通事故相談活動の推進	18
	第6節 調査研究の充実	
1	道路交通の安全に関する調査研究の推進	19
2	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実	19
	第7節 踏切道の安全	
1	踏切道の統廃合の促進	19
2	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	20
	第8節 実施の推進に向けての基本的な考え方	
1	P D C Aサイクルによる計画の適切な進行管理	20

Ⅲ 参考資料

○表 1	年齢層別・当事者別交通事故死者の推移	21
○表 2	歩行者事故の推移	22
○表 3	自転車事故の推移	23
○表 4	こども事故の推移	24
○表 5	高齢者事故の推移	25
○表 6	交差点事故の推移	26
○表 7	道路形状別事故の推移	27

I 基本構想

1 計画の基本方針

本格的な超高齢社会の進展というかつて経験したことのない新たな時代を迎え、また、厳しい経済・雇用環境が続く中で、これらの大きな環境の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、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極めて重要である。

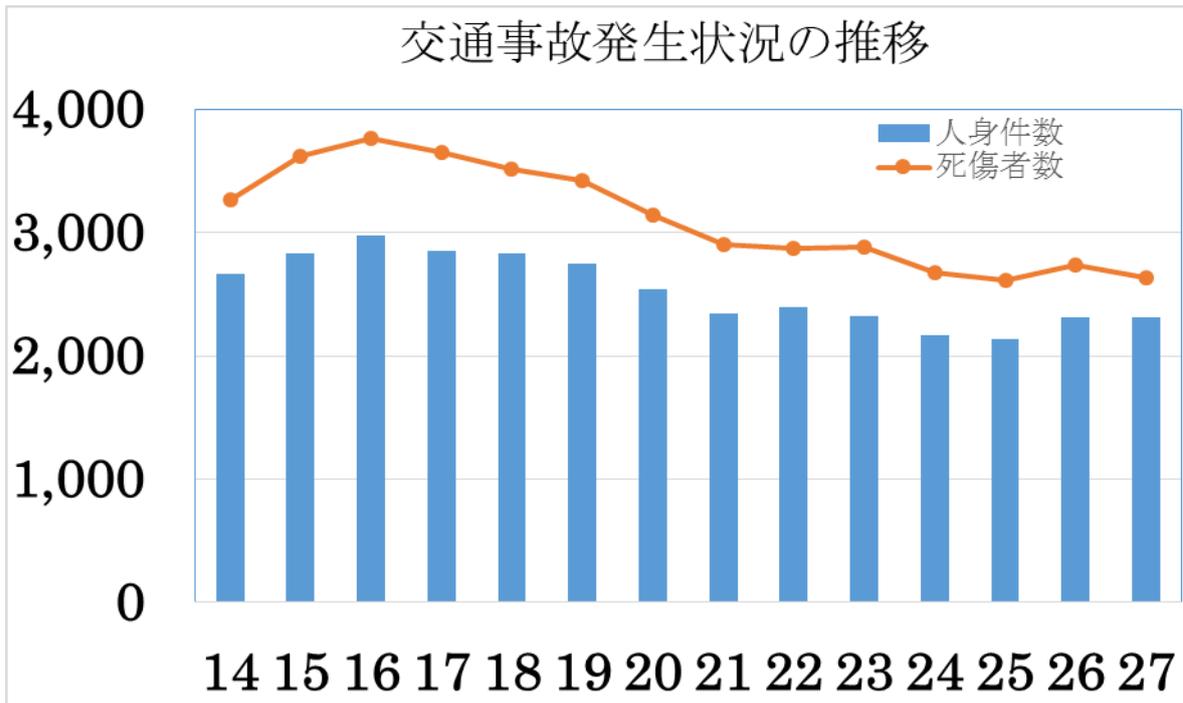
また、交通事故による被害者数が、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会の実現を図っていくための重要な要素であり、更なる対策の実施が必要である。

このため、第 10 次岡崎市交通安全計画では、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、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、究極的には交通事故のない社会を目標とした上、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていく。

2 交通事故発生の推移

本市の交通事故死傷者数は平成 7 年以降増加を続けていたが、平成 16 年の 3,761 人をピークに、平成 17 年以降、減少傾向である。また、交通事故死者数は、10 年前（平成 18 年：24 人）から概ね右肩下がりで推移している。

図表1



年別	人身件数	死傷者数	死者数	重傷者数	軽傷者数
14	2,662	3,269	15	74	3,180
15	2,828	3,625	30	109	3,486
16	2,978	3,761	23	67	3,671
17	2,858	3,650	11	67	3,572
18	2,836	3,515	24	49	3,442
19	2,752	3,422	22	103	3,297
20	2,542	3,148	9	80	3,059
21	2,343	2,905	22	55	2,828
22	2,392	2,875	14	98	2,763
23	2,327	2,881	16	92	2,773
24	2,170	2,680	16	78	2,586
25	2,140	2,618	8	76	2,534
26	2,317	2,743	12	42	2,689
27	2,310	2,640	9	37	2,594

3 交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死傷者数が減少してきていることから、これまでの岡崎市交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢等の変化に対応し、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策を推進する。このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③道路交通秩序の維持、④救助・救急活動の充実、⑤交通事故相談等の推進、⑥調査研究の充実、⑦踏切道の安全を7本の柱とし、交通安全対策を実施する。

その際、次の(1)及び(2)の対策に係る視点を重視して対策の推進を図るものとする。

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

ア 高齢者及び子どもの安全確保

本市において、交通事故死者数における高齢者の割合が約5割を占め、年齢層別の人口割合が約21%であることからみても愛知県同様に他の年代に比べて発生割合が高い。そのため、高齢者が安全で安心して外出したり、移動したりできるような交通社会の形成のため、多様な高齢者の実態を踏まえたきめの細かい総合的な交通安全対策を一層推進する必要がある。

また、少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを生み育てられる社会環境を実現するため、子どもを交通事故から守る観点での交通安全対策の強化が求められる。このため、通学路等における歩道等の安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

イ 歩行者・自転車利用者の安全確保

安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において安全な歩行空間の確保を一層積極的に推進する必要がある。

また、自転車利用者は、被害者となる場合と加害者となる場合があることから、それぞれの対策を講じる必要があり、自転車の安全利用を促進するためには、自転車利用者が自動車や歩行者と共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

さらに、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分なことや、運転免許証保有者が自動車の運転時に比べてルールやマナーに違反することが多いことから、交通安全教育及び法令遵守の指導を徹底する必要がある。

ウ 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路において、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を防止するなど、総合的な対策を一層積極的に推進する必要がある。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討

や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題である。

また、幹線道路における対策については、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い区間を明確にし、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、対策完了後の効果を評価しながら効果的な対策を一層推進する必要がある。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

ア 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次岡崎市交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

イ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民の交通安全対策に対する関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的な参加を呼びかけ、市民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

ウ 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合に速やかな救助・救急を行うシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの普及、啓発に取り組んでいく。

4 計画における目標の設定

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、本計画における最優先の目標は、交通事故死者数を一人でも多く減らすことであり、交通事故全体の総量抑制に積極的に取組を図ることにより、平成32年までに、交通事故による年間の24時間死者数を8人以下及び年間の死傷者数を1,800人以下に抑制することを目指す。

Ⅱ 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 生活道路等における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、幹線道路へ自動車交通を転換させるとともに、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して利用できるネットワーク空間を整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標識板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を進める。さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効率的・効果的に対策を実施する。

（安全安心課、道路維持課、岡崎警察署）

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、通学路交通安全プログラムに基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラード※の活用 の効果を検討し、当該結果を踏まえて、必要に応じて設置を推進する。

※ライジングボラード：円筒形のボラード（車止め）が機械式で昇降するもの
（安全安心課、道路維持課、教育委員会、岡崎警察署）

（3）高齢者、障がい者に対する歩行空間等の整備

ア 高齢者や障がい者等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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなる安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ 横断歩道、バス停留所付近、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りやその防止に向けた広報・啓発活動を実施する。

（安全安心課、長寿課、障がい福祉課、交通政策室、道路維持課、岡崎警察署）

2 幹線道路における交通安全対策の推進

（1）事故危険箇所対策の推進

道路における事故対策は交通安全対策部署、道路管理者、警察、地域等が一体となって推進しなければなりません。公安委員会の所管となる信号機や横断歩道等の整備、交通安全対策部署や道路管理者が所管する歩道等の整備や交差点改良、カラー舗装やガードレールの設置などを実施し事故抑止を図ります。

（安全安心課、道路維持課、道路建設課、岡崎警察署）

（2）重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等の事故発生要因について調査するとともに、事故要因に即した必要な対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

（安全安心課、岡崎警察署）

(3) 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路から居住地域内道路に至る道路網を体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進する。

また、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(安全安心課、道路維持課、道路建設課)

(4) 改良による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による道路交通環境の整備を推進する。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道等の設置などの道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を推進する。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通安全の確保に繋がることから、交通流の実態を踏まえつつ、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ 商業系地区等における歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即し、幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進する。

オ 鉄道駅周辺等において、交通結節機能の充実や歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、駅前広場等の総合的な整備を図る。

カ 歴史的まちなみや史跡等の優れた歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路等の整備を体系的に推進する。

(安全安心課、都市計画課、交通政策室、拠点整備課、市街地整備課、道路維持課、道路建設課)

(5) 交通安全施設等の高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通安全を確保するため、道路標識の高輝度化や高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

(安全安心課、道路維持課、道路建設課、岡崎警察署)

3 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車利用環境の創出

幹線道路等における歩行者、自転車及び自動車の通行空間を明確にするとともに、歩道と自転車道のネットワーク化を図ることにより、安全で快適な道路空間を整備する。

(交通政策室、道路維持課、道路建設課、岡崎警察署)

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、道路管理者、警察等と適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去を図る。

(安全安心課)

4 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合は、安全で安心な生活を支える道路交通の確保が非常に重要であり、東海地震・東南海地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、大規模地震の発生時において、被災地の救護活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等を確保するため、高規格幹線道路等の整備に関する事業支援や市で防災上重要と位置づけた既設橋梁等の耐震対策事業を推進する。

(防災危機管理課、道路維持課、道路建設課)

(2) 災害発生時における交通情報提供

災害発生時において、道路の被災状況を迅速かつ的確に収集・分析し、道路利用者等への情報提供に努めるとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(防災危機管理課、安全安心課、道路維持課、岡崎警察署)

5 総合的な駐車対策の推進

(1) 駐車規制の推進

より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等に時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等に応じたきめ細かい駐車規制を推進する。

(岡崎警察署)

(2) 駐車場等の整備

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、

次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

ア 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、計画的、総合的な駐車対策を推進する。

イ 岡崎市駐車施設条例（昭和 46 年岡崎市条例第 39 号）により、大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付けるとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、郊外からの過剰な自動車流入を抑制し、都心部での交通のふくそうを回避するため、パークアンドライドなどの普及のため環境整備を促進する。

（都市計画課、交通政策室）

（3）違法駐車防止気運の醸成及び高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民参加・共働型の活動を推進し、違法駐車防止気運の醸成及び高揚を図る。

（安全安心課、岡崎警察署）

6 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（1）道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物を設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握に努め、関係機関が連携し、道路管理者による管理権に基づく撤去を推進し、特に市街地について重点的にその是正を図る。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、沿道住民等に対し不法占有等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、道路ふれあい月間等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として、電線共同溝等の整備を推進する。

（都市計画課、道路維持課、岡崎警察署）

（2）積雪・凍結における安全の確保

寒冷地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を推進する。

（道路維持課）

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

(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、交通マナーを学びながら日常生活において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させることを目標とする。

幼稚園・保育園では家庭及び関係機関・団体等と連携・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捉えて、基本的な交通ルールを守り、危険から身を守る実践的で判りやすい交通安全教育を計画的・継続的に行うとともに、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習等の実施に努める。また、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の幼児交通安全クラブ等の活性化とクラブ指導者の資質の向上を図る。

(安全安心課、保育課、岡崎警察署)

(2) 児童に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教育は、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の必要な技能と知識を習得させながら道路及び交通の状況に応じて、安全に道路が通行できるように危険の予測を行い、回避して安全に通行する意識と能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車及び乗り物の安全利用、危険の予測と回避、交通ルールやマナー、基本的な道路標識等についての交通安全教育を実施し、指導書などを作成・配布するとともに交通安全教室等交通安全教育の推進を図る。さらに、交通ボランティアによる通学路における通学時の安全な行動の指導、保護者を対象とした講習会などを実施し、指導者の指導力の向上に努める。

(安全安心課、教育委員会、岡崎警察署)

(3) 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、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、道路を通行する場合は自己の安全確保とともに他の人々の安全にも配慮できることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育全体を通じて歩行者としての心得、自転車の安全利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、道路標識の意味、交通事故の原因、応急手当等について交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、中学生に対

する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(安全安心課、教育委員会、岡崎警察署)

(4) 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における必要な事柄は特に、自転車等の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能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、責任を持って行動することができる社会人を育成することを目標とする。

自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測、運転者の責任、応急手当について学ばせ、さらに理解を求めるとともに備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、関係機関・団体と連携し、安全意識の高揚と実践力の向上を含めた実践的な交通安全教育の推進を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

(5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転確保の観点から免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育を充実させる。特に、免許取得後の教育が必要不可欠であり、運転者としての社会的責任を自覚、安全運転に必要な技能及び技術、交通事故に起因する被害者・加害者の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図る。

自動車の使用者に対しては、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所内における安全を徹底し、事故防止のための活動を促進する。

(安全安心課、岡崎警察署)

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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ぶ影響を理解させるとともに、高齢者の事故の実態や特性、交通状況に応じて安全に道路を通行するための技能及び交通ルールを学ばせる。

各学区の老人クラブ等高齢者を対象に実施している交通安全教室への参加促進、受講機会の無い高齢者を対象にした家庭訪問による個別指導を行う。高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。高齢者の自発性を促すためには交通安全教室を開き、高齢者の事故実態に応じた個別具体的な指導を行いながら反射材等の交通安全用品の普及に努める。

さらに、高齢者自身の交通安全意識の高揚を図るため、高齢者自転車教室の実施等を通じながら交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

(安全安心課、長寿課、岡崎警察署)

(7) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対する交通安全教育は、障がい者に、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、障がいの程度に応じたきめ細かい教育を推進する。また、福祉ボランティア等の団体と連携し障がいの種類に応じ、地域単位での教育に努める。

(安全安心課、障がい福祉課、岡崎警察署)

(8) 外国人に対する交通安全教育

平成20年のリーマンショック以降減少してきた外国人人口が、平成27年5月より緩やかに増加傾向に転じ、かつ多国籍化が進んできたことから、外国人に対して日本の交通法令やマナーの周知を図ることは、依然として必要なことである。このため、外国人に対し日本の交通ルールに関する知識の普及を図るため、外国人向けの交通安全教室を実施するとともに、外国人向け啓発チラシ等の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

(安全安心課、国際課、岡崎警察署)

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能や知識を習得し、その必要性を理解できるよう参加・体験・実践型の教育方法を積極的に推進する。

交通安全は家庭、学校、職場、地域の場で、それぞれの立場で行えるよう関係団体の連携と相互の情報の共有を図る。このため、インターネットを活用したネットワークの構築など機関・団体は交通安全教育情報を提供し、家庭、学校、地域、職場単位で交通安全教育を進める。また、交通安全教育指導者の育成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行う等効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(安全安心課、教育委員会、岡崎警察署)

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

交通事故を防止するためには、市民一人ひとりが交通安全意識を高めることが大切であり、岡崎市交通安全推進協議会が中心となって構成機関・団体と連携を図り、交通ルール及びマナーを守る運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点項目としては、高齢者及び子どもの交通事故防止、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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等とするが、交通情勢・交通事故情勢に応じ、必要により本市の実情を勘案した事項を展開する。

また、交通安全運動の実施においては、事前に運動の趣旨、実施期間等各種広報

媒体を使い広く市民に周知し、事故実態、市民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体やボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進する。

(安全安心課、岡崎警察署)

(2) 交差点事故を防止するための啓発活動等の推進

交通事故多発交差点や交差点事故の実態、特徴等を広く周知するなど各種啓発活動等を推進することで、交差点事故防止のための交通安全知識の普及と交通安全意識の向上を図る。

ア 道路横断中の交通事故防止のため、歩行者が道路を横断するときは、ドライバーからよく見えるように手を挙げ（ハンド・アップ）感謝の気持ちを表し横断する。

また、ドライバーは歩行者に思いやりの気持ちを持って停車し、運転者と歩行者がお互いを尊重し、温かい思いやりの輪が広がるような行動を「ハンド・アップ運動」として推進し、各種の行事、啓発活動等を通じて普及・浸透を図る。

イ 交差点事故の防止や思いやり意識の向上を図るために、自動車、自転車利用者が特に心がける運転行動を啓発するため「交通安全スリーS運動」を展開する。

S t o p（ストップ） 一信号遵守、一時停止、飲酒運転の根絶

S l o w（スロー） 一交差点の徐行・減速運転、高齢者・子ども接近時の減速運転

S m a r t（スマート） 一交通ルールの遵守、シートベルト着用の徹底

ウ 参加体験型の交通安全教室等については、安全な横断方法を体験学習できる装置（シミュレーター）等を活用し、交差点事故の発生状況や防止対策について説明し理解を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

(3) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗車中の交通事故や自転車による危険行為を防止するため、警察等とも連携して「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）に基づき、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面があり、十分な自覚及び責任が求められることから、こうした意識の啓発を自転車利用者が加害者となった事件事例を活用した講習を実施し、自転車の歩道通行時におけるルールを周知する。

夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯徹底と自転車側面等への反射材用品の取付けを促進する。

幼児・児童の乗車用ヘルメットについても、様々な機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用、幼児用座席におけるベルトの着用による被害軽減効果について広報・周知し、着用の徹底を図る。

(安全安心課、教育委員会、岡崎警察署)

(4) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

シートベルト着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の徹底を図る。このため、シートベルト・チャイルドシートの日(毎月20日)及び着用徹底強化旬間(2月11日～20日、6月11日～20日、11月11日～20日)などを利用して、積極的に、広報啓発を行い、正しい着用の徹底を図る。

チャイルドシートの着用については、未着用での運転が見受けられるため、着用の徹底と子どもの成長に応じたシート(乳児用、幼児用、学童用)の正しい着用方法について保護者に対して周知する。

(安全安心課、岡崎警察署)

(5) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報活動を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動、運転代行サービスの普及啓発に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを推進する。

関係機関や団体等と連携を強化し、「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。)」を始め、飲酒運転根絶の日(毎月第4金曜日)、飲酒運転根絶強調月間(12月)等において、飲酒運転根絶の気運をより一層高めるためのキャンペーンや広報啓発活動を実施する。

(安全安心課、岡崎警察署)

(6) 反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果の期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について街頭キャンペーン、交通安全教室を実施する。

また、運転者の視界を確保するとともに相手に存在をいち早く知らせるためのライト・オン運動(夕暮れ時の早め点灯運動)を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

(7) 効果的な広報の実施

交通安全を推進するため、市政だより、市ホームページ、新聞、ラジオ等のメディアを活用した効果的な広報を実施する。

家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーン等を積極的に実施し、高齢者の交通事故防止、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用・使用の徹底、飲酒運転の根絶、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車防止等を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

(8) その他の普及啓発運動の推進

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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、他の年齢層に対しては、高齢者の特性を理解させると共に、高齢運転者標識(高齢者マーク)を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

また、薄暮時の危険性に鑑み、自動車の前照灯の早め点灯を推奨するため、市民運動として月毎に点灯時間の目安を示し、早めの前照灯点灯を促す「ライト・オン運動」を積極的に推進する。

さらに、市民に対し交通事故の発生実態を周知し、交通安全意識を高めることができるよう市のホームページにおける交通安全情報の提供に努める。

(安全安心課、岡崎警察署)

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び、諸行事に対する援助並びに資料の提供活動を充実させる等、その主体的活動が積極的になされるよう努める。

また、市内の岡崎地区交通安全指導員連絡会議、岡崎警察署管内交通少年団連合指導育成協議会、幼児交通安全クラブによる交通安全活動を今後も支援する。

(安全安心課、岡崎警察署)

5 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識を高めることが重要です。

このため、交通安全の推進に際しては、行政、関係団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域実態に即した身近な活動を推進するなど、市民の参加が大きな原動力となります。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者など地域と行政が協力して「ヒヤリマップ」を作成する活動や交通安全総点検等住民が積極的に参加できる仕組みをつくるなどの交通安全対策を推進する。

(安全安心課、岡崎警察署)

第3節 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締りの強化等

(1) 効果的な指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに交通事故多発路線等における効果的な交通指導取締りを実施する。

ア 交通事故に直結する悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導取締活動を強化するとともに、飲酒運転、速度違反、信号無視、指定場所一時不停止、横断歩行者妨害等の交差点関連違反等の重大事故に直結する悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転については重大な事故の要因ともなることから、発生実態に基づいた取締りにより道路交通の場から不適格者を早期に排除するとともに、飲酒運転の根絶に向けた啓発活動を強化する。

イ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道を通行する歩行者に危険を及ぼす行為に対しては積極的に指導警告を行い、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては、交通切符により検挙する。

(岡崎警察署)

2 暴走族対策の強化

(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揚させるため、「暴走族等の追放の促進に関する条例」(平成14年愛知県条例第60号)を積極的に運用するとともに、報道機関、車両販売店等の理解と協力を求め、資料提供などの広報活動を積極的に行う。

(安全安心課、教育委員会、岡崎警察署)

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、管理の徹底を図り、暴走族を集めさせないため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・団体が連携を強化し、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。

(岡崎警察署)

(3) 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び取締り用装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行

為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて暴走族グループの解体・補導を積極的に行うなど、暴走族に対する取締りの強化を図る。

(岡崎警察署)

第4節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増加及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備を図り、救助活動の円滑な実施に努める。

(消防本部)

(2) 救助・集団救急事故体制の整備

多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、相互応援体制及び連絡体制の整備、救護訓練の実施、災害派遣医療チーム（DMA T※）の活用等、救助・集団救急事故体制を推進する。

※DMAT : Disaster Medical Assistance Team

(岡崎市民病院、消防本部)

(3) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

ア 交通事故現場に居合わせた人による応急手当が確実に実施されるよう、応急手当指導者による自動体外式除細動器（AED※）の使用を含めた救命講習を中心に、救急知識と技術の普及に努める。

イ 指導資料の作成・配布・講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

ウ 応急手当指導者の育成強化を図っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

※AED : Automated External Defibrillator

(消防本部)

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

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、救急救命士が行う気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示または指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員が行う応急処置等の質を確保するため、メディカルコントロール体制の充実を図る。

(岡崎市民病院、消防本部)

(5) 救助・救急資機材の整備の推進

救助工作車、高度救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことが出来るように高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

(消防本部)

(6) ドクターカーによる救急業務の推進

交通事故による外傷に対してドクターカーで現場に医師が一刻も早く駆け付け、救急隊と連携して救命治療を開始することで、傷病者の病態悪化の防止と救命率の向上を図るため、ドクターカーの運用を推進する。

(岡崎市民病院、消防本部)

(7) ヘリコプターによる救急業務の推進

交通事故等で発生した重篤な負傷者を、ヘリコプターにより早期に高度処置が可能な病院へ搬送するため、ドクターヘリ、防災ヘリコプター等の活用を推進する。

(消防本部)

(8) 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・技術等の向上を図り、教育訓練の充実を推進する。

(消防本部)

2 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期（第1次）救急医療体制として「休日・夜間診療所及び在宅当番医制」、入院又は緊急手術を要する救急患者の医療を担当する第2次救急医療体制として「病院群輪番制」、重篤救急患者の救命医療を担当する第3次救急医療体制として「救命救急センター」の一層の充実を図る。

また、常に救急医療機関と消防機関とが連携を取り、協力体制の充実を図る。合わせて救急医療に関する医師・看護師等の教育・研修を充実させる。

(保健総務課)

第5節 交通事故相談等の推進

1 交通事故相談活動の推進

交通事故被害者等市民からの相談に適切に対応するため、相談員の資質向上に努め、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

(市民協働推進課)

第6節 調査研究の充実

1 道路交通の安全に関する調査研究の推進

(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応し、高齢者が安全で安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

(安全安心課、岡崎警察署)

(2) 交通安全対策の評価・分析の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果について、客観的な事前評価、事後評価を実施するとともに、評価を効率的に行うためのデータ収集・分析等の充実を図る。

また、交通事故に関して統計学的な分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的な交通安全対策の検討等に資するため、人、道路・車両について総合的な観点からの事故分析の充実を図る。

さらに、市民に対し交通事故調査・分析に係る情報を積極的に提供することにより、交通安全に対する市民意識の高揚を図る。

(安全安心課、岡崎警察署)

第7節 踏切道の安全

1 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進める。

(都市計画課、道路維持課)

2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（ICT）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進める。併せて、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。

(安全安心課、岡崎警察署)

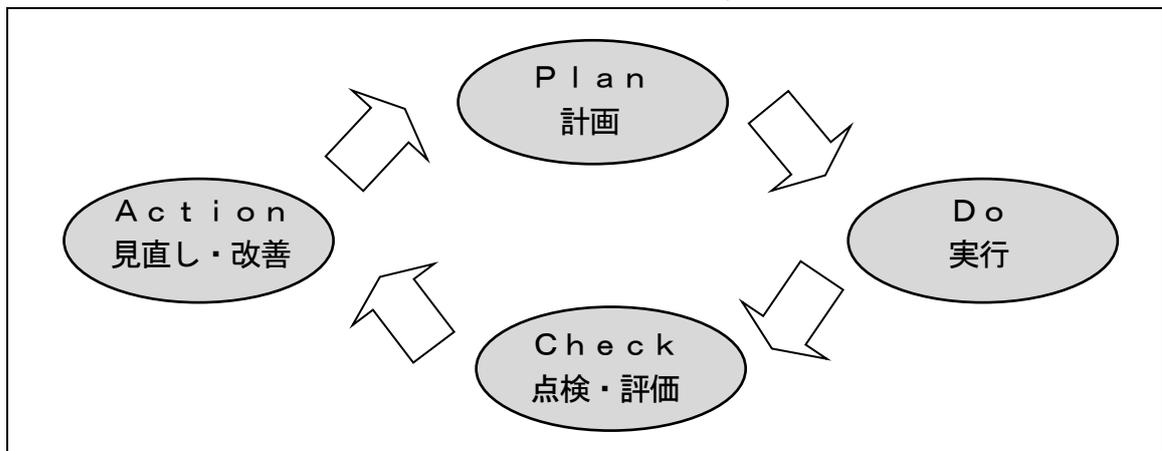
第8節 実施の推進に向けての基本的な考え方

1 PDCAサイクルによる計画の適切な進行管理

本計画のより効果的に実現していくためには、適切な計画の進行管理が不可欠です。そのため、本計画の取組みが、計画通り実施されているか、実施したがどのような効果を発揮したのか、しなかったのか、またその要因を分析し、適切に改善していく必要があります。

このような計画の進行管理を、PDCA（Plan：計画、Do：実行、Check：点検・評価、Action：見直し・改善）の評価サイクルに即して、行います。

PDCAによる計画の進行管理



(安全安心課)

III 参 考 资 料

表1 年齢層別・当事者別交通事故死者の推移

○年齢層別

愛知県

区分		23年	24年	25年	26年	27年
高齢者	死者数	143	123	118	123	122
	構成率	52%	52%	54%	60%	57%
一般	死者数	92	82	79	64	73
	構成率	33%	35%	36%	31%	34%
若者	死者数	34	26	17	16	14
	構成率	12%	11%	8%	8%	7%
子ども	死者数	7	4	5	1	4
	構成率	3%	2%	2%	0%	2%
総合計		276	235	219	204	213
		100%	100%	100%	100%	100%

岡崎市

区分		23年	24年	25年	26年	27年
高齢者	死者数	9	7	4	7	6
	構成率	56%	44%	50%	58%	67%
一般	死者数	6	6	3	4	2
	構成率	38%	38%	38%	33%	22%
若者	死者数	1	2	1	0	1
	構成率	6%	13%	13%	0%	11%
子ども	死者数	0	1	0	1	0
	構成率	0%	6%	0%	8%	0%
総合計		16	16	8	12	9
		100%	100%	100%	100%	100%

子ども:15歳以下、若者:16~24歳、一般:25~64歳、高齢者:65歳以上

○当事者別

愛知県

区分		23年	24年	25年	26年	27年
歩行者	死者数	94	89	81	84	79
	構成率	34%	38%	37%	41%	37%
自転車	死者数	47	44	42	37	47
	構成率	17%	19%	19%	18%	22%
二輪車	死者数	46	37	36	36	34
	構成率	17%	16%	16%	18%	16%
四輪車	死者数	89	63	60	44	52
	構成率	32%	27%	27%	22%	24%
その他	死者数	0	2	0	3	1
	構成率	0%	1%	0%	1%	0%
総合計		276	235	219	204	213
		100%	100%	100%	100%	100%

岡崎市

区分		23年	24年	25年	26年	27年
歩行者	死者数	5	7	4	6	3
	構成率	31%	44%	50%	50%	33%
自転車	死者数	1	1	3	1	2
	構成率	6%	6%	38%	8%	22%
二輪車	死者数	3	5	1	3	2
	構成率	19%	31%	13%	25%	22%
四輪車	死者数	7	3	0	2	2
	構成率	44%	19%	0%	17%	22%
その他	死者数	0	0	0	0	0
	構成率	0%	0%	0%	0%	0%
総合計		16	16	8	12	9
		100%	100%	100%	100%	100%

表2 歩行者事故の推移

区分	23年	24年	25年	26年	27年	
死亡事故	5	7	4	6	3	
重傷事故	21	17	16	13	16	
指数	100	81	76	62	76	
軽傷事故	136	135	145	167	177	
指数	100	99	107	123	130	
合計	162	159	165	186	196	
指数	100	98	102	115	121	
歩行者 事故の 占める 割合[%]	死亡	31.3	43.8	50.0	50.0	33.3
	重傷	22.8	21.8	21.1	31.0	43.2
	軽傷	4.9	5.2	5.7	6.2	6.8
	合計	5.6	5.9	6.3	6.8	7.4

※ 死亡:交通事故の発生から24時間以内に死亡したもの。
 重傷:交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要するもの。
 軽傷:交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要するもの。

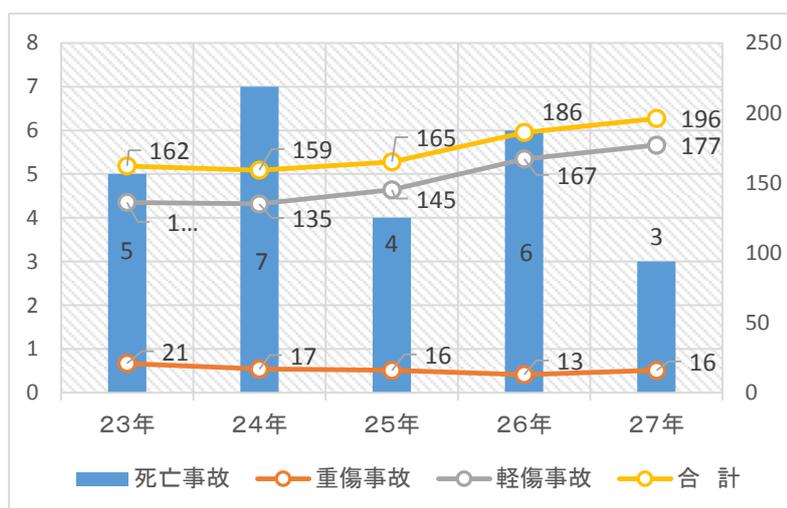


表3 自転車事故の推移

区分	23年	24年	25年	26年	27年
死亡事故	1	1	3	1	2
重傷事故	20	27	13	15	6
指数	100	135	65	75	30
軽傷事故	437	385	355	417	461
指数	100	88	76	95	105
合計	458	413	371	433	469
指数	100	90	81	95	102
自転車事故の占める割合[%]					
死亡	6.3	6.3	37.5	8.3	22.2
重傷	21.7	34.6	17.1	35.7	16.2
軽傷	15.8	14.9	14.0	15.5	17.8
合計	15.9	15.4	14.2	15.8	17.8

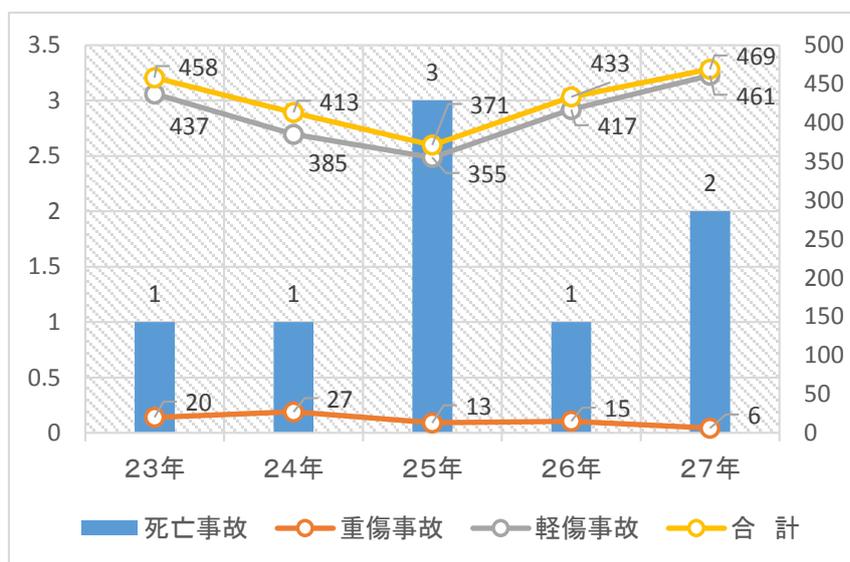


表4 こども事故の推移

区分	23年	24年	25年	26年	27年
死亡事故	0	1	0	1	0
重傷事故	5	5	4	2	5
指数	100	100	80	40	100
軽傷事故	199	193	178	157	144
指数	100	97	89	79	72
合計	204	199	182	160	149
指数	100	98	89	78	73
こども事故の占める割合[%]					
死亡	0.0	6.2	0.0	8.3	0.0
重傷	5.4	6.4	5.3	4.8	13.5
軽傷	7.2	7.5	7.0	5.8	5.6
合計	7.1	7.4	7.0	5.8	5.6

※ こども:年齢が15歳以下の者。

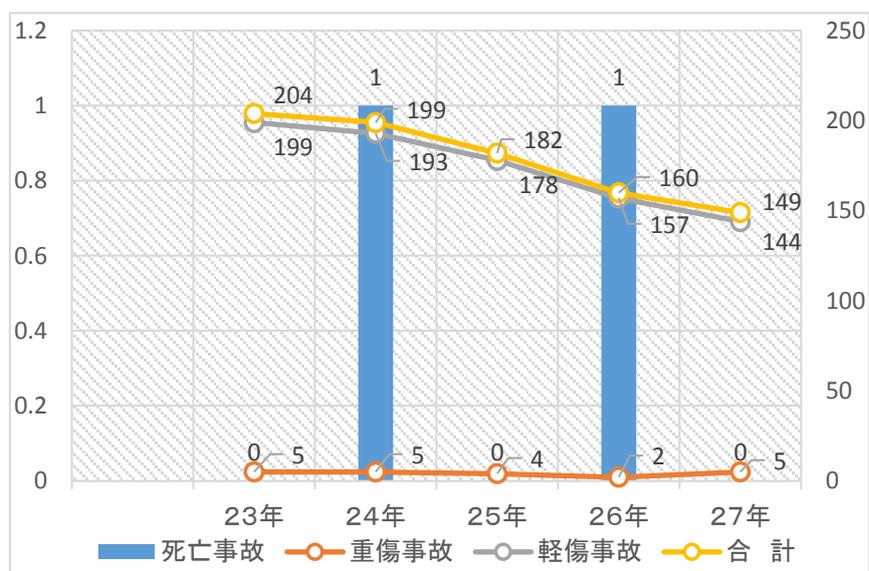


表5 高齢者事故の推移

区分	23年	24年	25年	26年	27年
死亡事故	9	7	4	7	6
重傷事故	34	17	16	14	18
指数	100	50	47	41	53
軽傷事故	296	274	284	307	353
指数	100	93	96	104	119
合計	339	298	304	328	377
指数	100	88	90	97	111
高齢者 事故の 占める 割合[%]					
死亡	56.3	43.8	50.0	58.4	66.7
重傷	37.0	21.8	21.1	33.3	48.6
軽傷	10.7	10.6	11.2	11.4	13.6
合計	11.8	11.1	11.6	12.0	14.3

※ 高齢者:年齢が65歳以上の者。

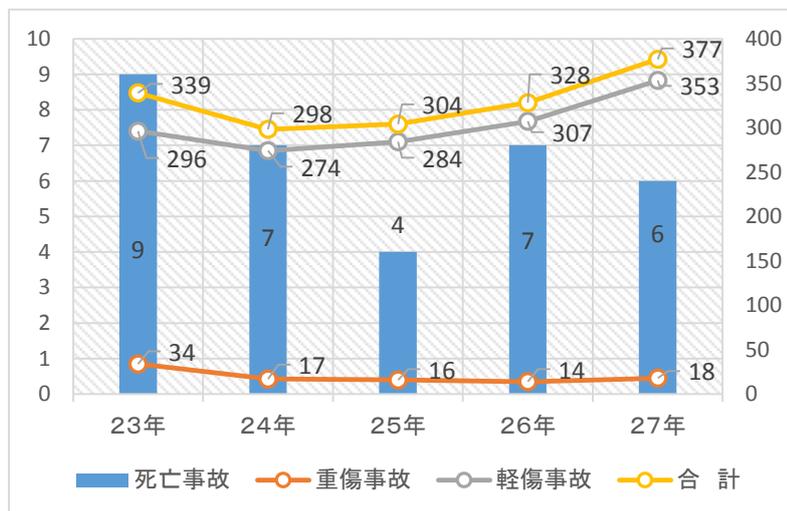


表6 交差点事故の推移

区分	23年	24年	25年	26年	27年
交差点大【件】	2	1	1	1	0
指数	100	50	50	50	0
交差点中【件】	3	4	4	7	1
指数	100	133	133	233	33
交差点小【件】	2	0	2	0	3
指数	100	0	100	0	150
合計【件】	7	5	7	8	4
指数	100	71	100	114	57

※ 交差点大:交差する道路の幅員がそれぞれ13メートル以上ある交差点。
 交差点中:交差する道路の狭い方の幅員が5.5メートル以上13メートル未満の交差点。
 交差点小:交差する道路の狭い方の幅員が5.5メートル未満の交差点。

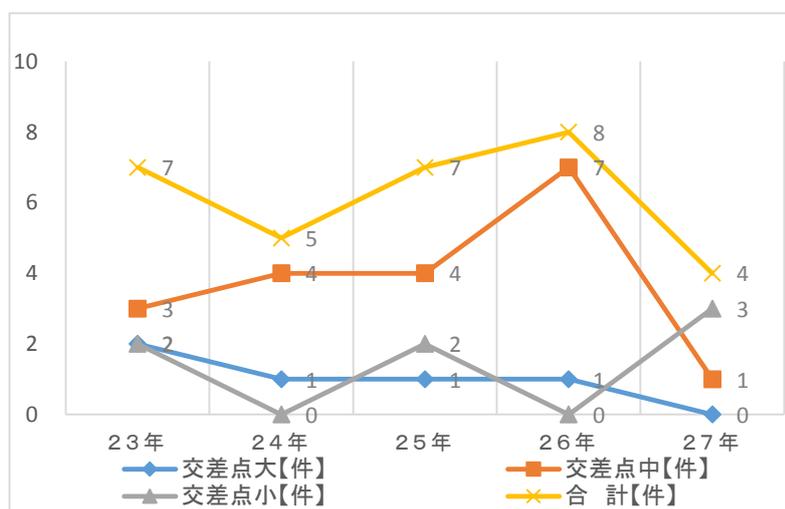
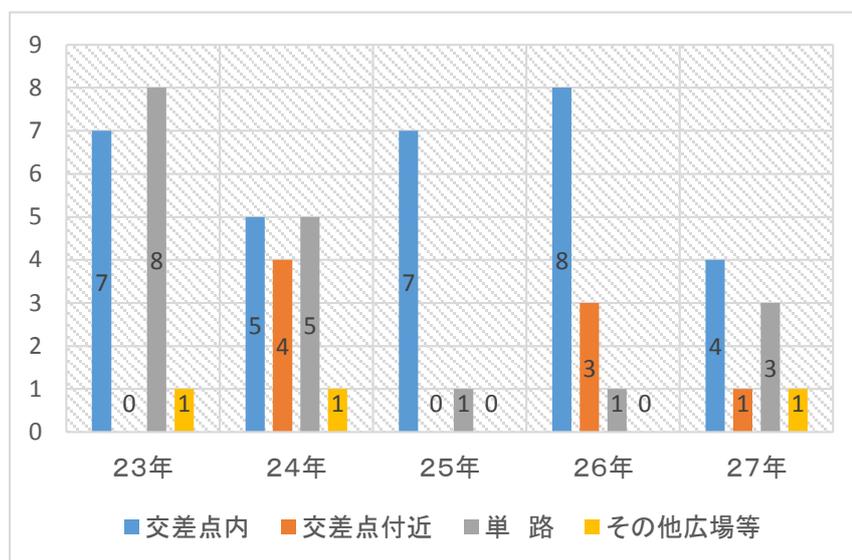


表7 道路形状別事故の推移

発生件数【件】

区分	23年	24年	25年	26年	27年
交差点内	7	5	7	8	4
構成率【%】	44%	33%	88%	67%	44%
交差点付近	0	4	0	3	1
構成率【%】	0%	27%	0%	25%	11%
単路	8	5	1	1	3
構成率【%】	50%	33%	13%	8%	33%
その他広場等	1	1	0	0	1
構成率【%】	6%	7%	0%	0%	11%
合計	16	15	8	12	9
構成率【%】	100%	100%	100%	100%	100%



岡崎市交通安全対策会議事務局

〒444-8601 岡崎市十王町2丁目9番地

岡崎市役所市民生活部安全安心課内

TEL (0564) 23-6277