

交通事故の推移と発生状況

この資料は、次期（第10次）帯広市交通安全計画の策定に資することを目的として、交通事故の推移と発生状況についてまとめたものです。

帯 広 市

目次

はじめに	1
1 全国、北海道、帯広市の交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移	1
2 月別交通事故発生状況（H22-H26 合計）	2
3 時間別交通事故発生状況（H22-H26 合計）	3
4 曜日別交通事故発生状況（H22-H26 合計）	3
5 事故類型別交通事故発生状況	4
6 車両相互の事故における主な状態別発生状況	6
7 第1当事者の原因別発生件数の割合（H22-H26 合計）	7
8 人口当たり第1当事者の年齢層別交通事故発生件数（H22-H26 合計）	8
9 年齢層別交通事故発生状況	9
(1) 0から5歳	
(2) 小学生（6から12歳）	
(3) 中学生（13から15歳）	
(4) 高校生（16から18歳）	
(5) 16から24歳（高校生含む）	
(6) 25歳から64歳	
(7) 高齢者（65歳以上）	
10 歩行者の交通事故	17
11 自転車乗車中の交通事故	19
12 飲酒運転による交通事故	21
13 道路別発生状況	22
(1) 道路形状	
(2) 信号機等の有無	
(3) 道路別	
まとめ（事故の特徴と課題）	26

交通事故の推移と発生状況

はじめに

この資料は、平成22年から平成26年における交通事故の推移や発生状況の確認、また、第8次交通安全計画期間中（平成18年から平成22年まで）の交通事故データとの比較により交通事故の特徴や課題をまとめることで、次期（第10次）帯広市交通安全計画の策定に資することを目的として作成したものです。

1 全国、北海道、帯広市の交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移

交通事故発生件数は、全国、北海道、帯広市ともに減少しています。

帯広市の直近5ヵ年平均の自動車千台当たりの事故発生件数は3.7件（全国8.3件・全道4.1件）、同死傷者数は4.2人（全国10.3人・全道5.0人）、運転免許保有者千人当たりの交通事故発生件数は4.4件（全国8.1件・全道4.5件）、同死傷者数は5.0人（全国10.0人・全道5.4人）、自動車10万台当たりの死者数は4.5人（全国5.6人・全道5.2人）、免許保有者10万人あたりの死者数は5.4人（全国5.5人・全道5.7人）、致死率は1.23（全国0.68・全道1.27）でした。

なお、帯広市の車両台数及び免許保有者数は増加しています。また、免許保有者のうち65歳以上の人が占める割合は増加しています。

（全国）

区分	第8次平均	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	5ヵ年平均
発生件数（件）	789,571	725,773	691,932	664,907	628,248	573,465	656,865
死者（人）	5,406	4,863	4,611	4,411	4,373	4,113	4,474
負傷者（人）	976,621	896,208	854,489	824,539	779,660	709,989	812,977
車両台数（台）	78,960,591	78,693,495	78,660,773	79,112,584	79,625,203	80,272,571	79,272,925
免許保有者（人）	80,288,633	80,984,540	81,215,266	81,463,886	81,860,012	82,076,223	81,519,985

（北海道）

区分	第8次平均	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	5ヵ年平均
発生件数（件）	21,846	18,088	16,395	14,973	13,722	12,274	15,090
死者（人）	245	215	190	200	184	169	192
負傷者（人）	26,930	22,096	19,705	18,046	16,247	14,571	18,133
車両台数（台）	3,687,550	3,648,360	3,641,066	3,658,137	3,675,117	3,704,606	3,665,457
免許保有者（人）	3,365,405	3,368,952	3,375,693	3,379,977	3,390,324	3,393,176	3,381,624

（帯広市）

区分	第8次平均	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	5ヵ年平均
発生件数（件）	721	644	556	514	463	345	504
死者（人）	6	8	5	4	5	9	6
負傷者（人）	866	747	640	571	508	378	569
車両台数（台）	136,813	135,724	135,889	136,773	137,525	139,177	137,018
免許保有者（人）	112,615	113,024	113,362	113,866	114,735	115,339	114,065
うち65歳以上の人数（人）	16,959	18,501	19,284	20,486	21,978	23,509	20,752

※第8次平均とは、平成18年から平成22年まで5ヵ年間の平均値である

（資料：帯広警察署）

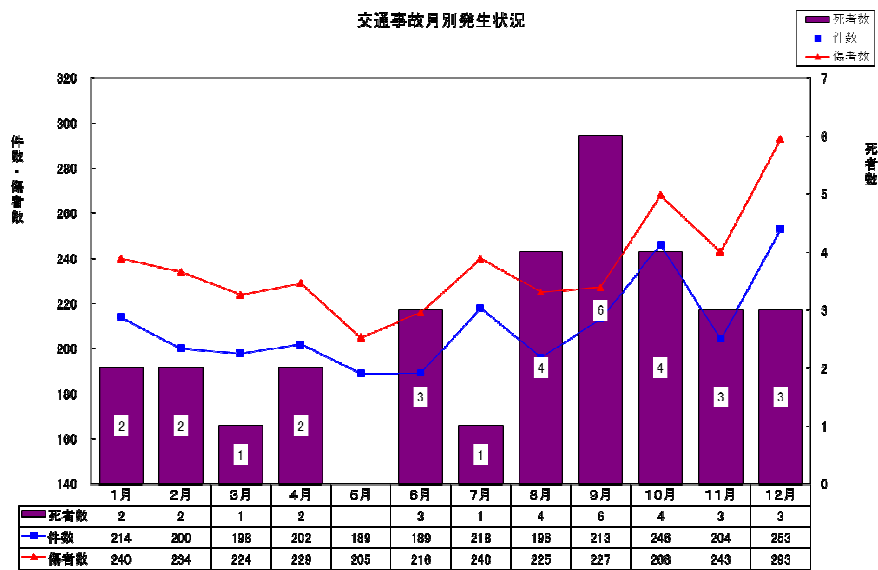
市交通安全計画の年次毎の発生件数等の推移は次のとおりです。

計画年次	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次	8次	9次(H23※～H27)					平均
期 間	S46～ S50	S51～ S55	S56～ S60	S61～ H2	H3～H7	H8～ H12	H13～ H17	H18～ H22	H23	H24	H25	H26	H27	
件数 (件)	684	525	554	646	753	833	891	721	556	514	463	345		470
死者 (人)	16	10	13	13	15	15	10	6	5	4	5	9		6
負傷者 (人)	890	692	754	804	935	1,065	1,103	866	640	571	508	378		524

注) 1次から8次の数値は、計画期間5カ年間の平均値である。

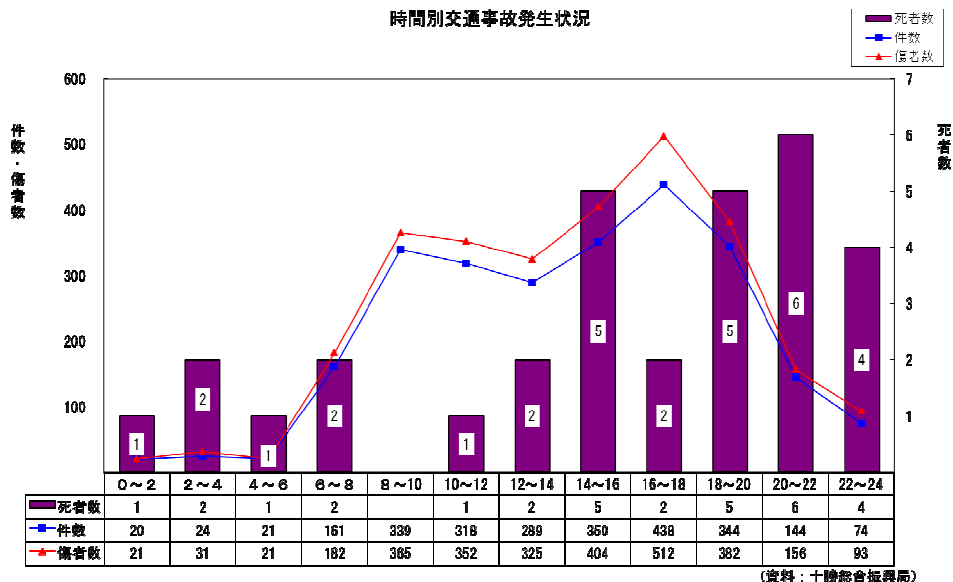
2 月別交通事故発生状況 (H22-H26 合計)

月別の死者数では、最も多いのは9月、最も少ないのは5月でした。発生件数では、最も多いのは12月、最も少ないのは5月及び6月でした。傷者数では、最も多いのは12月、最も少ないのは5月でした。



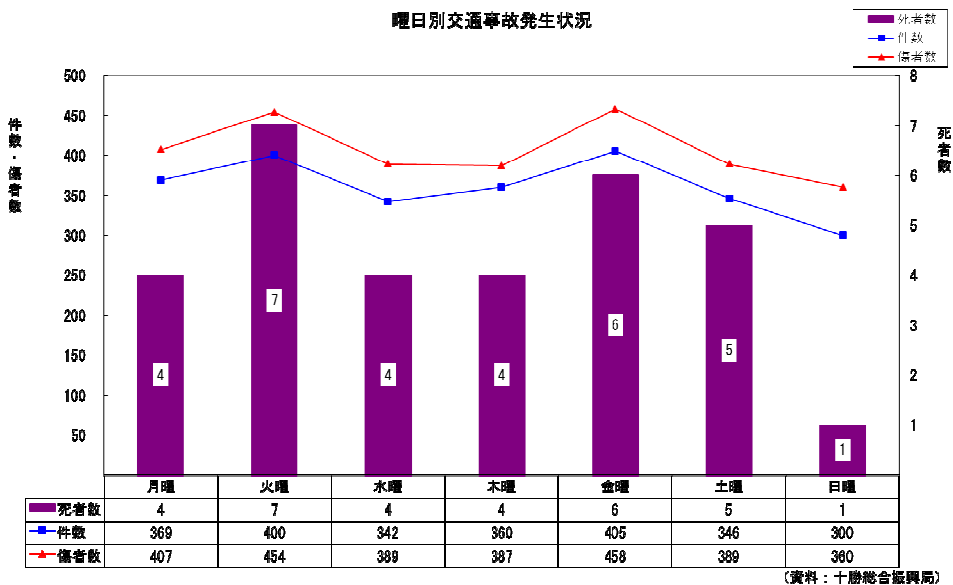
3 時間別交通事故発生状況（H22-H26 合計）

2時間ごとにみた発生時間別の死者数では、最も多いのは20時から22時、最も少ないのは8時から10時でした。発生件数では、最も多いのは16時から18時、最も少ないのは0時から2時でした。傷者数では、最も多いのは16時から18時、最も少ないのは0時から2時と4時から6時でした。



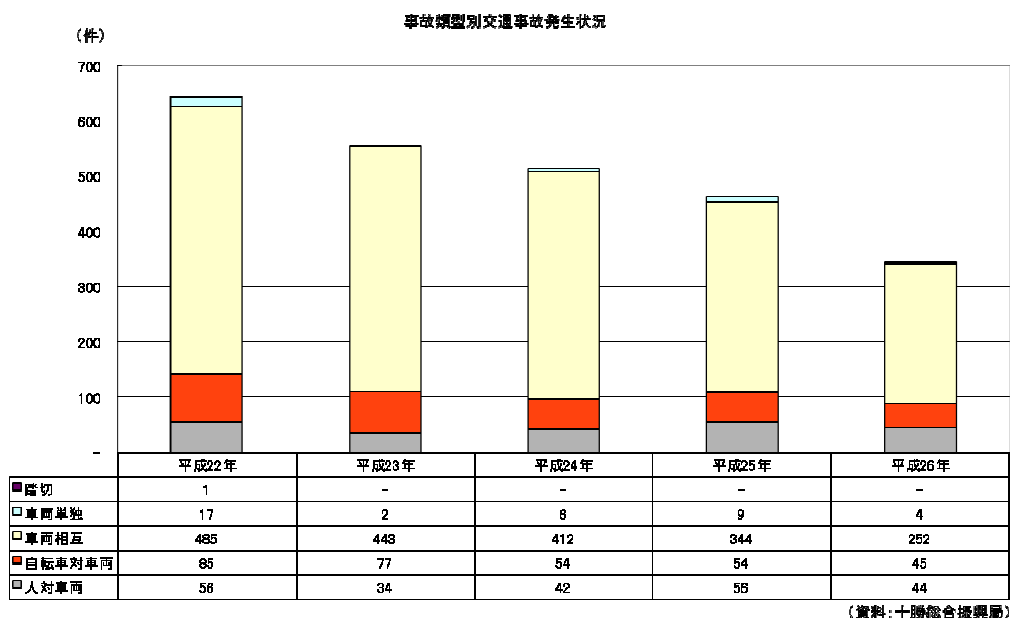
4 曜日別交通事故発生状況（H22-H26 合計）

曜日別の死者数では、最も多いのは火曜日、最も少ないのは日曜日でした。発生件数では、最も多いのは金曜日、最も少ないのは日曜日でした。傷者数では、最も多いのは金曜日、最も少ないのは日曜日でした。

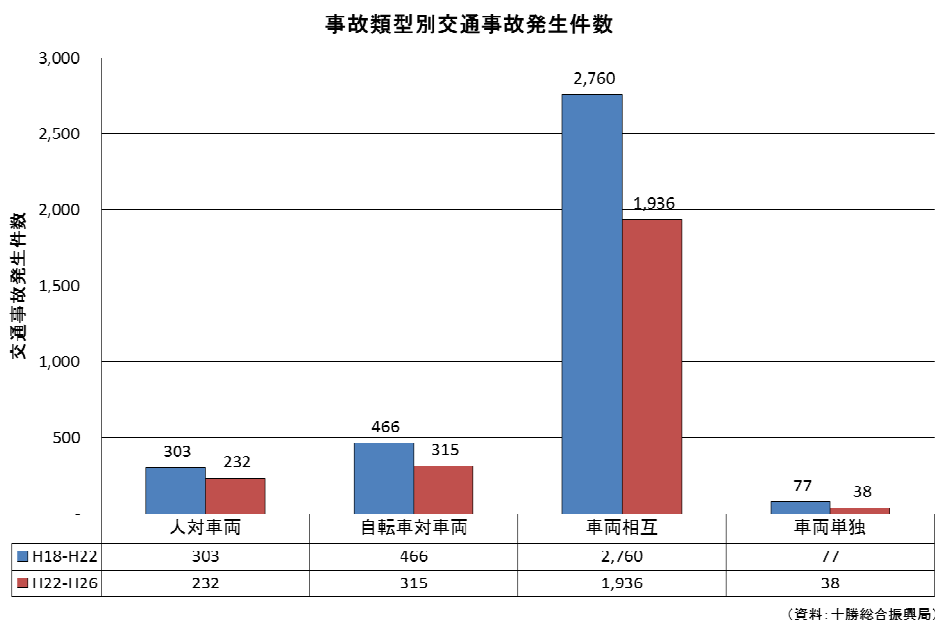


5 事故類型別交通事故発生状況

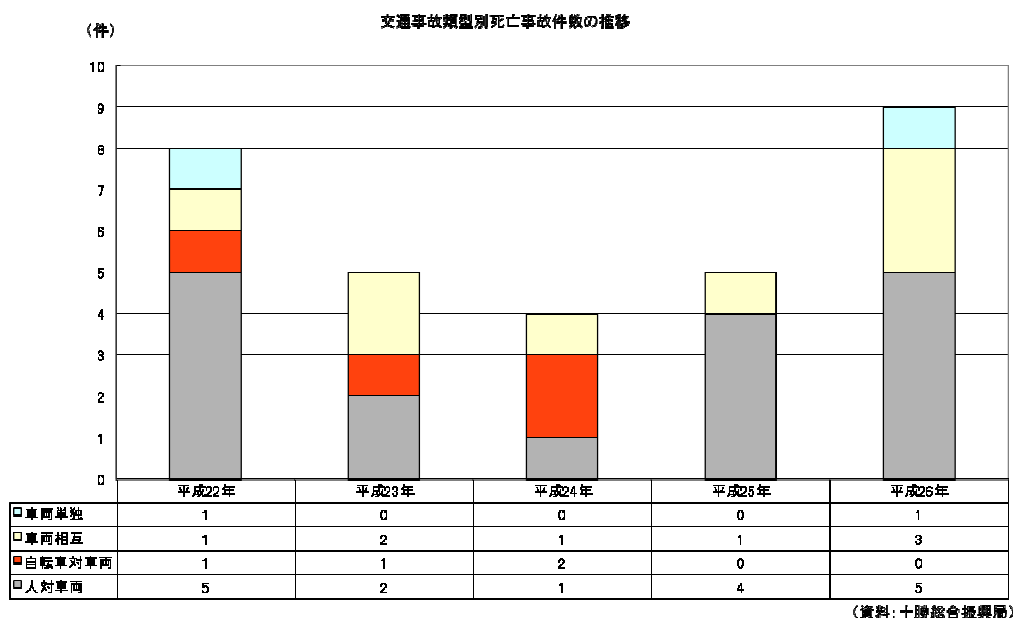
平成 22 年から平成 26 年までの間に、交通事故が 2,522 件発生しました。事故類型別では、最も多いのは車両相互 1,936 件 (76.8%) で、以下、自転車対車両 315 件 (12.5%)、人対車両 232 件 (9.2%)、車両単独 38 件 (1.5%) でした。



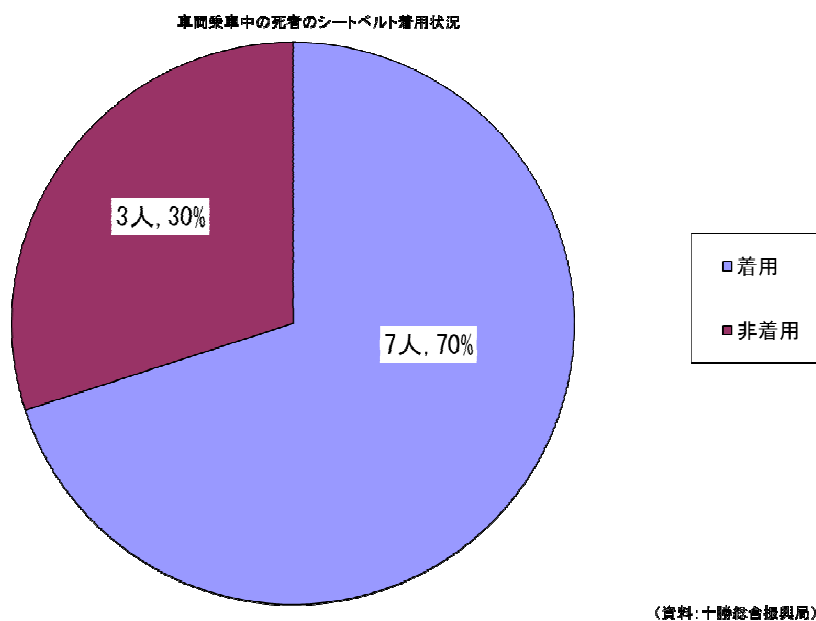
平成 18 年から 22 年までの事故類型別交通事故発生件数との比較では、最も大きく改善したのは車両単独 (39 件・51%減少) で、以下、自転車対車両 (151 件・32%減少)、車両相互 (824 件・30%減少)、人対車両 (71 件・23%減少) でした。



平成 22 年から 26 年までの間に、死亡交通事故が 31 件発生しました。事故類型別では、最も多いのは人对車両 17 件 (54.8%) で、以下、車両相互 8 件(25.8%)、自転車対車両 4 件 (12.9%)、車両単独 2 件 (6.5%) でした。

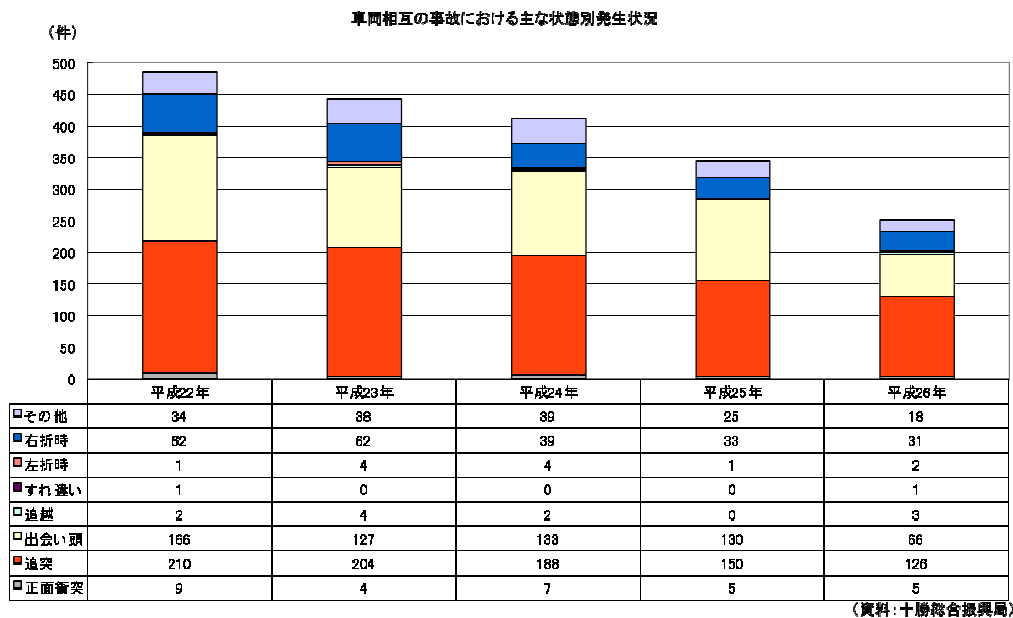


平成 22 年から 26 年までの死亡交通事故のうち、車両乗車中のシートベルト着用割合を見ると、着用者は 70.0% でした。



6 車両相互の交通事故における主な状態別発生状況

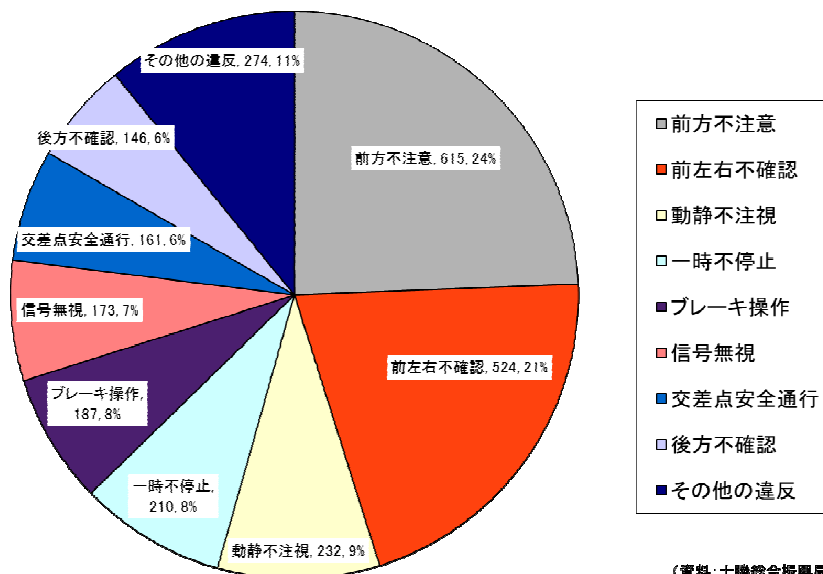
平成22年から26年までの車両相互の事故1,936件のうち、状態別では、最も多いのは追突878件(45.4%)で、以下、出会い頭622件(32.1%)、右折時227件(11.7%)などでした。



7 第1当事者の原因別発生件数の割合（H22-H26 合計）

平成22年から26年までの交通事故2,522件の第1当事者（交通事故に関係した者のうち過失が最も多い者）の原因別発生件数では、最も多いのは前方不注意615件（24.4%）で、以下、前左右不確認524件（20.8%）、動静不注視232件（9.2%）、一時不停止210件（8.3%）、ブレーキ操作187件（7.4%）、信号無視173件（6.9%）などでした。

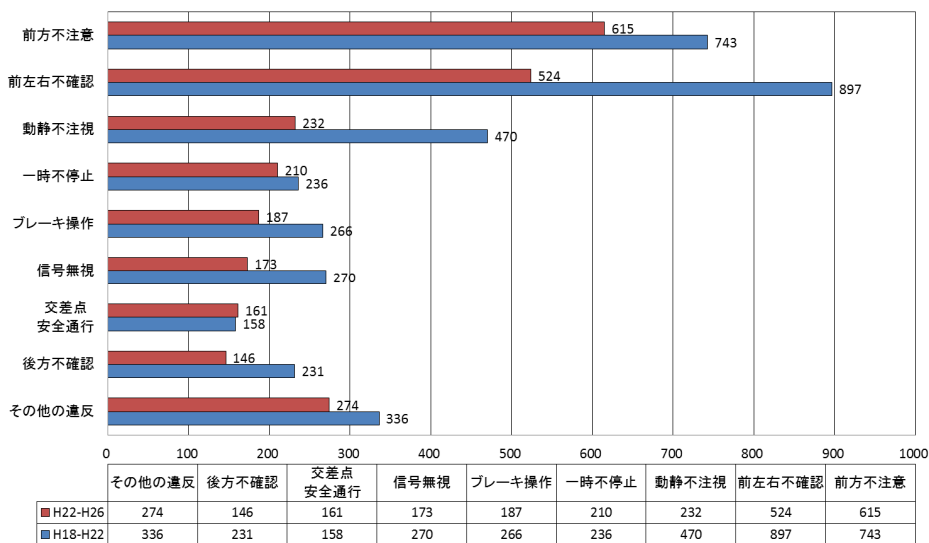
交通事故における第1当事者の原因別発生件数の割合



（資料：十勝総合振興局）

平成18年から22年までの第1当事者の原因別発生件数との比較では、最も大きく改善したのは動静不注視（51%減少）で、以下、前左右不確認（42%減少）、後方不確認（37%減少）、信号無視（36%減少）、ブレーキ操作（30%減少）などでした。交差点安全通行（1.9%増）、一時不停止（11%減少）、前方不注意（17%減少）の改善は低くなっています。

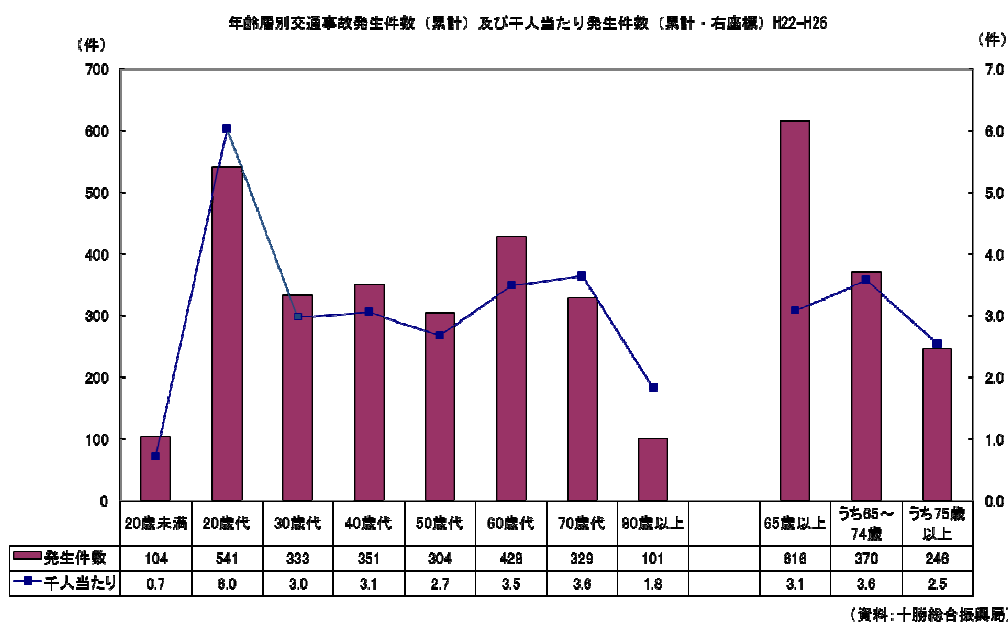
第1当事者の原因別発生件数



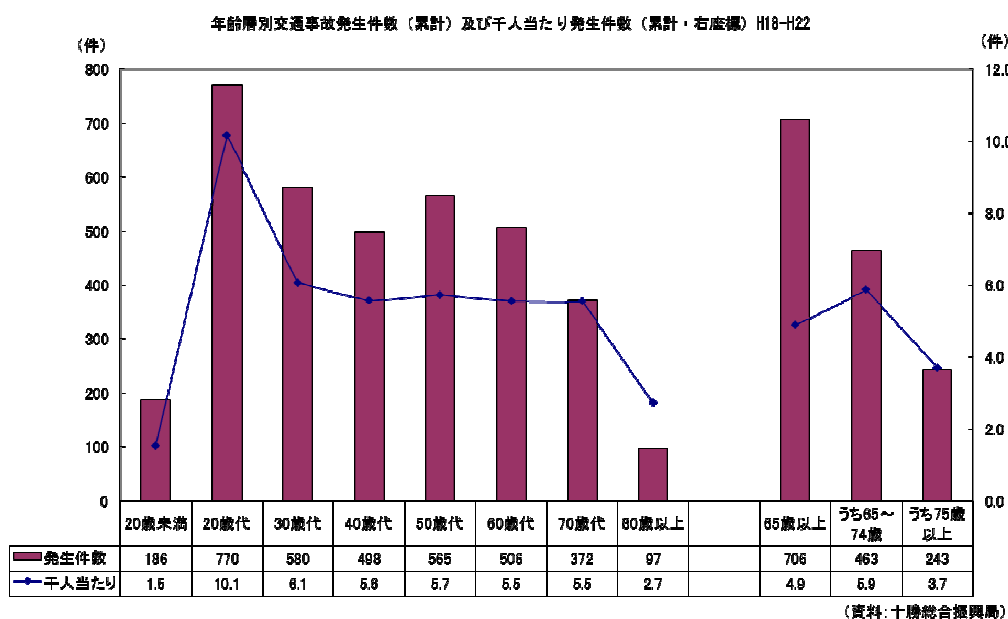
（資料：十勝総合振興局）

8 人口当たり第1当事者の年齢層別交通事故発生件数（H22-H26 合計）

年齢層別交通事故の発生件数では、最も多いのは20歳代541件（21.7%）で、以下、60歳代428件（17.2%）、40歳代351件（14.1%）などでした。千人当たり発生件数では、最も多いのは20歳代6.0件で、以下、70歳代3.6件、60歳代3.5件などでした。



平成18年から22年までの年齢層別交通事故千人当たり発生件数との比較では、最も大きく改善したのは50歳代（53%減少）で、以下、20歳未満（53%減少）、30歳代（51%減少）、40歳代（45%減少）、20歳代（41%減少）、60歳代（37%減少）、70歳代（34%減少）、80歳以上（33%減少）でした。

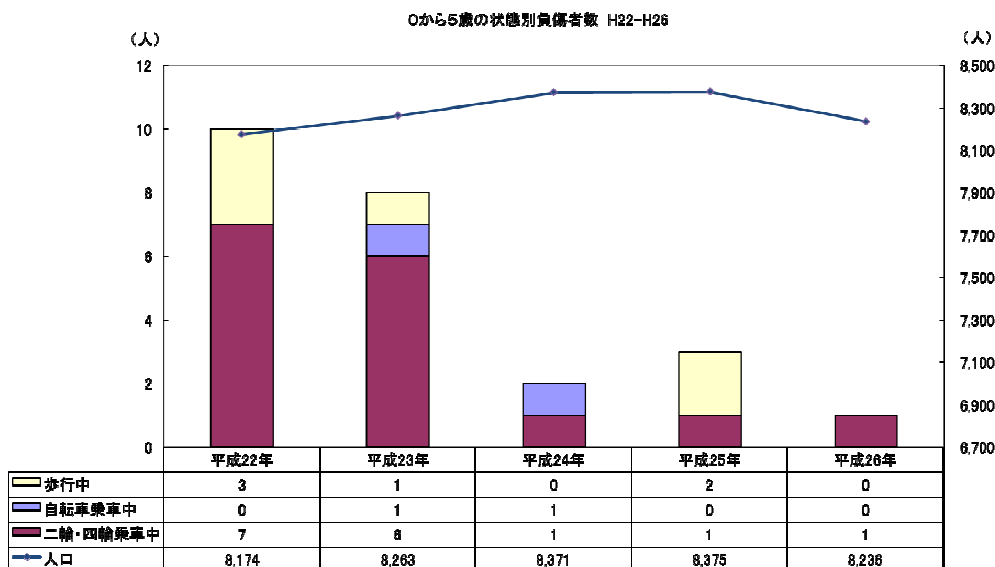


9 年齢層別交通事故発生状況

(1) 0歳から5歳

人口（市内在住の該当年齢数、以下同じ。）は横ばいです。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは二輪・四輪乗車中 16 件（66.7%）で、以下、歩行中 6 件（25.0%）、自転車乗車中 2 件（8.3%）でした。

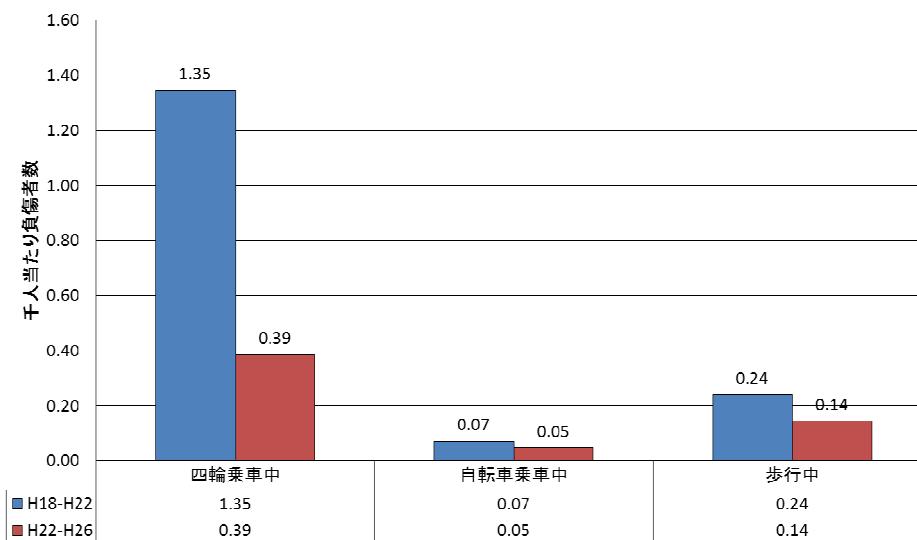
期間中に死者はありませんでした。



（資料：十勝総合振興局）

平成 18 年から 22 年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは四輪乗車中（71%減少）で、以下、歩行中（40%減少）、自転車乗車中（33%減少）でした。

0から5歳の千人当たり状態別負傷者数

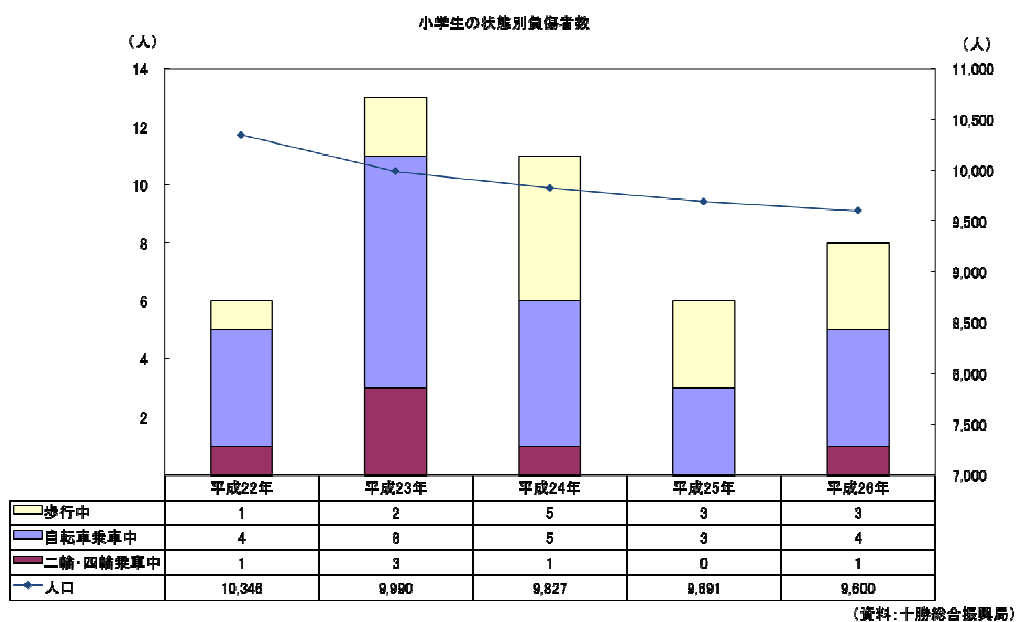


（資料：十勝総合振興局）

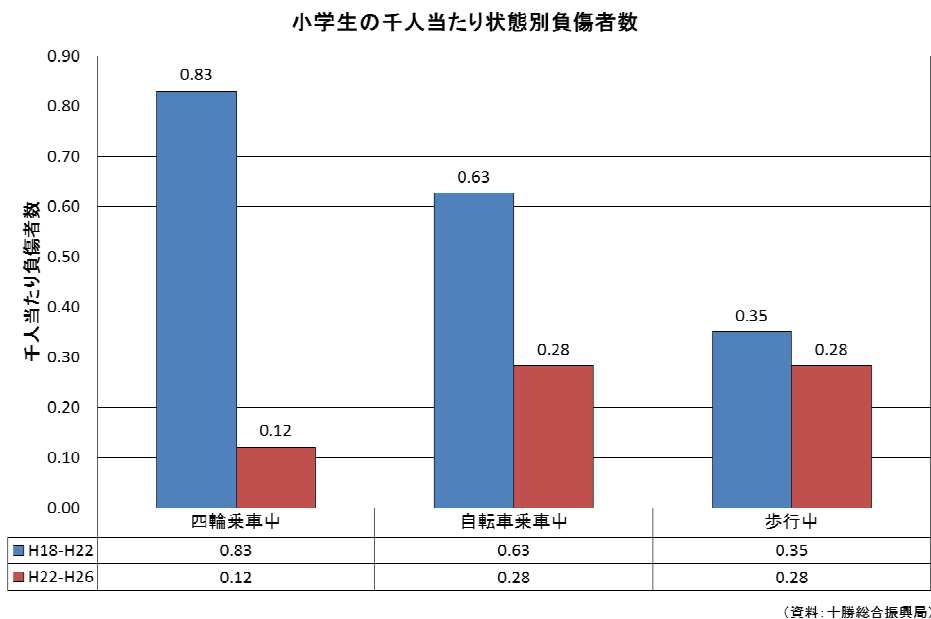
(2) 小学生（6歳から12歳）

人口は減少傾向です。交通事故負傷者数は増減を繰り返しています。状態別では、最も多いのは自転車乗車中 24 件（54.5%）で、以下、歩行中 14 件（31.8%）、二輪・四輪乗車中 6 件（13.6%）でした。

期間中に死者の発生はありませんでした。



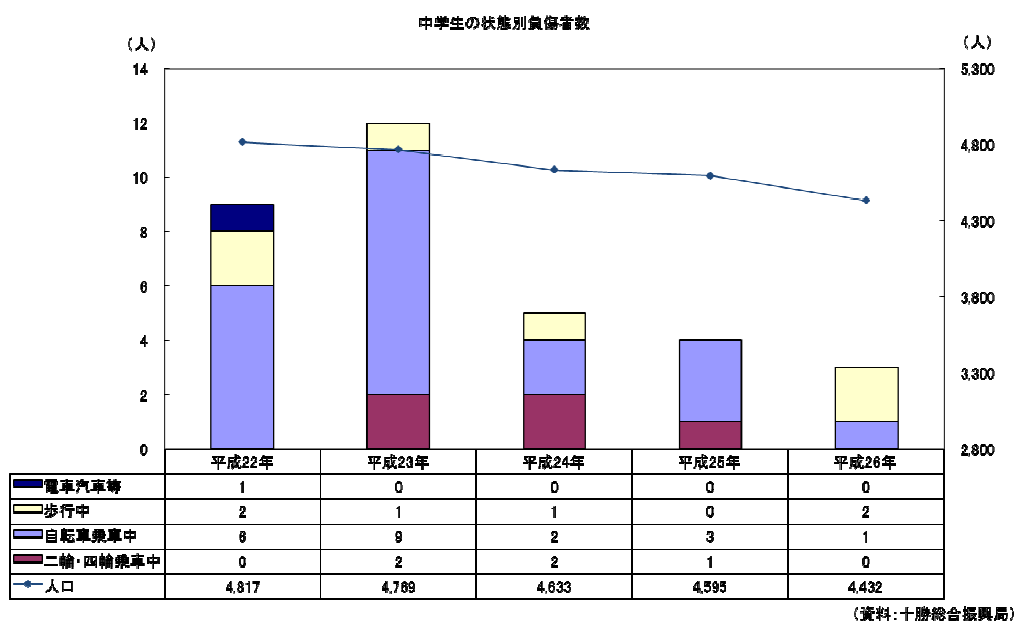
平成 18 年から 22 年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは四輪乗車中（85%減少）で、以下、自転車乗車中（53%減少）、歩行中（19%減少）でした。



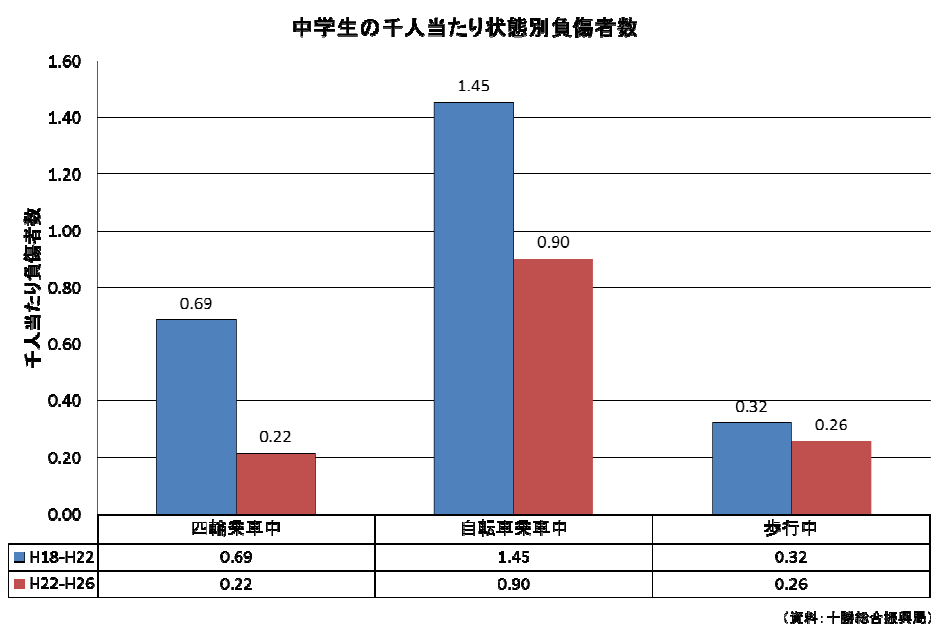
(3) 中学生（13歳から15歳）

人口は減少傾向です。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは自転車乗車中 21 件（63.6%）で、以下、歩行中 6 件（18.2%）、二輪・四輪乗車中 5 件（15.2%）などでした。

平成 24 年に自転車乗車中の死亡交通事故が 1 件発生しました。



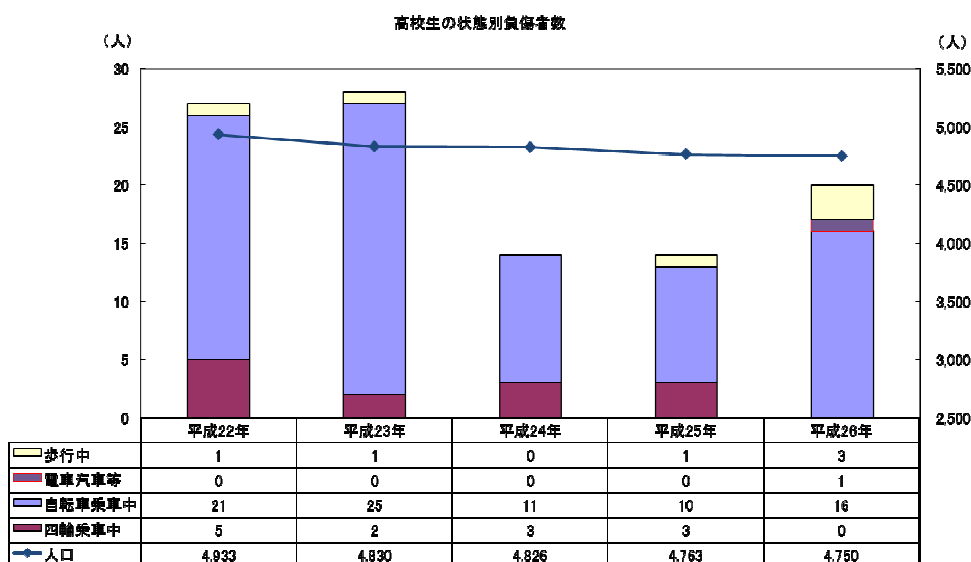
平成 18 年から 22 年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは四輪乗車中（69%減少）で、以下、自転車乗車中（38%減少）、歩行中（20%減少）でした。



(4) 高校生（16歳から18歳）

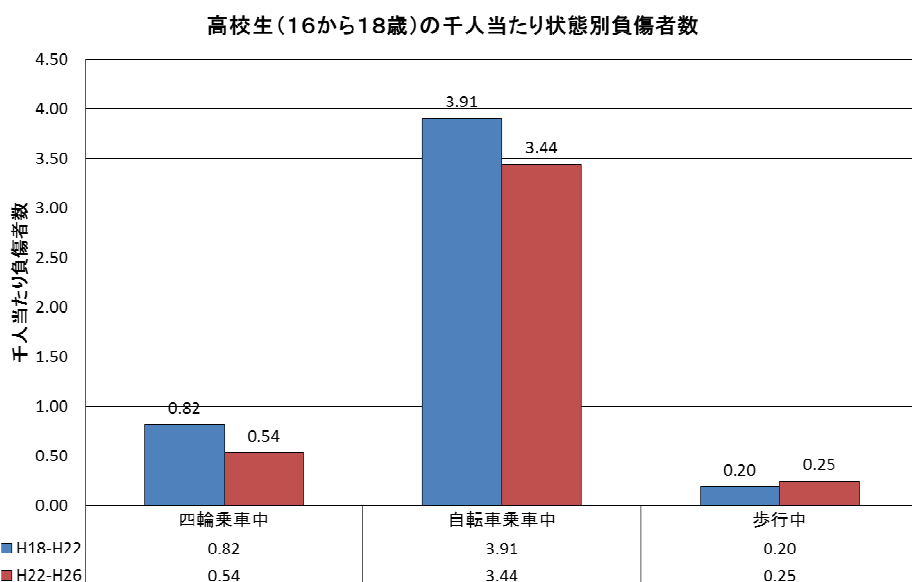
人口は減少傾向です。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは自転車乗車中 83 件（80.6%）で、以下、四輪乗車中 13 件（12.6%）、歩行中 6 件（5.8%）などでした。

期間中に死者はありませんでした。



（資料：十勝総合振興局）

平成 18 年から 22 年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは四輪乗車中（34%減少）で、以下、自転車乗車中（12%減少）でした。歩行中は 27%増加しています。

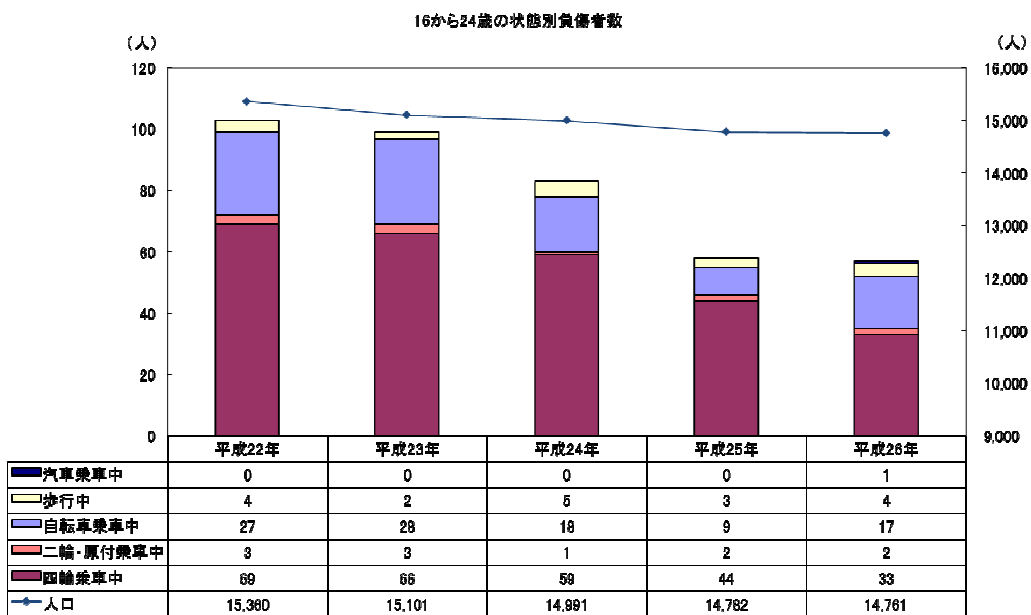


（資料：十勝総合振興局）

(5) 16歳から24歳（高校生含む）

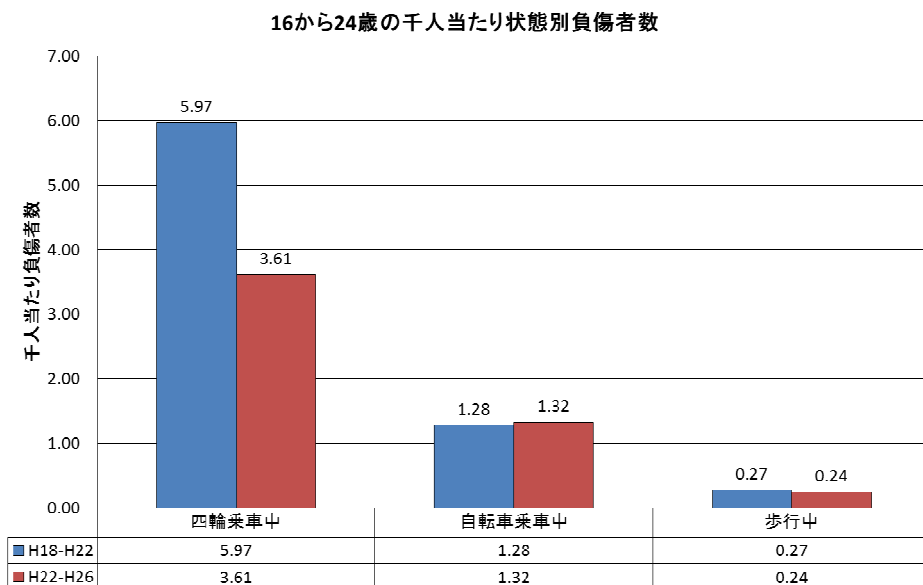
人口は緩やかな減少傾向です。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは四輪乗車中271件(67.8%)で、以下、自転車乗車中99件(24.8%)、歩行中18件(4.5%)などでした。

平成22年に乗用車乗車中の死亡交通事故が1件発生しています。



(資料:十勝総合振興局)

平成18年から22年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは四輪乗車中(39%減少)で、次いで歩行中(12%減少)でした。自転車乗車中は3%増加しています。

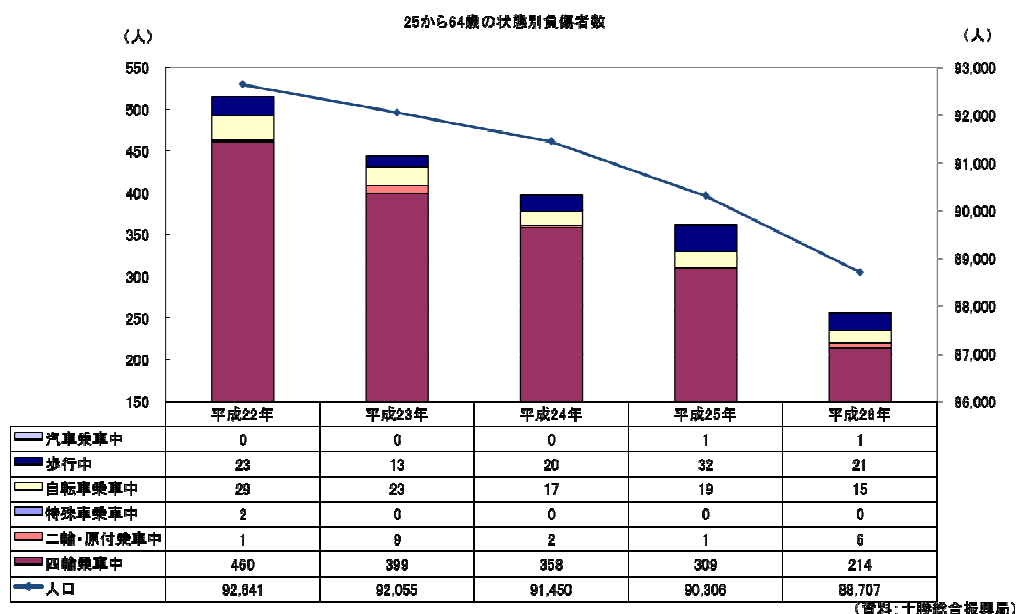


(資料:十勝総合振興局)

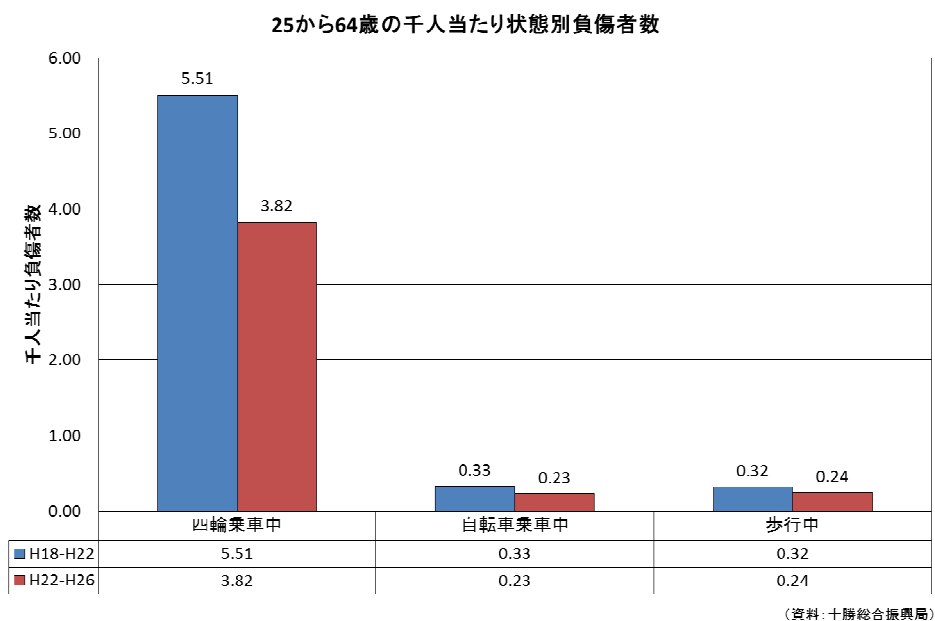
(6) 25歳から64歳

人口は減少傾向です。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは四輪乗車中1,740件(88.1%)で、以下、歩行中109件(5.5%)、自転車乗車中103件(5.2%)などでした。

期間中の死者数の状態別では、乗用車運転中に1人、乗用車同乗中に2人、自転車乗車中に2人、歩行中に7人亡くなっています。



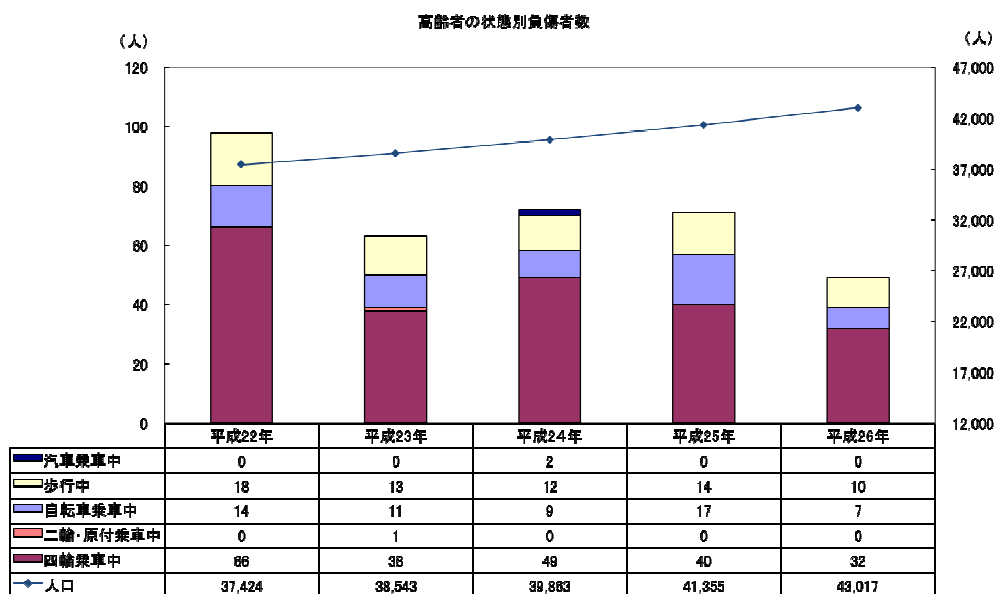
平成18年から22年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは自転車乗車中(31%減少)で、以下、四輪乗車中(31%減少)、歩行中(25%減少)でした。



(7) 高齢者（65歳以上）

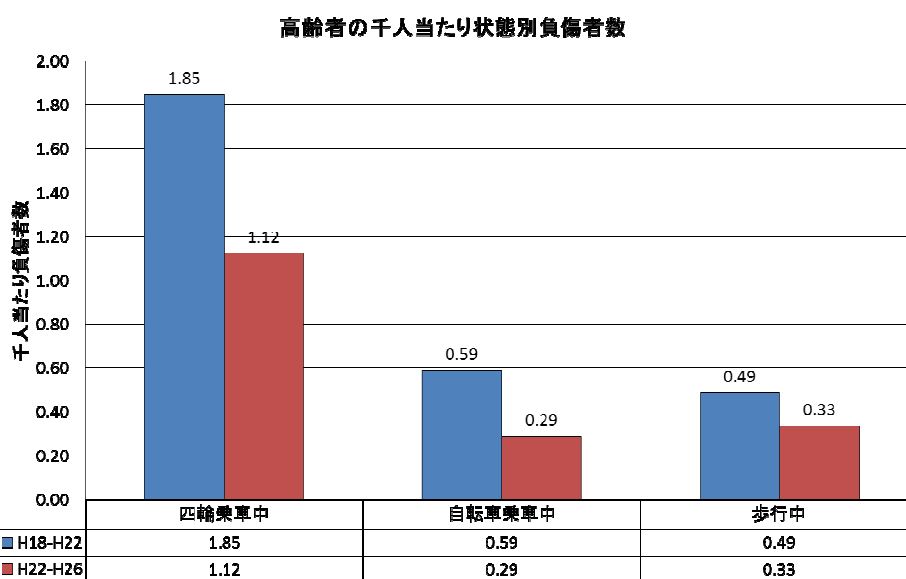
人口は増加傾向です。交通事故負傷者数は減少傾向にあります。状態別では、最も多いのは四輪乗車中 225 件（63.7%）で、以下、歩行中 67 件（19.0%）、自転車乗車中 58 件（16.4%）などでした。

期間中の死者数の状態別では、乗用車運転中に 5 人、乗用車同乗中に 1 人、自転車乗車中に 1 人、歩行中に 10 人が亡くなっています。



(資料:十勝総合振興局)

平成 18 年から 22 年までの千人当たりの状態別負傷者数との比較では、最も大きく改善したのは自転車乗車中（51%減少）で、以下、四輪乗車中（39%減少）、歩行中（31%減少）でした。

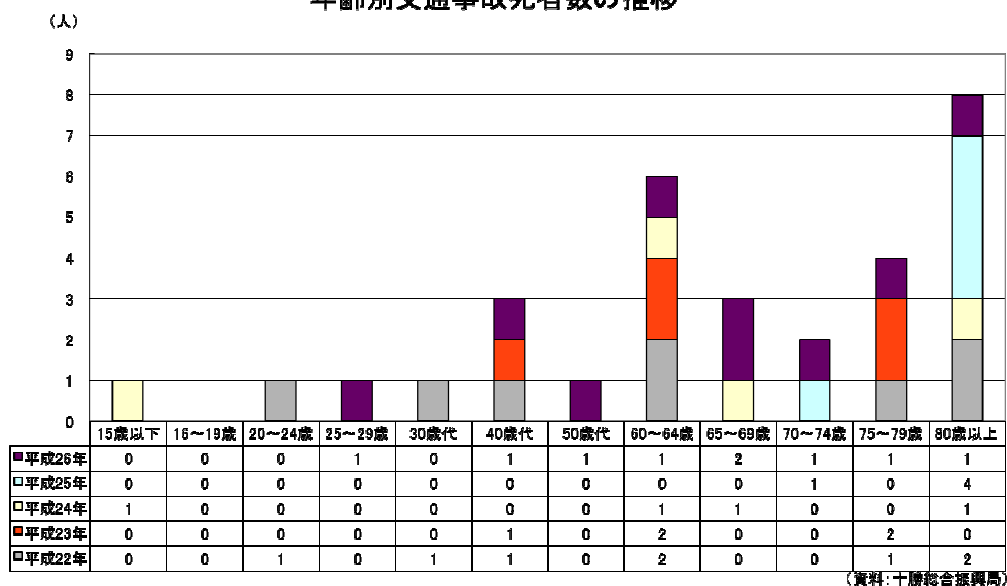


(資料:十勝総合振興局)

(参考：世代別死者数)

平成 22 年から 26 年までの年齢別交通事故死者数では、最も多いのは 80 歳以上 8 人 (25.8%) で、以下、60 歳から 64 歳まで 6 人 (19.4%)、75 歳から 79 歳まで 4 人 (12.9%)、65 歳から 69 歳まで 3 人 (9.7%)、40 歳代 3 人 (9.7%) などでした。

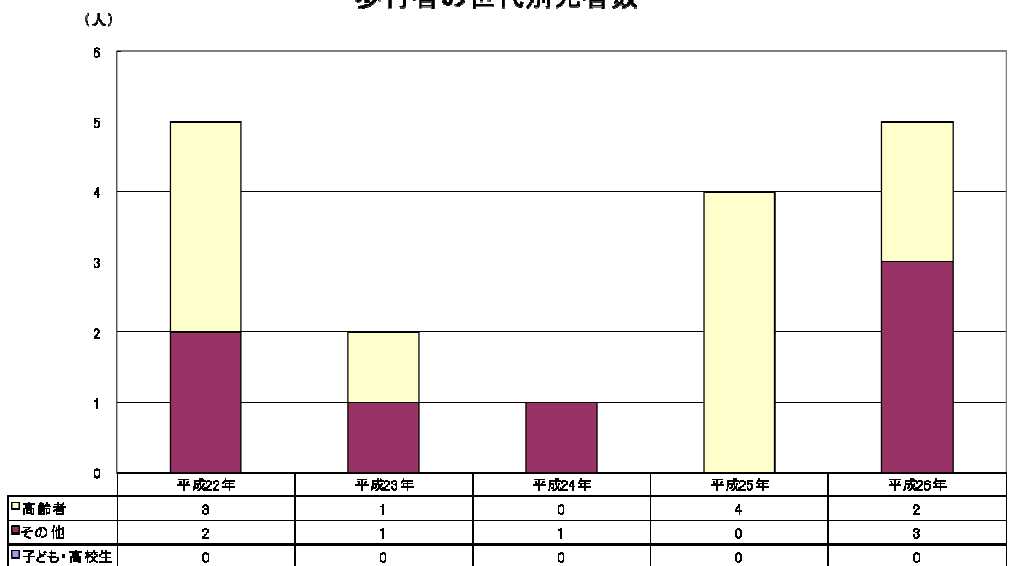
年齢別交通事故死者数の推移



10 歩行者の交通事故

歩行中の死者数は増減を繰り返しています。世代別では、最も多いのは高齢者 10 人 (58.8%) で、次いでその他の年齢 7 人 (41.2%) でした。

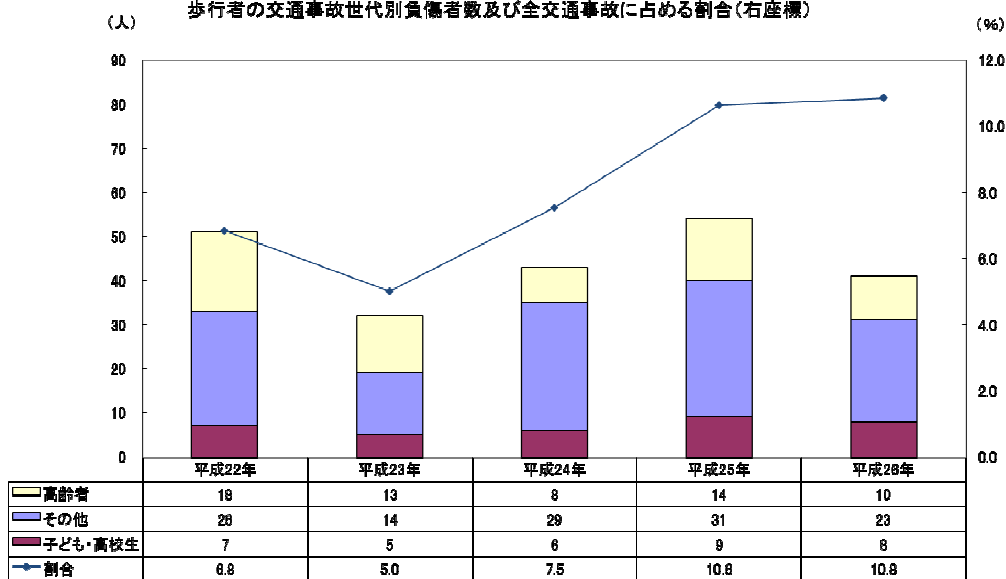
歩行者の世代別死者数



(資料:十勝総合振興局)

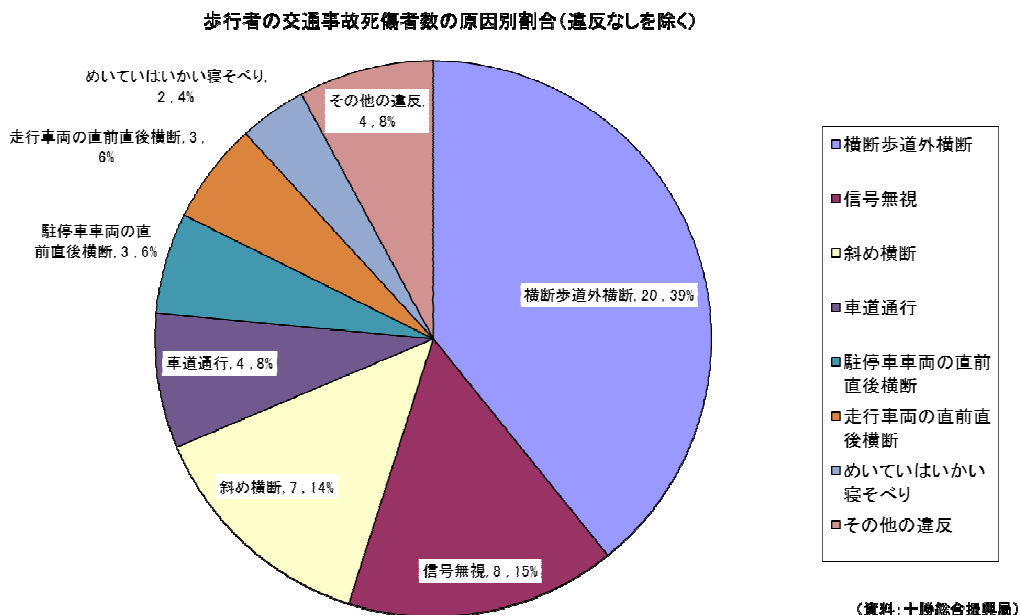
歩行中の負傷者数は増減を繰り返しています。世代別では、最も多いのはその他の年齢 123 人 (55.7%) で、以下、高齢者 63 人 (28.5%)、子ども・高校生 35 人 (15.8%) でした。全交通事故に占める割合はゆるやかな増加傾向にあります。

歩行者の交通事故世代別負傷者数及び全交通事故に占める割合(右座標)

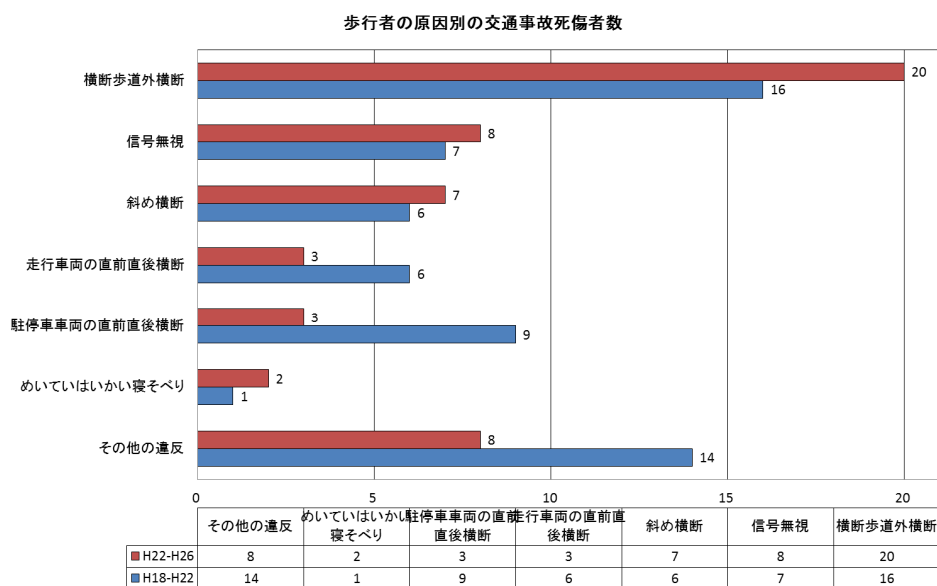


(資料:十勝総合振興局)

原因別では、最も多いのは横断歩道外横断 20 人 (39.2%) で、以下、信号無視 8 人 (15.7%)、斜め横断 7 人 (13.7%)、車道通行 4 人 (7.8%)、車両の直前直後横断 6 人 (11.8%) などです。歩行中の死傷者 236 人のうち、185 人 (78.4%) が違反を犯していませんでした。

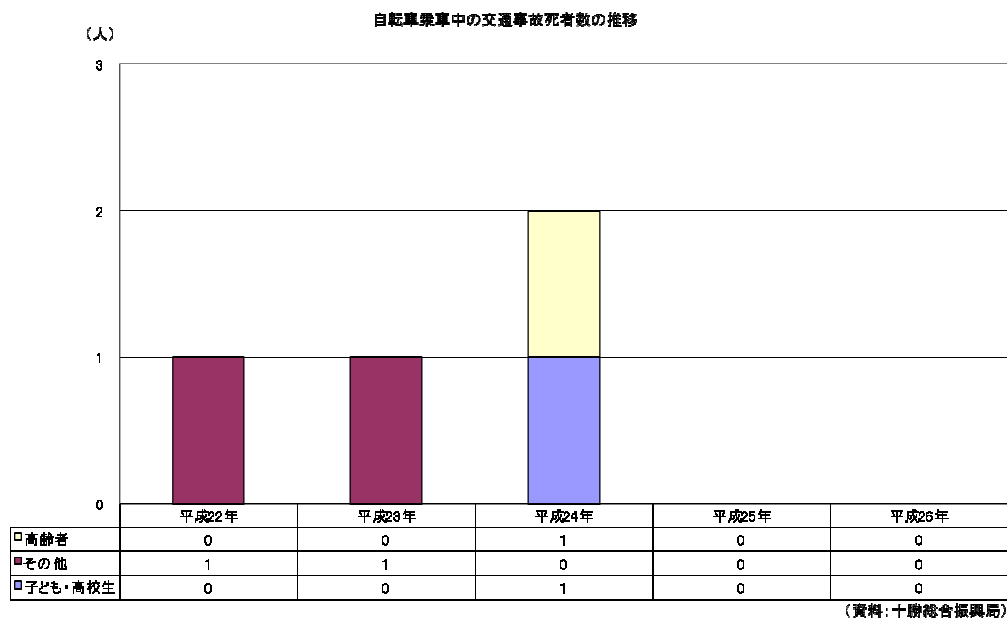


平成 18 年から 22 年までの歩行者の原因別の交通事故死傷者数との比較では、全体としては改善しているものの、横断歩道外横断 (20%増加)、信号無視 (13%増加)、斜め横断 (14%増加) などは悪化しています。

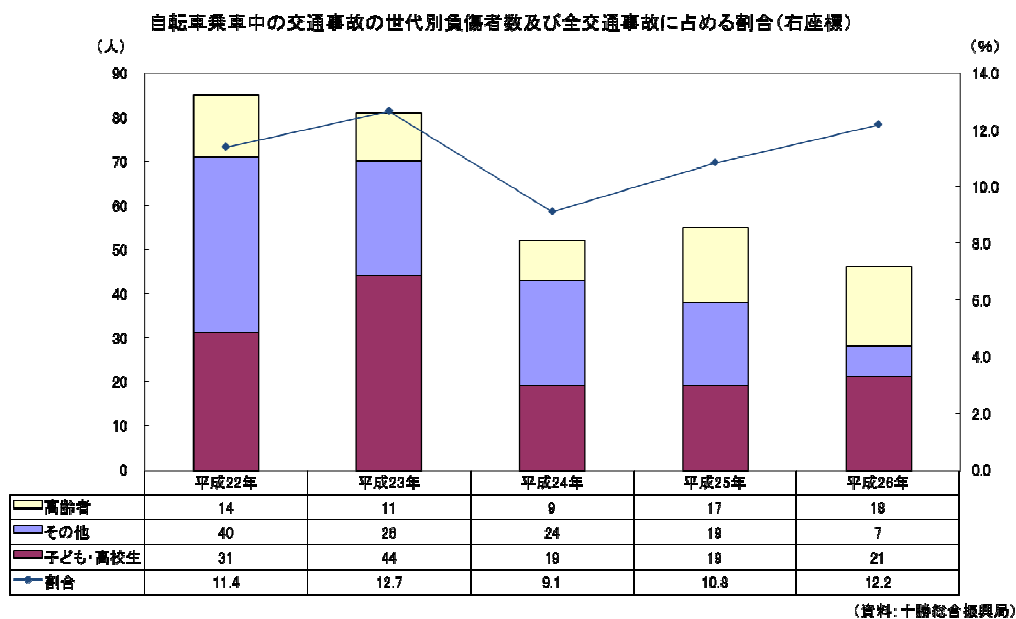


11 自転車乗車中の交通事故

自転車乗車中の死者数は横ばい傾向にあります。

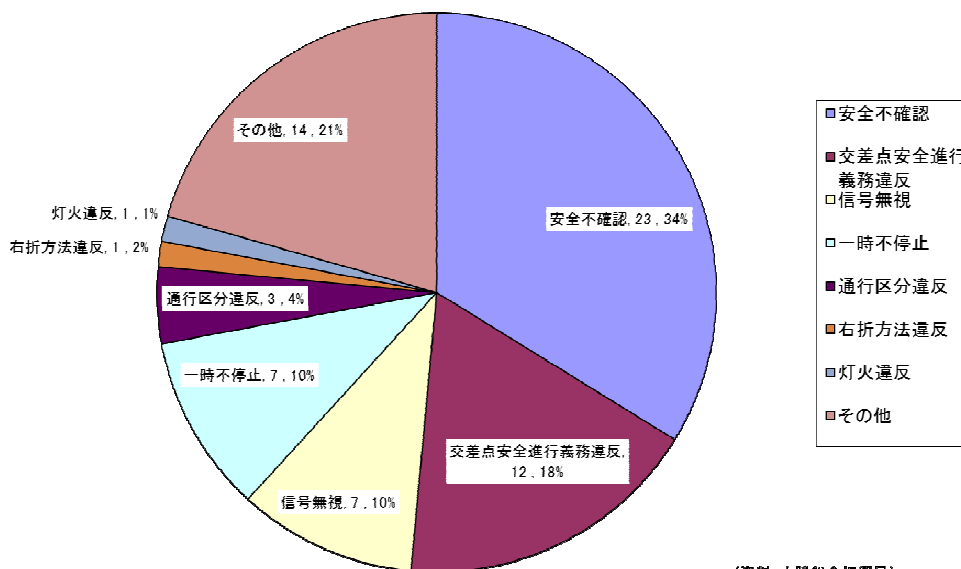


自転車乗車中の負傷者数は減少傾向にあります。世代別では、最も多いのは子ども・高校生 134 人 (42.0%) で、以下、その他の年齢 116 人 (36.4%)、高齢者 69 人 (21.6%) でした。全交通事故に占める割合は増減を繰り返しています。



原因別では、最も多いのは安全不確認 23 人 (33.8%) で、以下、交差点安全進行義務違反 12 人 (17.6%)、信号無視 7 人 (10.3%)、一時不停止 7 人 (10.3%) などです。自転車乗車中の死傷者 323 人のうち、255 人 (78.9%) が違反を犯していませんでした。

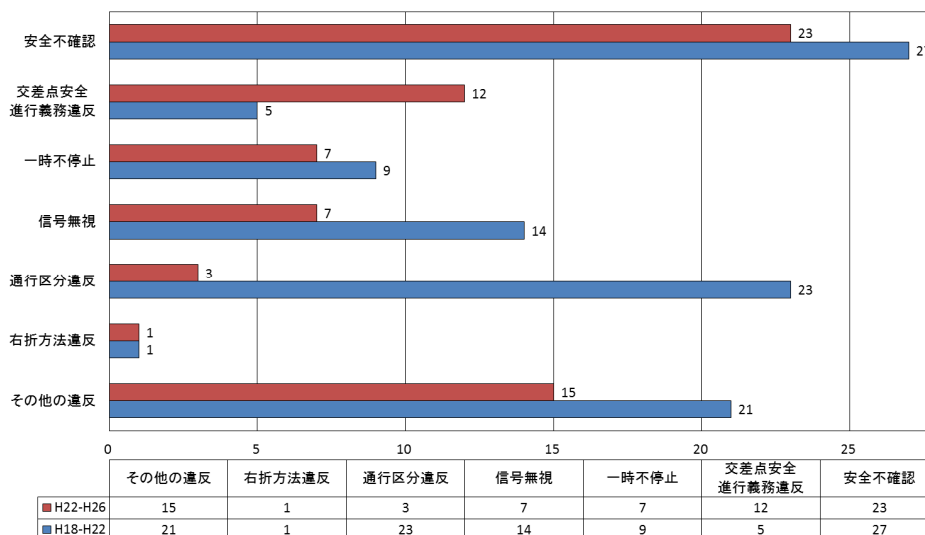
自転車乗車中の交通事故死傷者数の原因別割合(違反なしを除く)



(資料:十勝総合振興局)

平成 18 年から 22 年までの自転車の原因別の交通事故死傷者数との比較では、最も大きく改善したのは通行区分違反 (667%減少) で、以下、信号無視 (100%)、一時不停止 (29%減少)、安全不確認 (17%減少) などです。交差点安全進行義務違反は (58%増加) 悪化しています。

自転車乗車中の原因別の交通事故負傷者数

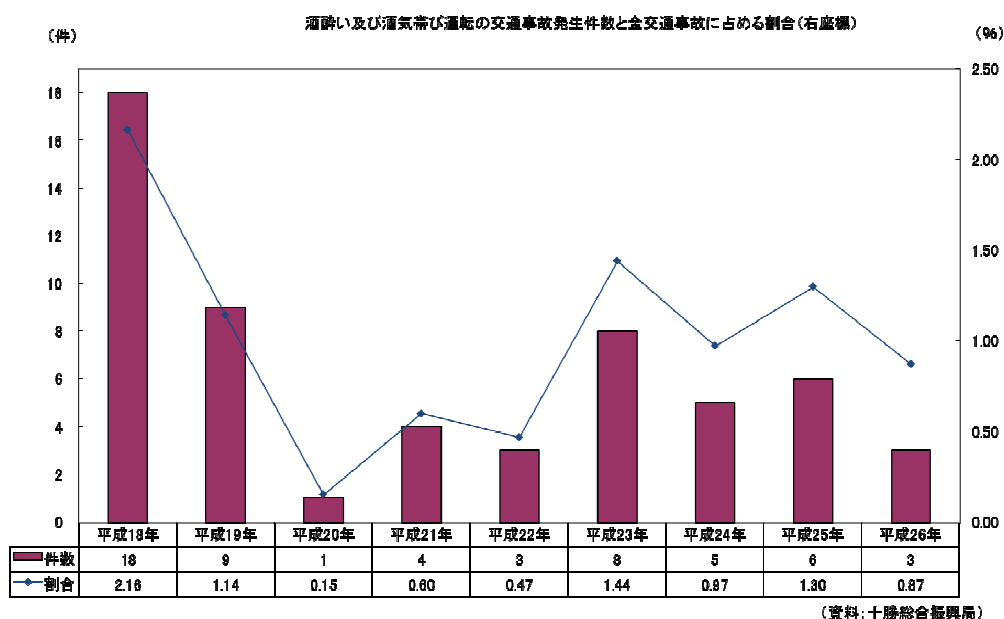


(資料:十勝総合振興局)

12 飲酒運転による交通事故

交通事故発生件数のうち酒酔い及び酒気帯び運転の件数は、平成19年度の飲酒運転者等に対する道路交通法の罰則の新設や強化により平成20年度に急減しました。

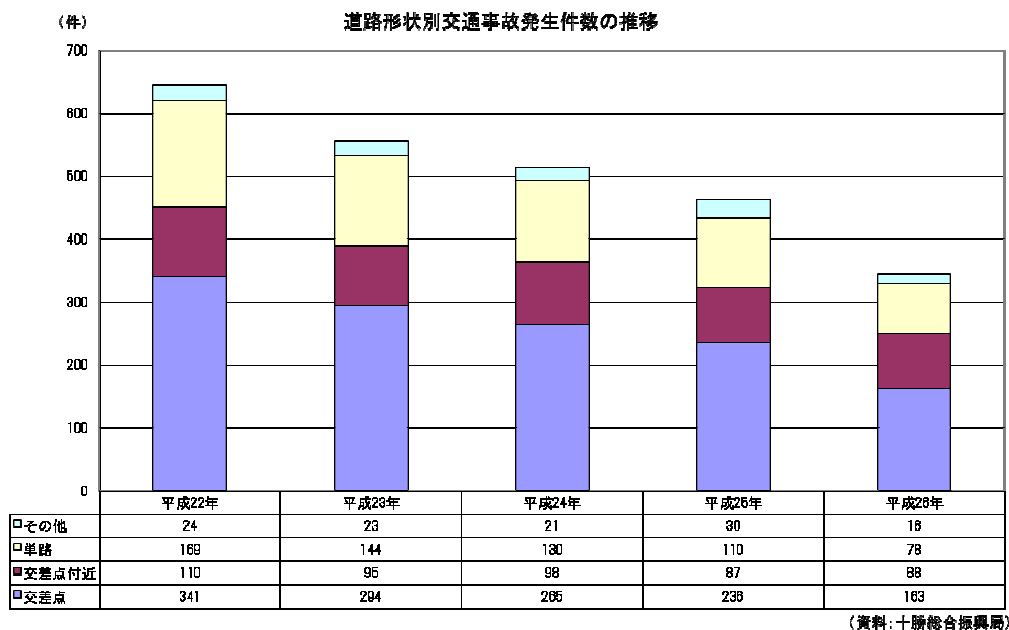
しかし、平成20年以降、件数は増減を繰り返して推移しています。また、全交通事故に占める割合はゆるやかな増加傾向にあります。



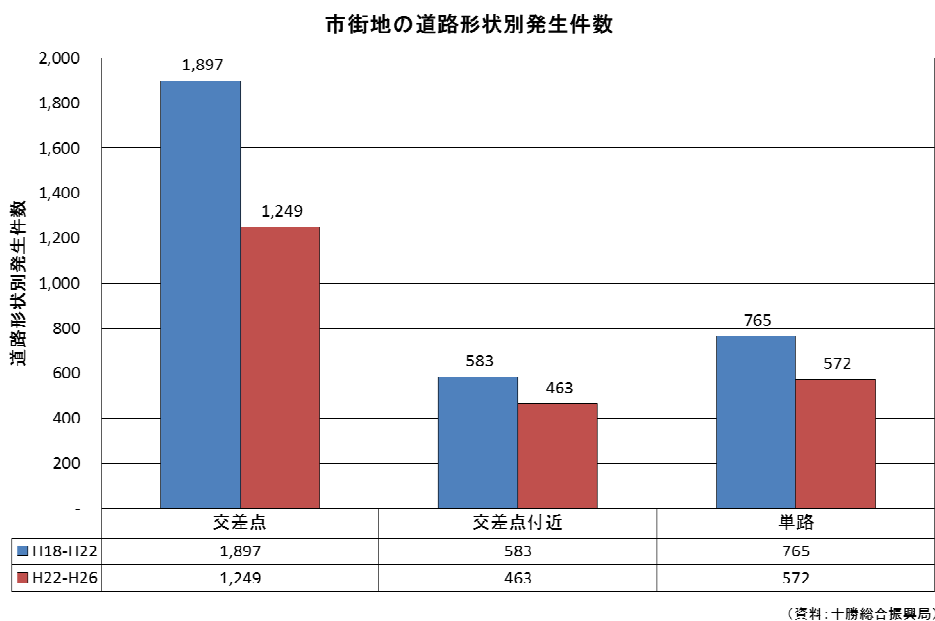
13 道路別発生状況

(1) 道路形状

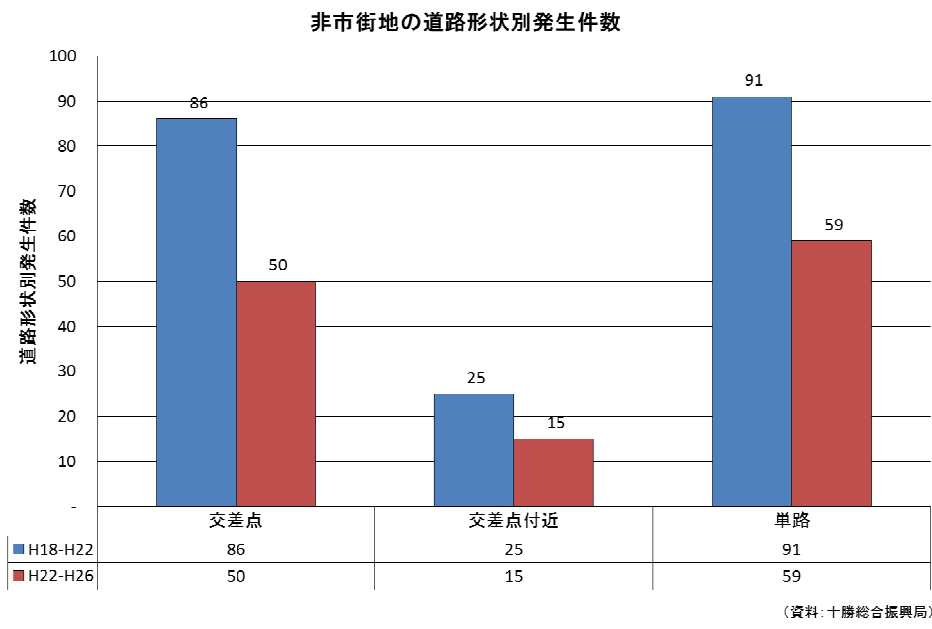
平成22年から平成26年までの間に、交通事故が2,522件発生しました。道路形状別では、最も多いのは交差点1,299件(51.5%)で、以下、単路631件(25.0%)、交差点付近478件(19.0%)などでした。



平成18年から22年までの市街地の道路形状別発生件数との比較では、最も大きく改善したのは交差点(34%減少)で、以下、単路(25%減少)、交差点付近(21%減少)でした。

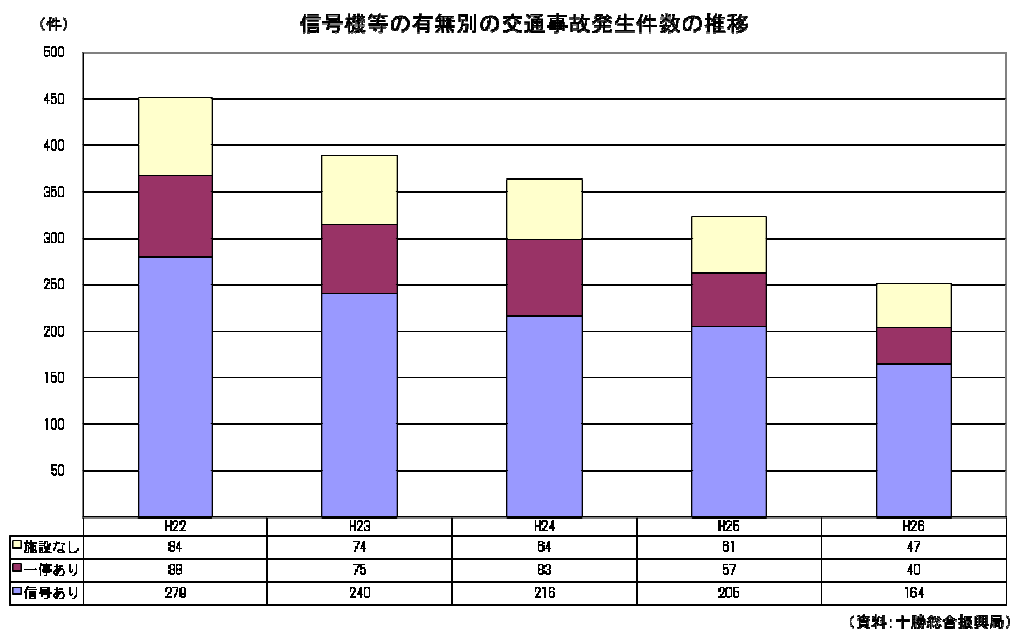


平成18年から22年までの非市街地の道路形状別発生件数との比較では、最も大きく改善したのは交差点（42%減少）で、以下、交差点付近（40%減少）、単路（35%減少）でした。

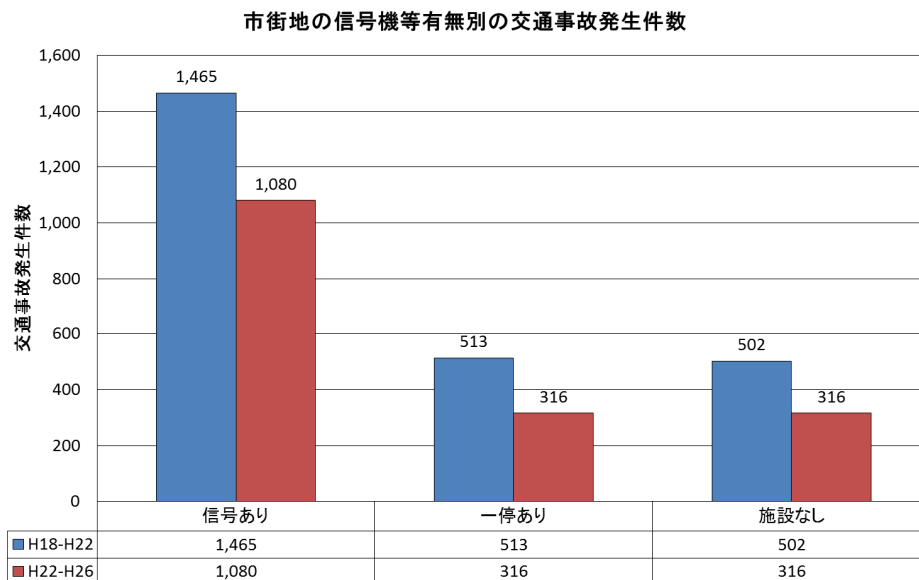


(2) 信号機等の有無

信号機等の有無別では、最も多いのは信号あり 1,104 件（62.1%）で、以下、一停あり 343 件（19.3%）、施設なし 330 件（18.6%）でした。

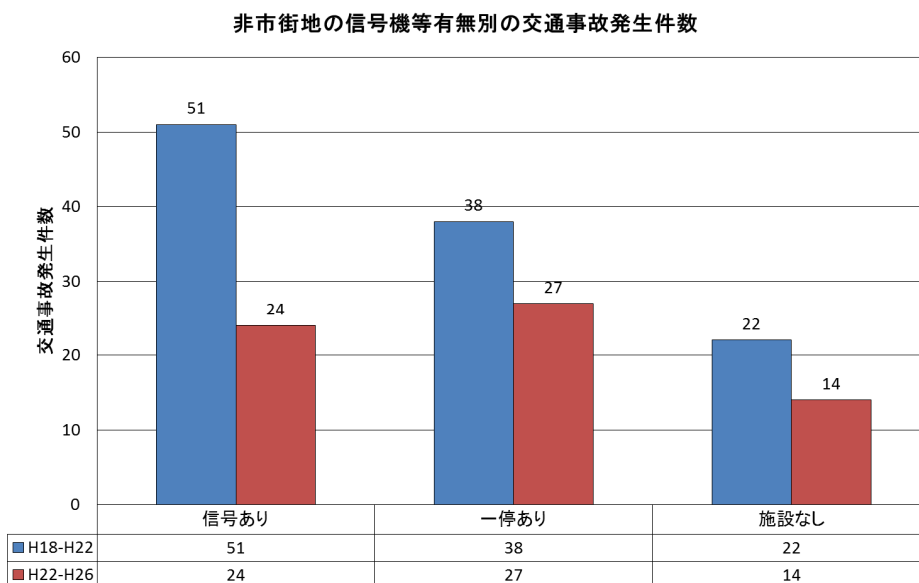


平成18年から22年までの市街地の信号機等有無別の交通事故発生件数との比較では、最も大きく改善したのは一停あり（38%減少）で、以下、施設なし（37%減少）、信号あり（26%減少）でした。



（資料：十勝総合振興局）

平成18年から22年までの非市街地の信号機等有無別の交通事故発生件数との比較では、最も大きく改善したのは信号あり（53%減少）で、以下、施設なし（36%減少）、一停あり（29%減少）でした。



（資料：十勝総合振興局）

(3) 道路別

道路別では、発生件数・死者数の期間中の合計で、最も多いのは市道 1,527 件 (60.5%)・14 人 (45.2%) で、以下、道道 448 件 (17.8%)・14 人 (45.2%)、国道 425 件 (16.9%)・3 人 (9.7%) でした。

第8次計画期間 (H18-H22) と比較すると、国道と市道は発生件数・死者数のいずれも減少していますが、道道は死者数が増加しています。特に道道 151 号幕別帯広芽室線は発生件数・死者数のいずれもが増加、道道 216 号八千代帯広線は死者数が増加しました。

道路別発生状況

道路名	発生件数						死者数					
	H22	H23	H24	H25	H26	合計	H22	H23	H24	H25	H26	合計
国道38号	62	59	43	36	32	232			1		1	2
国道236号	36	35	31	37	15	154	1					1
国道241号	13	8	7	6	5	39						
計	111	102	81	79	52	425	1		1		1	3
道道26号帯広停車場線	3	1	2	1	3	10						
道道75号帯広新得線	4	3	3	4	3	17						
道道109号新帯広空港線		1		1	1	3						
道道151号幕別帯広芽室線	24	23	32	28	22	129	2			1	4	7
道道62号豊頃糠内芽室線	2	1	2	3	0	8						
道道216号八千代帯広線	26	22	19	16	10	93	1	3			1	5
道道715号芽室東四条帯広線	38	31	15	13	16	113					1	1
道道1084号帯広の森公園線	9	12	7	4	4	36						
その他の道道	8	9	8	6	8	39					1	1
計	114	103	88	76	67	448	3	3		1	7	14
市道	395	323	324	273	212	1,527	4	2	3	4	1	14
その他	24	28	21	35	14	122						
合計	644	556	514	463	345	2,522	8	5	4	5	9	31

(資料：十勝総合振興局)

道路別発生状況

道路名	発生件数						死者数					
	H18	H19	H20	H21	H22	合計	H18	H19	H20	H21	H22	合計
国道38号	56	61	47	63	62	289	1			2		3
国道236号	37	36	34	38	36	181		1			1	2
国道241号	14	8	11	5	13	51						
計	107	105	92	106	111	521	1	1		2	1	5
道道26号帯広停車場線	1	8	8	4	3	24		1				1
道道75号帯広新得線	6	7	5	5	4	27						
道道109号新帯広空港線	3	1	1	2		7						
道道151号幕別帯広芽室線	17	25	22	21	24	109	1		1	1	2	5
道道62号豊頃糠内芽室線	2	1	1		2	6						
道道216号八千代帯広線	41	23	24	25	26	139	1				1	2
道道715号芽室東四条帯広線	48	40	40	48	38	214						
道道1084号帯広の森公園線	14	7	14	14	9	58						
その他の道道	14	12	12	11	8	57				1		1
計	146	124	127	130	114	641	2	1	1	2	3	9
市道	551	526	417	401	395	2,290	5	3	4	1	4	17
その他	28	35	35	33	24	155						
合計	832	790	671	670	644	3,607	8	5	5	5	8	31

(資料：十勝総合振興局)

(道路実延長)

(各年4月1日現在)

区分	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
国道	56.7	56.7	56.7	56.7	56.7
道道	143.0	142.9	143.3	143.3	143.3
市道	1,383.9	1,388.9	1,390.8	1,396.6	1,399.1
合計	1,583.6	1,588.5	1,590.8	1,596.6	1,599.1

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

まとめ

(事故の特徴)

1 交通事故発生件数は減少

第8次帯広市交通安全計画の最終年の平成22年から第9次帯広市交通安全計画の期間中である平成26年までの間、市内で発生した交通事故の件数及び死傷者数は、減少しています。

2 人対車両の事故割合が徐々に増加

事故類型別では、「車両相互」が事故全体の76.8%を占めて最も多く発生し、以下、「自転車対車両」12.5%、「人対車両」9.2%、「車両単独」1.5%でした。「人対車両」の事故による負傷者数の減少幅は他の事故と比べて少なく、全交通事故に占める割合がゆるやかに増加しています。

3 事故原因は運転手等の不注意によるものが多い

事故の原因別では、「前方不注意」が最も多く発生し、以下、「前左右不確認」、「動静不注視」、「一時不停止」、「ブレーキ操作」、「信号無視」などを原因とする事故が多く発生しています。

歩行者の交通事故の原因では、「横断歩道外横断」、「信号無視」、「斜め横断」、「車両の直前直後横断」など無理な横断によるものが多く発生しています。

自転車の交通事故の原因では、「安全不確認」、「交差点安全進行義務違反」、「信号無視」、「一時不停止」など車両がないとの思い込みや油断によるものが多く発生しています。

また、「酒酔い」及び「酒気帯び」による交通事故が継続して発生しています。

4 加害者に多い若者と高齢者層のドライバー

加害者の年齢層別人口千人当たりの発生件数では、「20歳代」が6.0件で突出して多く、以下、「70歳代」3.6件、「60歳代」3.5件で、若者と高齢者ドライバーの事故が多くなっています。

また、高齢者ドライバーの同千人当たりの発生件数の減少幅が他の年齢層のドライバーと比べて小さいため、高齢者が加害者となる事故割合が年々増加しています。

5 死亡交通事故の被害者は高齢者が多い

被害者の年齢層別人口千人当たりの負傷者数では、「中学生」及び「高校生」は自転車乗車中、「16歳から24歳」、「25歳から64歳」及び「高齢者」は四輪乗車中の負傷者が多くなっています。なお、「幼児」及び「小学生」は他の年齢層と比べ負傷者が少な

くなっています。

死者の年齢層別の数では、「60歳代」9人、以下、「80歳以上」が8人、「70歳代」6人など、高齢者が死亡事故の被害に多く遭っています。

6 信号機等のある交差点で多くの交通事故が発生している

道路別では、「市道」が60.5%で最も多くの事故が発生しており、以下、「道道」17.8%、「国道」16.9%でした。

道路形状別では、「交差点」が51.5%で最も多くの事故が発生しており、以下、「単路」25.0%、「交差点付近」19.0%でした。

信号機等の有無別では、「信号あり」が62.1%で最も多くの事故が発生しており、以下、「一停あり」19.3%、「施設なし」18.6%でした。

(課題)

1 交通安全意識の啓発

帯広市では、信号機や一時停止標識のある場所で全体の約6割の交通事故が発生しています。交通事故の原因は、「前方不注意」、「動静不注意」、「一時不停止」、「信号無視」などで、車両運転者ばかりでなく自転車や歩行者も含め、油断や思い込みなどの不注意に起因するものが多くなっています。また、「酒酔い」及び「酒気帯び」による交通事故の発生も後を絶ちません。

少子高齢社会が進展する中、高齢者ドライバーが加害者となる交通事故の割合の増加や死亡交通事故の犠牲者の多くを高齢者が占めるようになってきました。これは加齢による身体機能の低下により、視野が狭くなることや動体視力の低下、反射的な動作や判断の速さ、正確さに問題が生ずるといった要因が考えられます。また、幼児や小学生は他の年齢層と比べ千人当たりの負傷者数が少なくなっています。

今後も交通事故を防止していくため、市民一人ひとりが交通ルールを遵守しマナーを実践していくとともに、自動車等と比べ弱い立場にある歩行者、高齢者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むことが重要であるため、世代や状態に応じた「交通安全教育」や「交通安全運動」による交通安全意識の向上を図る必要があります。

2 交通安全環境の整備

帯広市の交通事故は、国道と道道で34.7%、市道で60.5%発生しています。道路延長は、市道が約1,400kmと国道の約25倍、道道の約10倍となっており、膨大な延長の市道において効果的に交通安全対策を実施していく必要があります。

学校周辺や通学路などにおける交通危険箇所等に関する情報を学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が共有し、地域のニーズや交通事故データに基づき、交通安全環境の整備を図る必要があります。

また、子どもや高齢者等が安心して移動することができるよう、歩行者・自転車の通行空間の確保を推進していく必要があります。