

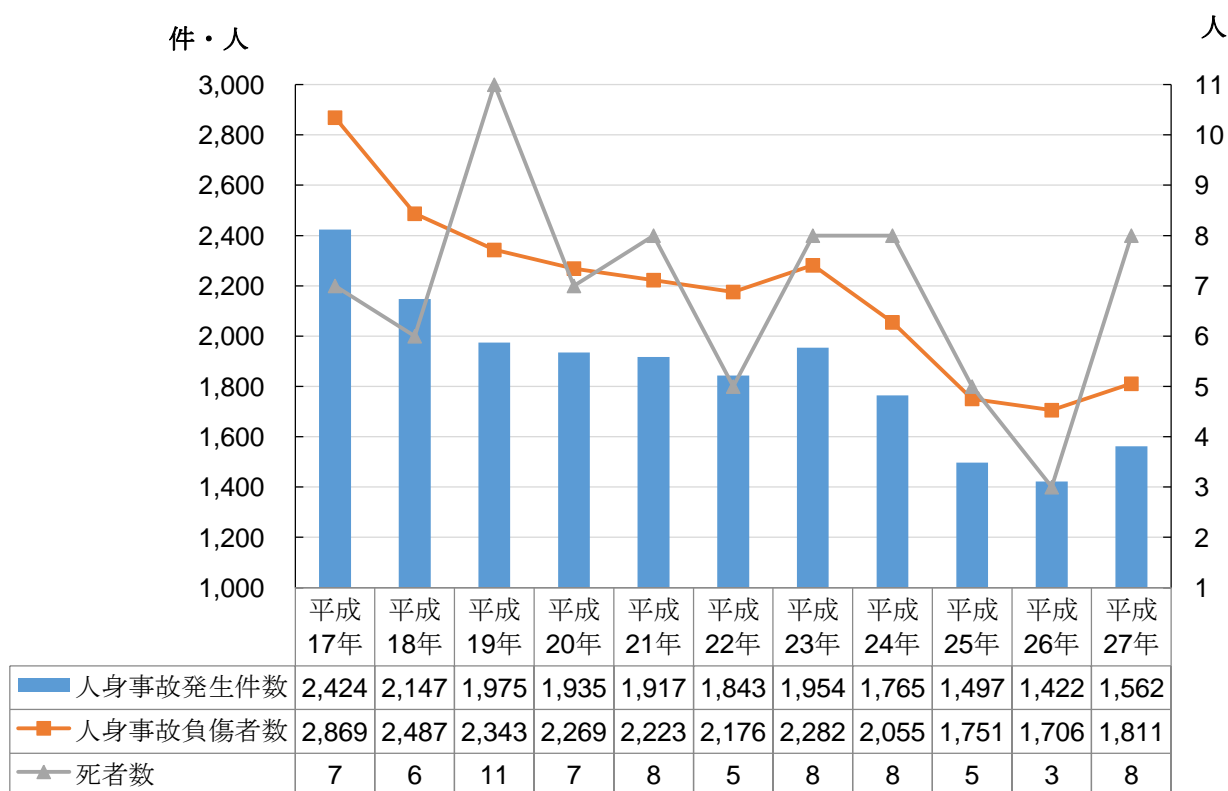
## 第2章 交通事故等の状況

### 1 道路交通事故

#### (1) 道路交通事故の状況

平成27年中の全国の交通事故死者数は、平成12年以来15年振りに増加となりました。埼玉県内の交通事故死者数は、平成22年に200人を下回って以降、おおむね減少傾向で推移しているものの、平成27年は4年振りに増加に転じました。

所沢市の交通事故死者数は、平成20年に7人になって以降、10人以下を継続しており、平成26年には昭和39年に統計を取り始めて以来、最少の3人となりましたが、平成27年は増加に転じ8人でした。

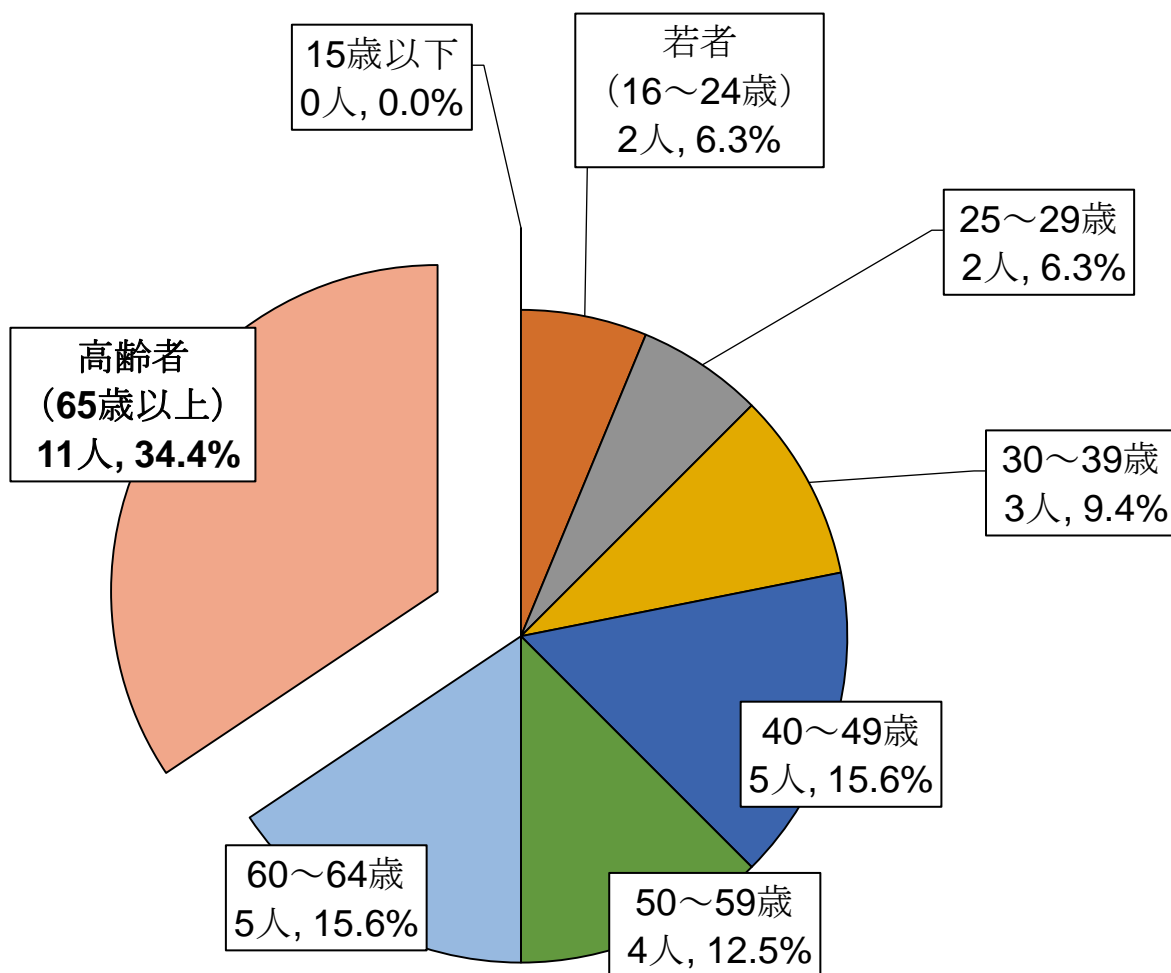


交通事故発生件数等の推移

## (2) 所沢市における道路交通事故の特徴

### ア 交通事故死者の3割以上は高齢者

我が国では65歳以上が21%を超えた超高齢社会に突入し、高齢者の関わる交通事故が多発しています。直近5年間の交通事故による死者を年齢別にみると、全死者の約34%にあたる11人が高齢者(65歳以上)であり、60歳以上の場合は5割にもおよび、高齢者の交通事故死者の多さがうかがえます。



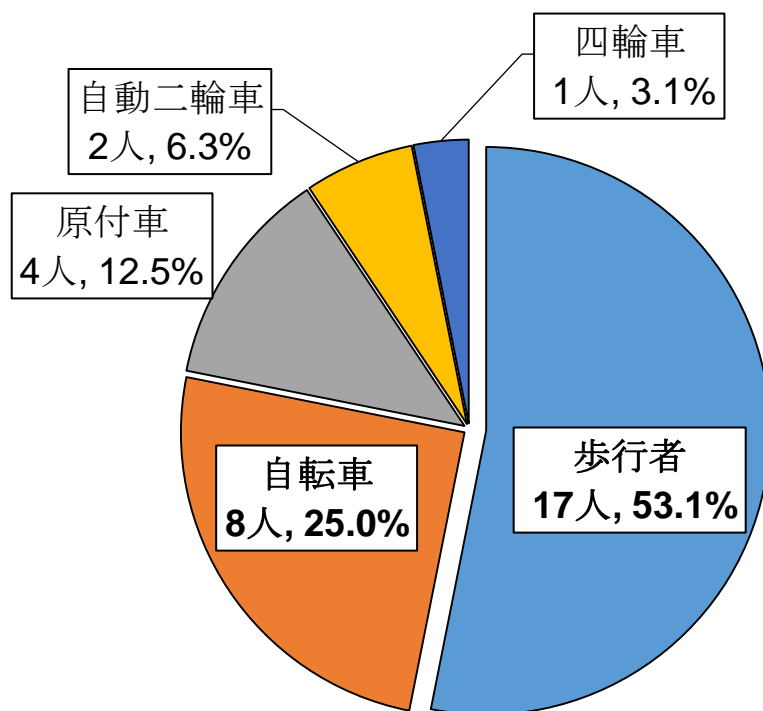
年齢層別の交通事故死者構成率 (%)  
(平成23年～27年の5年間)

### イ 自転車・歩行者事故の多発

埼玉県は全国第3位という、高い自転車保有率であり、所沢市においては、自転車が市民の移動手段として広く利用されている一方で、自転車の関係する事故が多発しています。近年、交通事故による自転車乗用中の負傷者数は500人前後で推移するとともに、直近5年間の死者の25%にあたる8人が自転車乗用中に亡くなっています。

また自転車と比較して弱い立場にある歩行者の死亡事故が最も多く、直近5年間の死者の約53%にあたる17人が歩行中に亡くなっています。

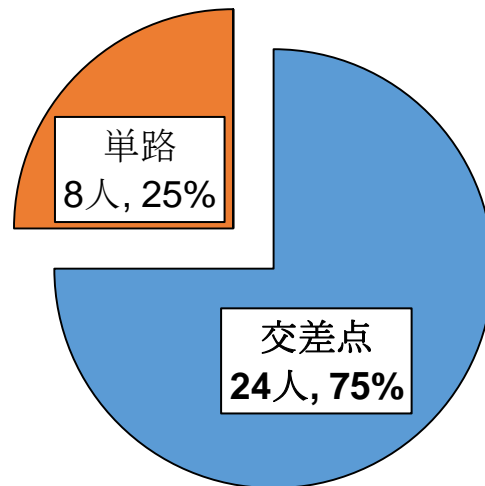
自転車乗用中及び歩行中の死亡者を合計すると75%にもなり、本市における死亡事故の最大の特徴と言えます。



事故状態別の交通事故死者構成率 (%)  
(平成23年～27年の5年間)

### ウ 交差点で交通死亡事故が多発

道路形状別にみると、交通死亡事故は単路に比べ交差点（付近を含む）での発生率が高く、直近5年間の道路形状別における交通死亡事故では、交差点における交通死亡事故が全体でもっとも多くを占めています。



道路形状別における交通事故死者構成率 (%)  
(平成23年～27年の5年間)

## 2 鉄道・踏切事故

所沢市では平成22年以降、列車の衝突や脱線等の鉄道事故は発生しておらず、また踏切内で発生した、列車の関わらない交通事故も3件以下となっています。

鉄道・踏切道事故の発生件数 (単位：件)

区分 \ 年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
列車の衝突事故	—	—	—	—	—
列車の脱線事故	—	—	—	—	—
踏切内の事故	—	1	1	1	3

### 3 第9次所沢市交通安全計画期間の検証

第9次所沢市交通安全計画では、市内において平成27年までに、「年間の交通事故死者数を5人以下」「人口10万人当たりの交通事故死傷者数を525人以下」とすることの2つの目標を設定し、各種交通安全対策に取り組みました。

交通事故死者数は減少傾向にあり、平成26年は3人で、統計のある昭和39年以降では最も少ない人数とすることができましたが、平成27年には8人となるなど、交通事故による死者数は各年増減が繰り返されている現状です。

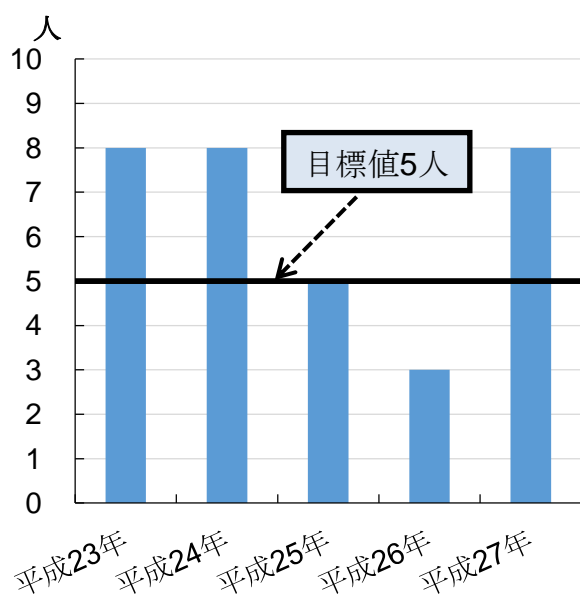
また、人口10万人当たりの交通事故死傷者数も減少傾向にあり、平成25年には512人と目標を達成し、平成26年には目標より27人少ない498人となりましたが、平成27年には目標より多い530人と再び増加に転じています。

鉄道及び踏切事故については、「事故件数の確実な減少により死傷者数の減少を目指す」ことを目標としました。事故発生件数も極めて少ない状況となっています。

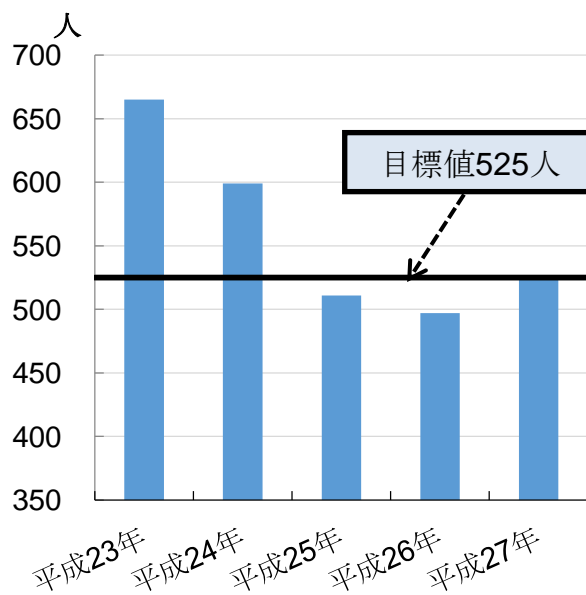
死者数と人口10万人当たりの死傷者数の推移 (単位：人)

区分	年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
死者数		8	8	5	3	8
人口10万人当たりの死傷者数※		667	601	512	498	530

※算出式：死傷者数 ÷ 市人口（各年12月末日データ） × 10万人



死者数の推移



人口10万人当たりの死傷者数の推移

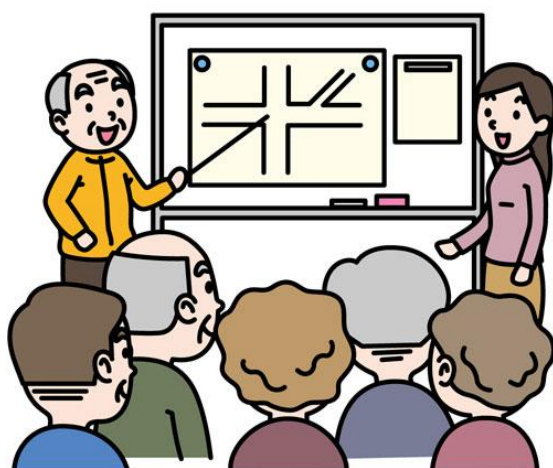
#### 4 今後の課題

本計画では、所沢市の交通事故の特徴である「高齢者の事故」、「自転車・歩行者の事故」、「交差点における事故」の防止を重点課題として、交通安全対策を推進します。

「高齢者の事故」では、本市において高齢者の事故が多発している状況にあり、今後は、高齢者人口の増加に伴い、高齢運転者に起因する交通事故の比率が高まることが考えられるため、より一層の対策が必要です。

「自転車・歩行者の事故」では、直近5年間の交通事故死者の75%が自転車乗用中及び歩行中に事故に遭われていることから、自転車利用者、歩行者に対する交通安全教育や安全な道路、安全施設の設置等、対策が必要です。

「交差点における事故」では、直近5年間の交通事故死者の75%が交差点及びその付近において事故に遭われていることから、その対策が必要です。それに加え、所沢駅周辺の開発や、(仮称)ところざわサクラタウン建設等により、人や車等の動きがより多くなると見込まれ、また、中心市街地の混雑を緩和するための環状道路の建設など、本市の交通環境が大きく変化する計画が進行しています。そのため、増加が見込まれる歩行者等の安全対策や、自家用車の利用を抑えるといった、その状況に対応した交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めることが求められます。



都市計画道路 東京狭山線の整備