

施策体系及び横断的かつ重点的に取り組む視点について

1 施策体系について **別紙1**

施策体系の構築にあたっては、現状の把握や現行計画の「実績評価」の結果を踏まえ、前回議論した「第10次計画に向けた課題と施策の方向について」を踏まえた上で、施策の柱、基本施策、個別施策からなる施策体系に整理した。

(1) 施策の柱の設定について〔第2回審議会提示済〕

・施策の柱（5項目）

- ⇒ I 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- II 地域と連携した道路交通環境の整備
- III 地域における道路交通秩序の維持
- IV 救助・救急対策の推進
- V 被害者対策の推進

(2) 基本施策の設定について

前回協議した「施策の方向」について、「施策の柱」を構成する「基本施策」として設定するものとする。

・基本施策（14項目）

※ 第9次計画からの変更点

- ⇒ 新規：交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進
- 分割：人優先の安全・安心な歩行空間の確保、自転車利用環境の総合的整備
(→第9次計画「自転車や歩行者の通行空間の確保」)

2 「横断的かつ重点的に取り組む視点」の設定について **別紙3**

(1) 「横断的かつ重点的に取り組む視点」設定の考え方

本市の交通事故の発生件数及び死者数をみると、高齢者と自転車に關係する交通事故の割合が高いことから、本計画の目標を達成する上では、高齢者及び自転車の交通安全対策が特に重要な課題といえる。また、少子化による人口減少対策が喫緊の課題となっている今日、次代を担う子どもの安全・安心は、あらゆる分野において重要なテーマとなっており、特に、本市においては、人口1万人当たりの自転車事故当事者数において、高校生が突出して高い状況であることから、高校生を含む子どもの交通安全対策も重要な課題となっている。

このようなことから、本計画では、施策体系である5本の「施策の柱」に対し、特に重要な課題を「横断的かつ重点的に取り組む視点」として「高齢者の安全確保」「自転車

の安全確保」「高校生を含む子どもの安全確保」を推進することにより、本計画の目標を着実に達成していくこととする。

なお、3つの視点を適切かつ強力に進めていくため、各対象ごとに成果指標を設定し、毎年、進行管理していくこととする。

(2) 「横断的かつ重点的に取り組む視点」の設定

① 『高齢者の安全確保』

高齢人口の増加に伴い、高齢者の交通事故の割合が高まる中、今後、高齢者が関係する交通事故の増加や重大事故の発生が予想されることから、高齢者の交通の状態（ドライバー・自転車・歩行者）や交通事故傾向を踏まえた交通安全対策を実施し、高齢者の交通事故防止を図る。

◆ 対応する課題

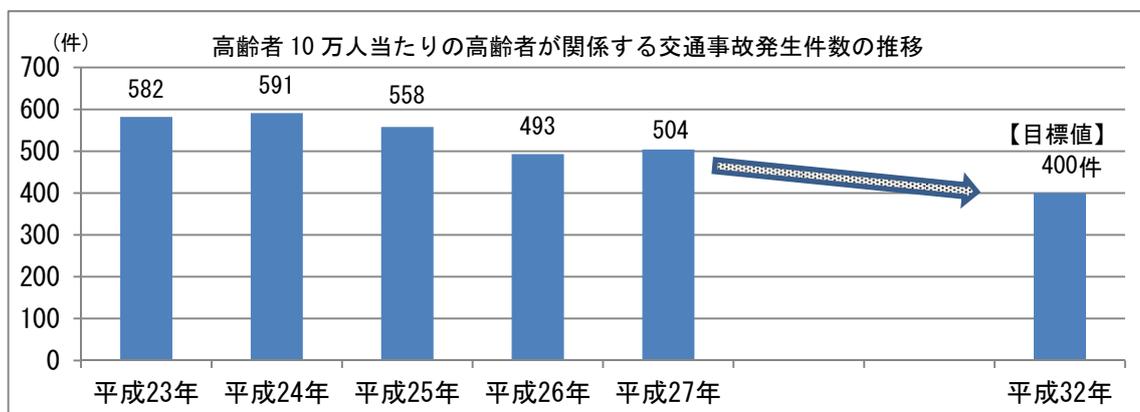
- ・高齢者の増加に伴い、交通事故全体に占める高齢者の割合が増加しており、高齢者が交通事故を起こさない、遭わない対策を実施していく必要がある。
- ・高齢ドライバーについては、加齢による身体機能の変化が運転に及ぼす影響を理解させるための交通安全教育を充実していく必要がある。
- ・歩行または自転車利用の高齢者については、住所地から近い道路で交通事故に遭うことが多いため、身近な交通事故情報の提供や地域特性、交通情勢に応じた交通安全教育を実施していく必要がある。

◆ 成果指標

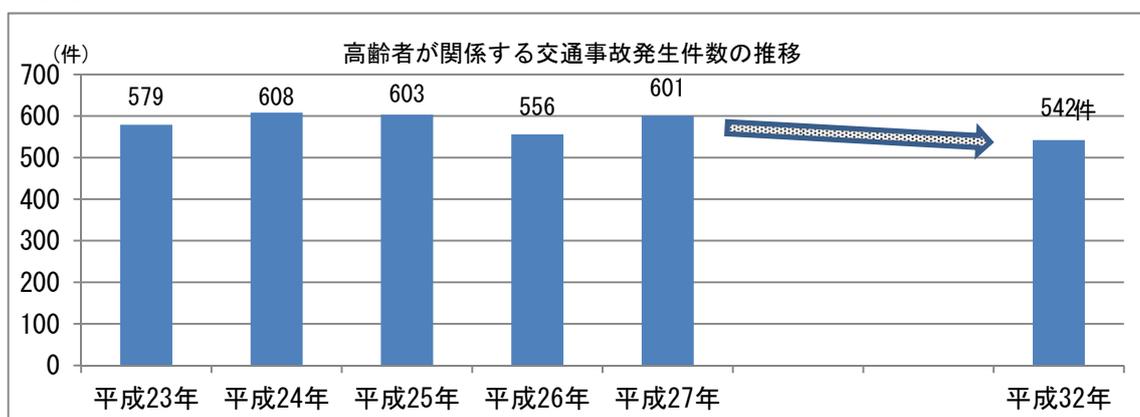
平成17年以降の「高齢化率」と「交通事故発生件数に占める高齢者事故の割合（高齢者の事故割合）」について回帰分析をしたところ、両者には高い相関関係がみられたことから、平成32年の推計高齢化率26.2%から同年の高齢者の事故割合36.1%を算出した。

さらに、当該割合を同年の交通事故発生件数目標値1,500件に乗じた上で、高齢者10万人あたりに換算した件数を設定する。

指標名	現状値		目標値
高齢者10万人当たりの 高齢者が関係する 交通事故発生件数	平成27年		平成32年
	504件 (9月末現在推計)		400件以下



(参考)



② 『自転車の安全確保』

本市では、自転車を安全で快適に楽しく利用できる「自転車のまち うつのみや」の実現に向けて取り組んでいるが、自転車の交通事故の発生状況などから、これまで以上に自転車利用者の交通ルール遵守、マナー向上が求められている。このことから、自転車走行空間の整備や自転車安全利用教育などを通して、全ての自転車利用者が安全に安心して自転車を利用できる環境づくりに取り組む。

◆ 対応する課題

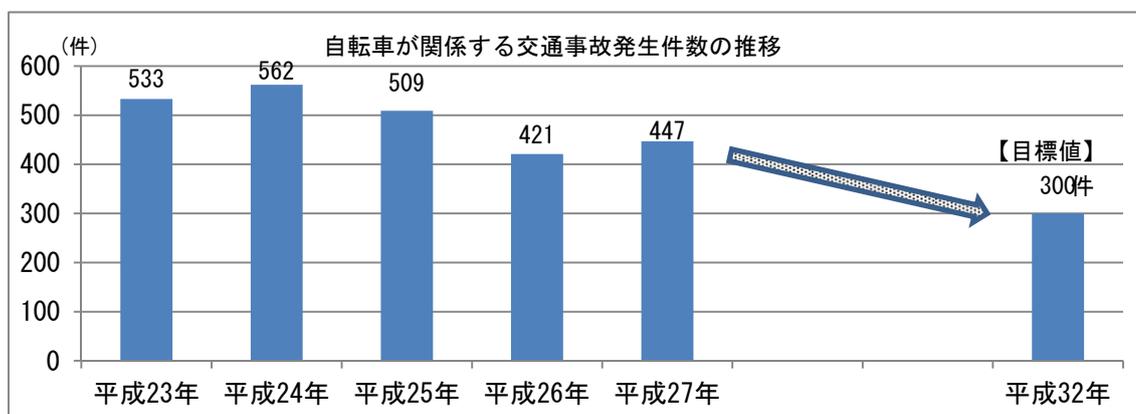
- ・自転車の交通事故は減少傾向にあるが、本市において交通事故全体に占める割合が高いことや道路交通法の改正による自転車のルール変更されていることなどから、全ての自転車利用者に対する交通安全教育の充実や自転車走行空間の整備などに取り組んでいく必要がある。
- ・本市の人口あたり自転車事故当事者数を世代別で比較すると、高校生が突出し

て高いことから、特に、高校生に対する自転車安全教育を充実させる必要がある。
 ・全国的に自転車が歩行者と衝突する重大事故により多額の損害賠償を請求される事例も発生している中、85%が自転車任意保険を認知しているが、加入率は約3割にすぎないことから、被害者救済の観点からも自転車任意保険の加入促進が求められている。

◆ 成果指標

自転車の事故件数は、減少傾向にあるものの、平成17年以降の交通事故発生件数に占める自転車事故の割合は、20%前後で推移しており、平均で20.8%となっている。これは、平成26年の全国平均（19.0%）よりも若干高い状況であるが、当該割合は都心部ほど高くなる傾向が見られることから、これまでの平均を若干下回る20%以内をすることを基準に、平成32年の交通事故発生件数目標値1,500件に当該割合を乗じて求める自転車に関する交通事故発生件数を成果指標として設定する。

指標名	現状値		目標値
自転車に関する交通事故発生件数	平成27年	▶	平成32年
	447件 (9月末現在推計)		300件以下



※平成27年は9月末現在推計値

③ 『子どもの安全確保』

高校生を含む子どもの交通事故は、朝・夕の通学時間帯に多く発生しており、通学路等における交通安全対策が求められている。また、子どもが加害者となる交通事故も顕在化してきているとともに、高校生の交通マナーの悪化に関する市民からの指摘も増加している。このようなことから、高校生を含む子どもたちの心身の発達段階や地域の実情に応じた安全教室の実施、登下校時における交通安

全の確保に取り組む。

◆ 対応する課題

- ・少子化が進行する中，将来の宝である子どもたちの命を悲惨な交通事故から社会全体で守っていく必要がある。
- ・小学生の交通事故当事者のうち58.6%が，歩行中，自転車乗車中の事故であることから，歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させる必要がある。
- ・平成24年4月以降，全国で登下校中の児童生徒が死傷する交通事故が相次いで発生していることから，通学路の交通安全の確保に向けた効果的な取組が求められている。
- ・全国的に子どもが運転する自転車が歩行者と衝突する重大事故が発生していることから，子どもに対する交通ルールの周知徹底を図っていく必要がある。
- ・高校生の自転車乗車中や歩行中の交通マナーの悪化に関する市民からの指摘も増加していることから，特に高校生の交通安全に対する意識向上が求められている。

◆ 成果指標

中学生までの子どもについては，交通事故発生件数の目標値1,500件以下を踏まえ，平成17年以降の交通事故発生件数に占める子どもの事故の割合の平均である6.5%から算出し，成果指標として子どもが関係する交通事故発生件数を設定する。

これに合わせ，本計画の「横断的かつ重点的に取り組む視点」としては，高校生についても「子どもの安全確保」について取り組むことから，高校生についての指標を設定するものとする。

高校生の交通事故割合は，平成17年以降の交通事故発生件数に占める高校生の事故割合を平均すると，4.7%となる。しかし，高校生の人口構成比2.7%と比較して交通事故全体に占める高校生の事故割合に乖離が大きいことから，これまで以上の交通事故削減を目指し，過去10年間で最も低い割合である4.0%を下回る水準を目指すこととして，高校生の交通事故発生件数を併せて設定する。

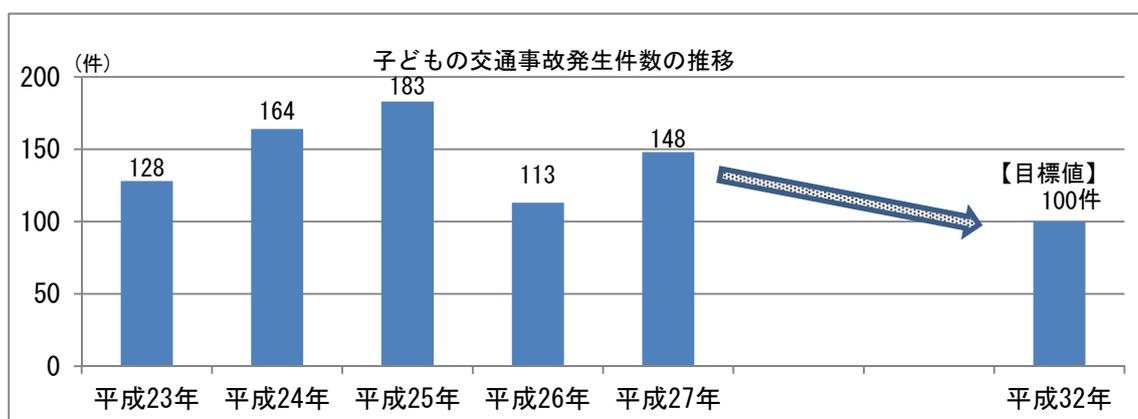
※ 交通事故統計上の高校生は，職業別としての計上であるが，本計画において，高校生の人口を算定する場合は，便宜上，年齢16歳から18歳の人口を基礎としている。

指標名	現状値		目標値
子どもの交通事故発生件数	平成27年	▶	平成32年
	148件 (9月末現在推計)		100件以下
高校生の交通事故発生件数	平成27年	▶	平成32年
	100件 (9月末現在推計)		60件以下

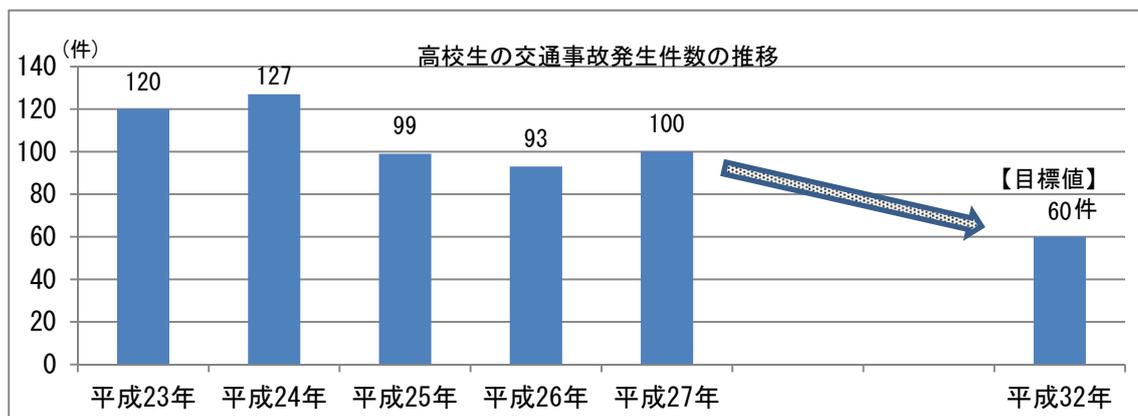
※ [参考]

子ども人口1万人あたりの子どもが関係する交通事故発生件数 19件⇒14件以下 (H32)

高校生人口1万人あたりの高校生が関係する交通事故発生件数 70件⇒43件以下 (H32)



※平成27年は9月末現在推計値



※平成27年は9月末現在推計値