

③活動指標の達成状況

施策の柱	基本施策	活動指標名	現状値 (平成27年度)	目標値 (令和2年度)	実績				評価
					平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	
I 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	1 各年代の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育の推進	高校におけるスクエアドストレイト方式による交通安全教室開催数〔平成28～令和2年度累計〕	15校 ※平成23～27年度の累計	25校(平成28～令和2年度)	4校	10校	15校	15校	平成30年度までは計画通り実施したが、令和元年度は目標値を下回っている。 ※他自治体において死亡事故が発生したことを受け、令和元年度は開催を見送ったもの。(令和元年度は交通安全講話を実施)
		高齢者を対象とした地域の「交通事故発生状況マップ」を活用した交通安全教室実施回数〔年間〕	—	100回	105回	112回	98回	103回	着実に実施しており、目標値を達成している。
		高齢ドライバーを対象としたドライブレコーダーを活用した交通安全教室開催数〔年間〕	1回	3回	3回	4回	3回	1回	平成30年度までは計画通り実施したが、令和元年度は目標値を下回っている。 ※新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、令和元年度は予定していた教室(2回)が中止となった。
	2 自転車利用者への交通安全教育の推進	小学4年生の子ども自転車免許事業の実施に併せて、5・6年生に交通ルールの振り返り学習を行う学校数〔年間〕	—	70校	70校	70校	70校	70校	市内全ての小学校において実施しており、目標を達成している。
		高齢者の自転車シミュレーターを活用した自転車教育受講者数〔年間〕	430人	600人	443人	619人	686人	957人	目標を大きく上回る実施状況となっている。
II 地域と連携した道路交通環境の整備	2 自転車利用環境の総合的整備	自転車走行空間の整備延長〔累計〕	21.7km	57.7km	29.9km	40.0km	45.8km	49.9km	「自転車のまち推進計画後期計画」に基づき、自転車走行空間(8路線、4,330m)の整備を行い、後期計画に位置付けた目標延長57.7kmに対して約49.9kmの整備が完了しているが、目標は達成していない。
	3 交通事故多発地点等の安全性向上の推進	交通事故多発地点の対策対処率	—	100%	16.7%	83.3%	100.0%	100.0%	交通事故多発地点(平成24～27年度)6箇所の対策が完了し、目標を達成している。
III 地域における道路交通秩序の維持	1 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進	自転車走行空間の整備箇所等における街頭指導の実施箇所数〔年間〕	一箇所 (7箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	毎年度実施場所を変更しながら3箇所ずつ着実に実施し目標を達成している。 ※()内は、計画的に実施する街頭指導の総箇所数
		自転車ヘルメット利用推進員の任命者数〔累計〕	250人	600人	330人	412人	495人	579人	交通安全推進協議会を通じて自転車ヘルメット利用推進員の任命を継続的に行っており、令和2年度には目標を達成する見込である。

④個別施策の取組状況 ⇒ 別紙1-2参照

⑤各施策の柱の評価・課題

I 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

子どもから高齢者まで各世代の特性に応じた交通安全教室や、自転車利用者を対象とした体験型の交通安全教室を開催するほか、地域や警察等と一体となった交通安全運動を推進することなどにより、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚が図られている。

- ⇒ ・ LRTの開業に向け、交通ルール啓発に係る効果的な交通安全教育の手法を検討し、実施していく必要がある。
- ・ 高齢者の交通事故の傾向を踏まえた交通安全教育を推進する必要がある。
- ・ 高齢ドライバーに対する交通安全教育や周知啓発を推進する必要がある。
- ・ 特に、子どもから高校生、高齢者の自転車利用者に対し、交通ルール遵守徹底に向けた交通安全教育を推進する必要がある。
- ・ 交通安全思想のさらなる浸透を図り、市民の自主的な交通安全活動につながるような交通安全運動を展開していく必要がある。
- ・ 地域や交通安全団体、民間企業等の交通安全活動を支援していく必要がある。

II 地域と連携した道路交通環境の整備

現況の道路幅員や交通量などの道路状況に応じ、自転車走行空間の整備を進めているほか、通学路合同点検や交通事故多発地点の安全性向上事業の実施等により地域と連携した道路交通環境の整備が図られている。

- ⇒ ・ 事故データ等の分析に基づき、交通事故多発箇所や地域における危険箇所等を把握し、地域や警察、道路管理者等と連携した対策を実施する必要がある。
- ・ 自転車や歩行者の通行空間確保に向けた施策を実施していく必要がある。
- ・ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備や、公共交通機関の充実により、円滑な道路交通を確保する必要がある。

III 地域における道路交通秩序の維持

地域等と連携しながら、自転車利用者に対する街頭指導や自転車ヘルメット利用推進員の任命を行うほか、GRリボンを活用した飲酒運転根絶周知啓発活動の実施等により、地域における道路交通秩序の維持が図られている。

- ⇒ ・ 地域や学校等と連携しながら自転車の交通事故防止のための活動を推進する必要がある。
- ・ 飲酒運転根絶に向けた取組を継続的に推進する必要がある。
- ・ 暴走族根絶に向けた取組を継続的に推進する必要がある。

IV 救助・救急対策の推進

救急救命士を計画的に養成するとともに、応急手当講習会を実施することなどにより、救助・救急対策の推進が図られている。

- ⇒ ・ 複雑多様化する救急・救助事案に対応するため、引き続き、教育訓練を実施していく必要がある。
- ・ 交通事故による負傷者等の救命効果向上のため、応急手当の普及啓発を推進する必要がある。

V 被害者支援の推進

被害者支援センターとちぎと連携しながら、交通安全教室と併せて実施する「命の大切さを学ぶ授業」において被害者支援に係る周知を行うことなどにより、被害者支援の推進が図られている。

- ⇒ ・ 関係機関と連携し、継続して被害者への理解促進を図るとともに、被害者相談窓口や支援策等の周知を行う必要がある。