

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状

本市における人身事故の発生件数及び死傷者数は、昭和44年に過去最高の549件、751人を記録したが、その後、昭和49年には106件、214人と約3分の1まで減少するに至った。

近年、死傷者数は年々減少しており、平成23年には335人だったものが令和2年には156人となり、ここ10年間で半数以下に減少している。

また、人身事故件数と物損事故件数を合わせた交通事故総発生件数は、平成15年の2,243件をピークに減少し、平成18年以降は2,000件前後で推移していたが、近年はコロナ禍での外出自粛の影響から1,700件前後で推移している。

なお、最近の交通事故の特徴として、次のようなものが挙げられる。

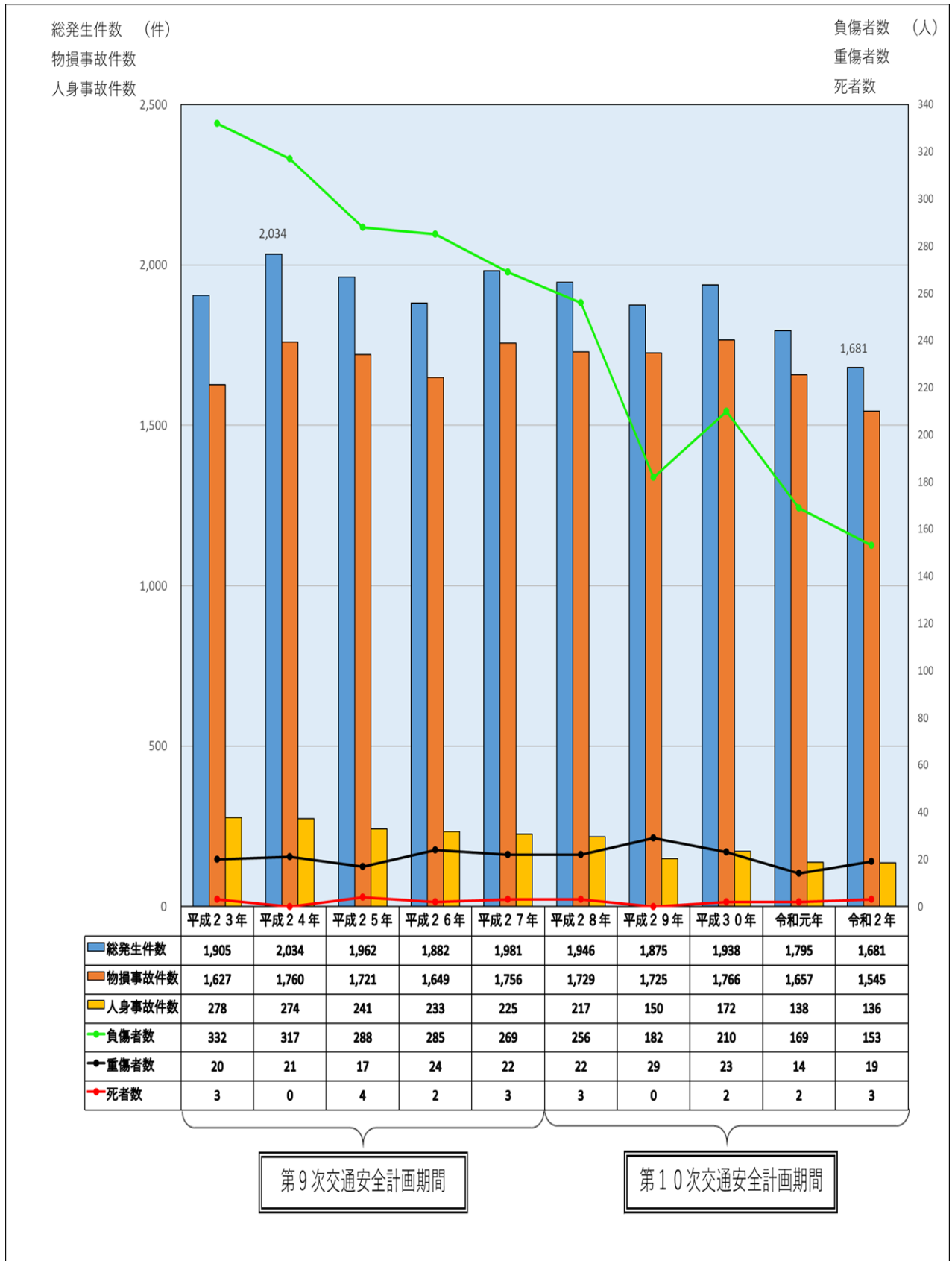
- 増加傾向だった物損事故件数が近年では減少傾向にあること。
 - 死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合が高く、高齢ドライバーが関与する事故が多いこと。
 - 国道2号、188号や県道など主要幹線道路での事故の割合が高いこと。
- これらの要因としては、次のことなどが考えられる。
- コロナ禍での外出自粛、イベントの自粛により交通量が減少していること。
 - 高齢化の進行により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の数及び高齢ドライバーの数が増加していること。
 - 市内及び近隣に工業団地・工業地帯があり、通勤、物流など主要幹線道路の交通量が非常に多いこと。

(2) 踏切事故の現状

県内では、平成27年度から令和元年度までの5年間に19件の踏切事故（死者8人、負傷者5人）が発生し、鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にある。

市内においては、平成28年から令和2年までの5年間に踏切事故は発生していない。

◎交通事故件数の推移（過去10年間）



2 課題

(1) 道路交通安全対策

近年、道路交通事故による死傷者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施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に加え、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する。

その際には、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策を図っていく必要がある。

ア 高齢者及び子どもの安全確保

全国的に高齢化が進む中、高齢者が安全かつ安心して外出や移動することができる交通社会の形成が必要である。

そのためには、高齢者の実態に即した交通安全対策を推進する必要がある。現に、県下では道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高くなっており、また、高齢運転者の増加に伴い交通事故の増加も懸念される。これらの特徴を踏まえ、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合に分けて対策を推進する。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような生活環境を設計するというユニバーサルデザインの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図る。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで多く発生していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

子どもの安全確保については、登下校時の見守り活動や通学路等における危険箇所の把握、危険予知能力の育成を引き続き積極的に推進する必要がある。

イ 生活道路における安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢を踏まえ、人優先の考え方のもと、通学路、生活道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保など、歩行者の安全確保対策を推進していく必要がある。

一方、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩

行者と衝突した場合には加害者となる可能性もあるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、今後は各地域の生活道路を対象として、ゾーン30*など生活道路における自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるなど、総合的に交通安全対策を推進する。

* ゾーン30	<p>生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、生活道路が集中する区域をゾーンとして指定し、ゾーン内の最高速度を時速30kmに規制するほか、ゾーン入口に路面表示の整備を行い、自動車の速度や抜け道利用を抑制するもの。</p> <p>下松市では、平成26年9月30日から花岡地区と中央地区の一部を、平成29年3月29日から清瀬町地区を「ゾーン30」に指定し、運用を開始している。</p>
---------	---

路面表示	速度規制表示①	速度規制表示②
		

(2) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあっては、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、第4種踏切（踏切警報機がなく踏切警標だけの踏切）の安全対策など、課題が残されていることから、引き続き改善に向けJRに働きかけていく。

また、高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況を踏まえ、効果的な対策を推進する必要がある。

