

【取組の目的】交通事故の発生を抑止するとともに、地域や学校、警察などとの連携を強化し、特に子どもと高齢者の被害を防止します。

『 取 組 』 に 係 る 社 会 の 動 向 と 本 市 の 現 状

1 社会の動向

◎ 人口10万人当たりの人身事故の発生件数は、全国的には平成16年以降減少傾向にあるものの、県においては増加傾向にあり、その中でも死者は減少傾向にあるが、負傷者は増加傾向にある。

◎ 交通事故死者数に占める高齢者の割合は高く、平成23年中の県内の高齢ドライバー事故は5,630件と増加傾向にあり、10年前の約1.4倍となっている。これらの事故の主な原因としては、自分の身体能力の低下を自覚していないことによる、交差点等における安全不確認や確認不足が多い。

◎ 県内の高齢者の事故死者は77人で、そのうちの32人が歩行中死者となっており、半数以上が自宅近辺で横断歩道以外を横断中に事故に遭っている。

◎ また、安心して子どもを育てることができる社会を実現するために、子どもの命を守る交通安全対策として、警察庁では「チャイルドシート」の着用及び適正な使用を推進している。【チャイルドシート不使用者の死亡重傷率は使用者の3.8倍（警察庁データより）】

2 本市の現状（主な取組）

◎ 本市においては、平成23年中の人口10万人当たりの交通事故の発生件数の県内順位が「ワースト9位」となる等、交通安全の推進が必要な状況である。

◎ 本市の交通事故発生件数は、平成19年度から減少傾向にあったが、平成22、23年と増加している状況において、特に高齢者や子ども等交通弱者の安全を確保する“人優先”の交通安全思想を基本とした、「第9次 交通安全計画」を平成23年7月に策定し、交通事故の発生抑止に取り組んでいる。

◎ 交通安全会連合会・交通指導隊・母の会等の街頭指導や、交通安全指導員との連携による交通安全教室の開催等、学校や警察等の連携を図りながら、効果的な交通安全運動を展開している。

◎ カーブミラーや信号機などの交通安全施設の設置、交通規制などの地元要望について、自治会や袋井警察署との連携強化による整備を図っている。

◎ 登校中の児童が巻き込まれる事故が相次いで発生したことから、平成24年度に市内小学校に係る通学路の危険箇所点検を実施している。

『 取 組 指 標 』 の 分 析 と 評 価 結 果

1 取組指標の評価 【※ 実績値は、各年度末における最新数値】

<評価基準> 4：達成率 ≥ 100％・前年比伸び率 ≥ 0％ 3：達成率 ≥ 100％・前年比伸び率 < 0％ 2：達成率 < 100％・前年比伸び率 ≥ 0％ 1：達成率 < 100％・前年比伸び率 < 0％

番 号	指 標 名	項 目	現状値(計画)	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
1	通学路歩道整備率【％】 (道路整備10箇年計画と重複する箇所)	目 標 値	－	57.9	57.9	58.2	58.3	58.8	59.3	
		実 績 値	57.0	57.7	57.9					
		達成率	－	99.6	100.0					
		伸び率	－	1.2	0.3					
2	交通事故発生件数【件】	評 価	－	2	4					
		目 標 値	－	820	820	790	770	750	740	
		実 績 値	775	858	862					
		達成率	－	95.5	95.1					
3	交通安全講習会参加高齢者数【人】	伸び率	－	▲ 10.7	▲ 0.4					
		評 価	－	1	1					
		目 標 値	－	2,430	2,430	2,450	2,470	2,490	2,500	
		実 績 値	2,422	1,688	2,623					
4	カーブミラーの設置数（累計）【基】	達成率	－	69.4	107.9					
		伸び率	－	▲ 30.3	55.3					
		評 価	－	1	4					
		目 標 値	－	2,396	2,396	2,411	2,426	2,441	2,460	
			実 績 値	2,366	2,381					
			達成率	－	99.3	98.7				
			伸び率	－	0.6	▲ 0.6				
			評 価	－	2	1				

【指標に影響を与えた主な要因】

◎ 交通事故の起因者のうち、50歳以上の起因者が増加傾向にあり、併せて交差点による事故も増加傾向にある。

◎ カーブミラーの設置について、交通量の減少等、不用品箇所やストップマーク設置等で済んだ場所があった。また、台風で破損したカーブミラーで、不要なものを撤去したため減少した。

2 指標で表すことが困難な成果

◎ 各季の交通安全運動の街頭指導や各地区におけるイベント開催時等の活動や、袋井市交通指導隊による朝の登校時の街頭指導など、交通事故の発生抑止を図った。

◎ 高齢者世帯訪問など、高齢者の事故防止への取組をはじめ、無事故無違反コンクールや交通事故ピンマップ等による交通安全の効果的な啓発活動を推進した。

◎ 自治会や警察署との連携を図ったことにより、市内の横断歩道や信号機等の設置を促進した。【公安委員会による】

『 主 要 事 業 』 に 係 る 事 業 評 価 表 の 評 価 結 果

1 主要事業の評価

番号	主 要 事 業 名	H23 事業費 【千円】	事業評価表の評価結果						
			有効性	効率性	廃止の影響				
1	交通安全対策推進事業	1,015	4	4	4				
2	交通安全会連合会事業	7,648	4	4	4				
3	交通安全施設整備事業 【3か年推進計画】	22,785	4	4	4				
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									
21									
22									
23									
24									
25									
評価結果の平均値（B）		4.0	4.0	4.0	4.0				

『 取 組 』 の 有 効 性 ・ 必 要 性 ・ 緊 急 性 の 評 価 結 果

1 取組の有効性等の評価 評価結果の平均値（C） 2.7

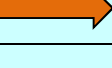
番 号	評 価 項 目	H22	H23	H24	H25	H26	H27	コ メ ン ト 欄
1	有 効 性 4. 想定どおりの成果 3. 概ね想定どおりの成果 2. 一定の成果 1. 想定した成果なし	3	2					◎ 交通安全会連合会・交通指導隊・母の会等の街頭指導や、交通安全指導員と学校や警察等の連携を図りながら、効果的な交通安全運動を展開できており、交通安全の推進に一定の成果がある。 ◎ 本市の交通事故発生件数は、平成22、23年と増加している状況であり、平成23年中の人口10万人当たりの交通事故の発生件数の県内順位についても「ワースト9位」となる等、交通安全の推進が図られているとは必ずしも言えない状況にある。
2	必 要 性 4. 極めて高まっている 3. 高まっている 2. 一定程度高まっている 1. 高まっていない	4	3					◎ 市民が、安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、交通の安全が確保されていることが重要となることから、さらなる交通安全の推進が必要な状況である。 ◎ 登校中の児童が巻き込まれる事故が相次いで発生したことから、市内各所で危険性が指摘されている通学路のより安全な整備を図るため、危険箇所の整備が必要である。
3	緊 急 性 4. 極めて高まっている 3. 高まっている 2. 一定程度高まっている 1. 高まっていない	4	3					◎ 本市の交通事故発生件数、人身事故件数や負傷者数は、過去15年間と比較して、増加傾向にあることから、早期の交通安全対策に迫られている。 ◎ 当市の人口10万人当たりの人身事故発生件数は、全国値に比べて高い数値にあり、県の数値と比較しても、決して低くはなく、交通事故の抑制対策に迫られている。 ◎ 子どもの命を守るため、通学路の危険箇所整備への対応については、急務となっている。

『 取 組 』 の 総 合 評 価 と 今 後 の 展 開 方 向

1 総合評価 <<評価基準>> 4 ～ 3.6：順調 3.5 ～ 3：概ね順調 2.9 ～ 2：一部に改善を要する 1.9 ～ 1：全体的に改善を要する

取 組 の 評 価			コ メ ン ト 欄
3.1	概ね順調		◎ 本市の交通事故発生件数は、平成22、23年と増加している状況であり、平成23年中の人口10万人当たりの交通事故の発生件数の県内順位についても「ワースト9位」となる等、交通安全対策の効果が見られないことから、さらなる交通安全の推進が必要な状況である。
			◎ 交通安全会連合会・交通指導隊・母の会等の街頭指導や、交通安全指導員との連携による交通安全教室の開催等、学校や警察等の連携を図りながら、効果的な交通安全運動を展開しており、より効果的な活動のため、さらなる連携強化を図る必要がある。
各評価結果の平均値			
取組指標の 評価結果（A）	主要事業の 評価結果（B）	有効性等の 評価結果（C）	◎ 登校中の児童が巻き込まれる事故が相次いで発生したことから、市内各所で危険性が指摘されている通学路のより安全な整備を図るため、危険箇所の整備が必要である。
2.5	4.0	2.7	◎ カーブミラーや信号機などの交通安全施設の設置、交通規制などの地元要望について、その整備実現に向けて、自治会や袋井警察署とのさらなる連携強化が必要である。

2 取組の基本方針別 今後の展開方向

番 号	取 組 の 基 本 方 針	H22	H23	H24	H25	H26	H27	今 後 の 展 開 方 向
1	子どもを交通事故から守る	拡充 	拡充 					平成23年度に実施した、「市民の感じる満足・不満足度調査」においても、通学路の安全への不満が見られ、危険性が指摘されている通学路のより安全な整備を図るため、平成24年度に市内小学校の通学路の危険箇所点検を実施しており、学校教育課・市民協働課・建設課・土木事務所・袋井警察署で構成する「通学路安全対策会議」において、点検結果を踏まえた危険箇所の整備を推進していく。
2	高齢化社会に向けた取組の実施	拡充 	継続推進 					交通事故死者数に占める高齢者の割合は高く、高齢ドライバー事故は増加傾向にあり、本市においても、全国と同様の傾向が見込まれることから、身体能力の低下への自覚や交差点等における安全不確認や確認不足を防止するため、効果的な啓発活動を推進していく。
3	人にやさしい歩道の整備	継続推進 	拡充 					市内各所で危険性が指摘されている通学路のより安全な整備を図るとともに、平成23年度に実施した、「市民の感じる満足・不満足度調査」においても、「道路の整備」への不満が高く、引き続き歩行者に十分配慮した道路整備を計画的に推進していく。
4	交通安全施設の整備	継続推進 	継続推進 					カーブミラーや信号機などの交通安全施設の設置、交通規制などの地元要望について、自治会や袋井警察署とのさらなる連携強化による整備を、今後も継続して図っていく。
5								
6								

【その他留意事項】

- ◎ 京都府において、通学中の児童が死亡する痛ましい事故が発生しており、また、市内でも通学中の児童が巻き込まれる事故が発生していることから、通学路の安全対策において、特別交付金の対象事業から優先的に取り組んでいく。
◎ 交通指導隊員の高齢化が進んでおり、団塊の世代やさらに若い世代の人材確保などについて、検討していく必要がある。