

計 画 の 構 想

1. 目的

この計画は、大分市における道路交通並びに鉄道交通、踏切道における交通の安全を確保するために必要な施策を定め、そのための事業の推進を図り、交通安全の確保に努める。

2. 対象及び範囲

この計画は、原則として本市における道路交通並びに鉄道交通、踏切道における交通を対象とし、計画の範囲には、直接市が事業主体となる事業にとどまらず、国・県並びに九州旅客鉄道株式会社・西日本高速道路株式会社等が事業主体となる事業も含めるものとする。

3. 期間

この計画の期間は、平成28年度から平成32年度とする。

4. 基本目標

この計画は、交通事故のない社会を目指し、人優先の交通安全思想の下に、「人間」、「交通機関」、「交通環境」という三つの要素についてそれら相互の関連を考慮しながら交通安全対策に関する効果的な施策を策定し、市民や交通事業者の理解と協力の下、行政・関係機関・団体との緊密な連携を図りながら“笑顔でふれあう無事故のまち おおいた”の実現に向け、積極的に推進するものとする。

第 1 部

総 論

第1章 大分市における交通事故のすう勢と交通安全対策 の今後の方向

第1節 大分市における交通事故のすう勢

本市の交通事故発生状況は、昭和47年の発生件数3,236件、死者48人をピークに、昭和58年には、発生件数2,018件、死者18人、負傷者2,588人にまで減少したが、昭和59年以降増加に転じるなか、一時減少傾向を示したものの、平成17年には、発生件数3,534件、死者21人、負傷者4,452人となり、発生件数は昭和47年のピーク時を上回る結果となった。さらに、負傷者数も平成18年には、4,494人と昭和46年の過去最高である4,510人に近い数字となったが、その後は発生件数、負傷者数ともに減少に転じた。

また、死者数については、平成21年以降10人台となっており、平成26年には9人と初めて一桁台にとどめることができた。平成27年は14人となり抑止目標14人以下を達成することができた。

近年の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- ①交通事故発生件数は平成18年以降、死傷者数は平成19年以降減少している。
- ②死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が59%と高水準で推移しており、そのうち高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が65%と高い割合を占めている。また、高齢運転者による死亡事故の割合が増加している。
- ③最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

このように、交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救急・救助活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことがあげられるが、さらに、飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少やシートベルト着用率の向上などの要因があげられる。

大分市の交通事故の推移

(表1) 交通事故の推移等

(単位：件・人・台・%)

年別 区分	S 47	S 58	H 5	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27
件数	3,236	2,018	2,322	2,830	2,761	2,656	2,360	2,155
死者数	48	18	30	15	11	16	9	14
負傷者数	4,470	2,588	2,894	3,615	3,486	3,330	2,973	2,712
車両保有台数		241,149	283,210	358,078	359,834	362,207	365,015	367,115
免許人口			229,298	313,587	315,635	317,736	319,205	320,118
人口 (9月末)	286,279	374,362	417,943	476,203	477,206	478,423	478,500	478,931
件数/人口	1.13	0.54	0.56	0.59	0.58	0.56	0.49	0.45

(表2) 類型別死亡事故の推移

(単位：人・%)

年別 区分	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	計
人対車	5	5	9	4	6	29
構成比	33.3	45.5	56.3	44.4	42.9	44.6
車対車	7	4	5	3	5	24
構成比	46.7	36.4	31.3	33.3	35.7	36.9
車単独	3	2	2	2	2	11
構成比	20.0	18.2	12.5	22.2	14.3	16.9
列車	0	0	0	0	1	1
構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	1.5
計	15	11	16	9	14	65

(表3) 年齢別死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
15歳以下		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16歳～24歳		2	2	1	1	1	7
	構成比	13.3	18.2	6.3	11.1	7.1	10.8
25歳～64歳		6	4	5	2	3	20
	構成比	40.0	36.4	31.3	22.2	21.4	30.8
65歳以上		7	5	10	6	10	38
	構成比	46.7	45.5	62.5	66.7	71.4	58.5
計		15	11	16	9	14	65

(表4) 原因別死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
安全運転 義務違反		7	8	7	6	6	34
	構成比	46.7	72.7	43.8	66.7	42.9	52.3
最高速度		0	0	0	0	2	2
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	3.1
飲酒・酒 気帯び		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
居眠り・ 過労		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他		8	3	9	3	6	29
	構成比	53.3	27.3	56.3	33.3	42.9	44.6
計		15	11	16	9	14	65

(表5) 発生道路別の死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					
		H23	H24	H25	H26	H27	計
国道		9	7	7	2	2	27
	構成比	60.0	63.6	43.8	22.2	14.3	41.5
県道		3	3	5	2	4	17
	構成比	20.0	27.3	31.3	22.2	28.6	26.2
市道		3	1	4	5	7	20
	構成比	20.0	9.1	25.0	55.6	50.0	30.8
高速道路		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
踏切		0	0	0	0	1	1
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	1.5
計		15	11	16	9	14	65

(表6) 高齢者の死亡事故の形態の推移

(単位：人・%)

区分		年別					
		H23	H24	H25	H26	H27	計
歩行中		3	3	6	4	5	21
	構成比	42.86	60.00	60.00	66.67	50.00	55.26
自転車運 転中		1	0	2	0	1	4
	構成比	14.3	0.0	20.0	0	10.0	10.5
バイク運 転中		1	0	1	0	2	4
	構成比	14.3	0.0	10.0	0.0	20.0	10.5
自動車運 転中		2	2	1	2	2	9
	構成比	28.6	40.0	10.0	33.3	20.0	23.7
その他		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
高齢者計		7	5	10	6	10	38

(表7) 道路幅員別発生件数の推移

(単位：件・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
幅員5.5m以上		2,053	2,188	2,154	1,657	1,603	9,655
	構成比	72.54	79.25	81.10	70.21	74.39	75.65
幅員5.5m未満		653	445	385	578	401	2,462
	構成比	23.1	16.1	14.5	24.5	18.6	19.3
その他		124	128	117	125	151	645
	構成比	4.4	4.6	4.4	5.3	7.0	5.1
計		2,830	2,761	2,656	2,360	2,155	12,762

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢者が関与する交通事故の増加や前方不注視や安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救急・救助活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実
- ⑨ 高齢者交通安全対策の充実強化

といった「9つの柱」により、交通安全対策を実施する。

その際、次のような視点を明確にした上で対策の推進を図っていくべきである。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市は、65歳以上人口の総人口に占める割合が24.2%（平成27年9月末現在）と年々高齢化が進んでおり、また、全交通事故死者数に占める高齢者の割合も58%（過去5年平均）と高水準で推移しており、特に、平成27年には約7割を

超えている。

今後さらに高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行する場合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の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。特に、後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

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都市や生活環境を設計すると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ことも重要である。

さらに、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる環境を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、本市では、自転車乗用中の死者数の構成率については、9%（第9次期間中の平均）を占めている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、市街地において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通モード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

市内の車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通事故件数の推移を見ると、全事故に占める割合は減少傾向にあるものの、依然として全事故件数の約 2 割と高い水準にある。また、歩行者・自転車利用者事故の割合も高い。このような状況を踏まえると、生活道路における一層の安全確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として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とともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、市においては、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

(4) 「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進

交通死亡事故における運転者側の主たる原因別では、前方不注視及び安全不確認が本市では 5 割を超えており、「前をよく見て運転する」、「交差点や右左折時に十分安全確認をする」といった運転中の基本的ルールを遵守することが重要である。

中でも、運転に必要な情報のほとんどは視覚によって得られ、前方不注視を原因とする死亡事故が約半数を占めていることから、運転に集中し、前方・左右をよく見て進路の安全を確認するとともに、潜在する危険を予測しながら運転することが特に重要である。そのため、運転者は、余裕を持って安全確認や危険予測を行うことができ

るよう、長めの車間距離を保持し、ゆとりある運転に努める必要がある。

同乗者においても安全運転をする上で必要な情報を的確に運転者に提供することで、運転者が横断歩行者等の存在を早期に発見し、適切な事故回避措置を講ずることができるものである。

また、近年は、交通事故における致死率の高い高齢者の人口増加等を背景として、交通事故死者が減りにくい状況において、今後、更に交通事故を減少させるには、交通事故の発生時間・場所、交通事故の形態等の詳細な分析に基づいた、一層効果的・効率的な交通事故抑止対策を推進していくことが重要となる。

そのため、詳細な交通事故分析を行う上で必要となるシステムの構築等、交通事故分析の環境整備を図る必要がある。

(5) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、市民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、本市の交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

飲酒運転対策については、平成18年8月に福岡市内で発生した飲酒運転による幼児3名が犠牲となった死亡事故を受け、大分県では、平成19年7月に「大分県飲酒運転根絶に関する条例」が制定された。

飲酒運転による交通事故は、本条例施行後大幅に減少し、本市においても平成27年中は9件と一桁台にまで減少している。

しかし、いまだ飲酒運転の根絶には至っていないことから、今後、更に市民の規範意識を高めて飲酒運転を減少させ、飲酒運転のない安全で安心して暮らせる市民生活を実現するため、引き続き、市民と一体となった「飲酒運転根絶～飲んだらのれん～」の運動を市民運動として展開する必要がある。

あわせて、市民に対して飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育を推進する必要がある。

(6) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合に、いち早く救急・救助を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組みを推進していく。

さらに、将来の交通社会を見据え、国内はもとより海外の交通安全にも貢献できる、世界をリードする技術の研究開発を推進していく。

第3節 交通事故の抑止目標

本計画期間中においては、次のことを目指すものとする。

- (1) 年間交通事故死者数を12人以下に抑止する。
- (2) 年間交通事故死傷者数を2,500人以下に抑制する。