

交通安全対策は、市民の生命と財産を守るための重要な行政施策である。近年、全国的に交通事故件数は減少傾向であるものの、高齢運転者による事故や歩行者、自転車利用者が関係する事故は依然として発生しており、地域の実情に応じた継続的な取り組みが求められている。本レポートでは、本市の交通安全施策に触れ、今後の交通安全施策の対応について提言します。

交通安全対策と課題 —交通事故のない市をめざして—

栃木県本部／那須烏山市職員労働組合 郡司 和典

1. はじめに

本市は、栃木県東部に位置し、豊かな自然環境に恵まれた地域である。一方で、公共交通機関の利用環境が限定的であることから、自動車への依存が高く、交通安全対策は市民生活に直結する重要な課題となっている。また、少子高齢化や人口減少が進む中、高齢運転者や高齢歩行者への対策、児童生徒の通学路安全対策など、新たな課題への対応も必要となっている。

本レポートでは、那須烏山市における交通安全対策の現状と課題を整理するとともに、今後の交通安全対策の対応について提言します。

2. 那須烏山市の交通環境の現状

(1) 地域特性

本市は栃木県東部に位置し、市域の多くを山林や農地が占める自然豊かな地域である。市内には国道293号をはじめ主要地方道が整備されており、市民の日常生活や物流活動を支える重要な交通基盤となっている。しかしながら、市内の公共交通機関はJR烏山線や路線バスなどが中心であり、運行本数や利用範囲には限界がある。そのため、市民の移動手段は自家用車を中心となっており、自動車依存度が高い地域構造となっている。

(2) 人口減少と高齢化

本市では人口減少と高齢化が進行している。高齢化率の上昇は交通安全施策に大きな影響を与える要因である。高齢化は加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により、運転操作や危険認知能力が低下する傾向にある。また、歩行中や自転車利用中の事故においても重症化しやすい特徴がある。今後も高齢者人口の増加が予想されることから、高齢者を中心とした交通安全対策が重要となる。

(3) 道路環境

市内には幹線道路のほか、生活道路や農道が多数存在している。生活道路の中には歩道が未整備の箇所や道路幅員が狭い区間もあり、歩行者や自転車利用者の安全確保が課題となっている。また、見通しの悪い交差点や急カーブ箇所も存在し、道路反射鏡や注意看板、道路標識など交通安全施設の適切な維持管理が求められている。

3. 現在実施している交通安全対策

(1) 交通安全教育の推進

交通事故防止の基本は交通安全意識の向上である。

本市では交通安全協会や警察、学校と連携し、児童生徒を対象とした交通安全教室を実施している。横断歩道の安全な渡り方や自転車利用時の交通ルールについて指導を行い、事故防止に努めている。また、高齢者を対象とした交通安全教室を開催し、最新の交通安全情報を説明し、安全運転意識の向上を図っている。

(2) 交通安全施設の整備

交通事故を未然に防止するため、関係機関と連携し、道路反射鏡の設置や道路照明の整備、ガードレールの設置などを実施している。これらの取り組みは、交通事故防止に一定の効果を発揮しているが、経年劣化による更新需要も増加している。

(3) 交通安全運動の実施

春・秋・年末の全交通安全運動を中心として、市民や警察、関係団体と連携した啓発活動を実施している。交通安全街頭指導や広報活動を通じて、市民の交通安全意識の向上を図っている。

(4) 通学路安全点検

学校や警察、道路管理者等と連携し、通学路の合同点検を実施している。危険箇所の把握や改善要望の集約を行い、通学路の安全確保に努めている。

4. 交通安全における課題

(1) 高齢運転者への対応

高齢運転者による交通事故は全国的な課題となっている。本市においても、自動車が生活に不可欠であるため、高齢になっても運転を継続する市民が多い。高齢者の事故防止を図るためには、安全運転講習会の充実や運転適性診断の推進、サポカーの普及促進などの対策が必要である。また、運転免許証自主返納後の移動手段確保も大きな課題である。

(2) 通学路の安全確保

通学路における児童生徒の安全確保は最重要課題の一つである。歩道未整備区間や交通量の多い道路では、自動車との接触事故の危険性がある。さらに、登下校時間帯には交通が集中するため、安全施設の整備や見守り活動の継続が必要である。

(3) 生活道路における速度超過

住宅地や集落内道路では、本来低速走行が求められるが、一部では速度超過が見受けられる。速度超過は重大事故につながる可能性が高く、歩行者や自転車利用者の安全を脅かしている。

(4) 交通安全施設の老朽化

交通安全施設は交通事故防止に重要な役割を果たしているが、多くの施設は設置してから長期間が経過している。道路反射鏡は、見通しの悪い交差点において安全確認を補助する役割を担っている。しかし、鏡面の劣化や支柱の腐食、樹木の繁茂による視界不良などが発生している箇所もある。樹木の繁茂については、その土地所有者との連絡が取れないなどの課題があり、対応が難しいケースも多々ある状況である。また、区画線や停止線についても経年劣化による視認性低下が課題となっている。特に夜間や雨天時には道路標示が見えにくくなり、事故発生の要因となる可能性がある。限られた予算の中で、施設の点検・更新を計画的に実施することが求められている。

（５）夜間交通事故対策

本市は、市街地以外にも山間部や農村部を多く抱えているため、夜間の道路照明が十分でない箇所が存在する。夜間は運転者の視認距離が短くなり、歩行者や自転車利用者の発見が遅れることで重大事故につながる可能性が高い。特に高齢者は夜間の視力低下が顕著であり、事故被害者または加害者となるリスクが高い。道路照明の整備だけでなく、反射材の普及や夜間の交通安全教育が重要である。

５．交通事故発生状況の分析

交通安全対策を効果的に推進するためには、交通事故の発生状況を把握し、事故の特徴や傾向を分析することが重要である。本市では、自動車を利用した移動が日常生活の中心となっているため、交通事故の発生要因には地域特有の特徴が見られる。

（１）交差点における事故

交通事故の多くは交差点及びその周辺で発生している。交差点事故の主な要因としては、安全確認不足、一時停止違反、信号確認不足、右左折時の確認不足などが挙げられる。特に見通しの悪い交差点では、道路反射鏡が設置されていても十分な安全確認を行わないことにより事故が発生するケースがある。交差点事故を減少させるためには、交通安全教育だけでなく、一時停止標識や停止線の再塗装、道路反射鏡の適切な維持管理などの対策が必要である。

（２）高齢運転者による事故

高齢化が進む本市では、高齢運転者が関係する事故への対応が重要な課題となっている。高齢運転者による事故の特徴として、判断の遅れ、操作ミス、安全確認不足、アクセルとブレーキの踏み間違いなどが挙げられる。また、高齢者は身体能力や認知機能の低下により危険認知が遅れる場合があるため、事故が重大化する傾向も見られる。今後は高齢者向け交通安全教室の充実や、安全運転サポート車の普及促進が必要である。

（３）歩行者事故

歩行者事故は件数こそ多くはないものの、発生した場合には重大事故につながりやすい。特に高齢歩行者は、横断中の事故、夜間の事故、道路横断時の安全確認不足などにより被害を受けるケースがある。歩行者事故防止のためには、横断歩道の整備、道路照明の充実、反射材着用の促進などが重要である。

（４）自転車事故

近年、自転車利用者が関係する事故への対応も求められている。自転車事故の主な原因としては、交通ルール違反、交差点での安全確認不足、無灯火運転、スマートフォン使用運転などが挙げられる。また、自転車利用者自身が被害者となるケースだけでなく、歩行者との接触事故も発生している。そのため、自転車利用者に対する交通安全教育とヘルメット着用促進が重要である。

（５）時間帯別の事故傾向

交通事故は一日の中でも特定の時間帯に集中する傾向がある。主に通勤時間帯（午前７時～９時）、帰宅時間帯（午後４時～７時）に事故発生リスクが高まる。また、夕暮れ時は歩行者や自転車利用者の視認性が低下するため事故が増加する傾向にある。そのため、早めのライト点灯や反射材用品の活用を推進する必要がある。

（６）道路形態別の事故傾向

道路形態別では、交差点、市街地周辺道路、生活道路、幹線道路において事故が発生しやすい。生活道路では速度超過による事故、幹線道路では追突事故や出会い頭事故が多い傾向が見られる。道路の特性に応じた安全対策を講じることが

事故防止につながる。

（７）事故分析結果から見える課題

交通事故発生状況を分析すると、次の課題が明らかとなる。高齢者対策の強化、通学路及び生活道路の安全確保、老朽化した交通安全施設の更新、夜間交通事故対策の推進、市民の交通安全意識向上である。これらの課題に対して重点的に取り組むことで、交通事故の減少と安全な交通環境の実現が達成される。そのためには、関係機関との密な取り組みの共有が必要となる。

6. 今後の対応

（１）通学路安全対策の強化

今後は通学路の安全確保を重点施策として推進する必要がある。具体的には、歩道整備や路側帯のカラー塗装、横断歩道整備などを関係機関と連携し、計画的に進める。また、学校や地域住民との合同点検を継続し、危険個所の早期改善を図る。

（２）高齢者交通安全対策の推進

高齢化の進展に対応するため、高齢者講習会の充実やサポカー利用促進、反射材用品の配布などを推進する。さらに、地域公共交通やデマンド交通の充実を図り、自動車に依存しなくても生活できる環境整備を進めることが重要である。

（３）生活道路の安全対策

生活道路では、ゾーン 30 の導入や速度抑制路面標示、注意喚起看板設置などを実施し、安全な交通環境を整備する。また、改正道路交通法により、生活道路の制限速度が 30 kmになるなどの新たな制度の把握に努め、関係機関等への周知を図る。

（４）交通安全施設の維持管理と長寿命化

交通安全施設は設置して終わりではなく、適切な維持管理を継続することが重要である。特に道路反射鏡、道路標識、区画線、防護柵などは経年劣化による機能低下が発生するため、定期的な点検と補修が必要となる。

本市では、市域が広く施設管理数も多いため、限られた予算の中で効率的な維持管理を実現しなければならない。そのためには施設台帳を整備し、設置年度や補修履歴、点検結果を一元化することが重要である。また、今後は予防保全型の維持管理へ移行する必要がある。従来では故障や破損が発生してから修繕する方法により実施していた。今後は、劣化状況を把握しながら計画的に更新を行うことで、維持管理費の平準化と施設機能の維持が可能となる。さらに、LED照明への更新や高耐久区画線の採用など、長寿命化を考慮した整備を進めることで、将来的な維持管理コストの削減が期待できる。

（５）ICT技術の活用

今後はデジタル技術を活用した交通安全対策も重要となる。事故データや交通量データを分析し、危険個所の可視化を進めることで、より効果的な安全対策を実施することが可能となる。また、防犯カメラやAI技術を活用した交通管理についても検討を進める必要がある。

（６）地域との協働

交通安全対策は行政のみで実現することは不可能である。自治会、学校、警察、交通安全協会など関係機関と連携し、地域ぐるみで交通安全活動を推進することが重要である。交通安全意識の向上と交通ルールの順守を市民全体で共有し、安全な地域社会の形成をめざす必要がある。

6. おわりに

本市では、自動車依存型の交通環境や高齢化の進展などにより、交通安全対策の重要性が年々高まっている。現在も交通安全教育や交通安全施設整備など様々な施策が実施されているが、高齢運転者対策、通学路安全対策、生活道路対策、施設老朽化対策など、多くの課題が残されている。

交通事故は単に道路上の問題にとどまらず、市民の生命や身体、さらには地域社会全体に大きな影響を及ぼすものである。ひとたび重大事故が発生すれば、被害者本人だけでなく、家族や地域住民にも深刻な影響を与え、安心して暮らせる地域環境が損なわれることになる。そのため、交通安全対策は事故発生後の対応ではなく、事故を未然に防ぐ予防的な視点に立って取り組むことが重要である。

交通安全対策は行政だけで完結するものではなく、市民、学校、警察、交通安全協会、自治会など多くの関係者との連携によって成り立つものである。交通ルールの順守や交通マナーの向上は、一人ひとりの意識と行動によって支えられている。地域全体で交通安全に取り組むことが、交通事故のない安全なまちづくりにつながる。交通事故ゼロの実現は簡単ではない。しかし、行政と地域住民が共通認識を持ち、それぞれの立場で継続的な努力を積み重ねることで、事故の減少と交通安全意識の向上は確実に図ることができる。