

第9次宇都宮市交通安全計画 【概要版】

第1章 計画の概要

- 1 計画の目的 交通安全対策基本法に基づき、交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めるものであり、「交通事故のない社会」の実現のため、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全確保を図る。
- 2 計画の期間 平成23年度から平成27年度までの5か年間
- 3 計画の基本的な考え方 国、県の計画における施策との整合を図るとともに、少子高齢化や交通環境の変化に対応し市民の安全な移動を確保するため、「交通安全意識の向上」「道路交通環境の整備」などの充実を図り、市民参加・協働の視点に立った施策を推進する。
- 4 計画の位置付け ・交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画 ・第5次宇都宮市総合計画基本計画の分野別計画を実現するための計画

第2章 交通の現状と今後の課題

1 交通環境

- ・東北自動車道、国道4号、新4号国道の南北方向軸と、国道123号と鹿沼街道の東西方向軸を基軸として、放射線状に構成されている
- ・免許保有人口 346,050人(H18から40,540人増加)
- ・総車両保有台数 421,368台(H18から43,721台増加)

2 交通事故の現状

- ・近年の交通事故発生件数、死者数、負傷者数は減少傾向

【意識】・交通事故原因では

- 車両の交通事故:「わき見」「安全不確認」が多い
- 歩行者の交通事故:「横断歩道外横断など」「飛び出し」が多い
- 自転車の交通事故:「交差点の安全通行違反」「わき見など」が多い
- ・高齢者の交通事故の割合が増加している

【道路】・市道での交通事故発生件数は減少しているが、全交通事故の47%を占める(H17:2,088件 ⇒ H21:1,631件 ▲457件)

【秩序】・H21の暴走行為による110番受理件数は177件

- ・飲酒運転による交通事故は51件

3 交通事故の特徴

【意識】・交通事故原因の多くが「不注意」によるもの

- ※交通安全意識の向上が十分でないことが要因と考えられる
- ・高齢者の交通事故の占める割合が増加傾向
- ※身体機能の低下や交通ルールを理解が不十分なことが要因と考えられる
- ・人口当たりの交通事故発生件数では若者が突出して多い

【道路】・道路延長が膨大な市道での交通事故が半数を占めている

【秩序】・地域の取組や気運醸成により暴走行為の110番受理件数や飲酒運転による交通事故が減少しているが未だ根絶に至っていない

4 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 市民一人ひとりの交通安全意識の向上

- 交通事故の防止には交通ルールの遵守とマナーの実践が重要であるため、世代や状態に応じた交通安全教育や啓発等による交通安全意識の向上を図る必要がある

(2) 地域住民と連携した道路交通環境の整備

- 道路延長の膨大な市道において優先的かつ効果的に交通安全対策を実施するため、データや地域のニーズに基づき、地域住民と連携した道路交通環境の整備を図る必要がある

(3) 地域における道路交通秩序維持

- 暴走族や飲酒運転の根絶、市民に広く普及している自転車の安全利用を図るには、交通ルールの遵守を徹底することが重要であるため、地域の交通安全気運の醸成を図り、一体となり取り組んでいく必要がある

(4) 関係機関・団体との連携強化

- 交通事故の防止のためには、各主体の取組の充実強化に加え、有機的に連携協力していく必要がある

第3章 交通安全計画における目標

目標1 交通事故発生件数

目標値 1,800件以下(平成27年)

【現状値: 3,043件(H22.12月末現在)】

人口10万人当たりの発生件数

H22:596件 H27:351件

目標2 交通事故死者数

● 目標値 14人以下(平成27年)

【現状値: 28人(H22.12月末現在)】

人口10万人当たりの死者数

H22:5.5人 H27:2.7人

目標3 交通事故負傷者数

● 目標値 2,200人以下(平成27年)

【現状値: 3,831人(H22.12月末現在)】

人口10万人当たりの負傷者数

H22:749人 H27:430人

【目標達成のための方向性】

重点施策設定の視点

1 高齢者の交通事故防止

2 若年ドライバーの交通事故防止

3 自転車の交通事故防止

4 市民の生活に密着した道路の交通安全対策

第5章 計画の推進に向けて

● 推進体制

(全ての関係機関等が連携した推進体制)

関係機関等との情報の共有や意見交換の実施

(庁内推進体制)

柔軟かつ弾力的な庁内連携

第4章 交通安全施策の推進

【施策の体系】「人優先」の交通安全思想を基本として、ライフステージに応じた段階的・体系的な交通安全教育や道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取り組みなど、国、県の施策との整合を図り、本市の特徴を踏まえ体系化

1 市民一人ひとりの交通安全意識の向上

- (1) 子どもから高齢者まで生涯にわたる交通安全教育の推進
 - 高齢者に対する交通安全教育 等
- (2) 自転車利用者への交通安全教育の推進
 - 中学校、高校での自転車安全利用に関する取組の促進等
- (3) 交通安全運動の推進
 - 春、秋、年末の交通安全運動 等
- (4) 広報啓発活動の推進
 - 交通事故発生状況等の広報活動の推進 等

2 地域住民と連携した道路交通環境の整備

- (1) 交通事故多発地点の安全性向上の推進
 - 地理情報化した交通事故データに基づく交通事故多発地点の安全性向上事業の推進 等
- (2) 自転車や歩行者の通行空間の確保
 - 自転車の通行空間の確保
 - 歩行者の通行空間の確保 等
- (3) 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進
 - 地域ニーズに応じた交通安全施設の整備 等

3 地域における道路交通秩序の維持

- (1) 市民に広く普及している自転車の交通事故防止のための地域活動の促進
 - 自転車の安全な利用のための街頭指導の実施 等
- (2) 公共に脅威を及ぼす暴走族や飲酒運転を許さない地域づくり
 - GRリボンの推進 等

4 救助・救急対策の推進

- (1) 救助・救急体制の充実
- (2) 応急手当の普及啓発活動の推進

5 被害者対策の推進

- (1) 被害者相談窓口の周知など被害者対策の推進

● 施策の柱における成果指標と施策の概要

施策の柱・成果指標	基本施策	※ 個別施策の白抜きは重点施策 個別施策	※ 具体的な取組の●は新たな取組(第8次計画には掲載していなかったものを含む) 具体的な取組	重点施策の活動指標(5年後)						
I 市民一人ひとりの交通安全意識の向上 【成果指標】 宇都宮市の交通マナーが良いと感じる市民の割合を増加させる	(1) 子どもから高齢者まで生涯にわたる交通安全教育の推進 (2) 自転車利用者への交通安全教育の推進 (3) 交通安全運動の推進 (4) 広報啓発活動の推進	① 高齢者に対する交通安全教育(拡充) ② 中学生に対する交通安全教育 ③ 高校生に対する交通安全教育(拡充) 幼児・保護者に対する交通安全教育 児童・保護者に対する交通安全教育 成人に対する交通安全教育(拡充) 障がい者に対する交通安全教育 ④ 中学校、高校での自転車の安全利用に関する取組の促進(拡充) 子ども自転車免許の推進 成人に対する自転車の交通安全教育の推進(新規) 高齢者を対象とした自転車教室の開催 自転車乗用時のヘルメット着用の促進(拡充) 春、秋、年末の交通安全運動と高齢者事故防止運動の推進 交通安全活動への参加促進 交通事故発生状況等の広報活動の推進(拡充) 交通安全啓発活動の推進(拡充)	交通安全教室、高齢者戸別訪問による交通安全教育、世代間交流交通安全教室 交通安全教室、学校での交通安全教育 交通安全教室、高校生の交通事故現場診断 交通安全教室 交通安全教室、学校での交通安全教育、交通指導員等による交通安全指導 交通安全教室、インターネット等を利用した交通安全教育 交通安全教室、障がい者を介護する者に対する交通安全教育 中学校、高校の自転車の交通ルール等の理解促進のための自主的な取組への支援 子ども自転車免許事業 ホームページ等を活用し自転車の交通ルールやマナーに関する交通安全教育を受けられる環境の整備 高齢者自転車教室 ヘルメット着用の重要性の周知 春、秋、年末の交通安全運動と高齢者事故防止運動の実施 若者の参加促進のための働きかけ 交通事故発生状況、交通事故マップの回覧による交通事故多発地点の周知等 交通事故防止のための交通安全啓発、歩行者等への保護意識に関する啓発、自転車利用者の損害保険等に関する啓発等	【高齢者に対する交通安全教育】 高齢ドライバーの体験型交通安全教室受講者数(年間) 1,300人(現状:198人) 【高齢者に対する交通安全教育】 老人クラブ等での交通安全教室受講者数(年間) 5,700人(現状:2,018人) 【高齢者に対する交通安全教育】 高齢者戸別訪問による交通安全教育実施数(累計) 9,600世帯(現状:2,125世帯) 【中学生に対する交通安全教育、高校生に対する交通安全教育】 スケードストリート方式等による交通安全教室の開催回数(年間) 6回 【中学校、高校での自転車の安全利用に関する取組の促進】 プロスポーツチームの活用などの手法による自転車の安全利用に関する取組を導入している学校数(年間) 16校						
II 地域住民と連携した道路交通環境の整備 【成果指標】 生活道路における交通事故発生件数 <table border="1" data-bbox="204 1213 783 1297"> <tr> <td>平成22年</td> <td>▶</td> <td>平成27年</td> </tr> <tr> <td>1,409件</td> <td></td> <td>850件以下</td> </tr> </table>	平成22年	▶	平成27年	1,409件		850件以下	(1) 交通事故多発地点の安全性向上の推進 (2) 自転車や歩行者の通行空間の確保 (3) 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進	① 地理情報化した交通事故データに基づく交通事故多発地点の安全性向上事業の推進(拡充) 交通事故の調査研究の推進(拡充) ② 自転車の通行空間の確保(拡充) ③ 歩行者の通行空間の確保 道路使用及び占用の適正化 放置自転車対策の推進 駐輪場の整備(新規) 地域ニーズに応じた交通安全施設の整備 道路の改築等に伴う交通安全施設の整備・更新 地域内交通など公共交通機関の整備(新規)	交通事故多発地点安全性向上事業 交通事故に関するデータの地理情報化、対策の効果検証 自転車通行帯などの整備 通学路等への歩道整備、バリアフリーの推進 道路使用、占用の適正化 放置自転車の撤去、自転車放置防止のための啓発活動 駅周辺の駐輪場の整備 地域の意見を取り入れ実情に応じた交通安全施設の整備 道路標識、道路照明、防護策などの整備・更新 地域内交通の導入促進	【地理情報化した交通事故データに基づく交通事故多発地点の安全性向上事業の推進】 市道における交通事故多発地点対策箇所数(累計) 19箇所 【自転車の走行空間の確保】 自転車ネットワーク路線における自転車の走行空間の整備延長 25.4km(現状:9.6km)
平成22年	▶	平成27年								
1,409件		850件以下								
III 地域における道路交通秩序の維持 【成果指標】 自転車通行実態調査における違反行為の比率 <table border="1" data-bbox="204 1612 783 1703"> <tr> <td>平成22年</td> <td>▶</td> <td>平成27年</td> </tr> <tr> <td>56.4%</td> <td></td> <td>30.0%以下</td> </tr> </table>	平成22年	▶	平成27年	56.4%		30.0%以下	(1) 市民に広く普及している自転車の交通事故防止のための地域活動の促進 (2) 公共に脅威を及ぼす暴走族や飲酒運転を許さない地域づくり	① 自転車の安全な利用のための街頭指導の実施(拡充) 交通安全推進協議会などの活動促進 暴走族等根絶推進強化月間の推進 暴走族への加入阻止と暴走族からの離脱を促進するための活動の推進 GR(グリーンレッド)リボンの推進(拡充)	地域住民と連携した街頭指導の実施 地域の危険箇所へのストップマークの表示等の活動を促進 暴走族等根絶推進強化月間の実施 地域住民等と連携した暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援 飲酒運転根絶GRリボンを活用した飲酒運転を許さない地域づくり	【自転車の安全な利用のための街頭指導の実施】 地域住民等と連携して実施する自転車の安全利用のための街頭指導の実施箇所数 6箇所(現状:1箇所)
平成22年	▶	平成27年								
56.4%		30.0%以下								
IV 救助・救急対策の推進	(1) 救助・救急体制の充実 (2) 応急手当の普及啓発活動の推進	救急救命士の養成・配置 応急手当講習の実施	救急救命士の計画的な養成と配置 自動体外式除細動器(AED)の使用法を含めた応急手当講習の実施							
V 被害者対策の推進	(1) 被害者相談窓口の周知など被害者対策の推進	被害者支援のための広報・啓発の実施 関係機関との連携による啓発活動の実施	被害者の置かれた状況について市民が正しく理解するための広報活動の実施、被害者相談窓口等の周知 「犯罪被害者ロビー展」等の啓発活動を関係機関と連携して実施							