

「第10次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組方針について

1 「第10次宇都宮市交通安全計画」の概要について ※参考資料2参照

2 計画の指標の達成状況について

| 指標名 | 現状値 (平成27年) | 平成28年 (対前年比) | 目標値 (平成32年) | 達成率 |
|----------|----------------|-------------------|----------------|--------|
| 交通事故死者数 | 14人 | 10人 (▲4人) | 10人以下 | 100.0% |
| 交通事故負傷者数 | 2,467人 | 2,125人 (▲342人) | 1,900人以下 | 89.4% |
| 交通事故発生件数 | 2,028件 | 1,738件 (▲290件) | 1,600件以下 | 92.1% |

⇒ 平成28年の交通事故死者数は過去最小値（昭和45年以降）となり、10人以下という計画の目標を達成している。

交通事故負傷者数及び発生件数についても、目標値には達していないものの、いずれも平成27年より減少しており（減少率はいずれも約14%）、過去最小値（昭和45年以降）となっている。

3 「横断的かつ重点的に取り組む視点」の成果指標の達成状況について

(1) 高齢者の安全確保に係る成果指標

| 指標名 | 現状値 (平成27年) | 平成28年 | 目標値 (平成32年) | 達成率 |
|-------------------------------------|----------------|-------|----------------|-------|
| 高齢者10万人あたりの 高齢者が関係する 交通事故発生件数 | 519件 | 437件 | 430件以下 | 98.4% |

【参考】高齢者が関係する交通事故発生件数

平成27年：695件 → 平成28年：598件（▲97件）

⇒ 高齢者10万人あたりの交通事故発生件数は、目標値には達していないものの、平成27年より減少している。

(2) 自転車利用者の安全確保に係る成果指標

| 指標名 | 現状値 (平成27年) | 平成28年 | 目標値 (平成32年) | 達成率 |
|----------------------|----------------|-------|----------------|-------|
| 自転車に関係する 交通事故発生件数 | 429件 | 354件 | 320件以下 | 90.4% |

⇒ 自転車の交通事故発生件数は、目標値に達していないものの、平成27年より減少している。

(3) 子どもや高校生の安全確保に係る成果指標

| 指標名 | 現状値 (平成27年) | 平成28年 | 目標値 (平成32年) | 達成率 |
|------------------|----------------|-------|----------------|-------|
| 子どもが関係する交通事故発生件数 | 139件 | 102件 | 100件以下 | 98.0% |
| 高校生が関係する交通事故発生件数 | 99件 | 82件 | 60件以下 | 73.2% |

⇒ 子どもや高校生の交通事故発生件数は、目標値に達していないものの、平成27年より減少している。

4 施策の評価について

※個別施策の取組状況については別紙1参照

I 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(1) 活動指標の達成状況

① 各年代の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育の推進

| 指標名 | 現状値 (平成27年度) | 平成28年度 | 目標値 (平成32年度) | 達成率 |
|---|---|--|---|---|
| 高校におけるスケアードストレイト方式による交通安全教室開催数 〔計画期間中の5年間累計〕 | 15校 <small>〔平成23年度から平成27年度の累計〕</small> | 4校 <small>〔平成28年度から平成32年度の累計〕</small> | 25校 <small>〔平成28年度から平成32年度の累計〕</small> | 16.0% <small>※1年間に5校ずつ開催していく場合の達成率は80.0%</small> |
| 高齢者を対象とした地域の「交通事故発生状況マップ」を活用した交通安全教室実施回数〔年間〕 | — | 105回/年 | 100回/年 | 105.0% |
| 高齢ドライバーを対象としたドライブレコーダーを活用した交通安全教室開催数〔年間〕 | 1回/年 | 3回/年 | 3回/年 | 100.0% |

⇒ 高校におけるスケアードストレイト(※)方式による交通安全教室については、平成32年度までに目標を達成できるよう、計画的に開催している。(平成28年度は、中学校・高校を合わせて14校で開催。)

高齢者を対象とした地域の「交通事故発生状況マップ」を活用した交通安全教室及び高齢ドライバーを対象としたドライブレコーダーを活用した交通安全教室については、目標どおり開催している。

※スケアードストレイト

恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。

スタントマンが事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせるもの。

② 自転車利用者への交通安全教育の推進

| 指標名 | 現状値 (平成27年度) | 平成28年度 | 目標値 (平成32年度) | 達成率 |
|--|---------------------|----------------------|----------------------|--------|
| 小学4年生の子ども自転車免許事業の実施に併せて、5・6年生に交通ルールの振り返り学習を行う学校数〔年間〕 ※()内は、子ども自転車免許事業の実施校数 | 0校/年 (70校/年) | 70校/年 (70校/年) | 70校/年 (70校/年) | 100.0% |
| 高齢者の自転車シミュレーターを活用した自転車教育受講者数〔年間〕 | 430人/年 | 443人/年 | 600人/年 | 73.8% |

⇒ 小学5・6年生を対象とした交通ルールの振り返り学習は、市内の全小学校で目標どおり行われている。

高齢者の自転車シミュレーターを活用した自転車教育受講者数については、平成27年度より増加したものの、目標値には達していない。

(2) 施策の柱の評価

- 子どもから高齢者まで、各年代の特性に応じた交通安全教室や、自転車利用者を対象とした体験型の交通安全教室を開催するなど、市民の交通安全意識の高揚や交通ルール遵守に向け順調に取り組を推進している。
- 活動指標についても、教室開催数など計画の目標どおり実施できている指標もあり、順調に進捗している。現在目標に達していない「高校におけるスクエアドストレイト方式による交通安全教室開催数」については、在学中に一度は受講できるよう、高校へ開催の働きかけを行いながら、計画的な実施に向け取り組んでいく。「高齢者の自転車シミュレーターを活用した自転車教育受講者数」については、より多くの高齢者に体験してもらえるよう、老人クラブ等と連携しながら、教室を拡充して開催していく。
- 「高齢ドライバーを対象としたドライブレコーダーを活用した交通安全教室開催数」については、目標どおり実施しているものの、県と連携した事業であり、他市町でも開催していくことを踏まえると、年間の開催数を大きく増やしていくことが難しく、受講者数が限られるという課題がある。

II 地域と連携した道路交通環境の整備

(1) 活動指標の達成状況

① 自転車利用環境の総合的整備

| 指標名 | 現状値 (平成27年度) | 平成28年度 | 目標値 (平成32年度) | 達成率 |
|----------------------|-----------------|---------|-----------------|-------|
| 自転車走行空間の整備延長 〔累計〕 | 21.7 km | 40.5 km | 57.7 km | 70.2% |

⇒ 自転車走行空間の整備については、平成32年度までに目標を達成できるよう、着実に実施している。

② 交通事故多発地点等の安全性向上の推進

| 指標名 | 現状値 (平成27年度) | 平成28年度 | 目標値 (平成32年度) | 達成率 |
|----------------|-----------------|--------|-----------------|-------|
| 交通事故多発地点の対策対処率 | 100% | 16.7% | 100% | 16.7% |

⇒ 交通事故多発地点については、6箇所を選定し、警察や道路管理者と連携しながらすべての箇所の現場診断を実施した。そのうち1箇所の対策は完了したが、残り5箇所の対策については計画期間中に順次実施していく。

[参考]

| No. | 交通事故多発地点の対策箇所 | 事故件数 (平成24~27年) | 備考 |
|-----|---------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 下栗町1742番地(下栗交番前交差点) | 16件 | 対策済 |
| 2 | 天神1丁目1番11号(天神1丁目交差点) | 13件 | |
| 3 | 雀宮町118番地4(南図書館付近新幹線下交差点) | 9件 | |
| 4 | 中央1丁目10番12号(大銀杏交差点) | 9件 | |
| 5 | 今泉1丁目1番12号(上河原通り田川付近交差点) | 8件 | |
| 6 | 陽東4丁目18番15号(産業技術専門学校前交差点) | 8件 | |

(2) 施策の柱の評価

- ・ 通学路の合同点検や交通事故多発地点の安全性向上事業の実施などにより、安全・安心な道路交通環境の整備を行っており、順調に取り組を推進している。
- ・ 活動指標である、自転車走行空間の整備延長については、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、現況の道路幅員や交通量などの道路状況に応じ、自転車専用通行帯や矢羽根の路面表示などの整備手法を用いて、着実に延びている。現在目標に達していない交通事故多発地点の安全性向上事業については、今後、現場診断の結果を踏まえ、具体的な対策を実施していく。

Ⅲ 地域における道路交通秩序の維持

(1) 活動指標の達成状況

① 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進

| 指標名 | 現状値 (平成27年度) | 平成28年度 | 目標値 (平成32年度) | 達成率 |
|---|-----------------|-------------------|-------------------|--------|
| 自転車走行空間の整備箇所等における街頭指導の実施箇所数〔年間〕 ※（ ）内は、計画的に実施する街頭指導の総箇所数 | — (7箇所/年) | 3箇所/年 (10箇所/年) | 3箇所/年 (10箇所/年) | 100.0% |
| 自転車ヘルメット利用推進員の任命者数〔累計〕 | 250人 | 330人 | 600人 | 55.0% |

⇒ 自転車走行空間の整備箇所等における街頭指導は目標どおり実施している。

自転車ヘルメット利用推進員の任命者数は、平成32年度までに目標を達成できるよう、着実に取組を進めている。

〔参考〕自転車利用者に対する街頭指導（平成28年度実績）

| No. | 自転車走行空間における街頭指導の実施箇所 | 回数 |
|-----|----------------------|----|
| 1 | 中河原交差点（いちょう通り） | 2回 |
| 2 | 睦町交差点 | 2回 |
| 3 | 元今泉4丁目交差点 | 1回 |

| No. | 自転車通行量の多い場所における街頭指導の実施箇所 | 回数 |
|-----|--------------------------|-----|
| 1 | オリオン通り | 12回 |
| 2 | 大曾2丁目交差点（競輪場通り） | 2回 |
| 3 | 桜2丁目交差点 | 2回 |
| 4 | 平松町交差点（国道123号線） | 2回 |
| 5 | 南大通り4丁目交差点（主要地方道宇都宮笠間線） | 1回 |
| 6 | アピタ宇都宮店西交差点（陽南通り） | 2回 |
| 7 | 雀宮中央小学校南側交差点 | 2回 |

(2) 施策の柱の評価

- ・ 自転車利用者に対する街頭指導や自転車ヘルメット利用推進員の任命など、地域等と連携しながら順調に取組を推進している。
- ・ 活動指標である「自転車走行空間の整備箇所等における街頭指導の実施箇所数」についてはすでに目標どおり実施しており、今後も自転車利用者の交通ルール遵守やマナー向上を図っていくため、継続的に地域や学校、警察等と連携しながら街頭指導を行っていく。「自転車ヘルメット利用推進員の任命者数」についても、着実に任命者数は増加しているので、より一層地域においてヘルメット着用が促進されるよう、各地区の交通安全推進協議会と連携しながら、目標に向けて取組を推進していく。

5 全体評価と今後の取組方針について

(1) 全体評価

すべての基本施策が概ね順調に進捗しており、各指標についても目標に向け順調に推移している。また、平成28年中の交通事故死者数、負傷者数、発生件数については、すべての指標が過去最小値（昭和45年以降）となっており、近年、交通事故は順調に減少していることから、今後も引き続き計画に掲げた各施策事業を着実に推進していくことを基本としながら、交通事故データや社会背景から導き出される以下の課題への対応に重点的に取り組んでいく。

(2) 課題と平成29年度の取組方針について

① 高齢者の交通事故防止

本市で発生した交通事故のうち、高齢者の交通事故の占める割合は、年々増加している。また、四輪車、自転車乗車中の交通事故が多いことから、歩行者の交通安全対策のほか、四輪車乗車中など様々な態様に合わせた事故防止対策をより一層推進していく必要がある。

特に、高齢化の進展に伴い高齢ドライバーの増加が見込まれ、全国的に高齢ドライバーの運転ミス等による重大な交通事故が発生し問題となっている中、本市では現在県と連携しながらドライブレコーダーを活用した交通安全教室等を開催しているが、今後は多くの高齢者に、加齢に伴う身体機能の変化が運転に及ぼす影響を正しく理解してもらい、安全運転に結び付けてもらえるよう、高齢者を対象とした体験型の交通安全教育を充実させていく必要がある。

⇒ ○高齢者に身体機能の現状を明確に認識してもらうため、とっさの場合の反応速度を測定できる機器を導入して、体験型の交通安全教室を開催していく。

○高齢ドライバーとその家族が認知機能の現状などを共有し、運転免許の自主返納などについて一緒に考え、話し合ってもらうためのチラシを配布するとともに、3月の道路交通法改正に伴う運転免許証の自主返納の状況などを見極めながら、高齢ドライバーの交通安全対策を推進していく。

② 自転車の安全利用の推進

自転車に関係する交通事故は、全体として減少傾向にあるものの、人口当たりの自転車事故当事者数が突出して高い高校生と、次いで高い中学生に対しては、通学などで自転車を利用する機会も多いことから、計画的に自転車安全利用教育を実施していく必要がある。

また、高齢者が当事者となる交通事故では、自転車の交通事故の割合が四輪車乗車中に次いで多いことや、活動指標である「高齢者の自転車シミュレーターを活用した自転車教育受講者数」の目標が達成されていないことから、高齢者を対象とした体験型の自転車安全利用教室を積極的に開催していく必要がある。

⇒ ○中学校・高校において交通安全教育を計画的に実施できるよう、交通安全に関する意識を高く持続できる「スケアードストレイト方式による交通安全教室」を拡充して開催していく。

○高齢者を対象とした交通安全教室や地域イベントなどにおいて、自転車シミュレーターを積極的に活用していくとともに、警察と連携しながら、高齢者自転車免許制度講習会を開催するなど、体験型教室の充実を図っていく。