

「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	平成29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	8人 (▲2人)	10人以下	125.0%
交通事故負傷者数	2,467人	2,125人	1,857人 (▲268人)	1,900人以下	102.3%
交通事故発生件数	2,028件	1,738件	1,548件 (▲190件)	1,600件以下	103.4%

⇒ 平成29年の交通事故死者数及び負傷者数、発生件数は、過去最小値（昭和45年以降）となり、いずれも計画の目標を達成している。

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	平成29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	388件	430件以下	110.8%

【参考】高齢者が関係する交通事故発生件数

平成28年：530件 → 平成29年：482件 (▲48件)

⇒ 高齢者10万人あたりの交通事故発生件数は、平成28年より減少し、目標を達成している。

(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	平成29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	342件	320件以下	93.6%

⇒ 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28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	平成29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	77件	100件以下	129.9%
高校生が関係する交通事故発生件数	99件	82件	92件	60件以下	65.2%

⇒ 子どもの交通事故発生件数は減少傾向にあり、目標を達成しているが、高校生の交通事故発生件数は、平成28年より増加している。

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	平成29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>	10校 <small>平成29年度:6校</small>	25校	40.0% <small>※1年間に5校ずつ開催していく場合の達成率は100.0%</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	112回/年	100回/年	112.0%
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	4回/年	3回/年	133.3%

⇒ 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29年度は、中学校・高校を合わせて16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	平成29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)	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	619人/年	600人/年	103.2%

⇒ 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、教室を積極的に開催し、目標を達成している。

(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おり、順調に進捗している。「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」については、引き続き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。

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	平成29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	22.9 km	40.0 km	57.7 km	69.3%

⇒ 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	平成29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%	83.3%	100%	83.3%

⇒ 交通事故多発地点については、平成28年度に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。これまで5箇所の対策を完了しており、残り1箇所の対策についても早期に実施していく。

[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	平成30年度実施予定
3	雀宮町118番地4（南図書館付近新幹線下交差点）	9件	対策済
4	中央1丁目10番12号（大銀杏交差点）	9件	対策済
5	今泉1丁目1番12号（上河原通り田川付近交差点）	8件	対策済
6	陽東4丁目18番15号（産業技術専門学校前交差点）	8件	対策済

(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型路面表示などの整備手法を用いて、着実に延びている。交通事故多発地点の安全性向上事業については、対策が完了していない箇所において早期に対策を実施していくとともに、対策実施後の交通事故発生状況についても検証を行っていく。

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	平成29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)	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	412人	600人	68.7%

⇒ 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29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	泉が丘交差点	1回
2	睦町交差点	2回
3	元今泉4丁目交差点	2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	11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	1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）	2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

すべての基本施策は順調に進捗しており、各活動指標についても目標どおり取り組むことができている。また、平成29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30年度取組方針について

① 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、交通事故全体に占める自転車事故の割合は前年より増加している。自転車事故当事者数では、高校生が前年より増加しており、人口当たりの当事者数を年代ごとに比較しても、高校生が突出して多く、次いで中学生という状況である。なお、自転車事故当事者数を学年別に見ると、高校1年生・中学1年生が多いことから、通学範囲が拡大して不慣れな道路を通行する中高生（新入生）への対策が必要である。

また、自転車事故当事者数のうち半数以上が法令違反をしており、その割合も年々増加していることから、自転車利用者に基本的な交通ルールを改めて認識してもらうとともに、万が一加害者となった場合の責任の重さを伝えていく必要がある。

さらに、自転車を安全に安心して利用していただくためには、自転車事故の際、頭部への被害を軽減させる自転車ヘルメットや、被害者の救済に資する自転車損害賠償責任保険が欠かすことのできないものであることから、自転車利用者にそれらの重要性を認識してもらうことが必要である。

⇒ ○中学校・高校の新入生を対象とした自転車安全利用教育の充実

入学に伴い不慣れな道路を通行する中学校・高校の新入生に、自転車の通行位置など基本的な交通ルールを掲載した自転車安全利用チラシを活用した教育を、入学時期に合わせて実施していく。

○自転車の安全利用に係る教育内容の充実

自転車の交通ルール遵守に向け、各種交通安全教室において、万が一加害者となった場合の責任の重さや事故の危険性を実感してもらえよう、実際に起こった加害事故事例についての講話や映像を取り入れていくほか、現在整備が進められている自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示の写真などを活用しながら、左側通行の徹底について具体的でわかりやすい説明に努めていく。

○自転車ヘルメットの着用や自転車保険の加入促進に向けた取組の推進

自転車ヘルメットの着用や自転車損害賠償責任保険加入の重要性について、各年代に対する交通安全教室や、小学生から高校生とその保護者を対象としたチラシの配布などを通して周知啓発に取り組むとともに、自転車販売店などとも連携しながら自転車利用者への働きかけを強化していく。

② 高齢者の交通事故防止

高齢化の進展に伴い、本市で発生した交通事故全体に占める高齢者の交通事故の割合は年々増加しており、特に、高齢者の状態別当事者数では四輪車乗車中の割合

が高まっていることから、高齢ドライバーを含めた高齢者の交通安全対策に取り組む必要がある。このため、高齢者自身に加齢に伴う身体機能の変化が運転に及ぼす影響を理解していただけるよう、高齢者を対象とした体験型の交通安全教育を実施していくとともに、高齢ドライバーとその家族が、安全運転や運転免許の自主返納について考え、話し合っただけのような契機を作っていく。

また、高齢ドライバーの交通事故防止対策の一環として、国で普及を促進している「安全運転サポート車」（高齢ドライバーの交通事故防止に効果がある「自動ブレーキ」や「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」などが搭載された車）の普及啓発に取り組む必要がある。

⇒ ○身体機能測定器の活用と啓発パンフレットの配布

高齢者に身体機能の現状を明確に認識してもらうため、自分の反応速度を測定できる「身体機能測定器」を活用した体験型の交通安全教室を開催するほか、高齢ドライバーとその家族が、運転免許の自主返納などについて話し合っただけ契機となるような交通安全啓発パンフレットを作成し、警察や地域と連携しながら配布していく。

○安全運転サポート車の試乗会の開催

高齢ドライバーの安全運転を推進するため、警察や自動車販売店等と連携しながら、安全運転サポート車の普及促進に向けた試乗会を開催していく。

○公共交通ネットワークの整備推進

自家用車に過度に依存せず、誰もが移動しやすい環境づくりを推進するため、LRTや路線バス、地域内交通が効率的に連携した公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。