

「(仮称) 第 1 次宇都宮市交通安全計画」の施策・事業等

交通の現状と今後の課題

交通環境と社会情勢

- 南北に東北自動車道・国道4号・新4号国道，東西に国道123号線，大谷街道が通り日光街道等7路線が放射線状に通る。また，市西部(大谷地区)においては，スマートインターチェンジの整備を進めている。
- LRTの開業(令和4年3月)やバス路線の再編など，公共交通ネットワークの充実や公共交通の利用促進に取り組んでいる。
- 免許保有人口，総車両保有台数は微増している。
- 自転車走行空間の整備を進めている。
- 進展著しいICTをまちづくりに取り入れるスマートシティの取組を推進している。
- 保育施設周辺の交通安全対策を強化する「キッズゾーン」を設定している。

【国の動き】

- 道路交通法を改正し，高齢運転者対策として，違反高齢者への運転技能検査義務化やサボカー限定免許制度創設を予定している。
- 高齢運転者の事故防止対策として，サボカー車両，ペダル踏み間違い急発進抑制装置の購入に係る補助を実施している。
- 国の「第1次交通安全基本計画」においては，先端技術の積極的活用等が横断的に重要な事項とされたほか，新型コロナウイルス感染症の影響を注視し，柔軟に対応することなどが明記された。
- エビデンスを用いて政策課題を明確化するとともに政策立案に活用し，政策効果の向上や効率的・効果的な政策運営を進めるため，EBPMの推進が求められている。
※ EBPM・・・エビデンス・ベスト・ポリシー・メイキング。証拠に基づく政策立案。
政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく，政策目的を明確化したうえで合理的根拠(エビデンス)に基づくものとする。

本市の交通事故等の現状

【交通事故発生状況】

- 発生件数，死者数，負傷者数は減少傾向にある。

【年代別】

- 中学生の70.3%，高校生の79.2%が「自転車乗車中」の事故である。
- 交通事故全体に占める高齢者の割合は増加傾向にある。
(H27,30.0%⇒R1,34.3%) 図1
- 第一当事者の世代別では，高齢者が占める割合が増加傾向にある。(H27,19.3%⇒R1,23.5%)
- 全体の死亡事故のうち高齢者が52.7%を占める。(H27~R1)

【事故類型・状態別】

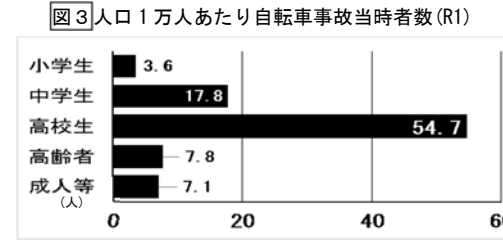
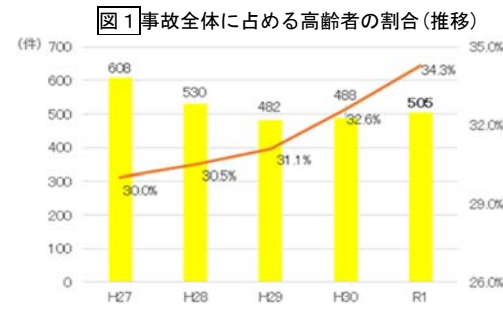
- 交通事故全体に占める自転車事故の割合は高まっている。
(H27,21.2%⇒R1,29.0%) 図2
- 世代別で人口当たりの自転車事故当事者数を比較すると，高校生が突出して多い。図3

【救助・救急活動，被害者支援】

- 救急救命士を計画的に養成するとともに，応急手当講習会を実施することなどにより，救助・救急対策の推進を図っている。
- 関係機関と連携し，被害者支援に関する周知を行うことなどにより，被害者支援の推進を図っている。

市民の意識等

- 交通ルール遵守の状況が「悪い」「少し悪い」と感じる人の割合は72.5%である。
- 自転車保険に「加入している」割合は45.4%で，加入率は増加している。
- 自転車ヘルメットを「所有している」割合は8.9%で，そのうち「着用している」割合は34.5%である。



第10次計画の実績評価

【計画目標の達成状況】

※ 値は暦年

指標名	現状値	目標値	実績値
交通事故死者数	14人 (平成27年)	10人以下 (令和2年)	11人 (令和元年)
交通事故負傷者数	2,467人 (平成27年)	1,900人以下 (令和2年)	1,796人 (令和元年)
交通事故発生件数	2,028件 (平成27年)	1,600件以下 (令和2年)	1,474件 (令和元年)

【計画の評価】

- 交通事故発生件数，負傷者数は目標に達し，死者数についても9割超達成。また，計画期間中にいずれの指標も過去最小値を記録するなど，一定の効果を上げているといえる。

交通事故のない社会の実現に向けた課題

国の交通安全基本計画等を踏まえて課題を分類

ICTを活用した
施策の効果の最大化

- (1) 交通安全思想の普及徹底
○交通事故を減少させるためには，ICTの活用を含めた各年代の特性に応じた交通安全教育や地域等における交通安全活動を通して，市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図る必要がある。特に，自転車や高齢者，高校生に関する対策や，新たな公共交通LRTに係る交通安全教育を推進する必要がある。

- (2) 道路交通環境の整備
○道路の安全性を高めるためには，交通事故データや走行データ等の分析を踏まえた交通安全対策に取り組んでいく必要がある。また，歩行者・自転車の通行空間の整備や車の運転に不安を感じている高齢者など誰もが利用できるLRTをはじめとする公共交通の整備を引き続き推進していく必要がある。

- (3) 救助・救急活動の充実
○交通事故による負傷者の救命を図り，被害を最小限にとどめる救急活動の維持向上を図っていくためには，引き続き救助救急体制を充実させていく必要がある。

- (4) 被害者支援の充実と推進
○交通事故被害者等を支援していくためには，県や犯罪被害者等を支援する団体との連携を強化し，被害者支援を推進していく必要がある。

交通安全施策の推進

重点的に取り組む視点

「子どもや高校生・高齢者・自転車利用者」

横断的な手法
「ICTの活用」

I 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

- (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
- (2) LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進【新設】
- (3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進
- (4) 地域等と連携した交通安全運動や交通事故防止活動の推進
- (5) 交通安全広報啓発活動の推進
- (6) 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

II 地域と連携した道路交通環境の整備

- (1) 事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進
- (2) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- (3) 自転車利用環境の総合的整備
- (4) 交通安全に配慮した道路交通環境の整備
- (5) LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備【新設】

III 救助・救急対策の推進

- (1) 救助・救急体制等の推進
- (2) 応急手当の普及啓発活動の推進

IV 被害者支援の推進

- (1) 関係機関と連携した被害者支援の推進

計画の推進に向けて

- (1) 庁内の推進体制
○関係部局との情報共有・意見交換など連携強化
- (2) 庁外の推進体制
○関係機関との連携協力のもと，交通安全施策を展開
○宇都宮市交通安全審議会において，計画の成果指標等の進捗状況等を報告・意見聴取