

第11次 宇都宮市交通安全計画

令和3年6月
宇都宮市

用語の説明

- 交通事故： 道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）をいう。
- 発生件数： 人身事故の発生件数をいう。
- 死者： 交通事故発生後、24時間以内に死亡した者をいう。
（24時間経過後に死亡したものは、負傷者として扱う。）
- 負傷者： 交通事故によって、治療を要する負傷をした者をいう。
- 重傷者： 交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する者をいう。
- 子ども： 中学生以下の者をいう。
- 若者： 16歳以上24歳以下の者をいう。
- 高齢者： 65歳以上の者をいう。
- 当事者： 交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者等をいう。
- 第一当事者： 交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が最も重い者をいい、また過失同等の場合には人身損傷被害が軽い者をいう。
- 歩行者の事故： 歩行者の関連した事故件数と歩行者の死傷者をいう。
- 自転車の事故： 自転車の関連した事故件数と自転車乗用中の死傷者をいう。

目次

第1章	計画の概要	1
1	計画の目的	1
2	計画の期間	1
3	計画の基本的な考え方	1
4	計画の位置付け	2
第2章	交通の現状と今後の課題	3
1	交通環境と社会情勢	3
2	本市の交通事故の現状	10
3	市民意識	29
4	「第10次宇都宮市交通安全計画」の実績評価	32
5	交通環境・社会情勢や交通事故等の現状・課題	39
6	交通事故のない社会の実現に向けた課題	42
第3章	交通安全計画における目標	44
1	計画の指標	44
2	目標値の設定	44
3	重点的に対応すべきターゲットと横断的な手法	45
第4章	交通安全施策の推進	48
1	施策の柱Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」	51
2	施策の柱Ⅱ「地域と連携した道路交通環境の整備」	62
3	施策の柱Ⅲ「救助・救急対策の推進」	66
4	施策の柱Ⅳ「被害者支援の推進」	67
5	施策の活動指標	68
第5章	計画の推進に向けて	70
1	庁内の推進体制	70
2	庁外の推進体制	70

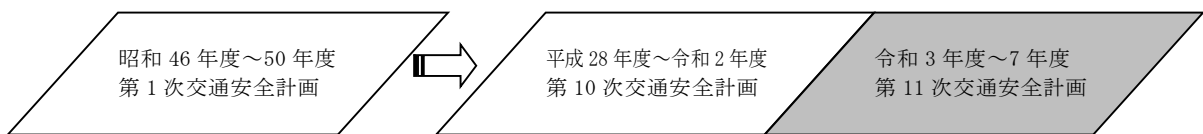
第1章 計画の概要

1 計画の目的

「第11次宇都宮市交通安全計画」（以下「第11次計画」という。）は、交通安全対策基本法（以下「法」という。）に基づき、「人命尊重の理念」のもとに、「交通事故のない社会」を目指し、市、市民、関係機関・団体が目標を共有し、本市を取り巻く社会環境や交通環境の変化を踏まえながら、効果的な交通安全対策を計画的・継続的に推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

2 計画の期間

法により、第11次計画は交通安全基本計画（以下「国計画」という。）や栃木県交通安全計画（以下「県計画」という。）に基づき作成するよう努める必要があることから、計画期間についても国・県計画との整合を図り、「令和3年度から令和7年度までの5か年」とします。



3 計画の基本的な考え方

内閣府においては、昭和45年の法制定以来、10次・50年にわたる国計画を作成し、様々な交通安全対策を実施してきた結果、「交通戦争」と呼ばれ交通事故死者数が過去最多であった昭和45年と比較し、死者数は5分の1を下回っています。

しかしながら、未だに毎年約3千人が死亡するなど、悲惨な交通事故は後を絶たないことから、更なる対策の実施が必要であると、特に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保する「人優先」の交通安全思想を基本としてあらゆる施策を推進していく方針を示しています。

一方、本市においても、これまで10次にわたり交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策を講じてきた結果、交通事故は年々減少しており、「第10次宇都宮市交通安全計画」（以下「第10次計画」という。）の目標である交通事故発生件数、死者数、負傷者数についてはいずれも、第10次計画期間中に過去最小値を記録しており、これまでの施策・事業が一定の効果を上げてきたものと考えています。

しかしながら、国において「交通事故のない社会を目指すこと」や「人優先の交通

安全思想」を基本理念として示す中、本市においては依然として「自転車に関する交通事故」や「高校生が関係する交通事故」の発生件数が横ばいの傾向にあるなどの課題も見受けられることから、「交通安全意識の高揚」や「道路交通環境の整備」等に関する施策を引き続き推進する必要があります。

また、本市の交通安全対策を考えるにあたっては、「超高齢社会の進行」や「新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変容」、「ICT化の進展」、「LRTの開業」、「自転車のまち宇都宮の推進」など、今後本市が迎える社会・交通情勢の変化を踏まえることが重要です。

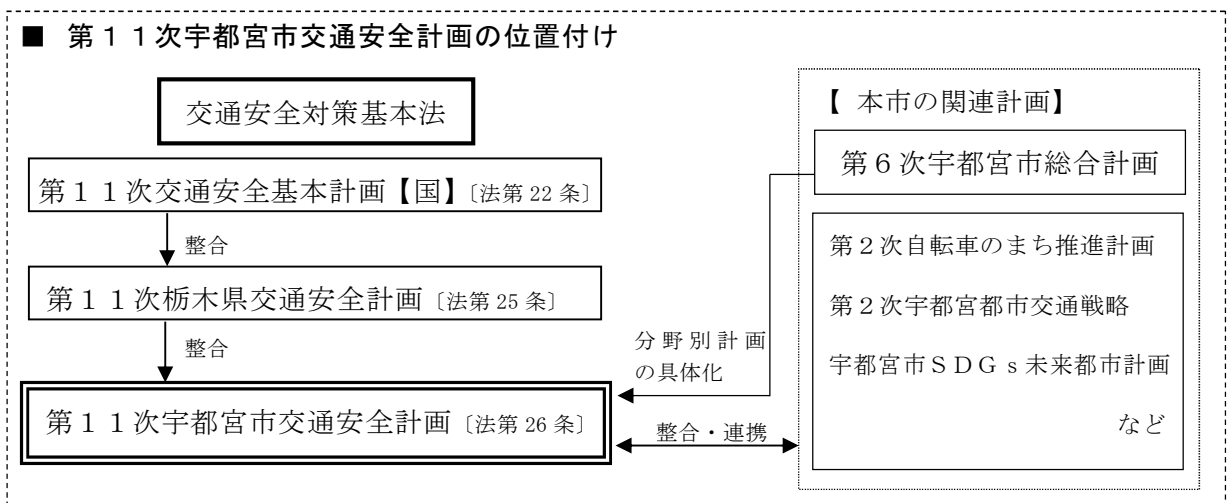
このようなことから、第11次計画においては、ICTの活用など新たな手法を取り入れながら、本市の未来を担う「子どもや高校生」や、交通事故に占める割合が増加している「高齢者」、交通事故発生件数が横ばいの傾向にある「自転車利用者」の安全を確保するための取組を重点的に実施するとともに、新たな公共交通である「LRT」に関する施策事業を充実させながら、本市における交通安全対策を推進します。

4 計画の位置付け

第11次計画は、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であり、法第26条の規定により県計画に基づき策定するものです。

また、「第6次宇都宮市総合計画」の分野別計画「安全・安心の未来都市の実現に向けて」の基本施策である「日常生活の安心感を高める」を実現するための計画です。

さらに、第11次計画を着実に推進することにより、SDGsの目標達成（「目標3 すべての人に健康と福祉を」「目標11 住み続けられるまちづくりを」）に貢献し、持続可能なまちを目指します。



第2章 交通の現状と今後の課題

1 交通環境と社会情勢

宇都宮市は、東京都心から北へ約100キロメートルの距離にあり、栃木県のほぼ中央に位置します。

主な交通網として、東北新幹線、JR宇都宮線、東武宇都宮線の鉄道が通るほか、東北自動車道や国道4号などの広域道路が通っており、東京と東北地方を結ぶ交通の要衝となっているとともに、茨城県常陸那珂港と群馬県前橋市・高崎市を結ぶ北関東自動車道が本市を通り、北関東の拠点となっています。

また、LRT（次世代型路面電車）の開業が予定されており、JR宇都宮駅東口から芳賀町までの優先整備区間の整備が進められています。

(1) 主要交通網等の状況

ア 道路

道路体系は、東北自動車道、国道4号線、新4号国道といった南北方向軸と、国道123号線（水戸街道）と大谷街道といった東西方向軸の両軸を基軸とし、国道119号線（日光街道）、田原街道、白沢街道、鬼怒通り、上三川街道、栃木街道、鹿沼街道等により、放射線状に構成されています。また、これらの放射線道路を有機的に接続する環状道路については、外環状線と内環状線が既に環状化されており、都心環状線についても、全環状化に向けて整備が進められています。

さらに、北関東自動車道と新4号国道が「宇都宮上三川IC」で接続するとともに、宇都宮北道路においては、ランプ部の工事に着工するなど、広域道路網についても着々とその整備が進められており、新たな高速幹線軸が確立されています。

また、東北自動車道と主要地方道宇都宮今市線（大谷街道）との交差部において、スマートインターチェンジの整備を進めています。

イ 鉄道

鉄道交通網は、南北を東北新幹線、JR宇都宮線が貫き、それと平行して、中心市街地まで東武宇都宮線が整備されています。また、北西方向には、JR日光線が整備されています。

ウ LRT

道路、鉄道に加え、ネットワーク型コンパクトシティの形成を支える総合的な公共交通ネットワークのかなめとなるLRT（次世代型路面電車）について、優先整備区間であるJR宇都宮駅東側の整備を進めています。また、駅西側においても、LRTの整備区間や大通りの導入空間、停留場の位置などの整備内容の検討を進めており、駅西側LRTの事業化に向け取り組んでいます。

エ 自転車走行空間

安全で快適な自転車の利用環境を創出するため、「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、生活利用に資する路線や自転車を楽しむ目的に資する路線について、「自転車専用通行帯」や「矢羽根型路面表示」などの手法を活用した自転車走行空間の整備に取り組んでいます。

本市キッズゾーンに係るトピック

令和元年5月に滋賀県大津市で発生した園外活動中の園児の交通事故を受け、国から新たに示された安全対策として、小学校に設置されているスクールゾーンと同様に保育所等の周辺にキッズゾーンを設定し、自動車のドライバー等への注意喚起などを図っています。

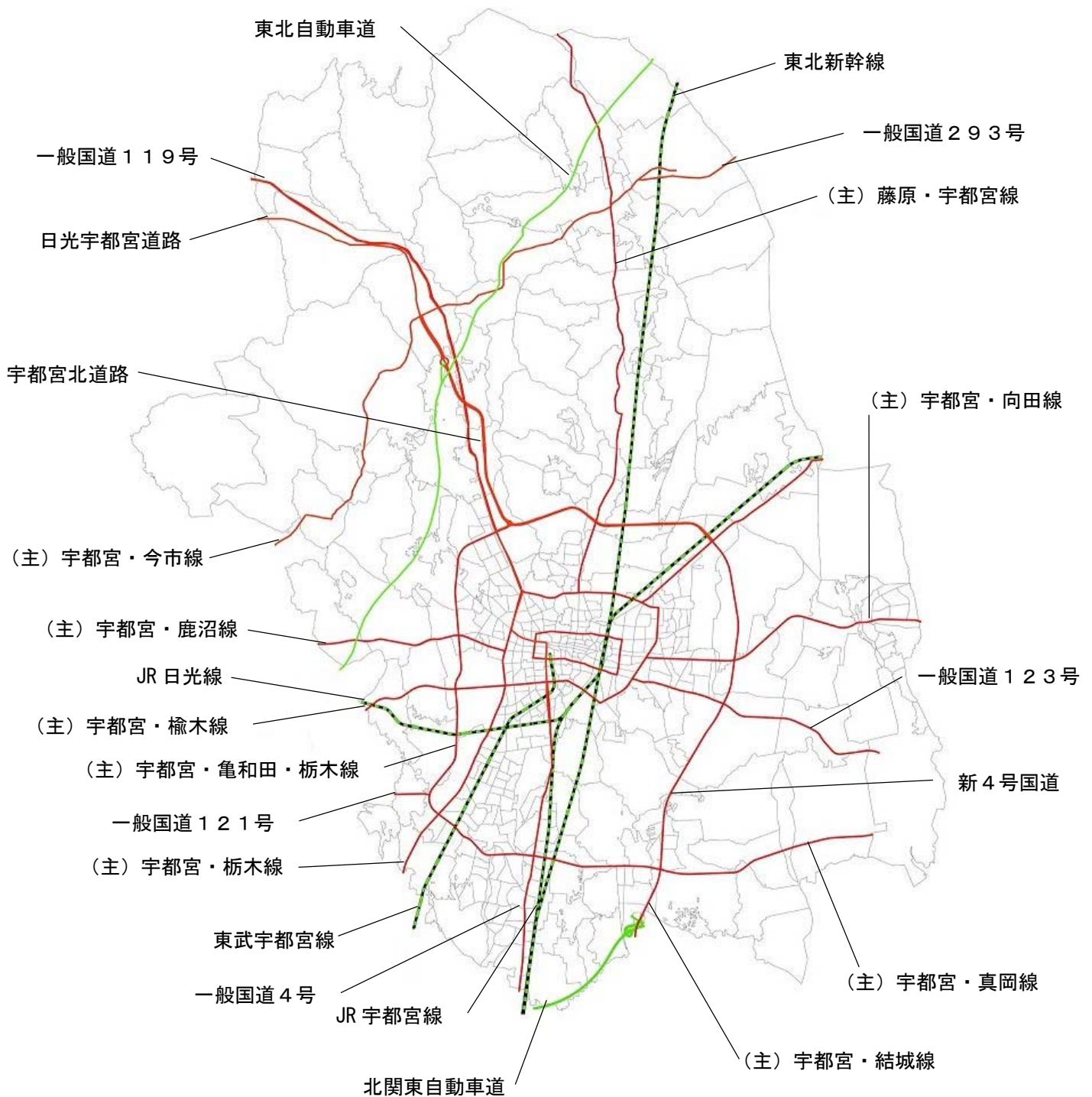
本市公共交通ネットワークに係るトピック

誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、LRTの整備に加え、既存バス路線の再編や地域内交通の更なる拡充など、公共交通ネットワークの充実に取り組むとともに、運賃負担軽減策の検討など、公共交通の利用促進に取り組んでいます。

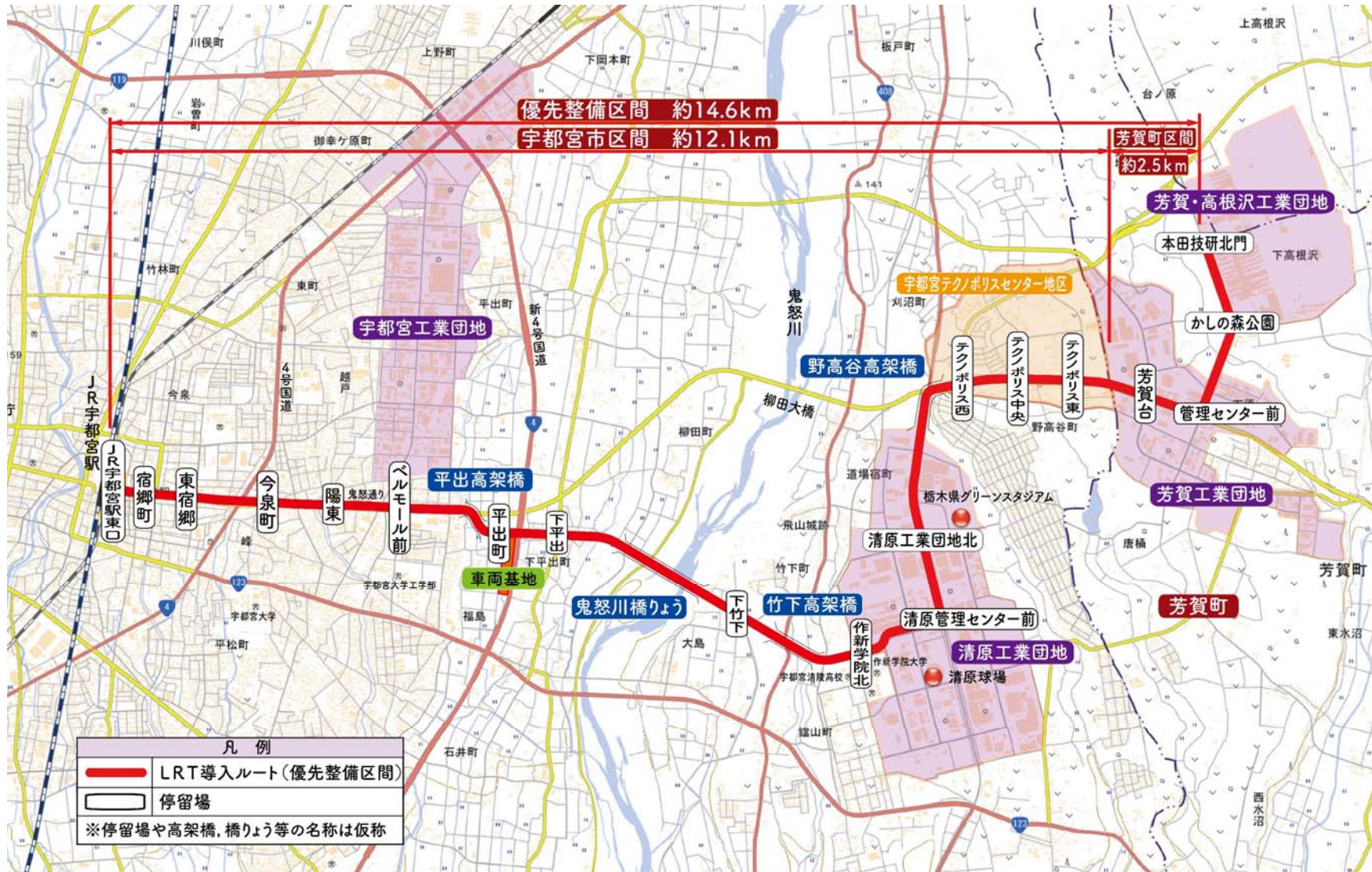
本市スマートシティに係るトピック

スマートシティの実現に向けた取組が国・地方において活発化していくことが見込まれる中、本市においては、進展著しいICT等の先進技術を活用し、社会課題の解決や新たな事業の創出などに官民協働で取り組み、将来にわたって持続的に発展することができるスマートシティを実現することを目指しています。

【主要交通網の状況（道路・鉄道）】



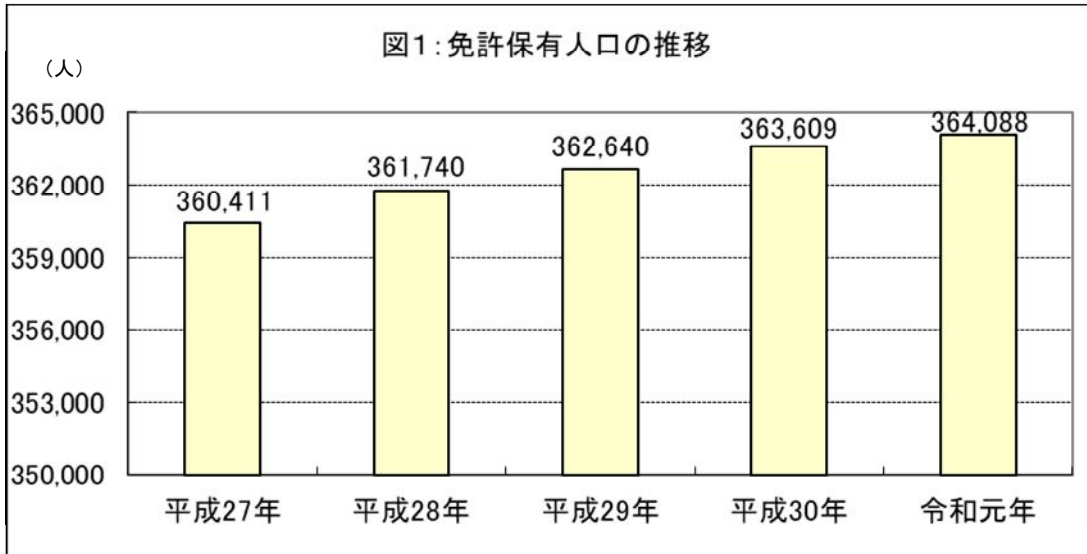
【主要交通網の状況（LRT）】



(2) 交通関係統計の推移

ア 免許保有人口の推移

免許保有人口は微増しており、第9次計画最終年（平成27年）から3,677人増加しています。

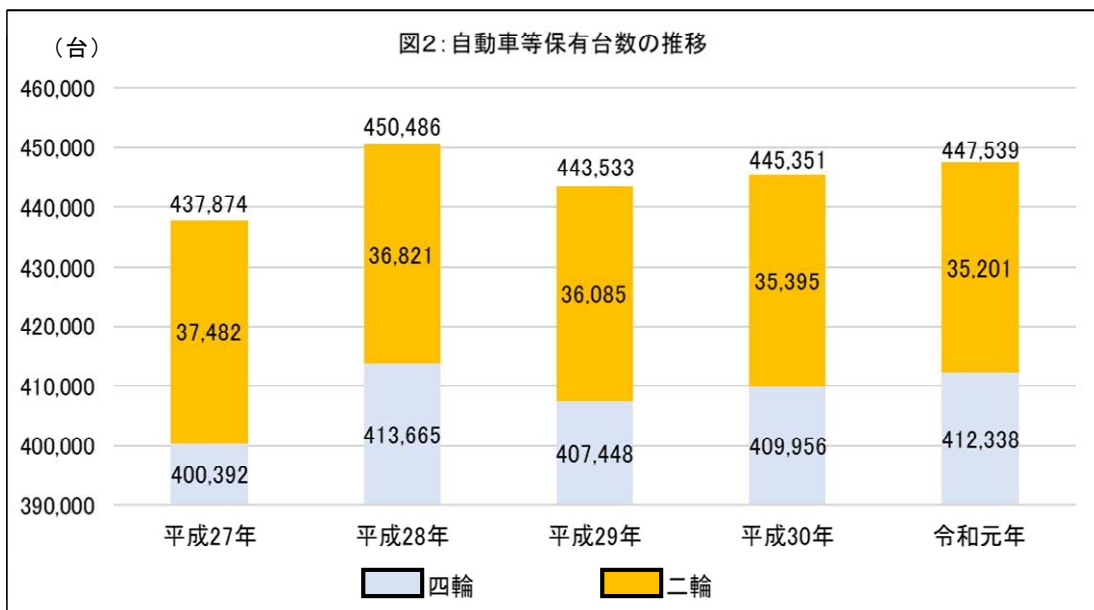


(資料: 交通年鑑)

イ 自動車等保有台数の推移

自動車等保有台数は、微増の傾向にあり、第9次計画最終年（平成27年）と比較すると9,665台増加しています。

※自動車等： 貨物車（普通車，小型四輪車），乗用車（普通車，小型四輪車），乗合自動車，特殊用途及び大型特殊車，原動機付自転車，軽自動車（二輪，四輪貨物，四輪乗合），小型特殊車，二輪の小型特殊



(資料: 宇都宮市統計データバンク)

(3) 国の動き

ア 第10次計画策定後の道路交通法の主な改正内容

時 期	内 容
平成 29 年 3 月 12 日施行 (高齢運転者対策)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「臨時認知機能検査・臨時高齢者講習」の新設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢運転者による交通事故を防止するため、75歳以上の運転者への臨時の認知機能検査や臨時高齢者講習（実車指導と個別指導）を新設 ○ 臨時適性検査制度の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 認知機能検査で「認知症のおそれがある」と判定された場合、「臨時適性検査」（医師の診断）を受けるか、主治医等の診断書を提出するよう見直し ※ 医師の診断の結果、認知症と判断された場合は運転免許の取消し等の対象となる ○ 高齢者講習の合理化・高度化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 75歳未満対象の講習は2時間に合理化（短縮） ・ 75歳以上対象の講習は、認知機能検査の結果に基づき、高度化または合理化
令和元年 12 月 1 日施行 (携帯電話使用等対策)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 携帯電話使用等に関する罰則の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ スマートフォンや携帯電話などの「ながら運転」による重大事故が増えていることを鑑み、違反に係る基礎点数や反則金の引き上げなど罰則を強化
令和 2 年 4 月 1 日施行 (自動運転技術実用化)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車の自動運転技術の実用化に対応するための規定の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運行装置の定義等に関する規定や、自動運行装置を使用する運転者の義務に関する規定を整備 ※ 速度や天候など一定の条件のもと、システムが運転操作を担う「レベル3」の自動運転が可能となった
令和 2 年 6 月 30 日施行 (あおり運転対策)	<ul style="list-style-type: none"> ○ あおり運転の厳罰化 <ul style="list-style-type: none"> ・ これまで道交法上で明確な定義がなく、「車間距離保持義務違反」等を適用してきた「あおり運転」を、「通行妨害目的で、一定の違反行為で交通の危険を生じさせる恐れのあるもの」と規定 ・ 急ブレーキや車間距離不保持など10項目の違反行為を明示し、罰則を規定 ※ 違反者には3年以下の懲役または50万円以下の罰金 高速道路上で相手車両を停止させるなど著しく危険な行為は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金
令和 4 年 6 月 までに施行予定 (高齢運転者対策)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 違反高齢者に運転技能検査を義務化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の違反歴がある75歳以上の高齢者に「運転技能検査」（実車試験）受検を義務化 ※ 検査に合格しなければ免許更新不可 ○ 安全運転サポート車限定免許の創設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動ブレーキなど先進安全機能を備えた「安全運転サポート車」（サポカー）に限って運転できる限定免許を創設

イ 「第11次交通安全基本計画」に盛り込まれた新たな視点

高齢者及び子どもの安全確保が重視すべき視点の一つとされたほか、先端技術の積極的活用やEBPMの推進等が横断的に重要な事項とされています。また、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ています。

※ EBPM（エビデンス・ベースト・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。こと。（出典：内閣府）

ウ 高齢運転者の事故防止対策の推進

高齢運転者の事故防止対策として、アに記載の道路交通法改正のほか、サポカー車両や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ます。

栃木県の取組に係るトピック

See・Slow・Stopを運転者等に呼び掛け、子どもや高齢者、障がい者を含む全ての歩行者等に対する運転者の保護意識を高める「3S運動」や、信号機のない横断歩道を歩行者が渡ろうとしている時に運転者に一時停止を徹底させる「脱！止まってくれない栃木県」の運動を展開しています。

※ 日本自動車連盟（JAF）調査：一時停止した車の割合、都道府県別順位

平成30年	0.9%	ワースト1位
令和元年	13.2%	29位
令和2年	14.2%	36位

2 本市の交通事故の現状

(1) 全国・栃木県・本市の状況

交通事故発生件数及び死者数、負傷者数は、全国的に減少傾向にあります。

本市においても、交通事故発生件数、死者数、負傷者数はいずれも減少傾向となっており、発生件数、負傷者数は令和元年に、死者数は平成29年に、昭和45年以降の最小値を記録しています。

また、交通事故発生件数の減少率については、平成27年と令和元年の比較で、全国の▲29.0%、栃木県▲28.0%と比べ、宇都宮市▲27.3%とわずかに低くなっています。

【全国】

項目		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
発生件数	件数	536,899	499,201	472,165	430,601	381,002
	増減	▲36,943	▲37,698	▲27,036	▲41,564	▲49,599
死者数	人数	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215
	増減	4	▲213	▲210	▲162	▲317
負傷者数	人数	666,023	618,853	580,850	525,846	460,715
	増減	▲45,351	▲47,170	▲38,003	▲55,004	▲65,131

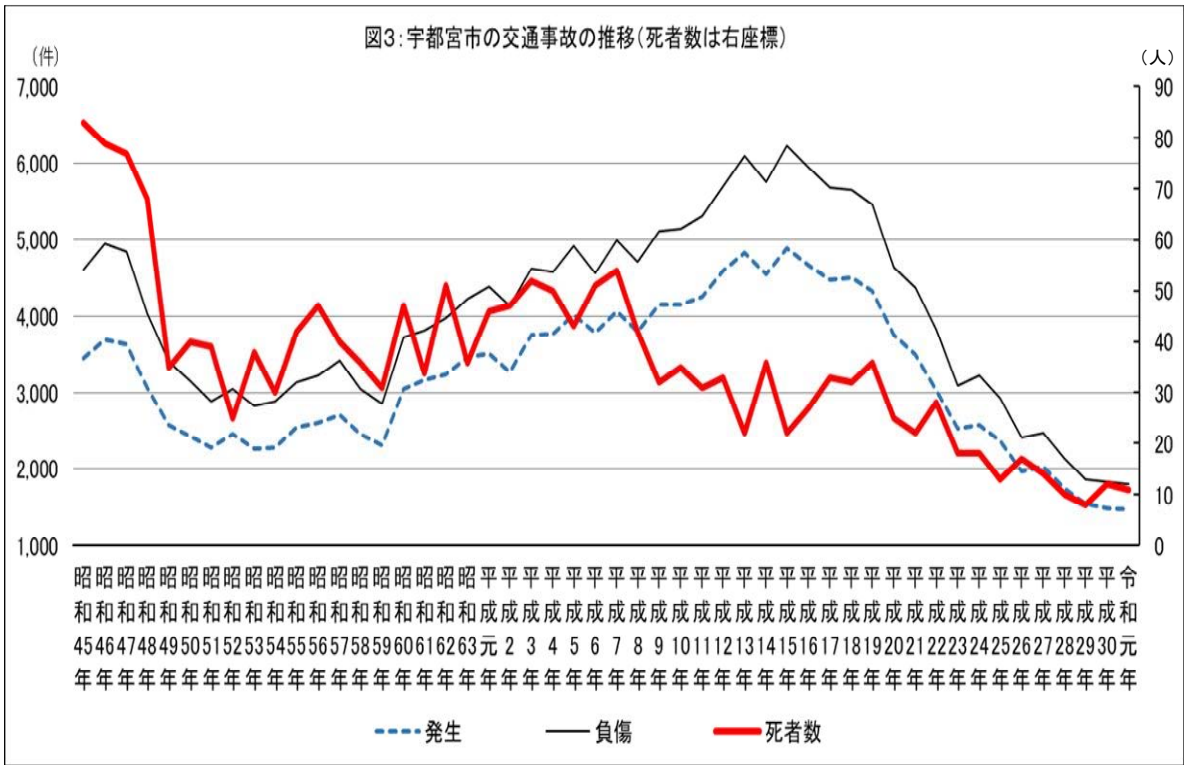
【栃木県】

項目		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
発生件数	件数	6,327	5,484	4,865	4,764	4,553
	増減	▲86	▲843	▲619	▲101	▲211
死者数	人数	98	76	95	89	82
	増減	▲4	▲18	19	▲6	▲7
負傷者数	人数	7,873	6,882	6,061	5,956	5,621
	増減	▲154	▲991	▲821	▲105	▲335

【宇都宮市】※ 網掛けは過去最小値

項目		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
発生件数	件数	2,028	1,738	1,548	1,497	1,474
	増減	62	▲290	▲190	▲51	▲23
死者数	人数	14	10	8	12	11
	増減	▲3	▲4	▲2	4	▲1
負傷者数	人数	2,467	2,125	1,857	1,828	1,796
	増減	51	▲342	▲268	▲29	▲32

(資料：栃木県警察本部提供データ)

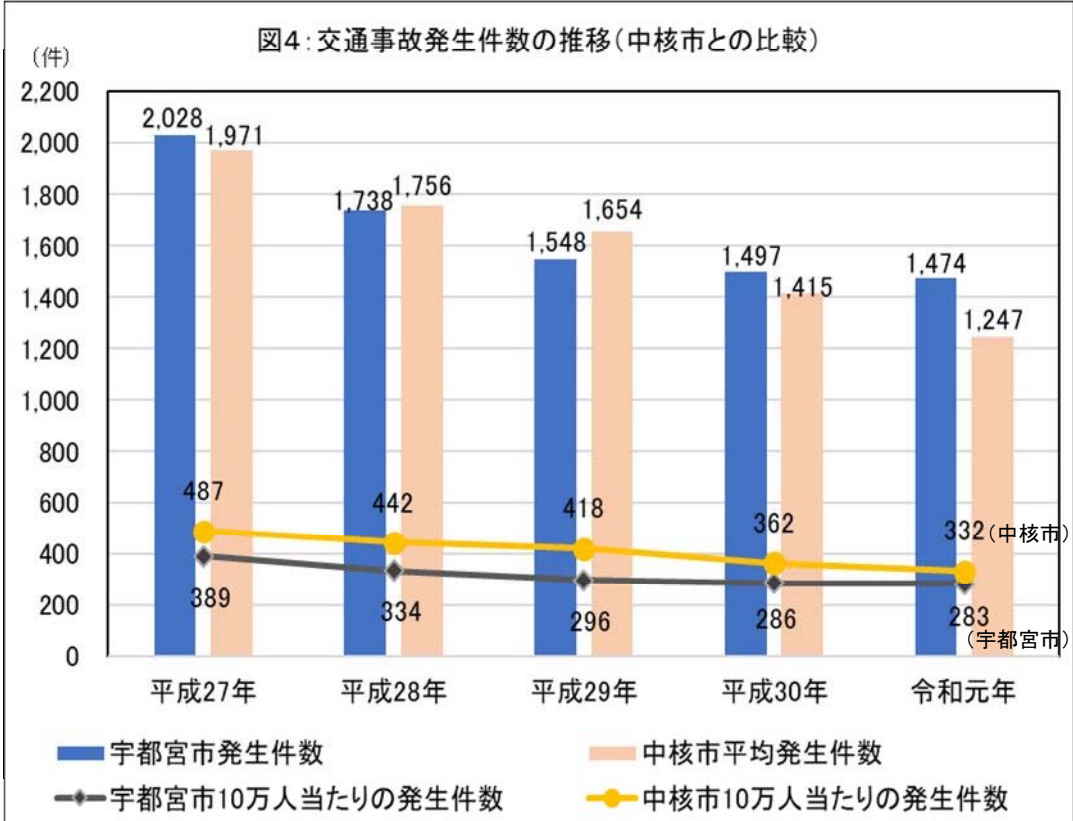


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(2) 中核市との比較

【発生件数】

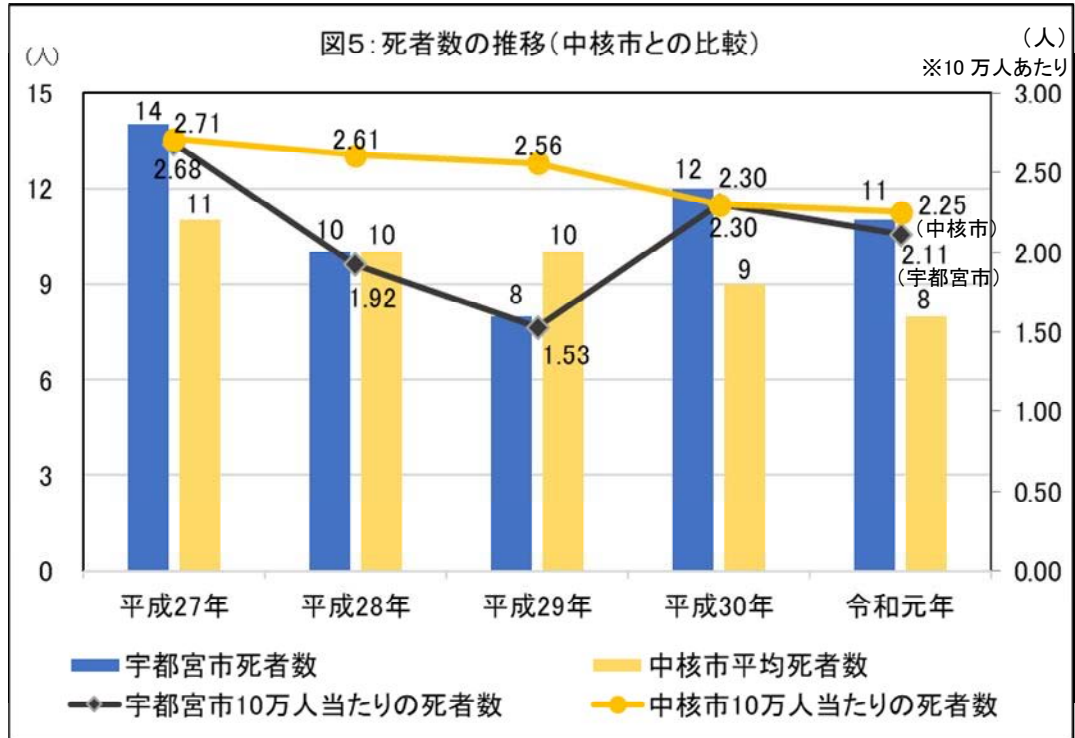
令和元年において、10万人当たりの発生件数は中核市平均を下回っています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

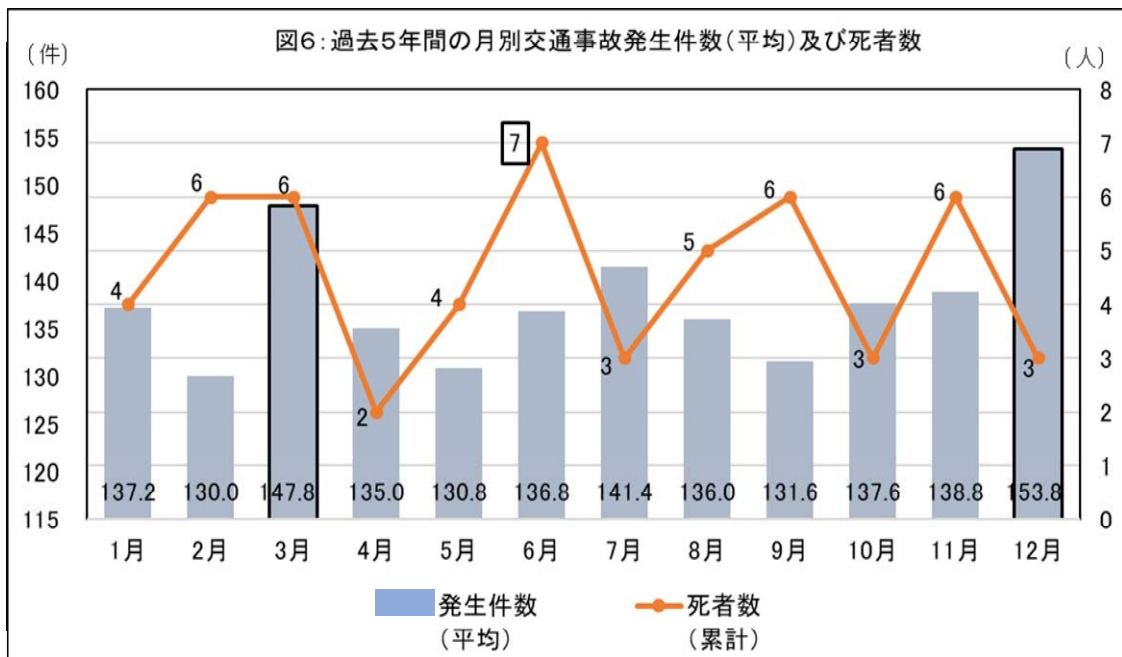
【死者数】

令和元年において、10万人当たりの死者数は中核市平均を下回っています。



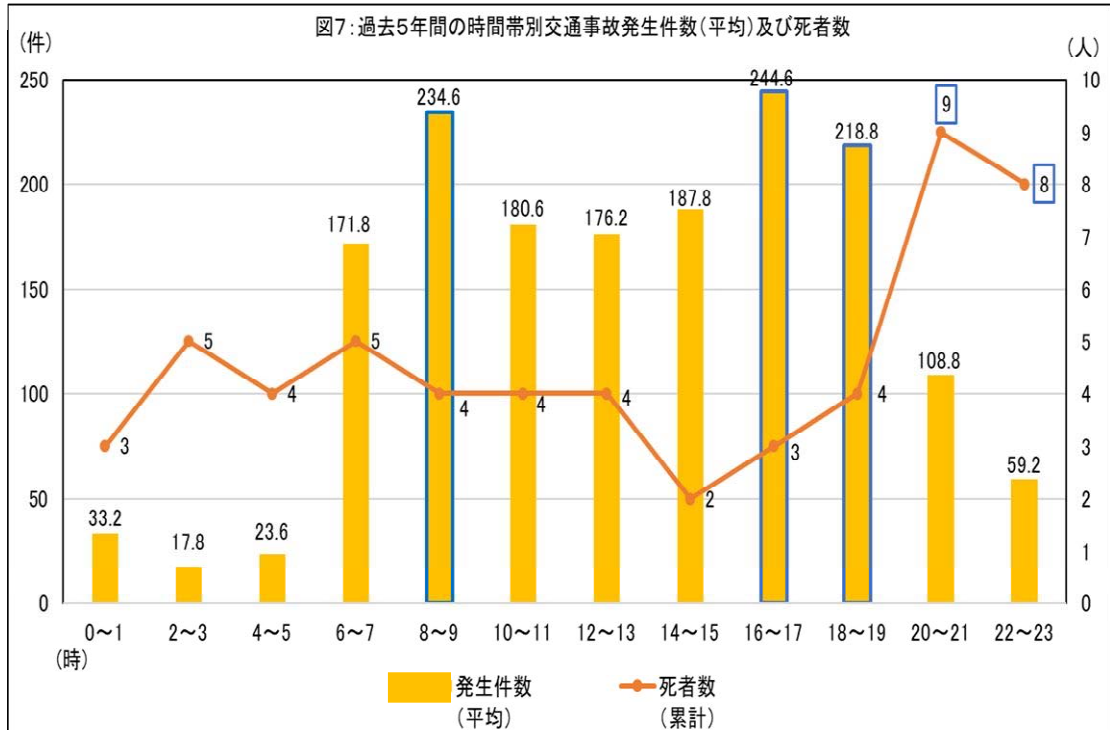
(3) 月別交通事故発生状況

過去5年間(平成27年~令和元年)では、発生件数(平均)は12月、3月が多く、死者数(累計)は6月が多くなっています。



(4) 時間帯別交通事故発生状況

過去5年間（平成27年～令和元年）では、発生件数（平均）は朝夕の通勤・通学（8～9時）及び帰宅（16～19時）の時間帯に多く、死者数（累計）は夜間（20～23時）に多くなっています。

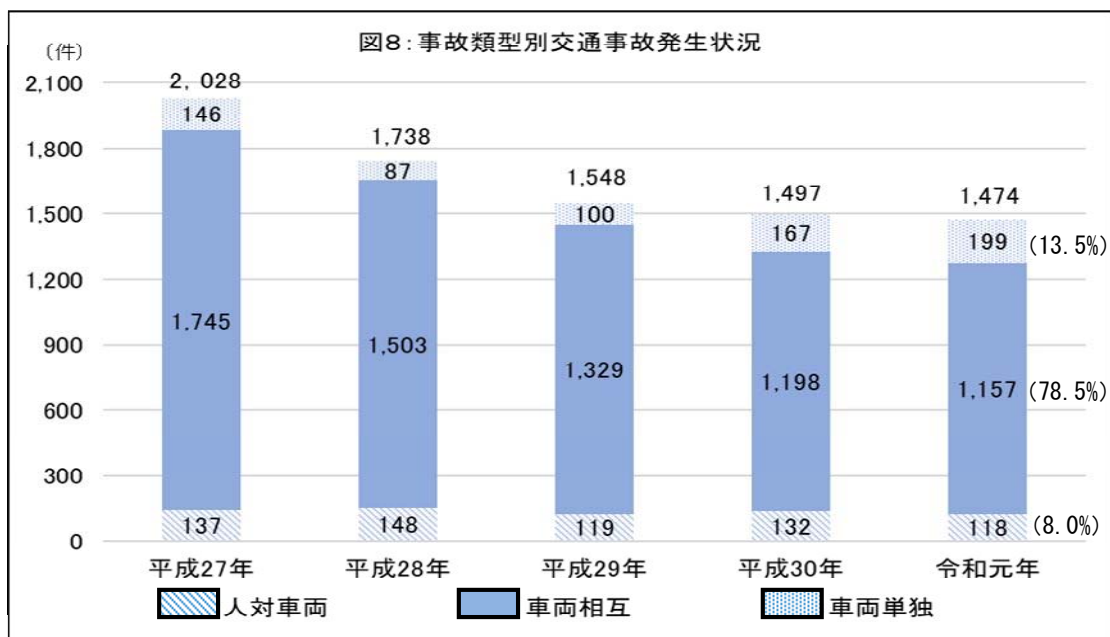


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(5) 事故類型別交通事故発生状況

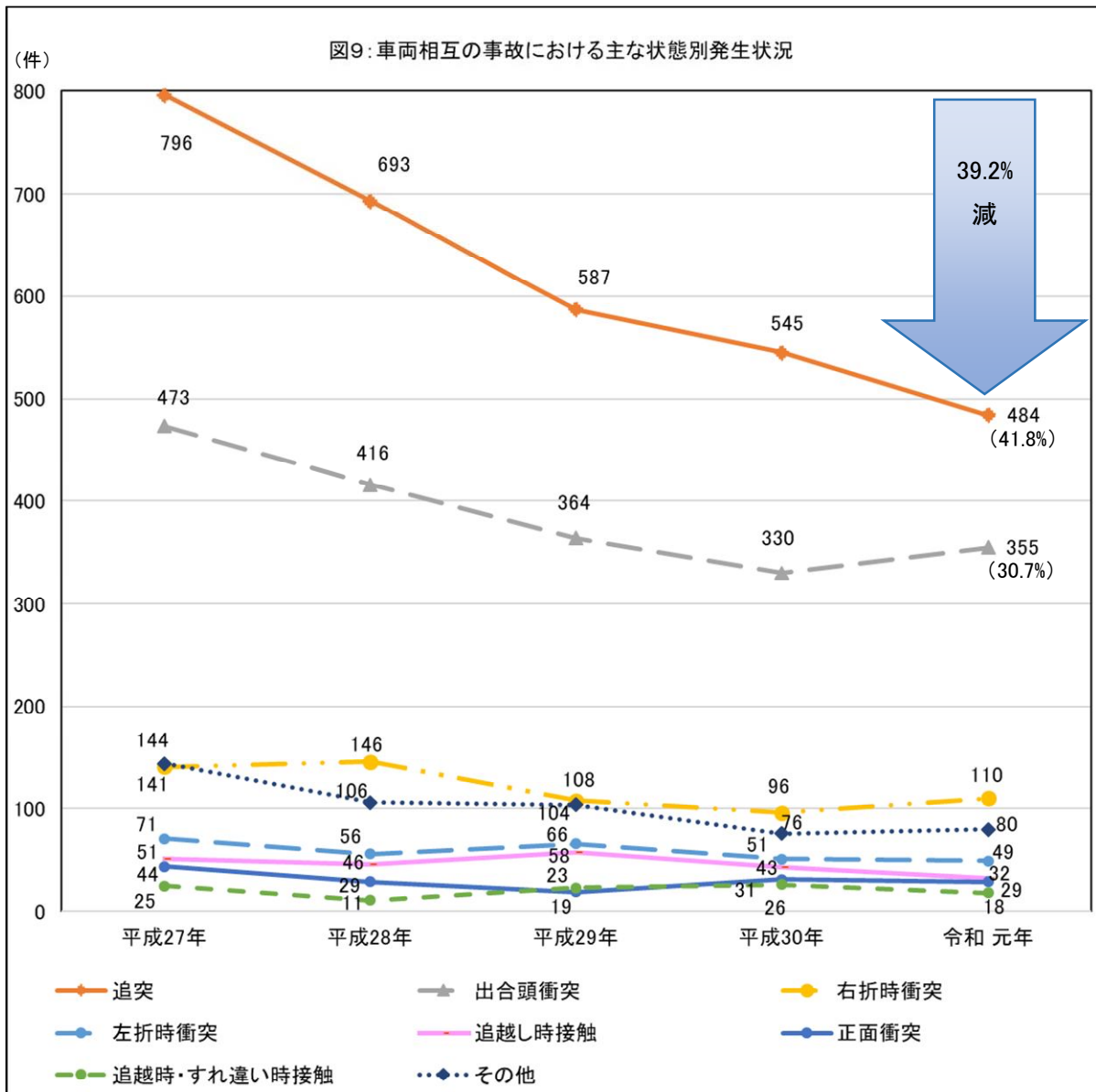
過去5年間（平成27年～令和元年）では、車両相互の事故が多く、令和元年において、78.5%を占めています。

また、車両単独による事故は平成28年以降増加傾向となっています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

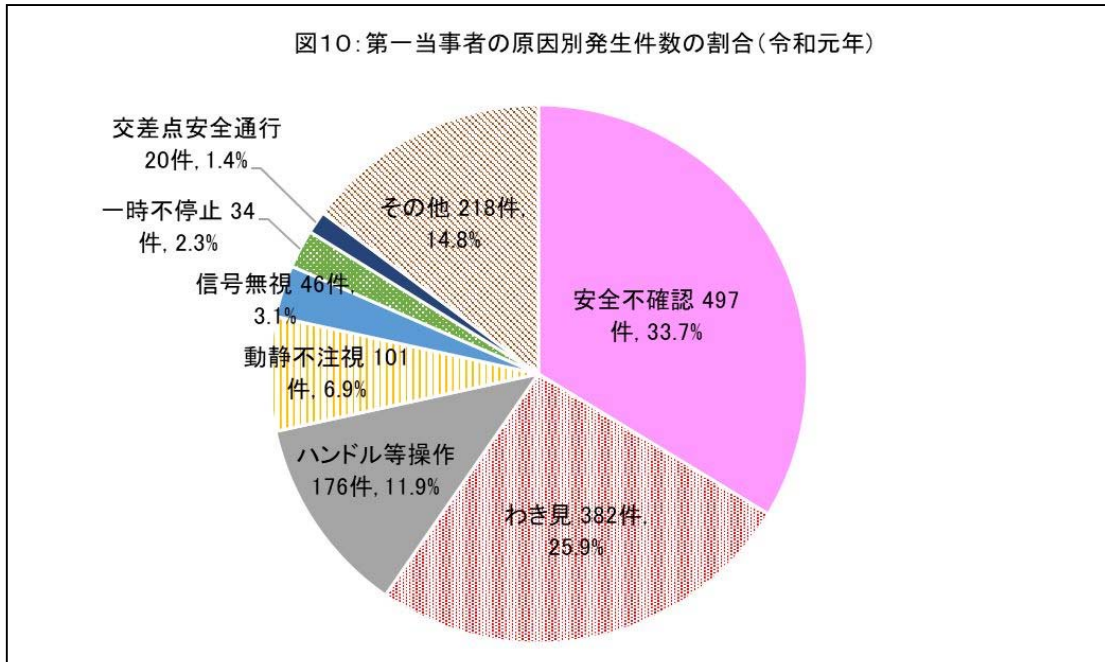
車両相互の事故は、令和元年において、「追突」が41.8%、「出合頭衝突」が30.7%を占めていますが、平成27年と比べると、「追突」は39.2%、「出合頭衝突」は24.9%減少しています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

(6) 第一当事者の原因別発生件数の割合 (令和元年)

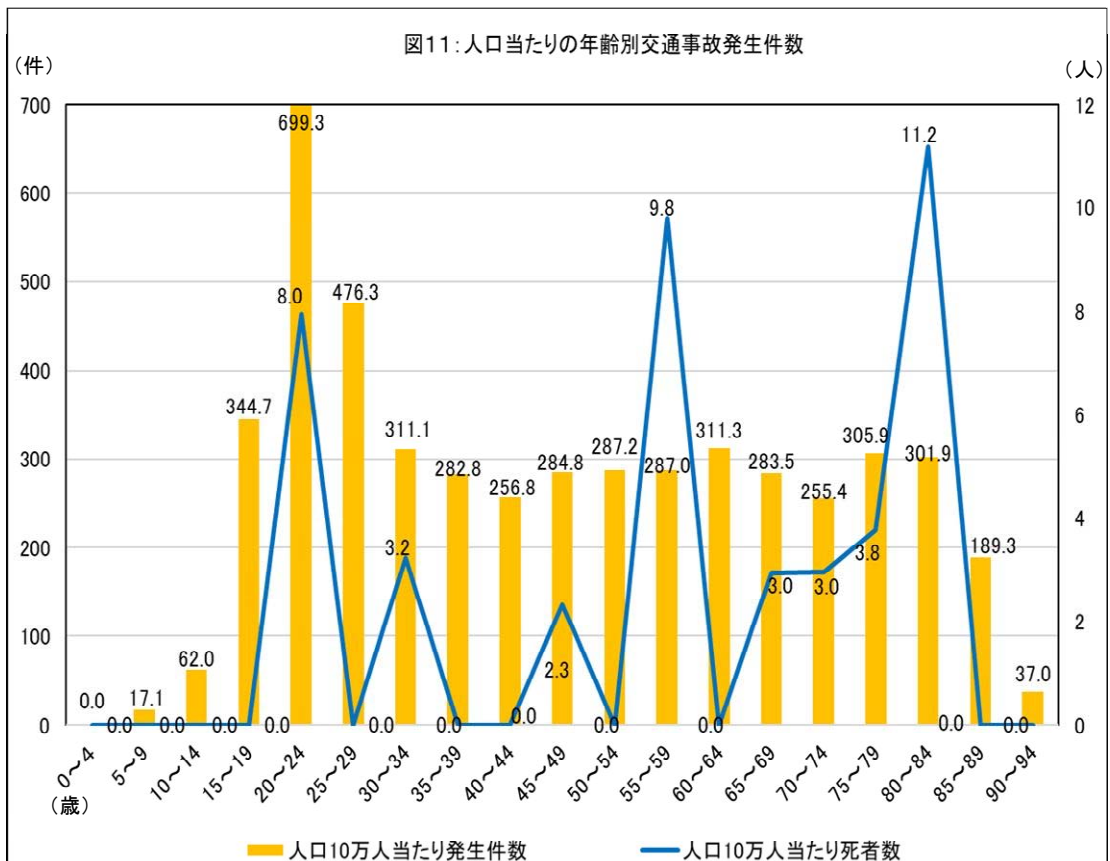
「安全不確認」「わき見」が事故全体の59.6%を占めています。



(資料: 栃木県警察本部提供データ)

(7) 人口当たりの年齢別交通事故発生件数 (令和元年)

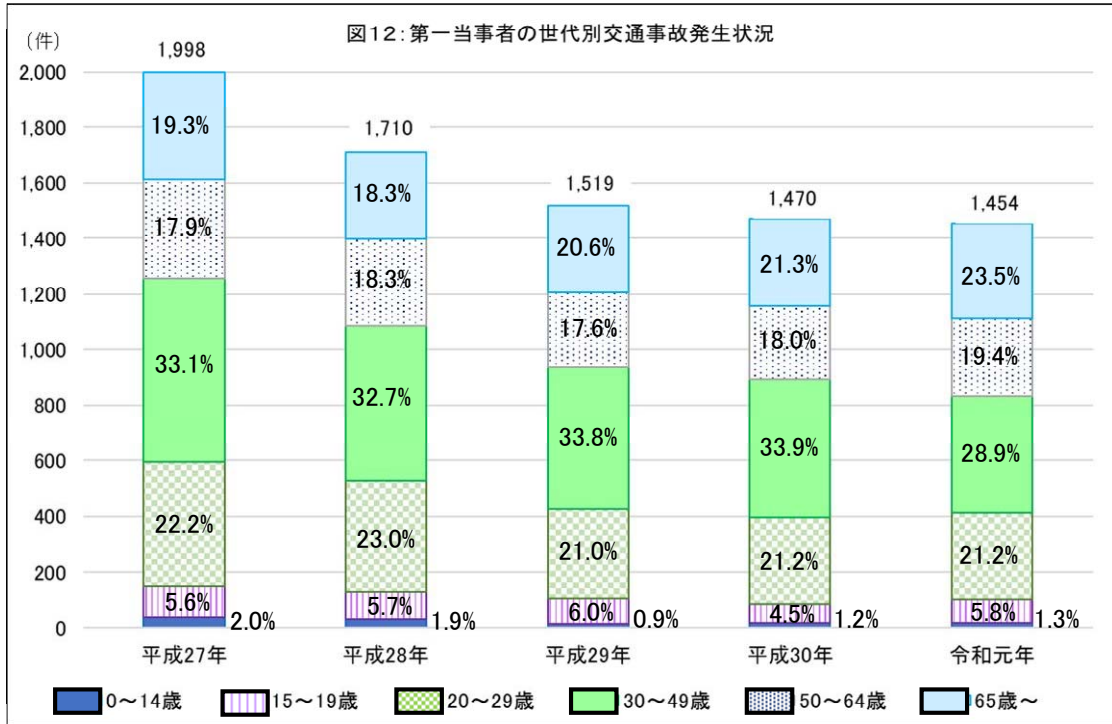
人口10万人当たりの第一当事者の年齢別発生件数は「20~24歳」、死者数は「80~84歳」が最も多くなっています。



(資料: 栃木県警察本部提供データ)

(8) 世代別交通事故発生状況

第一当事者の世代別の割合では、高齢者（65歳～）の占める割合が増加傾向となっています。



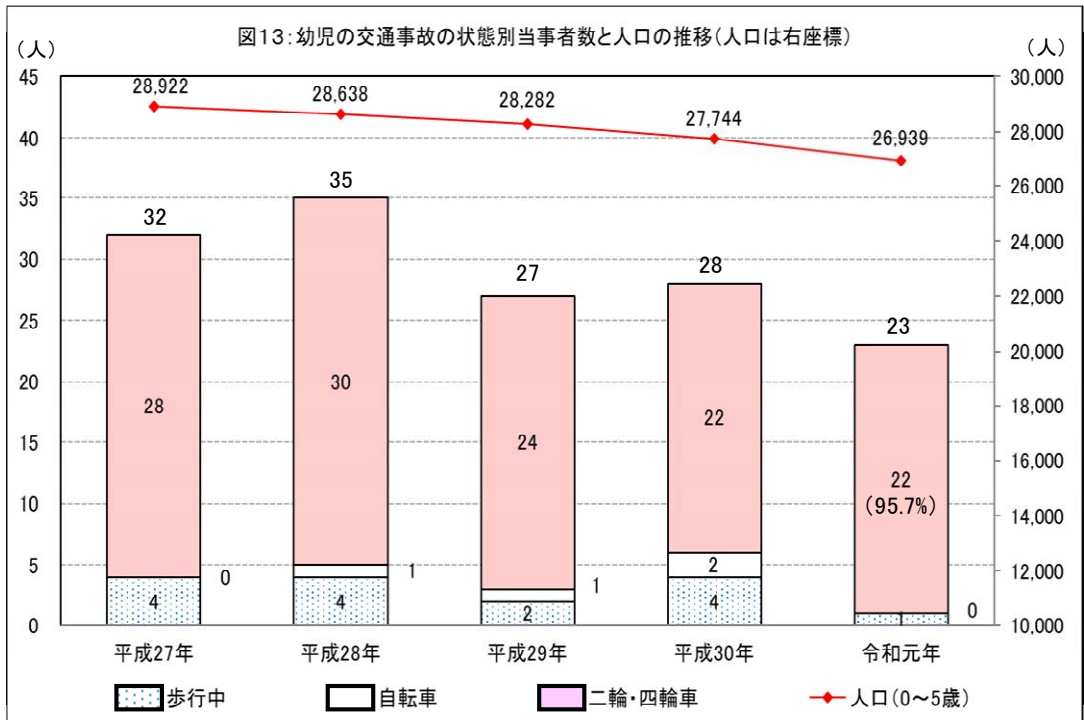
(資料：栃木県警察本部提供データ)

※ 第一当事者が不明のものは除く

ア 幼児の交通事故

人口は緩やかに減少しており、当事者数は減少傾向となっています。

令和元年において、状態別では二輪・四輪車乗車中が95.7%を占めています。

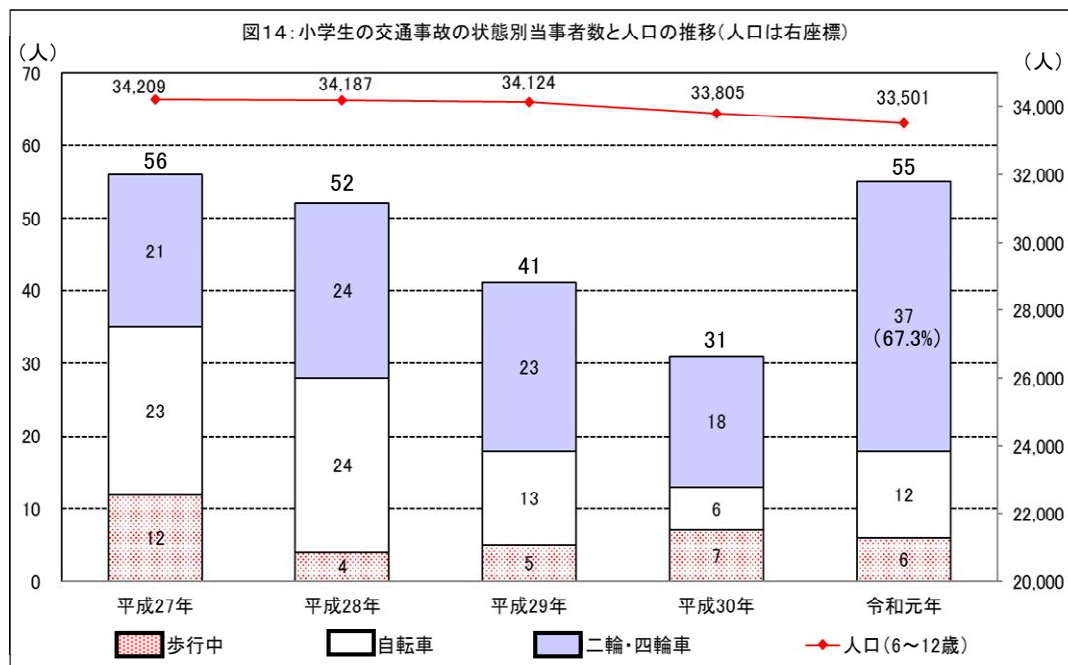


(資料：人口＝住民基本台帳，交通事故の状態別人数＝栃木県警察本部提供データ)

イ 小学生の交通事故

人口は緩やかに減少しており、当事者数は平成30年まで減少していましたが、令和元年は増加しました。

令和元年において、状態別では二輪・四輪車乗車中が67.3%を占めています。

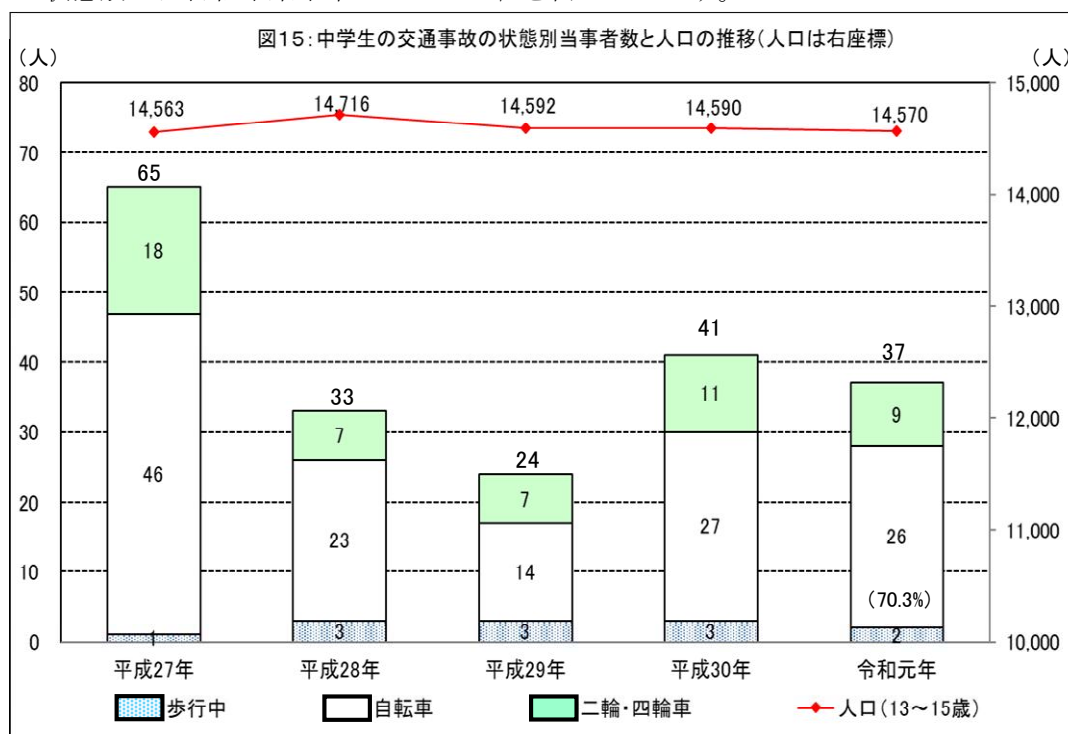


(資料：人口＝住民基本台帳，交通事故の状態別人数＝栃木県警察本部提供データ)

ウ 中学生の交通事故

人口は横ばいの状態ですが、令和元年において、当事者数は平成27年の約半分まで減少しています。

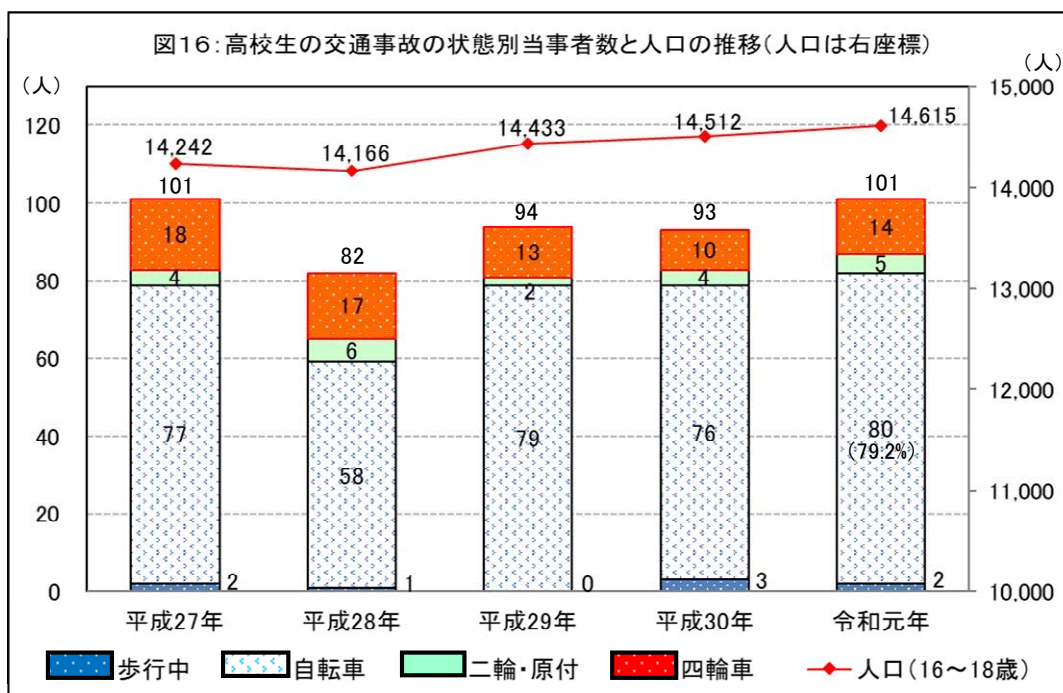
状態別では自転車乗車中が70.3%を占めています。



(資料：人口＝住民基本台帳，交通事故の状態別人数＝栃木県警察本部提供データ)

エ 高校生の交通事故

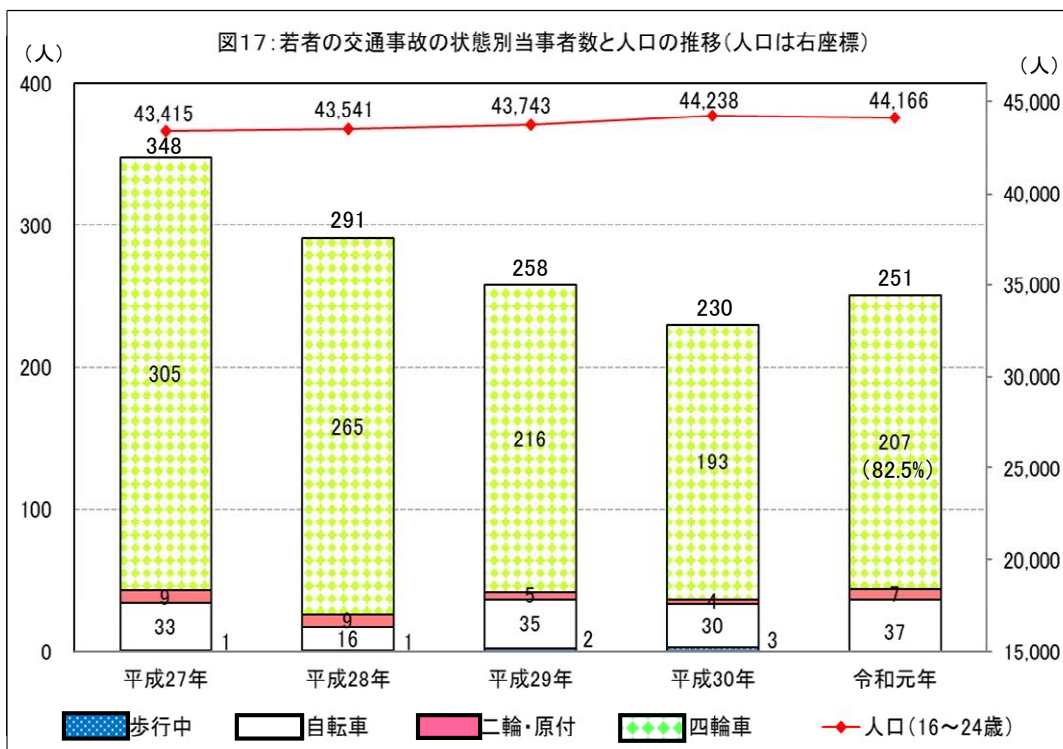
人口は緩やかに増加していますが、当事者数は横ばい状態です。令和元年において、状態別では自転車乗車中が79.2%を占めています。



(資料：人口＝住民基本台帳，交通事故の状態別人数＝栃木県警察本部提供データ)

オ 若者(16~24歳)の交通事故

人口は緩やかに増加していますが、当事者数は減少傾向となっています。令和元年において、状態別では四輪車乗車中が82.5%を占めています。

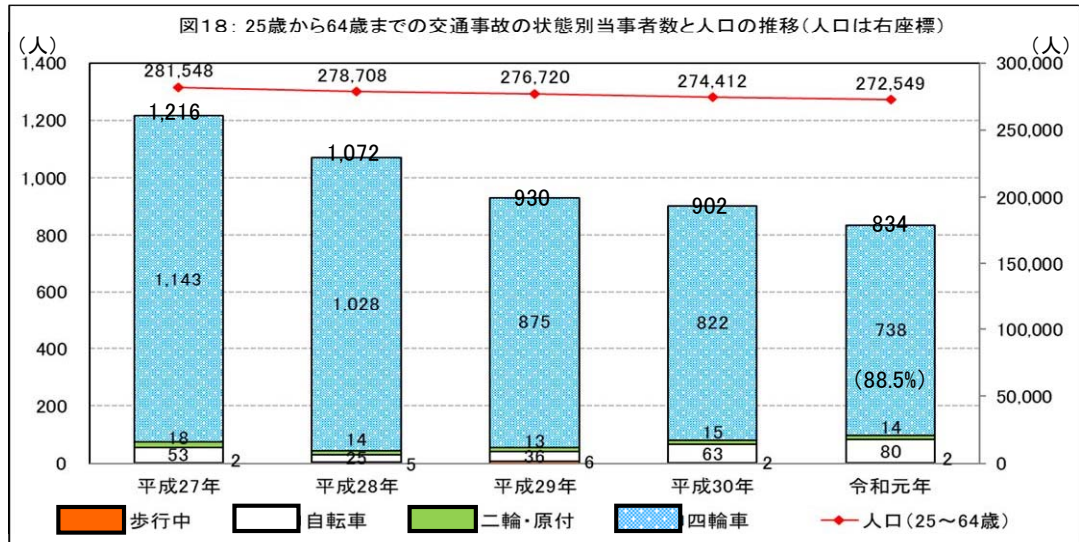


(資料：人口＝住民基本台帳，交通事故の状態別人数＝栃木県警察本部提供データ)

※ 若者の交通事故は第一当事者のみ

カ 25歳から64歳までの交通事故

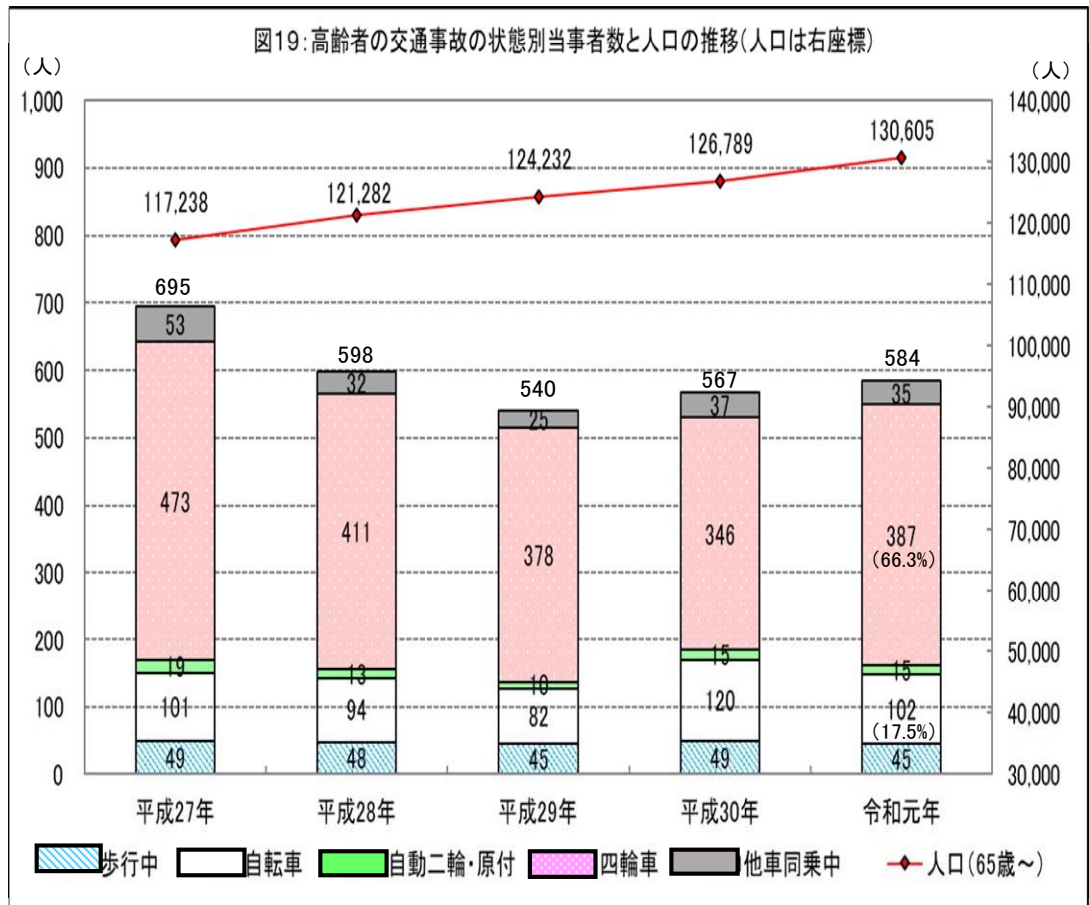
人口、当事者数ともに減少しています。令和元年において、状態別では四輪車乗車中が88.5%を占めています。



(資料:人口=住民基本台帳, 交通事故の状態別人数=栃木県警察本部提供データ)
 ※ 25歳から64歳までの交通事故は第一当事者のみ

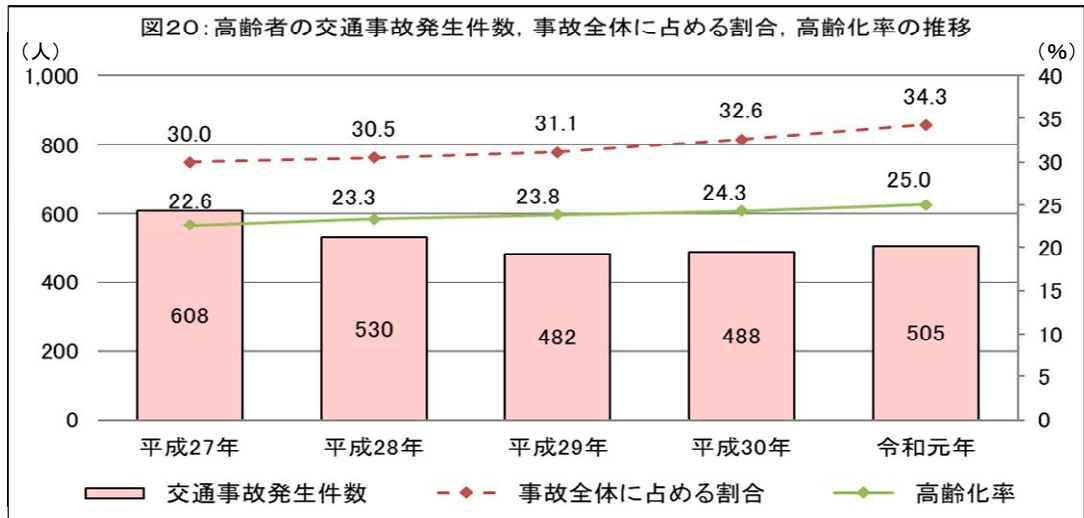
キ 高齢者の交通事故

人口は増加していますが、当事者数は減少傾向にあり、令和元年において、状態別に見ると四輪車乗車中が66.3%、自転車乗車中が17.5%を占めています。



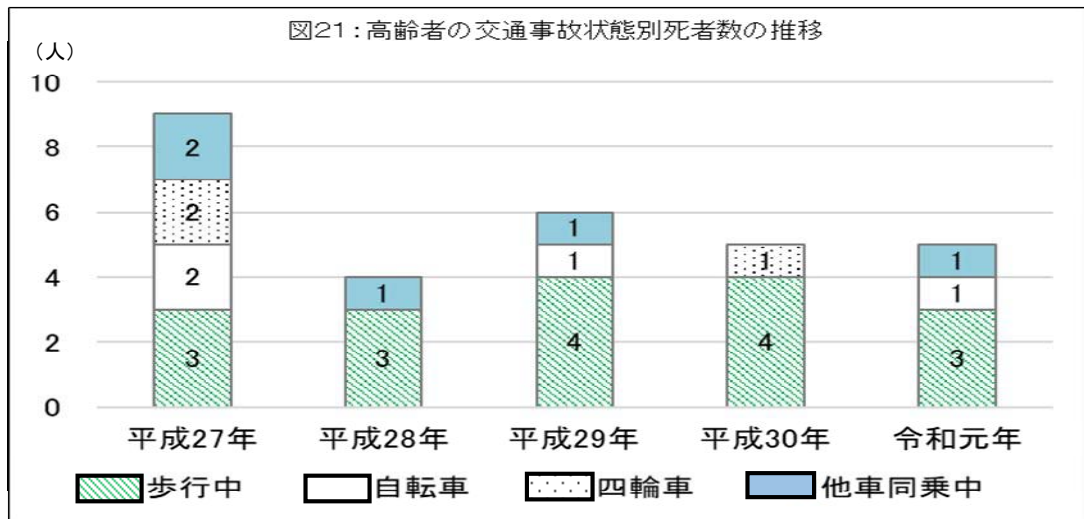
(資料:人口=住民基本台帳, 交通事故の状態別人数=栃木県警察本部提供データ)

高齢者の交通事故発生件数は減少傾向にあります。事故全体に占める割合は増加傾向となっており、高齢化率と比較してもその増加率は高い状況にあります。



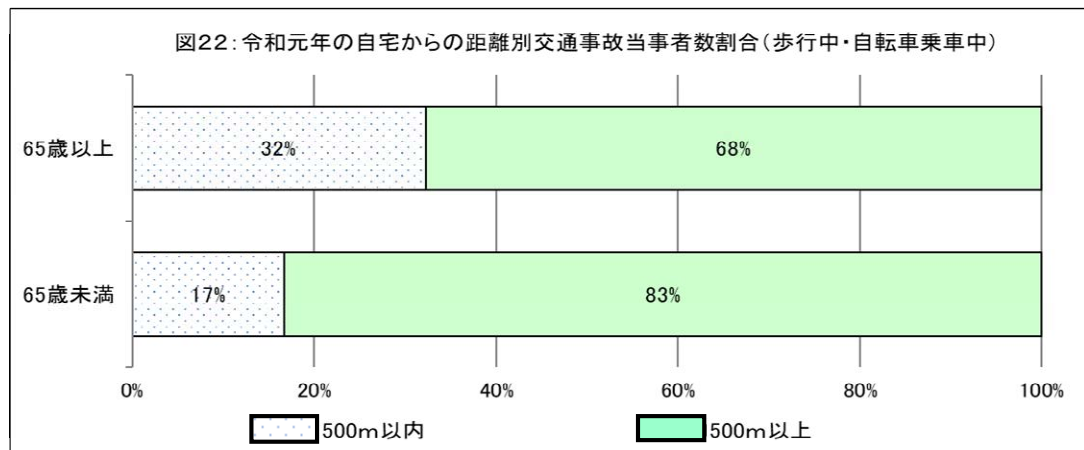
(資料: 高齢化率=住民基本台帳, 交通事故発生件数=栃木県警察本部提供データ)

高齢者の死亡事故は歩行中に多く発生しています。



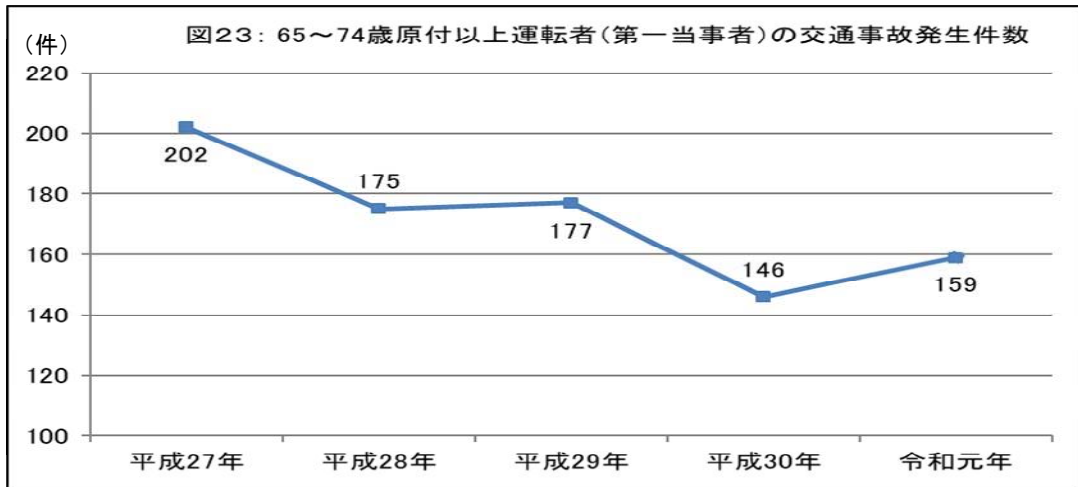
(資料: 栃木県警察本部提供データ)

歩行中、自転車乗車中の事故では、他の年代に比べ自宅から500m以内で事故に遭う割合が高くなっています。

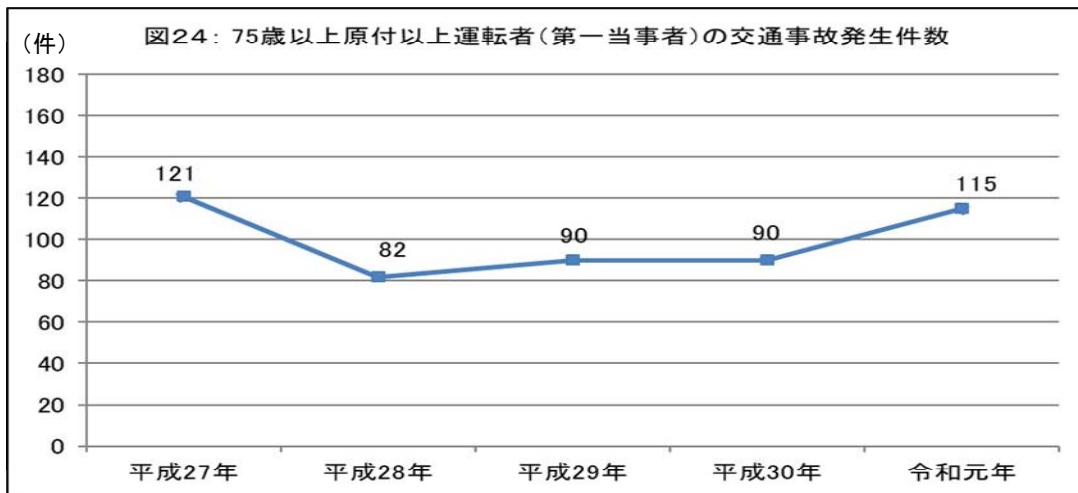


(資料: 栃木県警察本部提供データ)

65～74歳の原付以上（自動車、自動二輪車及び原動機付自転車）運転者（第一当事者）の交通事故発生件数は減少していますが、75歳以上は横ばいです。

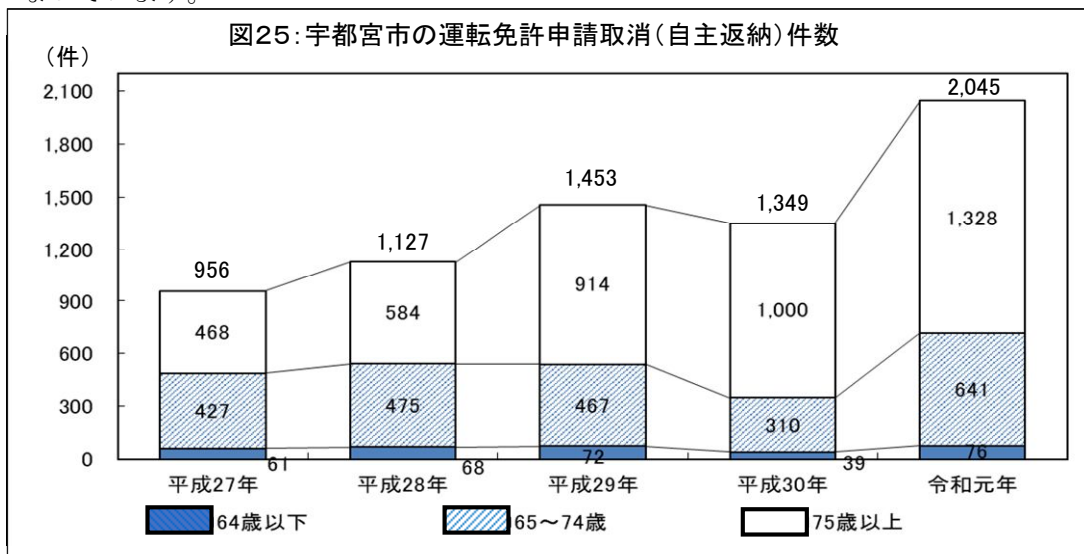


(資料：栃木県警察本部提供データ)



(資料：栃木県警察本部提供データ)

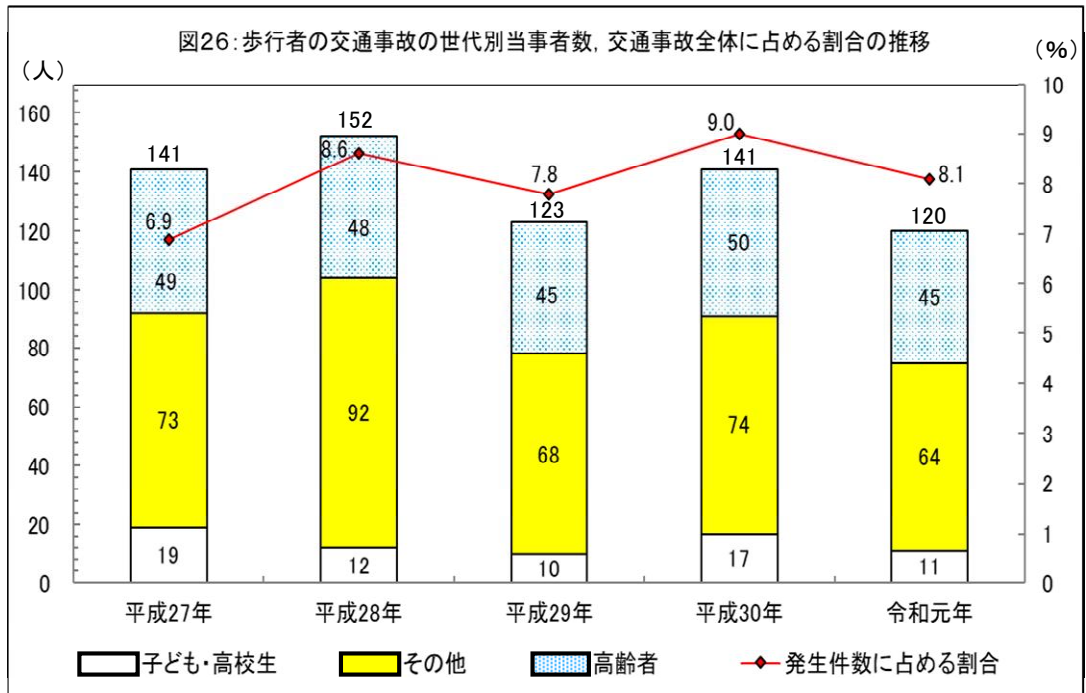
運転免許申請取消（自主返納）件数は、75歳未満、75歳以上ともに増加傾向となっています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

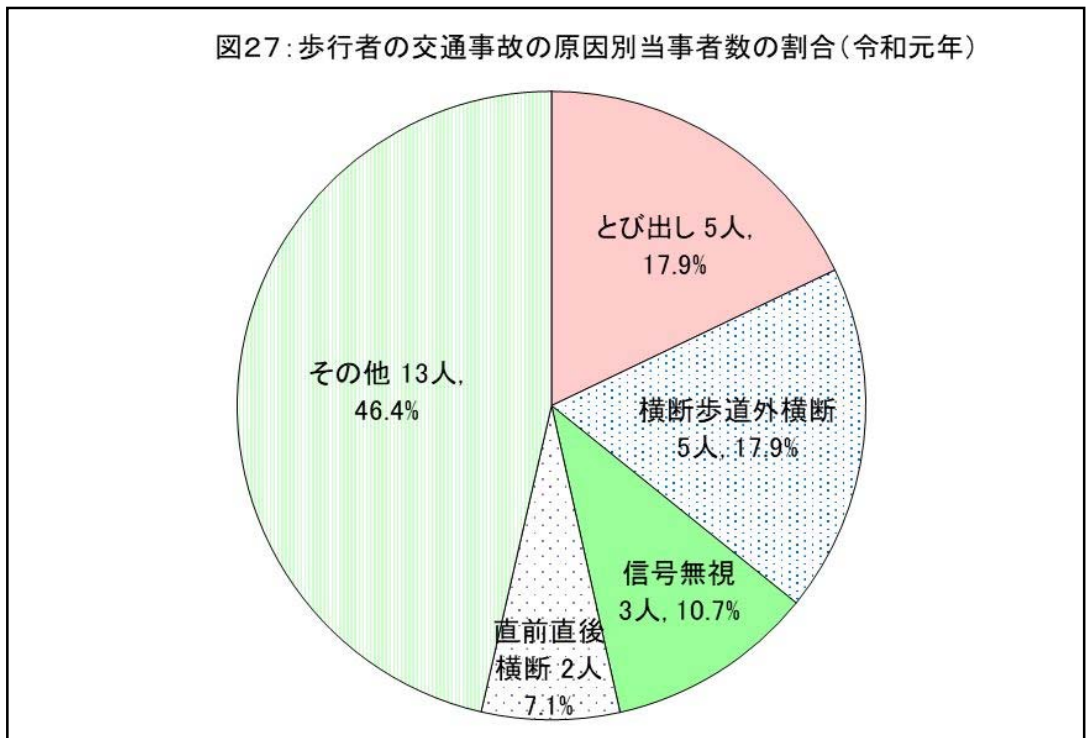
(9) 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故当事者数は横ばい傾向となっています。事故全体に占める割合は微増の傾向にあります。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

事故原因別では、「とび出し」「横断歩道外横断」が多く、いずれも17.9%を占めています。

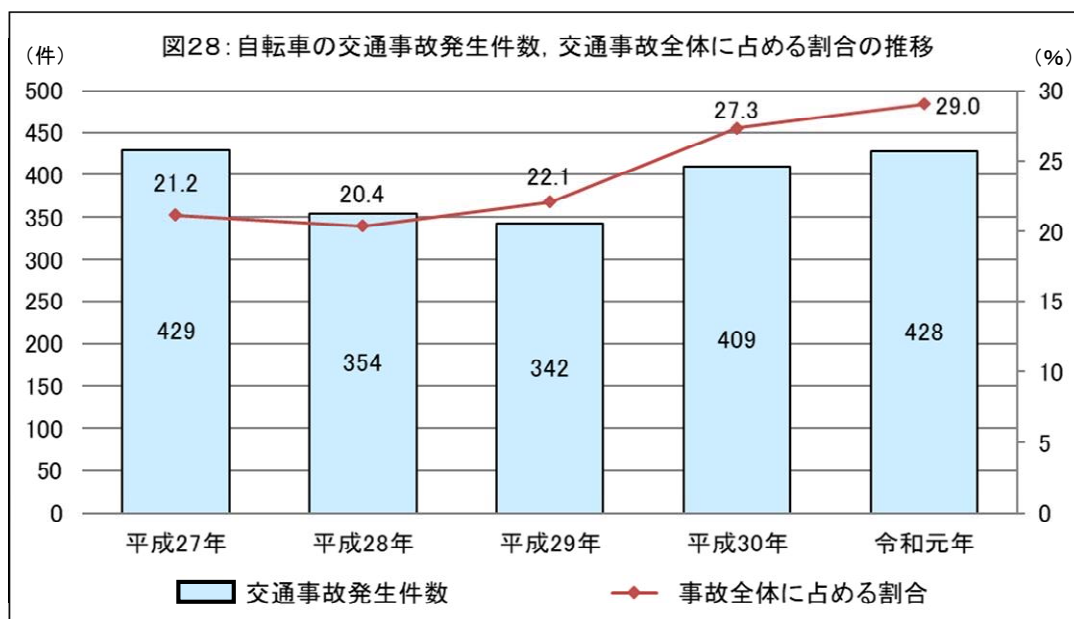


(資料：栃木県警察本部提供データ)

※ 違反なし (92人) を除く

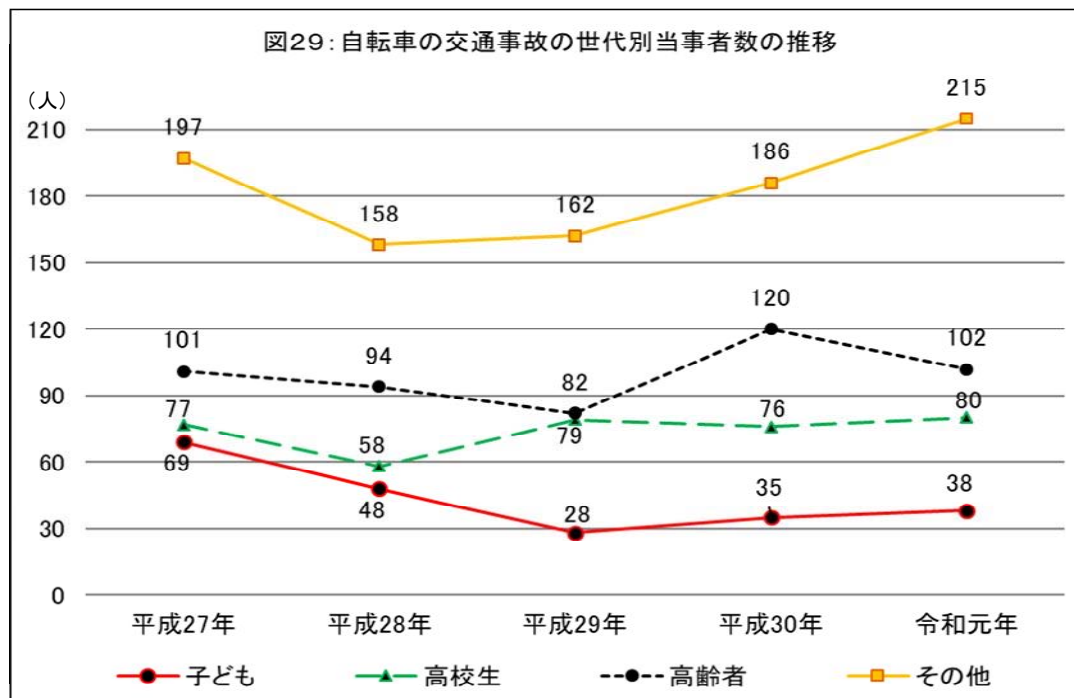
(10) 自転車の交通事故

発生件数は横ばいの傾向にありますが、交通事故全体に占める割合は高まっています。



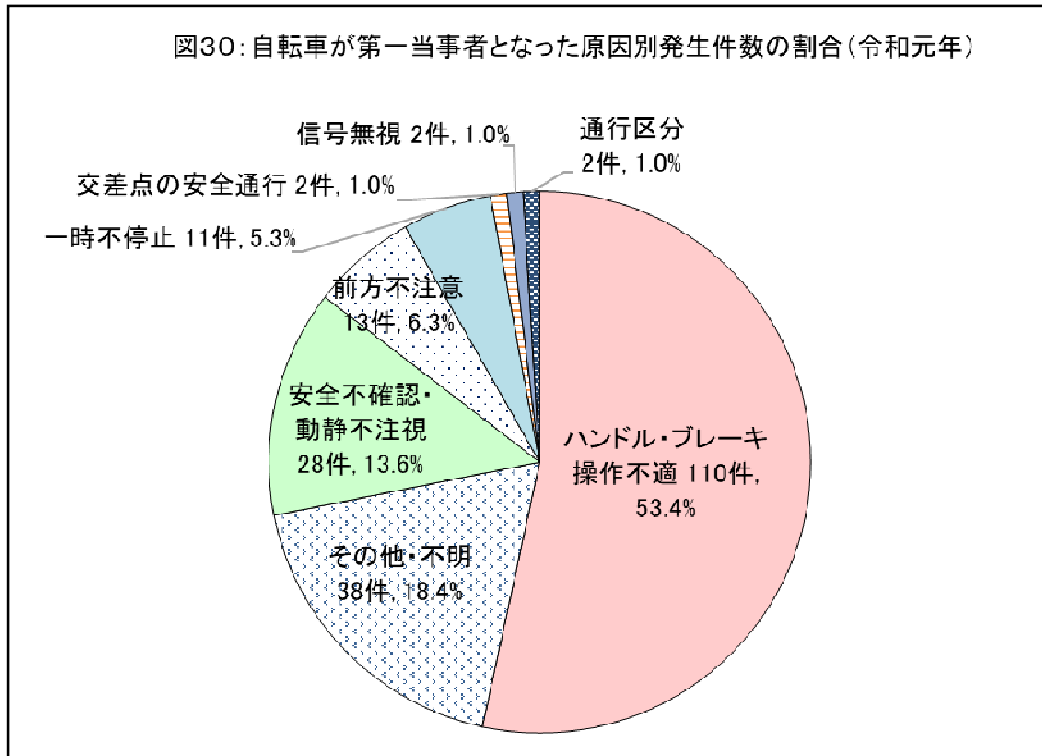
(資料: 栃木県警察本部提供データ)

令和元年において、当事者数は、「子どもから高校生」と「高齢者」で50.6%を占めています。



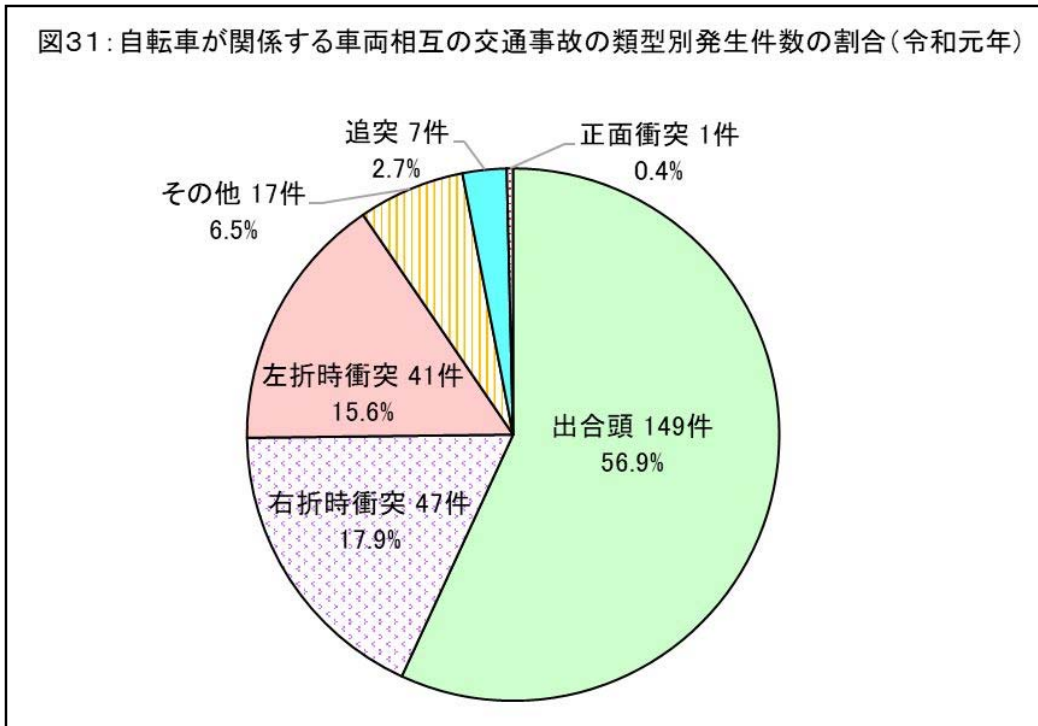
(資料: 栃木県警察本部提供データ)

原因別では「ハンドル・ブレーキ操作不適」が最多の53.4%を占めています。



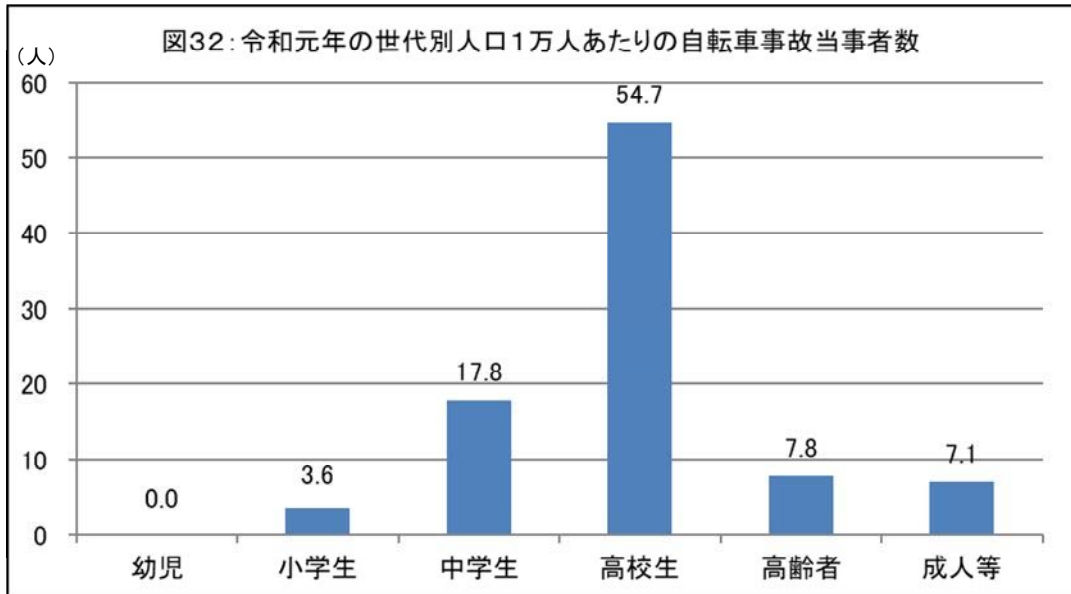
(資料: 栃木県警察本部提供データ)

類型別発生状況を見ると、車両相互の交通事故の90.4%は交差点等(出合頭、右左折時)で発生しています。



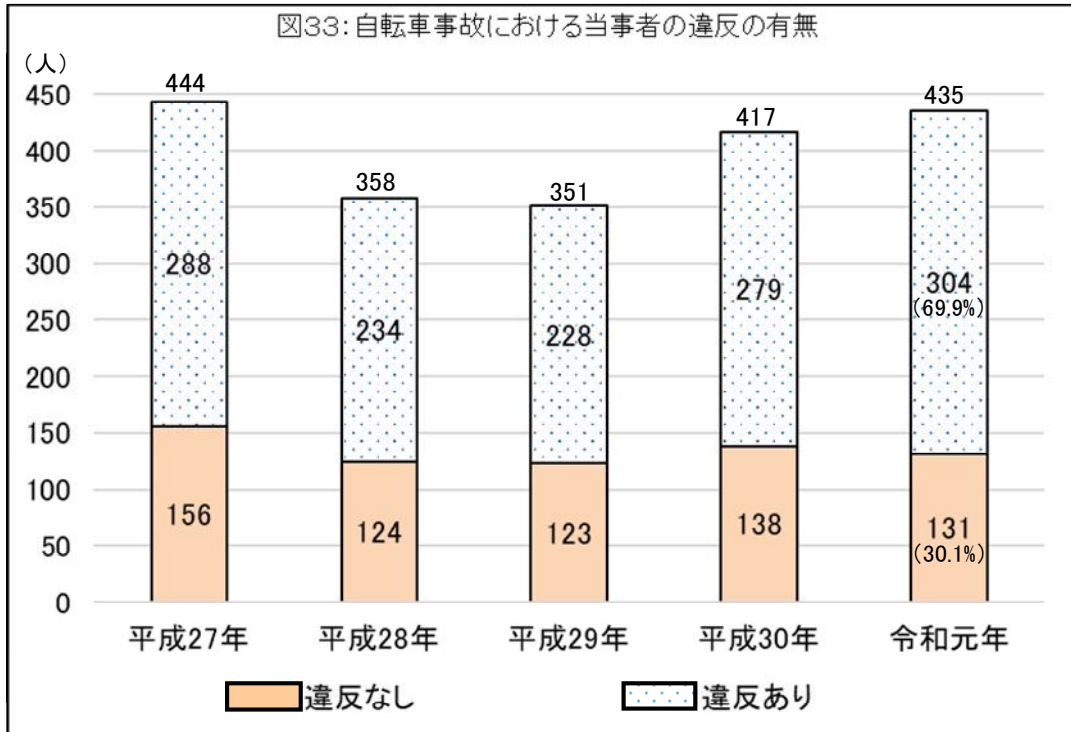
(資料: 栃木県警察本部提供データ)

世代別人口1万人当たりの当事者数を比較すると、高校生が突出して多く、次いで中学生、高齢者となっています。



(資料: 人口=住民基本台帳, 自転車事故当事者数=栃木県警察本部提供データ)

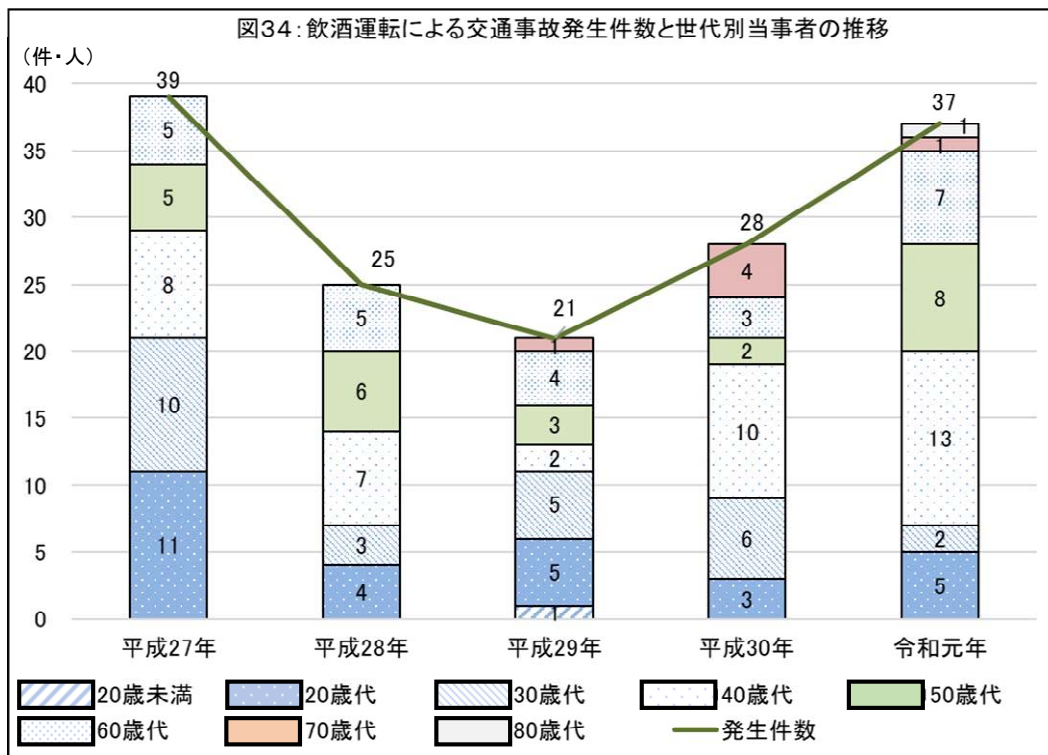
当事者の違反の有無については、令和元年において、違反ありが69.9%、なしが30.1%となっています。



(資料: 栃木県警察本部提供データ)

(11) 飲酒運転による交通事故

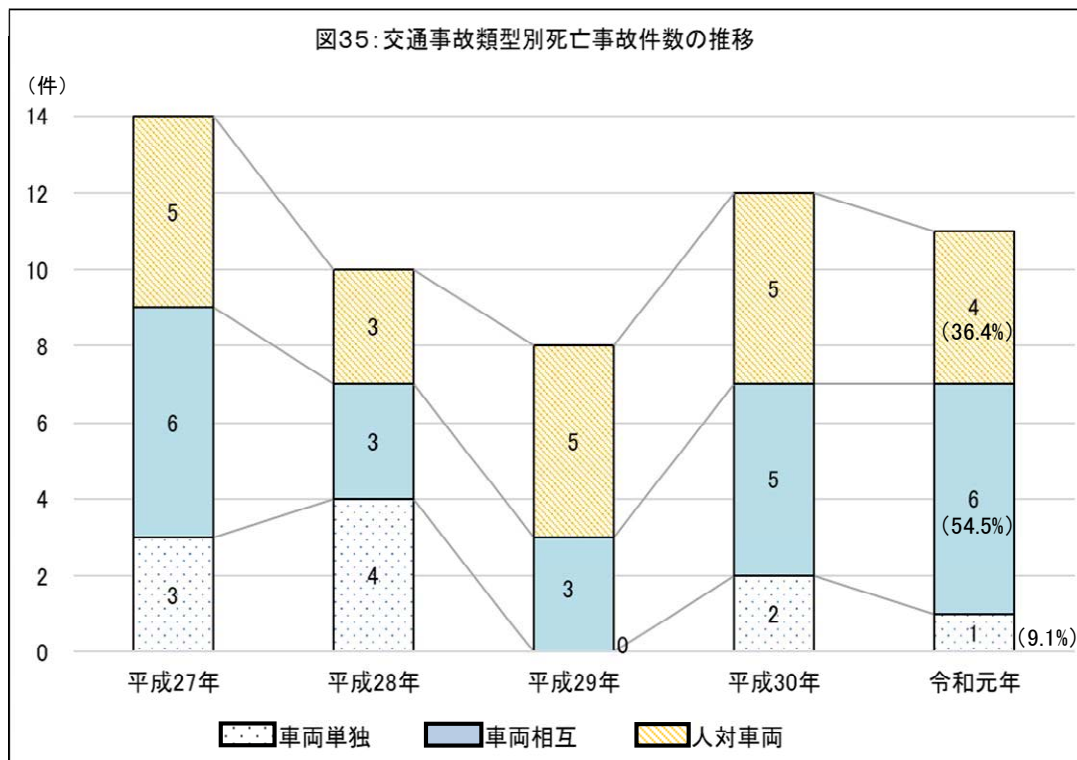
平成29年まで大きく減少しましたが、平成30年に再び増加に転じました。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

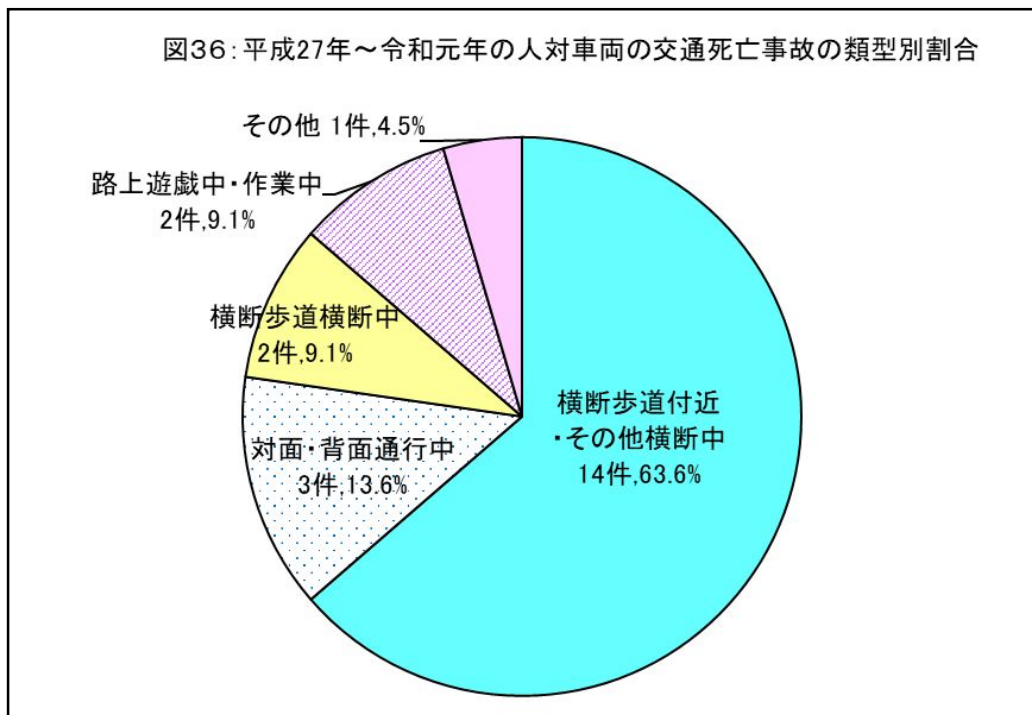
(12) 死亡事故

「車両単独」が減少傾向にあり、「車両相互」は平成28年に減少したものの、再び増加に転じています。人対車両の事故は横ばい傾向です。



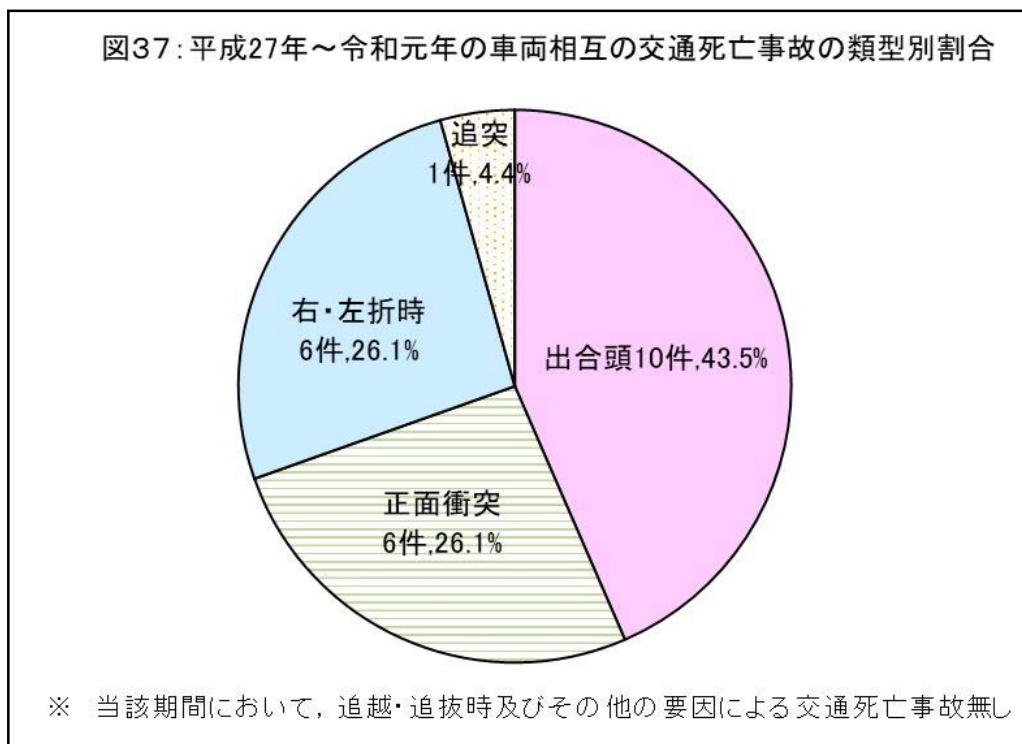
(資料：栃木県警察本部提供データ)

人対車両の事故では、「横断歩道付近・その他横断中」が最多で63.6%を占めています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

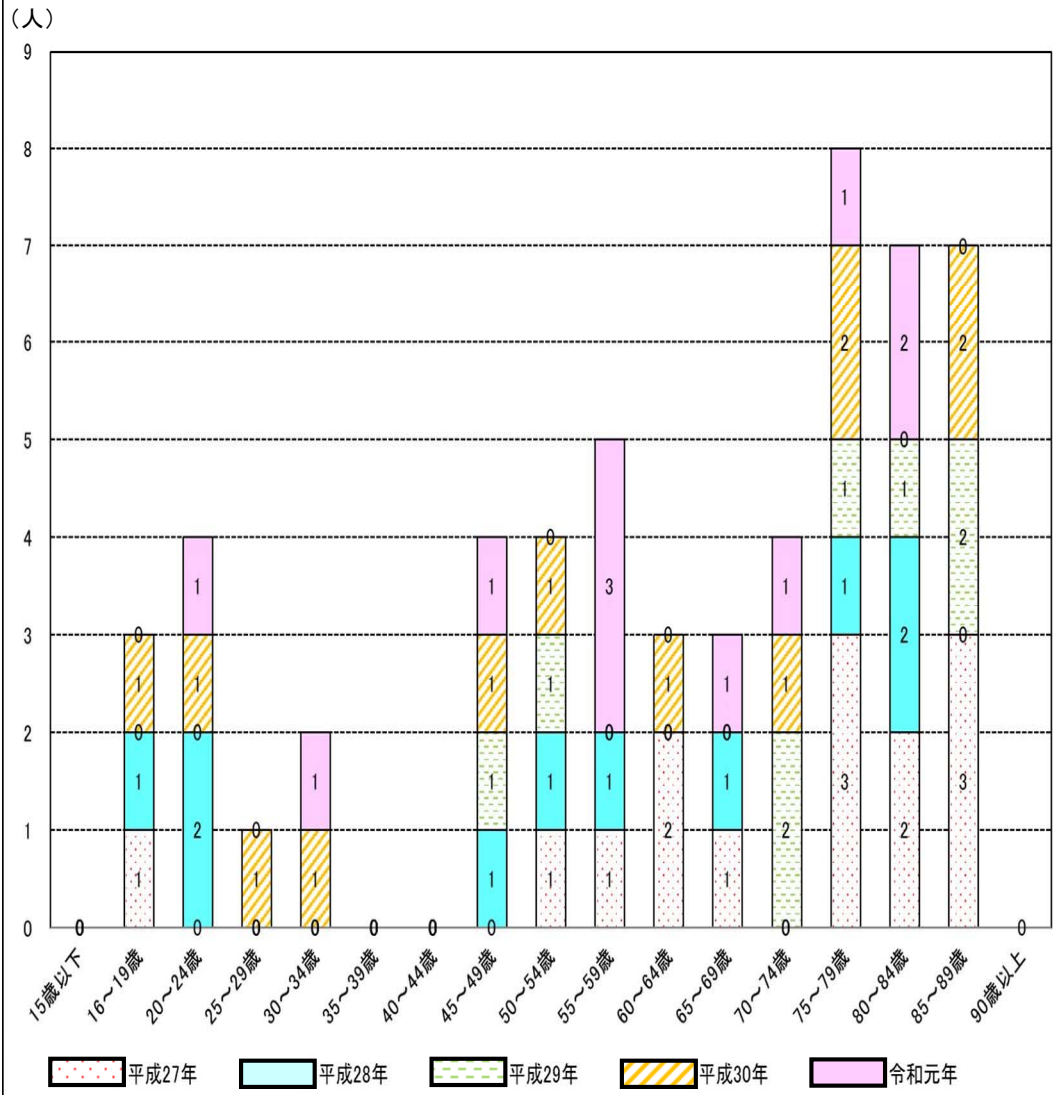
車両相互の事故では交差点での「出合頭」が43.5%を占めています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

年齢層死者数では，高齢者が全体の52.7%を占めています。

図38: 年別の年齢層死者数の推移



(資料：栃木県警察本部提供データ)

3 市民意識

(1) アンケート調査概要

ア 安全で安心して暮らせるまちづくりに関する市民アンケート調査

- ・ 調査対象者 3, 100人(20歳以上80歳未満の市民)
- ・ 抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- ・ 調査方法 郵送
- ・ 調査期間 令和元年5月7日～5月31日
- ・ 有効回答数 1, 106人
- ・ 回収率 35.7%

イ 自転車利用に関するアンケート調査

- ・ 調査対象者 3, 000人(15歳以上の市民)
- ・ 抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- ・ 調査方法 郵送
- ・ 調査期間 令和元年11月27日～12月16日
- ・ 有効回答数 1, 171件
- ・ 回答率 39.2%

(2) 調査結果(主なもの)

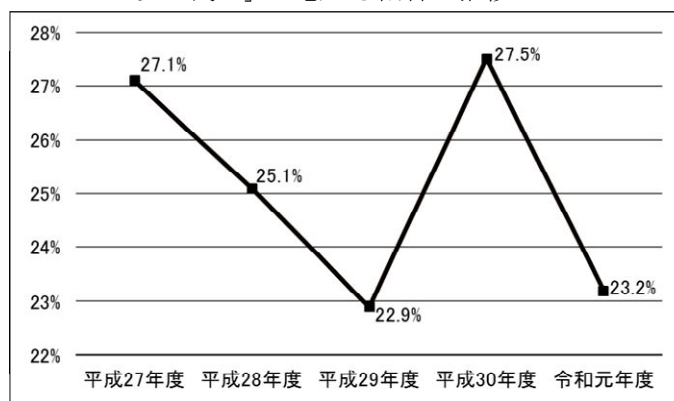
ア 安全で安心して暮らせるまちづくりに関する市民アンケート調査

① 交通ルールの遵守について

『宇都宮市内の自動車等の運転者(自動二輪, 原付を含む)の交通ルールの遵守について, どのように感じますか。』と聞いたところ, 「良い」「少し良い」の2つを合わせた構成比は23.2%で, 平成27年度と比較すると, 3.9%減少しています。また, 「少し悪い」「悪い」の2つを合わせると72.5%と「良い」「少し良い」を大きく上回っています。

	回答数	構成比
良い	49	4.5%
少し良い	207	18.7%
少し悪い	497	44.9%
悪い	305	27.6%
無回答	48	4.3%
計	1, 106	100.0%

図39:本市の交通ルールの遵守について「良い」, 「少し良い」と感じる割合の推移



② 悪いと感じる運転者の年代について

アで「少し悪い」「悪い」と答えた方に、『悪いと感じる運転者は、どのような運転者ですか。(複数回答)』と聞いたところ、「高齢者」46.7%、「若年」44.8%の順となりました。平成29年度と比較すると、「高齢者」と「若年」がそれぞれ18.2ポイント減少しています。

	平成29年度	令和元年度
高齢者(65歳以上)	64.9%	46.7%
青壮年(30～64歳)	47.8%	41.7%
若年(29歳以下)	63.0%	44.8%
無回答	1.8%	1.1%

※ 複数回答

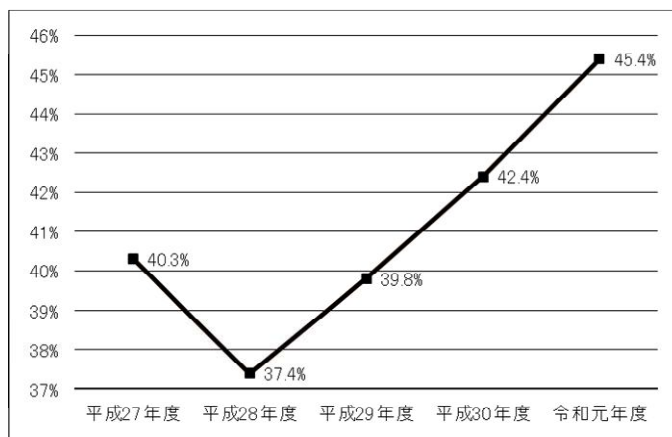
※ 平成27年度、28年度は同設問なし

③ 自転車保険加入について

『自転車乗車中に事故を起こしたとき、相手の怪我の治療費などを補償する保険(自転車保険)に入っていますか。』と聞いたところ、45.4%が加入していると回答しました。平成27年度と比較すると5.1ポイント増加しています。

	回答数	構成比
入っている	207	45.4%
入っていない	246	54.0%
無回答	3	0.6%
計	456	100.0%

図40：自転車保険加入割合の推移



④ 自転車保険の種類について

ウで自転車保険に加入していると答えた方に、『現在入っている「自転車保険」はどのような保険ですか。(複数回答)』と聞いたところ、「自動車保険や火災保険の特約」67.6%、「TSマーク付帯保険」26.1%、「TSマーク以外の自転車保険」10.6%の順となりました。

	回答数	構成比
TSマーク付帯保険	54	26.1%
TSマーク以外の自転車保険	22	10.6%
自動車保険や火災保険の特約	140	67.6%
その他	4	1.9%
無回答	4	1.9%
計	224	—

※複数回答

イ 自転車利用に関するアンケート調査

① 自転車ヘルメットの所有状況について

ヘルメットを所有している人は8.9%であり、大半が所有していません。

	回答数	構成比
持っている	55	8.9%
持っていない	562	91.1%
計	617	100.0%

② 自転車ヘルメットの着用状況について

ヘルメットを所有している人のうち、「常に着用している」は20.0%、「ほぼ着用している」は14.5%であり、合計は34.5%です。

	回答数	構成比
常に着用している	11	20.0%
ほぼ着用している	8	14.5%
たまに着用する	11	20.0%
ほとんど着用しない	24	43.6%
無回答	1	1.8%
計	55	99.9%

※小数第二位四捨五入のため、100.0%にならない。

4 「第10次宇都宮市交通安全計画」の実績評価

(1) 第10次計画の目標と達成状況

ア 交通事故死者数

目標値： 10人以下（令和2年）

達成状況： 交通事故死者数は減少傾向にあり平成29年に過去最小値となりました。

目標の達成率は令和2年時点で76.9%となっています。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	14人	10人	8人	12人	11人	13人
増減数	—	▲4人	▲2人	4人	▲1人	2人
達成率	—	100.0%	125.0%	83.3%	90.9%	76.9%

イ 交通事故負傷者数

目標値： 1,900人以下（令和2年）

達成状況： 交通事故負傷者数は減少傾向にあり令和2年に過去最小値となりました。

目標については平成29年から達成しています。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
負傷者数	2,467人	2,125人	1,857人	1,828人	1,796人	1,597人
増減数	—	▲342人	▲268人	▲29人	▲32人	▲199人
達成率	—	89.4%	102.3%	103.9%	105.8%	119.0%

ウ 交通事故発生件数

目標値： 1,600件以下（令和2年）

達成状況： 交通事故発生件数は減少傾向にあり令和2年に過去最小値となりました。

目標については平成29年から達成しています。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	2,028件	1,738件	1,548件	1,497件	1,474件	1,368件
増減数	—	▲290件	▲190件	▲51件	▲23件	▲106件
達成率	—	92.1%	103.4%	106.9%	108.5%	117.0%

(2)「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

ア 高齢者の安全確保

成果指標「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」

目標値：430件以下（令和2年）

達成状況： 人口当たり交通事故発生件数は減少傾向にあります。

目標については平成29年から達成しています。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	519件	437件	388件	385件	391件	358件
増減数	—	▲82件	▲49件	▲3件	6件	▲33件
達成率	—	98.4%	110.8%	111.7%	110.0%	120.1%

イ 自転車利用者の安全確保

成果指標「自転車関係する交通事故発生件数」

目標値：320件以下（令和2年）

達成状況： 自転車の交通事故発生件数は平成28、29年に減少したものの、30

年に再び増加に転じ、高止まりの状況にあり、目標は達成していません。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	429件	354件	342件	409件	428件	484件
増減数	—	▲75件	▲12件	67件	19件	56件
達成率	—	90.4%	93.6%	78.2%	74.8%	66.1%

ウ 子どもや高校生の安全確保

成果指標「子どもが関係する交通事故発生件数」

目標値： 100件以下（令和2年）

達成状況： 子どもが関係する交通事故発生件数は大幅に減少しています。

目標については平成29年から達成しています。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	139件	102件	77件	84件	89件	95件
増減数	—	▲37件	▲25件	7件	5件	6件
達成率	—	98.0%	129.9%	119.0%	112.4%	105.3%

成果指標「高校生が関係する交通事故発生件数」

目標値： 60件以下（令和2年）

達成状況： 高校生が関係する交通事故発生件数は横ばい傾向にあり、目標は達成していません。

項目	平成27年 (基準値)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	99件	82件	92件	91件	100件	107件
増減数	—	▲17件	10件	▲1件	9件	7件
達成率	—	73.2%	65.2%	65.9%	60.0%	56.1%

(3) 活動指標の達成状況

ア 施策の柱Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

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〔平成28～令和2年度累計〕

目標値： 25校（平成28～令和2年度累計）

達成状況： 平成30年度までは計画通り実施しましたが、令和元年度は他自治体において死亡事故が発生したことを受け開催を見送り（交通安全講話を実施）、2年度は新型コロナウイルス感染拡大に伴い教室が一部の中止となったことから、目標は達成していません。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
開催数	15校	4校	10校	15校	15校	19校
達成率	—	16.0%	40.0%	60.0%	60.0%	76.0%

※ 平成27年度は平成23～27年度累計

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〕

目標値： 100回（令和2年度）

達成状況： 令和元年度までは着実に実施してきましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大による教室の中止に伴い、目標を達成していません。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
実施回数	—	105回	112回	98回	103回	5回
達成率	—	105.0%	112.0%	98.0%	103.0%	5.0%

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〕

目標値： 3回（令和2年度）

達成状況： 平成30年度までは計画通り実施しましたが、令和元年度、2年度は新型コロナウイルス感染拡大による教室の中止に伴い、目標を達成していません。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
開催数	1回	3回	4回	3回	1回	0回
達成率	—	100.0%	133.3%	100.0%	33.3%	0.0%

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〕

目標値： 70校（令和2年度）

達成状況： 市内全ての小学校において実施しており、目標を達成しています。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
学校数	—	70校	70校	70校	70校	70校
達成率	—	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	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〕

目標値： 600人（令和2年度）

達成状況： 令和元年度までは目標を大きく上回る実施状況となっていました。令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大による教室やイベント等の中止に伴い、目標を達成していません。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
受講者数	430人	443人	619人	686人	957人	130人
達成率	—	73.8%	103.2%	114.3%	159.5%	21.7%

イ 施策の柱Ⅱ「地域と連携した道路交通環境の整備」

自転車走行空間の整備延長〔累計〕

目標値： 57.7km（令和2年度）

達成状況： 「自転車のまち推進計画後期計画」に基づき、自転車走行空間の整備を行い、後期計画に位置付けた目標延長57.7kmに対して約51.3kmの整備が完了していますが、目標は達成していません。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
距離	21.7km	29.9km	40.0km	45.8km	49.9km	51.3km
達成率	—	51.8%	69.3%	79.4%	86.5%	88.9%

交通事故多発地点の対策対処率

目標値： 100%（令和2年度）

達成状況： 交通事故多発地点（平成24～27年度）6箇所の対策が完了し、目標を達成しています。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
対処率	—	16.7%	83.3%	100.0%	100.0%	100.0%
達成率	—	16.7%	83.3%	100.0%	100.0%	100.0%

ウ 施策の柱Ⅲ「地域における道路交通秩序の維持」

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〕

目標値： 3箇所（10箇所）（令和2年度）

達成状況： 毎年度実施場所を変更しながら3箇所ずつ着実に実施し、目標を達成しています。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
実施箇所数	— (7箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)	3箇所 (10箇所)
達成率	—	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※（ ）内は、計画的に実施する街頭指導の総箇所数

自転車ヘルメット利用推進員の任命者数〔累計〕

目標値： 600人（令和2年度）

達成状況： 交通安全推進協議会を通じて自転車ヘルメット利用推進員の任命を継続的に行い、目標を達成しています。

項目	平成27年度 (基準値)	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
任命者数	250人	330人	412人	495人	579人	652人
達成率	—	55.0%	68.7%	82.5%	96.5%	108.7%

(4) 第10次計画の評価

第10次計画においては、各施策が順調に進捗しており、計画の指標である交通事故発生件数、負傷者数は目標を達成し、死者数については76.9%達成しています。また、令和2年に交通事故発生件数、負傷者数、平成29年には死者数が過去最小値を記録するなど、一定の効果を上げています。

(5) 各施策の柱の評価・課題

ア 施策の柱Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

【評価】

子どもから高齢者まで各世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ほか、地域や警察等と一体となった交通安全運動を推進することなどにより、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚が図られています。

【課題】

- ・ LRTの開業に向け、交通ルール啓発に係る効果的な交通安全教育の手法を検討し、実施していく必要があります。
- ・ 高齢者の交通事故の傾向を踏まえた交通安全教育を推進する必要があります。
- ・ 高齢ドライバーに対する交通安全教育や周知啓発を推進する必要があります。
- ・ 特に、子どもから高校生、高齢者の自転車利用者に対し、交通ルール遵守徹底に向けた交通安全教育を推進する必要があります。
- ・ 交通安全意識のさらなる浸透を図り、市民の自主的な交通安全活動につながるような交通安全運動を展開していく必要があります。
- ・ 地域や交通安全団体、民間企業等の交通安全活動を支援していく必要があります。

イ 施策の柱Ⅱ「地域と連携した道路交通環境の整備」

【評価】

現況の道路幅員や交通量などの道路状況に応じ、自転車走行空間の整備を進めているほか、通学路合同点検や交通事故多発地点の安全性向上事業の実施等により地域と連携した道路交通環境の整備が図られています。

【課題】

- ・ 事故データ等の分析に基づき、交通事故多発箇所や地域における危険箇所等を把握し、地域や警察、道路管理者等と連携した対策を実施する必要があります。
- ・ 自転車や歩行者の通行空間確保に向けた施策を実施していく必要があります。
- ・ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備や、公共交通機関の充実により、円滑な道路交通を確保する必要があります。

ウ 施策の柱Ⅲ「地域における道路交通秩序の維持」

【評価】

地域等と連携しながら、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を行うほか、GRリボンを活用した飲酒運転根絶周知啓発活動や暴走族根絶周知啓発活動の実施等により、地域における道路交通秩序の維持が図られています。

【課題】

- ・ 地域や学校等と連携しながら自転車の交通事故防止のための活動を推進する必要があります。
- ・ 飲酒運転根絶に向けた取組を継続的に推進する必要があります。
- ・ 暴走族根絶に向けた取組を継続的に推進する必要があります。

エ 施策の柱Ⅳ「救助・救急対策の推進」

【評価】

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・救急対策の推進が図られています。

【課題】

- ・ 複雑多様化する救急・救助事案に対応するため、引き続き、教育訓練を実施していく必要があります。
- ・ 交通事故による負傷者等の救命効果向上のため、応急手当の普及啓発を推進する必要があります。

オ 施策の柱Ⅳ「被害者支援の推進」

【評価】

被害者支援センターとちぎと連携しながら、交通安全教室と併せて実施する「命の大切さを学ぶ授業」において被害者支援に係る周知を行うことなどにより、被害者支援の推進が図られています。

【課題】

- ・ 関係機関と連携し、継続して被害者への理解促進を図るとともに、被害者相談窓口や支援策等の周知を行う必要があります。

5 交通環境・社会情勢や交通事故等の現状・課題

交通環境・社会情勢や市民意識，市内の交通事故の現状等を踏まえ，第11次計画策定に向けた課題を抽出します。

(1) 交通環境・社会情勢

ア 市の取組等

- ・ 新たな公共交通であるLRTの整備を進めています。
⇒ LRTの交通ルールに係る交通安全教育や周知啓発を実施する必要があります。
- ・ バス路線の再編など，公共交通ネットワークの充実や利用促進に取り組んでいます。
⇒ 引き続き，公共交通機関を整備するとともに利用を促進する必要があります。
- ・ 自転車走行空間の整備を継続して進めています。
⇒ 引き続き，安全性の高い自転車走行空間の整備を進めるとともに，ルールの周知も併せて行う必要があります。
- ・ 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に係る取組を推進しています。
⇒ 施策の効果を最大化するため，ICTを活用する必要があります。
- ・ 令和2年4月に保育施設周辺の交通安全対策を強化する「キッズゾーン」を設定しました。
⇒ 次代を担う子どもの安全確保を推進する必要があります。

イ 県の動き

- ・ 「3S運動」や「脱！止まってくれない栃木県」の運動を展開しています。
⇒ 交通安全意識の向上に向け，引き続き，広報啓発活動を推進する必要があります。

ウ 国の動き

- ・ 国計画においては，高齢者及び子どもの安全確保が重視すべき視点の一つとされたほか，先端技術の積極的活用等が横断的に重要な事項とされました。また，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ました。
- ・ 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ます。
- ・ 高齢運転者の事故防止対策として，サポカー車両，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ほか，道路交通法を改正し，違反高齢者への運転技能検査義務化やサポカー限定免許制度の創設などを予定しています。
⇒ 高齢運転者に対する周知啓発や交通安全教育の充実を図る必要があります。

(2) アンケート結果（市民の意識等）

〔交通ルール遵守について〕

- ・ 「良い」「少し良い」と感じる人は23.2%で微減しており（平成27年→令和元年 ▲3.9ポイント）、「少し悪い」「悪い」と感じる人は72.5%です。

⇒ 交通ルール遵守の徹底を図るため、交通安全教育や周知啓発の実施が必要です。

〔自転車損害賠償責任保険について〕

- ・ 「加入している」人が45.4%で、加入率は年々増加しています。（平成27年→令和元年 5.1ポイント）

⇒ 自転車損害賠償責任保険の加入促進に向けた取組を継続的に実施する必要があります。

〔自転車ヘルメットについて〕

- ・ 「所有している」人が8.9%で、そのうち「常に着用している」「ほぼ着用している」人は34.5%です。

⇒ 自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組を継続的に実施する必要があります。

(3) 本市の交通事故等の現状

〔年代別〕

- ・ 中学生の事故の 70.3%，高校生の事故の 79.2%が「自転車乗車中」に発生しています。
 - ・ 高齢者の交通事故発生件数は減少傾向にありますが，事故全体に占める高齢者割合は増加傾向にあります。(平成 27 年 30.0%→令和元年 34.3%)
 - ・ 第 1 当事者の世代別割合は高齢者が増加しています。(平成 27 年 19.3%→令和元年 23.5%)
 - ・ 原付以上運転者（第 1 当事者）の交通事故発生件数は，65～74 歳は減少していますが（平成 27 年 202 件→令和元年 159 件），75 歳以上は横ばいの状況にあります。(平成 27 年 121 件→令和元年 115 件)
 - ・ 死亡事故に占める高齢者の割合（平成 27 年～令和元年 52.7%）が高い状況にあります。
 - ・ 運転免許申請取消（自主返納）件数は増加しています。(平成 27 年 956 件→令和元年 2,045 件)
- ⇒ 高齢者の交通の状態（歩行者，自転車利用者，運転者）に応じた交通安全教育を推進する必要があります。また，車の運転に不安を感じている高齢者をはじめ誰もが安全安心に移動できるよう，公共交通ネットワークの整備を進めるとともに利用促進を図る必要があります。

〔事故類型・状態別〕

- ・ 交通事故全体に占める自転車の交通事故の割合は増加しています。(平成 27 年 21.2%→令和元年 29.0%)
 - ・ 世代別人口 1 万人当たりの自転車事故当事者数は高校生が突出して多く，54.7 人となっており，次いで中学生 17.8 人（令和元年）となっています。
 - ・ 他都道府県と比較し，本県は中高生の通学時の自転車事故の第 1 当事者の割合が高い状況にあります。(令和元年，県内において発生した中学生が関係する自転車事故 57 件のうち，34 件，59.6%が中学生が第 1 当事者，高校生については，発生 123 件のうち，46 件，37.4%が高校生が第 1 当事者)
- ⇒ 自転車の安全利用に関する施策を推進していく必要があります。

〔その他〕

- ・ 飲酒運転による事故は平成 29 年まで大幅に減少しましたが，30 年に再び増加に転じました。
- ⇒ 飲酒運転根絶に向けた周知啓発を行っていく必要があります。

6 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 課題の分類について

国計画においては、法第4章第1節に規定されている条文（法第29条～36条）に基づき、計画の「8つの柱」を講じようとする施策として柱建されています。

本市の第11次計画の策定にあたっては、第10次計画が一定の効果を上げていることや、市が実施する全ての交通安全施策を網羅する必要があること、さらには、国や県計画に基づき作成するよう努める必要がある（法第26条第1項）ことから、抽出した課題を第10次計画同様に国の「8つの柱」を基に分類するものとします。

[8つの柱（講じようとする施策）]

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

ただし、③、④、⑧については国・県・警察等の役割事項であること、また、⑤については警察の役割事項が大部分を占めることから、これらを含めず、本市計画における課題の分類は以下の「4つの柱」に基づき行うものとします。なお、⑤のうち本市が取り組む事項については、①において実施します。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 交通安全思想の普及徹底2 道路交通環境の整備3 救助・救急活動の充実4 被害者支援の充実と推進 |
|--|

(2) 第11次計画に向けた課題

第10次計画の実績・評価や本市の交通事故の現状等を踏まえて抽出された本市の課題を「4つの柱」に分類し、本市の実状に沿うよう整理しました。

ア 交通安全思想の普及徹底

- ・ 子どもから高齢者まで各年代の特性や交通事故傾向等を踏まえた交通安全教育の推進
- ・ L R Tの交通ルールに係る交通安全教育や周知啓発の実施
- ・ 自転車の安全利用やルール遵守徹底に向けた安全教育・周知啓発の推進
- ・ 地域や警察等と連携した交通事故防止のための活動の推進
- ・ 交通安全意識の高揚につながる周知啓発活動の実施
- ・ 暴走族根絶に向けた取組の推進
- ・ 地域や交通安全団体等の交通安全活動への支援
- ・ 民間企業等が行う特色ある交通安全教育等の取組との連携

イ 道路交通環境の整備

- ・ 事故データ等の分析を踏まえた効果的な交通安全対策の実施
- ・ 市民の生活に身近な道路の交通安全対策の実施
- ・ 自転車や歩行者の通行空間を確保する施策の実施
- ・ 園外活動や通学路等における幼児・児童の交通安全の確保に向けた取組の実施
- ・ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備
- ・ 誰もが利用できるL R Tをはじめとする公共交通ネットワークの整備

ウ 救助・救急活動の充実

- ・ 交通事故による負傷者に対する救助救急対策の推進
- ・ 応急手当に関する知識・技術の普及啓発活動の推進

エ 被害者支援の充実と推進

- ・ 関係機関と連携した被害者対策の推進

第3章 交通安全計画における目標

1 計画の指標

本市の交通安全に関する究極の目標である「交通事故のない社会」の実現に向け、交通安全に関する施策を継続的に実施することにより、本計画の計画期間である令和7年までに達成を目指す客観的な指標を設定します。

指標の設定は、国や県における交通安全計画の指標との整合を図るとともに、第10次計画からの継続性、さらにはこれまでの経年的な変化の検証や評価の容易性を考慮し、以下の3項目を指標とします。

交通事故発生件数：人身事故の発生件数

交通事故死者数：交通事故の発生から24時間以内に死亡した者の数

交通事故重傷者数：交通事故により受傷し全治1ヶ月（30日）以上と診断された者の数

※ 「交通事故発生件数」「交通事故死者数」「交通事故重傷者数」のいずれも、宇都宮市内で発生した交通事故に関するもので、各年1月1日から12月31日までの期間の数値とします。

2 目標値の設定

目標値の設定にあたっては、国計画の目標値を本市の人口規模へ換算した値以下とすることを基本に、本市の状況を踏まえ次のとおり設定します。

(1) 交通事故発生件数

目標値：1,040件以下（令和7年）

本市の交通事故発生件数は減少傾向にあり、第10次計画期間である平成28年から令和2年の減少率（年平均▲5.3%）に基づき、令和7年の数値を推計すると、1,041件となることから、本計画における目標値は『1,040件以下』にすることを目指します。

※ 国の計画では目標指標として交通事故発生件数を設定していません。

(2) 交通事故死者数

目標値：8人以下（令和7年）

国の目標値である「2,000人以下」を本市の人口規模に換算すると「8.3人以下」となります。本市の交通事故死者数は平成29年に過去最小値である「8人」となりましたが、平成30年以降は増加していることも考慮し、本計画における目標値は『8人以下』にすることを目指します。

(3) 交通事故重傷者数

目標値：90人以下（令和7年）

国の目標値である「22,000人以下」を本市の人口規模に換算すると「90.8人以下」となることから、本計画における目標値は『90人以下』にすることを目指します。

3 重点的に対応すべきターゲットと横断的な手法

本市の交通事故については、死者に占める高齢者の割合が高く、また、交通事故発生件数が減少傾向にある中、高校生と自転車に関する交通事故は横ばいの傾向にあることから、本計画の目標を達成する上では、子どもや高校生、高齢者、自転車利用者の交通安全対策が特に重要な課題といえます。

このため、第11次計画では、施策体系である4本の「施策の柱」において、重点的に対応すべきターゲットを「子どもや高校生」「高齢者」「自転車利用者」として、それらを対象とした施策事業を推進することにより、本計画の目標を着実に達成していくこととします。なお、ターゲットの安全確保を適切かつ強力に推進するため、成果指標を設定し、毎年、進行管理していくこととします。

また、第11次計画に掲げる施策事業を推進するにあたって、効果を最大化するための横断的な手法として「ICTの活用」を位置付け、効果的な交通安全対策を推進します。

※ 成果指標の目標値設定にあたっての留意事項（本市の人口推移と交通事故発生件数の相関関係について）

ピアソンの積率相関係数によると、「高校生（16～18歳）人口と事故全体に占める高校生の関係する事故割合」と「高齢者（65歳以上）人口と事故全体に占める高齢者の関係する事故割合」は、それぞれ0.9936、0.9349と高い相関関係（0.7より大きい場合は強い相関関係）がみられたことから、高校生と高齢者の成果指標については、それぞれの令和7年の人口推計を踏まえて目標値を設定します。なお、全体の交通事故発生件数と子どもの事故割合については、人口との相関係数が低かったため、目標値に人口推計は反映させません。

（1）子どもや高校生の安全確保

全国的には登下校時や園外活動中に子どもが犠牲となる事故が発生しており、また、本市においては高校生が関係する交通事故発生件数が横ばいの傾向にあります。

このようなことから、子どもや高校生の心身の発達段階に応じた安全教室の実施や登下校時等における交通安全の確保に取り組みます。

◆ 対応する課題

- ・ 少子化の進行が深刻さを増す中で、次代を担う子どもたちの安全を社会全体で守っていく必要があります。
- ・ 全国的には、通学路や未就学児等を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における重大事故が発生していることから、通学路等の交通安全の確保に向けた効果的な取組が求められています。
- ・ 本市においては高校生が関係する交通事故の発生件数は横ばいの傾向が続いています。また、高校生の交通事故は約8割が自転車乗車中であることなどを踏まえ、子どもや高校生の心身の発達段階に応じた交通安全教室に取り組む必要があります。

◆ 成果指標

中学生までの子どもについては、交通事故発生件数の目標値「1,040件以下」を踏まえ、第10次計画期間中の平成28年から令和2年の交通事故発生件数に占める子どもの事故割合の平均である5.9%から算出し、成果指標として子どもが関係する交通事故発生件数を設定します。

また、平成28年から令和2年の交通事故発生件数に占める高校生の事故割合の平均である6.3%から算出し、高校生が関係する交通事故発生件数を併せて設定します。

※ 交通事故統計上の高校生は、職業別としての計上ですが、本計画において、高校生の人口を算定する場合は、便宜上、年齢16歳から18歳の人口を基礎としています。

※ 高校生については、大幅な人口増減が見込まれないことから、令和7年の人口推計を加味して算出しても目標値は同数となりました。

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
子どもが関係する交通事故発生件数	95件	60件以下
高校生が関係する交通事故発生件数	107件	60件以下

(2) 高齢者の安全確保

交通事故全体に占める高齢者の割合や、世代別第一当事者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、高齢化率と比較してもその増加率は高い状況にあります。

高齢化の進展に伴い、今後も高齢者が関係する交通事故の増加が懸念されることから、高齢者の交通の状態(運転者・自転車・歩行者)や交通事故傾向を踏まえた交通安全対策を実施し、高齢者の交通事故防止を図ります。

◆ 対応する課題

- ・ 高齢人口の増加に伴い、交通事故全体に占める高齢者の割合も増加しており、高齢者が交通事故を起こさない、遭わない対策を実施していく必要があります。
- ・ 高齢運転者等については、加齢に伴う身体機能の変化が運転などに及ぼす影響を理解させるための交通安全教育を推進していく必要があります。

◆ 成果指標

平成23年以降、交通事故全体に占める高齢者の割合は増加し続けており、その値は「高齢化率」を大きく上回っています。令和7年の推計高齢化率26.6%を用いて交通事故発生件数に占める高齢者が関係する交通事故の割合について回帰分析を行ったところ、令和7年は38.4%と算出されるため、交通事故発生件数目標値「1,040件」を乗じて求める高齢者が関係する交通事故発生件数を成果指標として設定します。

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
高齢者が関係する交通事故発生件数	474件	400件以下

(3) 自転車利用者の安全確保

本市では、自転車を安全で快適に楽しく利用できる「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて取り組んでいます。自転車の交通事故の発生状況などから、引き続き自転車利用者の交通ルール遵守が求められています。

このことから、自転車走行空間の整備や自転車安全利用教育などを通して、全ての自転車利用者が安全に安心して自転車を利用できる環境づくりに取り組みます。

特に、世代別人口1万人当たりの自転車事故当事者数が突出して高い高校生に対する自転車安全教育を推進します。


◆ 対応する課題

- ・ 自転車の交通事故は横ばいの傾向にあり、自転車の交通ルール遵守が求められていることから、全ての自転車利用者に対する交通安全教育の充実や自転車走行空間の整備などに取り組んでいく必要があります。
- ・ 本市の人口あたり自転車事故当事者数を世代別で比較すると、高校生が突出して高いことから、特に、高校生に対する自転車安全教育を充実させる必要があります。

◆ 成果指標

自転車の事故件数は横ばいの傾向にあり、事故全体に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。第10次計画期間中の平成28年から令和2年の交通事故発生件数に占める自転車事故の割合の平均である26.8%と、令和7年の交通事故発生件数目標値「1,040件」を乗じて求める自転車に関する交通事故発生件数を成果指標として設定します。

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
自転車に関する交通事故発生件数	484件	270件以下



第4章 交通安全施策の推進

施策体系の構築にあたっては、第10次計画が一定の効果を上げたことや、市が実施する全ての交通安全施策を網羅する必要があること、また、国や県の計画に基づき作成するよう努める必要がある（法第26条第1項）ことから、本市の課題が分類される4つの「施策の柱」を設定しました。さらに、「子どもや高校生」、「高齢者」、「自転車利用者」を重点的に対応すべきターゲットとするとともに、事業を効果的に推進するための横断的な手法として「ICTの活用」を位置付け、新規事業の創出や既存事業の拡充を行いました。

◆ 施策の柱と方向性

施策の柱Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

交通事故を減少させるためには、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ります。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ります。

【施策の方向】

- ・ 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
- ・ LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進
- ・ 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進
- ・ 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
- ・ 交通安全広報啓発活動の推進
- ・ 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

施策の柱Ⅱ「地域と連携した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ります。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をはじめ誰もが利用できる公共交通機関の整備を引き続き推進していく必要があります。

【施策の方向】

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

施策の柱Ⅲ「救助・救急対策の推進」

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ります。

【施策の方向】

- ・ 救助・救急体制等の推進
- ・ 応急手当の普及啓発活動の推進

施策の柱Ⅳ「被害者支援の推進」

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ります。

【施策の方向】

- ・ 関係機関と連携した被害者支援の推進

◆ 施策体系

施策の柱	基本施策	個別施策
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	① 幼児に対する交通安全教育
		② 小学生に対する交通安全教育
		③ 中学生に対する交通安全教育
		④ 高校生に対する交通安全教育
		⑤ 成人に対する交通安全教育
		⑥ 高齢者に対する交通安全教育
		⑦ 障がい者に対する交通安全教育
		⑧ ICT環境整備に併せた交通安全教育
		⑨ VRを活用した交通安全教育
	(2) LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進	① LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発
	(3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進	① 子ども自転車免許事業の推進
		② 中高生に対する自転車安全利用教育
		③ 成人に対する自転車安全利用教育
		④ 高齢者に対する自転車安全利用教育
		⑤ VRを活用した自転車安全利用教育
		⑥ 自転車用ヘルメットの着用促進
		⑦ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
		⑧ 自転車利用者に対する街頭指導の推進
	(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	① 交通安全市民総ぐるみ運動の推進 ② 交通安全活動への参加促進
(5) 交通安全広報啓発活動の推進	① 交通事故発生状況等の広報活動の推進	
	② 交通安全啓発活動の推進	
	③ 飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進	
	④ 暴走族根絶に向けた周知啓発の推進	
(6) 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進	① 交通安全推進協議会等の活動促進	
	② 交通安全活動を行う民間企業等との連携	
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	① 事故データを活用した調査分析の推進
		② 走行データを活用した調査分析の推進
		③ 地域と連携し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	① 歩行者の通行空間の確保
		② 通学路等の交通安全確保
	(3) 自転車利用環境の総合的整備	① 自転車走行空間の整備
		② 放置自転車対策の推進
	(4) 交通安全に配慮した道路交通環境の整備	① 交通安全施設の整備・更新
		② 適正な道路使用及び占用
	(5) LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備	① 公共交通ネットワークの整備推進
② 公共交通の利用促進		
III 救助・救急対策の推進	(1) 救助・救急対策の推進	① 救急救命士の養成の推進
		② 救急・救助隊員の教育訓練の充実
		③ ドクターカー等の活用推進
(2) 応急手当の普及啓発活動の推進	① 応急手当講習の実施	
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	① 交通事故相談事務等の充実
		② 被害者支援に関する広報・啓発の推進

重点的に対応すべきターゲット〔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〕

施策の柱Ⅰ 「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

基本施策（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

自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルール遵守と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、交通安全教育は重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このことから、交通安全意識を高揚させ、交通ルール遵守やマナー向上を図っていくため、人の成長過程に合わせ、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育をICTを活用しながら推進します。

① 幼児に対する交通安全教育	幼児に対する交通安全教室の開催 心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行することに必要な基本的な知識と技能を習得させるため、幼稚園や保育所等において、市交通安全教育指導員などが、人形劇や視聴覚教材等を活用しながら、分りやすく指導します。
	保護者に対する交通安全教育の実施 幼児の交通事故を防止するためには、保護者が常に手本となって安全に道路を通行するなど、家庭における適切な指導が重要です。 このため、交通安全教室への参加促進や保護者向けの交通安全リーフレットによる啓発を行うなど、保護者への交通安全教育を実施します。

②小学生に対する交通安全教育	<p>小学生に対する交通安全教室の開催</p> <p>歩行者及び自転車利用者としての必要な知識と技能を習得させ、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行させるため、市内小学校において、市交通安全教育指導員などによる視聴覚教材を活用した教室やダミー人形による衝突実験など、道路における危険予測や回避方法等を学ばせ、安全に通行する意識と能力を高める参加・体験型の交通安全教育を実施します。</p>
	<p>保護者に対する交通安全教育の実施</p> <p>小学生の交通事故を防止するためには、保護者が常に手本となって安全に道路を通行するなど、家庭や実際の交通の場面における適切な指導が重要です。</p> <p>このため、交通安全教室への参加促進や保護者向けの交通安全リーフレットによる啓発を行うなど、保護者への交通安全教育を実施します。</p>
	<p>小学校における交通安全教育の実施</p> <p>小学生の交通事故を防止するため、市内全ての小学校において、引き続き、家庭及び関係機関・団体等と連携協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて交通安全教育を実施します。</p>
	<p>市交通指導員等による交通安全指導の実施</p> <p>小学生の交通事故を防止するため、登校時において、交通危険箇所での市交通指導員による交通安全指導を実施するとともに、学校、地域、関係団体が連携協力し、登下校時の立哨や見守り活動を行います。</p>

<p>③ 中学生に対する交通安全教育</p>	<p>中学生に対する交通安全教室の開催</p> <p>日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させ、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにするため、参加・体験型のスケアードストレイト方式による交通安全教室を実施するとともに、併せて交通事故被害者等の講話を取り入れるなど、関係機関・団体等と連携し、効果的に交通安全教室を開催します。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>スケアードストレイト</p> <p>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。スタントマンなど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。</p> </div>
	<p>中学校における交通安全教育の実施</p> <p>中学生の交通事故を防止するため、市内全ての中学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて交通安全教育を実施します。</p>
<p>④ 高校生に対する交通安全教育</p>	<p>高校生に対する交通安全教室の開催</p> <p>日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者や二輪車の運転者として安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成するため、自転車に乗る機会の多い高校生への自転車安全利用教育として、また、近い将来、自動車の運転免許を取得する世代への教育として、交通安全に関する意識を高く持続することができる参加・体験型のスケアードストレイト方式による交通安全教室を実施します。</p>
	<p>「高校生の交通問題を考える会」の活動支援</p> <p>高校生の交通事故を防止するため、「高校生の交通問題を考える会」を通して、交通安全に関する資料や情報の提供を積極的に行うとともに、シンポジウムの開催や街頭活動などを連携して行うなど、高校生の自発的活動を支援します。</p>

<p>⑤成人に対する交通安全教育</p>	<p>大学生等に対する交通安全教室の開催</p> <p>運転者としての社会的責任を自覚させ、安全運転に必要な知識・技能や危険予測・回避能力等を向上させるため、大学生等に対し、自転車や二輪車・自動車の交通事故等の実態に応じた教室を実施するとともに、警察や関係団体等と連携しながら職域での交通安全教室の開催を促進します。</p>
	<p>参加・体験・実践型の交通安全教育の実施</p> <p>成人の交通事故を防止するため、地域イベントなどにおいて、シートベルトコンビンサー（模擬衝突体験車）や身体機能測定器、飲酒体験ゴーグルなどを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。</p>
	<p>インターネット教材の提供による交通安全教育の実施</p> <p>交通安全教室に参加する機会の少ない方への交通安全教育を推進するため、市ホームページに交通安全教室の教材や交通安全啓発パンフレットなどを掲示し、家庭や地域、職域等で活用できる環境を整備します。</p>

⑥ 高齢者に対する交通安全教育	高齢者に対する交通安全教室の開催 加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路交通の状況に応じた安全な通行に向け必要な交通ルール等の知識及び実践的スキルを習得させるため、老人クラブ等と連携しながら、安全な歩行方法や自転車の利用方法について理解を深める交通安全教室を開催します。
	地域の交通事故実態に応じた交通安全教育の実施 高齢者は、身近な場所で交通事故に遭うことが多いため、地域の事故実態に応じた具体的な指導が行えるよう、栃木県警の「交通事故発生状況マップ」などを活用したきめ細かな教育を実施します。
	高齢運転者に対する交通安全教育の実施 高齢運転者に、加齢による視野や反射神経などの身体機能の低下が運転に及ぼす影響を理解してもらうため、自己の状態を確認できる身体機能測定器を活用した教室を開催するほか、危険予測・回避能力の向上に効果があるドライブレコーダーを活用した教室や、個別に安全運転の指導を行う「しあわせ高齢ドライバースクール」を関係機関等と連携して開催するなど、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。 また、高齢運転者と家族に啓発パンフレットを配布し、安全運転や運転免許証の自主返納などについて考え、話し合う機会を創出します。
	高齢者戸別訪問による交通安全教育の実施 高齢者等で交通安全教室や老人クラブ活動、自治会活動に参加する機会が少ないために交通安全等に関する情報を得ることが困難な方にも、交通安全教育の機会を確保するため、地域に密着した民生委員などの協力のもと戸別訪問により交通安全に関する情報提供を実施します。
	世代間交流による交通安全教育の実施 地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交通安全教室等を実施します。
⑦ 障がい者に対する交通安全教育	障がい者施設等における交通安全教室の開催 交通安全に必要な知識及びスキルを習得させるため、障がい者就労支援事業所や特別支援学校等において障がいの程度に応じた交通安全教室を開催するとともに、施設職員や家族など障がい者の外出を支援する介護者等への交通安全教育を実施します。

<p>⑧ I C T 環 境整備に併 せた交通安 全教育</p> <p>新規</p>	<p>小中学校等におけるタブレット配付等の I C T 環境整備に併せた交通安全教育の実施</p> <p>より効果的な交通安全教育を実施するため、小中学校等における一人一台端末（タブレット）の配付などの I C T 環境整備に併せ、学校へ動画やデジタル教材を提供するなど I C T を活用した交通安全教育を推進します。</p>
<p>⑨ V R を活 用した交通 安全教育</p> <p>新規</p>	<p>高齢者等に対する V R を活用した交通安全教育の実施</p> <p>歩行者や運転者の危険予測能力を向上させるとともに、交通ルール遵守の重要性を再確認させるため、高齢者等を対象とする交通安全教室や地域イベント等において V R を活用し、事故の起こりやすい状況を体験する機会を創出します。</p>

基本施策（２） L R T の交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進【新設】

L R T 開業に向け、市民が L R T と共に暮らすライフスタイルに円滑に移行できるようにすることが重要です。

このことから、交通安全教育や周知啓発を行い、軌道敷に関する交通ルールの理解促進を図ります。

<p>① L R T の 交通ルール に係る交通 安全教育・周 知啓発</p> <p>拡充</p>	<p>動画や V R を活用した交通安全教育の実施</p> <p>徒歩・自転車・自動車の立場から、軌道敷に関する交通ルールについて理解し実践できるようにするため、動画や V R を使った交通安全教育を実施します。</p> <hr/> <p>関係機関等と連携したチラシ配布による周知啓発</p> <p>L R T の交通ルールに関する理解を深めるため、関係機関・団体等と連携しながら、L R T 導入後の信号表示や交通ルール等について記載したチラシを広く配布し、周知啓発を行います。</p>
---	--

基本施策（3）自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進

自転車は、市民の手軽な交通手段として広く普及していますが、自動車と衝突した場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者にもなり得るものであることから、自転車利用者が「車両」としての交通ルールを十分に理解することが重要です。

このことから、自転車利用者への交通安全教育・周知啓発を推進するとともに、加害者になった場合への備えとして、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

<p>①子ども自転車免許事業の推進</p>	<p>子ども自転車免許事業の実施</p> <p>小学4年生を対象に自転車の交通ルールと安全な乗り方を習得させるため、講習、学科及び実技試験からなる子ども自転車免許事業を実施します。</p> <p>また、免許取得後も、交通ルールを再確認する機会を提供し、振り返り学習を行うことで、自転車の交通ルールの定着を図ります。</p>
<p>②中高生に対する自転車安全利用教育</p>	<p>宇都宮ブリッツェンと連携した自転車安全利用教室等の開催</p> <p>中高生は通学等で自転車を利用する機会が多く、人口当たり自転車事故当事者数も他の世代と比べて特に高いことから、危険予測能力や交通安全意識の向上を図り、自転車の正しい乗り方を身に付け実践できるようにするため、宇都宮ブリッツェンと連携して、自転車の交通ルールや運転技術を学ぶ体験型の自転車安全利用教室を開催するほか、ドライブレコーダーの映像等を活用し、自動車側から見た交通ルールを守らない自転車運転の危険性を実感できるような教育を実施します。</p> <p>自転車安全利用に関するリーフレットによる啓発</p> <p>自転車の安全利用を促進するため、市内全ての中高生に対して、自転車の通行位置や違反行為など基本的な自転車の交通ルール等について、リーフレットを活用した学校における教育や交通安全教室における周知啓発を行います。</p>
<p>③成人に対する自転車安全利用教育</p>	<p>自転車安全利用教室・イベント等への参加促進、インターネットによる教育の実施</p> <p>多様な自転車安全利用教育の機会を確保するため、地域や職域などに対し、自転車の交通安全教室や地域の交通安全イベントへの積極的な参加を促します。</p> <p>また、市ホームページなどを活用し、誰もが自転車の交通ルールや安全利用に関する教育を受けられる環境を継続して提供します。</p>

<p>④高齢者に対する自転車安全利用教育</p>	<p>高齢者自転車免許証制度講習会の開催</p> <p>高齢者が当事者となる交通事故においては、自転車の交通事故の割合が「四輪車乗車中」に次いで高いことから、高齢者の自転車事故を防止するため、自転車の基本的なルールを学び、自転車免許証（自転車教室修了証）の交付を受ける自転車教室を警察と連携して開催します。</p>
	<p>自転車シミュレーターを活用した自転車教室の開催</p> <p>自転車の交通ルールの習得と危険予測能力の向上のため、模擬市街地の走行などを通して教育を受けられる自転車シミュレーターを活用した自転車教室を開催します。</p>
<p>⑤VRを活用した自転車安全利用教育</p> <p style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">新規</p>	<p>VRを活用した自転車安全利用教育の実施</p> <p>自転車利用者の危険予測能力を向上させるとともに、交通ルール遵守の重要性を再確認させるため、交通安全教室や地域イベント等においてVRを活用し、事故の起こりやすい状況を体験する機会を創出します。</p>
<p>⑥自転車ヘルメットの着用促進</p>	<p>自転車乗車時のヘルメット着用の促進</p> <p>自転車乗車時のヘルメット着用は、交通事故や転倒等による頭部への被害を軽減させることやドライバーからの視認性を高めることに有効であるため、ヘルメットの衝撃実験などを通して、その着用の重要性を認識させるとともに、法令により自転車乗車時にヘルメットを着用させることが努力義務となっている小学生の保護者に対する啓発や自転車販売店と連携したリーフレット配布など効果的な周知に取り組み、その普及に努めます。</p> <p>また、全ての市立中学校において、引き続き登下校時におけるヘルメット着用を義務化し、自転車通学者の交通安全の確保を図るほか、ヘルメットを着用している自転車利用者に対し、商品の割引など独自のサービスを提供する店舗等を「自転車安全利用応援店」として認定する事業に取り組み、ヘルメット着用を促進します。</p> <p>自転車ヘルメット利用推進員の任命</p> <p>自転車乗車時の積極的なヘルメット着用を促進するため、自らモデルとなって、ヘルメットの有用性を広く市民に周知するとともに、交通ルールの遵守に努め、市民の模範となってもらう者を「自転車ヘルメット利用推進員」として任命します。</p>

⑦自転車損害賠償責任保険等への加入促進	<p>自転車損害賠償責任保険等への加入促進</p> <p>自転車事故による被害者の救済に資するため、具体的な損害賠償事例を示したリーフレットなどを通して、これから自転車を利用する機会が増える小学生の保護者等に対し保険加入の重要性について周知するほか、自転車販売店などと連携し、リーフレットの配布を行い、損害賠償責任保険や自転車の点検整備と保険が一体となった「TSマーク付帯保険」等への加入を促進します。</p>
⑧自転車利用者に対する街頭指導の推進	<p>自転車利用者に対する街頭指導の実施</p> <p>地域における自転車の安全利用を促進するため、地域や高校、警察等と連携し、自転車利用者へ直接安全利用を呼びかける街頭指導を市内の自転車の通行量の多い場所や自転車走行空間の整備路線等において実施します。</p>

基本施策（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

交通安全は地域住民等の安全意識により支えられていることから、一人ひとりが交通社会の一員であるという当事者意識を持つことが重要です。

このことから、全国、県下一斉に実施される交通安全運動に積極的に取り組み、広く市民に対して交通安全思想の普及徹底を図るとともに、交通安全運動への市民の積極的な参加を促進し、交通安全活動を通じた交通安全意識の高揚を図ります。

①交通安全市民総ぐるみ運動の推進	<p>交通安全市民総ぐるみ運動の実施</p> <p>市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守を推進するため、地域や警察、交通安全団体と連携し、組織的、継続的な交通安全運動を展開します。</p> <p>また、交通安全運動の推進にあたっては、本市の実情に即した効果的な交通安全運動とするため、必要に応じて本市独自の重点目標を設定します。</p>
②交通安全活動への参加促進	<p>民間団体等の参加促進</p> <p>市民参加型、住民本位の交通安全運動として展開されるよう、交通事故の実態や住民ニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や交通ボランティア等の参加促進を図ります。</p>

基本施策（５）交通安全広報啓発活動の推進

広く市民の交通安全意識の向上や交通ルール遵守を図ることが重要です。

このことから、広報紙や市ホームページ、イベント等のあらゆる機会を活用しながら広報啓発活動を推進します。

①交通事故発生状況等の広報活動の推進	交通事故発生状況に関する情報提供 広く市民に情報提供するため、市ホームページに毎月の交通事故の発生状況を掲載し、事故の傾向や特徴を踏まえた啓発を行うとともに、交通死亡事故多発警報発令時においては、市ホームページ等の広報媒体を活用して、特別広報活動を実施します。
	交通事故発生状況マップの周知 地域の身近な場所における交通事故を防止するため、栃木県警の「交通事故発生状況マップ」を周知し、地域や学校等での交通安全活動への活用を促進します。
②交通安全啓発活動の推進	サポカー等の有用性に関する周知 さらなる交通事故の減少のため、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術で交通事故の未然防止や被害軽減が期待できるサポカー等の有用性について高齢者を中心に周知します。 また、交通事故の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用やチャイルドシートの正しい使用に関する啓発を実施します。
	歩行者等への保護意識に関する啓発 自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保するため、子どもや高齢者、障がい者を含む全ての歩行者等に対する運転者の保護意識を高め、子どもや高齢者等の交通事故を減少させる「３Ｓ運動」（See（見る・発見する）・Slow（減速する）・Stop（止まる）の「３Ｓ」を運転者や自転車利用者に対して呼び掛け、運転者自身の交通安全意識を高めていく運動）を推進します。 また、信号機のない横断歩道における自動車等の一時停止の徹底について、警察等と連携した啓発を実施します。
	反射材等の着用に関する啓発 夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の着用促進を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、老人福祉センターなど高齢者が多く集まる場所において啓発活動を実施します。

<p>③飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進</p>	<p>G Rリボンを活用した取組の実施</p> <p>飲酒運転の根絶に向け、市民や地域、事業者などあらゆる機関団体が丸と なつて、「飲酒運転をしない・させない」という規範意識の確立を図るため、宇 都宮市の飲酒運転根絶のシンボルであるG Rリボンを活用しながら、交通安全 教室や飲食店等と連携した取組を行います。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>G Rリボン</p> <p>緑は交通安全のイメージカラー、赤は飲酒運転禁止のイメージカラーを 表し、飲酒による悲惨な交通事故を防止するため、飲酒運転根絶に対する 決意と実行のシンボルとして本市が独自に考案したもの。</p> </div>
<p>④暴走族根絶に向けた周知啓発の推進</p>	<p>暴走族等根絶推進強化月間の実施</p> <p>警察や交通安全団体等と連携し暴走族の根絶を図るため、県下一斉に行われ る暴走族等根絶推進強化月間を実施します。</p>

基本施策（6）交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

地域における交通安全団体等の主体的活動や民間企業等の専門性やノウハウを活かした取組を推進することが重要です。

このことから、交通安全団体等の自主的な交通安全活動に対する支援や、民間企業等が行う交通安全教室などの取組との連携を通して、その主体的活動を促進します。

<p>①交通安全推進協議会等の活動促進</p>	<p>交通安全推進協議会等の活動促進</p> <p>地域における交通安全団体等の主体的活動を促進するため、地域の交通安全活動の中核的な役割を担う交通安全推進協議会等が実施している危険箇所への注意喚起看板設置やストップマークの表示、交通安全教育等の活動を支援します。</p>
<p>②交通安全活動を行う民間企業等との連携</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;"> <p>拡 充</p> </div>	<p>民間企業等による交通安全教室等の実施</p> <p>民間活力を最大限に活用しながら、より質の高い教育や啓発を行うため、民間企業等の専門性やノウハウを活かした特色ある交通安全教室等を連携して実施します。</p> <hr/> <p>民間企業等によるICTを活用した参加型交通安全イベントの開催</p> <p>運転者の交通安全意識の向上を図るため、民間企業等と連携し、急ブレーキや速度超過等の走行データを収集する機器を参加者の車両に一定期間取り付け、結果をフィードバックする参加型の交通安全イベントを開催します。</p>

施策の柱Ⅱ 「地域と連携した道路交通環境の整備」

基本施策（１）事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進【新設】

E B P Mを推進し、効果的・効率的な交通安全対策を行うことが重要です。

このことから、交通事故や自動車走行に関する科学的データを活用した調査分析や地域の顕在化したニーズ等に基づき、地域や道路管理者、警察と連携しながら交通安全対策を推進します。

<p>①事故データを活用した調査分析の推進</p>	<p>事故データを活用した調査分析の実施</p> <p>効果的な交通安全対策を推進するため、警察の持つ交通事故データや交通事故発生状況マップを活用しながら調査分析することにより、本市における交通事故の特徴や傾向、道路の危険箇所等を把握します。</p>
<p>②走行データを活用した調査分析の推進</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">新 規</p>	<p>民間企業等と連携しながらICTを活用し収集した走行データの調査分析の実施</p> <p>効果的な交通安全対策を推進するため、車両に取り付けた機器から得られる急ブレーキや速度超過等の走行データを民間企業・大学等と連携しながら収集・分析することにより、潜在的な危険箇所等を把握します。</p>
<p>③地域と連携した交通安全対策の推進</p>	<p>地域と連携した交通安全対策の実施</p> <p>効果的な交通安全対策を推進するため、事故データ等の分析の結果、対策が必要な箇所や、死亡事故発生箇所、地域住民から要望のあった箇所などに、地域や道路管理者、警察と連携しながら、地域の実情に応じ、交差点や道路の改良、路面表示等の道路環境の整備を図るとともに、注意喚起看板の設置、チラシの配布等の交通安全意識啓発を実施します。</p>

基本施策（２）人優先の安全・安心な歩行空間の整備

人優先の考えの下、安全・安心な歩行空間の確保を推進することが重要です。

このことから、歩道等の整備を進めるとともに、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全確保を図ります。

<p>①歩行者の 通行空間の 確保</p>	<p>歩道等の整備・路面表示等の実施</p> <p>子どもから高齢者まで全ての人が安心して通行することができる通行空間を確保するため、歩道整備や運転者への注意喚起の路面表示、無電柱化などを実施し、人優先の安全安心な歩行空間を確保します。</p> <p>視覚障がい者誘導用ブロック整備・修繕の実施</p> <p>誰もが安全で安心して快適な生活を送れるようにするため、「やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり条例」を踏まえ、「第４次宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進計画」に基づき、視覚障がい者誘導用ブロックの計画的整備・修繕を実施します。</p>
<p>②通学路等 の交通安全 確保</p>	<p>スクールゾーンにおける安全対策・通学路の合同点検の実施</p> <p>登下校時の学校周辺における重大事故を未然に防止するため、「宇都宮市通学路交通安全プログラム」に基づき、「スクールゾーン」等において、市や教育委員会、国・県などの道路管理者、警察等が主体となり、学校や地域などと連携を図りながら、「通学路の合同点検」を実施し、専門的な知見に基づく、より効果的・効率的な対策を行います。</p> <p>また、実施後には効果把握を行うため、P D C Aサイクルのもと、対策の改善充実を図ります。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>スクールゾーン</p> <p>児童が徒歩で小学校に通うために通行する道路の区間であって、かつ、小学校を中心に周囲約５００メートルを範囲とした区域</p> </div> <p>キッズゾーンにおける安全対策の実施</p> <p>保育所等が行う散歩などの園外活動の際の安全確保のため、施設の周囲半径約５００メートルをキッズゾーンとして設定し、自動車の運転者等に注意喚起する路面表示や啓発看板の設置等の交通安全対策を実施します。</p>

基本施策（３）自転車利用環境の総合的整備

自転車に関係する交通事故を防止するためには、自転車は「車両」であるとの原則のもと、異種交通を分離することや、歩行空間や自転車の走行空間が阻害される無秩序な駐輪を防止することが重要です。

このことから、自転車走行空間を整備するとともに、放置自転車対策に取り組み、安全な自転車利用環境の確保を推進します。

①自転車走行空間の整備	自転車走行空間の整備 安全で快適な自転車の利用環境を創出するため、「第２次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、生活利用に資する路線や自転車を楽しむ目的に資する路線において、「自転車専用通行帯」や「矢羽根型路面表示」などの整備手法を活用した走行位置の明示を進め、連続性のある自転車走行空間を確保します。
②放置自転車対策の推進	放置自転車の撤去、駐輪場の利用促進、駐輪場の確保 歩道等への自転車の放置は、歩行者や自転車の通行の妨げとなり、交通事故を誘発する恐れがあることから、中心市街地、宇都宮駅、雀宮駅、鶴田駅周辺等の「自転車放置禁止・規制区域」内における放置自転車の撤去を強化するとともに、自転車の放置を防止するための啓発や駐輪場の利用促進を図ります。 また、駐輪場については、駐輪実態やニーズを踏まえ、商店街などと連携し、利便性の高い小規模駐輪場の確保を目指します。

基本施策（４）交通安全に配慮した道路交通環境の整備

幹線道路や生活道路において、地域住民が危険だと感じる交差点や道路等の安全を確保することが重要です。

このことから、交通安全施設の整備や劣化した交通安全施設等の更新など、道路交通環境の整備を推進します。

①交通安全施設の整備・更新	道路の改修等に伴う道路標識や道路照明等の整備・更新、地域の要望に対する対応 安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路の改修等に当たる際には、道路標識、道路照明、防護柵などの交通安全施設について、交通管理者と連携し交通事故防止の視点から必要に応じて整備を図るとともに、劣化した交通安全施設については更新を行います。 また、地域住民が危険だと感じる場所について、地域の意見を取り入れ、地域の実情に応じた交通安全対策を検討し、交通安全施設等の整備・更新を図ります。
---------------	---

<p>②適正な道路使用及び占用</p>	<p>市道の使用・占用の適正化</p> <p>安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路上への電柱や看板などの占用物を設置する際に通行の妨げとなることがないように、適正な道路の使用、占用の許可を行います。</p>
---------------------	---

基本施策（５）LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備【新設】

高齢者をはじめ、誰もが安全・安心に移動できる環境づくりを推進することが重要です。

このことから、公共交通ネットワークの整備や公共交通の利用促進を図り、自動車からの転換を進めることにより、交通事故リスクの低減を図ります。

<p>①公共交通ネットワークの整備推進</p>	<p>LRTの整備やバス路線の再編等による公共交通ネットワークの整備</p> <p>日常生活において、運転に不安を抱える高齢者など誰もが利用できる移動手段を確保し、自動車に過度に依存しないまちを実現するため、LRTの整備やバス路線の再編等を進め、鉄道やLRT、バス、地域内交通が連携した階層性のある利便性の高い公共交通ネットワークの整備を推進します。</p>
<p>②公共交通の利用促進</p> <p>拡 充</p>	<p>地域連携ICカード「totra」の普及促進等による利便性向上や上限運賃制度の導入等による運賃負担軽減策の実施</p> <p>公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を進めることにより交通事故防止を図るため、乗降時間の短縮や公共交通間の乗り継ぎの円滑化等に繋がる地域連携ICカード「totra」の普及を促進するなど、ICTを活用した公共交通の利便性向上を図るとともに、市民の誰もが過度な負担なく公共交通を利用出来るよう、上限運賃制度の導入など運賃負担の軽減策を実施します。</p>

施策の柱Ⅲ 「救助・救急対策の推進」

基本施策（１）救助・救急対策の推進

交通事故による負傷者への高度な救命処置と悪化防止など救急活動の向上を図ることが重要です。

このことから、救急救命士の計画的な養成や救急・救助隊員の教育訓練の充実、ドクターカー・ドクターヘリの活用推進により、救助・救急対策の推進を図ります。

①救急救命士の養成の推進	救急救命士の計画的養成 救急現場又は搬送途上において、一刻も早い高度な救命処置等を実施し救命効果の向上を図るため、救急救命士を計画的に養成します。
②救急・救助隊員の教育訓練の充実	救急・救助隊員に対する教育訓練の充実 複雑多様化する救助・救急事案に対応するため、救急・救助隊員の知識・技術等の向上を図る教育訓練を実施します。
③ドクターカー等の活用推進	ICTを活用した迅速な搬送やドクターカーの活用等による救命効果の向上 救急患者の救命効果の向上及び後遺障害の軽減のため、ICT（栃木県救急医療情報システム等）を活用しながら、交通事故等による重症な負傷者に対して医師、看護師等が救急現場や搬送途上に出動し、速やかな救命医療を行うことができるドクターカーやドクターヘリの活用を推進します。

基本施策（２）応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、救急自動車が到着するまでの間、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による迅速かつ適切な応急手当が重要です。

このことから、応急手当に関する知識・技術の普及促進を図ります。

①応急手当講習の実施	自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた応急手当講習の実施 交通事故等による負傷者の救命効果向上のため、自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた応急手当講習を実施します。
------------	---

施策の柱Ⅳ 「被害者支援の推進」

基本施策（１）関係機関と連携した被害者支援の推進

交通事故被害者等は、多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、また、かけがえない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような被害者等を支援することは重要です。

このことから、犯罪被害者等を支援する民間団体（被害者支援センターとちぎ）や県と連携し、被害者支援を推進します。

① 交通事故 相談事務等 の充実	交通事故被害者の相談窓口の周知・庁内の支援担当窓口対応 交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けているうえ、交通事故やその後の対応に係る知識、情報を必要とするため、被害者が相談できる専門的窓口（栃木県交通事故相談所等）について周知します。 また、各種行政手続きの負担軽減を図るため、被害者支援センターとちぎや県と連携しながら、生活安心課が庁内における支援担当窓口として橋渡しの役割を担うことにより、迅速かつ円滑な庁内事務手続きを支援します。
② 被害者支援に関する 広報・啓発の 推進	被害者支援に関する理解促進 被害者等の置かれた状況及び支援の必要性等を市民が正しく理解することは重要であるため、「犯罪被害者等支援巡回パネル展」や被害者支援に関する講演会などを機会を捉えて実施するとともに、被害者支援に関するパンフレットの配布や動画を活用した広報など各種啓発活動を被害者支援センターとちぎや県、警察と連携して実施します。

5 施策の活動指標

施策の柱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

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数	1,850人 [R1]	2,100人
小中学校におけるICT環境整備に併せた交通安全教育実施校数〔累計〕	—	累計94校 (全校)

(2) LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
LRTの交通ルールに係る動画やVRを活用した交通安全教育開催地区数〔累計〕	—	累計39地区 (全地区)

(3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数〔累計〕	—	累計15校 (全校)
自転車利用者に対する街頭指導実施箇所数	10箇所	13箇所

(6) 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
民間企業等によるICTを活用した参加型交通安全イベント開催数〔累計〕	—	累計5回 (全ブロック)

施策の柱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

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
走行データを活用した調査分析の実施ブロック数〔累計〕	—	累計5ブロック (全ブロック)



(3) 自転車利用環境の総合的整備

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
自転車走行空間の整備延長〔累計〕	51.3 km	87.3 km



(5) LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備

指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
公共交通夜間人口カバー率	91.9%	97.5%



第5章 計画の推進に向けて

1 庁内の推進体制

本計画を着実に推進していくため、交通安全対策推進委員会において取組状況の把握や評価、改善等を行うとともに、庁内関係課・室と日頃から情報共有や意見交換を行うなど連携の強化に努め、施策事業の効果的な推進を図ります。

2 庁外の推進体制

究極的な目標である「交通事故のない社会」の実現に向け、地域や学校、警察等の関係機関と緊密な連携・協力を図りながら各種交通安全施策を展開するとともに、地域住民の主体的な活動を促進し、各地域の実情に即した交通安全対策を実施します。

また、学識経験者や関係団体等で組織される「宇都宮市交通安全審議会」において、毎年度、本計画の成果指標や活動指標の進捗状況等を報告し、意見を聴取することにより、計画の着実な推進を図ります。

[推進体制のイメージ図]

