

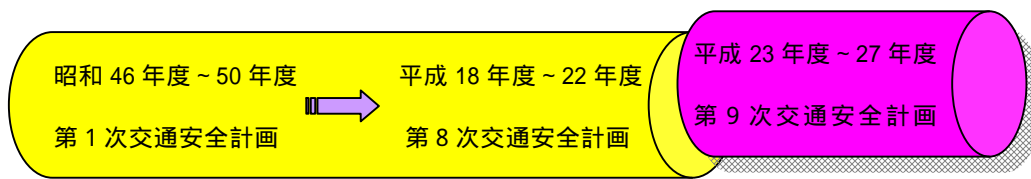
第1章 計画の概要

1 計画の目的

第9次宇都宮市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに「交通事故のない社会」を実現するため、総合的な交通安全対策を推進し、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

「平成23年度から平成27年度までの5か年間」とします。



3 計画の基本的な考え方

国、県では、これまでの交通安全基本計画に基づき実施してきた対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、より効果的な対策への改善を図り、特に、道路交通において「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といった方針が示されました。

本市では、これまで8次にわたる交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策に取り組んできました。その結果、近年では交通事故発生件数、死者数とも減少傾向となっており、「第8次宇都宮市交通安全計画」(以下「第8次計画」とする。)においては、目標として掲げた「交通事故発生件数を減少傾向に転じさせる」については達成しましたが、「死者数を20人以下とする」については達成していない状況にあります。

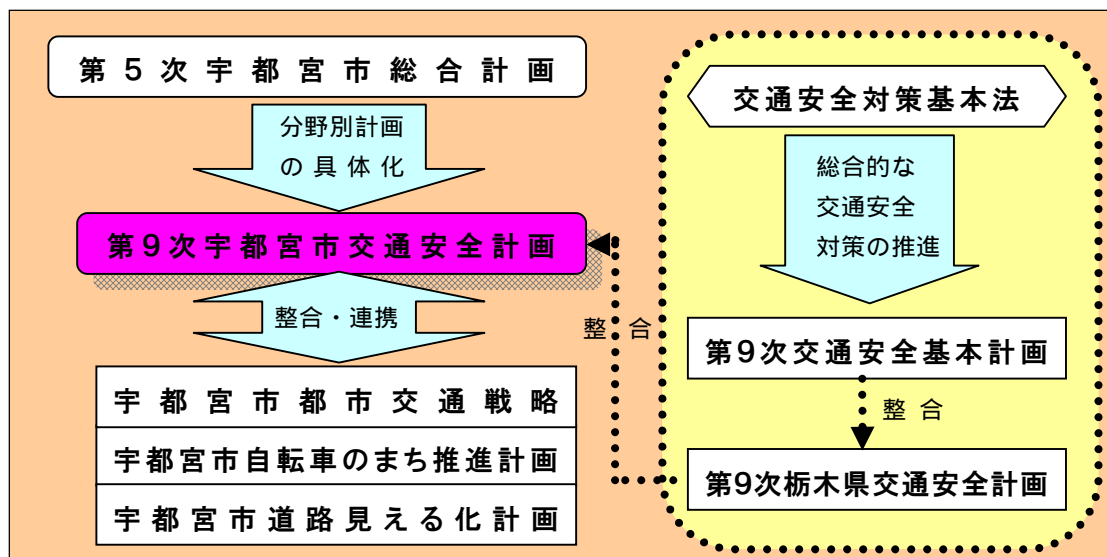
交通安全対策は、「規制」「取締」「教育」「啓発」といった要素からなるものであり、「規制」「取締」は警察、「教育」「啓発」は主に市の役割であることから、本計画では、国・県の計画における施策との整合を図るとともに、本市の交通事故の特徴である高齢者の交通事故が占める割合が増加していることや若年ドライバーの交通事故が依然として多いこと、中学生、高校生及び高齢者の交通事故において自転車の交通事故の割合が高いことなどを踏まえ、究極的には「交通事故のない社会」の実現を目指し、少子高齢社会の進展や免許保有者数の増加など交通を取り巻く環

境の変化に対応し、市民の安全な移動を確保するため、交通安全教育などの「交通安全意識の向上」や交通事故多発地点の安全性の向上などの「道路交通環境の整備」に関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進には、市民が地域の実情に応じ自ら交通安全に関する取り組みに参加し、地域の交通安全を確保するための提案や要望を行うなど、市民の主体的な活動が重要であることから、市民参加、協働の視点に立った交通安全施策を推進していきます。

4 計画の位置付け

本計画は、「交通安全対策基本法（以下「法」という。）」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「第9次栃木県交通安全計画」に基づき策定されたものです。また、本市のまちづくりの指針である「第5次宇都宮市総合計画」の分野別計画に掲げる基本施策である「日常生活の安心感を高める」を実現するための計画です。



第2章 交通の現状と今後の課題

1 交通環境

宇都宮市は、栃木県のほぼ中央、東京から北に約100kmの距離に位置し、東京と東北、太平洋から関東内陸部や日本海を結ぶ主要な交通が交差する要衝にあります。

(1) 主要交通網の状況

道路

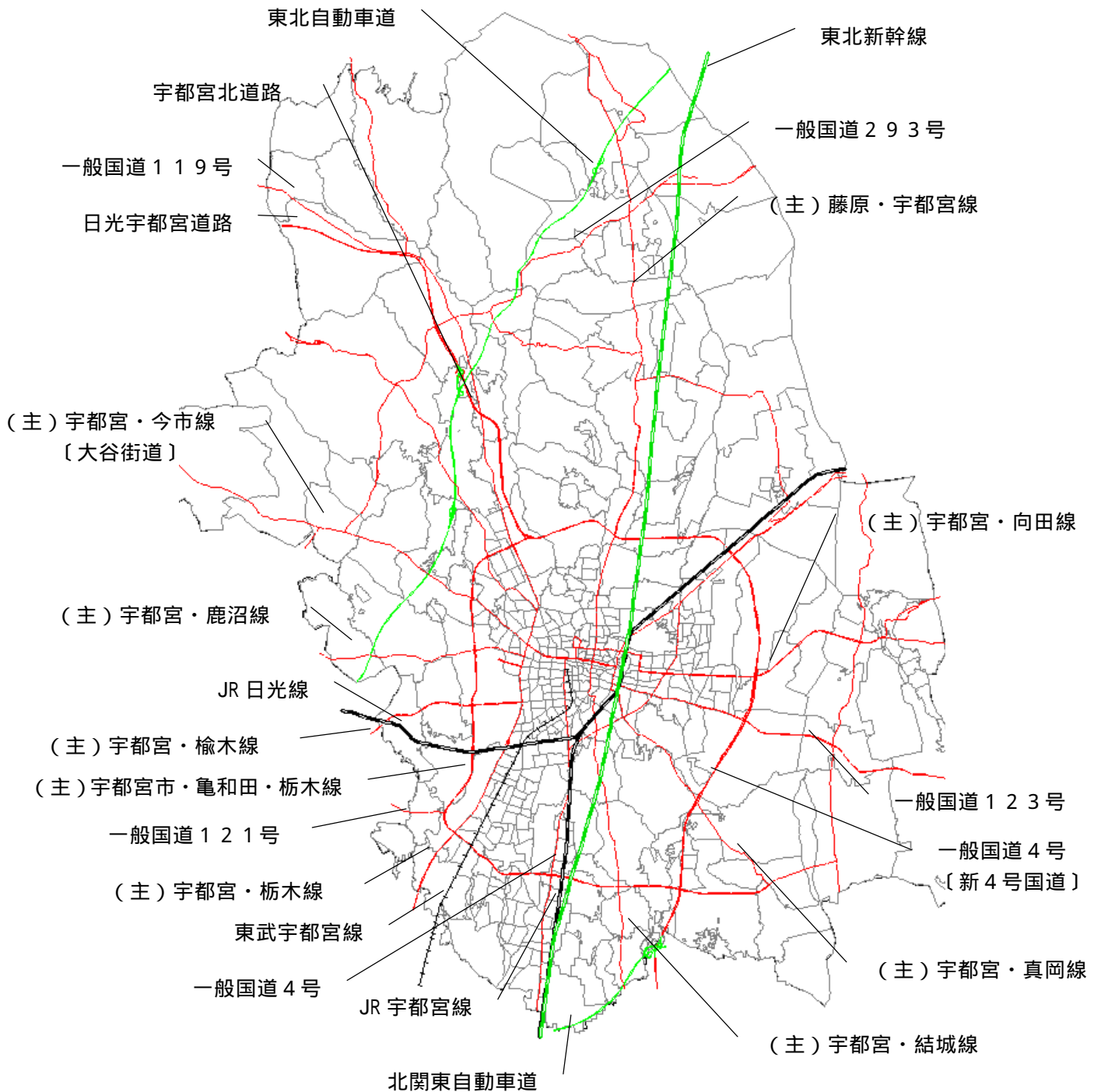
東北自動車道・国道4号・新4号国道の南北方向軸と、国道123号（水戸街道）と鹿沼街道の東西方向軸を基軸として、国道119号（日光街道）、田原街道、白沢街道、鬼怒通り、上三川街道、栃木街道、大谷街道等により、放射線状に構成されています。また、これらの放射線道路を有機的に接続する環状道路については、外環状線と内環状線が既につながっており、都心環状線についても、全環状化に向けて整備が進められています。

さらに、東西には北関東自動車道路と新4号国道が「宇都宮上三川IC」で接続するとともに、宇都宮北道路が開通し広域道路網についても、整備が進められています。

鉄道

市域の南北方向を東北新幹線、JR宇都宮線（東北本線）が貫き、平行して中心市街地まで東武宇都宮線、中心市街地から西方向には、JR日光線が整備されています。

【主要交通網】

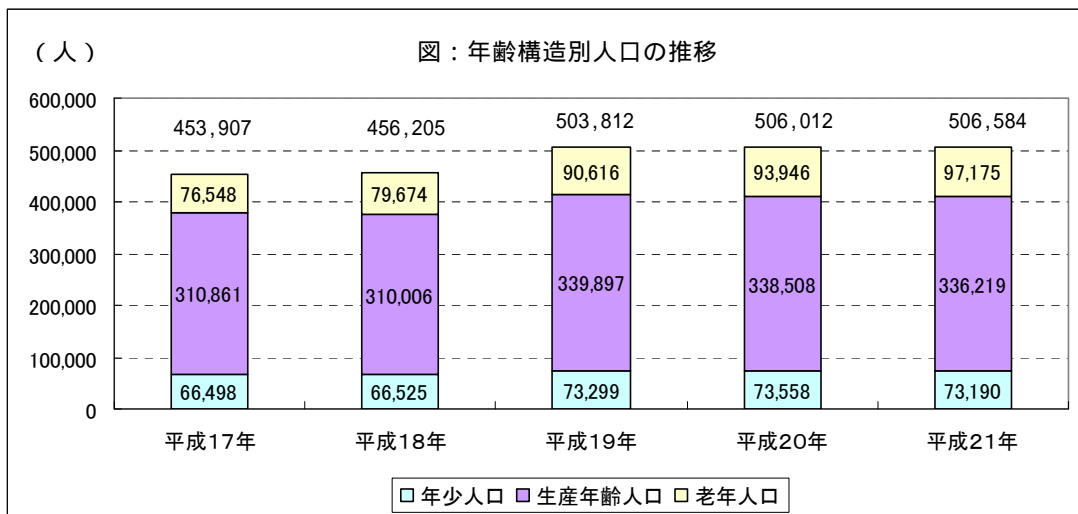


(2) 交通関係統計の推移

平成18年以前は合併前の宇都宮市の数値

人口の推移

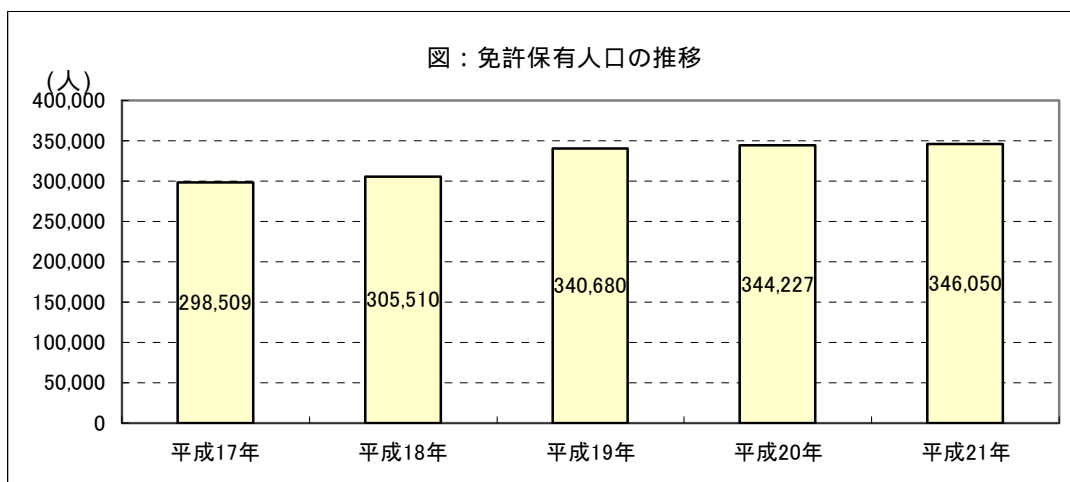
宇都宮市の総人口は、市町合併（平成19年3月31日）により、北関東初の50万都市となり、その後も緩やかな増加傾向にあります。第8次宇都宮市交通安全計画（以下「第8次計画」という。）策定時（平成18年）からは、50,379人増加しており、年齢構造別の人口では「年少人口・生産年齢人口（64歳以下）」が減少し、「老年人口（65歳以上）」が増加しています。



（資料：住民基本台帳）

免許保有人口の推移

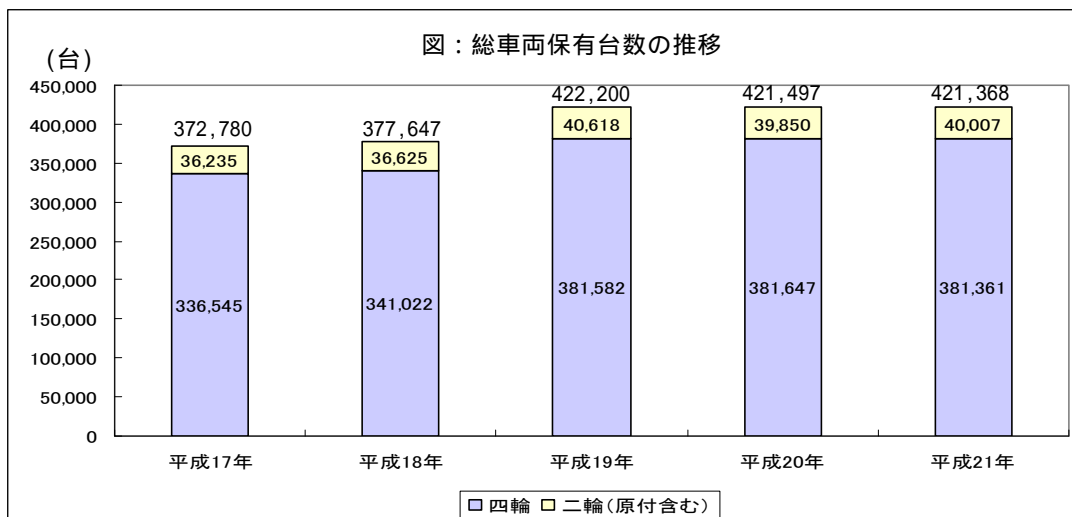
免許保有人口は、年々増加しており第8次計画策定時（平成18年）から40,540人増加しています。



（資料：交通年鑑）

総車両保有台数の推移

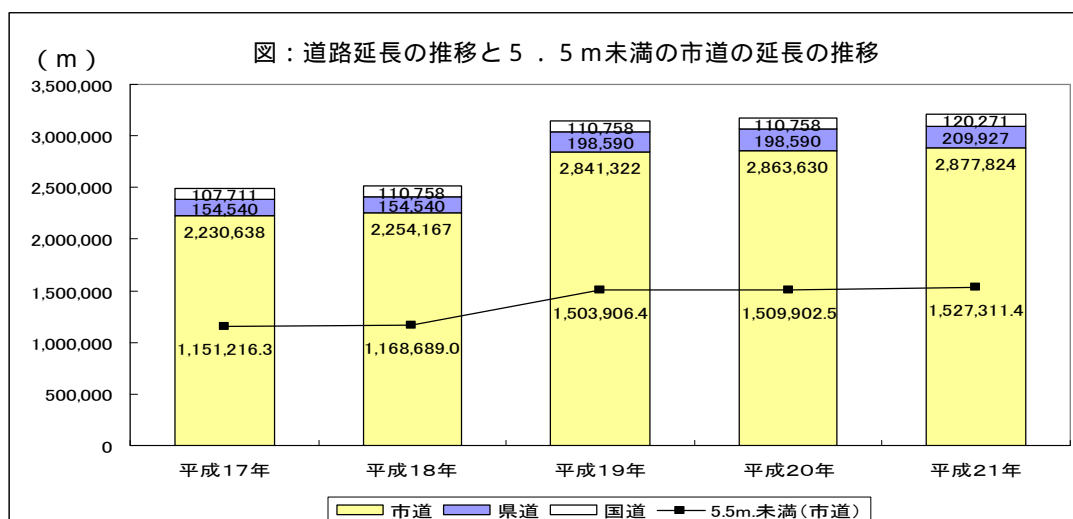
総車両保有台数は、平成19年の市町合併後横ばい状態ですが、第8次計画策定時と比較すると43,721台増加しています。



(資料：宇都宮市の統計)

道路総延長の推移

道路総延長は、年々伸びており、特に市道の占める割合が高く、全道路に占める割合は、約89.7%となっています。市道における道路幅員別の延長距離では、5.5m未満が多く、幅員が狭い道路が53.1%を占めています。



(資料：宇都宮市の統計)

2 交通事故の現状

(1) 全国、栃木県、宇都宮市の交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移

交通事故発生件数及び負傷者数は、全国的に減少傾向にあり全国、栃木県、宇都宮市とも減少傾向となっています。

また、死者数は、全国では平成20年に昭和28年以降の最小値を記録し平成21年においては、それをさらに減少しています。栃木県は平成21年において、昭和32年に次ぐ2番目に少ない数値となっています。宇都宮市については、平成19年に36人まで増加したものの、その後は減少傾向となり、平成21年には平成15年以来の最小値となっています。

【全国】

(単位：件，人)

項目		平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
発生件数	件数	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688
	増減	18,363	46,964	54,410	66,307	29,459
死者数	人数	6,871	6,352	5,744	5,155	4,914
	増減	487	519	608	589	241
負傷者数	人数	1,156,633	1,098,199	1,034,445	945,504	910,115
	増減	26,487	58,434	63,754	88,941	35,389

【栃木県】

(単位：件，人)

項目		平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
発生件数	件数	15,363	15,011	13,693	11,637	10,732
	増減	234	352	1,318	2,056	905
死者数	人数	198	177	149	129	121
	増減	2	21	28	20	8
負傷者数	人数	20,042	19,394	17,618	14,986	13,756
	増減	268	648	1,776	2,632	1,230

【宇都宮市】

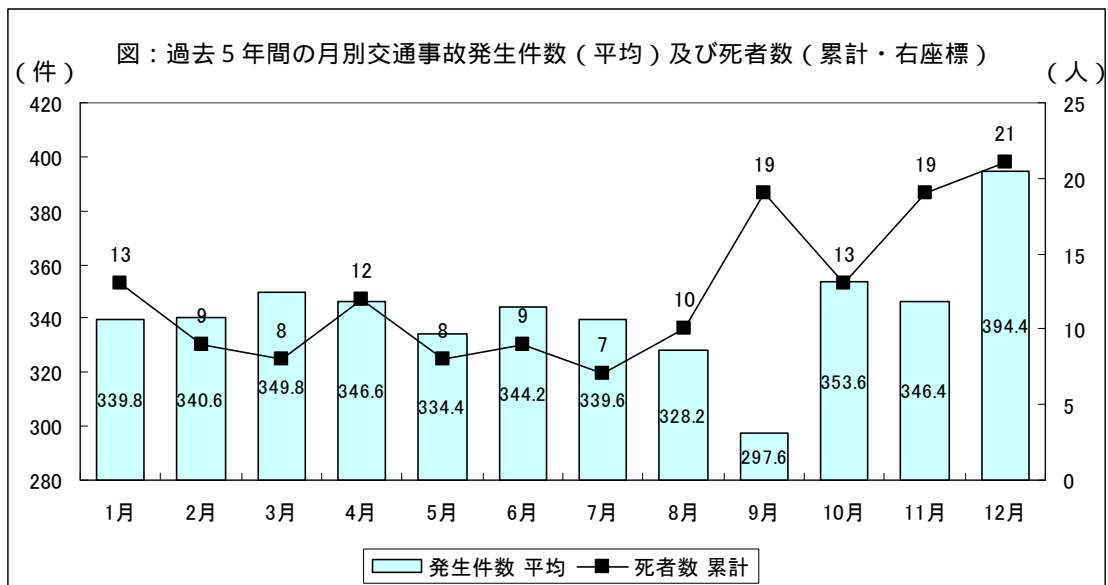
(単位：件，人)

項目		平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
発生件数	件数	4,483	4,510	4,332	3,748	3,503
	増減	195	27	178	584	245
死者数	人数	33	32	36	25	22
	増減	6	1	4	11	3
負傷者数	人数	5,685	5,658	5,461	4,647	4,371
	増減	263	27	197	814	276

(資料：宇都宮市の交通事故)

(2) 月別交通事故発生状況

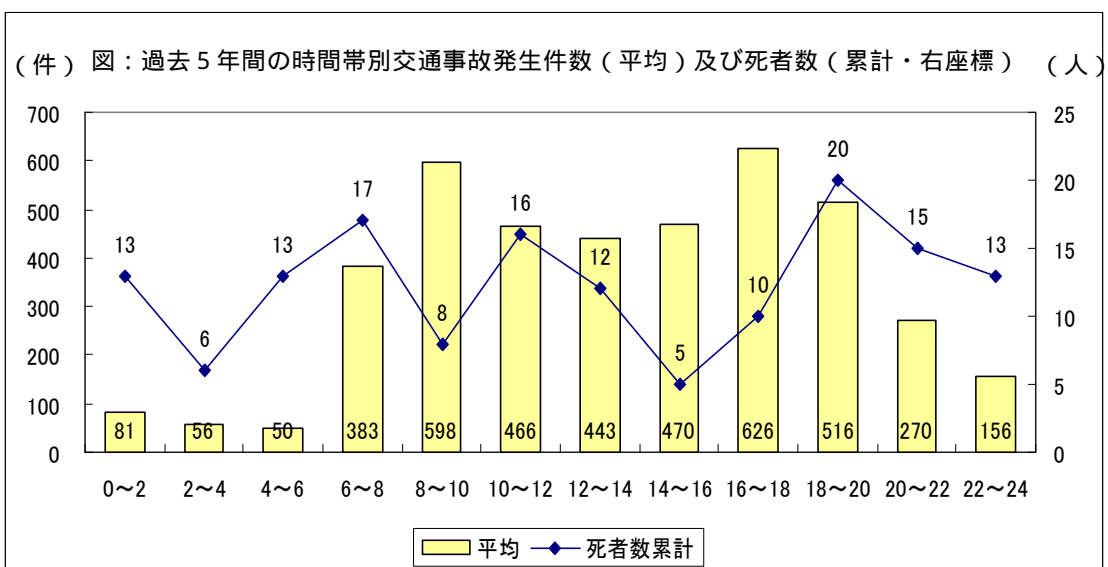
過去5年間(平成17～21年)平均の月別の交通事故発生状況は、発生件数、死者数とも12月が多くなっています。また、交通安全運動実施月(4月、9月、12月)では、9月の発生件数が減少しているものの、年末には死者数が増加する傾向となっています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

(3) 時間帯別交通事故発生状況

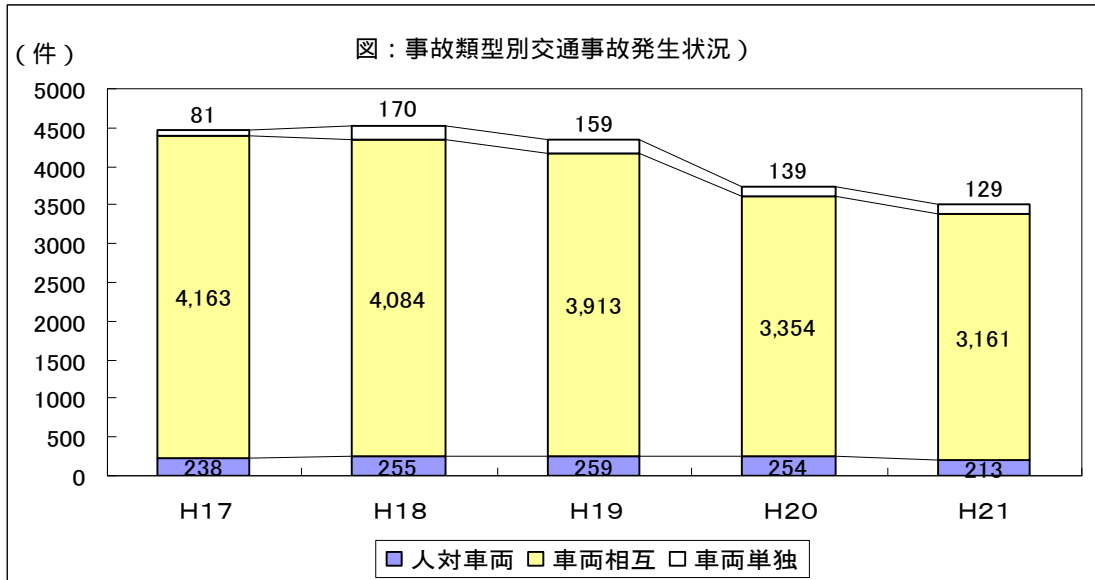
過去5年間平均の時間帯別の交通事故発生件数は、朝夕の通勤・通学及び帰宅の時間帯に多くなっています。死者数も同様ですが、日中(8～18時)よりも夕方から朝方(18～8時)にかけて多い状況となっています。



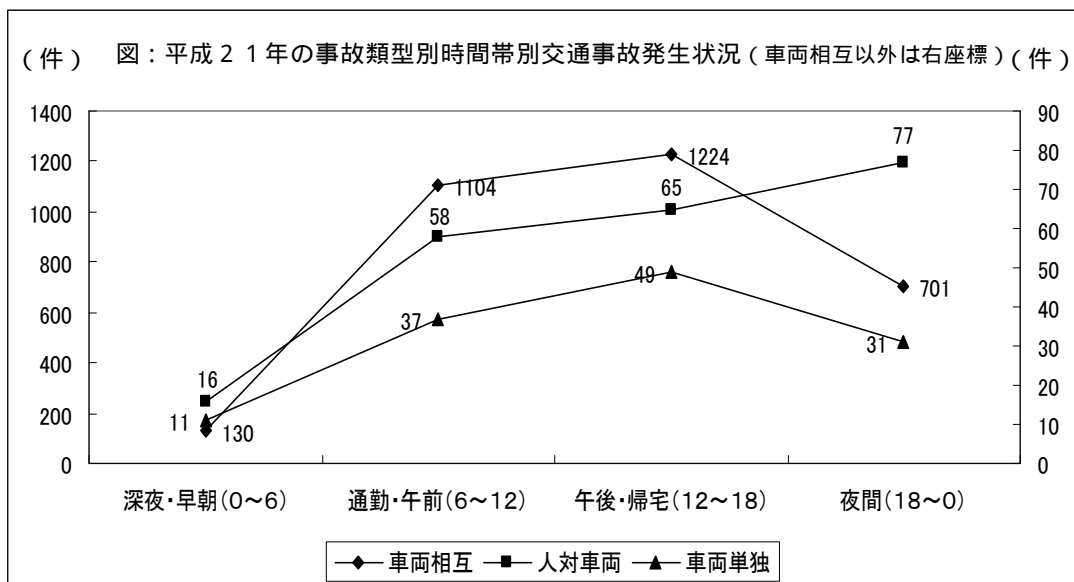
(資料：宇都宮市の交通事故)

(4) 事故類型別交通事故発生状況

事故類型別交通事故発生件数は、「車両相互」が90.2%を占めています。「車両相互」のうち第1当事者が高齢者の事故は増加傾向となっています。また、車両単独については、高齢者の事故が27.5%を占めています。



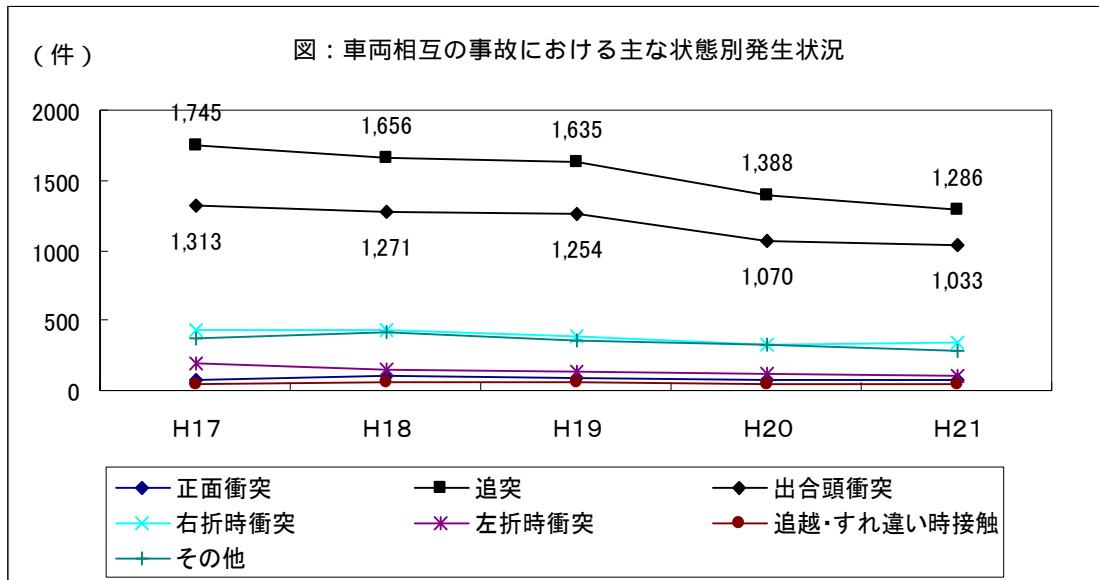
(資料：宇都宮市の交通事故)



(資料：宇都宮市の交通事故)

(5) 車両相互の事故における主な状態別発生状況の推移

車両相互の交通事故（3,161件）のうち「追突」「出合頭衝突」によるものが、2,319件と73.4%を占めています。

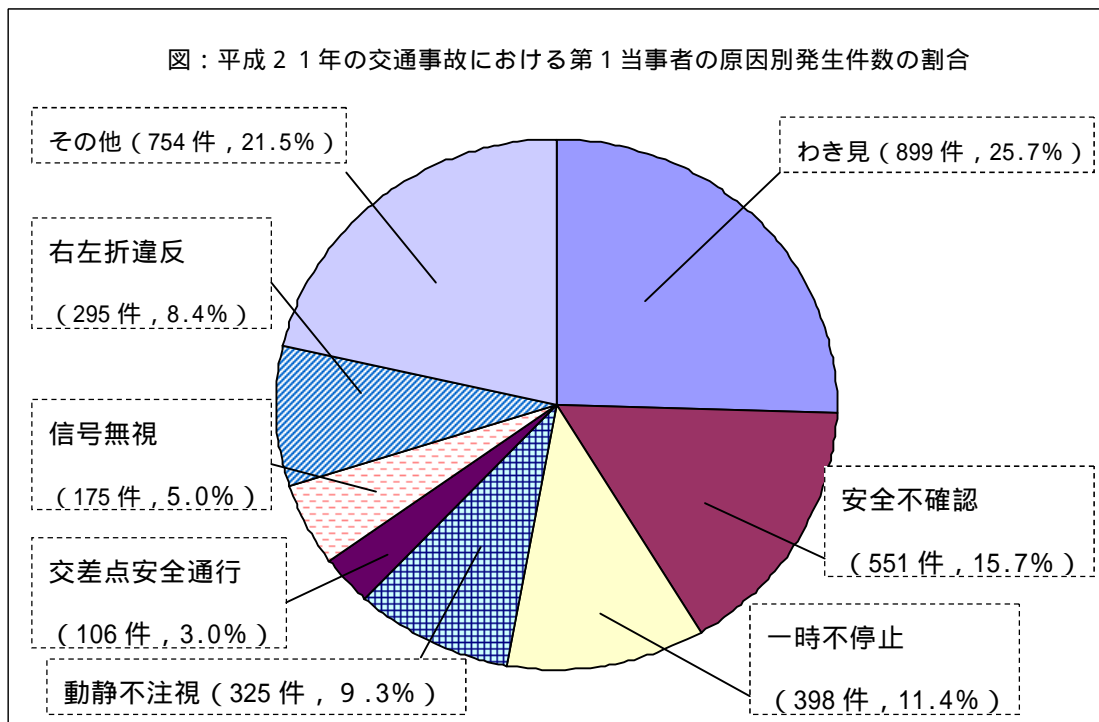


(資料：宇都宮市の交通事故)

(6) 第1当事者の原因別発生件数の割合

(第1当事者：交通事故に関与した者のうち、過失が最も多い者)

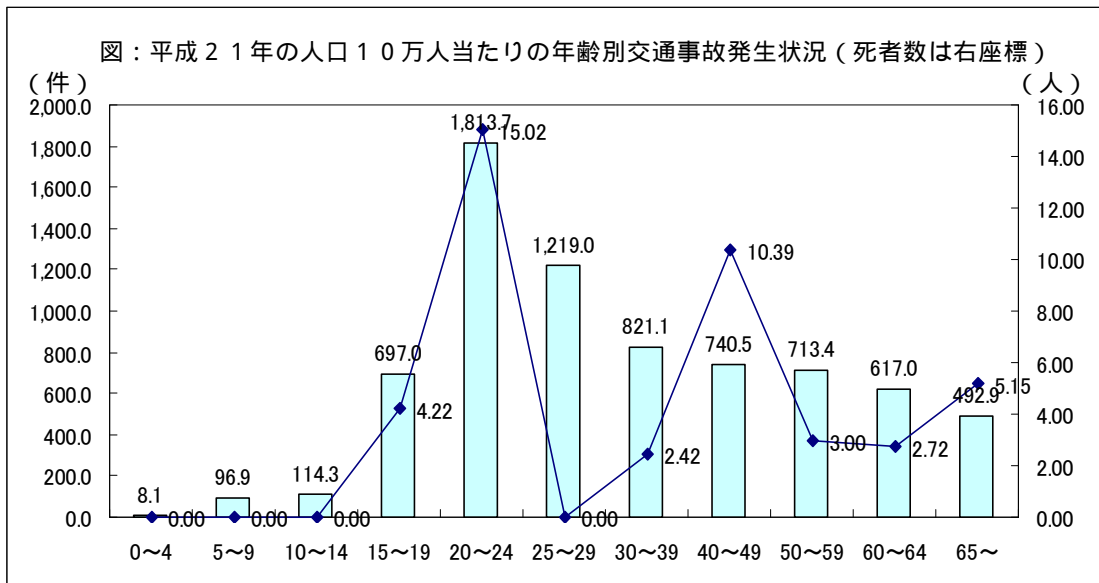
「わき見」「安全不確認」が全交通事故の41.4%を占めています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

(7) 人口当たりの年齢別交通事故発生件数

人口10万人当たりの第1当事者の年齢別発生件数は「20～24歳」が最も多く、高齢の世代になるほど減少傾向となっています。死者数は、「20～24歳」が最も多く、「40歳代」「65歳～」と続いています。事故の発生する確率は20歳代が高く、死者は、40歳代、65歳以上が高い状況にあります。

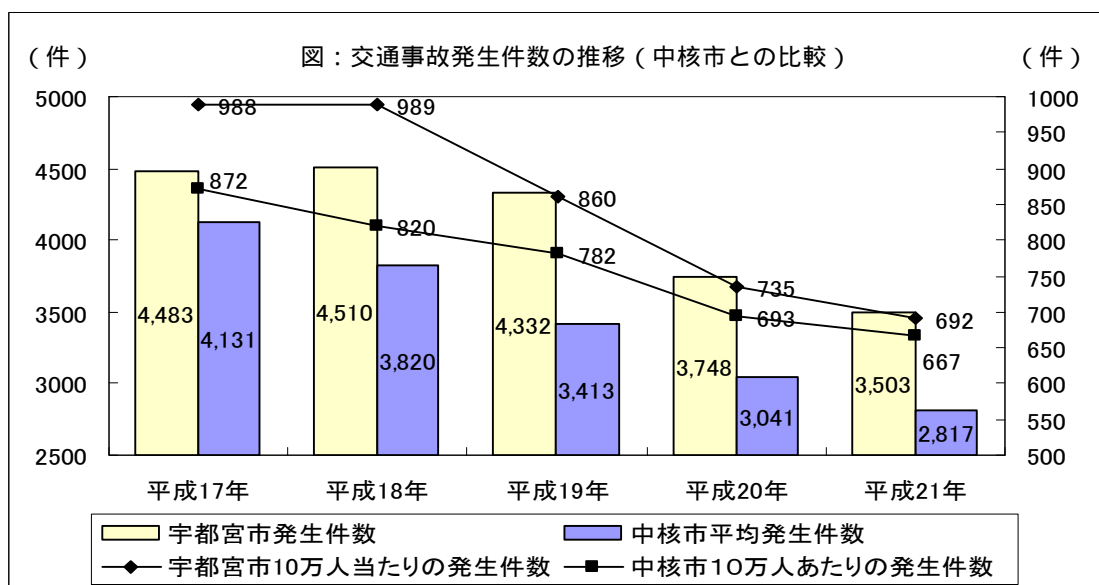


(資料：宇都宮市の交通事故)

(8) 中核市との比較

【発生件数】

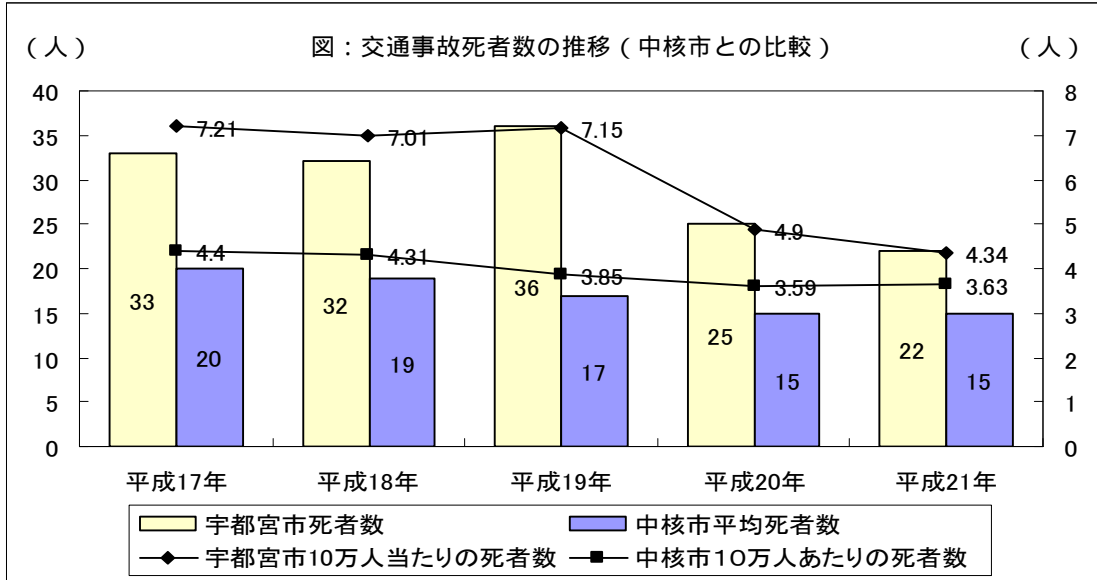
本市の交通事故発生件数、10万人当たりの発生件数は、中核市の平均を上回っており、平成21年は41中核市でワースト15位となっています。



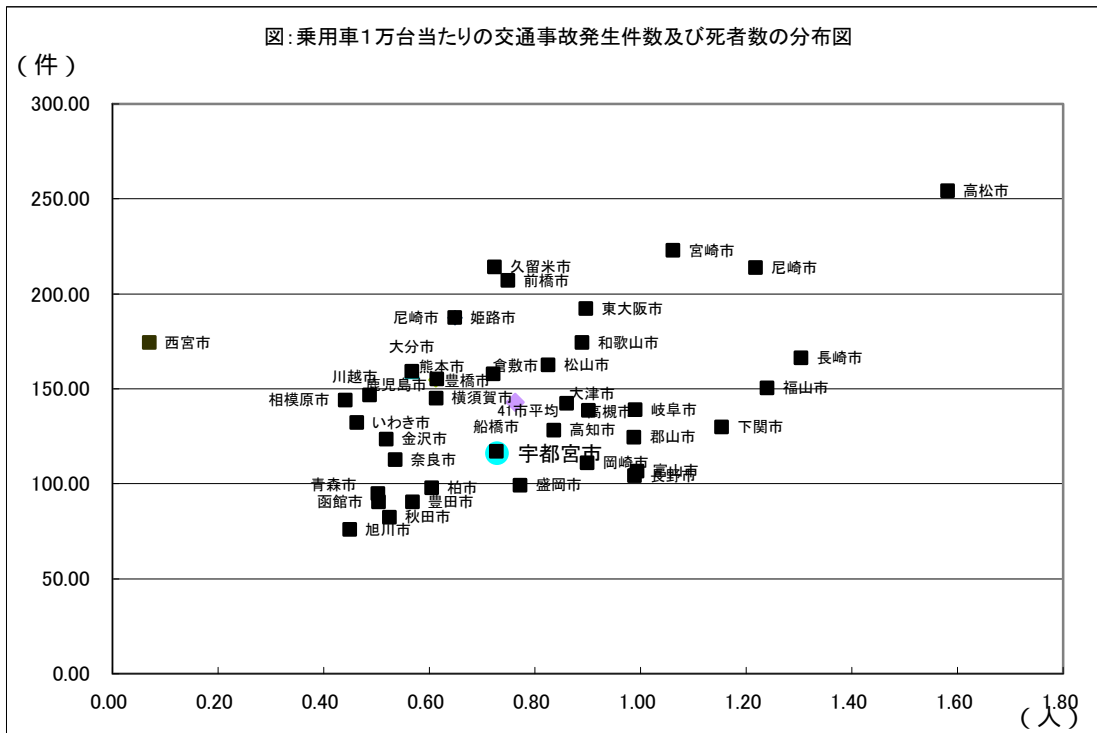
(資料：宇都宮市の交通事故)

【死者数】

本市の交通事故死者数，10万人当たりの死者数とも中核市の平均を上回っています。平成21年の人口10万人当たりの死者数は，41中核市でワースト12位となっています。

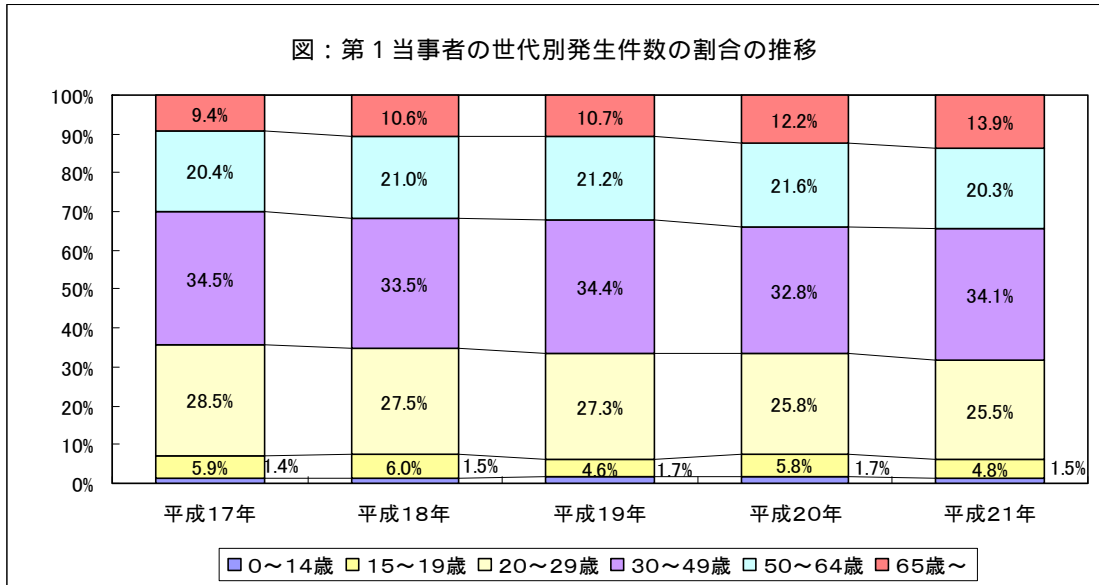


（資料：宇都宮市の交通事故）



(9) 世代別交通事故発生状況

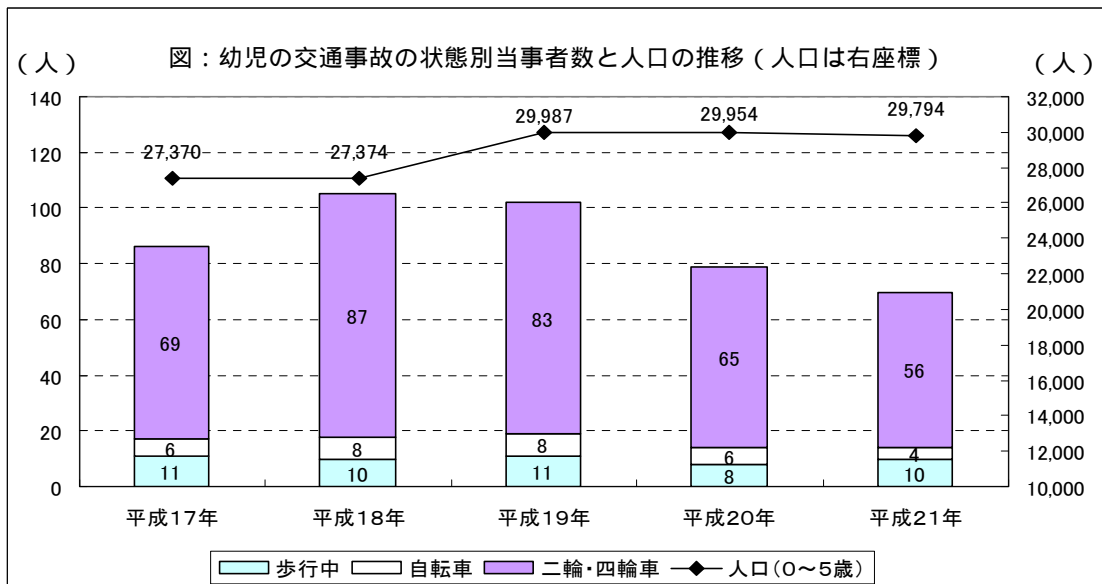
第1当事者の世代別の割合では、高齢者（65歳～）が占める割合が増加傾向となっています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

幼児の交通事故

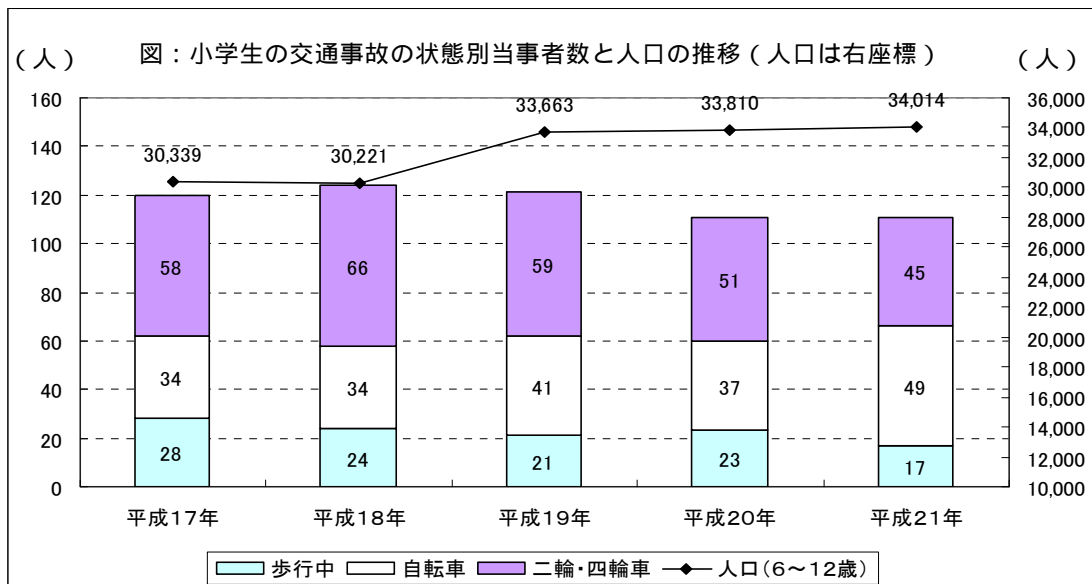
人口は、ほぼ横ばい状態ですが、交通事故当事者数は平成19年から減少傾向となっています。状態別では「二輪・四輪車乗車中」が81.4%占めています。



(資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故)

小学生の交通事故

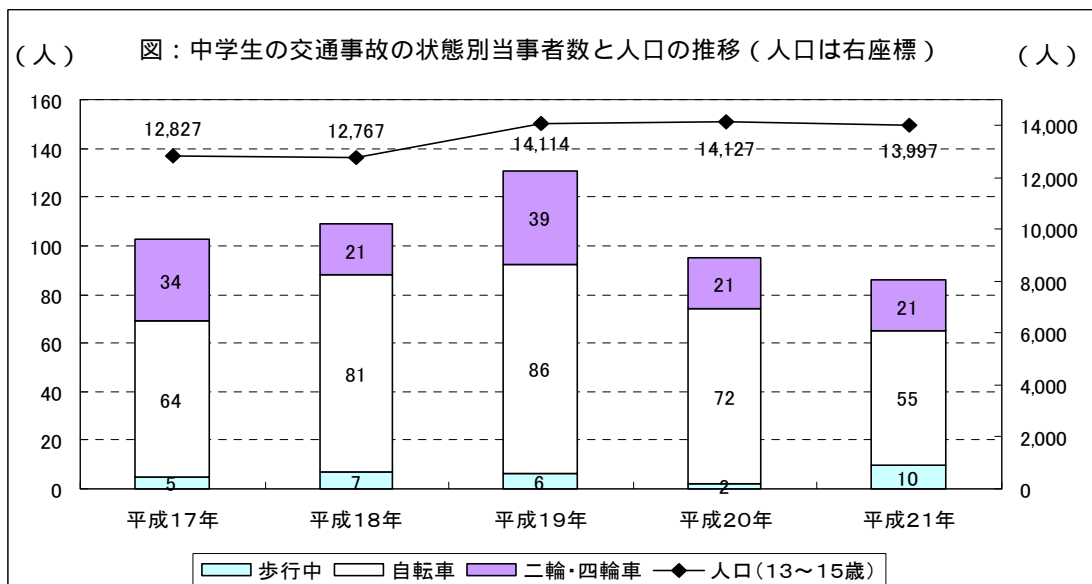
人口は、横ばい状態ですが、当事者数は平成19年より少しずつ減少傾向となっています。状態別では、「自転車乗車中」が増加傾向にあります。



（資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故）

中学生の交通事故

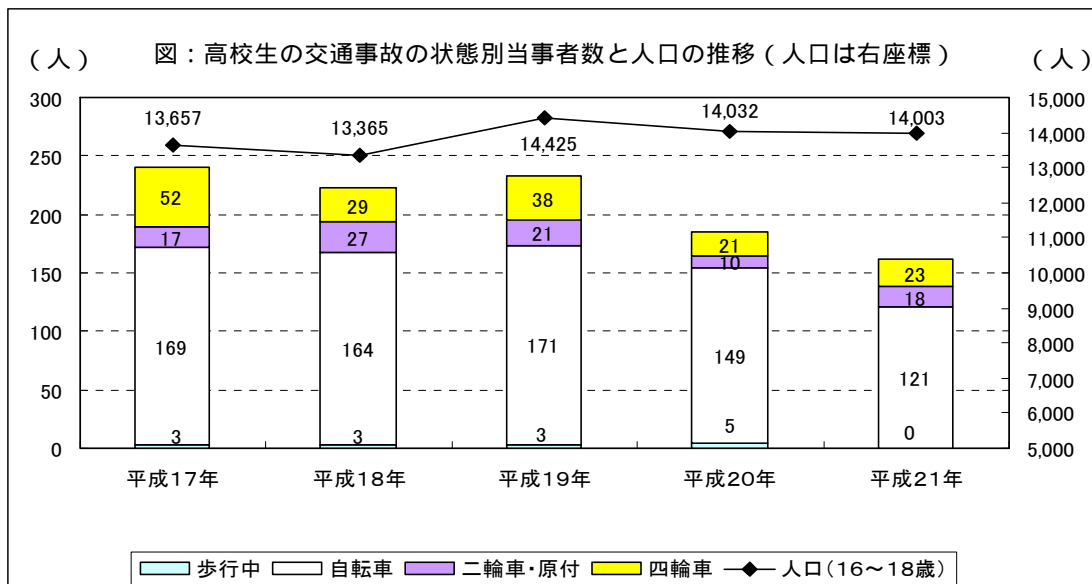
人口は横ばい状態ですが、当事者数は平成20年から減少傾向となっています。状態別では「自転車乗車中」が最も多く68.3%を占めています。



（資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故）

高校生の交通事故

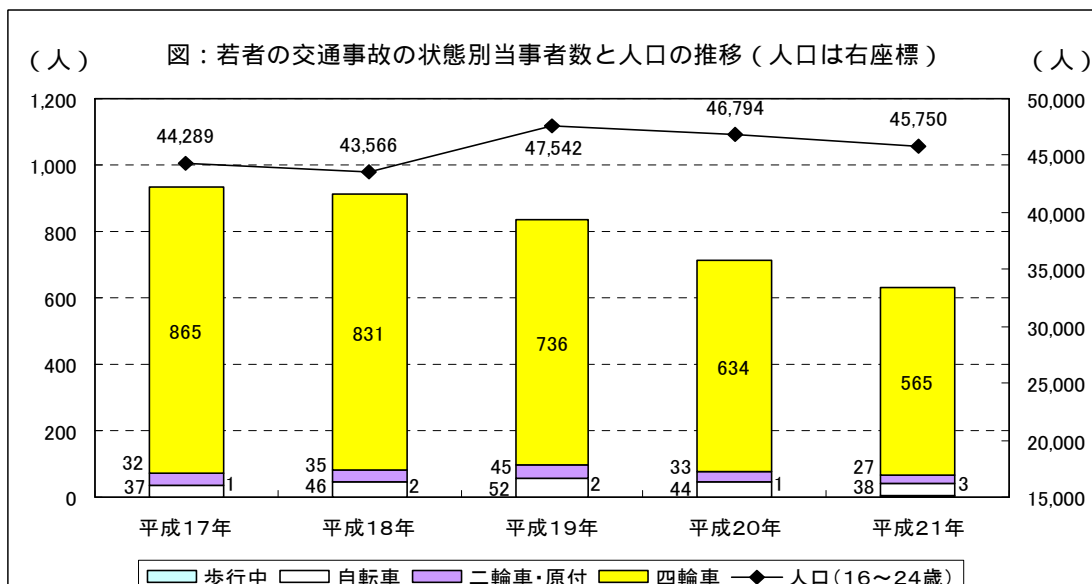
人口は横ばい状態ですが、当事者数は減少しています。状態別では「自転車乗車中」が最も多く74.1%を占めています。



（資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故）

若者（16～24歳）の交通事故

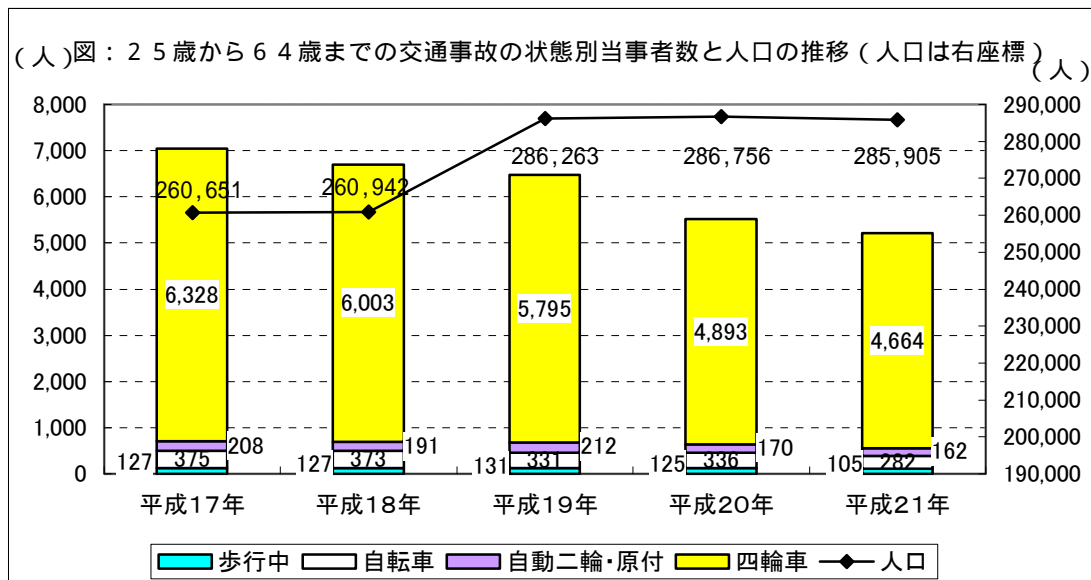
人口，当事者数ともに減少傾向となっています。状態別では「四輪車乗車中」が最も多く90.1%を占めています。



（資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故）

25歳から64歳までの交通事故

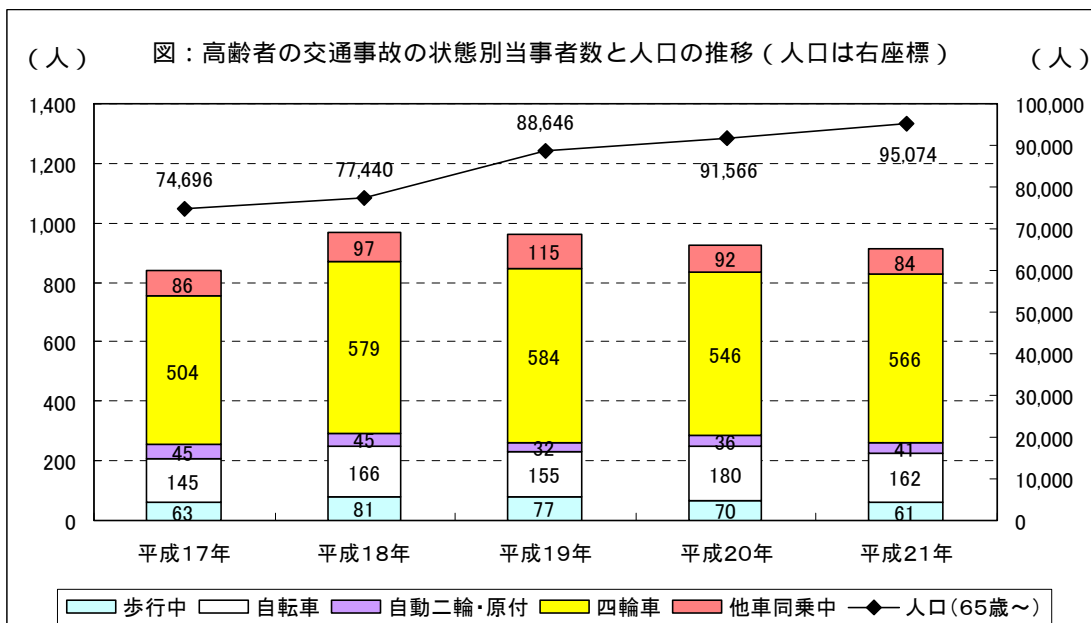
人口は横ばい状態ですが、交通事故当事者数は減少しています。状態別では「四輪車乗車中」が最も多く89.4%を占めています。



(資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故)

高齢者の交通事故

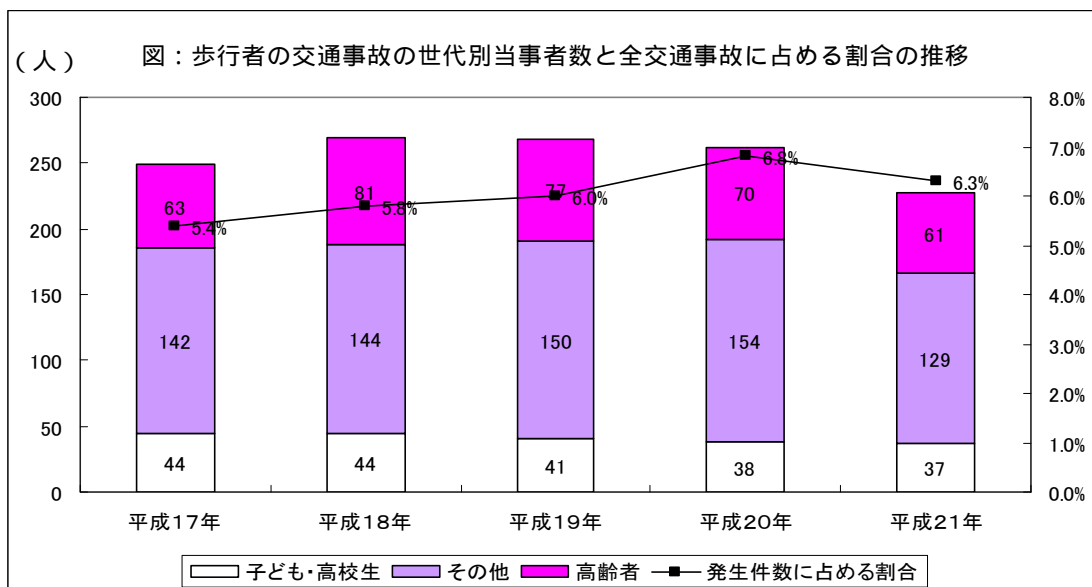
高齢化の進展により人口は年々増加しています。交通事故当事者数は、ほぼ横ばいであり、状態別に見ると「四輪車乗車中」が最も多く60.3%、次に「自転車乗車中」が17.5%を占めています。



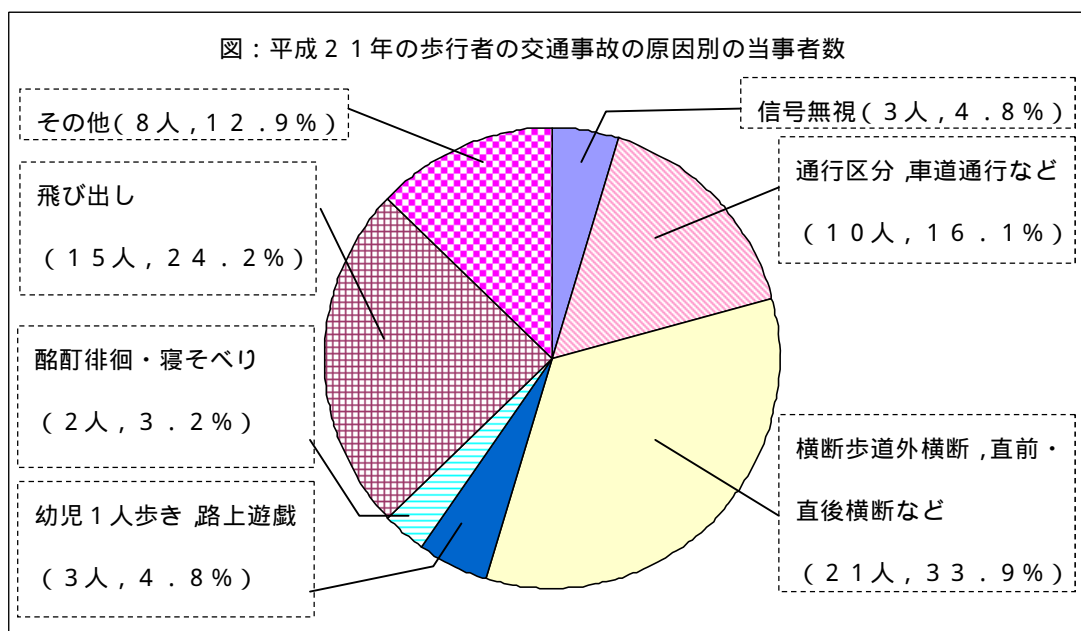
(資料：人口 = 住民基本台帳，交通事故の状態別人数 = 宇都宮市の交通事故)

(10) 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故当事者数は、平成19年から減少傾向となっています。原因別では、「飛び出し」が24.2%、「横断歩道外横断など」が33.9%を占めています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

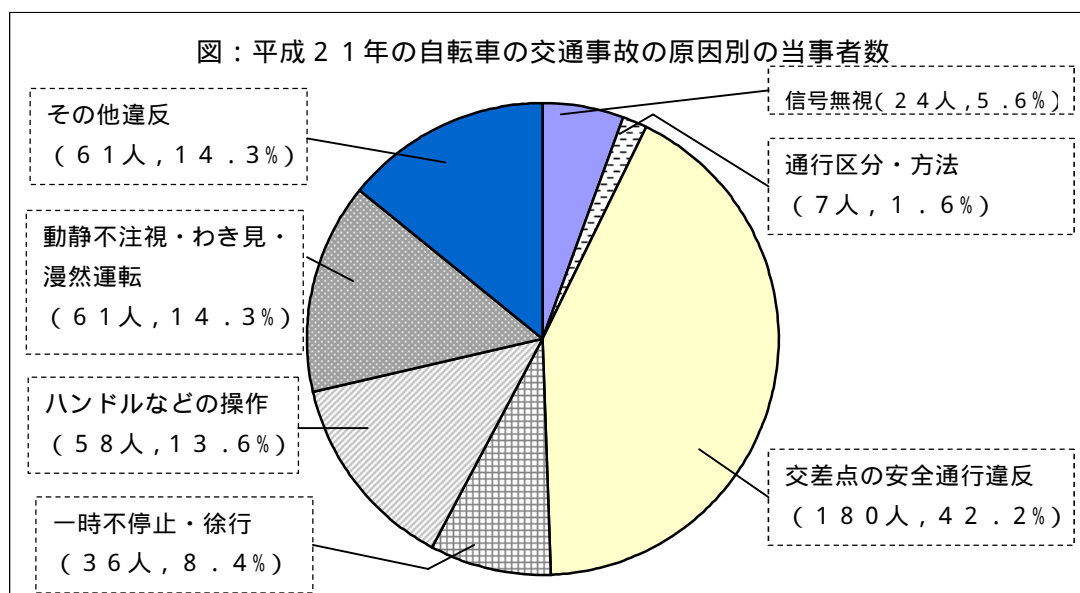
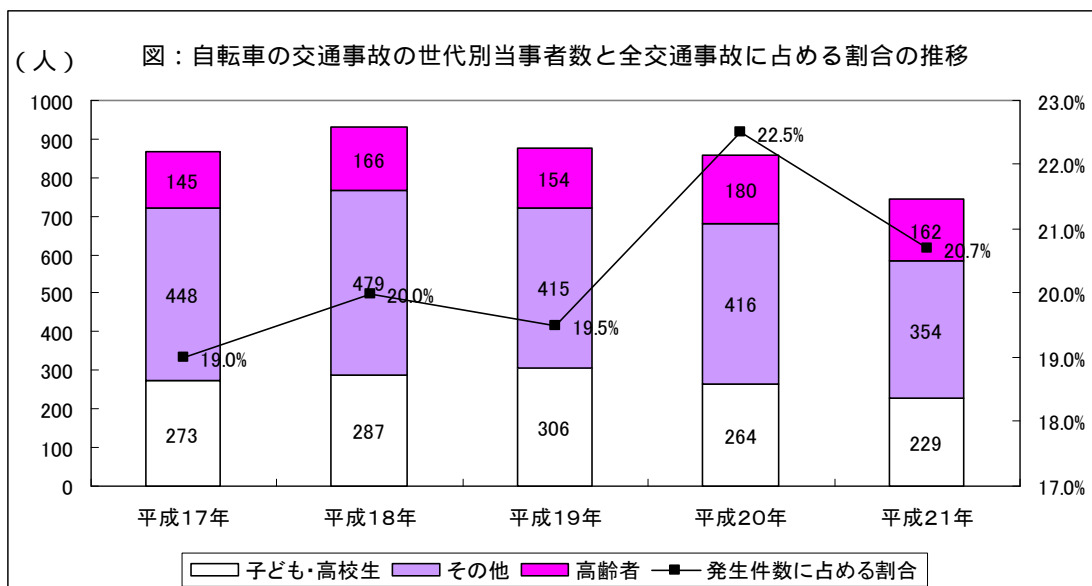


違反なしを除く

(資料：宇都宮市の交通事故)

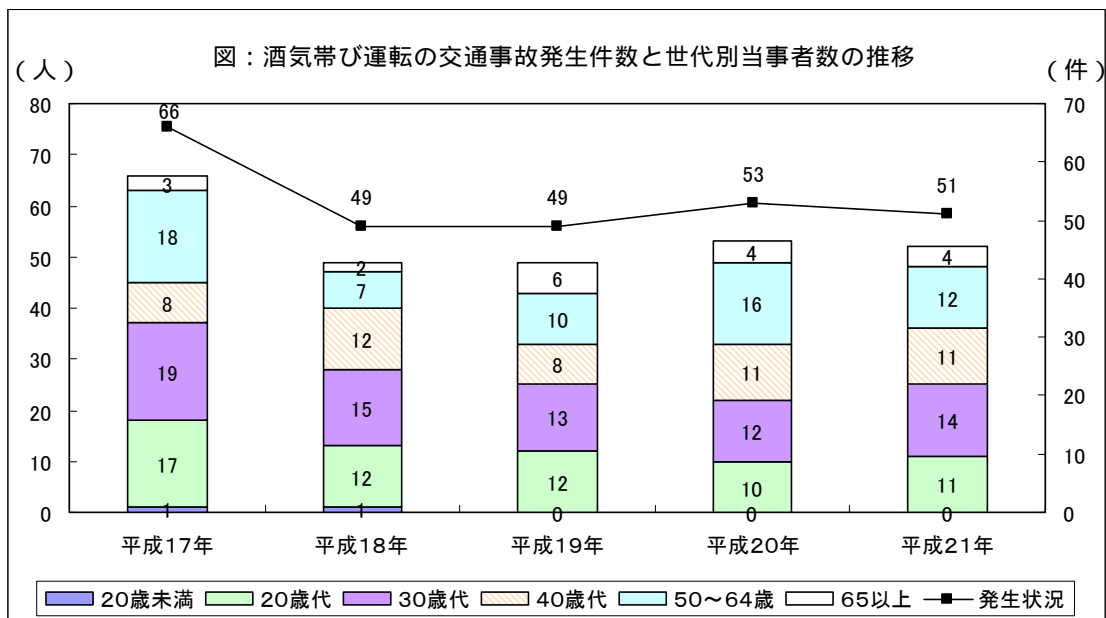
(11) 自転車の交通事故

自転車の交通事故当事者の半数は、「子ども・高校生」と「高齢者」であり，原因別では「交差点の安全通行違反」が42.2%を占めています。



(12) 飲酒運転による交通事故

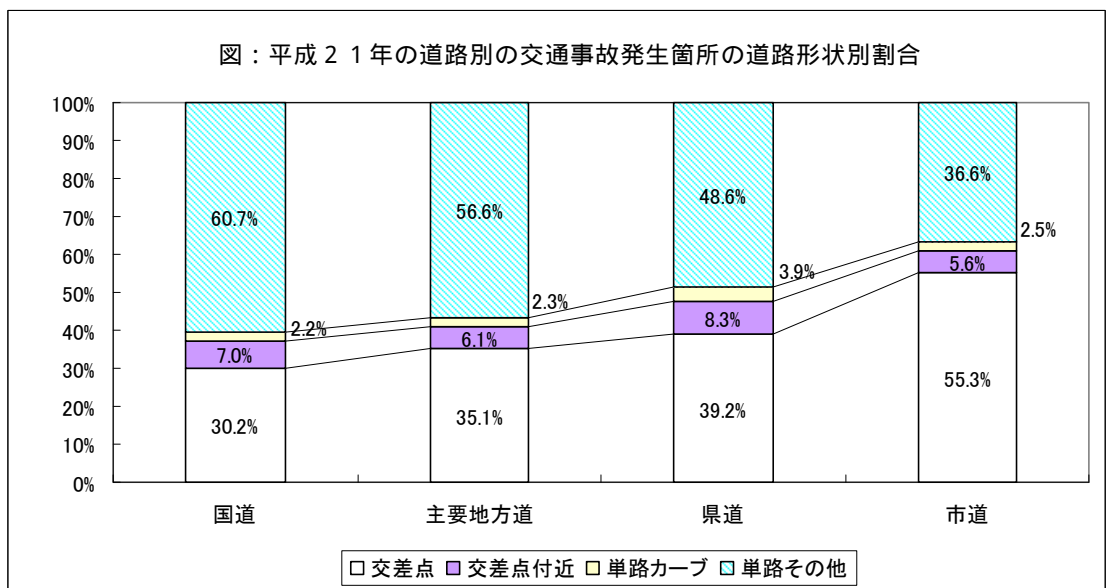
飲酒運転による交通事故の当事者数は、平成18年からほぼ横ばい状態であり、高齢者及び20歳未満を除く世代で92.2%を占めています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

(13) 道路別の交通事故（発生地点）

道路別の交通事故発生箇所の道路形状別の割合は、国道，主要地方道，県道では「単路」が多く，市道では「交差点」が多くを占めています。



(資料：道路事業概要，宇都宮市の交通事故)

【道路別交通事故発生件数と死者数】

(単位：件，人)

道 路 名	発生件数					道路別計	死 者 数					道路別計
	H17	H18	H19	H20	H21		H17	H18	H19	H20	H21	
4号	347	363	341	297	239	1,587	3		2		1	6
新4号	97	99	97	86	66	445		1	1	1	3	6
119号	349	282	309	237	274	1,451	3	2	1	1	7	
121号	130	142	133	112	106	623		2	1	2	5	
123号	175	153	116	111	87	642	3	2		3	10	
293号	20	31	38	28	26	143			1	1	4	
408号	29	26	29	20	22	126		1	2		3	
計	1,147	1,096	1,063	891	820	5,017	9	8	8	8	41	
宇都宮・那須烏山線	61	75	68	67	49	320		1		1	2	
宇都宮・楡木線	60	53	43	39	44	239		1	1	1	3	
宇都宮・栃木線	101	118	99	93	77	488	3	1		1	6	
宇都宮・鹿沼線	55	59	40	40	27	221			1	1	2	
藤原・宇都宮線	48	46	56	39	56	245	1			1	3	
宇都宮・今市線	80	65	69	55	52	321				1	2	
宇都宮・向田線	213	207	167	132	113	832	1	3	1	2	7	
宇都宮・結城線	47	36	40	46	49	218		1	1		2	
宇都宮・茂木線	20	6	3	11	5	45					0	
宇都宮・笠間線	35	50	46	30	42	203			1		1	
宇都宮・真岡線	36	41	37	36	33	183			1		1	
大沢・宇都宮線	43	47	33	31	27	181			1		2	
宇都宮・船生・高德線	5	8	5	7	4	29					1	
宇都宮亀和田栃木線	103	96	112	84	109	504			1		2	
上横倉・下岡本線	2	2	19	12	12	47					0	
氏家・宇都宮線	47	50	44	60	75	276	1				1	
羽生田・鶴田線		2	2	1	3	8					0	
下岡本・上戸祭線	7	13	12	12	19	63					0	
下岡本・上三川線	11	19	25	11	14	80					0	
安塚・雀宮線	14	13	22	8	14	71		1	1		2	
雀宮・真岡線	12	11	6	11	17	57		1			1	
白沢・下小倉線			1	6	4	11					0	
二宮・宇都宮線	19	28	27	22	32	128	1				1	
小来川文挾石那田線				1		1					0	
その他	74	105	80	69	3	331					0	
計	1,093	1,150	1,056	923	880	5,102	7	9	9	8	39	
競輪場通り	66	45	50	47	51	259					0	
いちょう通り	14	15	13	20	11	73					0	
平成通り	11	20	17	20	10	78					0	
その他	1,997	2,008	1,944	1,686	1,559	9,194	17	15	17	8	65	
計	2,088	2,088	2,024	1,773	1,631	9,604	17	15	17	8	65	
その他	155	176	189	161	172	853			2	1	3	
合計	4,483	4,510	4,332	3,748	3,503	20,576	33	32	36	25	148	

(資料：宇都宮市の交通事故)

【道路別実延長(平成21年4月1日現在)】

国 道	県 道	市 道
120,271m	209,972m	2,772,985m

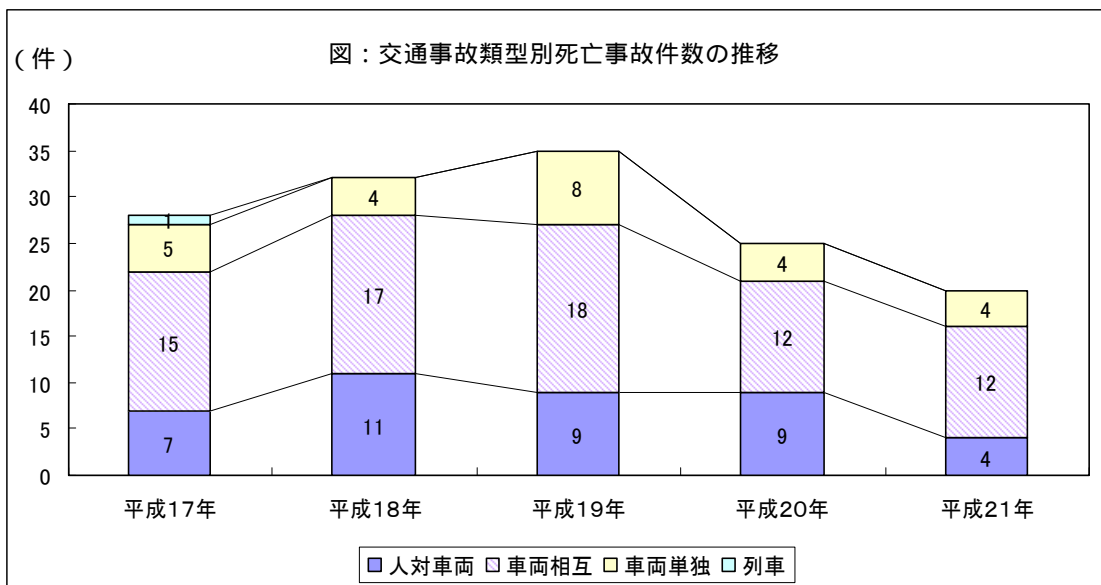
(資料：道路事業概要)

(14) 死亡事故

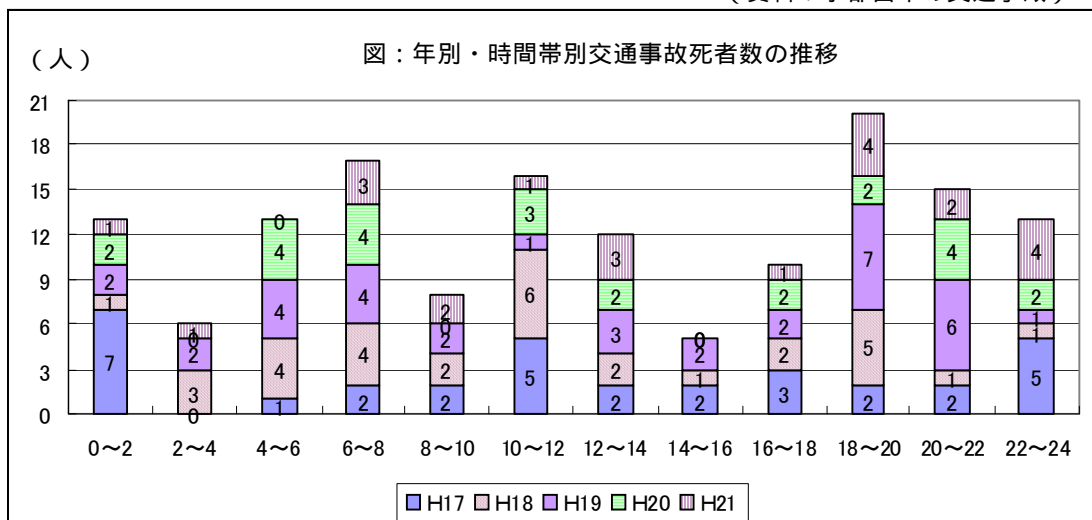
過去5年間の死亡事故の発生した時間帯は18時から20時が13.5%を占めており、月別では9月に19件(12.8%)、11月に19件(12.8%)、12月に21件(14.2%)発生しています。年齢層別では65歳以上の高齢者が多くを占めています。

類型別発生件数では、「車両相互」によるものが多く、人对車両の事故では、「横断歩道」「横断歩道付近・その他横断中」で72.5%を占めており、車両相互の事故では交差点での「出会頭」「右左折」で52.7%を占めています。

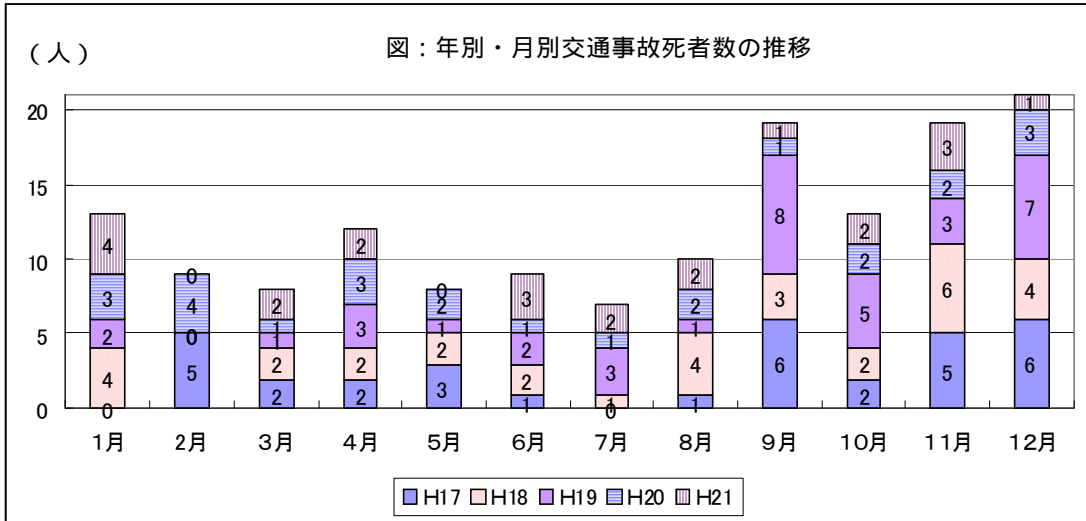
また、車両乗車中の死者のうち61.5%がシートベルト非着用となっています。



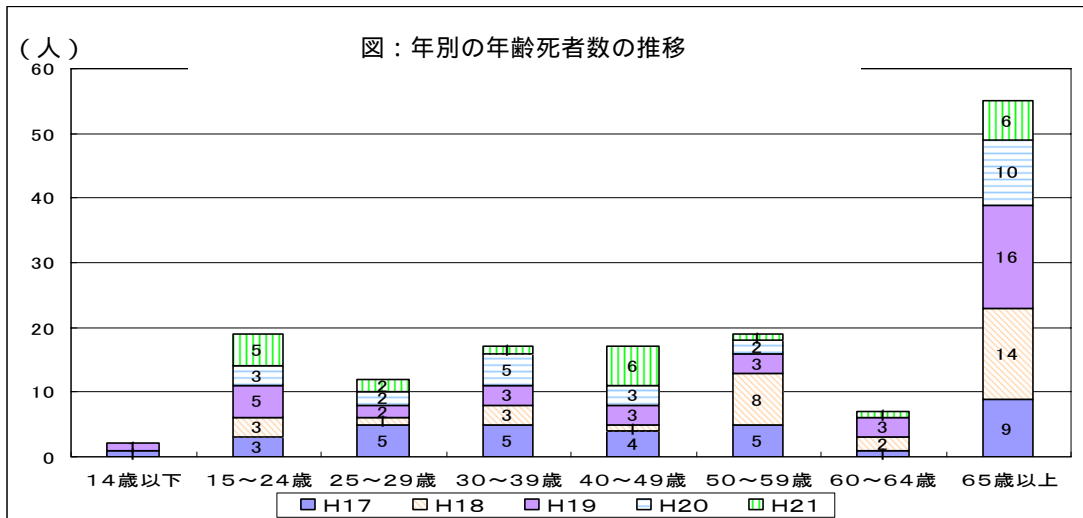
(資料：宇都宮市の交通事故)



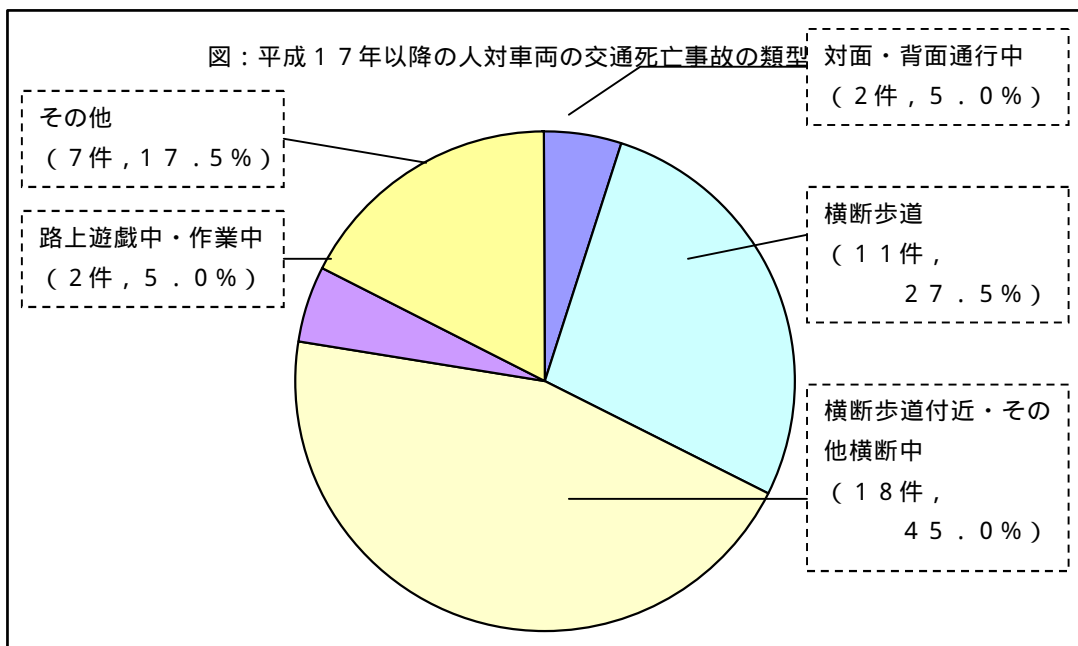
(資料：宇都宮市の交通事故)



(資料：宇都宮市の交通事故)

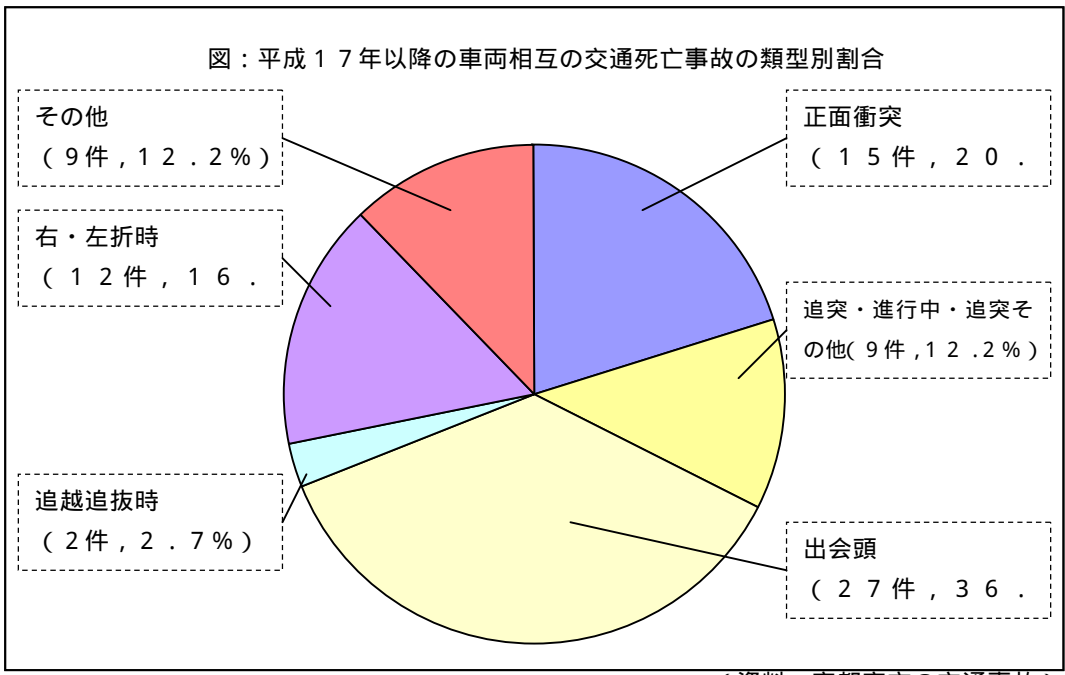


(資料：宇都宮市の交通事故)

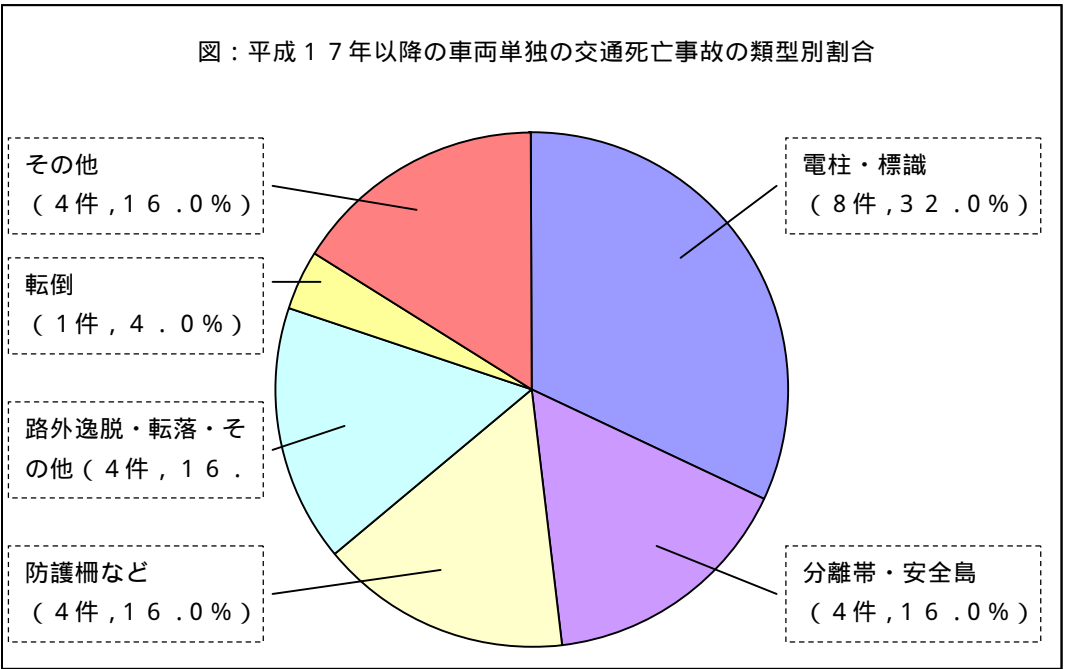


その他：路上停止中，その他

(資料：宇都宮市の交通事故)

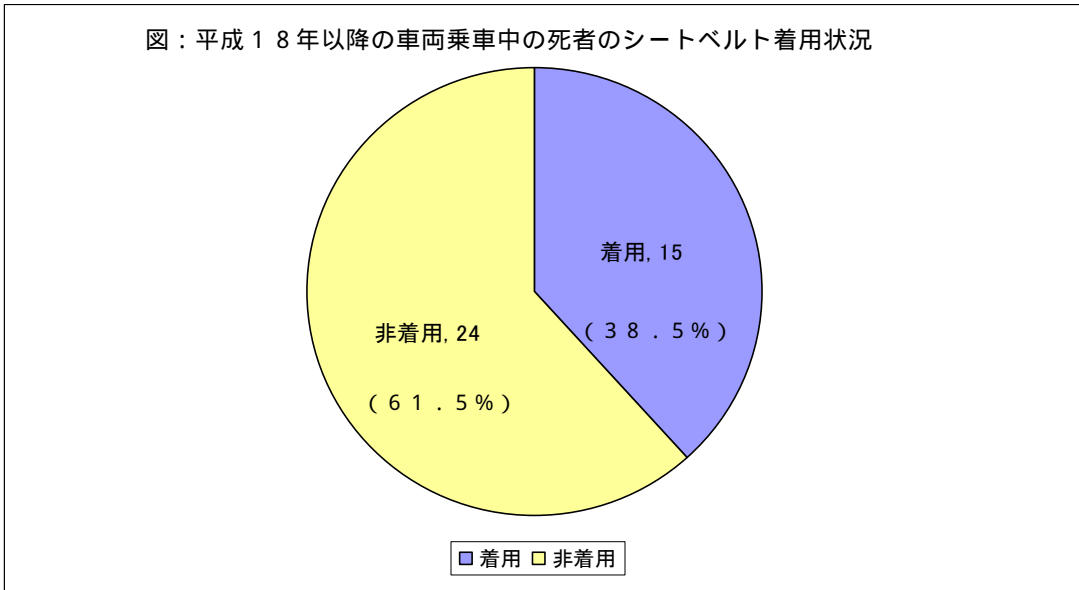


(資料：宇都宮市の交通事故)



その他：家屋，塀，橋梁，橋脚，その他

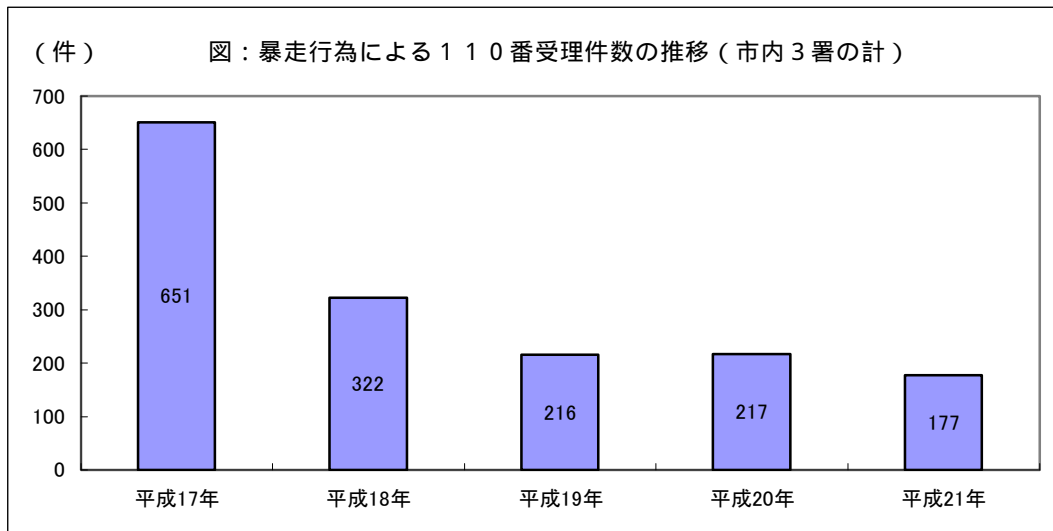
(資料：宇都宮市の交通事故)



(資料：宇都宮市の交通事故)

(15) 暴走行為等による110番受理件数

暴走行為による110番受理件数は、減少しており第8次計画策定時と比較すると145件減少しています。



(資料：県警交通指導課)

3 交通事故の特徴

本市の交通事故は、発生件数、死者数ともに減少傾向にあるものの、高齢者の交通事故の割合が増加しており、人口当たりの交通事故件数では、若者の交通事故が突出して多い状況です。また、中学生や高校生は、自転車乗車中の交通事故が多くを占めています。

交通事故類型別では、「車両相互」が90%を占めており、原因別では「わき見」「安全不確認」といった不注意によるものが、多くを占めています。

道路別では、交通事故の約半数が市道で発生しており、その46%が「交差点」で発生しています。

(1) 年代別

幼児・児童

- ・ 当事者の81.4%が「二輪・四輪乗車中」である。
- ・ 児童は「自転車乗車中」が33.2%と最も多く増加傾向にある。

中学生・高校生

- ・ 中学生の当事者の68.3%、高校生の当事者の74.1%が「自転車乗車中」である。

若者（16～24歳）

- ・ 人口10万人当たりの交通事故の発生率が高く「四輪乗車中」が90.1%を占めている。
- ・ 他の世代と比較して人口10万人当たり死者数が多い。

25歳～64歳までの世代

- ・ 「四輪乗車中」が89.4%を占めている。

高齢者（65歳～）

- ・ 全交通事故に占める高齢者の交通事故の割合が増加している。

(2) 事故類型・状態別

車両相互

- ・ 全交通事故の90.2%を占めている。
- ・ 状態別では「追突・出会頭」が73.4%を占めている。

-
-
- ・ 原因別では「わき見」「安全不確認」が41.4%を占めており不注意によるものが多い。
 - ・ 午後・帰宅の時間帯（12～18時）に多発している。
 - ・ 自転車の交通事故は「子どもから高校生」「高齢者」で50.6%を占めている。
 - ・ 自転車の交通事故の原因別では「交差点の安全通行違反」が42.2%を占めている。また、交通事故当事者の57.3%が何らかの違反をしている。

人対車両

- ・ 夜間（18～0時）に多発している。
- ・ 歩行者の交通事故の原因別では「横断歩道外横断など」が33.9%、「飛び出し」が24.2%を占めている。

車両単独

- ・ 午後・帰宅の時間帯（12～18時）に多発している。
- ・ 当事者の27.5%が高齢者である。

(3) 道路別

国道・主要地方道・県道

- ・ 「単路（カーブを除く）」で60.7%（国道）、56.6%（主要地方道）、48.6%（県道）を占めている。
- ・ 発生件数は減少しているが、死者数は横ばい状態で推移している。

市道

- ・ 発生件数、死者数とも減少しているが、全交通事故の46.6%を占めている。
- ・ 「交差点」が55.3%を占めている。

(4) 死亡事故

- ・ 死者数は減少傾向となっている。
- ・ 「車両相互」の交通事故による死者が全体の50.0%を占めている。
- ・ 「人対車両」の交通事故の45.0%が無理な横断によるものである。
- ・ 車両乗車中の死者の61.5%がシートベルト非着用である。

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

本市の交通事故の90.2%は、「車両相互（自転車を含む車同士の事故）」が占めており、その内、41.4%が「わき見」「安全不確認」といった不注意によるものです。歩行者の交通事故の原因では、「横断歩道外横断など」が33.9%、「飛び出し」が24.2%を占めており、無理な横断によるものが半数以上を占めています。自転車の交通事故では、「交差点の安全運転違反」が42.2%を占めており、交通事故当事者の57.3%が何らかの違反をしています。このような交通事故では、交通安全意識の向上が十分でないことで、交通ルールの遵守が図られなかったことが要因として考えられます。

また、少子高齢社会の進展により高齢者の交通事故の割合が増加しています。高齢者の交通事故では、運転免許証の交付を受けたことがない等の理由により、交通ルールの理解が十分でないことや、加齢による身体機能の低下により、視野が狭くなることや動体視力の低下、反射的な動作や判断の速さ、正確さに問題が生ずるといった要因が考えられます。

こうした、交通事故を防止するためには、交通社会の一員として市民一人ひとりが交通ルールを遵守しマナーを実践していくとともに、自動車と比較して弱い立場にある自転車や歩行者、高齢者や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ことが重要であるため、世代や状態に応じた「交通安全教育」や「交通安全運動」「広報啓発活動」等による交通安全意識の向上を図る必要があります。

(2) 地域住民と連携した道路交通環境の整備

本市の交通事故は、国道と県道で48.5%、市道で46.6%発生しています。道路延長は、市道が約2,773kmと国道の約2.3倍、県道の約1.3倍となっており、膨大な延長の市道において優先的かつ効果的に交通安全対策を実施していく必要があります。

このため、地域住民と交通管理者、道路管理者が交通危険箇所等に関する情報を共有し、科学的なデータや地域の顕在化したニーズに基づき、市民の生活に密着した道路において、地域住民と連携し道路交通環境の整備を図る必要があります。

また、子どもや高齢者、障がい者が安心して移動することができるようバリアフリー化や歩行者・自転車の通行空間の確保を推進していく必要があります。

(3) 地域における道路交通秩序維持

暴走行為による110番受理件数や飲酒運転による交通事故は、地域住民による根絶気運の醸成により減少が図られています。また、市民の身近な交通手段として利用されている自転車については、自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの実践が問題となっています。こうした交通ルール違反の阻止やそれらに伴う交通事故の防止は、地域住民の自主的かつ主体的な交通安全活動が効果的かつ重要であるという認識のもと、暴走族対策や飲酒運転根絶対策、身近な交通手段である自転車の安全利用に関する地域活動を促進するため、地域の交通安全気運の醸成を図り、地域と一体となった取組を実施していく必要があります。

(4) 関係機関、団体との連携の強化

交通事故の防止のためには、地域住民や交通安全団体、警察、消防、学校など関係する各主体が、それぞれの取組みを充実強化していくとともに、それらが有機的に連携・協力していくことが必要です。

第3章 交通安全計画における目標

1 目標

「交通事故のない社会」の実現のため、交通安全に関する施策を継続的に実施し、本計画の計画期間である平成27年までに目指す客観的な指標として、国や県における交通安全計画の目標との関連や経年的な変化や検証・評価、わかりやすさの視点を踏まえ、「交通安全」の度合いを測ることが可能な『交通事故発生件数』『交通事故死者数』『交通事故負傷者数』を設定します。

(1) 交通事故発生件数

目標値：1,800件以下(平成27年)

近年、本市の交通事故発生件数は減少しており、現計画の目標(=発生件数の減少目標「増加基調に歯止めをかけ、減少傾向に転じさせる」)を達成しました。これは、国、県の施策や現計画に基づく取組による成果が大きいといえます。

現計画における減少率(年平均7.3%)では、平成27年の推計値は2,082件となります。本計画では、地域住民や交通安全関係団体、国、県、警察とより一層の連携を図り、「交通事故のない社会」を実現するため、交通事故発生件数を『1,800件以下』にすることを目指します。

(2) 交通事故死者数

目標値：14人以下(平成27年)

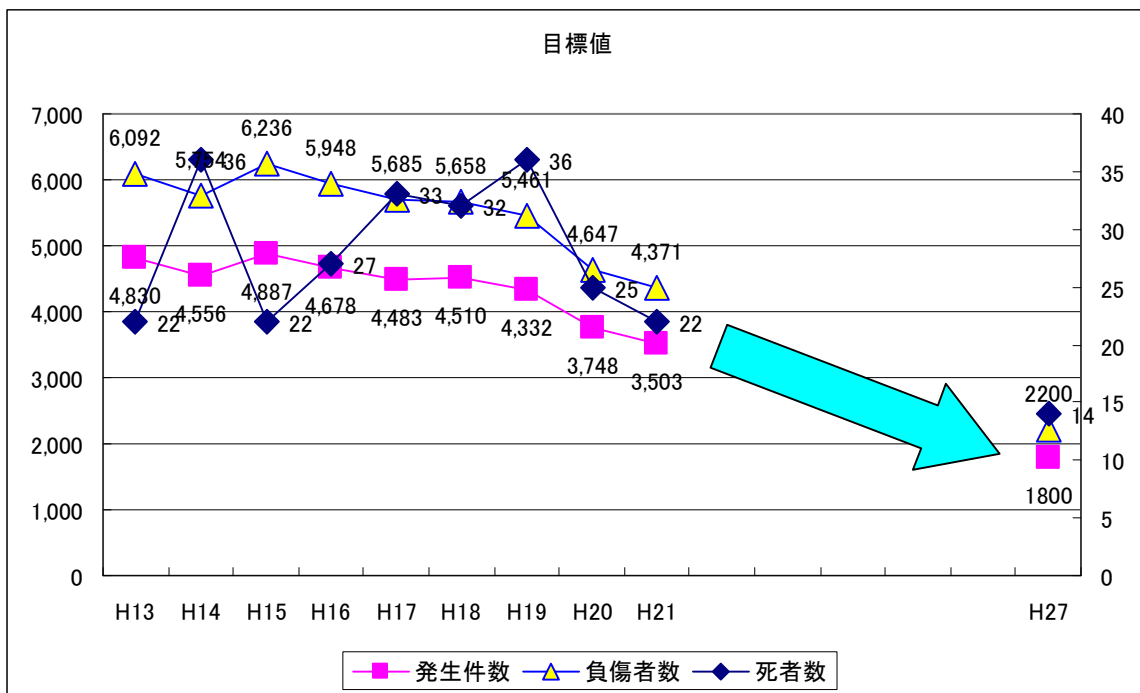
交通事故死者数については、全国的に減少しているなかで、本市では平成21年の22人が最小値であり現計画の目標(=発生件数の減少目標「20人以下」)を達成していません。

交通事故死者数は、過去5年間において22人から36人の間で推移しており、交通事故発生件数に占める割合の平均は0.75%です。交通事故死の要因となる発生件数を抑制することで死者数の減少が図られると考えられるため、発生件数に占める割合から算出し、交通事故死者数を『14人以下』にすることを目指します。

(3) 交通事故負傷者数

目標値：2,200人以下(平成27年)

交通事故負傷者数は、交通事故発生件数の減少と併せて減少傾向となっています。死者数と同様に要因となる発生件数を抑制することで減少が図られると考えられるため、発生件数に占める割合から算出し、交通事故負傷者数を『2,200人以下』にすることを目指します。



2 目標達成のための方向性

(1) 重点施策の設定

本計画の目標達成のため、現状の交通事故において多くを占めている「交通事故当事者の世代」や「状態別の交通事故」を減少させるための取組を次の視点に基づき『重点施策』として設定します。

高齢者の交通事故防止

高齢者が増加するなかで、高齢者の関係する交通事故の割合が増加しており、高齢者が交通事故を起こさないようにするための対策を実施していくことが重要です。

高齢ドライバーについては、加齢による身体機能の低下が運転に及ぼす影響を理解させるための交通安全教育を実施していく必要があります。

歩行者及び自転車利用者的高齢者については、交通事故防止のために必要な知識を学び実践させるような交通安全教育を実施していく必要があります。

若年ドライバーの交通事故防止

本市の交通事故の人口10万人当たりの発生件数及び死者数は、20～29歳の若年ドライバーによる交通事故が突出して高い状況にあることから、免許証を取得する世代からの効果的な対策を実施していく必要があります。

自転車の交通事故防止

自転車の交通事故は、全体の20%を占めており、そのうち子どもから高校生、高齢者が半数を占めています。特に中学生の交通事故の68.3%、高校生の交通事故の74.1%が自転車の事故であり、車両としての交通ルールを理解させ、効果的な交通安全教育を実施していく必要があります。

市民の生活に密着した道路の交通安全対策

交通事故は、国・県道と市道で約半数ずつ発生しており、交通事故の減少を図るためには、市民の生活に密着した道路（市道）において、交通事故データに基づく効果的な交通安全対策を実施していく必要があります。

第4章 交通安全施策の推進

施策の体系

国及び県の計画と整合を図るとともに、本市の交通事故の特徴を踏まえ、「高齢者の交通事故防止」「若年ドライバーの交通事故防止」「自転車の交通事故防止」「市民の生活に密着した道路の安全対策」を重視し、高齢者や高校生、中学生に対する交通安全教育や交通事故多発地点の安全対策、自転車や歩行者の通行空間の確保などを重点施策として位置付けています。

施策の柱		基本施策	重点施策	個別施策			
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			
			◎	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			
				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			
		(2) 自転車利用者への交通安全教育の推進	◎	障がい者に対する交通安全教育			
				中学校、高校での自転車の安全利用に関する取組の促進			
				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			
		(3) 交通安全運動の推進		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			
(4) 広報啓発活動の推進		春、秋、年末の交通安全運動と高齢者交通事故防止運動の推進					
		交通安全活動への参加促進					
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			
				交通事故の調査研究の推進			
		(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			
				道路使用及び占用の適正化			
				放置自転車対策の推進			
		(3) 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進		駐輪場の整備			
				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			
			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
							交通安全推進協議会などの活動促進
(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		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					
4	救助救急対策の推進	(1) 救助救急体制の充実		救急救命士の養成・配置			
		(2) 応急手当の普及啓発活動の推進		応急手当講習の実施			
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		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			

1 市民一人ひとりの交通安全意識の向上

【成果指標】

市民の交通安全意識が向上することで、交通ルールが遵守され相手に思いやりのある運転など交通マナーが実践されることから、アンケート調査を実施し、『良い』『少し良い』と感じる市民の割合を増加させます。

(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

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するために、交通社会に参加する全ての人に対して、交通安全に関する思想および知識を普及し、交通安全に対する態度を身に付けさせ、これを習慣化させるための各種教育活動であり、交通ルールや交通マナーを認識し交通事故を起こさない意識を育て、また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりを育み、交通社会の一員としての責任を自覚させるうえで重要なものです。

このような交通安全教育は、「社会生活に必要な意識、行動を育む」ことにもつながり、交通ルールや交通マナー、安全確認等の方法を習得し実践することで、交通事故の未然防止と交通安全意識の向上に大きな効果が期待できることから、学校や地域活動の場、福祉活動の場、インターネットの活用などを図り、子どもから高齢者まで、それぞれのライフステージに合わせた生涯にわたる交通安全教育を推進します。

高齢者に対する交通安全教育（拡充）

高齢者に対する交通安全教室の開催

歩行者や自転車利用者には、運転免許の交付を受けたことが無いなどの理由により交通ルールに関する理解が十分でないことがあるため、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安全に道路を通行できるよう、老人クラブ等で交通安全教室を開催します。

ドライバーには、警察や交通安全協会と連携し交通安全教育車マロニエ号などを活用するなど、加齢による視野や反射神経など身体機能の低下が運転に及ぼす影響を理解し、自己の状態を再確認できるような教室を開催します。

それらの交通安全教室において自らの運転に不安を抱える方に対し、運転免許証の自主返納を促進します。

交通安全教育車マロニエ号

栃木県交通安全協会の運転適正検査システムやドライブシミュレーション、視聴覚機器を備え付けた交通安全教育用の車両。

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を対象に、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を提供し、高齢者の交通安全意識の向上を図ります。

世代間交流交通安全教室の開催

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し、交通安全意識の高揚を図るための交通安全教室を開催します。

中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教室の開催

交通事故の再現など、交通安全に関する意識を向上させ持続することができるスケアードストレイト方式を用いるなど、関係機関・団体等と連携し、学校の教育活動全体を通じて実施している交通安全教室の充実を図り、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させ、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ことを目的として開催します。

学校での交通安全教育の実施

市内全ての中学校において、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。

スケアード・ストレイト【scared straight】

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。

高校生に対する交通安全教育（拡充）

高校生に対する交通安全教室の開催

運転免許を取得する世代の交通安全教育として、交通社会の一員として責任を持って行動することができる健全な社会人を育成し、将来免許を取得し若年ドライバーとなった場合においても、交通安全に関する意識を高く持続することができるスケアードストレイト方式等による交通安全教室を開催します。

高校生の交通事故現場診断の開催

運転免許を取得する世代である高校生が、実際の交通事故発生現場の診断を行い交通事故防止対策を検討することで、交通ルールを遵守することの重要性や交通事故が身近なものであることを理解し、交通安全に関する意識の向上を図るため、「高校生の交通問題を考える会」等と連携し開催します。

幼児・保護者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ために必要な基本的な技能と知識を習得させることを目的として、幼稚園、保育園等で開催します。

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、家庭において適切な指導が重要であることから、保護者への交通安全教育を実施します。

児童・保護者に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教室の開催

歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識と能力を高めることを目的として開催します。

保護者に対する交通安全教育の実施

児童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、家庭において適切な指導が重要であることから、保護者への交通安全教育を実施します。

学校での交通安全教育の実施

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。

市交通指導員等による交通安全指導の実施

登校時における交通安全指導を継続して実施し、児童の交通事故防止の徹底を図ります。

学校、地域、関係団体が連携協力し、交通危険箇所での街頭指導を実施し、交通事故の防止を図ります。

成人に対する交通安全教育（拡充）

大学等での交通安全教室の開催

交通事故のうち若年ドライバーの交通事故は、他の世代と比較して人口10万人当たりの交通事故発生件数、死者数が多いことから、「わき見」や「安全不確認」などの不注意による交通事故の防止やシートベルト着用の徹底を図るほか、運転者としての責任を自覚し、他の人々に対する思いやりをもった運転者を育成することを目的として、大学等において開催していくとともに、関係団体等と連携し職域での交通安全教室の開催を促進します。

インターネット等を活用した交通安全教育の推進

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等を掲示し、誰もが交通安全教育を受けられる環境を整備します。

障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対する交通安全教育の実施

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの状況や程度に応じた内容による交通安全教育を実施します。

障がい者を介護する者に対する交通安全教育の実施

障がい者が外出する際の安全を確保するため、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。

(2) 自転車利用者への交通安全教育の推進

自転車は、自動車と衝突した場合は被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となり得るものです。本市の自転車の交通事故は、全体の約20%を占めており、自転車の安全な利用を確保するためには自転車利用者が「車両」としての交通ルールやマナーを十分に理解することが重要であることから、自転車利用者への交通安全教育を推進します。

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）

中学生、高校生の交通事故当事者において、自転車の交通事故が多くを占めていることや通学等で自転車を利用する機会が増加することなどから、これまで学校において実施している交通安全教室の充実を図るため交通ルールやマナーに関する教材を提供するとともに、自転車の交通ルール等の理解を深めるためのプロスポーツチームを活用した自転車教室等の効果的な対策を検討し、学校の交通安全教室での導入を促進します。

子ども自転車免許の推進〔新規掲載〕

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推進します。

成人に対する自転車の交通安全教育の推進（新規）

自転車利用者に自転車の交通ルールやマナーを分かりやすく解説したリーフレット等を配布し、交通ルールやマナーの理解促進を図ります。また、市ホームページなどを活用し、自転車利用者が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を整備します。

高齢者を対象とした自転車教室の開催

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「四輪乗車中」に次いで高いことから、警察と連携し自転車の安全な利用のため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）を交付する自転車教室を開催します。

自転車乗用時のヘルメット着用の促進（拡充）

自転車乗用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、幼児、児童については、法令により保護者等に対して幼児、児童の自転車乗用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ことを周知するとともに、ヘルメット着用の重要性を理解させるため、交通安全教室開催時や保育園や学校等を通じて着用の促進を図ります。

その他の自転車利用者については、自転車乗用時のヘルメット着用の有効性を交通安全教室開催時や、パンフレットの配布、街頭活動など様々な手法により周知啓発し着用を促進します。

(3) 交通安全運動の推進

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向上を図ります。

春、秋、年末の交通安全運動と高齢者交通事故防止運動の推進

春、秋の全国一斉の交通安全運動や県下一斉に行われる年末の交通安全運動、県が新たにに取り組む高齢者交通事故防止運動を推進します。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を設定するとともに、警察や交通安全団体と連携し、組織的、継続的に展開します。

交通安全活動への参加促進

市民の交通安全運動におけるイベントや広報啓発活動への参加を促し、自らが交通安全活動を実践することで交通安全に関する意識の向上を図ります。

特に若者の参加を促進するため、市内の企業や学校等への働きかけを行います。

(4) 広報啓発活動の推進

広報紙や市ホームページ、イベント等あらゆる機会を通じて、交通事故の発生状況、基本的な交通安全対策、交通ルールの変更内容等の周知や、シートベルトや反射材の着用促進、高齢者に配慮した交通安全意識の向上、高齢者の公共交通利用の促進等に関する啓発活動を推進します。

交通事故発生状況等の広報活動の推進（拡充）

交通事故の発生状況等に関する情報の周知

市ホームページや広報紙に毎月の交通事故の発生状況を掲載します。

交通死亡事故多発警報等の周知

交通死亡事故多発警報発令時において、市ホームページ等の広報媒体を活用して、広報活動を実施します。

踏切道における交通事故発生時などの対応方策の周知

踏切道における交通事故は、多数の死傷者が生じるなど重大な結果をもたらすものであることから、踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

交通事故マップの回覧等による交通事故多発地点の周知

市が所有する交通事故発生場所等の情報を地域住民と共有し、地域の自主的な交通安全活動につながるよう交通事故マップを市ホームページに掲載するほか、自治会回覧等を実施します。

交通安全啓発活動の推進（拡充）

交通事故防止のための交通安全啓発

市ホームページや広報紙、イベント等を通じて、高齢者の交通事故や若年ドライバーの交通事故などの本市の交通事故の特徴を踏まえ、啓発を実施します。

チャイルドシート・シートベルト着用に関する啓発

車両乗車中の交通事故死者の61.5%がシートベルト非着用であることや幼児、児童の交通事故当事者の81.4%が「二輪・四輪車乗車中」であることを踏まえ、交通事故による被害の軽減を図るため、市ホームページや広報紙、イベント等のあらゆる機会において、全席でのシートベルトやチャイルドシートの着用に関する啓発を実施します。

運転者等の保護意識に関する啓発

自動車運転免許取得から1年未満の方や70歳以上の高齢者、肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている身体障がい者、聴覚障がいのあることを理由に免許に条件を付されている聴覚障がい者が表示する標識について、市ホームページや広報紙、イベント等を通じて推進するとともに、その他のドライバーに高齢者等が運転する車両へ「幅寄せ」や「割込み」をしないなど思いやりのある運転の実践が図られるよう啓発を実施します。

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、ドライバー等に対して高齢者や子ども、障がい者を含む全ての歩行者等を保護するという意識を高め、高齢者等の交通事故を減少させるための「3S運動」を推進します。

3S（スリーエス）運動

SEE：高齢者等をいち早く発見する。動きをよく見る。

SLOW：高齢者等を見かけたら減速する。

STOP：危険を感じたら停止する。

高齢者の公共交通機関の利用促進に関する啓発

自らの運転に不安を抱いている高齢者などに公共交通機関の利用促進に関する啓発を実施し、安全の確保を図ります。

反射材の着用に関する啓発

夜間において、ドライバー等からの視認性を向上させ、交通事故の防止に有効な反射材の着用を促進します。

自転車利用者の損害保険等に関する周知啓発

自転車利用者の交通事故で賠償が生じる場合に備え、自転車利用者への損害保険や自転車の点検整備に関する周知啓発を実施します。

2 地域住民と連携した道路交通環境の整備

【成果指標】

道路交通環境の整備の成果として、道路の安全性が向上し交通事故の発生件数が減少すると考えられるため、年間の生活道路における交通事故発生件数を設定します。

指標名	現状値		目標値
生活道路における交通事故発生件数 (年間)	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

地理情報化した交通事故データにより明らかになった交通事故多発地点において、交通事故の状況を調査分析し、道路や交差点の改修、交通安全施設の整備、多発地域での交通安全意識啓発などを行い、交通事故多発地点の安全性の向上を推進します。

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）

地理情報化した交通事故データをもとに交通事故多発地点の交通事故の特性や発生原因等を分析し、交通事故多発地点近隣の住民と連携して、チラシの配布・回覧や看板の設置等の交通安全意識啓発を行うとともに、交差点や道路の改良、路面表示等の道路環境の整備を推進します。

実施にあたっては「宇都宮市道路見える化計画」との連携を図るとともに、地域住民の積極的な参画・協力を得られるような仕組みをつくり、啓発や道路改修など市の役割と交通規制などに関する要望を行うことなどの地域住民との役割分担を図ります。

(交通事故多発地点)

・平成19年～21年の過去3年間で市道の交差点、路線における事故が多発している上位19箇所（事故発生件数8件以上）を選定。

交通事故の調査研究の推進（拡充）

交通事故に関するデータを地理情報化し、地理的な視点や交通事故の種類、発生時刻など様々な視点から、交通事故の原因に関する調査研究を推進します。また、データを活用し、交通安全対策を講じた地点などの効果検証を行い、新たな対策を検討する際のデータとして活用するなど取組を拡充します。

(2) 自転車や歩行者の通行空間の確保

歩行者や自転車、自動車等が安全に通行できるよう、異種交通を分離し、自転車や歩行者の通行空間の確保を図ります。

また、無秩序な駐輪・駐車により安全な歩行空間や自転車の通行空間が阻害され、交通事故等を誘発し危険性が高まることから、安全な道路環境を確保するための駐輪対策等を推進します。

自転車の通行空間の確保（拡充）

安全で円滑な自転車の利用環境を形成するため、「宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線において、優先整備路線を選定し自転車専用通行帯などの自転車通行空間の整備を拡充します。

歩行者の通行空間の確保

通学時の児童、生徒等の交通安全を確保するため、歩道が整備されていない通学路等において、歩道の整備や路側帯の設置等により通行空間の確保を図るとともに、通行空間の確保が困難な場合には、路肩のカラー舗装による視覚的な分離や路面表示などによりドライバーに対し注意を喚起するなど、安全性の向上を図ります。

高齢者、障がい者を含めた全ての人が安全で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に、「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設置や交差点の段差解消等のバリアフリーを推進します。

道路使用及び占用の適正化

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有物を設置する際に通行の妨げとなることがないように道路の使用，占有の適正化を図ります。

放置自転車対策の推進

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ため，中心市街地，JR宇都宮駅，雀宮駅，鶴田駅周辺の「自転車放置禁止・規制区域」内における放置自転車の撤去や自転車の放置を防止するための啓発等を実施するとともに駐輪場の利用促進を図ります。

駐輪場の整備（新規）

歩道等への無秩序な駐輪は，通行の妨げとなり交通事故を誘発する恐れがあるため，「宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき駅やバス停付近において，駐輪場の整備を図る。また，都心部において，自転車利用者のニーズに応じた短時間駐輪スポットの整備を図ります。

(3) 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進

幹線道路や生活道路において、地域の住民が危険だと感じる交差点や道路の安全を確保するため、交通安全施設の整備や劣化した交通安全施設の更新等の道路交通環境の整備を推進します。

地域ニーズに応じた交通安全施設の整備

地域住民が危険だと感じる場所や交通事故多発地点について、地域住民の意見を積極的に取り入れ地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を検討し交通安全施設の整備を図ります。

道路の改築等に伴う交通安全施設の整備・更新

道路の改築等に当たる際には、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します。

地域内交通など公共交通機関の整備（新規）

日常生活において、高齢者をはじめ誰もが利用できる移動手段を確保し、自らの運転に不安を抱いている方の交通事故の減少や未然防止を図るため、ミニバスや乗合タクシー等、地域特性に合わせて地域内を運行する公共交通（地域内交通）の導入を促進します。

3 地域における道路交通秩序の維持

【成果指標】

地域における道路交通秩序の維持が図られることで、市民の手軽な交通手段として普及している自転車の違反行為が減少するものと考えられるため、本市の「自転車通行実態調査における通行数に占める違反行為の割合」を設定する。

指標名	現状値		目標値
自転車通行実態調査における通行数 に占める違反行為の割合（年間）	平成22年度		平成27年度
	56.4%		30%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

自転車は、市民の手軽な交通手段として広く普及している反面、車両としての交通ルールの理解が不十分であることなどから、地域住民と連携し自転車の交通事故防止のため安全利用に関する指導や地域における交通安全活動を促進します。

自転車の安全な利用のための街頭指導の実施（拡充）

高校生の交通問題を考える会や地域住民等と連携し、自転車利用者に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等において開催し、地域の自転車の安全利用を促進します。

交通安全推進協議会などの活動促進〔新規掲載〕

地域の交通安全活動の中核的な役割を担っている交通安全推進協議会が実施している危険箇所へのストップマークの表示や交通安全教育等の活動を促進するとともに、各地域における交通安全対策の推進協力者としての活動を促進します。

(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

暴走族による暴走行為や飲酒運転など悪質・危険性、迷惑性の高い交通違反は、重大な事故につながる恐れがあることから、警察による取締りのほか、地域住民と連携し暴走族や飲酒運転を許さない環境づくりを推進します。

暴走族等根絶推進強化月間の推進

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推進します。

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

暴走族の根絶を図るため、「宇都宮市暴走族の根絶に関する条例」に基づき、市民、学校、事業所、関係機関、団体が協力し、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援活動を推進します。

G R（グリーンレッド）リボンの推進（拡充）〔新規掲載〕

宇都宮市の飲酒運転根絶のシンボルであるG Rリボンを推進し、飲酒運転根絶に係る気運を醸成することで、市民や地域、事業者などあらゆる機関、団体が一丸となって、飲酒運転を許さない地域づくりを進めます。将来的には、全国的な飲酒運転根絶のシンボルとなるよう取組を拡充します。

4 救助・救急対策の推進

(1) 救助・救急体制の充実

交通事故等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ため、救急救命士の計画的な養成と配置を推進し、救助・救急体制の充実に努めます。

救急救命士の養成・配置

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率の向上を図るために、救急救命士を計画的に養成し配置します。

(2) 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等による負傷者の救命率を向上させるためには、救急自動車が到着するまでの間、現場で市民による迅速かつ適切な応急手当が効果的であることから、応急手当に関する知識・技術の普及促進を図ります。

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。

5 被害者対策の推進

(1) 被害者相談窓口等の周知など被害者対策の推進

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、掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、被害者及びその家族を含め大きな不幸に見舞われており、このような被害者等を支援することは重要なものであることから、犯罪被害者等を支援する民間団体や県と連携を強化し、被害者対策を推進します。

被害者支援のための広報・啓発の実施

被害者等の置かれた状況等について市民が正しく理解するための広報・啓発活動を、機会を捉えて効果的に実施します。

また、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、交通事故に係る知識、情報が必要とされることから、被害者が相談する際の窓口等について周知します。


関係機関との連携による啓発活動の実施

犯罪被害者週間における「犯罪被害者等ロビー展」や被害者支援に関するパンフレットの配布など各種啓発活動について、民間支援団体、県、警察と連携して実施します。


6 施策の活動指標

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


指標名	現状値		目標値
高齢ドライバーへの 体験型交通安全教室受講者数(年間)	平成22年度		平成27年度
	198人		1,300人
老人クラブ等での 交通安全教室受講者数(年間)	2,018人		5,700人
高齢者戸別訪問による 交通安全教育実施数(累計)	2,125世帯		9,600世帯
スクアードストレイト方式等による 交通安全教室の開催回数(年間)	平成22年度		平成27年度
		6回	

(2) 自転車利用者への交通安全教育

指標名	現状値		目標値
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)	平成22年度		平成27年度
			16校

市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

指標名	現状値		目標値
交通事故多発地点対策箇所数(累計)	平成22年度		平成27年度
			19箇所

(2) 自転車や歩行者の通行空間の確保

指標名	現状値		目標値
自転車走行空間の整備延長	平成22年度		平成27年度
	9.6km		25.4km

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

指標名	現状値		目標値
街頭指導の実施箇所数	平成22年度		平成27年度
	1箇所		6箇所

第5章 計画の推進に向けて

1 推進体制

(1) 全ての関係機関等が連携した推進体制

交通事故を防止し「交通事故のない社会」の実現を国，県，警察，学校等の関係機関及び地域が緊密な連携を図り推進するため，各主体の取組や課題についてお互いに認識を深め，情報の共有や意見交換を行うとともに，地域住民の自主的な交通安全活動を促進します。

(2) 庁内推進体制

計画に盛り込まれた施策や，全市的な推進体制において市が取り組むこととされた事業等を着実に遂行するため，交通安全に関する施策を担う庁内関係部局における連携を柔軟かつ弾力的に図っていきます。

[推進体制のイメージ図]

