

第12次 宇都宮市交通安全計画 (素案)

令和8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。）
- 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。
- 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1当事者： 最初に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。

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	計画の位置付け	1
第 2 章	交通の現状と今後の課題	2
1	交通環境と社会情勢	2
2	本市の交通事故の現状	9
3	市民の意識等	21
4	「第 1 1 次宇都宮市交通安全計画」の評価	32
5	課題の総括	38
第 3 章	計画の基本方針	39
1	計画の基本的な考え方	39
2	第 1 2 次計画の基本目標	39
3	重点的に安全を確保すべきターゲットと横断的な手法	40
4	計画の目標指標と成果指標	42
第 4 章	交通安全施策の推進	44
1	基本目標Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」	45
2	基本目標Ⅱ「安全・安心な道路交通環境の整備」	56
3	基本目標Ⅲ「救助・救急対策及び被害者支援の推進」	60
4	施策の活動指標	62
第 5 章	計画の推進に向けて	65
1	庁内の推進体制	65
2	庁外の推進体制	65

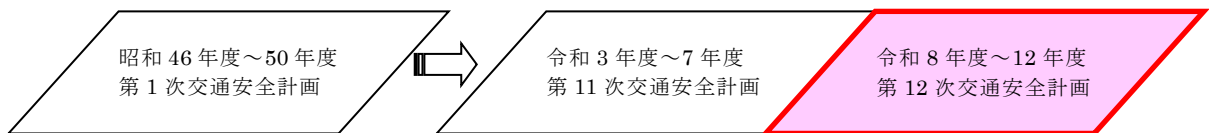
第1章 計画の概要

1 計画の目的

「第12次宇都宮市交通安全計画」（以下「第12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12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。）に基づき作成することができることとなっていることから、計画期間についても国・県計画との整合を図り、「令和8年度から令和12年度までの5か年」とします。



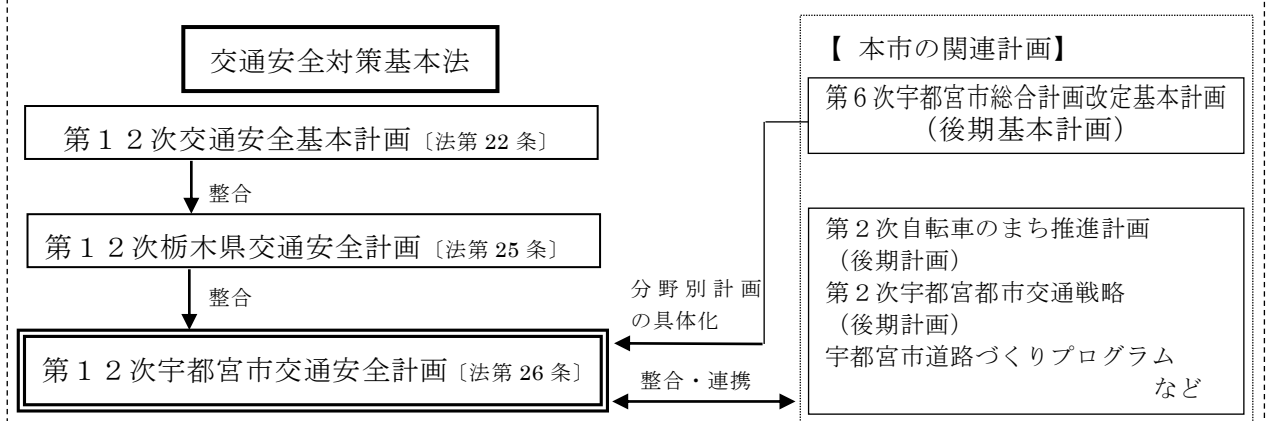
3 計画の位置付け

第12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改定基本計画」の分野別計画「安全・安心の未来都市」の基本施策である「日常生活の安心感の向上」を実現するための計画です。

さらに、第12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12次宇都宮市交通安全計画の位置付け



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や、芳賀・宇都宮LRT（以下、「ライトライン」という。）の軌道が通るほか、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つておるとともに、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、北関東の拠点となつておっています。

また、ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸については令和18年3月の全線開業に向け事業を進めています。

(1) 本市の動向

ア 道路

道路体系は、東北縦貫自動車道、国道4号、新4号国道といった南北方向軸と、国道123号（水戸街道）と県道70号宇都宮・今市線（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（日光街道）、県道63号藤原・宇都宮線（田原街道）、県道125号氏家・宇都宮線（白沢街道）、県道64号宇都宮・向田線（鬼怒通り）、県道35号宇都宮・結城線（上三川街道）、県道2号宇都宮・栃木線（栃木街道）、県道4号宇都宮・鹿沼線（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、令和8年3月に開通し、3環状12放射道路が全線でつながりました。

また、東北縦貫自動車道と大谷街道との交差点において、(仮称)大谷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（ライトライン）

道路、鉄道に加え、ネットワーク型コンパクトシティ（以下「NCC」という。）の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの要となるライトラインについて、JR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地付近までが整備されています。また、JR宇都宮駅西側においても延伸を予定しており、JP宇都宮駅横断部を含むJR宇都宮駅東口停留場から教育会館前停留場までを整備区間として各種検討を行っています。

エ 自転車通行空間

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後期計画」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通行空間の整備に取り組んでいます。

拠点間を結ぶ幹線ネットワークや拠点内を移動する地域ネットワーク、周辺市まちを結ぶ広域ネットワークにより構成される自転車ネットワークの整備に取り組んでいます。

市道については、令和12年度までに整備する「優先整備路線」として54路線※を選定し、計画的な整備を進めています。

※第2次宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画を別途検討中のため、変更の可能性有

オ 歩行空間

自転車通行空間の整備により歩行者と自転車を適切に分離することや、都心部においては歩道沿いなどにベンチ等の休憩スポットを整備するなど、歩行者の安全性向上と歩いて出かけやすいウォークアブルな環境の整備に取り組んでいます。

本市道路づくりに係るトピック

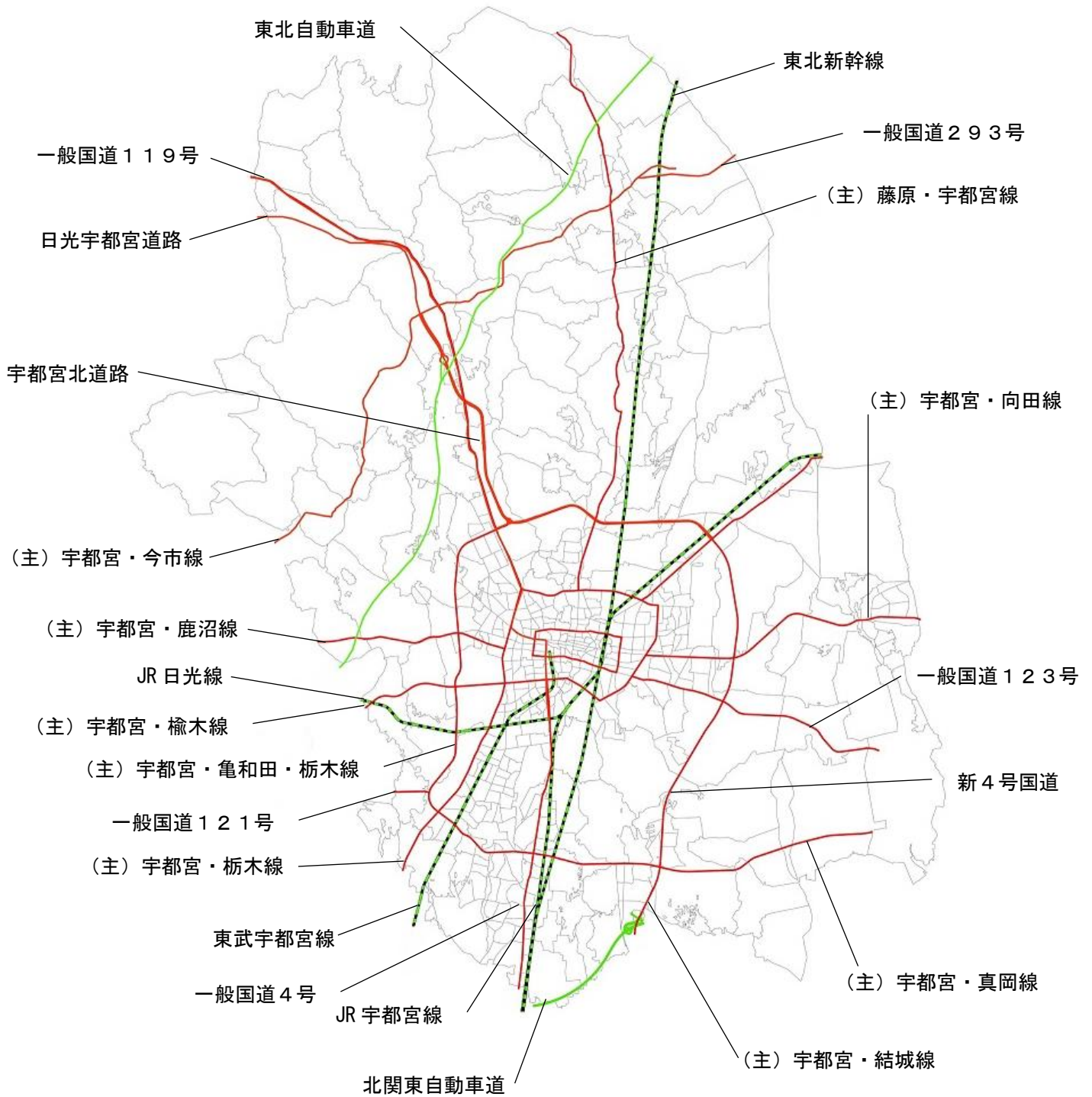
NCCを支える多様な交通が共存する交通体系の構築を目指し、公共交通や徒歩、自転車、自動車等の多様な交通手段から地域に合わせ最適に組み合わせた交通体系（ベストミックス）の構築に向けて、効率的・効果的な道路事業を推進しています。

本市公共交通ネットワークに係るトピック

NCCのさらなる促進に向け、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸やバス路線の再編、地域内交通の未導入地区への導入など階層性のある利便性の高い公共交通ネットワークの充実に取り組むとともに、運賃負担軽減策や、企業・学校等を対象としたモビリティマネジメントなど、公共交通の利用促進に取り組んでいます。

また、鉄道駅やバス、ライトラインなどの公共交通を降りてから目的地までのラストワンマイルの移動手段の充実に向け、行政が必要な支援を行いながら、民間事業者が運営主体となって「シェアリングモビリティ事業」を実施しています。

【主要交通網の状況（道路・鉄道）】



【主要交通網の状況（ライトライン）】

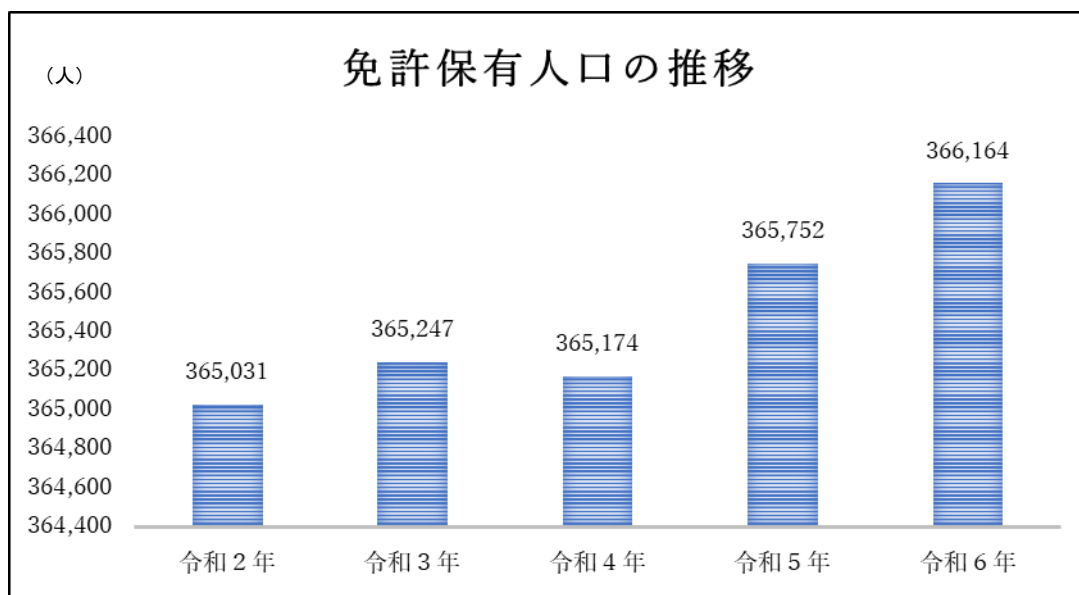


(資料：宇都宮ライトレール株式会社)

(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の傾向にあり、第10次計画最終年（令和2年）から1,133人増加しています。

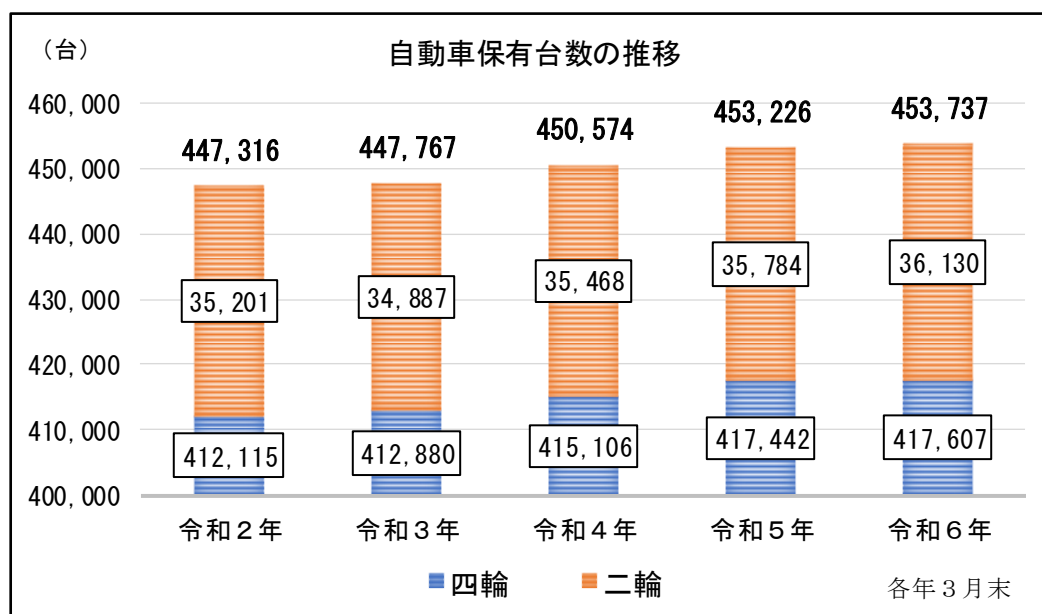


(資料：交通年鑑)

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10次計画最終年（令和2年）と比較すると6,421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，三輪，四輪貨物，四輪乗合，雪上車），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・県の動向

ア 第11次計画策定後の道路交通法の主な改正内容

時 期	内 容
令和4年5月13日施行 (高齢運転者対策)	<p>○ 運転技能検査(実車試験)制度の導入</p> <ul style="list-style-type: none">75歳以上で「一定の違反歴」のある者は、運転免許証更新時に運転技能検査等を受検することとなりました。検査の結果が一定の基準に達しない者(不合格者)には、運転免許証の更新をしないこととなりました。 <p>○ 安全運転サポート車等限定条件付免許の導入</p> <p>申請による運転できる自動車等の種類を限定する条件等の免許への付与または変更に関する規定が整備され、安全運転サポート車等限定条件付免許が導入されました。</p>
令和5年4月1日施行 (自転車ヘルメット)	<p>すべての自転車利用者に乗車用ヘルメット着用が努力義務となりました。</p>
令和5年7月1日施行 (特定小型原動機付自転車)	<ul style="list-style-type: none">車体の大きさや構造等が一定の基準に該当する原動機付自転車が「特定小型原動機付自転車」とされました。特定小型原動機付自転車の運転に運転免許は要しないこととされました(16歳未満は運転禁止)。また、乗車用ヘルメットの着用は努力義務とされました。特定小型原動機付自転車は、道路の左側端に寄って通行するなどの交通ルールが定められました。特定小型原動機付自転車による交通違反は交通反則通告制度および放置違反金制度の対象とされ、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講が義務づけられました。
令和6年11月1日施行 (自転車のながらスマホ対策等)	<p>自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転を禁止するとともに、罰則規定が整備されました。</p>
令和7年10月1日施行 (外国免許証の切り替えの厳格化)	<p>外国で取得した運転免許証を日本の免許証に切り替える手続き「外免切替」について、原則として海外からの観光客などの短期滞在者には認めないほか、知識確認・技能確認が厳格化されました。</p>
令和8年4月1日施行 (青切符の自転車への適用)	<p>自転車等の16歳以上の運転者がした一定の違反行為を反則行為とし交通反則通告制度を適用することになりました。</p>
令和8年9月1日施行 (生活道路における法定速度の引き下げ)	<p>生活道路における自動車の法定速度が60キロメートル毎時から30キロメートル毎時に引き下げられます。</p>

イ 国の「第12次交通安全基本計画」に盛り込まれた視点

計画期間における特に注視すべき事項として、交通安全に関する政策効果の向上を図るため、EBPM※等、データ活用の推進や、外国人の交通安全対策の推進、特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進などが示されています。

※ EBPM (Evidence-Based Policy Making) = 「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。 (出典：内閣府)

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」を展開するほか、信号機のない横断歩道を歩行者が渡ろうとしている際に運転者の一時停止を徹底させるため、「ずっと止まれる栃木県」を合言葉に周知啓発に取り組んでいます。

※ 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%，47位（ワースト1位）

令和元年 13.2%，29位

令和2年 14.2%，36位

令和3年 31.0%，29位

令和4年 44.9%，22位

令和5年 74.8%，3位

令和6年 67.9%，11位

令和7年 67.8%，10位

- 栃木県では、自転車の安全で適正な利用の促進に関する施策の基本となる事項を定めることなどにより、自転車に関係する交通事故の防止及び被害者の保護を図り、もって県民が安全で安心して暮らすことのできる社会の実現に寄与することを目的として、「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を令和4年4月に制定しました。

- 自転車で通学する県内高校生のヘルメット着用率を向上させるため、令和8年度から全県立高校において、ヘルメットの着用が自転車通学の許可条件に加えられました。

2 本市の交通事故の現状 (R2~R6)

(1) 全国・栃木県・本市の状況

交通事故発生件数及び死者数、重傷者数は、全国的に減少傾向にあります。

本市においては、発生件数は令和5年に昭和45年以降の最小値を記録し減少傾向にあったものの、令和6年において増加に転じたほか、死者数は令和4年に最小値を記録しましたが、令和5年以降増加しています。また、重傷者数は増加傾向にあります。

交通事故発生件数の減少率については、令和2年と令和6年の比較で、全国の▲5.9%、栃木県▲6.2%と比べ、宇都宮市▲17.1%と国・県と比較し大きく減少しています。

【全国】

項目		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
発生件数	件数	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
	増減	▲72,059	▲3,982	▲4,357	7,091	▲17,035
死者数	人数	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663
	増減	▲376	▲203	▲26	68	▲15
重傷者数	人数	27,774	27,204	26,027	27,636	27,285
	増減	▲4,251	▲570	▲1,177	1,609	▲351

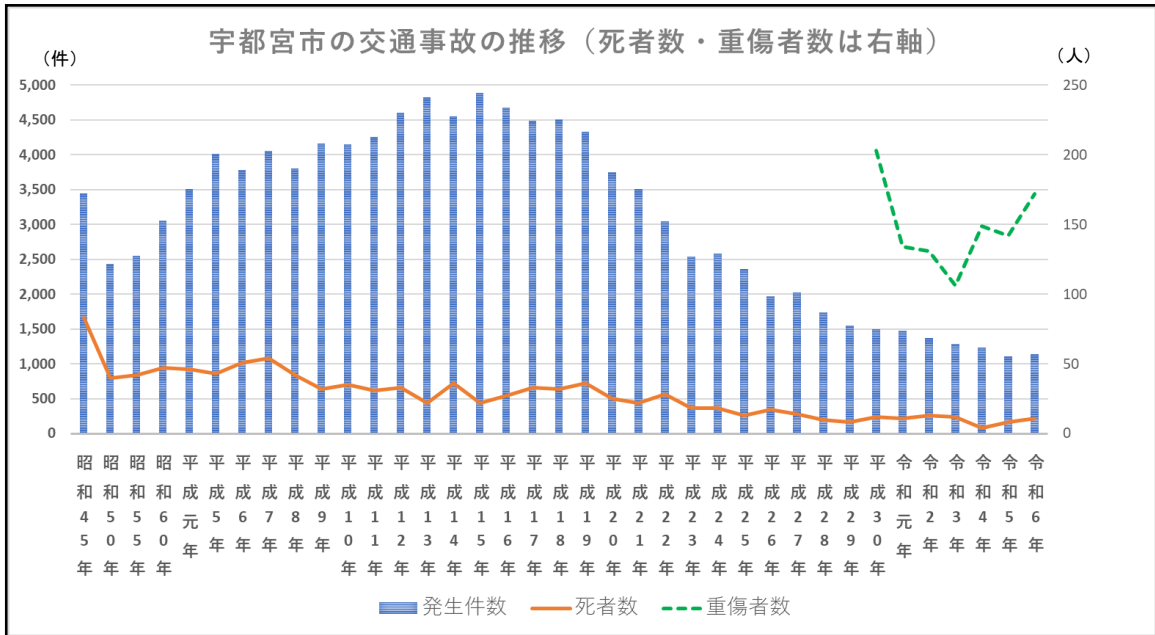
【栃木県】

項目		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
発生件数	件数	3,939	3,939	3,877	3,808	3,946
	増減	▲614	0	▲62	▲69	138
死者数	人数	60	56	50	59	60
	増減	▲22	▲4	▲6	9	1
重傷者数	人数	517	519	549	541	560
	増減	▲6	2	30	▲8	19

【宇都宮市】

項目		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
発生件数	件数	1,368	1,281	1,238	1,102	1,134
	増減	▲106	▲87	▲43	▲136	32
死者数	人数	13	12	4	8	11
	増減	2	▲1	▲8	4	3
重傷者数	人数	131	106	149	142	172
	増減	▲3	▲25	43	▲7	30

(資料：栃木県警察本部提供データ)

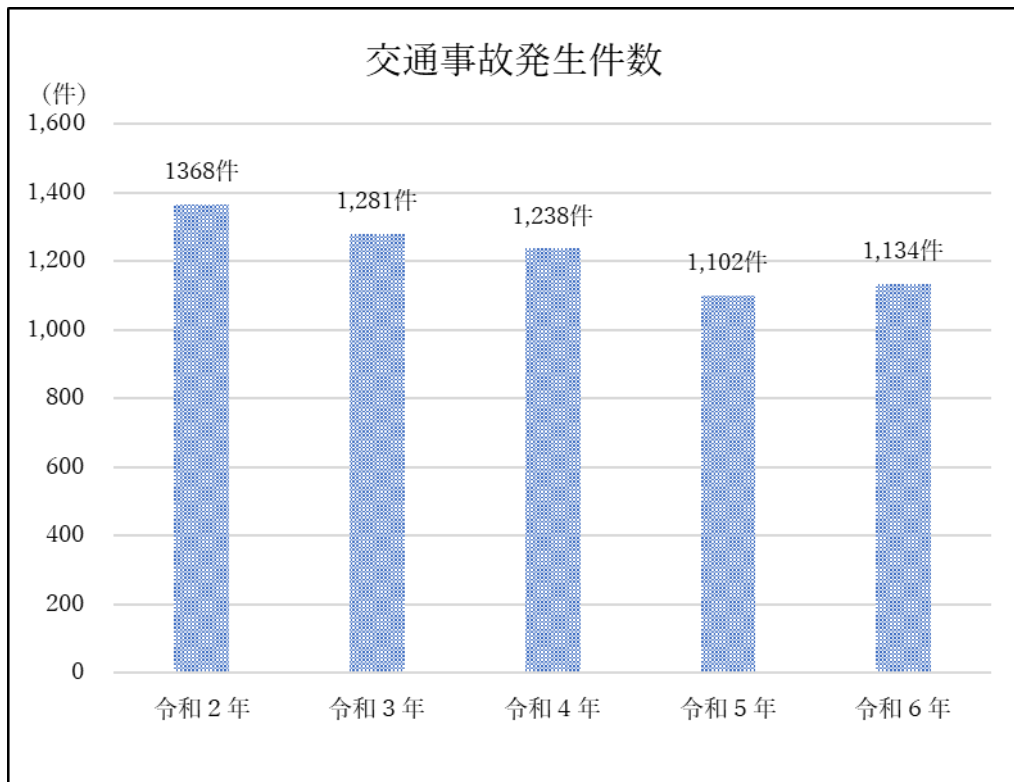


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(2) 交通事故の発生件数

ア 交通事故発生件数

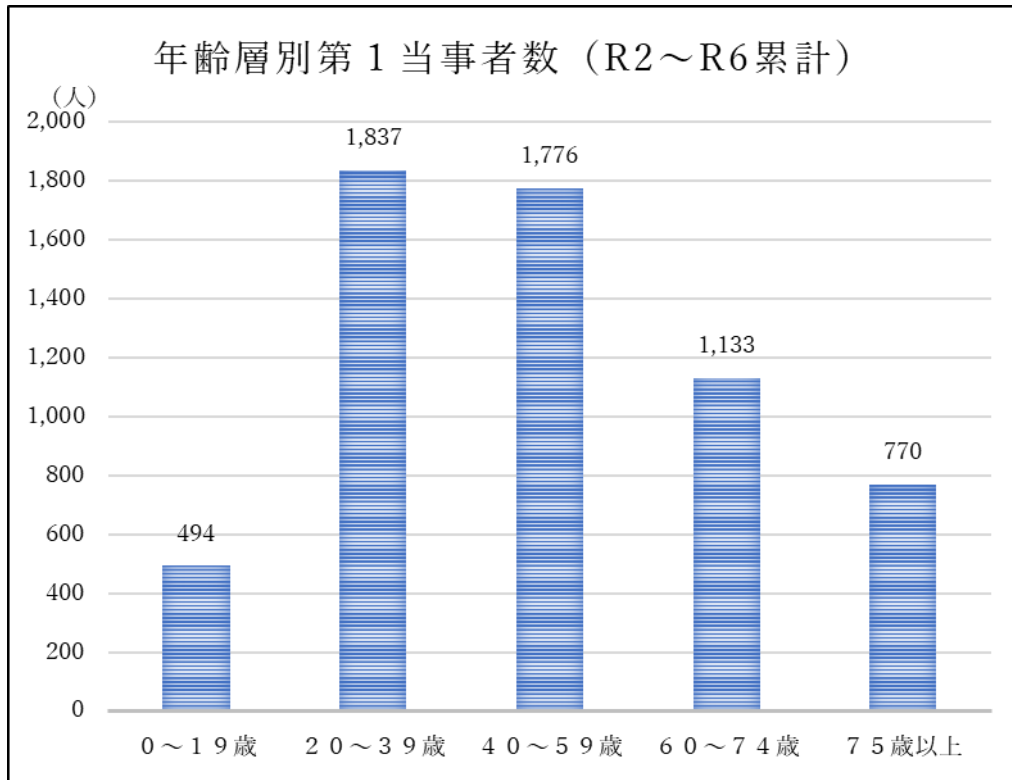
交通事故発生件数は令和5年まで減少し続け過去最少となりましたが、令和6年は前年比で増加しました。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 第1当事者の年齢層別発生件数（R2～R6 累計）

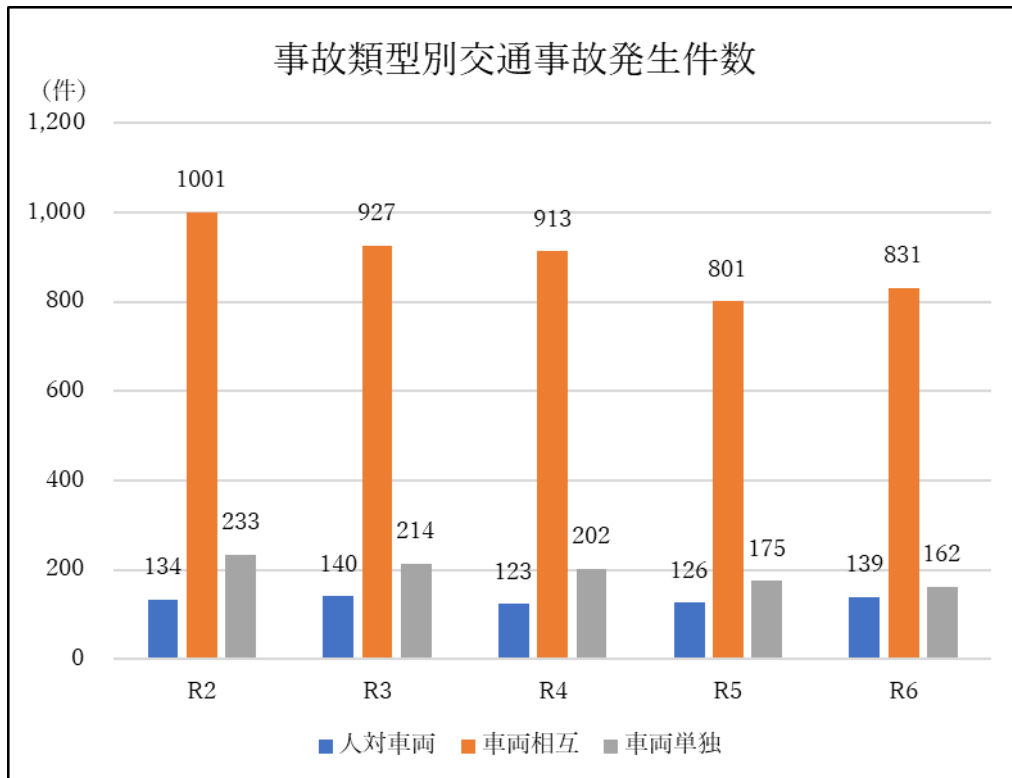
第1当事者の年齢層別では20～39歳や40～59歳の年齢層が多い状況です。



（資料：栃木県警察本部提供データ）

ウ 事故類型別交通事故発生件数

事故の類型別では車両相互が最も多く発生しています。車両相互及び車両単独は減少傾向にあります。人対車両は横ばいの状態にあります。

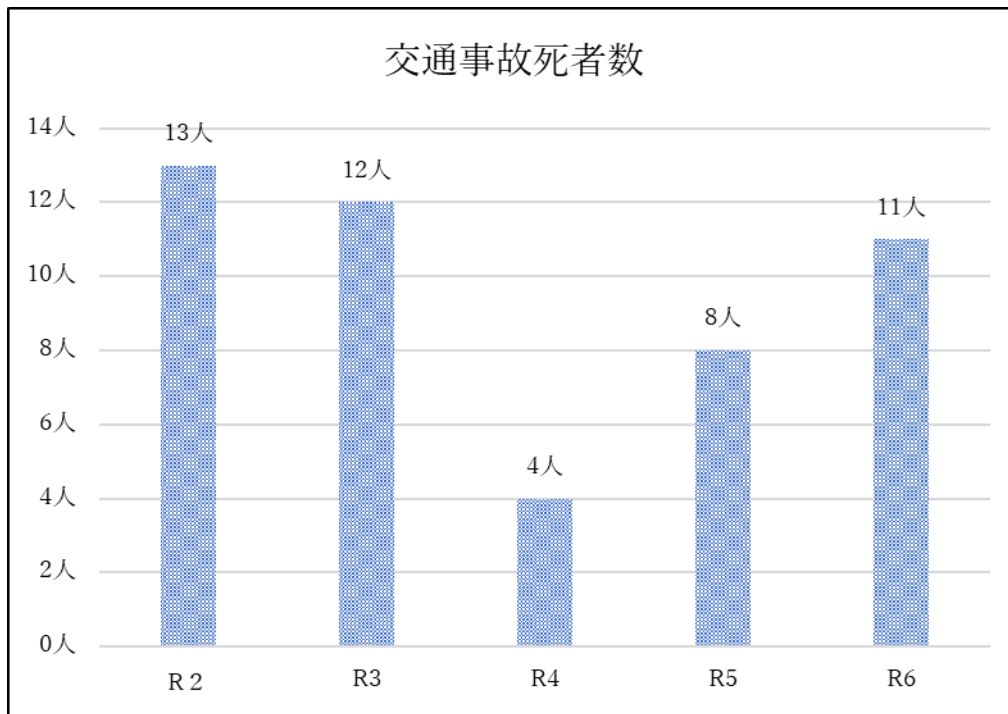


（資料：栃木県警察本部提供データ）

(3) 交通死亡事故

ア 交通事故死者数

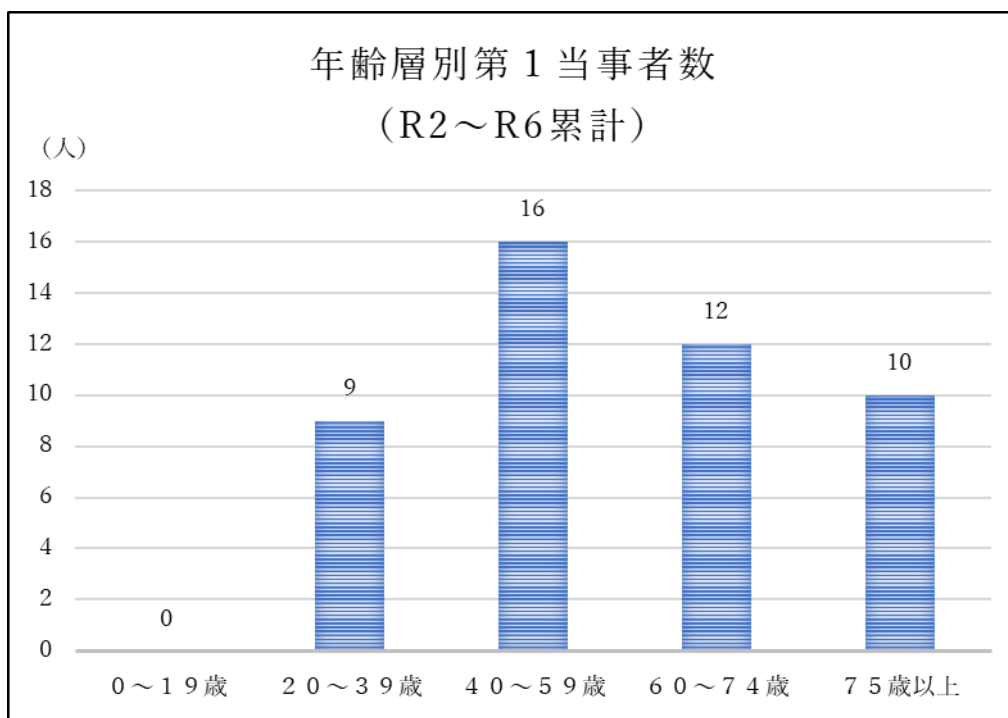
交通事故死者数は令和4年まで減少し続け過去最少となりましたが、令和5・6年は前年比で増加しました。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 年齢層別第1当事者数 (R2～R6 累計)

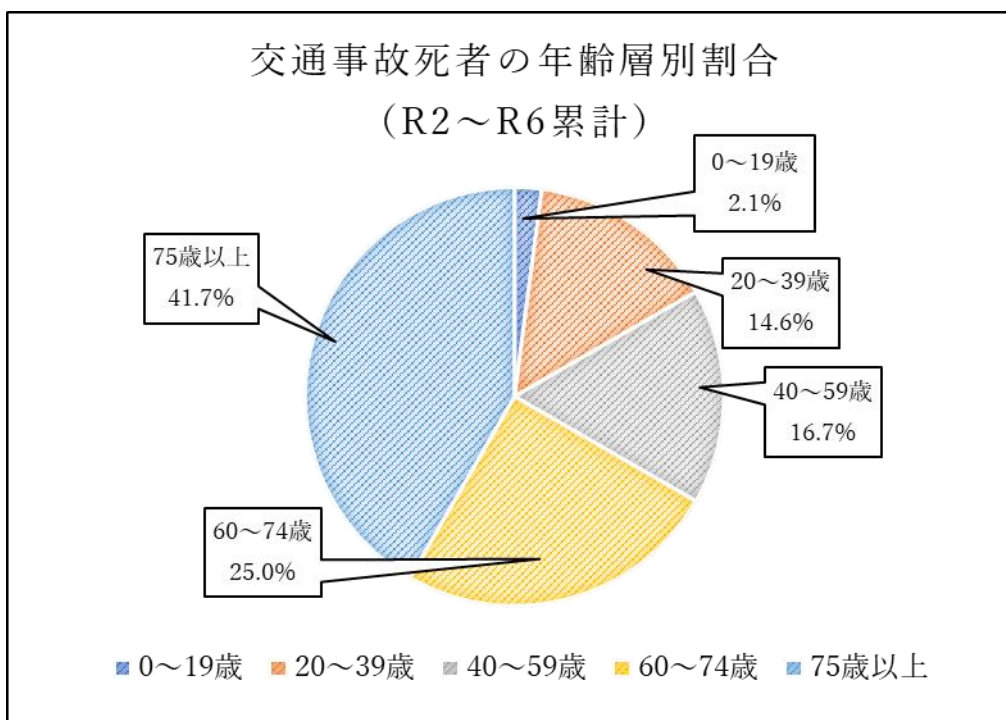
死亡事故における第1当事者の年齢層別では40～59歳が最も多い状況です。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

ウ 年齢層別死者数 (R2～R6 累計)

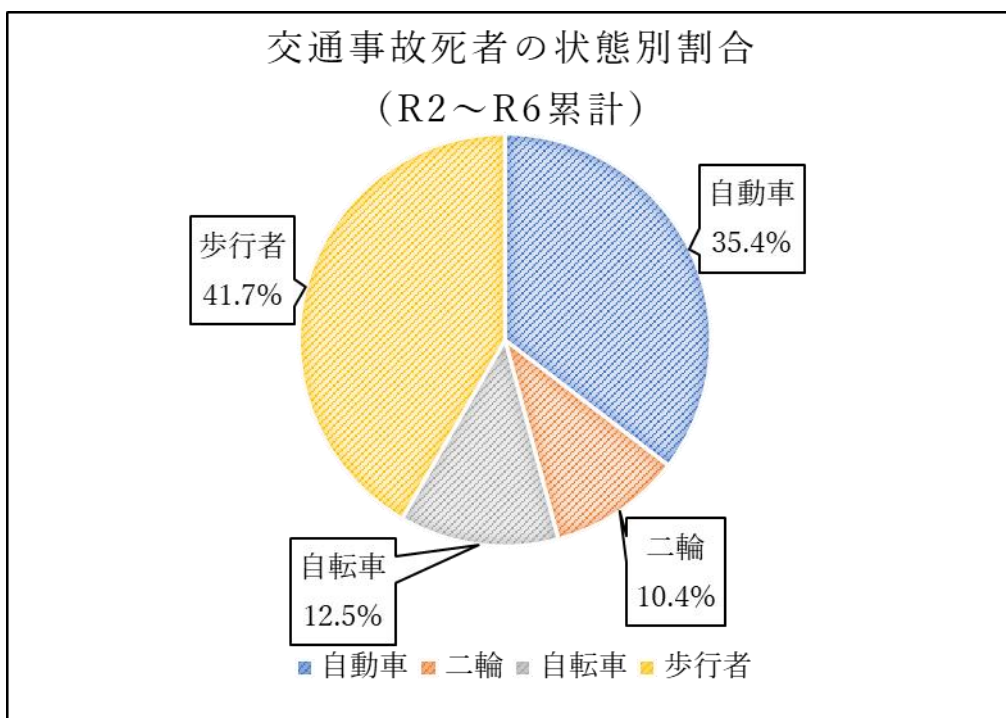
交通事故死者の年齢層別では75歳以上が最も多く、次いで60～74歳となっています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

エ 交通事故死者の状態別割合 (R2～R6 累計)

交通事故死者の状態別では、歩行者が最も多い状況です。

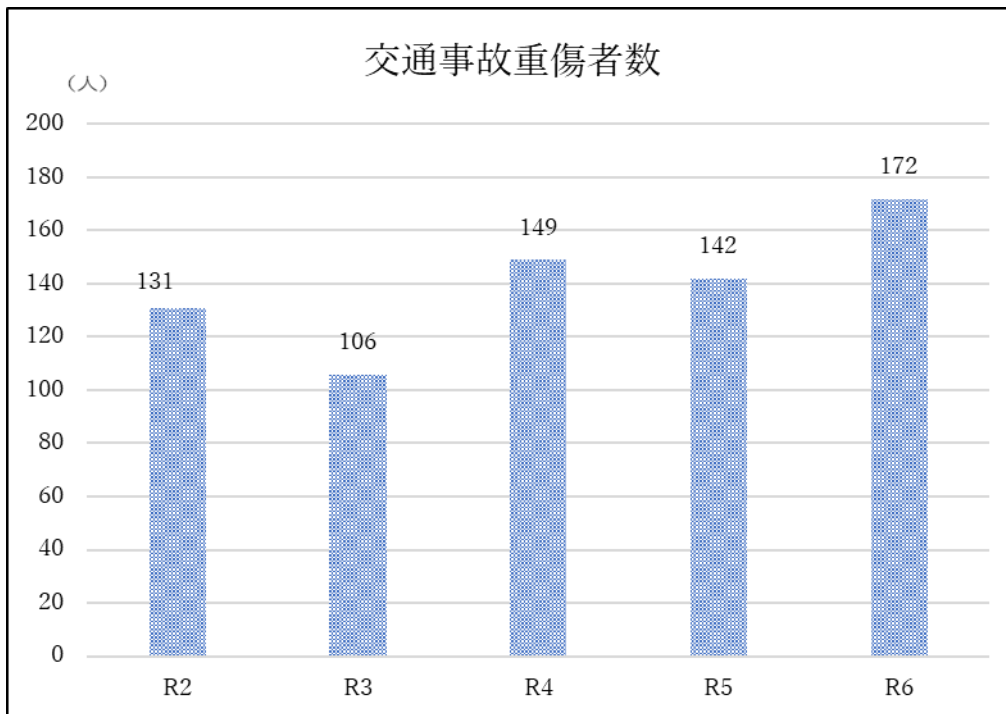


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(4) 交通重傷事故

ア 交通事故重傷者数

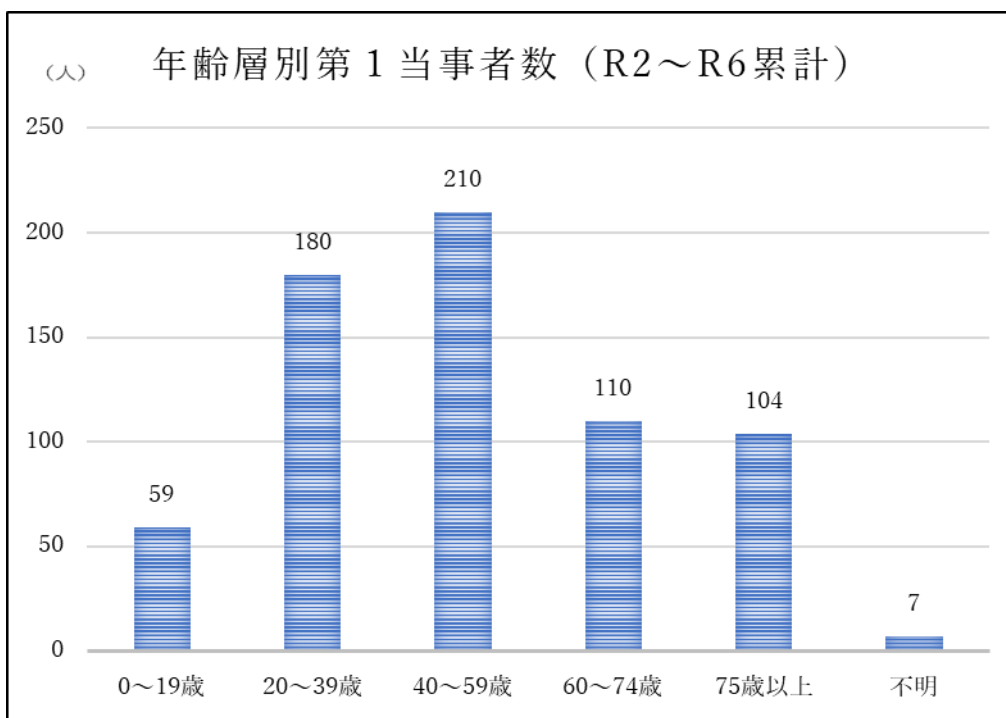
交通事故重傷者数は令和3年に前年比で減少したものの、それ以降増加し、高い水準で推移しています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 年齢層別第1当事者数 (R2～R6 累計)

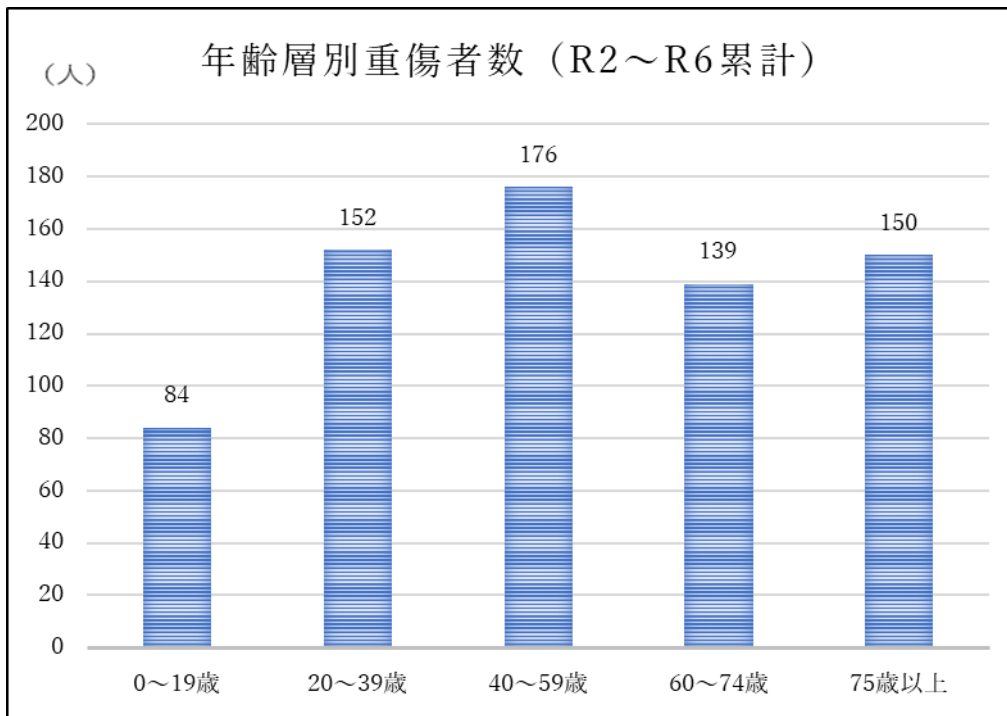
第1当事者の年齢層別では40～59歳や、20～39歳の年齢層が多い状況です。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

ウ 年齢層別重傷者数（R2～R6 累計）

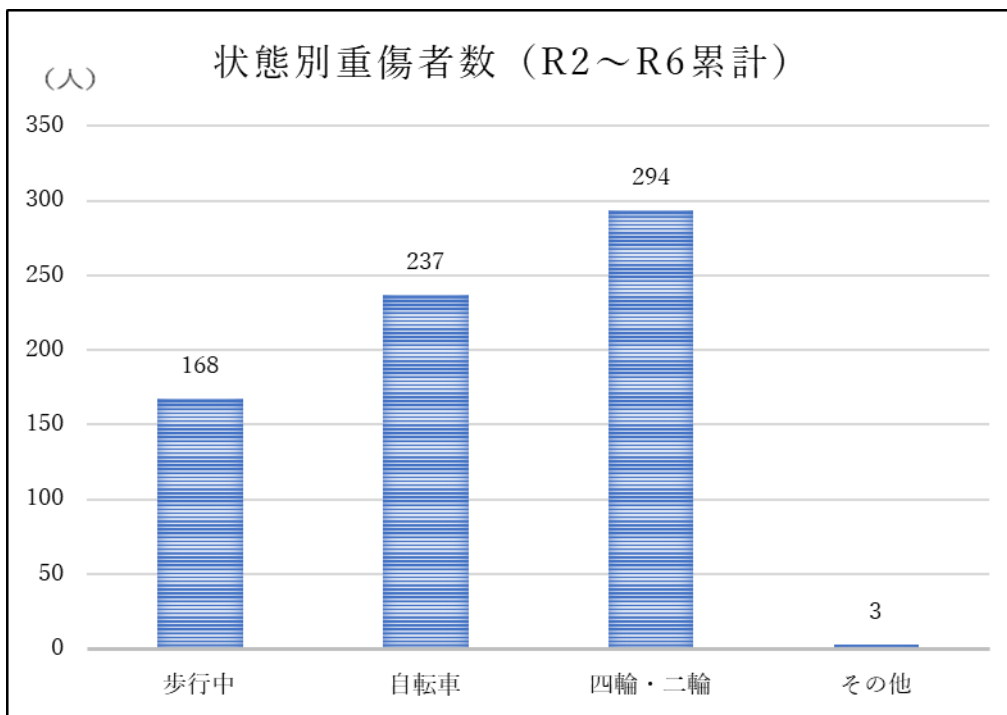
重傷者の年齢層別では40～59歳や、20～39歳の年齢層が多い状況です。



（資料：栃木県警察本部提供データ）

エ 状態別重傷者数（R2～R6 累計）

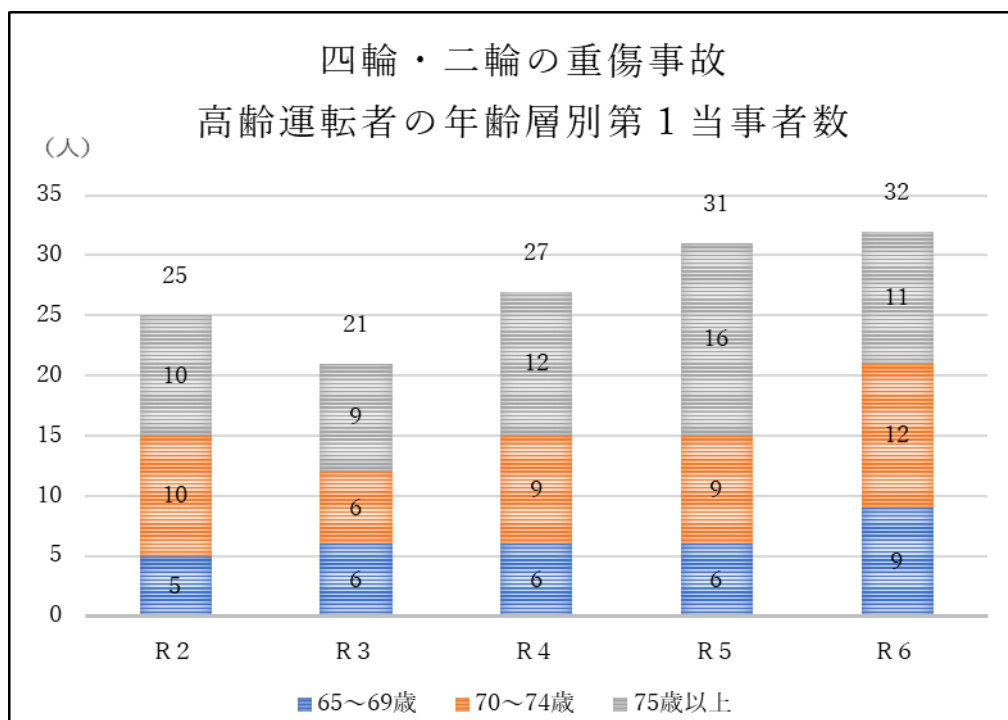
状態別では自動車等の四輪・二輪乗車中や自転車乗車中が多い状況です。



（資料：栃木県警察本部提供データ）

オ 四輪・二輪の重傷事故 高齢運転者の年齢層別第1当事者数

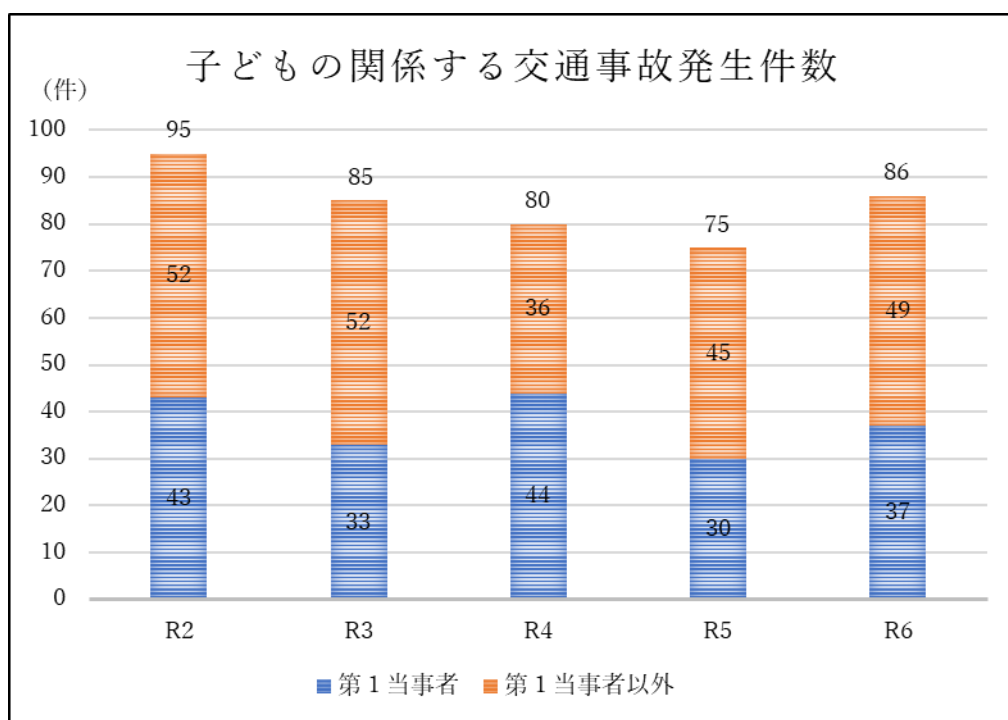
高齢者運転者（原付以上）が第1当事者となる重傷事故が増加しています。



(5) 子どもの関係する交通事故

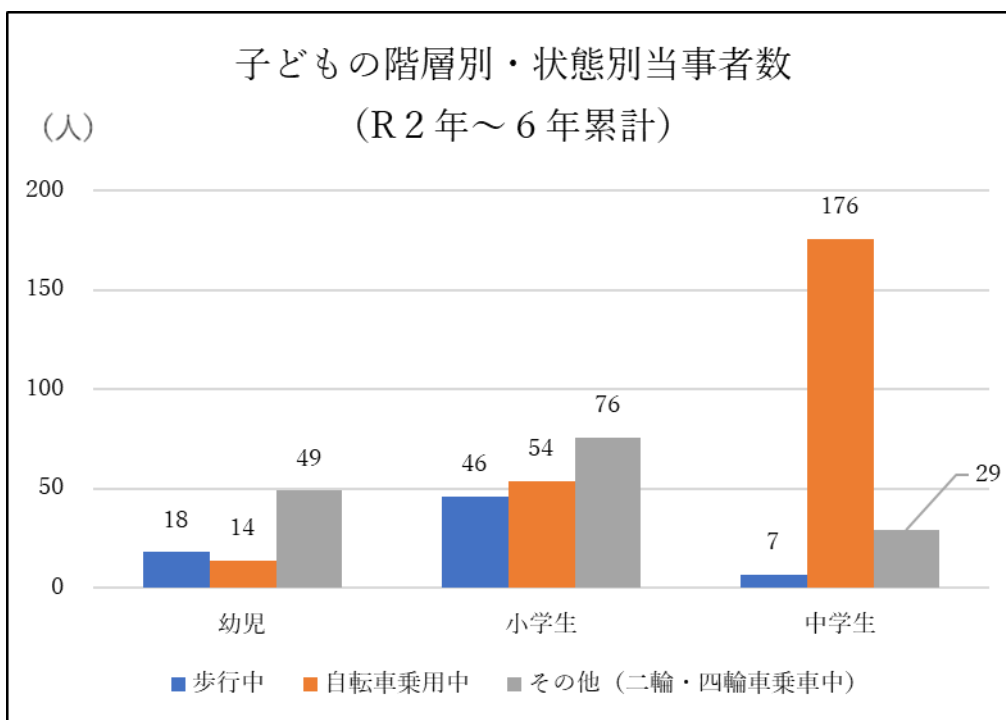
ア 子どもが関係する交通事故発生件数

子どもが関係する交通事故発生件数は令和5年まで減少していたものの、令和6年において前年比で増加しました。



イ 子どもの階層別・状態別当事者数（R2～R6 累計）

自動車同乗中などの「その他」を除き、幼児は歩行中の事故が多いものの、小学校・中学校へ進学するごとに自転車乗用中と歩行者が逆転していきます。

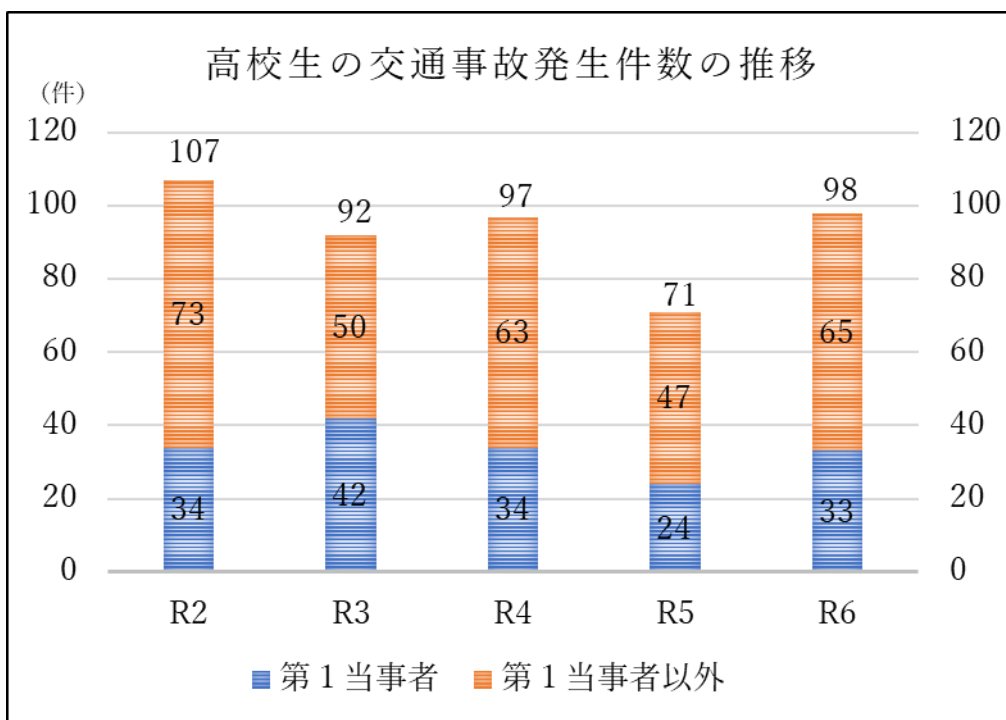


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(6) 高校生の関係する交通事故発生件数

ア 高校生の交通事故発生件数

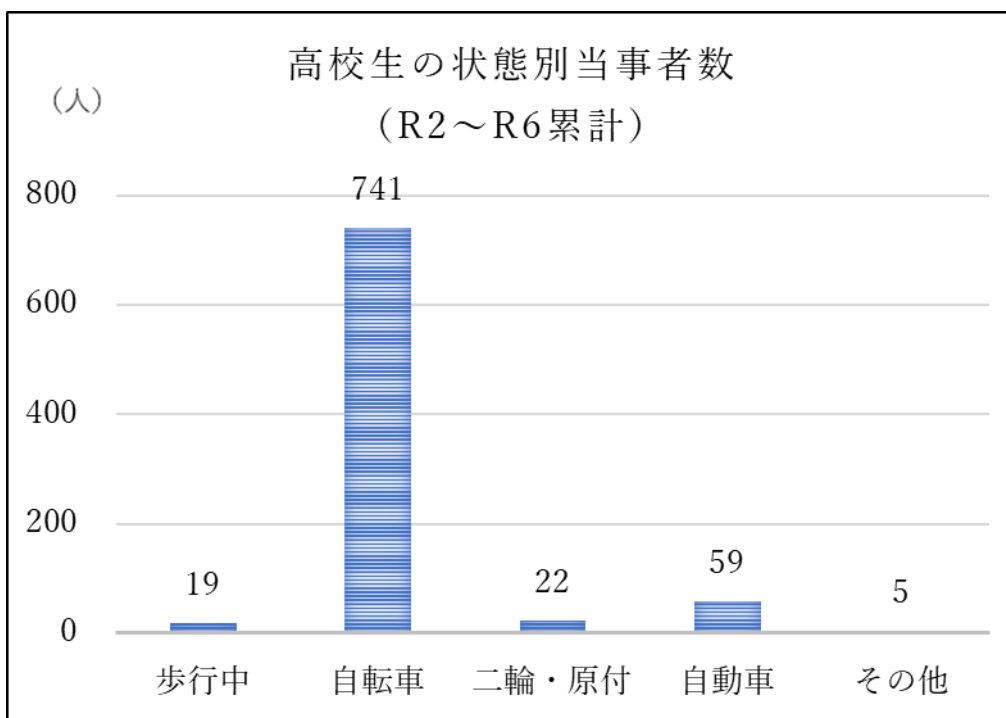
令和6年において高校生が関係する交通事故は前年比で増加しました。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 高校生の状態別当事者数（R2～R6 累計）

状態別では自転車が最も多い状況です。

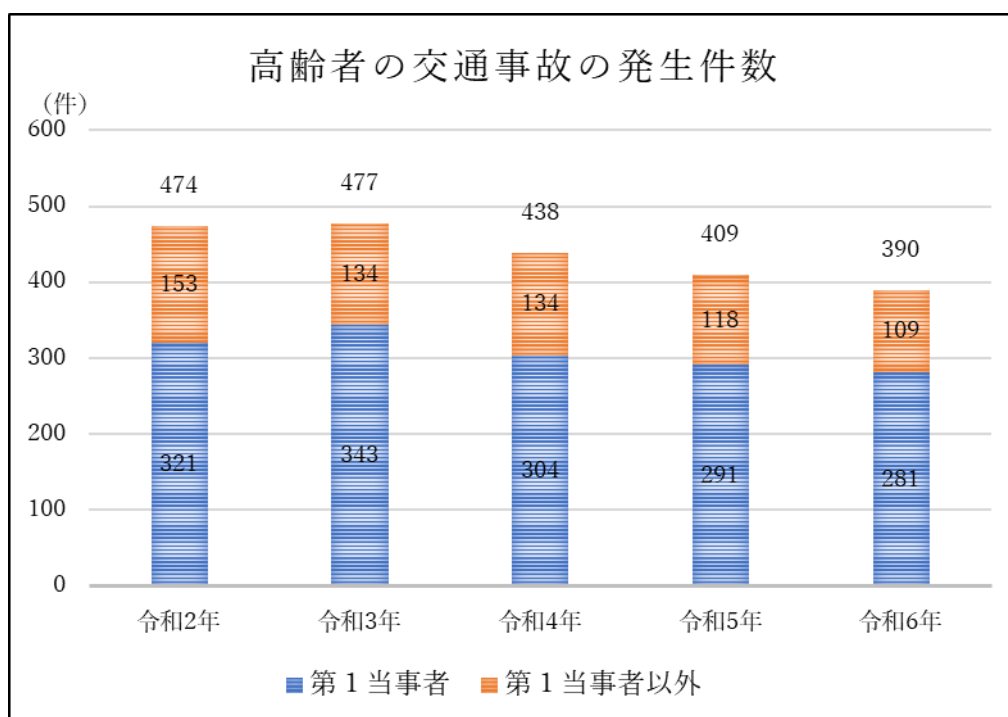


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(7) 高齢者の関係する交通事故

ア 高齢者の交通事故の発生件数

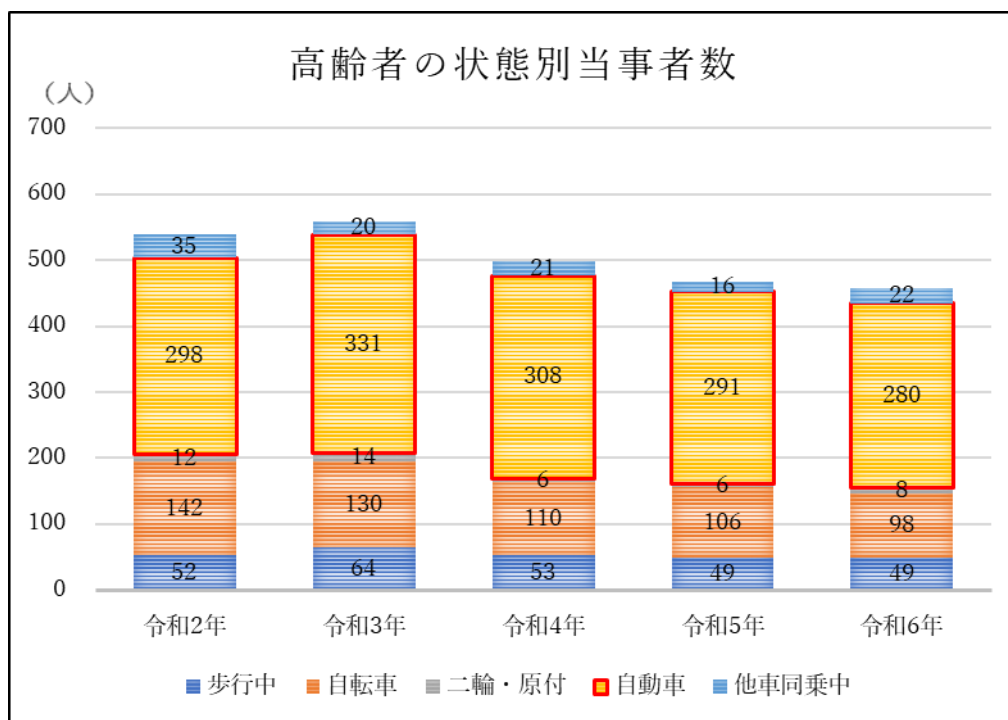
高齢者が関係する交通事故は前年比で減少傾向にあります。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 高齢者の交通事故の状態別当事者数

状態別では自動車乗車中が最も多い状況です。

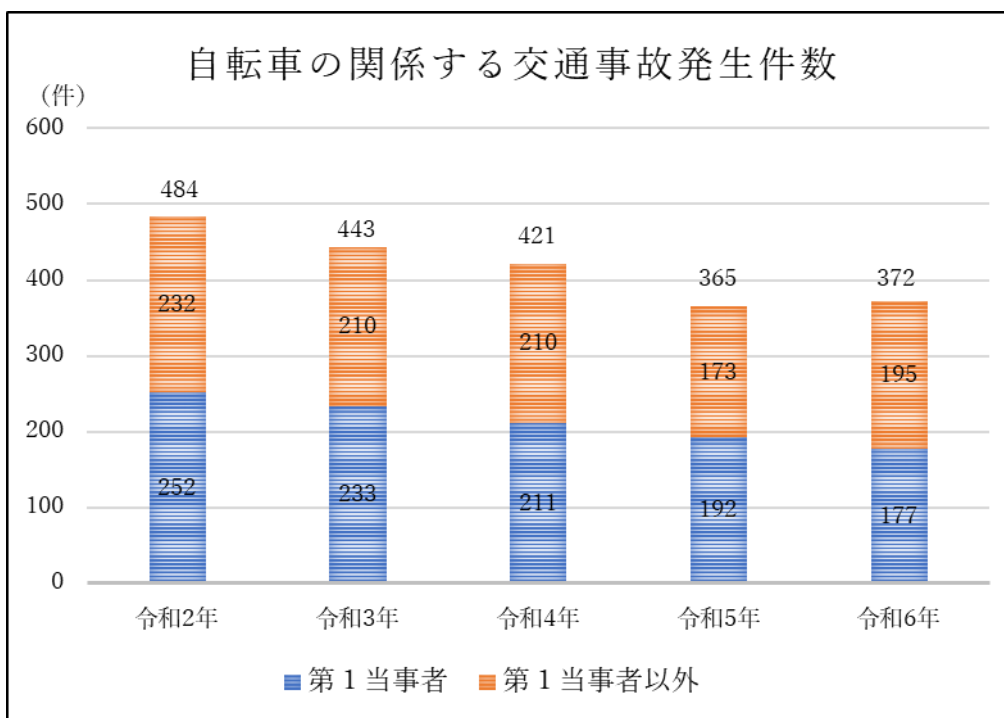


(資料：栃木県警察本部提供データ)

(8) 自転車の関係する交通事故

ア 自転車の関係する交通事故発生件数

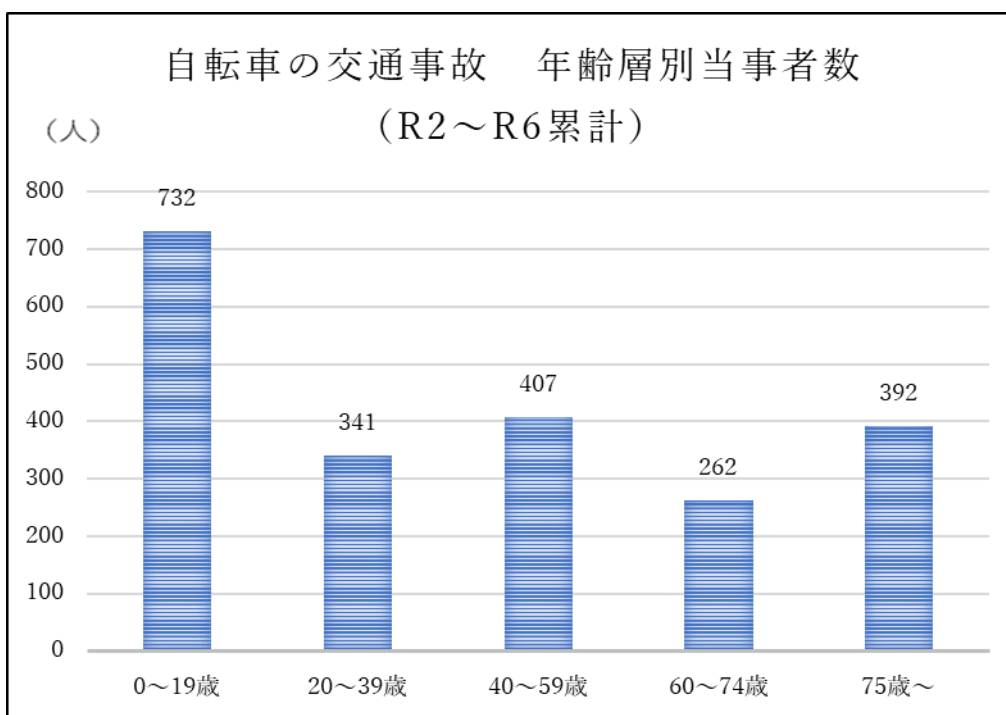
自転車が関係する交通事故は令和5年まで減少傾向であったが、令和6年は前年比で増加しました。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

イ 自転車の交通事故 年齢層別当事者数 (R2~R6 累計)

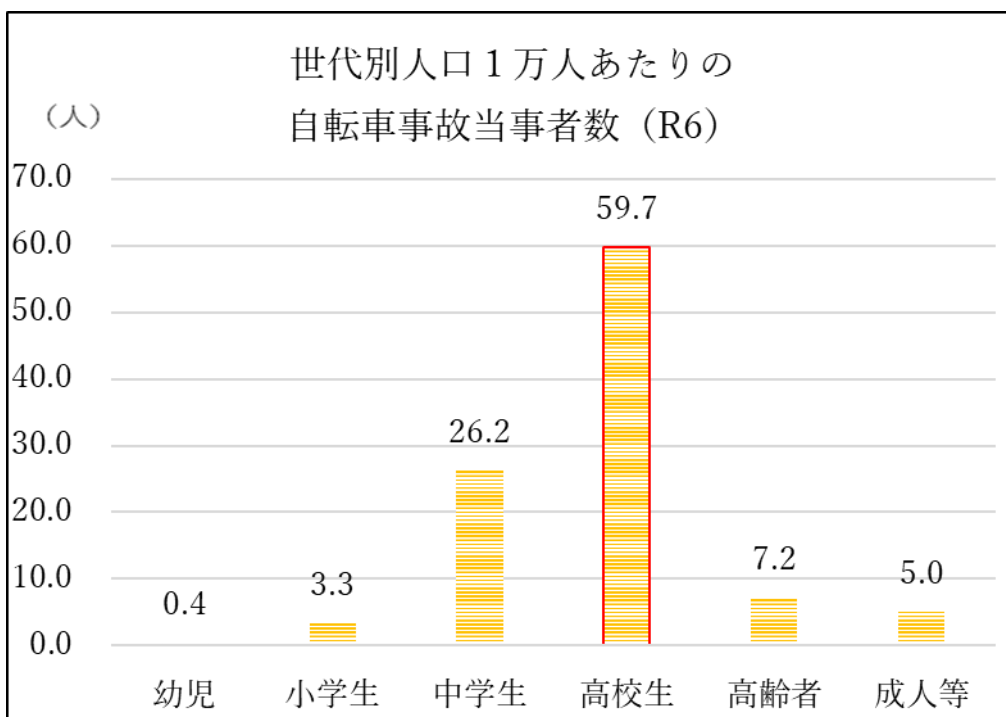
自転車の交通事故当事者数は年齢層別では0~19歳が最も多い状況です。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

ウ 世代別人口1万人あたりの自転車事故当事者数 (R6)

世代別人口1万人あたりでは高校生が最も多く、次いで中学生となっています。



(資料：栃木県警察本部提供データ)

3 市民意識

(1) 交通安全に関する市民アンケート調査概要

- ・ 調査対象者 2,000人(18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(回答はインターネットも可)
- ・ 調査期間 令和7年6月20日～7月15日
- ・ 有効回答数 667人
- ・ 回答率 33.4%

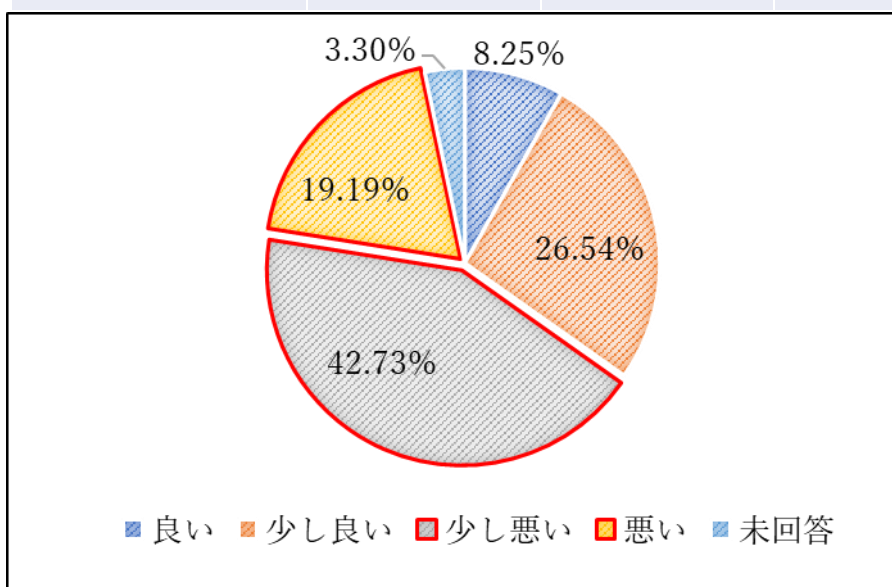
(2) 調査結果(主なもの)

ア 自動車などの交通安全について

自動車の運転者の交通ルールの遵守について、「良い」「少し良い」と感じる人は34.8%で前回調査(R1)より11.6ポイント増加しています。

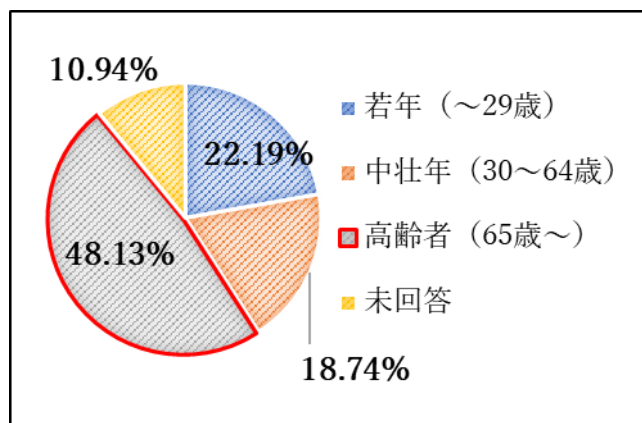
また、「少し悪い」「悪い」と感じる人は61.9%となっています。

	回答数	構成比	前回調査(構成比)
良い	55	8.25%	4.5%
少し良い	177	26.54%	18.7%
少し悪い	285	42.73%	44.9%
悪い	128	19.19%	27.6%
未回答	22	3.30%	4.3%



交通安全対策が必要な自動車運転者の年代は、「高齢者」が 48.1%と最も多く、次いで「若年層」が 22.2%となっています。

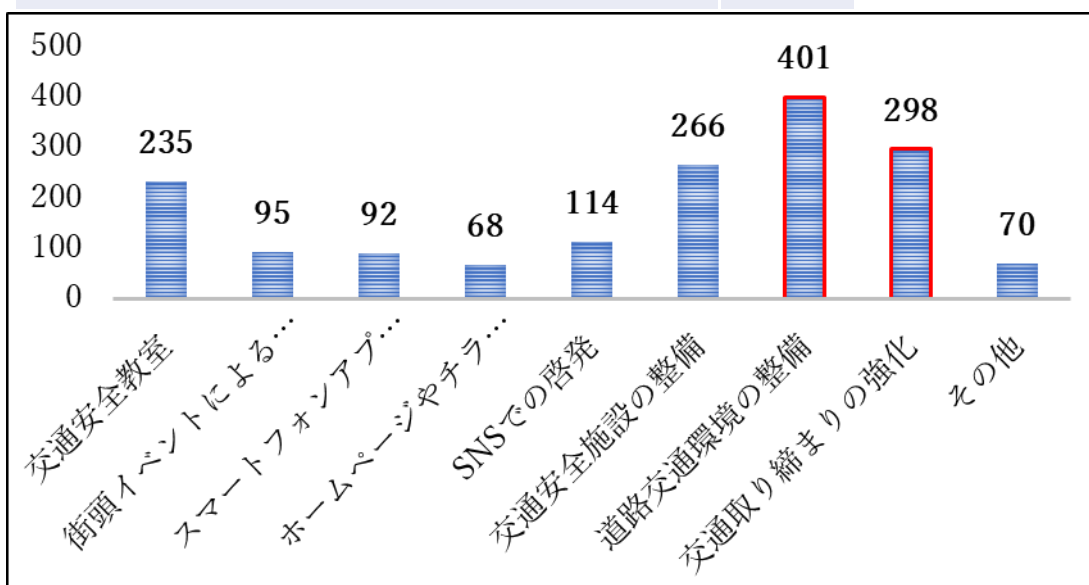
	回答数
若年（～29歳）	148
中壮年（30～64歳）	125
高齢者（65歳～）	321
未回答	73



自動車の事故防止に向けた安全対策について、有効な手法として最も多いのが「道路交通環境の整備」で、次に「交通取締りの強化」となっています。

意識啓発の有効な手法については、「交通安全教室」が最も多く、次いで「SNSでの啓発」となっています。

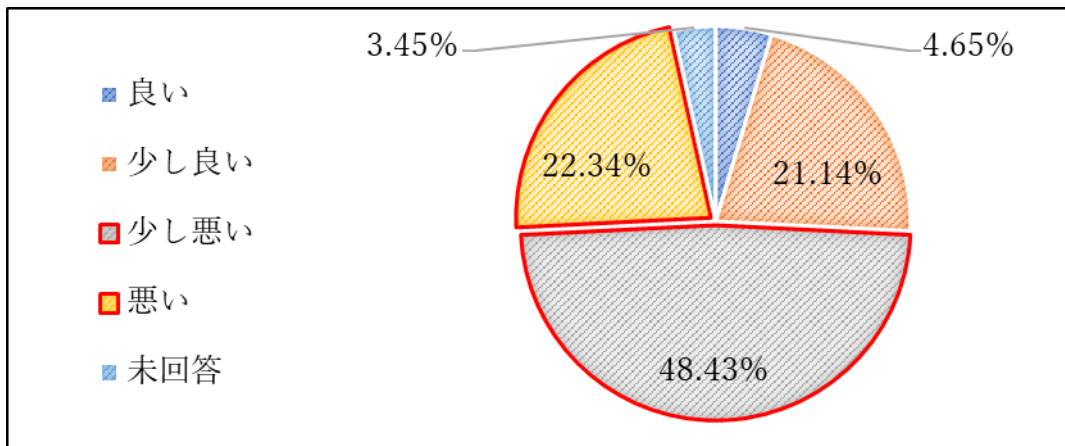
	回答数
交通安全教室	235
街頭イベントによる啓発	95
スマートフォンアプリを使った啓発	92
ホームページやチラシ、ポスターによる啓発	68
SNSでの啓発	114
交通安全施設の整備	266
道路交通環境の整備	401
交通取締りの強化	298
その他	70



イ 自転車などの交通安全について

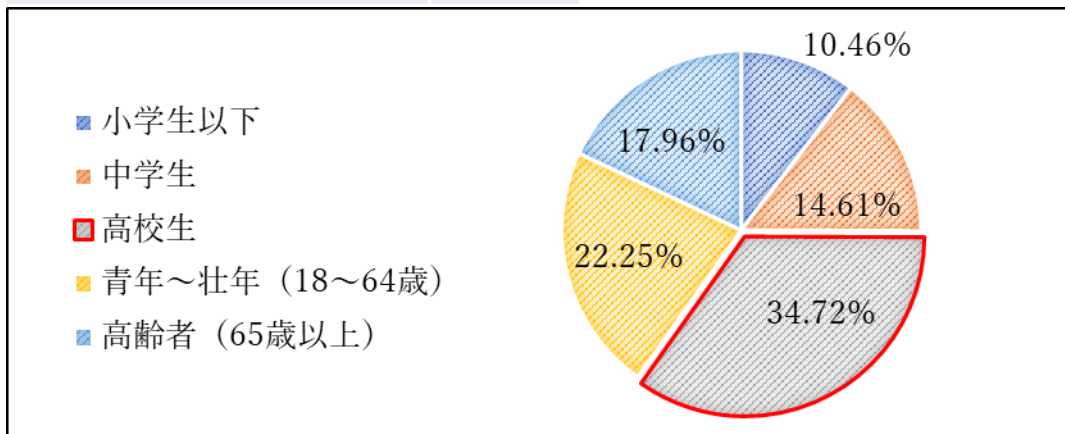
自転車の交通ルールの遵守について「良い」「少し良い」と感じる人は25.8%、「少し悪い」「悪い」と感じる人は70.8%となっています。

	回答数
良い	31
少し良い	141
少し悪い	323
悪い	149
未回答	23



交通安全対策が必要な自転車利用者の年代は、「高校生」が34.7%と最も多く、次いで「青年～壮年」となっています。

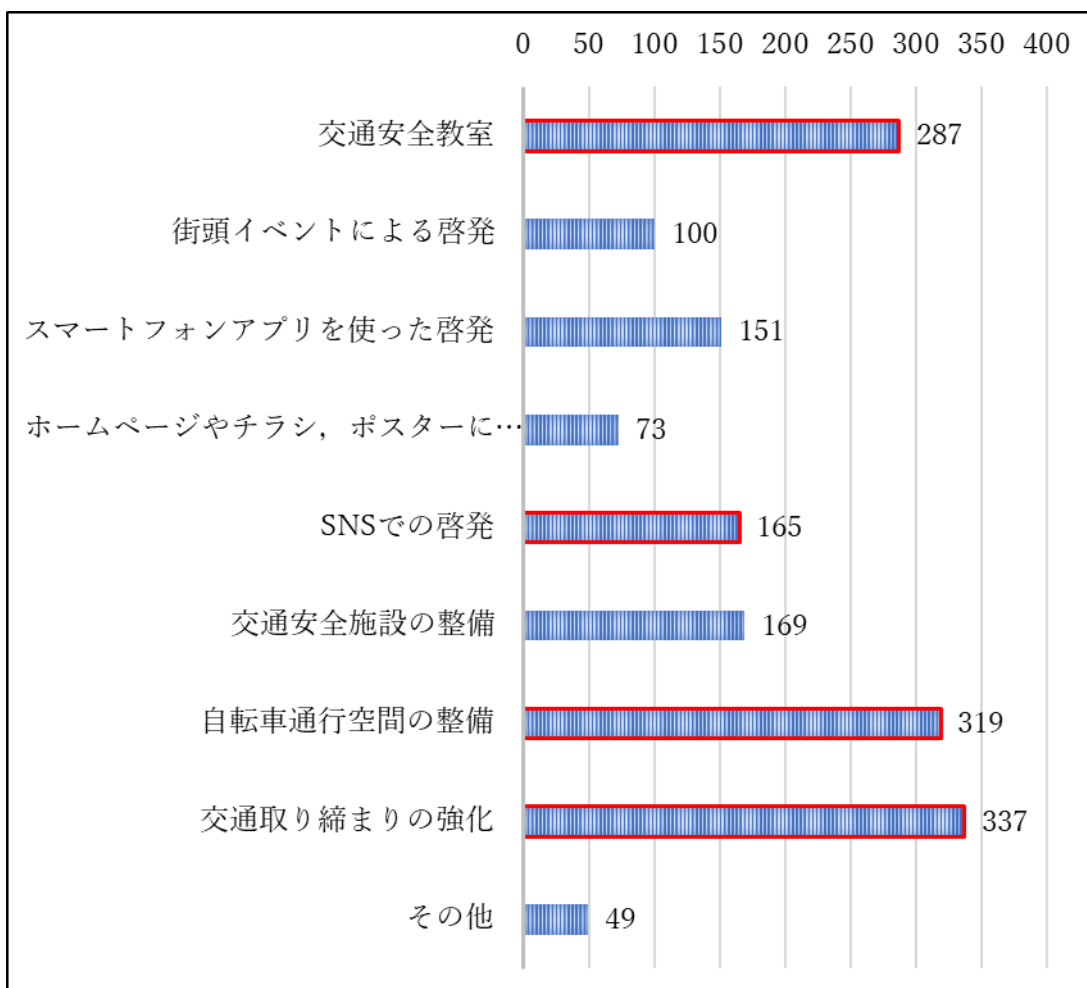
	回答数
小学生以下	78
中学生	109
高校生	259
青年～壮年（18～64歳）	166
高齢者（65歳以上）	134



自転車の事故防止に向けた交通安全対策について、有効な手法として最も多いのが「交通取締りの強化」で、次いで「自転車通行空間の整備」となっています。

意識啓発の有効な手法については、「交通安全教室」が最も多く、次いで「SNSでの啓発」となっています。

	回答数
交通安全教室	287
街頭イベントによる啓発	100
スマートフォンアプリを使った啓発	151
ホームページやチラシ、ポスターによる啓発	73
SNSでの啓発	165
交通安全施設の整備	169
自転車通行空間の整備	319
交通取締りの強化	337
その他	49

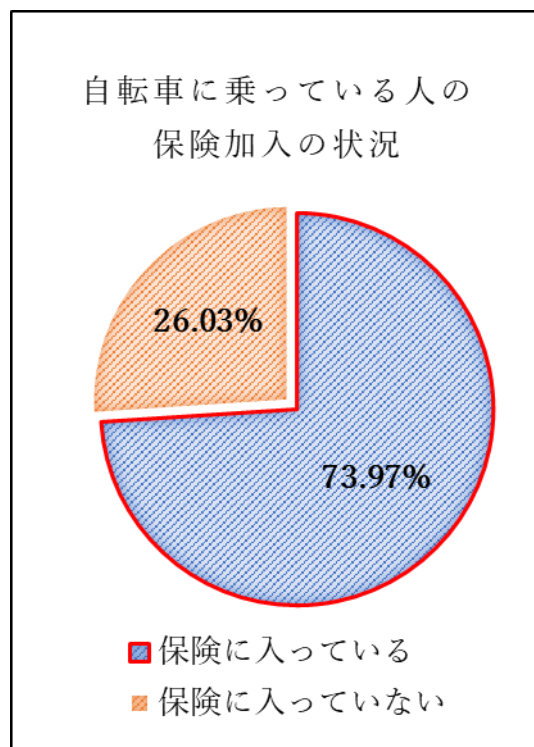
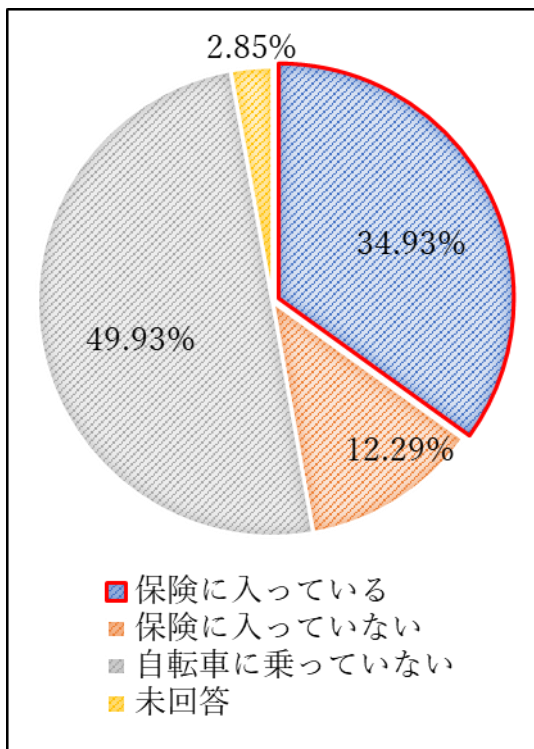


自転車に乗る人のうち、74.0%の人は自転車保険に加入しています。

	回答数
保険に入っている	233
保険に入っていない	82
自転車に乗っていない	333
未回答	19

▼ 自転車に乗っている人の保険加入の状況

	構成比
保険に入っている	73.97%
保険に入っていない	26.03%

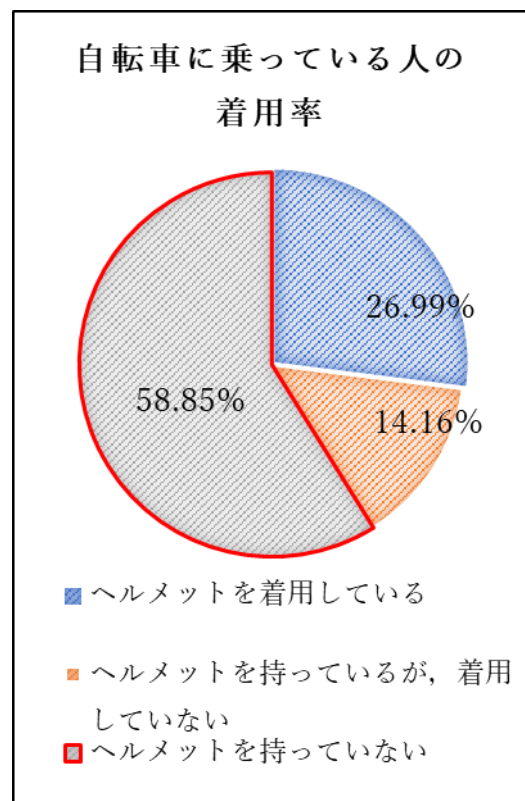
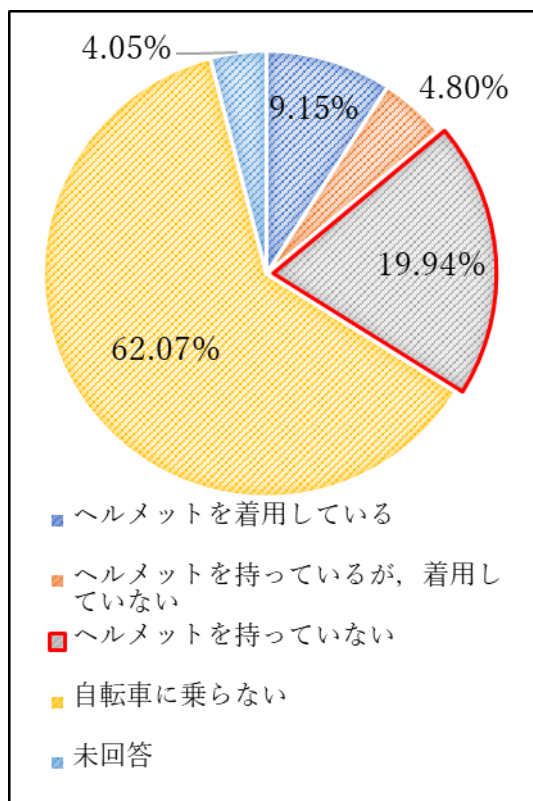


自転車に乗っている人のうち、27.0%の人がヘルメットを着用しています。
また、ヘルメットの保有率は41.2%です。

	回答数
ヘルメットを着用している	61
ヘルメットを持っているが、着用していない	32
ヘルメットを持っていない	133
自転車に乗らない	414
未回答	27

▼ 自転車に乗っている人の着用の状況

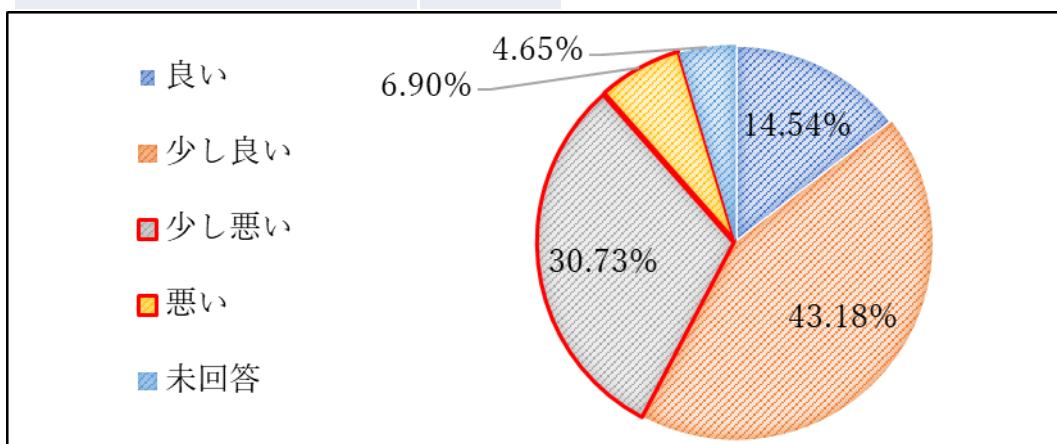
	構成比
ヘルメットを着用している	26.99%
ヘルメットを持っているが、着用していない	14.16%
ヘルメットを持っていない	58.85%



ウ 歩行者の交通安全について

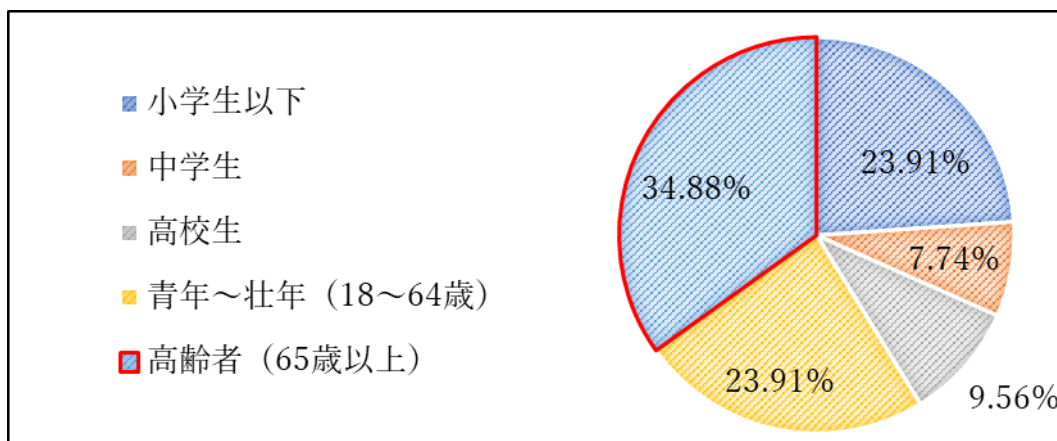
歩行者の交通ルールの遵守について「良い」、「少し良い」と感じる人は57.7%で、「悪い」、「少し悪い」と感じる人は37.6%となっています

	回答数
良い	97
少し良い	288
少し悪い	205
悪い	46
未回答	31



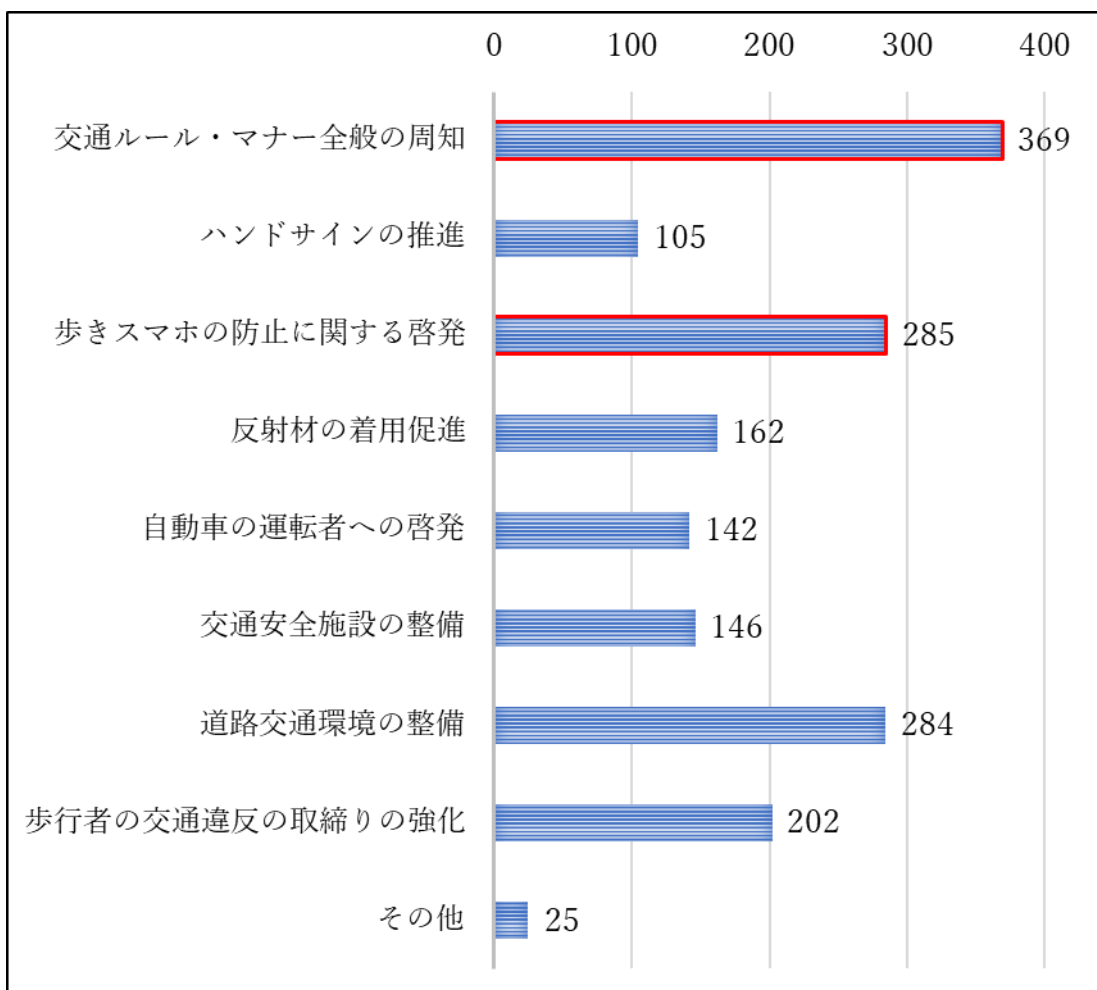
交通安全対策が必要な歩行者の年代は、「高齢者」が34.9%と最も多く、次いで「青年～壮年」となっています。

	回答数
小学生以下	170
中学生	55
高校生	68
青年～壮年（18～64歳）	170
高齢者（65歳以上）	248



歩行者の交通事故防止に向けた安全対策について、有効な手法として最も多いのが「交通ルール・マナー全般の周知」で、次に「歩きスマホ防止に関する啓発」となっています。

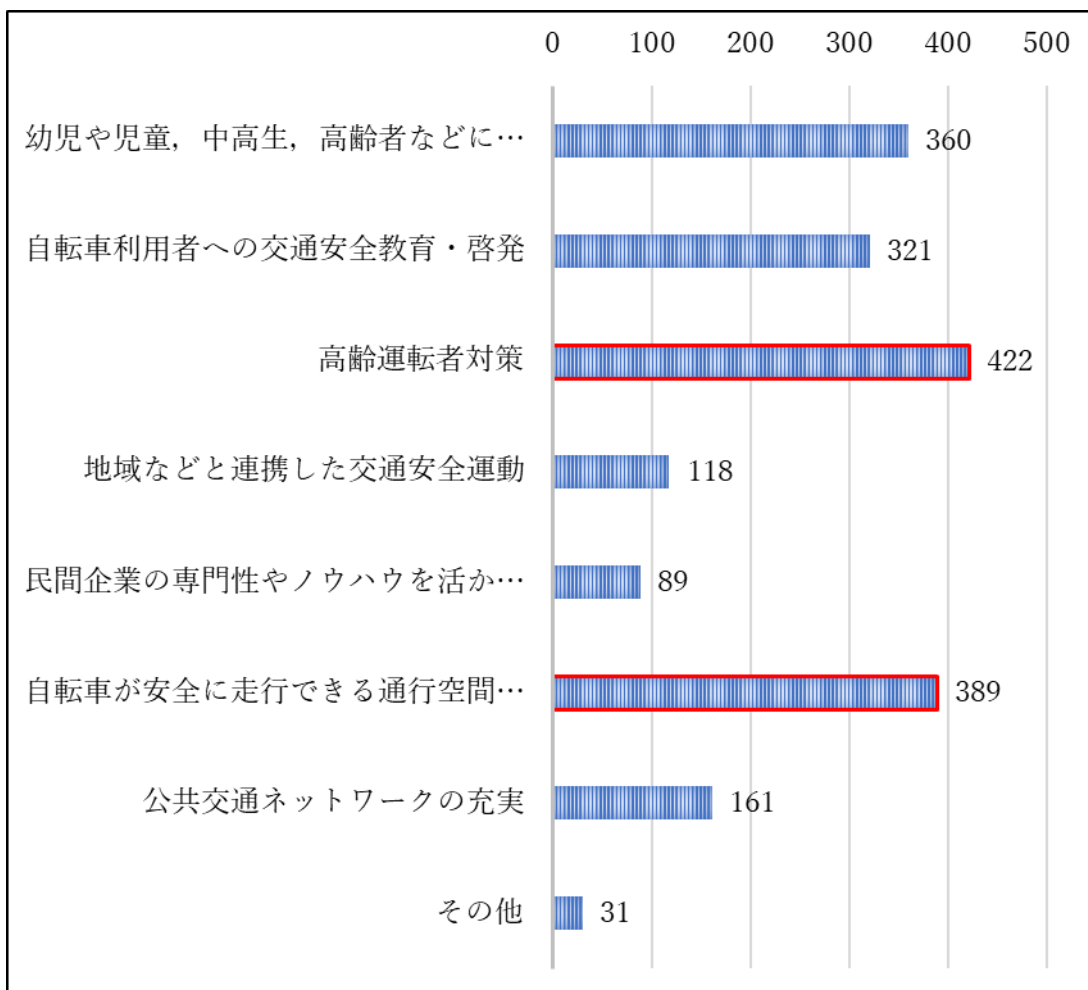
	回答数
交通ルール・マナー全般の周知	369
ハンドサインの推進	105
歩きスマホの防止に関する啓発	285
反射材の着用促進	162
自動車の運転者への啓発	142
交通安全施設の整備	146
道路交通環境の整備	284
歩行者の交通違反の取締りの強化	202
その他	25



エ 交通安全全般に関する取組について

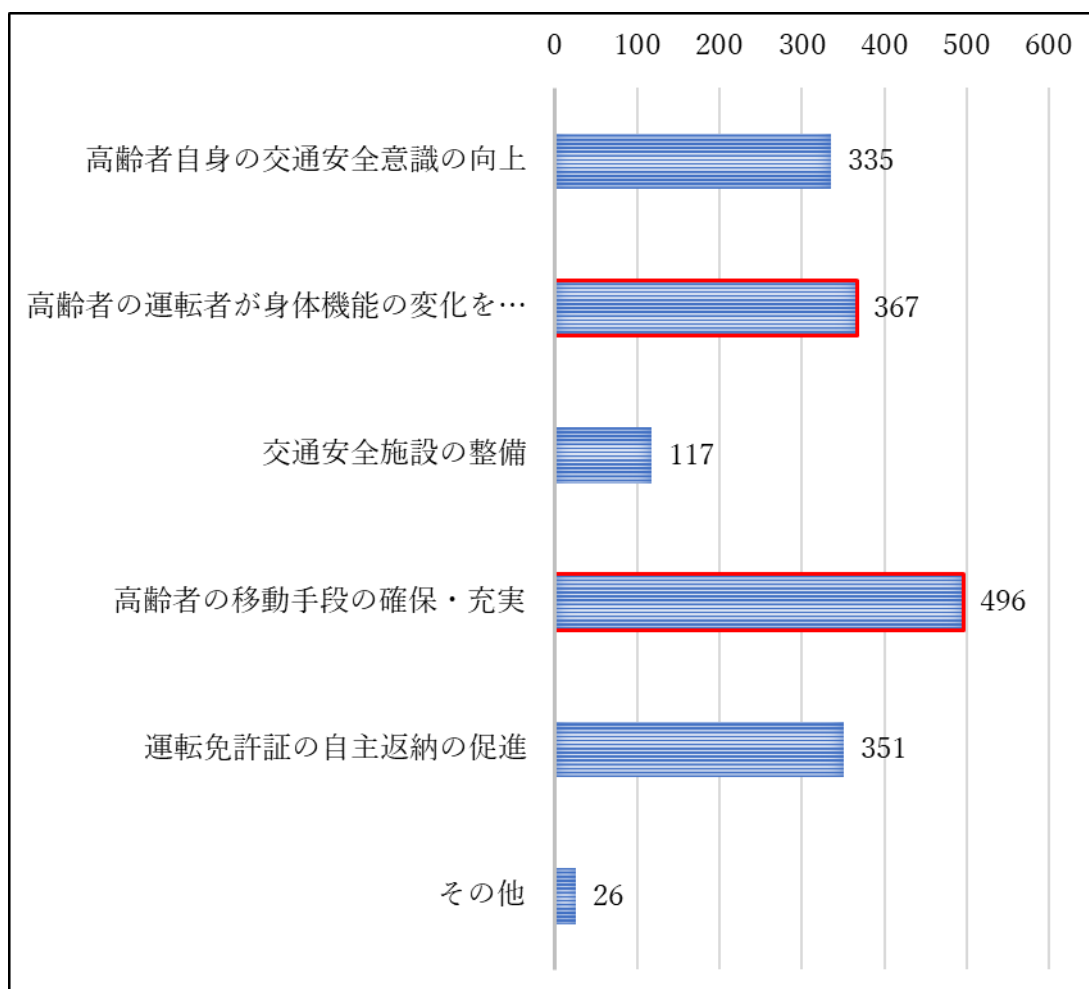
交通事故発生件数を減少させるために市に力を入れてほしい取組では、「高齢運転者対策」が最も多く、次いで「自転車が安全に走行できる通行空間の整備」となっています。

	回答数
幼児や児童，中高生，高齢者などに対する交通安全教育・啓発	360
自転車利用者への交通安全教育・啓発	321
高齢運転者対策	422
地域などと連携した交通安全運動	118
民間企業の専門性やノウハウを活かした交通安全活動への連携・支援	89
自転車が安全に走行できる通行空間の整備	389
公共交通ネットワークの充実	161
その他	31



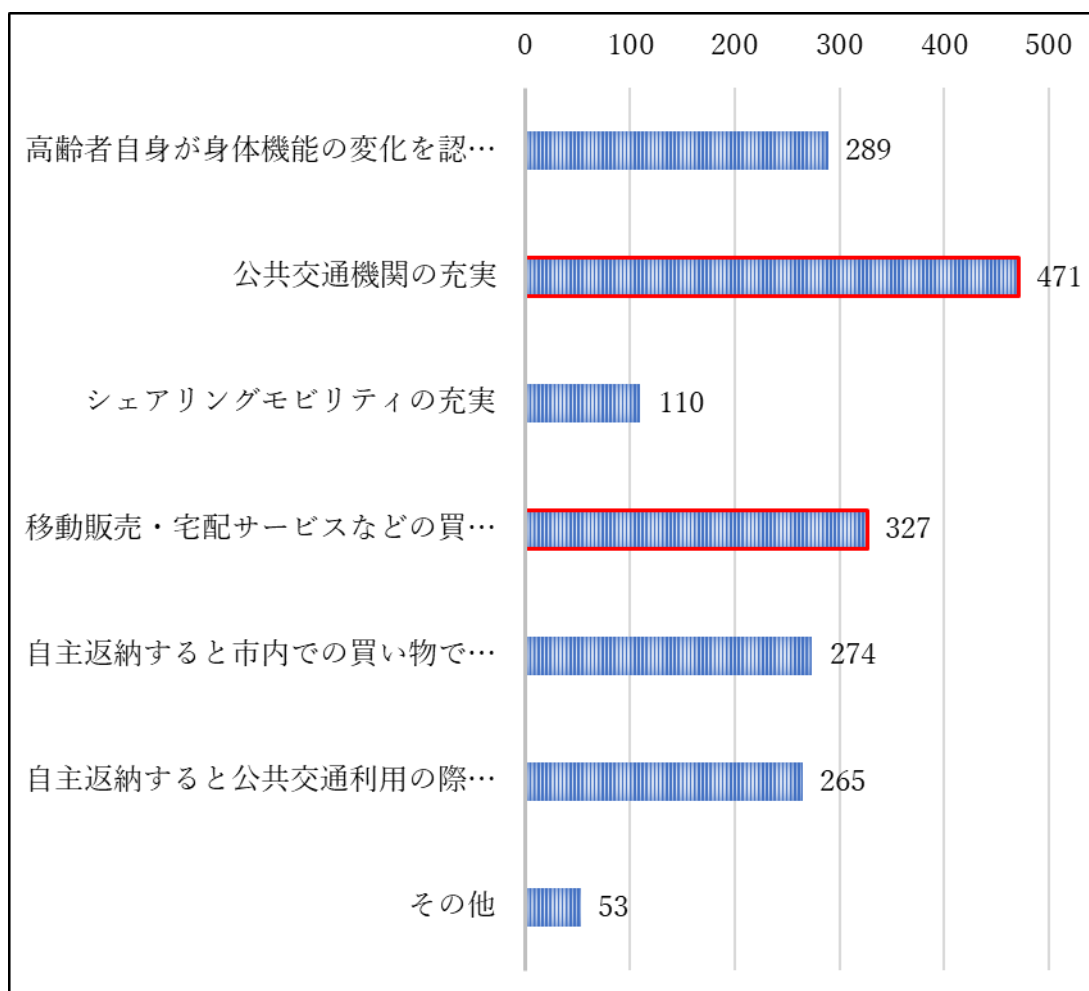
高齢者の事故の減少に向けた対策について、「高齢者の移動手段の確保・充実」が最も多く、次いで「高齢運転者が身体機能の変化を認識する機会の提供」となっています。

	回答数
高齢者自身の交通安全意識の向上	335
高齢者の運転者が身体機能の変化を認識する機会の提供	367
交通安全施設の整備	117
高齢者の移動手段の確保・充実	496
運転免許証の自主返納の促進	351
その他	26



免許返納しやすくなる取組について、「公共交通機関の充実」が最も多く、次いで「移動販売・宅配サービスなどの買い物支援」となっています。

	回答数
高齢者自身が身体機能の変化を認識する機会の充実	289
公共交通機関の充実	471
シェアリングモビリティの充実	110
移動販売・宅配サービスなどの買い物支援の充実	327
免許証を自主返納すると市内での買い物で割引を受けられるなどのサービスの充実	274
免許証を自主返納すると公共交通利用の際に使える totora ポイントの付与	265
その他	53



4 「第11次宇都宮市交通安全計画」の評価

(1) 第11次計画の目標と達成状況

ア 交通事故発生件数

目標値 : 1,040件以下(令和7年)

達成状況 : 交通事故発生件数は減少傾向にあり、令和5年には過去最少値となりました。目標の達成率は90.4%となっています。

指標名	基準値	実績				
発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	1,368件	1,281件	1,238件	1,102件	1,134件	1,150件
	増減数	▲87件	▲43件	▲136件	32件	16件
	達成率	81.2%	84.0%	94.4%	91.7%	90.4%

イ 交通事故死者数

目標値 : 8人以下(令和7年)

達成状況 : 交通事故死者数は減少傾向にあり、令和7年には過去最小値になりました。目標については達成しています。

指標名	基準値	実績				
死者数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	13人	12人	4人	8人	11人	3人
	増減数	▲1人	▲8人	4人	3人	▲8人
	達成率	66.7%	200.0%	100.0%	72.7%	266.7%

ウ 重傷者数

目標値 : 90人以下(令和7年)

達成状況 : 重傷者数は計画初年度に減少したものの、それ以降増加傾向にあります。目標の達成率は65.7%となっています。

指標名	基準値	実績				
重傷者数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	131人	106人	149人	142人	172人	137人
	増減数	▲25人	43人	▲7人	30人	▲35人
	達成率	84.9%	60.4%	63.4%	52.3%	65.7%

(2) 「重点的に対応すべきターゲット」の成果指標の達成状況

ア 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：60件以下（令和7年）

達成状況：子どもが関係する交通事故は横ばいの傾向にあります。目標の達成率は69.0%となっています。

指標名	基準値	実績				
発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	95件	85件	80件	75件	86件	87件
	増減数	▲10件	▲5件	▲5件	11件	1件
	達成率	70.6%	75.0%	80.0%	69.8%	69.0%

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7年）

達成状況：高校生の関係する交通事故は横ばいの傾向にあります。目標の達成率は55.6%となっています。

指標名	基準値	実績				
発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	107件	93件	97件	71件	98件	108件
	増減数	▲15件	5件	▲26件	27件	10件
	達成率	64.5%	61.9%	84.5%	61.2%	55.6%

イ 高齢者の安全確保

成果指標「高齢者の関係する交通事故発生件数」

目標値：400件以下（令和7年）

達成状況：令和4年から減少傾向にあり目標を令和6年に達成しましたが、令和7年は前年比で増加し、目標の達成率は97.6%となっています。

指標名	基準値	実績				
発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	474件	477件	438件	409件	390件	410件
	増減数	3件	▲39件	▲29件	▲19件	20件
	達成率	83.9%	91.3%	97.8%	102.6%	97.6%

ウ 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： 270件以下（令和7年）

達成状況： 令和6年は前年比で増加しましたが、計画期間内では減少傾向にあります。
目標の達成率は74.0%となっています。

指標名	基準値	実績				
		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
発生件数	484件	443件	421件	365件	372件	365件
増減数		▲41件	▲22件	▲56件	7件	▲7件
達成率		60.9%	64.1%	74.0%	72.6%	74.0%

（3）各施策の柱の評価

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年代の特性や交通手段に応じた交通安全教室や、ライトラインの交通ルールの周知啓発、地域や警察等と一体となった交通安全運動のほか、民間企業等と連携し、ICTを活用した地域参加型の交通安全イベントを開催するなどにより、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図りました。

【活動指標の達成状況】

身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数

目標値： 2,100人（令和7年度）

達成状況： 高齢者の交通安全教室の参加者はコロナ禍以降減少し、老人クラブ等を中心に参加を呼び掛けているものの、参加者は目標値に達していません。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
参加者数	267人	446人	759人	1155人	573人	845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〕

目標値： 94校（累計）

達成状況： タブレット端末を活用した非対面の交通安全教室の実施やタブレット端末へ啓発動画を配信するなど市内すべての小学校・中学校にて実施し、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施校数	-	5校	94校	94校	94校	94校

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〕

目標値： 39地区（累計）

達成状況： 子どもや高齢者、地域、企業等を対象とした交通安全教室や、啓発動画やチラシを活用し関係機関等と連携した周知などを実施し、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
参加者数	-	4地区	39地区	39地区	39地区	39地区

高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数

目標値： 15校（累計）

達成状況： VRは危険運転などを疑似体験し、交通ルールを遵守することの大切さを学ぶことができ、1対1の教育場面においては有効なツールであるが、大人数を対象とした教室における教育資材としては十分な効果は得られなかったことから教室を開催せず、実施校数は目標値に達していません。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施校数	-	0校	0校	4校	4校	4校

自転車利用者に対する街頭指導実施箇所数

目標値： 13か所（令和7年度）

達成状況： 学校のニーズを的確に把握し、適宜実施場所の見直しや追加をしながら効果的な街頭指導場所を実施するなど、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施箇所数	10か所	13か所	12か所	14か所	15か所	14か所

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〕

目標値： 5回（累計）

達成状況： 市内の東西南北・中央の5つのブロックにおいて、毎年1ブロックずつICTタグを活用した走行データの収集を実施するICTを活用した参加型交通安全イベントを民間企業等と連携して開催し、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
実施回数	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	—	1回	2回	3回	4回	5回

イ 施策の柱Ⅱ「地域と連携した道路交通環境の整備」

【評価】

地域や民間企業等と連携し、事故データや走行データを活用した安全対策のほか、誰もが安全で安心して使える歩行環境の整備や自転車通行空間の整備を推進するなど、安全・安心な道路交通環境の整備が図られています。

宇都宮駅東側のライトラインの整備やバス路線の再編、地域内交通の運行地域の拡充などに着実に取り組み、誰もが移動しやすい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が図られています。

【活動指標の達成状況】

事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進

目標値： 5ブロック（累計）

達成状況： 市内の東西南北・中央の5つのブロックにおいて、交通事故データや地域住民等に協力をいただき収集した走行データを分析することで洗い出した事故多発地点や潜在的危険箇所等に安全対策を実施し、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
実施ブロック数	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	—	1回	2回	3回	4回	5回

自転車通行空間の整備延長〔累計〕

目標値 : 87.3km (累計)

達成状況 : 「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、自転車通行空間の整備を行い、計画に位置付けた目標延長87.3kmに対して92.0kmの整備が完了しており、目標を達成しています。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
整備距離	51.3km	58.3km	65.6km	73.1km	80.8km	92.0km※見込

公共交通夜間人口カバー率

目標値 : 97.5% (令和7年度)

達成状況 : JR宇都宮駅東側のライトラインの整備やバス路線の再編、地域内交通の運行地域の充実などに着実に取り組み、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進め、公共交通夜間人口カバー率は令和6年度時点で93.5%に達していますが、目標は達成していません。

指標名	基準値	実績				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
カバー率	90.5%	90.7%	90.8%	92.5%	93.5%	未集計

ウ 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。

エ 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。

(4) 第11次計画の評価

第11次計画においては、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚や、安全・安心な道路交通環境の整備などに係る施策事業を推進したことにより、計画の目標指標である交通事故発生件数や重傷者数は目標値に達成していないものの、死者数は目標値を達成したほか、交通事故発生件数は基準値と比較し減少するなど一定の効果を上げています。

しかしながら、交通事故死者の状態別では歩行中が最も多いことや、高齢運転者による重傷事故が増加していることなどから、今後さらなる交通安全対策が必要です。

5 課題の総括

第1次計画の実績・評価や、交通環境、社会情勢、市民意識、交通事故の現状を踏まえ、第2次計画策定に向けた課題を抽出し、「市民の交通安全意識の高揚（ソフト）」、「安全・安心の道路交通環境の整備（ハード）」、「交通事故受傷者等への対応」の3つの枠組みに分類し、整理しました。

ア 市民の交通安全意識の高揚（ソフト）

市民一人ひとりの交通ルールの遵守・マナー向上を図るため、各年代の特性や属性に応じた体系的な交通安全教育に加え、「歩行者」「自転車利用者」「自動車運転者」などの交通モードに応じ本市の交通事故の傾向等を捉えた周知啓発を充実させる必要があります。

交通事故リスクの低減を図るため、公共交通ネットワークの整備の進展に合わせて、さらに公共交通の利用を促進する必要があります。

交通安全教室や地域等と連携した交通安全活動などの従来の取組に加え、デジタルを活用した効果的な啓発などを推進する必要があります。

【特に重視すべき課題】

- 高校生の自転車の安全利用の更なる促進
- 高齢運転者の移動手段の見直しを促す機会の充実
- 駅東側のライトラインの状況を踏まえた交通ルールの周知の強化
- 外国人運転者に対する交通安全教育の充実

イ 安全・安心の道路交通環境の整備

安全で快適な道路交通環境を形成するため、データ等の調査分析を踏まえ、地域と連携した交通安全対策を推進し、歩行環境の確保や、自転車利用環境の整備、道路交通環境の整備、公共交通ネットワークの整備に取り組んでいく必要があります。

【特に重視すべき課題】

- 人優先の安全・安心な歩行環境の確保
- 自転車が安全・快適に移動できる通行環境の整備
- 生活道路の安全対策の充実
- ライトラインの駅西延伸やバス路線の再編、地域内交通の充実など、公共交通ネットワークの整備推進

ウ 交通事故受傷者等に対する対応（救助救急・被害者支援施策）

交通事故による負傷者への救急活動の維持向上を図るため、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など、救助・救急対策を推進する必要があります。

関係機関や支援団体と連携しながら交通事故による被害者支援の充実を図る必要があります。

【特に重視すべき課題】

- 交通事故被害者に寄り添ったワンストップによる支援の充実

第3章 計画の基本方針

1 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、11次・55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、令和6年中の死者数は2,663人と6分の1を下回っています。

しかしながら、未だに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し、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11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、「第11次宇都宮市交通安全計画」（以下「第11次計画」という。）の目標である交通事故死者数は目標値を達成するほか、計画期間において交通事故発生件数、死者数は過去最小値となるなど、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、本市においては交通事故死者の状態別では歩行中が最も多いことや、高齢運転者による重傷事故が増加していることなどから、「交通安全意識の高揚」や「道路交通環境の整備」等に関する施策をさらに推進する必要があります。

また、「超高齢社会の進行」などの社会情勢や、「ライトラインをはじめとする公共交通ネットワークの充実」や「自転車のまち宇都宮の推進」、「都心部のウォークアブルなまちづくり」など、本市の目指すまちづくりによる交通環境の変化に応じた交通安全対策を推進することが重要です。

このようなことから、第12次計画においては、本市の未来を担う「子どもや高校生」や、交通死亡事故における死者の占める割合が高い「高齢者」、交通死亡事故の死者の状態別で最も多い「歩行者」、交通事故全体に占める割合が国や県と比較し高い「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、デジタルを活用するほか、地域や関係機関等と連携しながら本市における交通安全対策を推進します。

2 第12次計画の基本目標

第11次計画の実績・評価や、本市を取り巻く交通環境等の変化などから導出された課題について性質ごとに分類した「市民の交通安全意識の高揚（ソフト）」、「安全・安心の道路交通環境の整備（ハード）」、「交通事故受傷者等への対応」に関する交通安全施策を「基本目標」とします。

■ 基本目標Ⅰ「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

市民一人ひとりが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もって行動できるよう、各年代の特性に応じた交通安全教育や、歩行者、自転車利用者、自動車運転者それぞれに対する周知啓発、地域等における交通安全活動を推進します。

また、自動車から公共交通への転換を進めることにより、交通事故リスクの低減を図るため、公共交通の利用促進を推進します。

■ 基本目標Ⅱ「安全・安心な道路交通環境の整備」

安全で快適な道路交通環境を形成するため、交通事故データ等の分析を踏まえ、地域と連携した交通安全対策を推進し、歩行者・自転車の安全で快適な通行空間や道路交通環境の整備を推進します。

また、誰もが、安全・安心に移動できるよう、ライトラインをはじめとする階層性のある公共交通ネットワークの整備を推進し、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。

■ 基本目標Ⅲ「救助・救急対策及び被害者支援の推進」

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめる救急活動を維持向上させるため、救助・救急体制の充実を図ります。

交通事故被害者等を支援していくため、県や犯罪被害者等を支援する団体と連携し、交通事故相談事務等の充実や被害者支援に関する広報啓発等を推進します。

3 重点的に安全を確保すべきターゲットと横断的な手法

(1) 重点的に安全を確保すべきターゲット

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い状況であるほか、交通事故発生件数が全体として減少傾向にある中、子どもや高校生が関係する交通事故は横ばいの傾向にあります。

また、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」の実現に向けた取組を進めていることなどから、自転車利用者の交通安全対策の重要性が高まっています。

加えて、交通事故の死者の状態別では歩行中が最も多い状況にあることや、都心部においては人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりが進められていることから、歩行者の安全確保の重要性が一層高まっています。

これらの状況を踏まえ、本計画の目標を達成する上では、子どもや高校生、高齢者、自転車利用者に加え、歩行者の交通安全対策を重点的に推進することが特に重要な課題といえます。

このため、第12次計画では、施策体系である各基本施策において、重点的に安全を確

保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」「歩行者」と位置付け、それぞれの特性や課題に応じ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、これらのターゲットに対する安全確保を適切かつ効果的に推進するため、成果指標を設定し、毎年、進行管理を行っていくこととします。

① 子どもや高校生

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、本市においては子どもや高校生が関係する交通事故発生件数が近年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。

② 高齢者

本市では、交通事故の死者における高齢者の割合が高く、高齢運転者（原付以上）が第1当事者となる重傷事故が増加している状況にあります。

このようなことから、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教育の充実や、運転免許証の自主返納を促進するなど、高齢者の交通事故防止を図ります。

③ 歩行者

本市では、交通事故の死者の状態別では歩行中が最も多い状況にあります。

また、都心部においては人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりを推進しています。

このことから、歩行者に対する交通安全教育や、自動車運転者に対する交通ルールの周知啓発を推進し、「人優先の交通安全思想」の浸透に取り組むなど、歩行者の交通事故防止を図ります。

④ 自転車利用者

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、ハード・ソフトの両面から各施策事業に取り組んでいます。また、令和8年4月からは交通違反に対し反則金を科す交通反則通告制度が自転車にも適用されるようになるなど、自転車利用者の交通ルールの遵守が一層求められる状況にあります。

このことから、自転車通行空間の整備や自転車安全利用教育などを通して、自転車利用者の安全確保に取り組み、自転車の交通事故防止を図ります。

(2) 横断的な手法

第1 2次計画に掲げる施策事業を推進するにあたっては、効果を最大化するための横断的な手法として、デジタルの活用及び地域等との連携を位置付けます。大学や民間企業等と連携しながら、デジタルを活用した効果的な啓発を推進するとともに、地域と協働し、地域の実情を踏まえた取組を展開することで、実効性の高い交通安全対策を推進します。

4 計画の目標指標と成果指標

(1) 計画の目標指標

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、計画期間である令和1 2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1 1次計画からの継続性や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。

目標値の設定にあたっては、現行計画と同様に、国の目標値を本市の人口規模に換算すること及び、現行計画期間の増減率から算出することを基本とします。ただし、本市の実情を踏まえたトレンド推計とも比較しながら、より積極的な目標値を設定します。

指標名	現状値 (R7)	目標値 (R12)
交通事故死者数 ※交通事故の発生から2 4時間以内に死亡した者の数	3人	3人以下
交通事故重傷者 ※交通事故により受傷し全治1か月以上(30日)と診断された者の数	1 3 7人	8 0人以下
交通事故発生件数【市独自】 ※人身事故の発生件数	1, 1 5 0件	8 4 0件以下
【設定の理由】 交通事故のない社会の実現に向け、国や県と同様に死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数を目標指標として設定する。 市においては、市民の日常生活におけるより一層の安心感の向上につなげていくために、交通事故の発生件数を本市独自の目標指標に設定する。		

※ 「交通事故死者数」「交通事故重傷者数」「交通事故発生件数」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) 重点的に安全を確保すべきターゲットにおける成果指標の設定

本計画の目標指標を着実に達成するため、重点的に取り組むターゲットにおける成果指標を設定します。

指標の値の設定にあたっては、計画の目標指標で設定した「交通事故発生件数」の令和12年の目標値（840件以下）を踏まえ、これまでの事故全体に対する重点ターゲットの関係する事故割合から算出することを基本とし、トレンド推計による予測も確認しながら値を設定します。

なお、いずれの方法でも現行計画の指標の値を上回る場合は、第11次計画の目標値を設定することとします。

重点ターゲット	指標名	現状値(R7)	目標値(R12)
子どもや高校生	子どもが関係する交通事故発生件数	87件	55件以下
	高校生が関係する交通事故発生件数	108件	60件以下
高齢者	高齢者が関係する交通事故発生件数	410件	300件以下
歩行者	歩行者が関係する交通事故発生件数	143件	95件以下
自転車利用者	自転車関係する交通事故発生件数	365件	270件以下

※ 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。

第4章 交通安全施策の推進

◆ 施策体系

「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」「安全・安心な道路交通環境の整備」「救助・救急対策及び被害者支援の推進」の3つの基本目標を定め、さらに、「子どもや高校生」「高齢者」「歩行者」、「自転車利用者」を重点的に安全を確保すべきターゲットとし、デジタルを活用した効果的な施策や、地域等と連携しながら実効性の高い交通安全施策を推進します。

基本目標	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)各年代の特性や属性に応じた段階的かつ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中高生に対する交通安全教育 ④成人に対する交通安全教育 ⑤高齢者に対する交通安全教育 ⑥障がい者に対する交通安全教育 ⑦外国人市民に対する交通安全教育
	(2)歩行者の安全な通行に向けた周知啓発の推進	①反射材の着用促進の啓発の推進 ②ハンドサイン運動の推進 ③歩きスマホ防止の啓発の推進
	(3)自転車安全利用の促進に向けた周知啓発の推進	①自転車利用者への効果的な啓発の推進 ②体験型の教材を活用した自転車安全利用の推進 ③自転車ヘルメット着用の推進 ④自転車利用者への街頭指導の推進 ⑤事業所等と連携した自転車安全利用の促進
	(4)自動車運転者の安全運転の確保に向けた周知啓発の推進	①高齢運転者の運転免許証の自主返納の促進 ②歩行者保護意識の啓発 ③安全運転の確保の推進 ④飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進
	(5)NCCの推進を踏まえた交通安全教育・周知啓発の推進及び公共交通の利用促進	①ライトラインに関する交通ルールの周知や事故防止の啓発の推進 ②都心部のウォーカブルなまちづくりの姿を捉えた人優先の安全安心の歩行環境の確保 ③公共交通の利用促進
	(6)地域等と連携した交通安全活動の推進	①交通安全市民総ぐるみ運動の推進 ②交通事故発生状況等の広報活動の推進 ③暴走族根絶に向けた周知啓発の推進 ④特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）や新たな小型モビリティに関する交通ルールの周知啓発 ⑤交通安全推進協議会や民間企業等と連携した取組の推進
II 安全・安心な道路交通環境の整備	(1)人優先の安全・安心な歩行環境の確保	①歩行者の通行空間の確保 ②通学路等の交通安全の確保 ③都心部におけるゆとりある歩行空間の確保
	(2)安全で快適な自転車利用環境の総合的整備	①計画的な自転車通行空間の整備 ②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の整備	①生活道路における面的な交通安全対策 ②交通安全施設の整備・更新 ③無電柱化の推進 ④適正な道路使用及び占有 ⑤地域と連携した交通安全対策の推進
	(4)誰もが安全・安心に移動でき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
III 救助・救急対策及び被害者支援の推進	(1)救助・救急体制等の推進	①救急救命士の計画的養成 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
	(3)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 ③自転車損害賠償責任保険等への加入促進

重点的に安全を確保すべきターゲット 「子どもや高校生・高齢者・歩行者・自転車利用者」

横断的な手法 「デジタルの活用・地域等との連携」

基本目標Ⅰ 「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」

基本施策（１）各年代の特性や属性に応じた段階的かつ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及び属性に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

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	小学生に対する交通安全教室の開催 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、実際の車を用いた実験などを通じ、道路における危険予測や回避方法を学ばせ、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。
	子ども自転車免許事業の実施 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。 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>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、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>小学生に対する交通安全に関する情報提供 新規</p> <p>小学生の交通事故を防止するため、事故多発時期や小学生の事故の特徴などの情報を電子媒体にて提供し、学校の教育活動における交通安全教育を促進します。</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中高生に対する交通安全教育</p>	<p>中高生に対する交通安全教室の開催</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、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: 10px; 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>中学生に対する交通安全に関する情報提供 新規</p> <p>中学生の交通事故を防止するため、事故多発時期や中学生の事故の特徴などの情報を電子媒体にて提供し、学校の教育活動における交通安全教育を促進します。</p>

	<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>高校生に対する交通安全に関する情報提供 新 規</p> <p>高校生の交通事故を防止するため、事故多発時期や高校生の事故の特徴などの情報を電子媒体にて提供し、学校の教育活動における交通安全教育を促進します。</p> <p>また、市内3警察署と連携し、交通安全に関するチラシ等の教育資材を提供し生徒への指導を働きかけるなど、学校の自主的な交通安全教育を促進します。</p>
<p>④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>大学生等に対する交通安全に関する情報提供 新 規</p> <p>大学生や専門学生等の交通事故を防止するため、事故多発時期や事故の特徴などの情報を学校あてに提供し、学校を通じた注意喚起を促します。</p>
<p>⑤高齢者に対する交通安全教育</p>	<p>高齢者に対する交通安全教室の開催</p> <p>加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は自動車や自転車の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。</p> <p>高齢者自転車免許証制度講習会の開催</p> <p>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>高齢者の集まる機会を捉えた交通安全に関する情報発信の実施 新 規</p> <p>高齢者を対象とした防犯講習会等、その他の出前講座において交通安全に関する周知啓発の機会を設けるほか、年金支給日などの高齢者の来店が多い日を捉え金融機関と連携した広報活動など、交通安全教室以外においても広く周知啓発に取り組みます。</p>

⑥障がい者 に対する交 通安全教育	<p>障がい者施設等における交通安全教室の開催</p> <p>交通安全に必要な知識及び技能を習得させるため、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>
⑦外国人市 民に対する 交通安全教 育	<p>転入者パックや外国人市民向け生活情報誌を活用した交通ルール等の周知の実施 新規</p> <p>交通安全教室に参加する機会の少ない外国人市民に対し、本市への転入時に窓口において生活ルール等の情報を提供する転入者パックや生活情報紙「おーい！」を活用し、日本の交通ルールやマナーの周知に取り組みます。</p>
	<p>日本語学校等と連携した外国人市民に対する交通安全に関する啓発の実施 新規</p> <p>日本語学校や登録支援機関と連携し、日本の交通ルールやマナーに関するチラシを提供し、自国の交通ルールとの違いを理解してもらい、外国人市民の交通安全意識の高揚を図ります。</p>

基本施策（２）歩行者の安全な通行に向けた周知啓発の推進

歩行者は、交通事故において最も被害を受けやすい立場にあり、特に高齢者や子どもなどの交通弱者は、ひとたび事故に遭えば重大事故につながるおそれがあります。また、夜間や薄暮時における視認性の低下や車道への飛び出し、歩行中のスマートフォン使用など、歩行者側の行動が事故の要因となる場合も指摘されています。このため、歩行者一人ひとりが交通ルールを正しく理解し、自らの安全を確保するとともに、周囲の交通状況に配慮した行動をとることが重要です。

このことから、反射材の着用促進や安全な道路横断行動の実践、歩行中の歩きスマホ防止などについて周知啓発を行い、歩行者の安全意識の向上と交通事故防止を図ります。

①反射材の 着用促進の 啓発の推進	<p>反射材の着用促進に関する啓発</p> <p>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普及を図るため、交通安全教室や街頭活動、市ホームページ、市公式SNSなど様々な機会を捉えた周知啓発に取り組みます。</p>
②ハンドサ イン運動の 推進	<p>ハンドサイン運動の周知啓発の実施 新規</p> <p>信号機のない横断歩道において、歩行者は手を挙げるなどで横断する意思を伝え、ドライバーは「横断歩道は歩行者優先」であることを理解した運転行動を実践する「ハンドサイン運動」を推進するため、交通安全教室や街頭活動、市ホームページ、市公式SNSなど様々な機会を捉えた周知啓発に取り組みます。</p>

<p>③ 歩きスマホ防止の啓発の推進</p>	<p>歩きスマホ防止の啓発の実施 新規</p> <p>歩きながらスマートフォン等を操作する「歩きスマホ」は、画面を注視することにより注意力が散漫となり、他の歩行者や車両との接触事故等を引き起こす恐れがあるため、歩きスマホ防止について民間事業者等と連携した街頭活動や、市ホームページ、市公式SNSなど様々な機会を捉えた周知啓発に取り組みます。</p>
------------------------	---

基本施策（3）自転車安全利用の促進に向けた周知啓発の推進

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、自転車安全利用の促進に向け交通ルールやマナーに関する周知啓発を推進します。

<p>① 自転車利用者への効果的な啓発の推進</p>	<p>市公式SNS等を活用した自転車利用者への効果的な啓発の実施 新規</p> <p>自転車利用者の交通安全意識を高めるためには、利用者の年代などに応じた、分かりやすくタイムリーな情報発信が重要です。</p> <p>特に、高校生をはじめとする若い世代においては、日常的に利用されているSNS等を通じた情報発信が有効な手段と考えられますことから、市公式SNSやホームページ等を活用し自転車に関する交通事故の発生状況や注意喚起、交通ルールや法改正の内容などについて、分かりやすく伝える啓発を実施します。</p>
<p>② 体験型の教材を活用した自転車安全利用の推進</p>	<p>自転車シミュレーターを活用した自転車安全利用の促進</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、地域イベント等において参加・体験型の教育を実施します。</p> <p>VRを活用した危険運転防止の啓発</p> <p>VR教材は危険運転を疑似的に体験し、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有効なツールであることから、地域イベント等において、VRを活用した参加・体験型の教育を実施します。</p>
<p>③ 自転車ヘルメット着用の推進</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、自転車販売店と連携したリーフレットの配布など効果的な周知に取り組みます。</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ります。</p>

	<p>自転車安全利用応援店の利用促進</p> <p>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を推進します。</p> <p>また、中高生の利用が見込まれる店舗等協賛事業者の拡充を図るほか、チラシや動画を活用し事業の周知することで利用促進を図り、「ヘルメットを被って自転車に乗りたくなる」機運の醸成に取り組みます。</p>
<p>④ 自転車利用者への街頭指導の推進</p>	<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通行空間の整備路線等において実施します。</p> <p>また、高校等と連携しながら適宜実施場所や時間を見直すなど、効果的な街頭指導の実施に努めます。</p>
<p>⑤ 事業所等と連携した自転車安全利用の推進</p>	<p>(仮称)「宇都宮市自転車安全利用推進事業所」の認定事業の実施 新規</p> <p>令和8年度からは、県立高校において自転車通学を行う際の条件としてヘルメットの着用が求められるなど、自転車利用における安全対策の重要性が高まっています。</p> <p>このような中、子どもや若者に限らず、通勤等で自転車を利用する成人の世代においても、安全意識の向上を図り、社会全体で自転車の安全利用を定着させていくことが重要であることから、市内の事業所や団体などを対象に、ヘルメットの着用促進や自転車損害賠償責任保険等への加入、駐輪場の整備など、自転車の安全利用に関する一定の取組を行っている事業所を「宇都宮市自転車安全利用推進事業所」として認定し、事業所と連携しながら自転車の安全利用の輪を広げていきます。</p>

基本施策（4）自動車運転者の安全運転の確保に向けた周知啓発の推進

自動車は、市民生活や経済活動を支える重要な移動手段である一方、ひとたび交通事故が発生した場合には、歩行者や自転車利用者に重大な被害を及ぼすおそれがあります。歩行者優先の交通ルールに対する理解不足や、飲酒運転などの悪質・危険な行為は、重大事故につながるおそれがあることから、あらゆる世代の運転者に対して、安全運転に関する意識の向上を図る必要があります。

特に、高齢化の進行に伴い、高齢運転者による事故への不安が指摘されており、加齢に伴う身体機能や判断力の変化を踏まえた安全運転の確保が重要となっています。

このことから、歩行者保護意識の啓発や安全運転の徹底、飲酒運転根絶に向けた周知啓発を行うとともに、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進し、自動車運転者による交通事故の防止を図ります。

<p>① 高齢運転者の運転免許証の自主返納の促進</p>	<p>高齢者運転免許証自主返納促進事業の実施 新 規</p> <p>運転免許証の自主返納のきっかけとなるインセンティブとして、公共交通で使用できるポイントを付与することにより運転に不安を抱える高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、高齢運転者による交通事故の防止を図ります。</p>
	<p>栃木県高齢者運転免許証自主返納サポート事業の利用促進</p> <p>県が実施している、高齢者が運転経歴証明書を提示すると協賛店舗等の特典・サービスが受けられる「栃木県運転免許証自主返納サポート事業」を推進します。</p> <p>高齢者に対し交通安全教室等で事業を周知するなどサポート事業の利用を促進するほか、協賛店舗の募集について、市のホームページで周知するなど協賛事業者の充実に取り組みます。</p>
	<p>身体機能測定器等を活用した意識啓発の実施</p> <p>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等を活用し、高齢者自身が加齢に伴う身体機能の変化を認識し、日頃の安全運転や、運転免許証の自主返納について考えていただくきっかけづくりに取り組みます。</p> <p>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。</p>
	<p>電動アシスト付自転車の利用体験会の実施 新 規</p> <p>老人福祉センターや地域イベント等において、電動アシスト付き自転車の乗車体験会を通じ、自動車以外の移動手段について考えていただくきっかけづくりに取り組みます。</p>
<p>② 歩行者保護意識の啓発</p>	<p>歩行者保護意識の啓発の実施</p> <p>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。</p> <p>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を図り、歩行者優先の意識を醸成する「ずっと止まれる栃木県」を推進し、警察等と連携した街頭指導を実施するなど、啓発に取り組みます。</p>
	<p>夜間原則ハイビームの周知</p> <p>歩行者や自転車利用者との事故回避が図られるよう、夜間、対向車や先行車がない時は、歩行者などを遠くから発見することができるよう前照灯を上向き(ハイビーム)にすることについて、交通安全教室や街頭活動、市ホームページ、市公式SNSなど様々な機会を捉えた周知に取り組みます。</p>

<p>③ 安全運転の確保の推進</p>	<p>シートベルトの着用徹底の周知</p> <p>シートベルトは、交通事故に遭った場合の被害を大幅に軽減するとともに、正しい運転姿勢を保たせることにより疲労を軽減させるなど様々な効果があることから、運転者自身だけでなく助手席や後部座席の同乗者にも着用が徹底されるよう交通安全教室や街頭活動、市ホームページ、市公式SNSなど様々な機会を捉えた啓発に取り組めます。</p>
	<p>サポカー等の有用性に関する周知</p> <p>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。</p>
<p>④ 飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進</p>	<p>GR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一丸となって、「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GR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-top: 10px;"> <p>GR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です。</p> </div>

基本施策（５）NCCの推進を踏まえた交通安全教育・周知啓発の推進及び公共交通の利用促進

本市では、将来にわたって持続可能な都市構造の形成を目指し、NCCの推進に取り組んでいます。その東西の基幹公共交通として、ライトラインが令和5年8月に開業し、市民の移動手段として新たに位置付けられています。

路面電車は、国内においては古くから利用されてきた交通手段である一方、本市においては市民にとって必ずしもなじみのある交通手段ではないことから、歩行者や自転車、自動車の利用者を含め、交通ルールの正しい理解と安全な行動の徹底が重要となります。

また、都心部においては、人を中心としたウォークブルなまちづくりを進める中で、誰もが安全で安心して移動できる歩行環境の確保が求められています。

このことから、ライトラインに関する交通ルールの周知や事故防止に向けた啓発を推進するとともに、人優先の安全・安心な歩行環境の確保に向けた取組を進め、あわせて公共交通の利用促進を図ります。

<p>① ライトラインに関する交通ルールの周知や事故防止の啓発の推進</p>	<p>ライトラインに関する交通ルールの周知 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、警察や宇都宮ライトレール株式会社等の関係機関と連携しながら、動画やチラシを活用した交通安全教育に取り組むほか、市ホームページやSNSなど様々な機会を捉えた周知に取り組みます。</p> <p>交通事故発生状況等を捉えた注意喚起の実施 ライトラインの関係する交通事故やライトライン沿線の道路交通状況等を踏まえ、警察や宇都宮ライトレール株式会社等の関係機関と連携しながら交通事故防止を図るための注意喚起に取り組みます。</p>
<p>② 都心部のウォークブルなまちづくりの姿を捉えた人優先の安全安心の歩行環境の確保</p>	<p>街なかへの過度な自動車流入への抑制 新規 路外駐車場の台数と配置の適正化など、自動車交通の誘導につながる取組を行うことで、街なかへの過度な自動車流入を抑制し、ウォークブルなまちの素地となる安全・安心な交通環境づくりに取り組みます。</p>
<p>③ 公共交通の利用促進</p>	<p>公共交通の利用促進・運賃負担の軽減 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、公共交通の利便性の向上や、乗り継ぎの負担を軽減できるよう、公共交通を乗り継ぐ際の運賃を割り引くことやバス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減します。</p>

基本施策（6）地域等と連携した交通安全活動の推進

交通安全は、地域住民等一人ひとりの安全意識により支えられていることから、すべての市民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。そのためには、広く市民の交通安全意識の向上と交通ルールの遵守を図るとともに、交通安全活動への主体的な参加を促進していく必要があります。

このことから、全国及び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、広報紙や市ホームページ、各種イベントなど、あらゆる機会を活用した広報啓発活動を通じて、交通安全思想の普及徹底を図ります。

あわせて、地域における交通安全団体等の主体的な活動の支援や、民間企業等有する専門性や

ノウハウを活かした交通安全教室などの取組との連携を通じて、地域全体で交通安全意識の高揚を図ります。

<p>① 交通安全 市民総ぐる み運動の推 進</p>	<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> <hr/> <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>
<p>② 交通事故 発生状況等 の広報活動 の推進</p>	<p>交通事故発生状況に関する情報提供</p> <p>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。</p> <hr/> <p>栃木県警察防犯アプリ「とちぎポリス」や交通事故発生状況マップの周知</p> <p>地域の身近な場所における交通事故を防止するため、栃木県警察防犯アプリ「とちぎポリス」や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。</p> <hr/> <p>市ホームページなどを通じた情報発信の実施</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、市ホームページや市公式SNSを通じ交通ルールやマナーに関する情報を発信するほか、交通安全教室における教材、交通安全啓発パンフレットなどを市ホームページに掲載するなど、家庭や地域、職域等で活用できる環境を整備します。</p>
<p>③ 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>

<p>④ 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）や新たな小型モビリティに関する交通ルールの周知啓発</p>	<p>警察やシェアリングモビリティ運営事業者等と連携した安全講習会の開催 新規</p> <p>電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車の安全利用を促進するため、警察やシェアリングモビリティ運営事業者と連携し体験乗車を行う安全講習会を開催し、交通ルールや安全な乗り方の周知に取り組みます。</p>
<p>⑤ 交通安全推進協議会や民間企業等と連携した取組の推進</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> <hr/> <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>
<p>⑥ 大学等と連携したデジタルを活用した啓発の推進</p>	<p>大学等と連携したデジタルを活用した効果的な啓発手法の調査・研究 新規</p> <p>交通安全意識を高揚させるためには、従来の周知啓発に加え、デジタルを活用し、利用者の行動特性や実態に即した、より効果的な啓発手法を検討していくことが重要です。</p> <p>このため、大学等と連携しながら、自転車の走行状況に関するデータの収集や分析に関する研究を進めるとともに、デジタルを活用した啓発手法について検討を行います。</p>

基本目標Ⅱ 「安全・安心な道路交通環境の整備」

基本施策（１）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、通学路や未就学児などの子ども達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々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>高齢者、障がい者を含めた誰もが快適な生活を送れるよう、「第5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」に基づく視覚障がい者誘導用ブロックの整備・修繕や、バリアフリーに考慮した道路整備等に取り組みます。</p>
<p>② 通学路等 の交通安全 の確保</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PDCAサイクルのもと、効果把握を行い、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>
<p>③ 都心部におけるゆとりある歩行空間の確保</p>	<p>都心部における官民協働による人中心の居心地の良い街路空間の形成 新規</p> <p>「都心部まちづくりプラン」に基づき、人中心の居心地の良いウォークアブルなまちの実現に向け、大通り沿線や駅周辺、都心部のシンボルとなるエリアにおいて、まちづくりに貢献する民間開発の促進や道路空間を活用した滞在空間創出の社会実験などにより、ゆとりある歩行空間の確保など、人中心の居心地の良い街路空間の形成を官民協働で取り組みます。</p>

基本施策（２）安全で快適な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通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、自転車通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 計画的な 自転車通行 空間の整備	自転車通行空間の整備 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後期計画」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通行位置の明示を進め、連続性のある自転車通行空間を確保します。
	自転車通行空間の維持・修繕の実施 良好な視認性を確保し、自転車を安全に利用できる通行空間を維持するため、ガイドライン策定前に整備した路線や、経年により路面標示が劣化した路線において適宜修繕を実施します。
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 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、鶴田駅、雀宮駅、岡本駅周辺の「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。

基本施策（３）交通安全に配慮した道路交通環境の整備

EBPM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あることから、自動車の走行データなどを活用した調査分析等に基づき、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。

また、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あることから、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。

<p>①生活道路における面的な交通安全対策</p>	<p>走行データ等を活用した調査分析及びゾーン30プラス等交通安全対策の実施 新規</p> <p>生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の更なる推進に向けて、交通事故データや ETC2.0 により収集された走行速度や急挙動等のデータを活用しながら調査分析を実施し、その結果を基に地域や道路管理者、警察と意見交換を行いながら、最高速度30km/hの速度規制と物理的デバイスを組合わせた「ゾーン30プラス」などの交通安全対策を実施します。</p>
<p>②交通安全施設の整備・更新</p>	<p>外側線などをはじめとした交通安全施設の整備・更新、地域の要望に対する対応</p> <p>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、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。</p> <p>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・更新を行います。</p>
<p>③無電柱化の推進</p>	<p>無電柱化の推進による安全で快適な通行空間の確保</p> <p>安全かつ円滑な交通を確保するため、緊急輸送道路や、バリアフリー特定道路、観光拠点や地域の賑わいを創出する主要な道路のほか、都心部におけるまちづくり施策と連携を図りながら、道路の無電柱化を推進します。</p>
<p>④適正な道路使用及び占有</p>	<p>市道の使用・占有の適正化</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、適正な道路の使用、占有の許可を行います。</p>
<p>⑤地域と連携した交通安全対策の推進</p>	<p>地域と連携した注意喚起看板等の交通安全対策の実施</p> <p>地域住民から要望のあった箇所などに、道路管理者や警察と連携しながら、地域の実情に応じ注意喚起看板を設置するなど、地域の安全性向上を図ります。</p>

基本施策（４）誰もが安全・安心に移動できる公共交通ネットワークの整備

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を推進し，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。

①公共交通ネットワークの整備推進	ライトラインの駅西側整備や駅東側の利便性向上 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ため，東西基幹公共交通としてライトラインを JR 宇都宮駅西側への延伸を推進します。 令和5年8月に開業した JR 宇都宮駅東側においては，運行サービスの更なる充実など，利便性向上を図ります。
	バス路線の再編・充実 公共交通空白地域を解消するとともに，都心部と各地域の拠点などの拠点間の移動の利便性を高めるため，ライトラインや地域内交通と連携し，バス路線の再編・充実を図り，ライトラインや地域内交通と連携した効率的なバスネットワークの構築を推進します。
	地域内交通の未導入地区への導入推進・利便性向上 郊外部における通院や買い物，通学，子育てなどの日常生活の足として，乗合タクシーなどにより，地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進します。 また，既に導入済みの地区においては，ライトラインやバスなどの他の交通手段との連携を強化するとともに，各地域の移動ニーズや移動課題などを踏まえながら，運行計画等の見直しを図るなど，更なる利便性の向上に努めます。

基本目標Ⅲ 「救助・救急対策及び被害者支援の推進」

基本施策（１）救助・救急体制等の推進

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救急救命士の計画的養成	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、教育訓練を充実し、救急・救助隊員の知識・技術等の向上を図ります。
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。
------------	---

基本施策（3）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、かけがえの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である被害者支援センターとちぎや県と連携し、被害者が必要とする相談や支援につながる体制の充実を図るとともに、交通事故による経済的負担の軽減に資する取組として、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を含めた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 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。 ワンストップサービス体制の実施 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。
③ 自転車損害賠償責任 保険等への 加入促進	自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性の周知 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。

4 施策の活動指標

基本目標Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(1) 各年代の特性や属性に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度)
小学生に対する交通安全に関する情報提供	交通安全に関する情報提供の実施回数 (年間)	—	12 回
中学生に対する交通安全に関する情報提供	交通安全に関する情報提供の実施回数 (年間)	—	12 回
高校生に対する交通安全に関する情報提供	交通安全に関する情報提供の実施回数 (年間)	—	12 回
高齢者に対する交通安全教室の開催	交通安全教室受講者数 (年間)	440 人	1,000 人
日本語学校等と連携した外国人市民に対する交通安全に関する啓発の実施	交通安全教材を提供した団体数	—	毎年度 65 団体に実施

(2) 歩行者の安全な通行に向けた周知啓発の推進

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度)
ハンドサイン運動の周知啓発の実施	小学生に対する教育実施校数	—	毎年度 71 校に実施
歩きスマホ防止に係る周知啓発の実施	市内の商業施設等における館内放送による啓発の実施箇所数	—	50 か所 (R12 年度には 50 か所において実施)

(3) 自転車安全利用の促進に向けた周知啓発の実施

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度)
自転車シミュレーターを活用した自転車安全利用の促進	自転車シミュレーター体験者数 (年間)	200 人	500 人
自転車乗車時のヘルメット着用の促進	自転車安全利用応援店協力事業者数	23 店舗	50 店舗
自転車利用者に対する街頭指導の実施	街頭指導の実施における協力高校数	9 校	R12 年度までに計 15 校

(4) 自動車運転者の安全運転の確保に向けた周知啓発の推進

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度)
高齢者運転免許証自主返納促進事業の実施	70 歳代の運転免許証の自主返納者数 (年間)	770 人 (R6 年)	1,120 人 (R12 年)
歩行者保護意識の啓発の実施	市内の商業施設等における館内放送による啓発の実施箇所数	—	50 か所 (R12 年度には 50 か所において実施)

基本目標Ⅱ 安全・安心な道路交通環境の整備

(2) 安全で快適な自転車利用環境の総合的整備

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度)
自転車通行空間の整備	自転車通行空間の整備延長 (累計)	92.0 km※見込	123.3 km※

※関連計画の「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」を別途検討中のため、変更の可能性有

(4) 誰もが安全・安心に移動できる公共交通ネットワークの整備

事業名	活動指標名	現状値 (R6 年度)	目標値 (R10 年度)
バス路線の再編・充実	公共交通夜間人口カバー率	93.5% (R6 年度)	100% (R10 年度)
地域内交通の導入推進・利便性向上			

基本目標Ⅲ 救助・救急対策の推進及び被害者支援の推進

(1) 救助・救急対策の推進

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R11 年度)
救急救命士の計画的養成	救急救命士の養成者数 (年間)	3 人	3 人 (R11 年度)

(2) 応急手当の普及啓発活動の推進

事業名	活動指標名	現状値 (R7 年度)	目標値 (R11 年度)
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	応急手当講習会の受講数 (年間)	10,000 人	10,000 人 (R11 年度)

第5章 計画の推進に向けて

1 庁内の推進体制

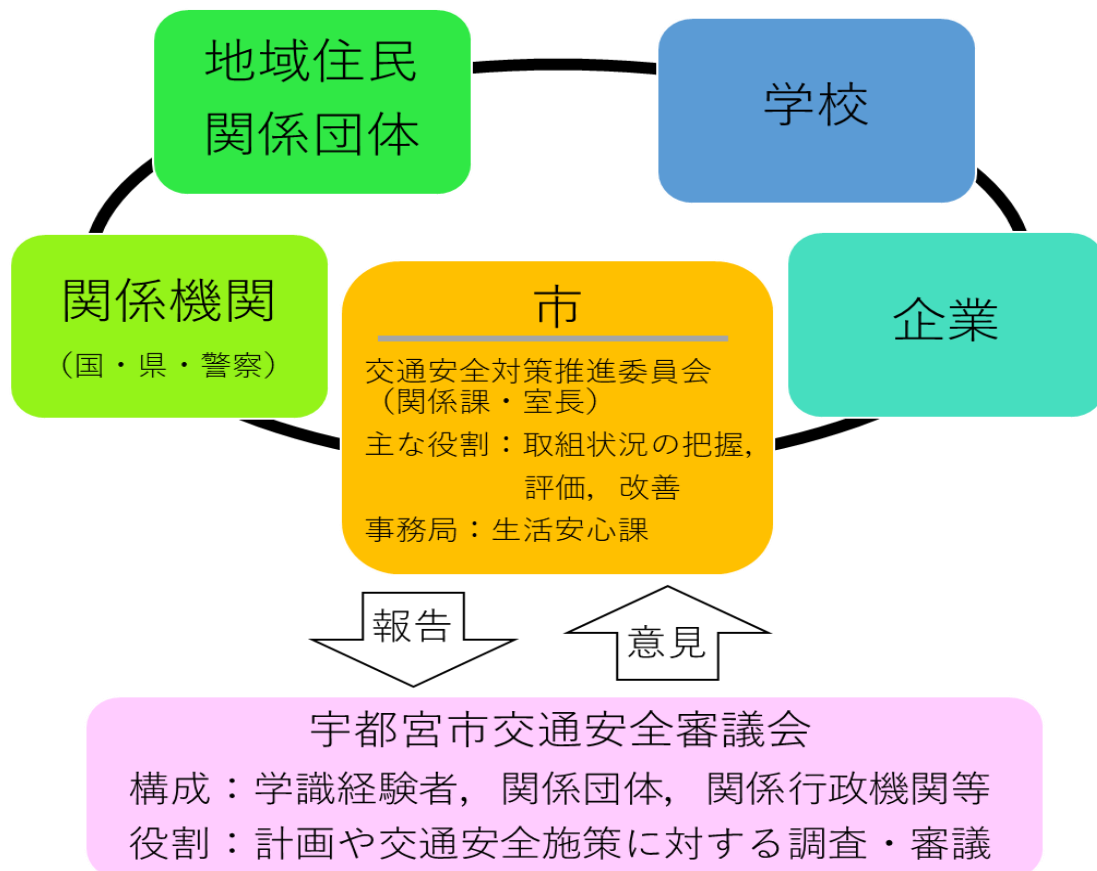
本計画を着実に推進していくため、交通安全対策推進委員会において取組状況の把握や評価、改善等を行うとともに、庁内関係課・室と日頃から情報共有や意見交換を行うなど連携の強化に努め、施策事業の効果的な推進を図ります。

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]



第12次宇都宮市交通安全計画

令和8年6月 宇都宮市

市民まちづくり部 生活安心課

電話番号：028-632-2135 ファクス：028-632-6600