

第10次 宇都宮市交通安全計画 (素案)

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おこされた事故で，人の死亡または負傷を伴うもの（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。
- 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。
- 第一当事者： 交通事故に関係した者のうち，過失が最も重い者をいい，過失同等の場合は被害がより軽い者をいう。
- 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 | 9 |
| 3 | 交通事故の特徴 | 29 |
| 4 | 市民意識 | 32 |
| 5 | 第 9 次宇都宮市交通安全計画の実績評価 | 38 |
| 6 | 「交通環境と社会情勢」及び「本市の交通事故の現状・特徴」、 「第 9 次計画の実績評価」等における課題 | 45 |
| 7 | 交通事故のない社会に向けた課題 | 49 |
| | | |
| 第 3 章 | 交通安全計画における目標 | 54 |
| 1 | 計画の指標 | 54 |
| 2 | 目標値の設定 | 54 |
| 3 | 横断的かつ重点的に取り組む視点と目標 | 56 |
| | | |
| 第 4 章 | 交通安全施策の推進 | 62 |
| 1 | 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 | 63 |
| 2 | 地域と連携した道路交通環境の整備 | 75 |
| 3 | 地域における道路交通秩序の維持 | 80 |
| 4 | 救助・救急対策の推進 | 82 |
| 5 | 被害者対策の推進 | 83 |
| 6 | 施策の活動指標 | 84 |
| | | |
| 第 5 章 | 計画の推進に向けて | 86 |
| 1 | 推進体制 | 86 |

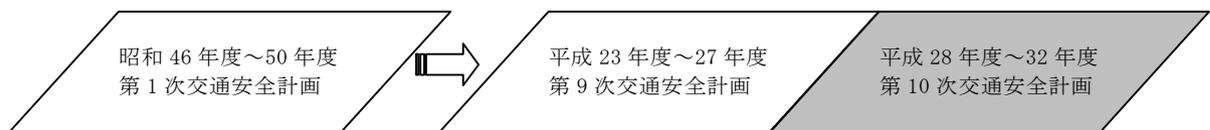
第1章 計画の概要

1 計画の目的

第10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、市民や関係機関・団体が目標を共有しながら、本市を取り巻く社会環境等の変化や課題に対し、計画的・継続的に効果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

交通安全対策基本法により、市計画は国や県計画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、「平成28年度から平成32年度までの5か年間」とします。



3 計画の基本的な考え方

国においては、これまで交通安全基本計画に基づき様々な交通安全対策を実施してきた結果、交通事故死者数が「交通戦争」と呼ばれた昭和45年当時と比べ4分の1にまで減少するに至っています。しかしながら、未だに交通事故による死傷者数が70万人を超えるなど依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策の実施が必要であるとし、特に、道路交通において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9次にわたる交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策を講じてきましたが、「第9次宇都宮市交通安全計画」（以下「第9次計画」とする。）では、交通事故発生件数、死者数、負傷者数とも目標の達成には至っていないものの、平成26年には交通事故発生件数、負傷者数、平成25年には死者数において過去最少値を記録するなど、交通事故に係る各目標指標とも良好な傾向にあり、これまでの施策・事業が一定の効果을上げてきたものと考えています。

このような中、今後の本市の交通安全対策においては、今後直面する「少子・超高齢化、人口減少社会の到来」や「LRT導入をはじめとした公共交通ネットワークの

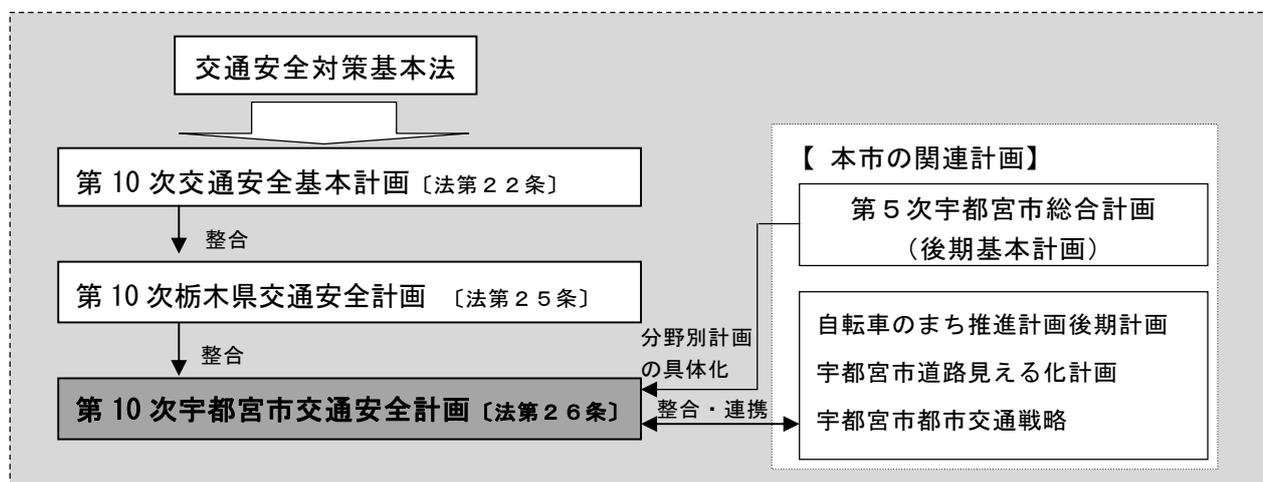
構築」など交通環境の変化への対応が求められます。さらに、「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて自転車専用通行帯などの自転車の利用環境が整備される中、これまで以上に、自転車利用者における交通ルール遵守、マナー向上が求められており、これらに対する対策が急務であります。

このため、本計画においては、究極的には「交通事故のない社会」の実現を目指し、交通安全教育などによる「交通安全意識の高揚」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」に関する施策を充実していくとともに、高齢人口の増加に伴い交通事故に占める割合が増加している「高齢者」や交通事故に占める割合が高い「自転車利用者」、少子化が進行する中、国の宝であり、悲惨な交通事故から社会全体で守っていく必要がある「子どもや高校生」といった対象を重視した交通安全対策を重点的に推進していきます。

また、交通安全の推進には、行政や警察だけでなく、市民や交通安全団体等が地域の実情に応じ、自ら交通安全に関する取組を行い、地域の交通安全を確保するための提案や活動を実施するなど、市民等の主体的な活動や民間企業の交通安全への取組に対する支援など、本市の交通安全活動を充実させていくこと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ます。

4 計画の位置付け

本計画は、「交通安全対策基本法」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、当該法第26条の規定により「第10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、「第5次宇都宮市総合計画（後期基本計画）」の分野別計画「市民の安全で健康な笑顔あふれる暮らしを支えるために」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。



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ます。また、平成23年3月には、本市を通り茨城県の常陸那珂湊と群馬県の前橋市・高崎市を結ぶ北関東自動車道が全線で供用を開始し、北関東における拠点性がますます高まっています。また、平成31年度を目標に、東西基幹交通の軸としてLRTの開業が予定されています。

(1) 主要交通網の状況

① 道路

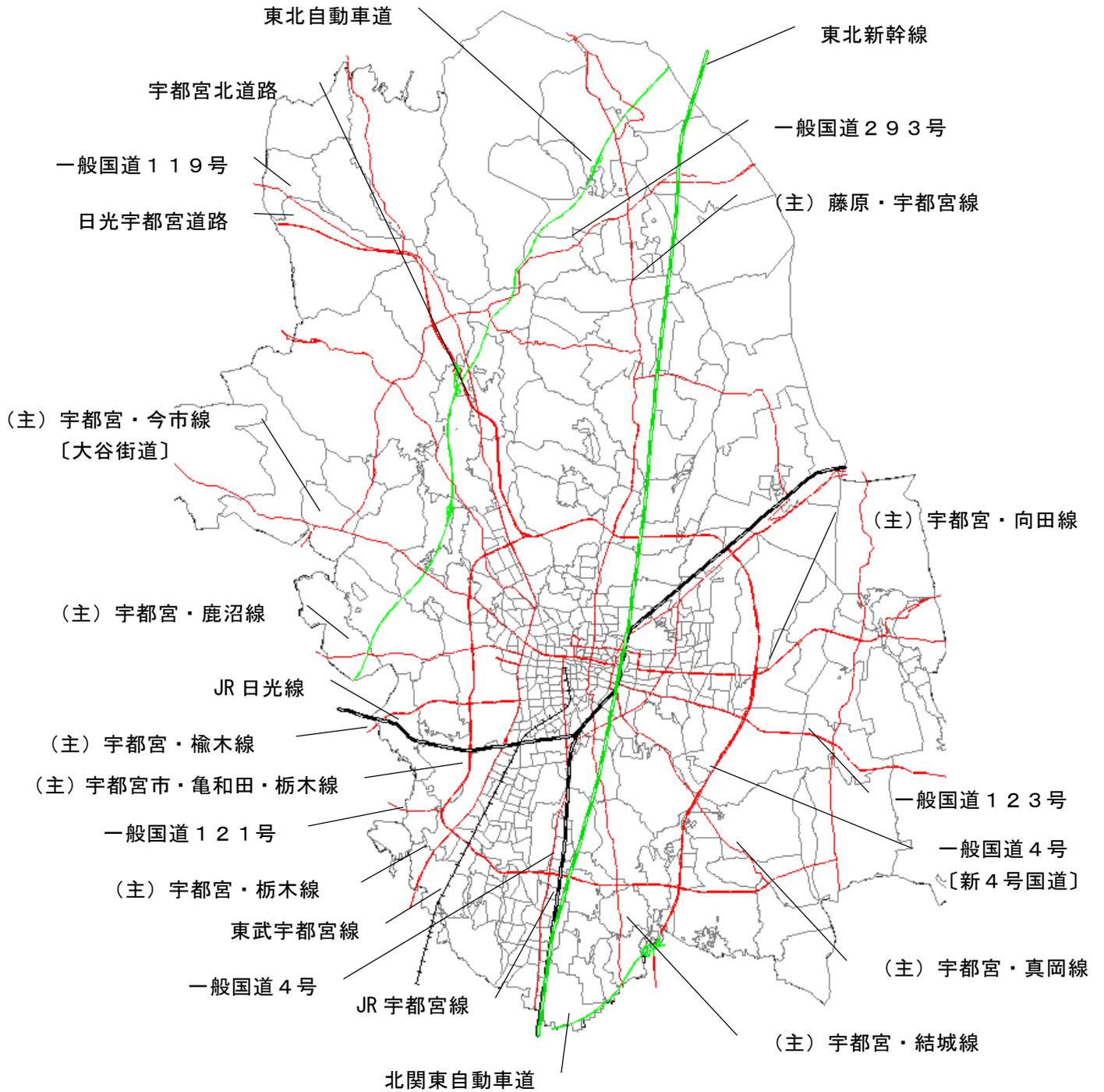
道路体系は、東北自動車道、国道4号線、新4号国道といった南北方向軸と、国道123号線（水戸街道）と大谷街道といった東西方向軸の両軸を基軸とし、国道119号線（日光街道）、田原街道、白沢街道、鬼怒通り、上三川街道、栃木街道、鹿沼街道等により、放射線状に構成されています。また、これらの放射線道路を有機的に接続する環状道路として、外環状線と内環状線が既に環状化されており、都心環状線についても、全環状化に向けて整備が進められています。

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、宇都宮北道路が開通するなど、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。

② 鉄道

鉄道交通網は、南北を東北新幹線、JR宇都宮線（東北本線）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。

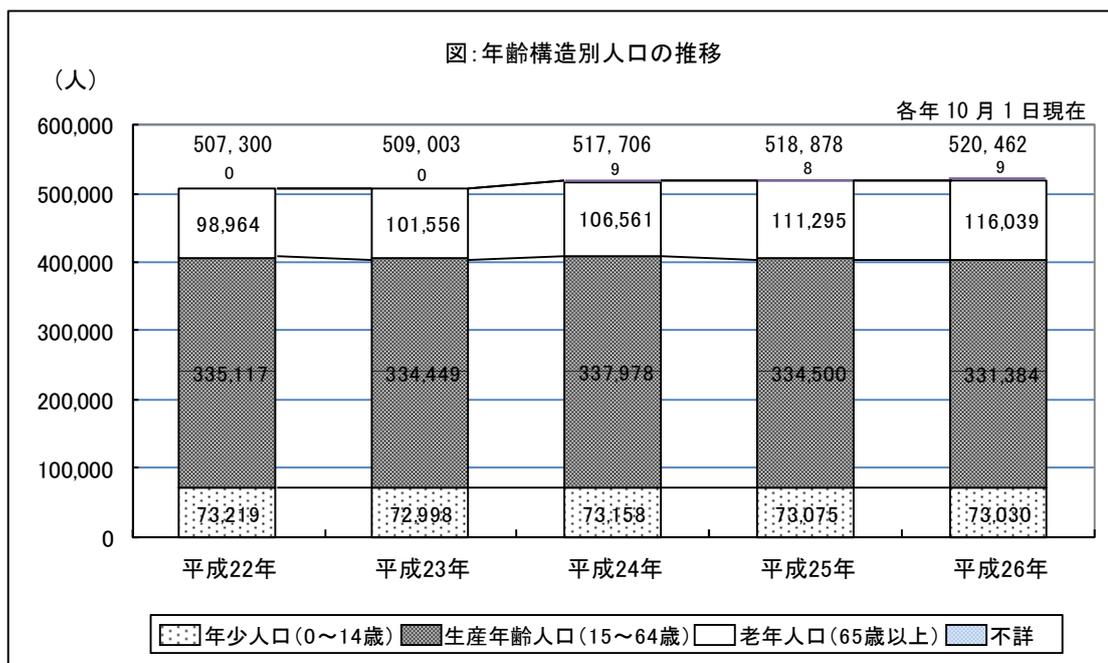
【主要交通網】



(2) 交通関係統計の推移

① 人口の推移

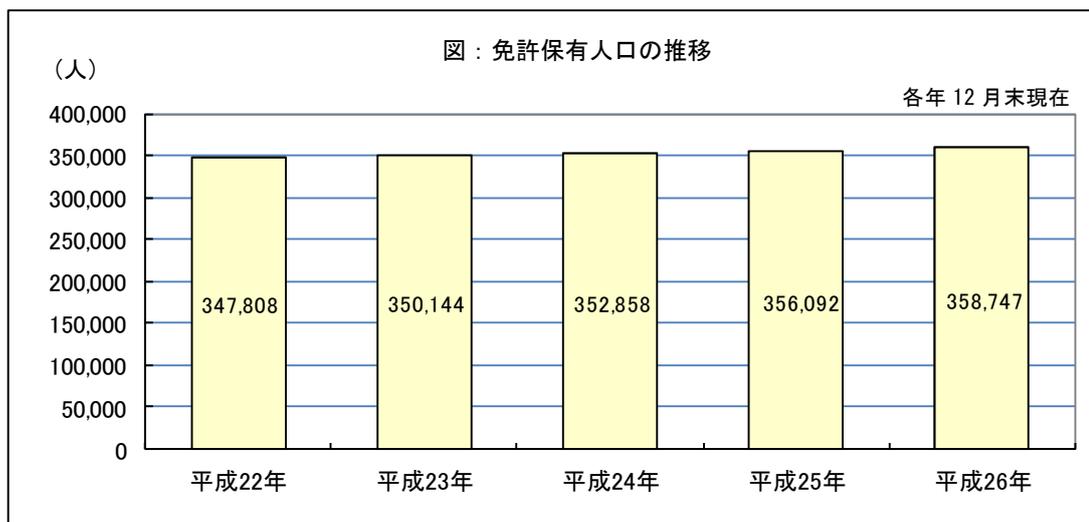
宇都宮市の総人口は、緩やかな人口増加を続けています。第8次計画最終年（平成22年）からは、13,162人増加しており、年齢構造別の人口は、年少人口・生産年齢人口が減少し、老年人口が増加しています。



(資料：住民基本台帳)

② 免許保有人口の推移

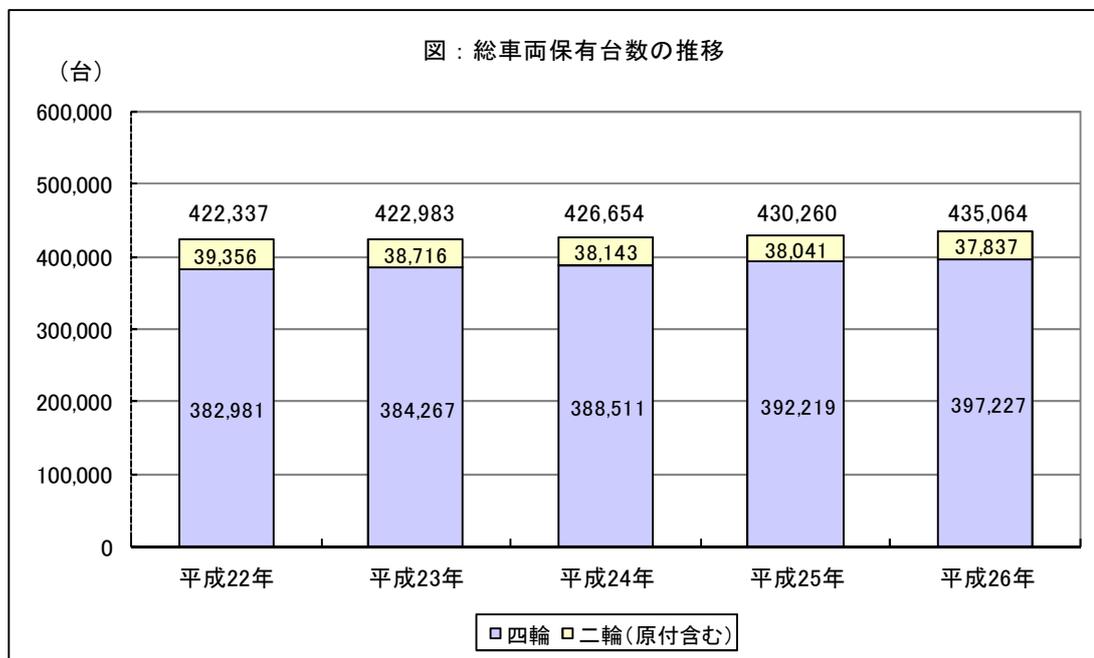
免許保有人口は、年々増加しており、第8次計画最終年（平成22年）から10,939人増加しています。



(資料：交通年鑑)

③ 総車両保有台数の推移

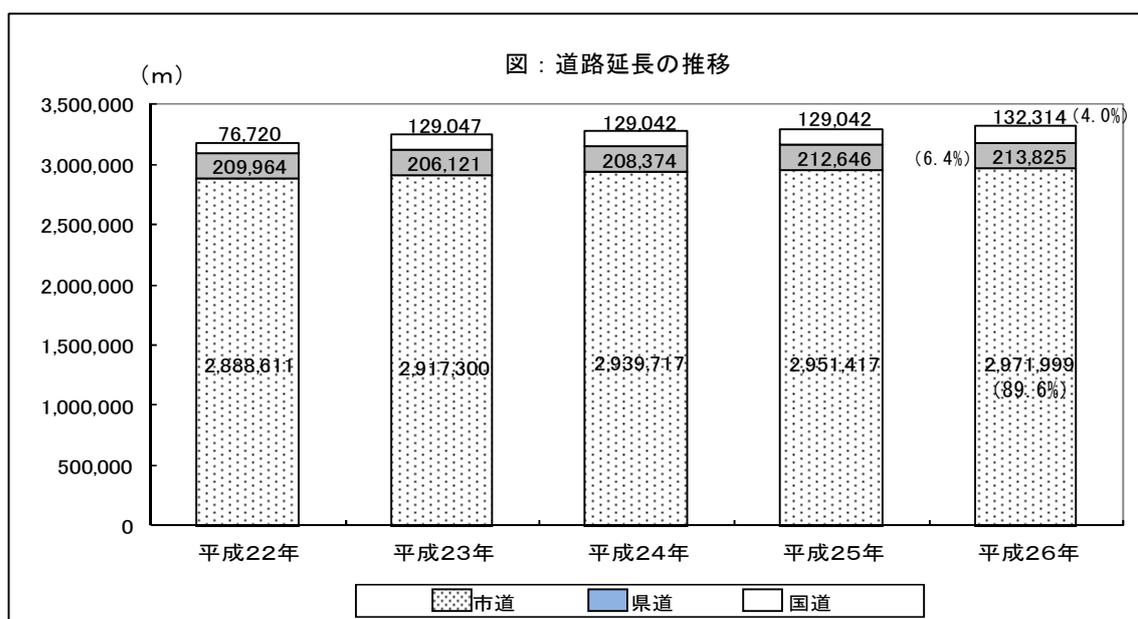
総車両保有台数は、年々増加傾向にあり、第8次計画最終年（平成22年）と比較すると12,727台増加しています。



(資料：宇都宮市の統計)

④ 道路延長の推移

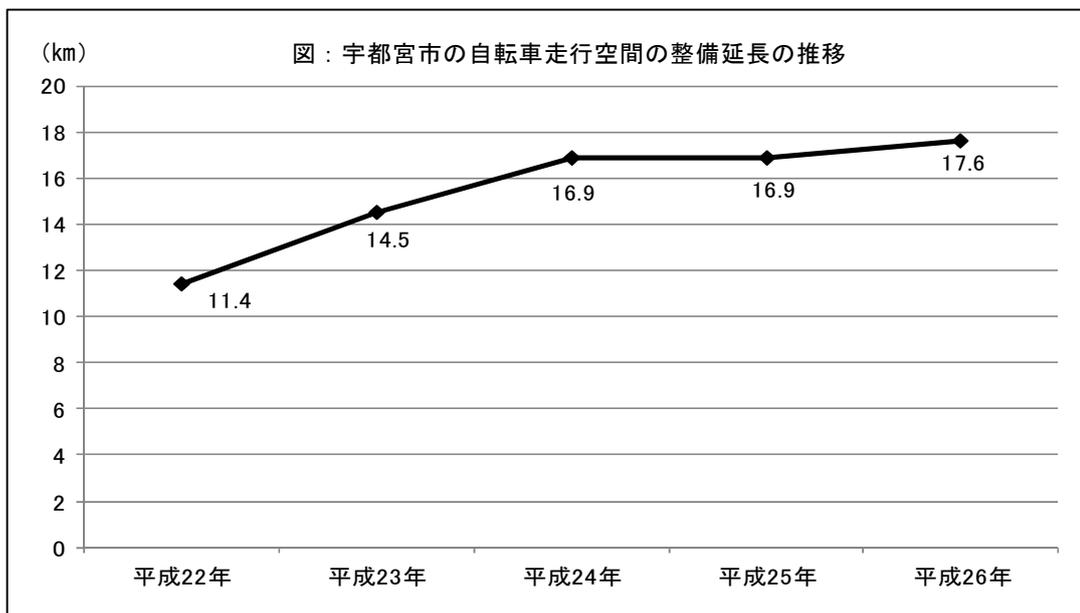
道路延長は年々伸びており、また、市道の占める割合が高く、全道路に占める割合は、約89.6%となっています。



(資料：道路事業概要)

⑤ 自転車走行空間の整備延長の推移

自転車走行空間は、平成26年までに17.6kmの整備が完了しています。

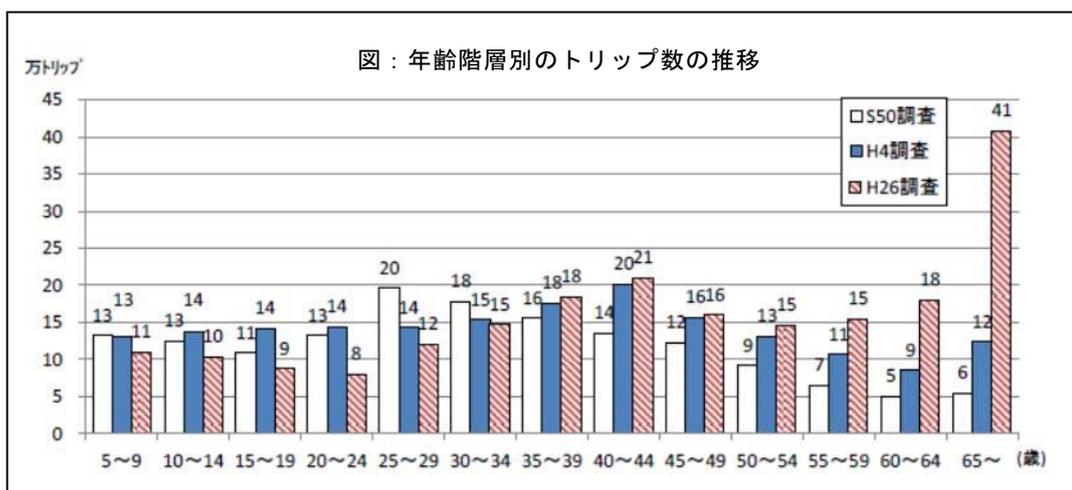


(資料：道路建設課提供資料)

⑥ 年齢階層別のトリップ数の推移

概ね35歳程度までの若年層のトリップ数は減少の傾向にありますが、35歳以上のトリップ数は増加する傾向にあります。特に、65歳以上の高齢者のトリップ数の増加が著しい状況です。

(※トリップ数：交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること)



(資料：平成26年度県央広域都市圏生活行動実態調査)

(3) 第9次交通安全計画策定後の道路交通法の主な改正内容

| 時 期 | 内 容 |
|--|--|
| 平成 23 年 9 月 12 日施行 (自転車利用対策) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車道などの自転車通行環境の整備を推進するために、規制標識「自転車一方通行」が新設 |
| 平成 25 年 12 月 1 日施行 (悪質・危険運転者対策) (自転車利用対策) (自転車利用対策) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 無免許運転・免許証の不正取得などの罰則が強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 無免許運転や運転免許証を不正に取得すると、3年以下の懲役または50万円以下の罰金 (改正前：1年以下の懲役または30万円以下の罰金) ○ 自転車の検査等に関する規定の新設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 警察官による運転中止命令などブレーキ不良自転車に対する指導が強化。検査拒否等、応急措置命令等違反は、5万円以下の罰金 ○ 自転車の路側帯通行に関する規定の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路右側の路側帯を通行することが禁止される。違反すると、3月以下の懲役または5万円以下の罰金 |
| 平成 26 年 6 月 1 日施行 (悪質・危険運転者対策) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 一定の病気等に罹っているドライバーを対象とした制度が新設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全な運転に支障をおよぼすおそれがある病気にかかっている人等の的確な把握と負担軽減を図るため、運転免許を受けようとする者等に対する質問に関する規定が整備 ○ 免許を受けようとする者等に対する質問等に関する規定の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 医師は診察した者が一定の病気等に該当すると認知し、その者が免許を受けていると知ったときは、診察結果を公安委員会に届け出ることができる。 |
| 平成 27 年 6 月 1 日施行 (自転車利用対策) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 悪質な自転車運転者に対する安全講習の義務付け <ul style="list-style-type: none"> ・ 悪質な違反(危険)行為を繰り返した自転車運転者に対し、自転車運転者講習の受講が義務付け ・ 3年以内に2回以上、違反(危険)行為を繰り返し行った自転車運転者は受講命令を受けることになる。 ・ 受講しなかった場合、5万円以下の罰金 <p>※違反(危険)行為・・・信号無視、通行禁止違反、歩行者専用道路での徐行違反などの14種の違反</p> |

2 本市の交通事故の現状

(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死者数、負傷者数は、全国的に減少傾向にあります。

本市の交通事故発生件数、負傷者数も減少傾向となっており、いずれも平成26年に、昭和45年以降の最小値を記録しています。

本市の死者数は、平成25年に昭和45年以降の最小値である13人になるなど、総じて減少傾向にあります。

また、交通事故発生件数の減少率は、平成22年・26年の比較で、宇都宮市▲35.4%と、全国の▲20.9%と比べ減少幅が大きくなっています。

【全国】

| 項目 | | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 |
|------|----|---------|---------|---------|---------|---------|
| 発生件数 | 件数 | 725,903 | 692,056 | 665,138 | 629,021 | 573,842 |
| | 増減 | ▲11,725 | ▲33,847 | ▲26,918 | ▲36,117 | ▲55,179 |
| 死者数 | 人数 | 4,922 | 4,663 | 4,411 | 4,373 | 4,113 |
| | 増減 | ▲46 | ▲259 | ▲252 | ▲38 | ▲260 |
| 負傷者数 | 人数 | 896,294 | 854,610 | 825,396 | 781,494 | 711,374 |
| | 増減 | ▲14,921 | ▲41,684 | ▲29,214 | ▲43,902 | ▲70,120 |

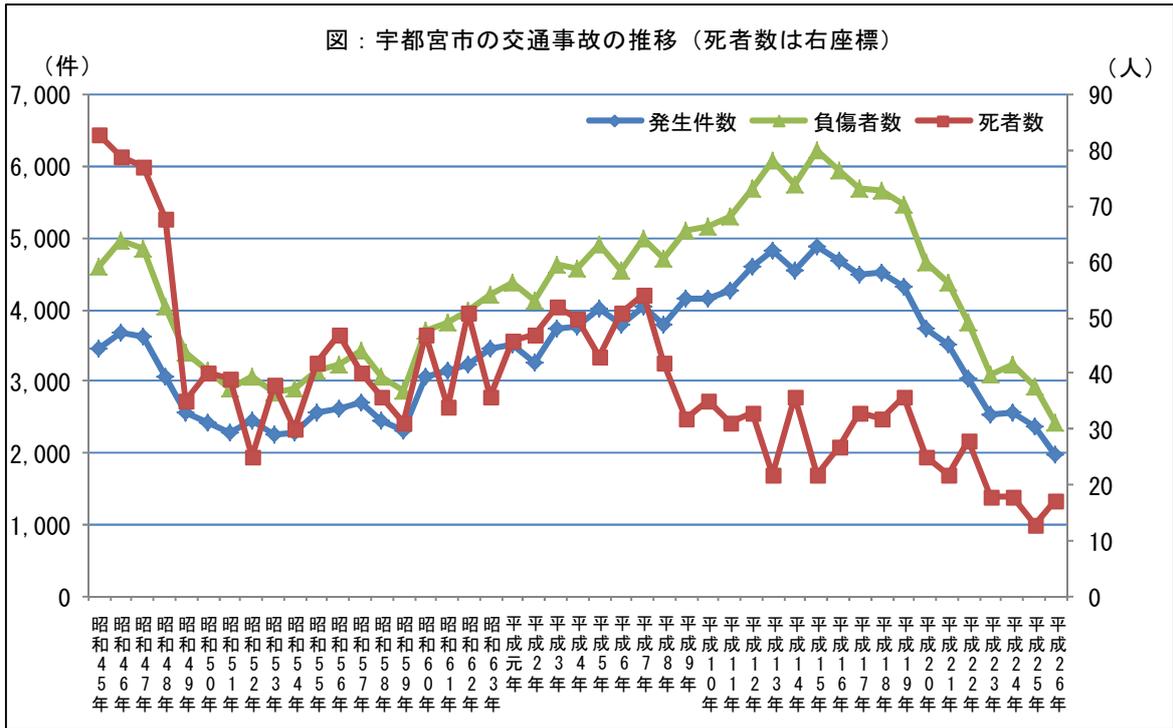
【栃木県】

| 項目 | | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 |
|------|----|--------|--------|--------|-------|--------|
| 発生件数 | 件数 | 10,053 | 8,413 | 8,054 | 7,437 | 6,413 |
| | 増減 | ▲679 | ▲1,640 | ▲359 | ▲617 | ▲1,024 |
| 死者数 | 人数 | 146 | 111 | 94 | 101 | 102 |
| | 増減 | 25 | ▲35 | ▲17 | 7 | 1 |
| 負傷者数 | 人数 | 12,815 | 10,721 | 10,263 | 9,389 | 8,027 |
| | 増減 | ▲941 | ▲2,094 | ▲458 | ▲874 | ▲1,362 |

【宇都宮市】

| 項目 | | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 |
|------|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 発生件数 | 件数 | 3,043 | 2,535 | 2,576 | 2,363 | 1,966 |
| | 増減 | ▲460 | ▲508 | 41 | ▲213 | ▲397 |
| 死者数 | 人数 | 28 | 18 | 18 | 13 | 17 |
| | 増減 | 6 | ▲10 | 0 | ▲5 | 4 |
| 負傷者数 | 人数 | 3,831 | 3,102 | 3,225 | 2,938 | 2,416 |
| | 増減 | ▲540 | ▲729 | 123 | ▲287 | ▲522 |

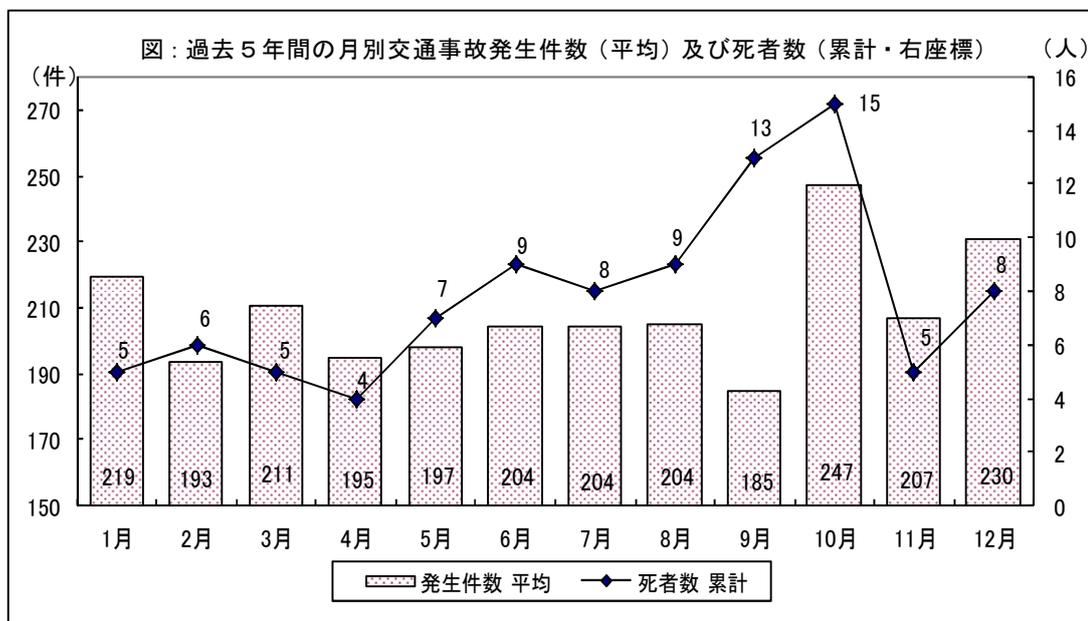
(資料：宇都宮市の交通事故)



(資料：宇都宮市の交通事故)

(2) 月別交通事故発生状況

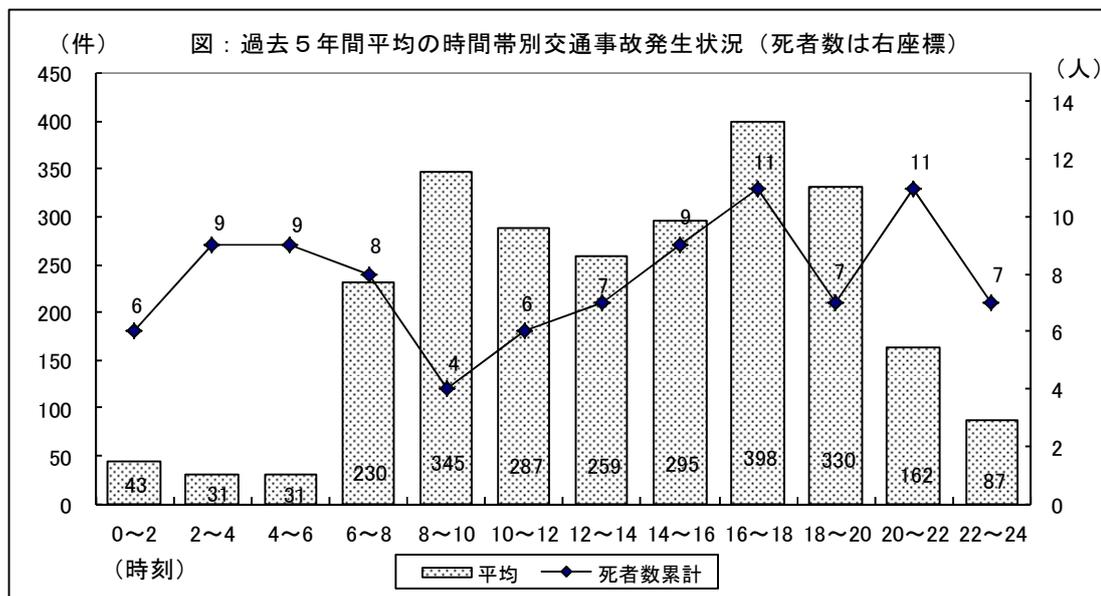
月別の交通事故発生状況は、過去5年間（平成22～26年）では、発生件数（平均）、死者数（累計）とも10月が多くなっています。また、死者数の特徴として、夏から秋にかけて増加する傾向にあります。



（資料：宇都宮市の交通事故）

(3) 時間帯別交通事故発生状況

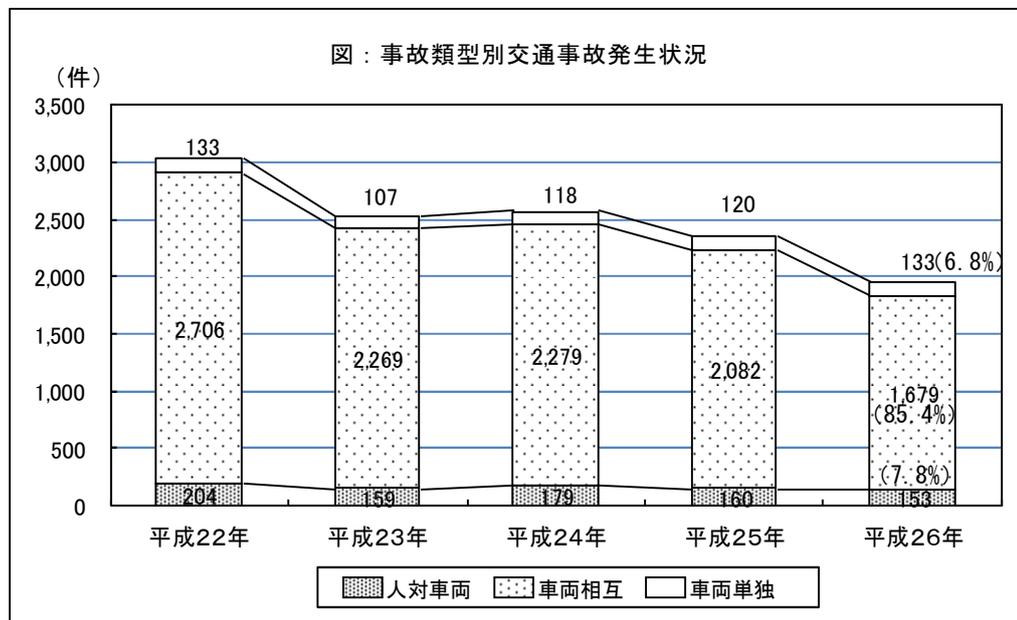
時間帯別の交通事故発生件数は、過去5年間（平成22～26年）の平均では朝夕の通勤・通学（8～10時）及び帰宅（16～18時）の時間帯に多くなっています。死者数は、日中（8～16時）よりも夕方から朝方（16～8時）にかけて多くなっています。



（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

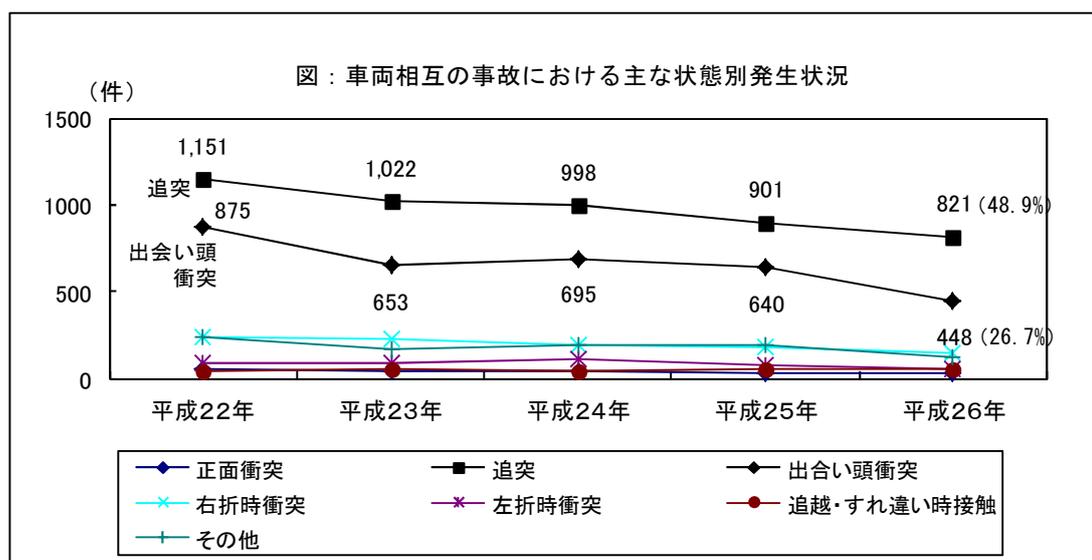
事故類型別交通事故発生件数は、車両相互が85.4%を占めています。また、車両単独による事故が平成23年以降増加傾向となっています。



(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

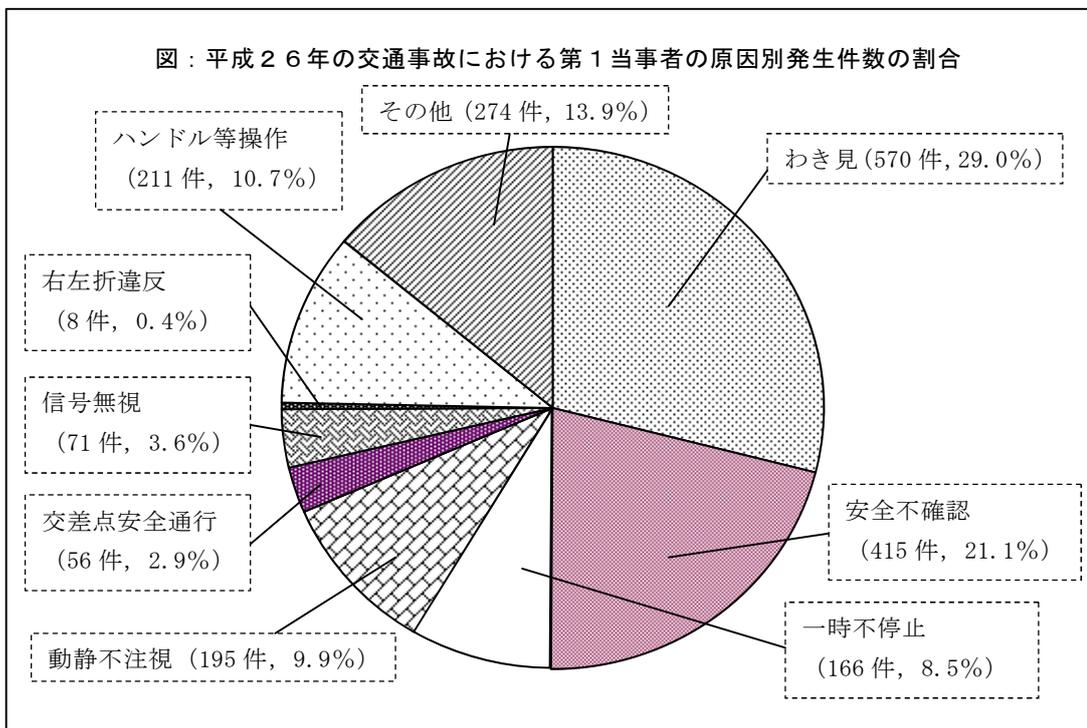
車両相互の交通事故では、「追突」「出会い頭衝突」によるものが75.6%を占めていますが、平成22年と比べると、「出会い頭衝突」による事故が約半分に減少しています。



(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

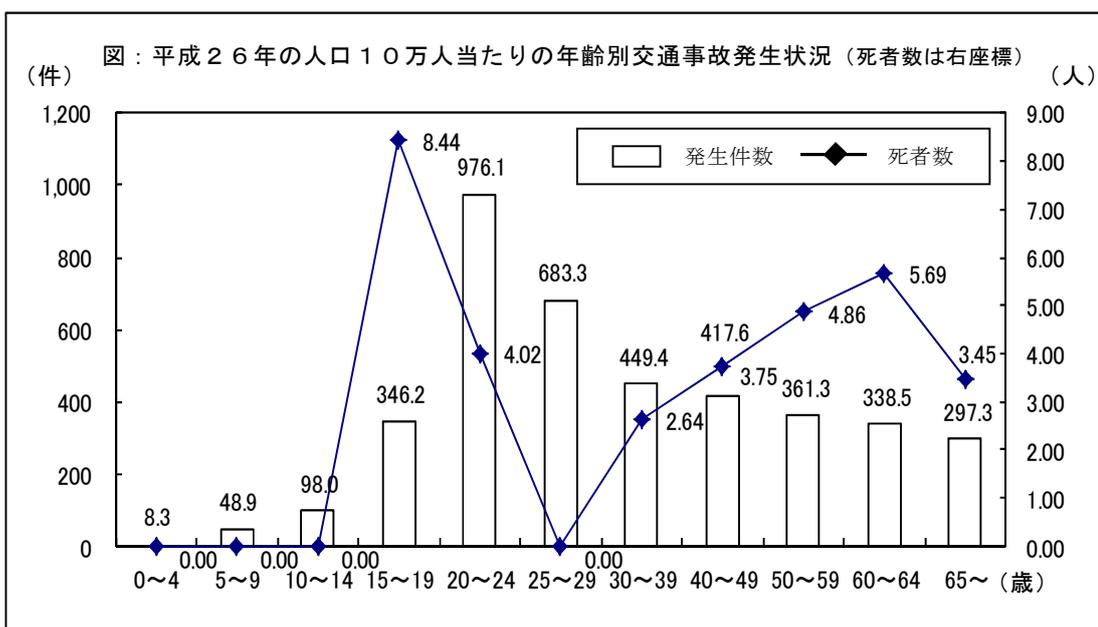
「わき見」「安全不確認」が全交通事故の50.1%を占めています。



(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、世代が上になるほど減少傾向となっています。死者数は、「15～19歳」が最も多く、「60～64歳」「50歳代」と続いています。

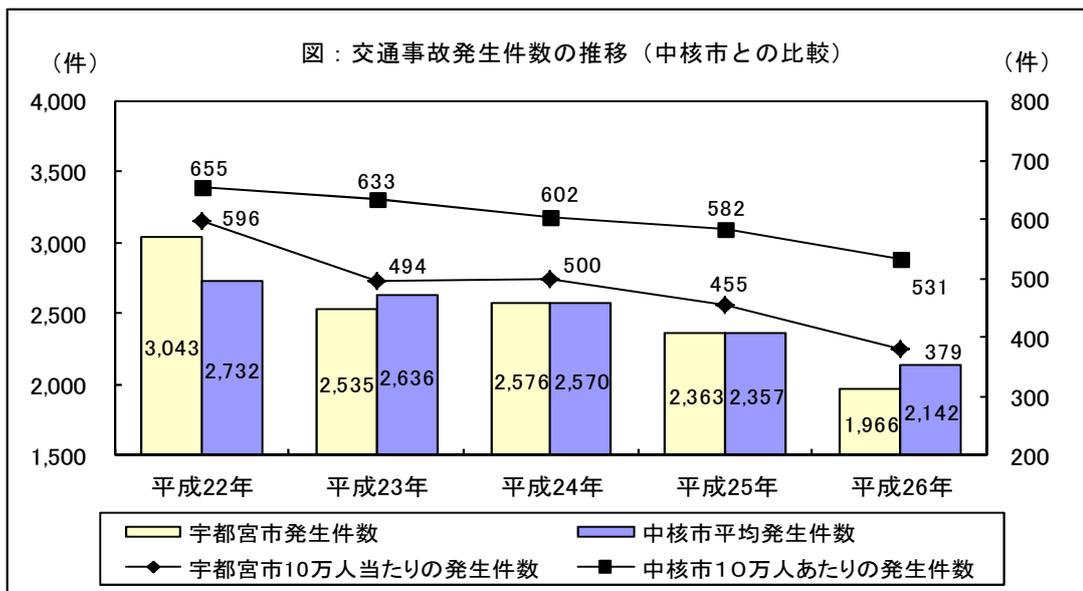


(資料：宇都宮市の交通事故)

(8) 中核市との比較

【発生件数】

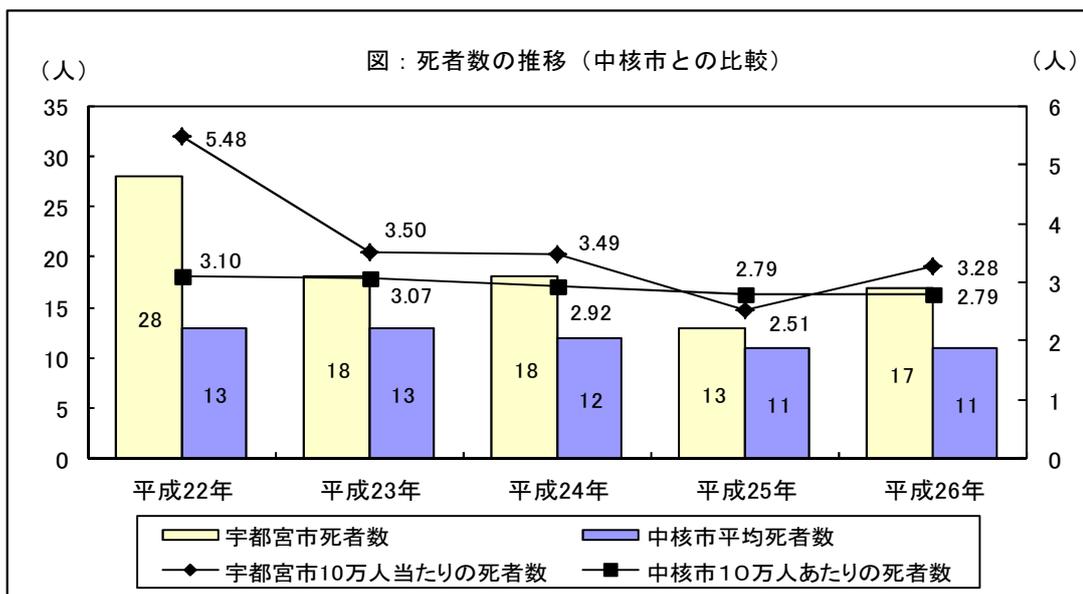
本市の交通事故発生件数及び10万人当たりの発生件数とも、中核市の平均を下回っており、平成26年は43中核市で10位となっています。平成22年と比較した本市の10万人あたり発生件数の減少率（36.4%）は、中核市平均（18.9%）より高い状況にあります。



（資料：宇都宮市の交通事故）

【死者数】

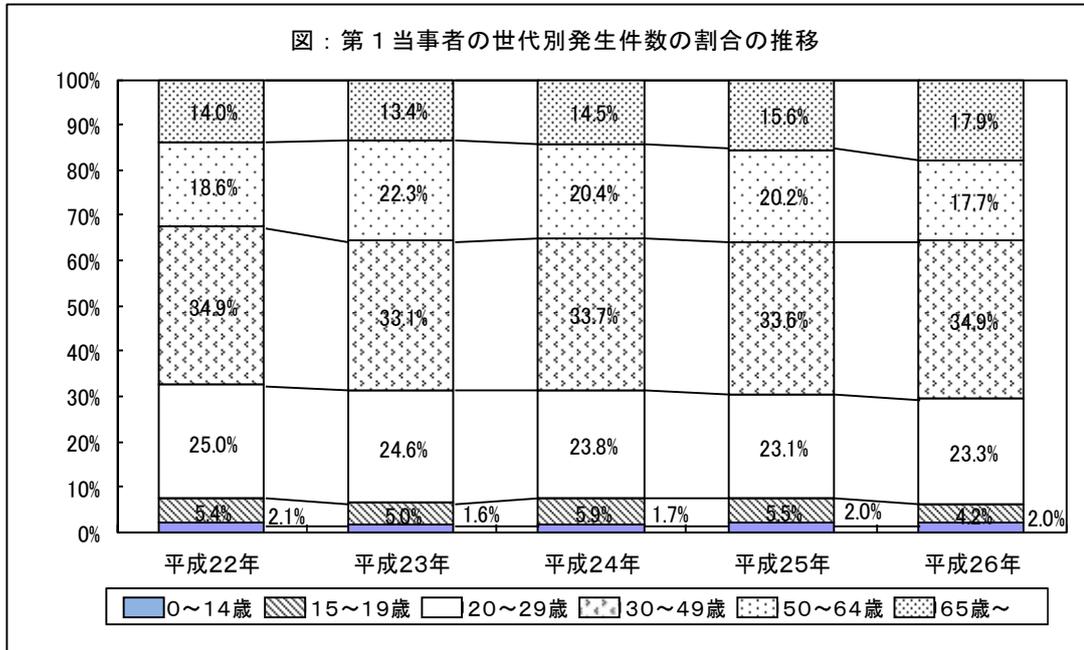
平成25年の10万人当たりの死者数は、一時的に中核市平均を下回ったものの、平成26年は交通事故死者数、10万人当たりの死者数とも中核市の平均を上回り、43中核市で27位となっています。



（資料：宇都宮市の交通事故）

(9) 世代別交通事故発生状況

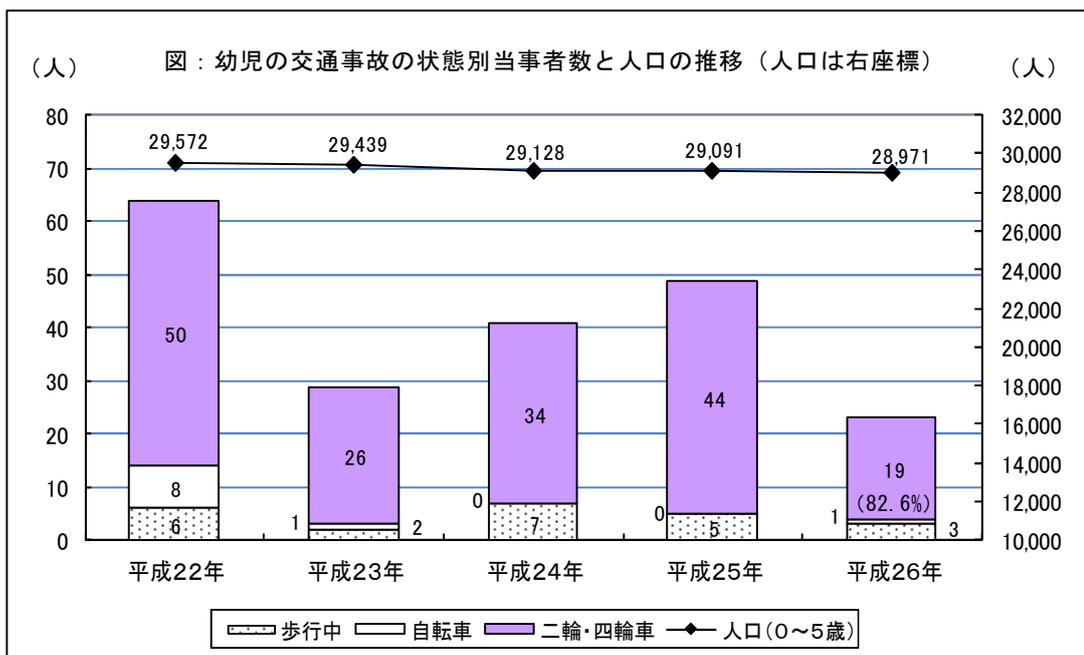
第1当事者の世代別の割合では、高齢者（65歳～）の占める割合が増加傾向となっていますが、その他の世代については、ほぼ横ばいとなっています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

① 幼児の交通事故

人口は、緩やかに減少しており、当事者数は平成22年と比べ減少しています。状態別では二輪・四輪車乗車中が82.6%を占めています。

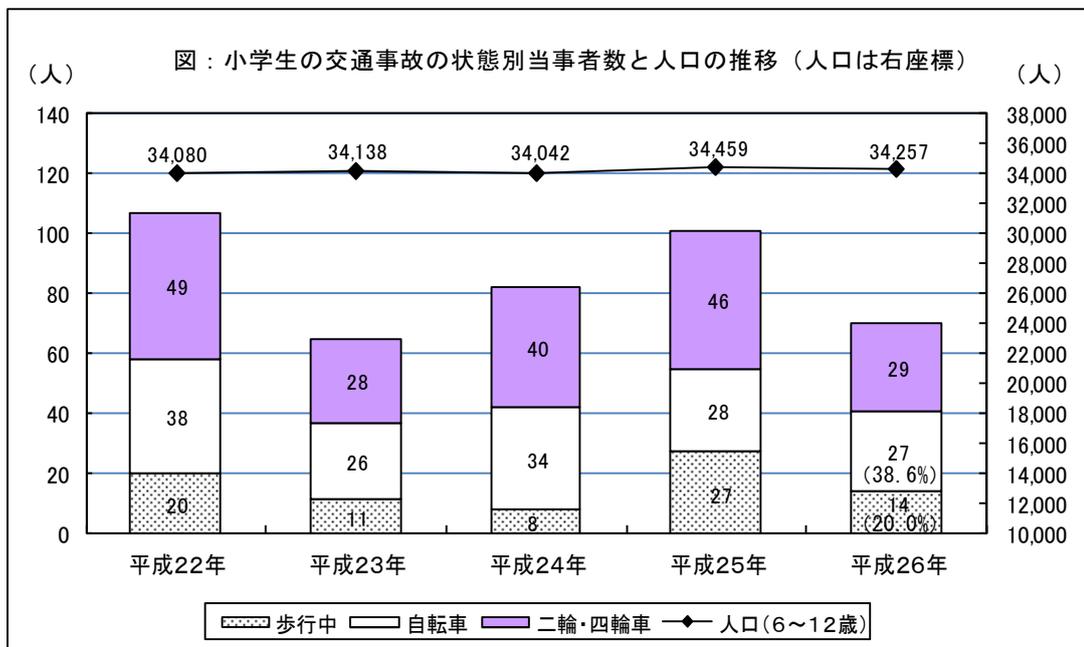


(資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故)

② 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22年より減少しています。状態別では、歩行中、自転車乗車中が58.6%を占めています。

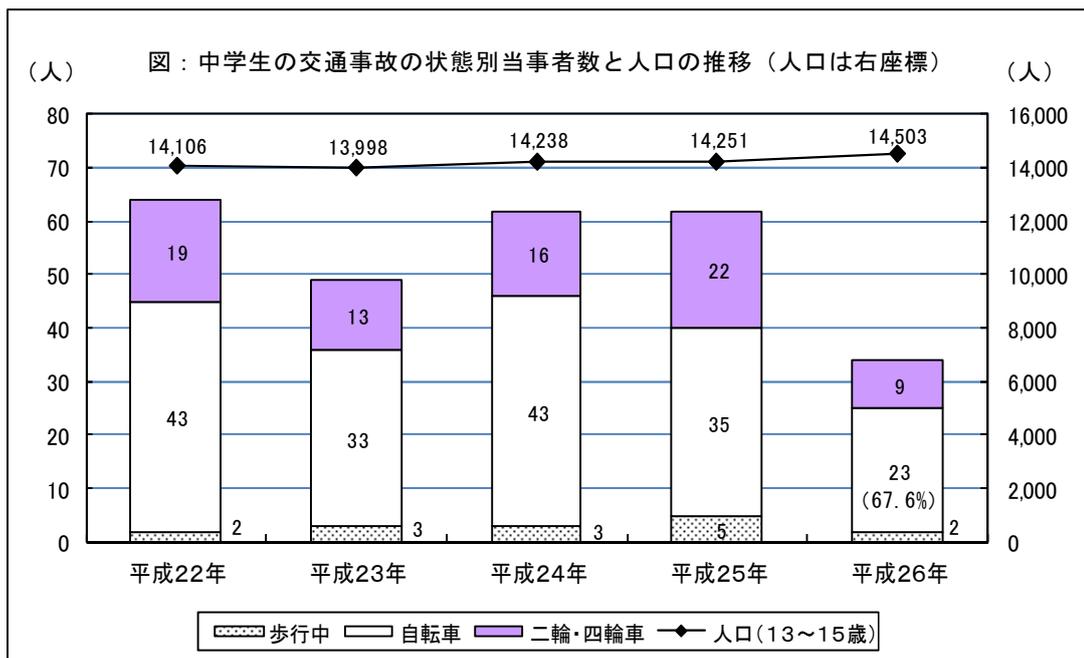
一方、全国で登下校中の小学生等が死傷する事故が相次いで発生しています。



（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）

③ 中学生の交通事故

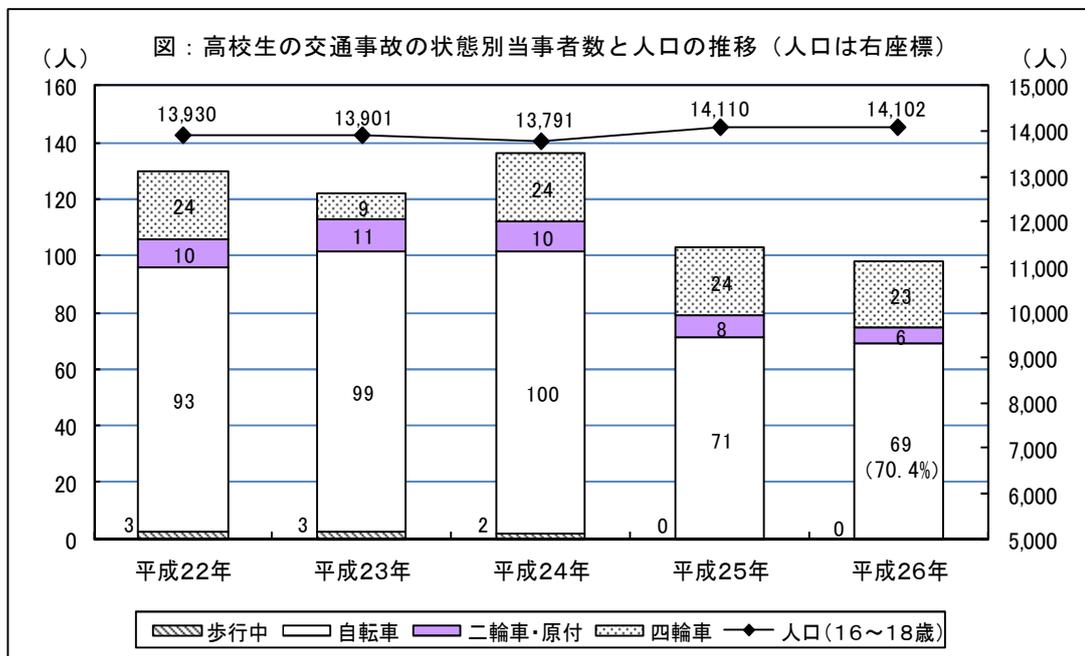
人口は緩やかに増加していますが、当事者数は平成22年の約半分にまで減少しています。状態別では自転車乗車中が67.6%を占めています。



（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）

④ 高校生の交通事故

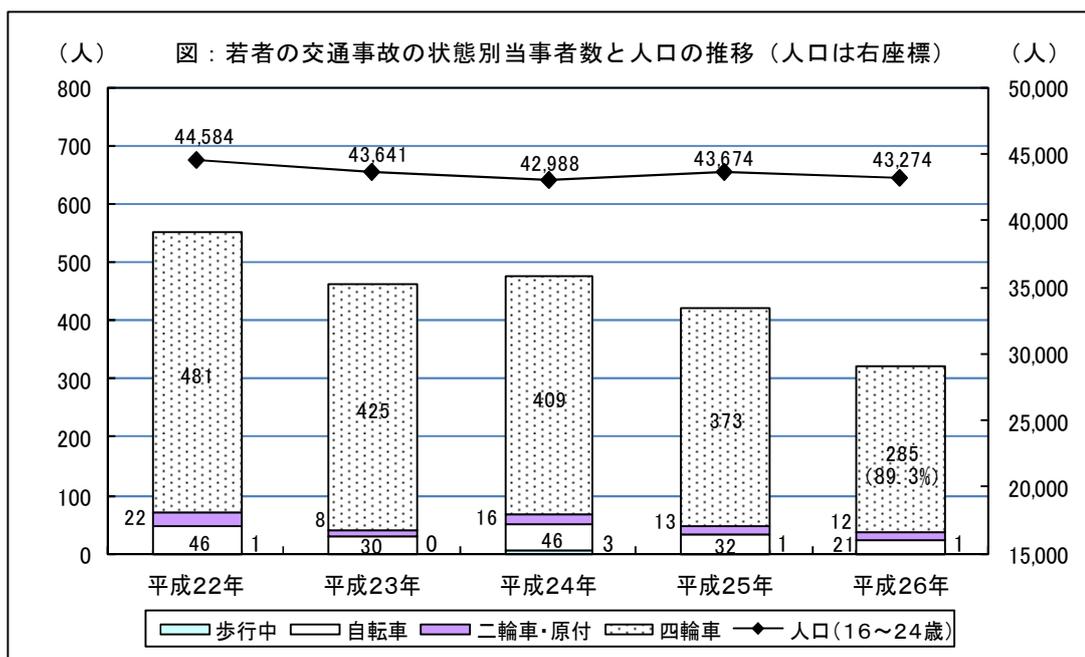
人口は横ばい状態ですが，当事者数は減少しています。状態別では自転車乗車中が70.4%を占めています。



（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）

⑤ 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89.3%を占めています。

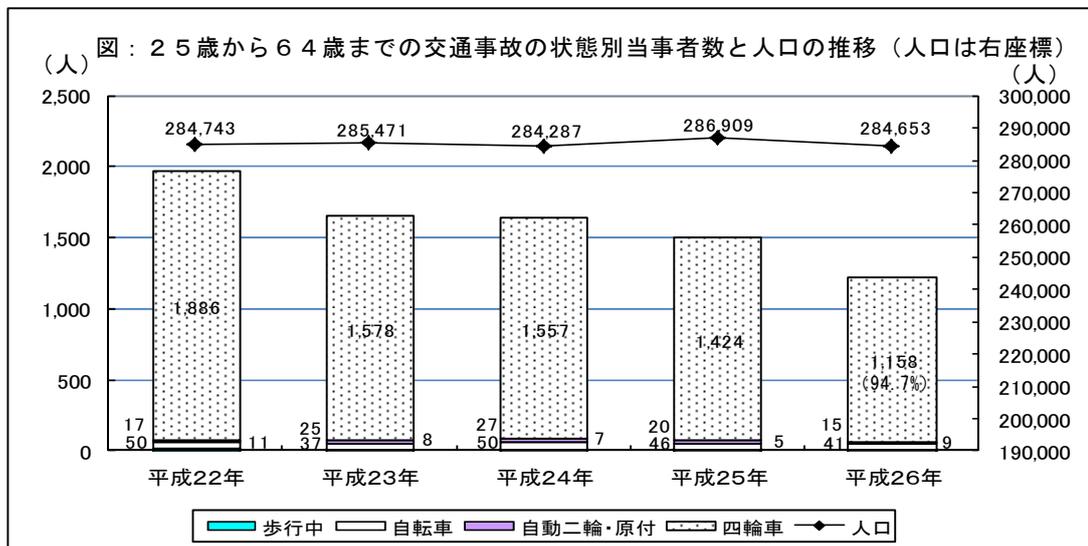


（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）

※ 注）若者の交通事故は第1当事者のみ

⑥ 25歳から64歳までの交通事故

人口は横ばい状態ですが，当事者数は減少しています。状態別では四輪車乗車中が94.7%を占めています。



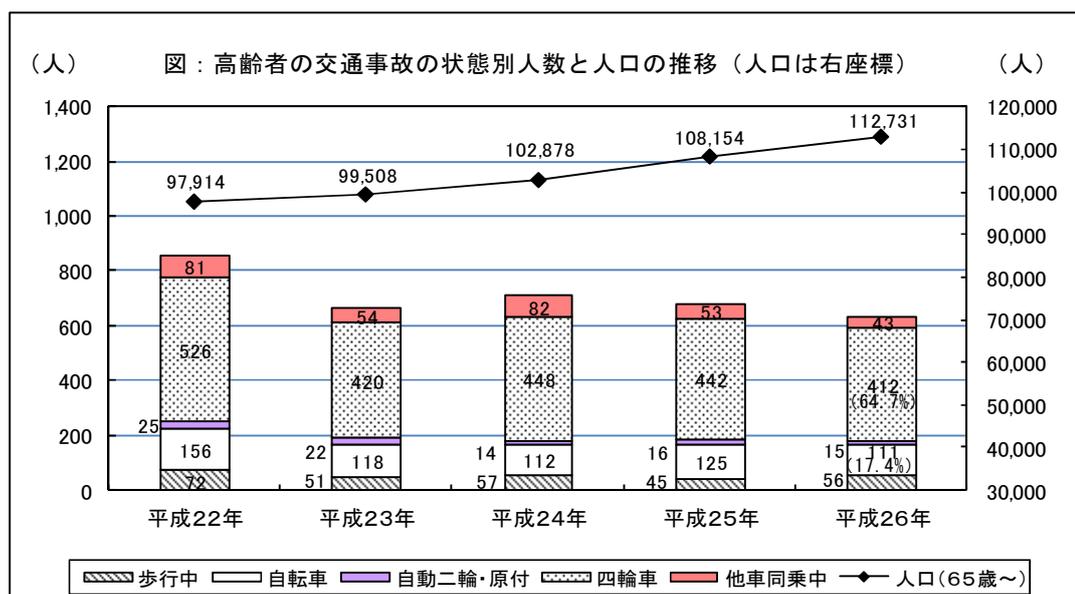
（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）
※ 注）25歳から64歳までの交通事故は第1当事者のみ

⑦ 高齢者の交通事故

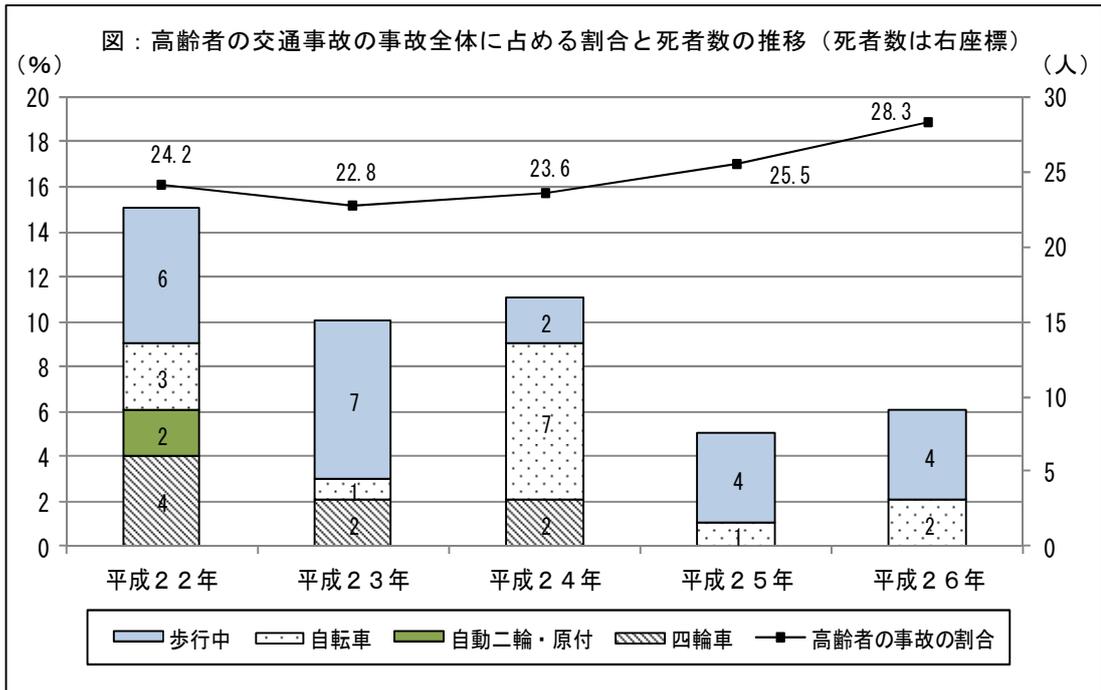
人口は増加していますが，当事者数は減少傾向にあり，状態別に見ると四輪車乗車中が64.7%，自転車乗車中が17.4%を占めています。

交通事故全体に占める高齢者の事故割合は，増加傾向となっています。

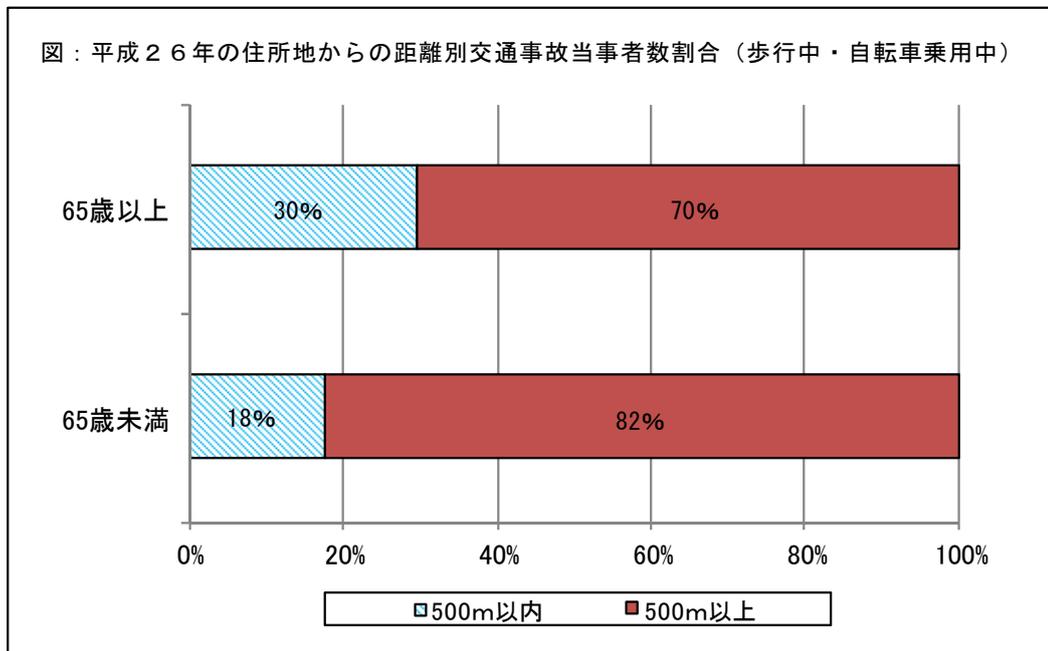
また，歩行中，自転車乗用中の事故では，他の年代に比べ自宅から500m以内で事故に遭う割合が高くなっています。



（資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，交通事故の状態別人数＝宇都宮市の交通事故）



(資料：宇都宮市の交通事故)



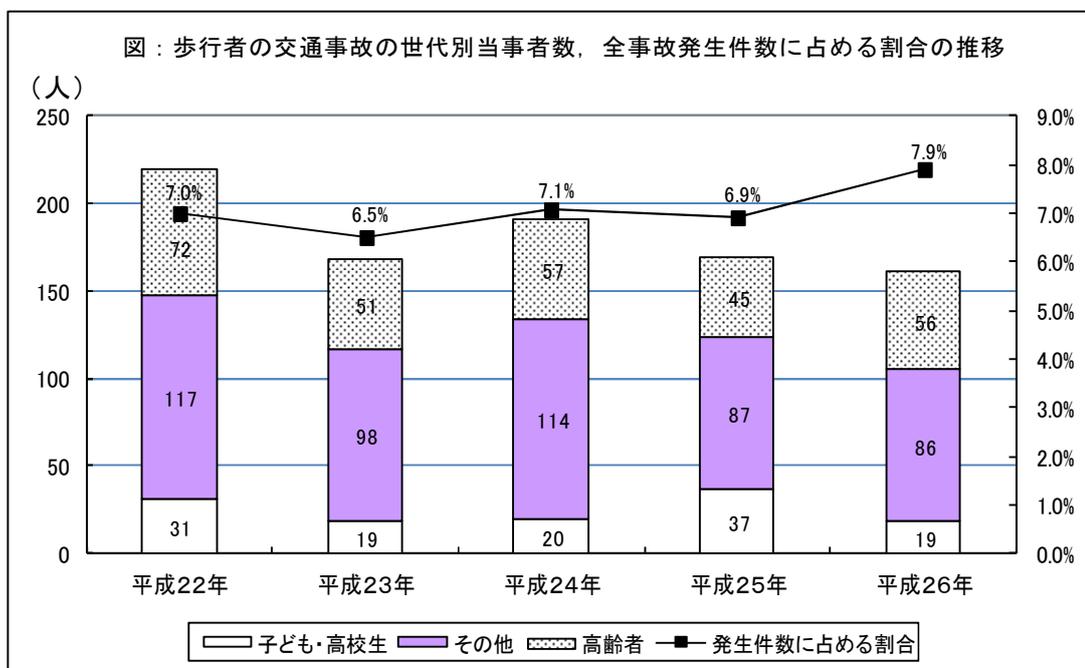
※第1当事者、第2当事者のみ

(資料：県警提供資料の分析による)

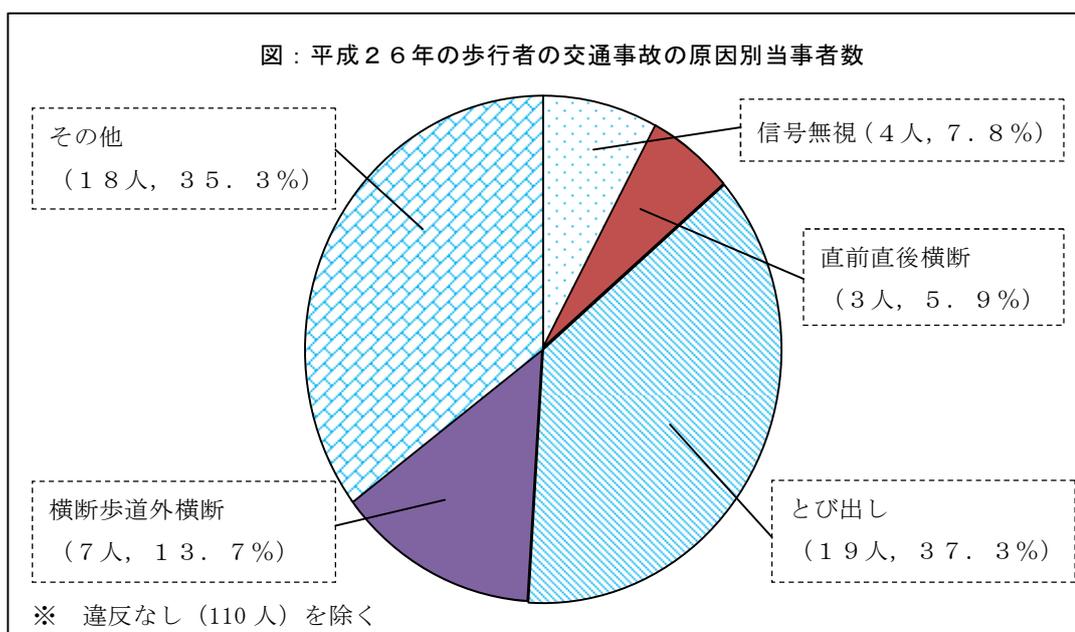
(10) 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故当事者数は、平成22年から減少傾向となっています。交通事故全体に占める割合は増加傾向にあります。

事故原因別では、「とび出し」「横断歩道外横断」が51.0%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)

(11) 自転車の交通事故

自転車の交通事故発生件数は減少傾向ですが、交通事故全体に占める割合は21%台が続き、横ばい状態となっています。

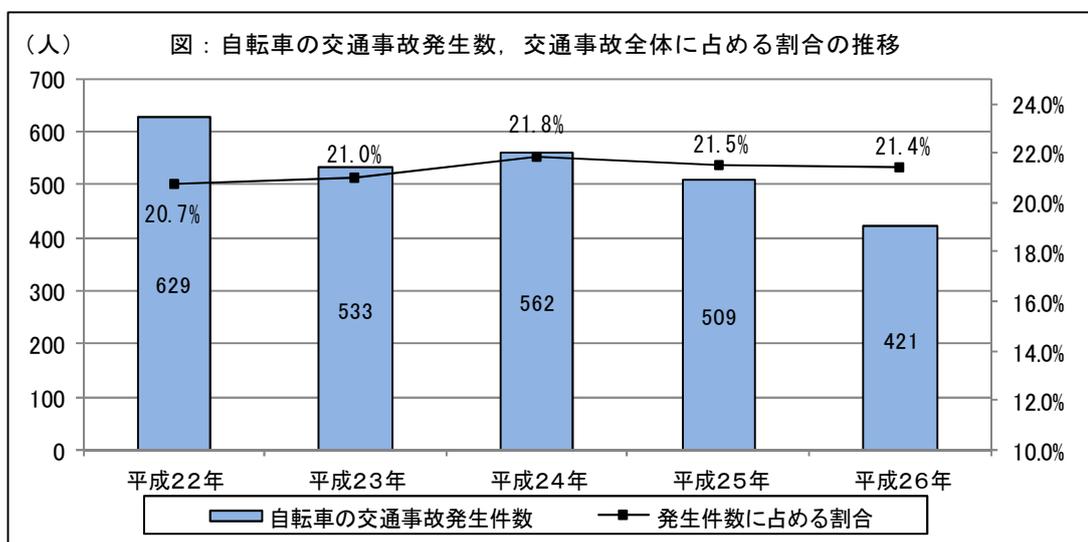
自転車の交通事故当事者数を見ると、「子どもから高校生」と「高齢者」で53.7%を占めており、原因別では「交差点の安全通行違反」が40.6%を占めています。

平成26年中の世代別人口1万人あたりの自転車事故当事者数を比較すると、高校生が突出して多く、次いで中学生、高齢者の順となっています。

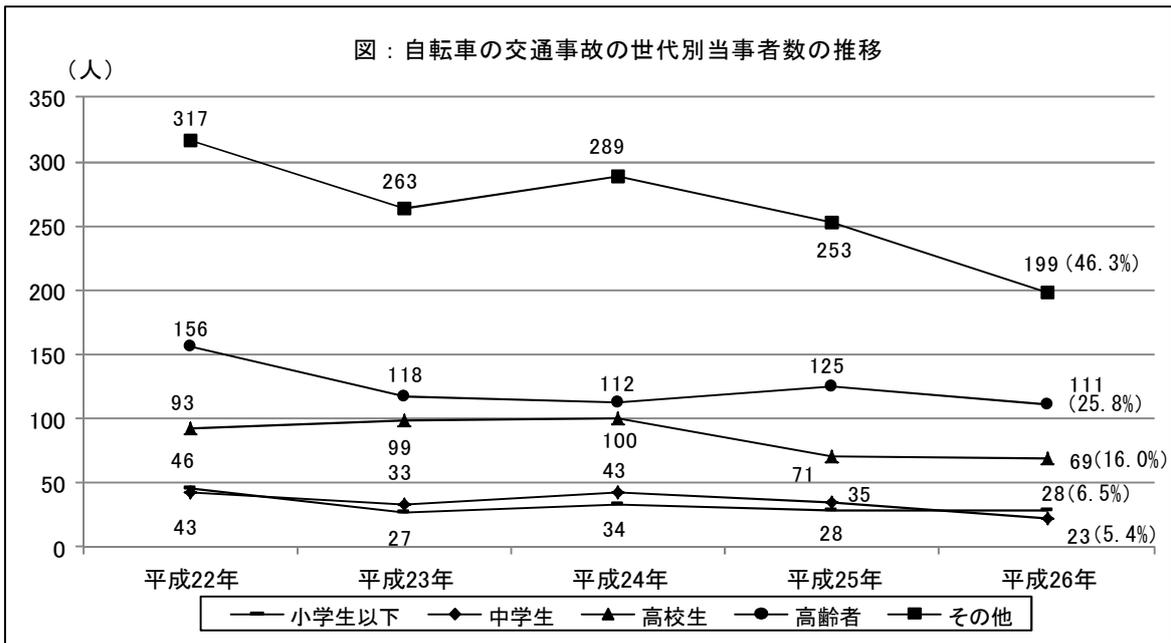
自転車に関係する車両相互の交通事故の類型別発生状況を見ると、89.8%は交差点等（出会い頭、右左折時）で発生しています。

また、自転車と歩行者の交通事故発生件数は、平成22年以降、2～5件を推移しています。

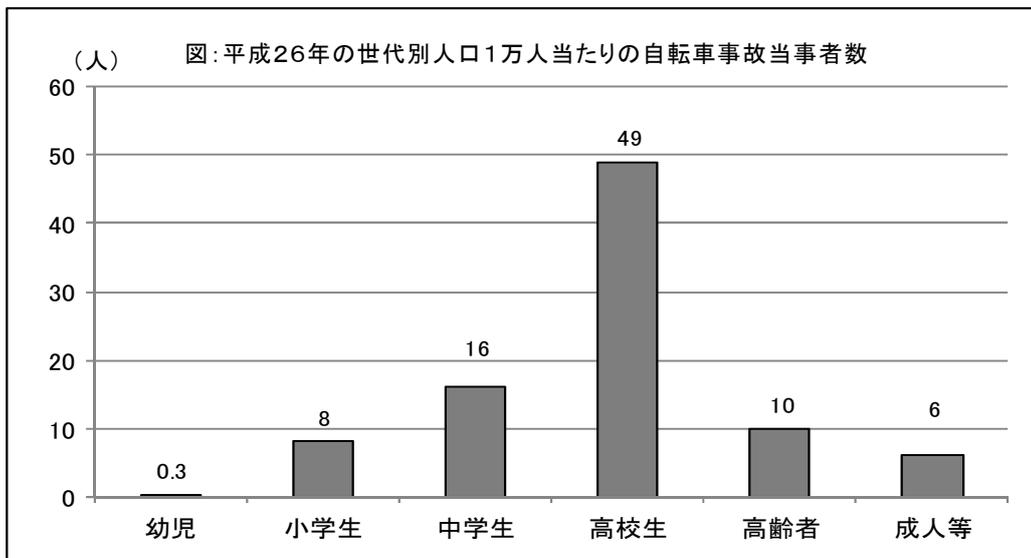
一方、全国的には自転車が歩行者と衝突するなど加害者となる事故が顕在化しています。



(資料：宇都宮市の交通事故)

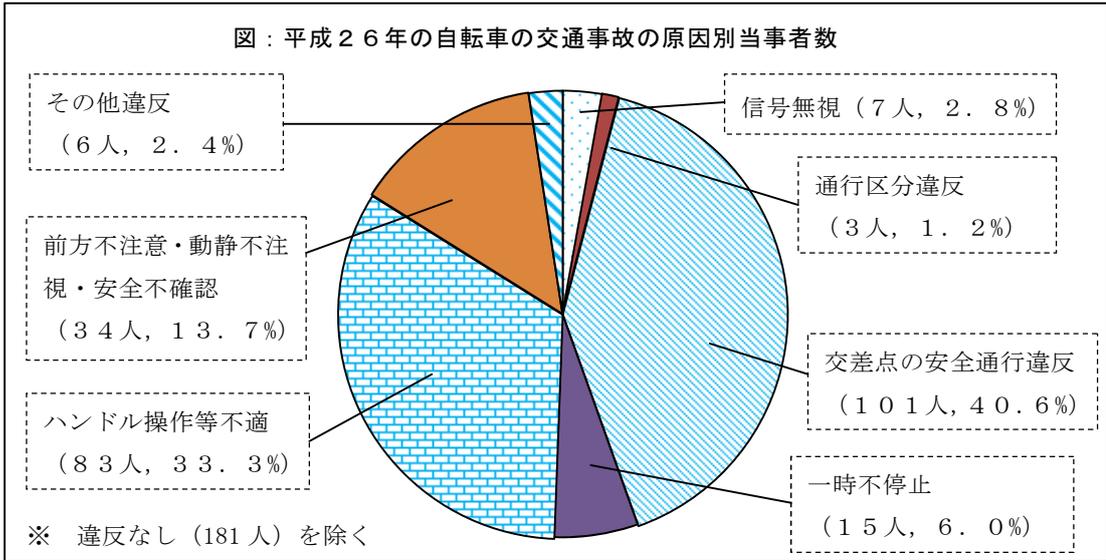


(資料：宇都宮市の交通事故)

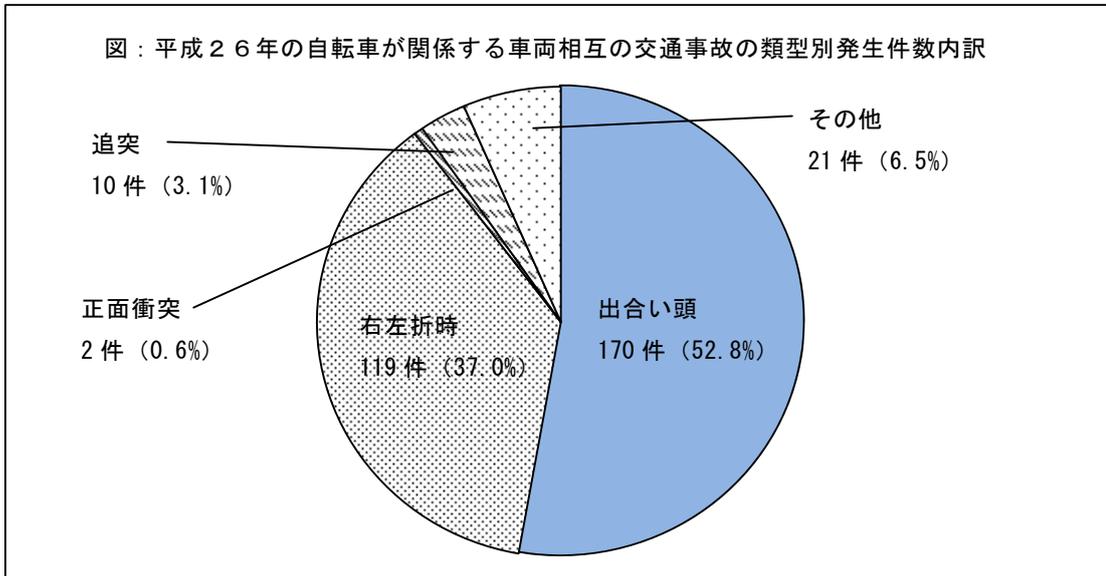


(資料：人口＝住民基本台帳：3月末現在，自転車事故当事者数＝宇都宮市の交通事故)

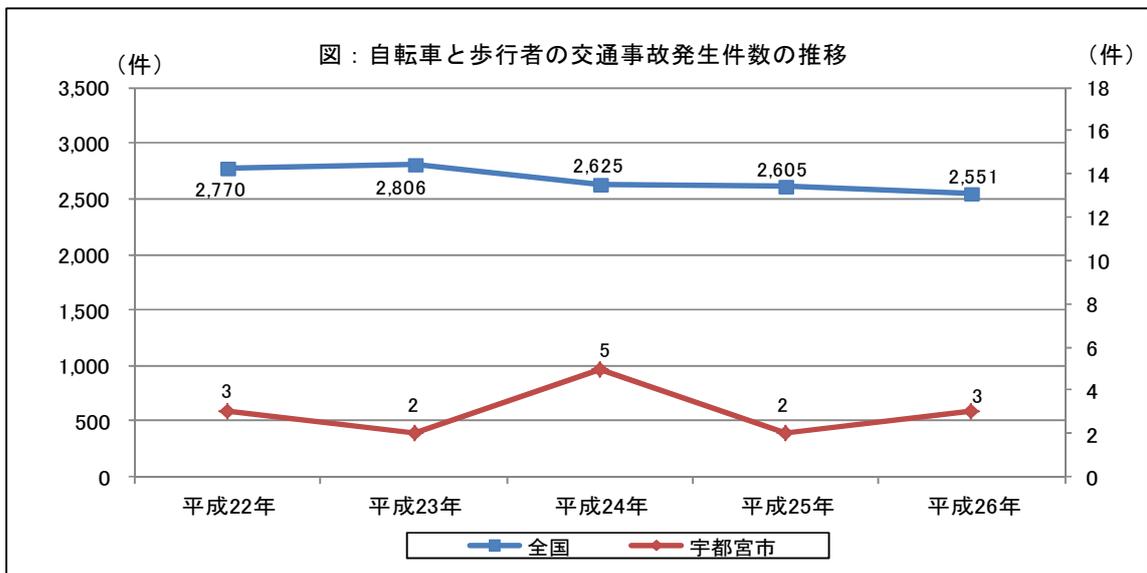
※人口当たりの当事者数の算出基礎となる世代別の人口は、便宜上、幼児（0～5歳）、小学生（6～12歳）、中学生（13～15歳）、高校生（16～18歳）、高齢者（65歳以上）、成人等（19～64歳）で計算。



(資料：宇都宮市の交通事故)



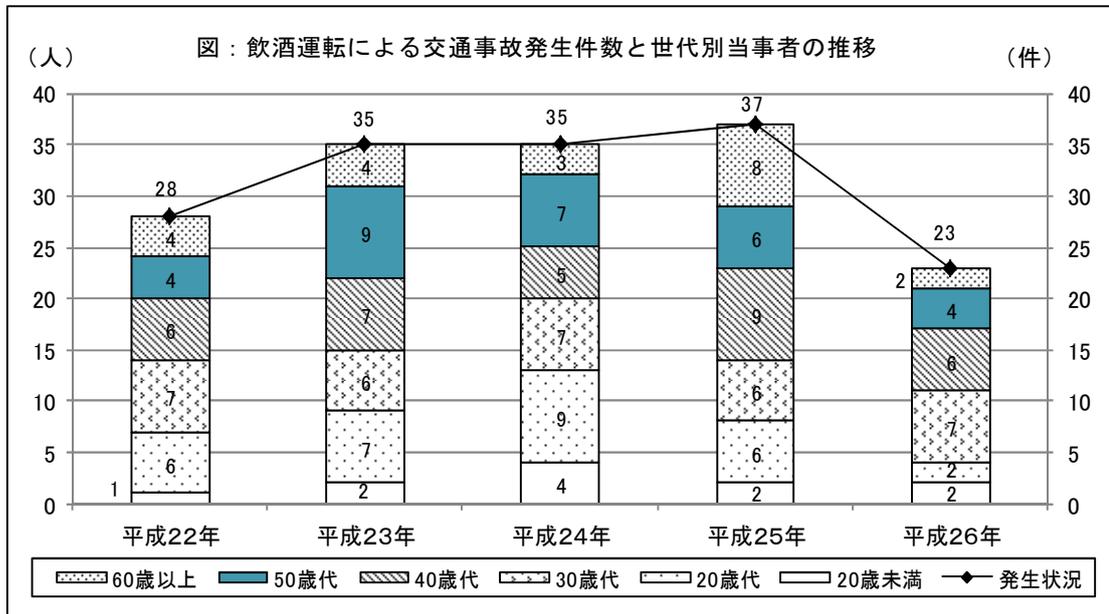
(資料：県警提供資料の分析による)



(資料：宇都宮市の交通事故)

(12) 飲酒運転による交通事故

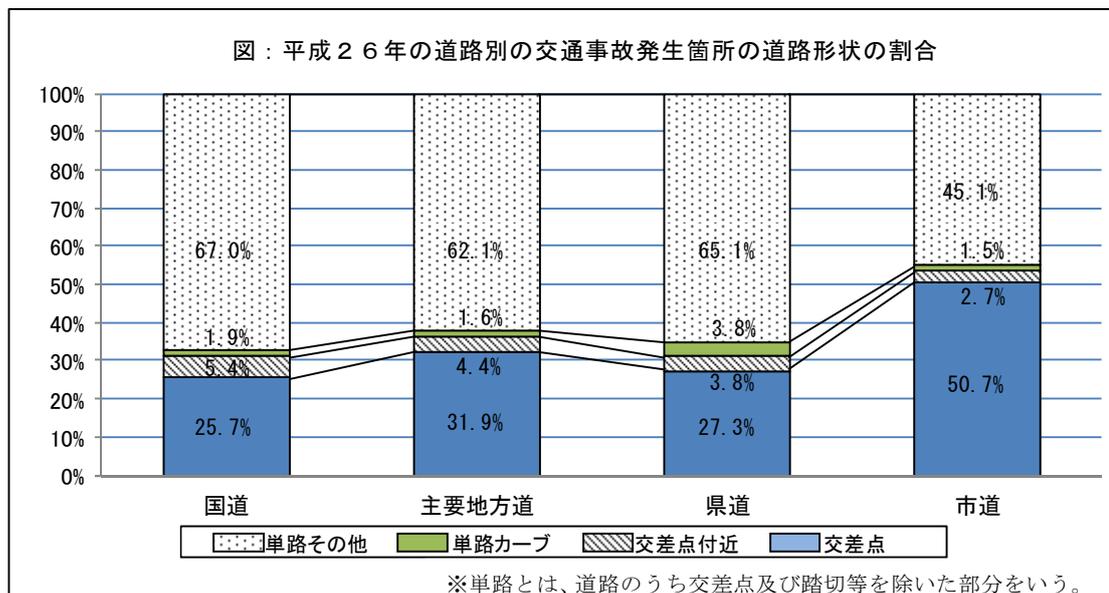
飲酒運転による交通事故は、平成25年まで増加していましたが平成26年は大きく減少しました。



(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における道路形状別の割合は、国道、主要地方道、県道では「単路」が多くを占めており、市道では「交差点」が多くを占めています。

道路別の交通事故発生件数は、国道から市道まで全てにおいて減少傾向にありますが、交通事故の43.5%は市道で発生しています。



【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 | | | | | 死 者 数 | | | | | |
|-------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| | H 2 2 | H 2 3 | H 2 4 | H 2 5 | H 2 6 | H 2 2 | H 2 3 | H 2 4 | H 2 5 | H 2 6 | |
| 4 号 | 234 | 214 | 193 | 170 | 165 | 2 | | | | | |
| 新 4 号 | 54 | 54 | 61 | 59 | 39 | 1 | | 1 | 1 | | |
| 1 1 9 号 | 224 | 212 | 202 | 176 | 157 | | 1 | 3 | 1 | 3 | |
| 1 2 1 号 | 100 | 90 | 76 | 60 | 79 | 3 | | 2 | | | |
| 1 2 3 号 | 72 | 51 | 69 | 70 | 48 | 1 | 3 | | | 1 | |
| 2 9 3 号 | 27 | 29 | 23 | 19 | 24 | 4 | | 1 | | | |
| 4 0 8 号 | 19 | 7 | 16 | 7 | 10 | | | | | | |
| 計 | 730 | 657 | 640 | 561 | 522 | 11 | 4 | 7 | 2 | 4 | |
| 主 要 地 方 道 | 宇都宮・那須烏山線 | 32 | 39 | 30 | 48 | 24 | 1 | | | 1 | 1 |
| | 宇都宮・楡木線 | 34 | 26 | 15 | 24 | 17 | | 1 | | | |
| | 宇都宮・栃木線 | 79 | 47 | 44 | 55 | 43 | | 1 | | | |
| | 宇都宮・鹿沼線 | 32 | 40 | 35 | 45 | 38 | 1 | 1 | | | |
| | 藤原・宇都宮線 | 35 | 39 | 45 | 30 | 13 | | | | | 1 |
| | 宇都宮・今市線 | 37 | 42 | 35 | 41 | 22 | | 1 | | | |
| | 宇都宮・向田線 | 115 | 99 | 102 | 75 | 65 | | 1 | | | 1 |
| | 宇都宮・結城線 | 33 | 33 | 35 | 31 | 32 | | | 1 | | |
| | 宇都宮・茂木線 | 15 | 9 | 8 | 6 | 6 | | | | | |
| | 宇都宮・笠間線 | 31 | 28 | 38 | 17 | 20 | | | | | |
| | 宇都宮・真岡線 | 26 | 25 | 24 | 13 | 20 | 1 | | | | |
| | 大沢・宇都宮線 | 26 | 20 | 29 | 20 | 22 | 2 | | 1 | | |
| | 宇都宮・船生・高德線 | 1 | 2 | | 1 | 3 | | | | | |
| 宇都宮・亀和田・栃木線 | 86 | 74 | 58 | 83 | 55 | 2 | | | 2 | | |
| 上横倉・下岡本線 | 9 | 15 | 9 | 7 | 5 | | | | | 1 | |
| 計 | 591 | 538 | 507 | 496 | 385 | 7 | 5 | 2 | 3 | 4 | |
| 県 道 | 氏家・宇都宮線 | 71 | 50 | 50 | 28 | 17 | | 1 | | | 1 |
| | 羽生田・鶴田線 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | | | | | |
| | 下岡本・上戸祭線 | 13 | 12 | 7 | 6 | 6 | | | | | |
| | 下岡本・上三川線 | 18 | 17 | 8 | 8 | 7 | | | | | |
| | 安塚・雀宮線 | 14 | 5 | 10 | 4 | 11 | | 1 | 1 | | |
| | 雀宮・真岡線 | 6 | 6 | 1 | 3 | 4 | | | | | |
| | 白沢・下小倉線 | 3 | 1 | 2 | | 1 | | | | | |
| | 二宮・宇都宮線 | 27 | 23 | 27 | 30 | 21 | 1 | | | | |
| | 小来川文挾石那田線 | | | | | | | | | | |
| その他 | 16 | 7 | 33 | 39 | 37 | | 1 | | | | |
| 計 | 171 | 123 | 139 | 120 | 106 | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 | |
| 市 道 | 競輪場通り | 46 | 31 | 41 | 42 | 30 | | | 1 | | |
| | 南大通り | 23 | 17 | 15 | 12 | 11 | | | | | |
| | 平成通り | 26 | 38 | 16 | 16 | 13 | | | | | |
| | その他 | 1,314 | 1,032 | 1,111 | 1,002 | 802 | 9 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| | 市道計 | 1,409 | 1,118 | 1,183 | 1,072 | 856 | 9 | 6 | 8 | 7 | 7 |
| その他 | 142 | 99 | 107 | 114 | 97 | | | | 1 | 1 | |
| 合 計 | 3,043 | 2,535 | 2,576 | 2,363 | 1,966 | 28 | 18 | 18 | 13 | 17 | |

(資料：宇都宮市の交通事故)

【市内の道路別実延長（平成26年4月1日現在）】

| 国 道 | 県 道 | 市 道 |
|----------------|----------------|-------------------|
| 1 3 2, 3 1 4 m | 2 1 3, 8 2 5 m | 2, 9 7 1, 9 9 9 m |

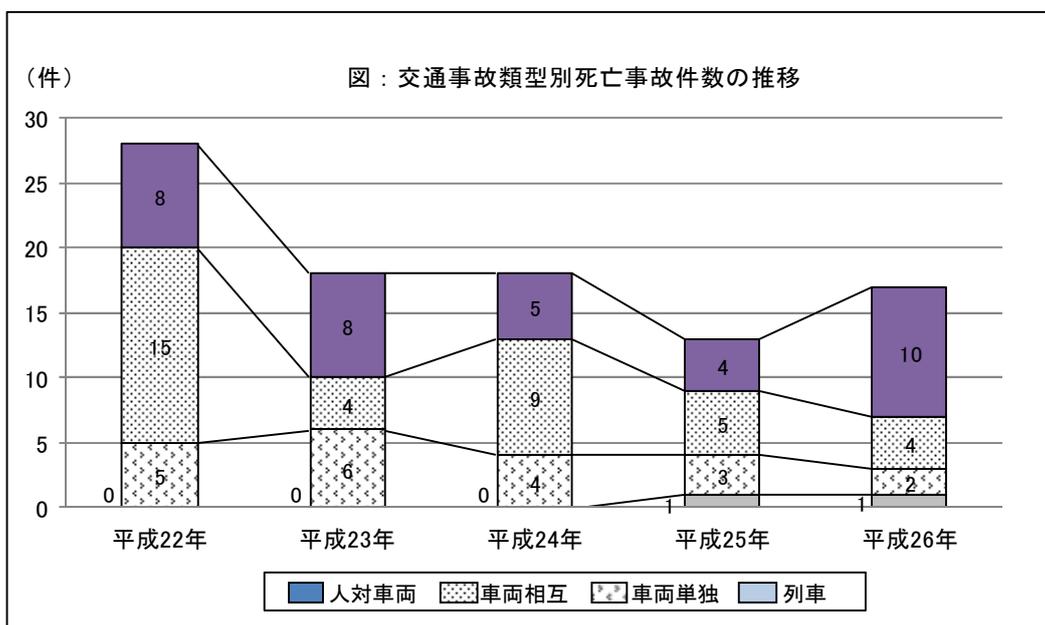
(資料：道路事業概要)

(14) 死亡事故

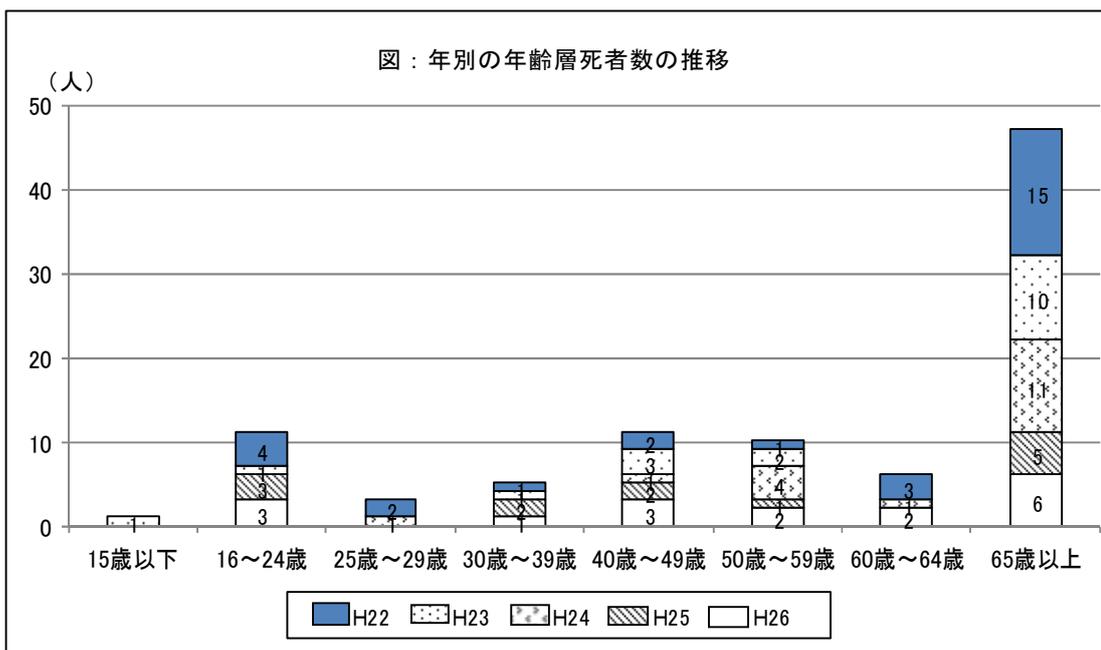
死亡事故の類型別発生件数では、「車両相互」が減少傾向にあり、平成26年には「人対車両」が増加しました。人対車両の事故では、「横断歩道横断中」「横断歩道付近・その他横断中」で71.4%を占めており、車両相互の事故では交差点での「出会頭」「右・左折」で54.1%を占めています。

年齢層死者数では、高齢者が全体の50.0%を占めています。

また、車両乗車中の死者のうち57.1%がシートベルトを着用していませんでした。

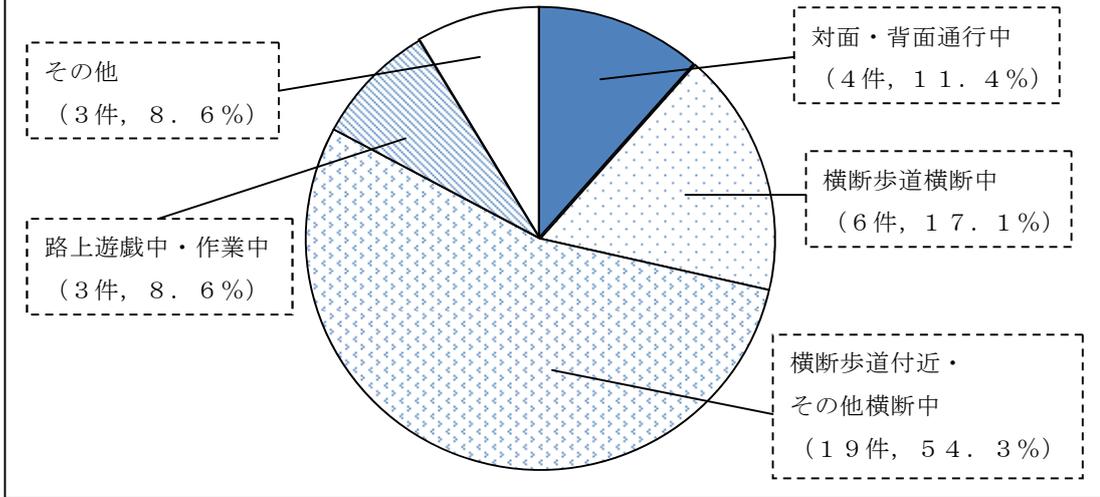


(資料：宇都宮市の交通事故)



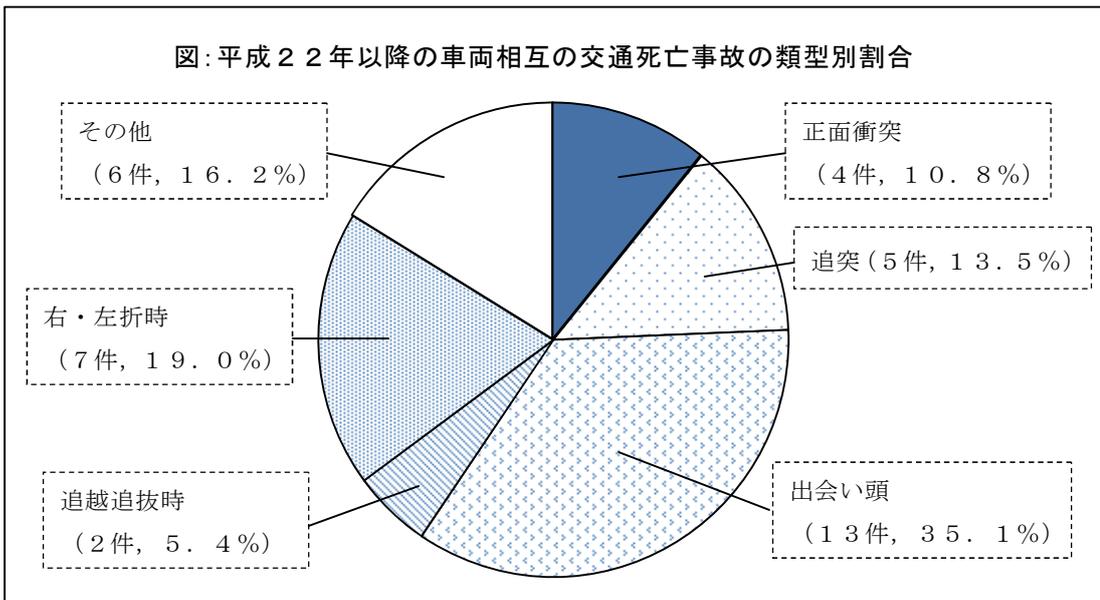
(資料：宇都宮市の交通事故)

図：平成22年以降の人対車両の交通死亡事故の類型別割合



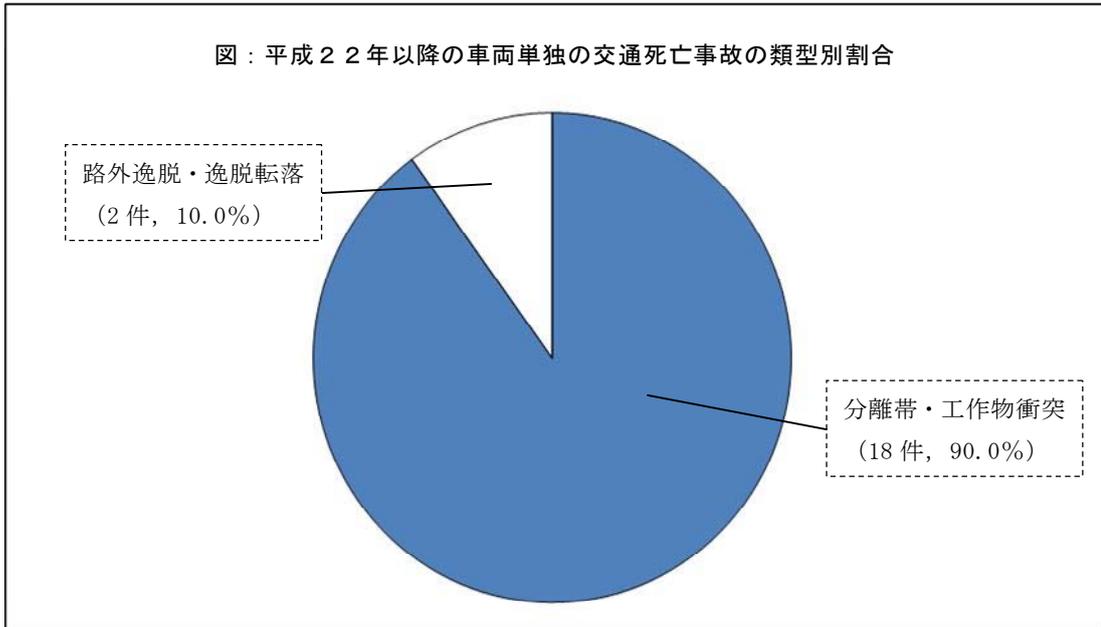
(資料：宇都宮市の交通事故)

図：平成22年以降の車両相互の交通死亡事故の類型別割合



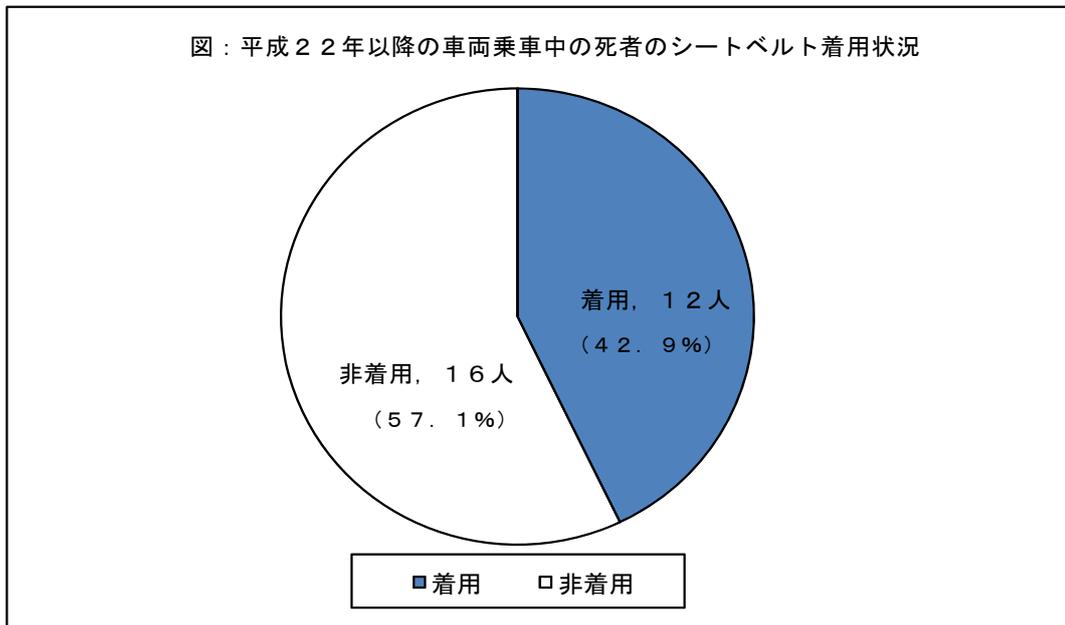
(資料：宇都宮市の交通事故)

図：平成22年以降の車両単独の交通死亡事故の類型別割合



(資料：宇都宮市の交通事故)

図：平成22年以降の車両乗車中の死者のシートベルト着用状況



(資料：宇都宮市の交通事故)

3 交通事故の特徴

(1) 交通事故発生状況

- ・ 交通事故発生件数，死者数，負傷者数は減少傾向にあります。
- ・ 月別の交通事故発生件数，死者数とも10月が最も多くなっています。
- ・ 時間帯別の交通事故発生件数では，交通量の増加する通勤・通学の時間帯（8～10時）と帰宅の時間帯（16～18時）が多くなっています。
- ・ 死者数は夕方から深夜・早朝（16～8時）までの時間帯が多くなっています。
- ・ 人口当たりの交通事故について，発生件数は中核市平均を下回っているものの，死者数は平均を上回っていることから，重大事故が中核市比較で多い状況です。

(2) 年代別

① 幼児・小学生

- ・ 幼児は，当事者の82.6%が「二輪・四輪車乗車中」です。
- ・ 小学生は「歩行中」「自転車乗車中」が58.6%を占めています。

② 中学生・高校生

- ・ 中学生の当事者の67.6%，高校生の当事者の70.4%が「自転車乗車中」です。

③ 若者（16～24歳）

- ・ 人口10万人当たりの交通事故発生件数及び死者数が多くなっています。
- ・ 「四輪車乗車中」が89.3%を占めています。

④ 25歳～64歳

- ・ 「四輪車乗車中」が多く全体の94.7%を占めています。

⑤ 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は増加傾向にあります。
- ・ 全体の死亡事故のうち高齢者が占める割合は50.0%（H22～26）を占めています。
- ・ 第1当事者の世代別では，高齢者が占める割合が増加傾向にあります。

- ・ 状態別では「四輪車乗車中」が64.7%、「自転車乗車中」が17.4%を占めています。
- ・ 歩行中、自転車乗用中の事故では、他の年代に比べ住所地から500m以内で事故に遭う割合が高くなっています。

(3) 事故類型・状態別

① 車両相互

- ・ 全交通事故の85.4%を占めています。
- ・ 状態別では「追突・出会い頭衝突」が75.6%を占めています。
- ・ 原因別では「わき見」「安全不確認」など不注意によるものが50.1%を占めています。
- ・ 交通事故全体に占める自転車事故の割合は21%台が続き、横ばい状態です。
- ・ 自転車の交通事故は「子どもから高校生」「高齢者」で53.7%を占めています。
- ・ 世代別人口1万人あたりの自転車事故当事者数を比較すると、高校生が突出して多く、次いで中学生、高齢者の順となっています。
- ・ 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40.6%を占めています。
- ・ 自転車の交通事故発生箇所は、交差点等(89.8%)で多く発生しています。

② 人対車両

- ・ 全交通事故に占める割合が増加傾向にあります。
- ・ 交通事故の原因別では「とび出し」「横断歩道外横断」が51.0%を占めています。

③ 車両単独

- ・ 車両単独の事故は平成23年以降、増加傾向にあります。

(4) 道路別

① 国道・主要地方道・県道

- ・ 「単路」で68.9%（国道）、63.7%（主要地方道）、68.9%（県道）を占めています。

② 市道

- ・ 交通事故の43.5%が市道で発生しています。
- ・ 「交差点」が50.7%を占めています。

(5) 死亡事故

- ・ 死者数は減少傾向となっています。
- ・ 夏から秋にかけて増加する傾向があります。
- ・ 死亡事故のうち高齢者が50.0%を占めています。（H22～26）
- ・ 車両乗車中の死者のうち、57.1%がシートベルト非着用の状態です。

(6) その他

- ・ 飲酒運転による交通事故は平成26年に大きく減少しました。

4 市民意識

(1) 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

ア 調査対象者等

- ・ 調査対象者 3,600人(18歳以上80歳未満の市民)
うち、有効対象者数 3,580人
- ・ 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 平成26年4月24日～5月23日

イ 回収結果

- ・ 回答数 1,376人
- ・ 回収率 38.4%

(2) 自転車利用者アンケート調査

ア 調査対象者等

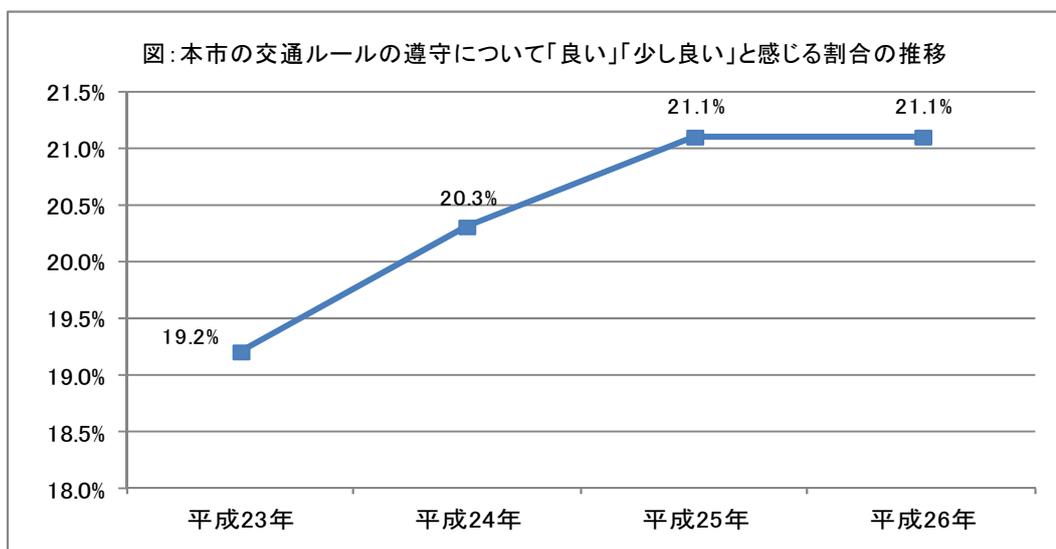
- ・ 調査対象者 市内の自転車利用者(月に1回以上自転車を利用している人)
- ・ 配布方法 WEBアンケート
- ・ 調査期間 平成27年2月17日～2月23日
- ・ 回答件数 750件

(3) 調査結果（主なもの）

ア 本市の交通ルール遵守，交通マナーについて

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」と答えた方が21.1%で，平成23年と比較すると，1.9ポイント上昇しています。しかし，「少し悪い」「悪い」と答えた方が76.3%と「良い」「少し良い」を大きく上回っています。



（平成26年）

| | 回答数 | 構成比 |
|------|-------|--------|
| 良い | 52 | 3.8% |
| 少し良い | 238 | 17.3% |
| 少し悪い | 696 | 50.6% |
| 悪い | 354 | 25.7% |
| 無回答 | 36 | 2.6% |
| 計 | 1,376 | 100.0% |

② マナーの悪い運転者の年齢について

①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、「高齢者の自動車の運転者」50.4%、「若年の自動車の運転者」45.2%との回答が多い結果でした。平成23年と比較すると、「若年の自動二輪・原付の運転者」,「若年の自動車の運転者」の順に10.3ポイント, 6ポイントと減少しています。

| | 平成26年 | 平成23年 |
|------------------------------|--------------|-------|
| 高齢者（65歳以上）の自動車の運転者 | <u>50.4%</u> | 53.0% |
| 青壮年（30～64歳）の自動車の運転者 | 36.8% | 38.9% |
| 若年（29歳以下）の自動車の運転者 | <u>45.2%</u> | 51.2% |
| 高齢者（65歳以上）の自動二輪（バイク）・原付の運転者 | 19.2% | 22.3% |
| 青壮年（30～64歳）の自動二輪（バイク）・原付の運転者 | 8.4% | 12.2% |
| 若年（29歳以下）の自動二輪（バイク）・原付の運転者 | 34.3% | 44.6% |
| その他 | 12.0% | 11.1% |
| 無回答 | 5.8% | 5.2% |

③ マナーの悪い運転者の行為と場面について

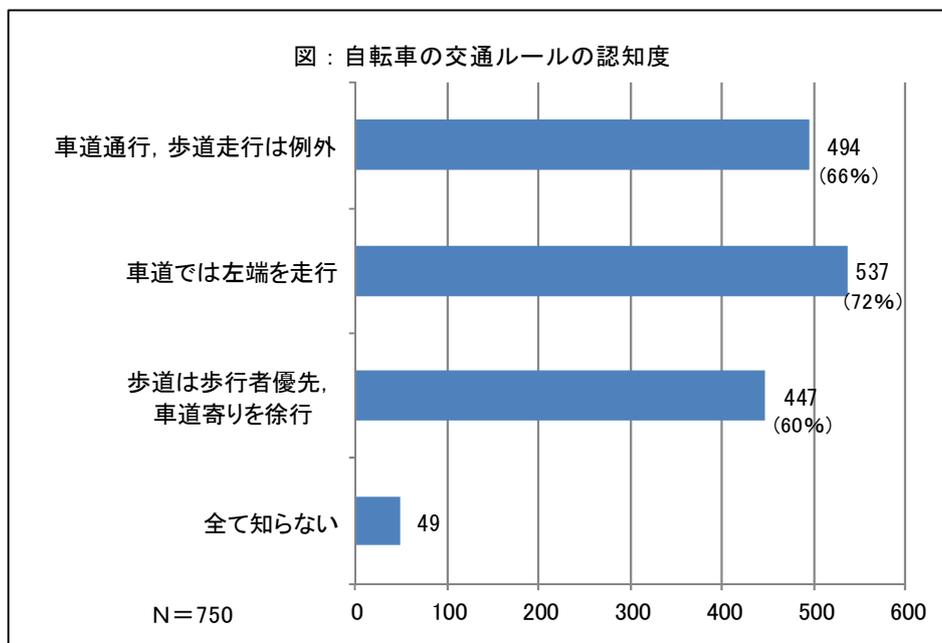
①で「少し悪い」「悪い」と答えた方に、『特に目につく行為や場面は、どのようなもの（とき）ですか。（複数回答）』と聞いたところ、「合図を出さない。出すのが遅い（方向指示器・ウインカー）」63.3%、「狭い道が無謀なスピードで運転する」45.5%といった交通ルールの違反行為を上げる回答が多い結果でした。一方で、平成23年と比較すると、「暴走行為（スピード、音）」、「走行の障害となる迷惑駐車」の順に8.9ポイント、7.8ポイントと減少しています。

| | 平成26年 | 平成23年 |
|-----------------------------|--------------|-------|
| 合図を出さない。出すのが遅い（方向指示器・ウインカー） | <u>63.3%</u> | 68.1% |
| 黄色信号で故意に交差点に侵入する | 41.5% | 45.7% |
| 狭い道が無謀なスピードで運転する | <u>45.5%</u> | 50.2% |
| 走行の障害となる迷惑駐車 | 35.0% | 42.8% |
| 車間距離をあけないで運転する（あおり行為） | 32.3% | 39.3% |
| 渋滞道路で車線変更をさせてくれない | 16.1% | 19.3% |
| 狭い道路で譲り合いをしない | 27.8% | 34.8% |
| 暴走行為（スピード、音） | 29.8% | 38.7% |
| 横断者等がいるにもかかわらず、停止しない | 28.1% | 33.5% |
| その他 | 10.1% | 13.1% |
| 無回答 | 2.7% | 3.6% |

イ 自転車利用者アンケート調査

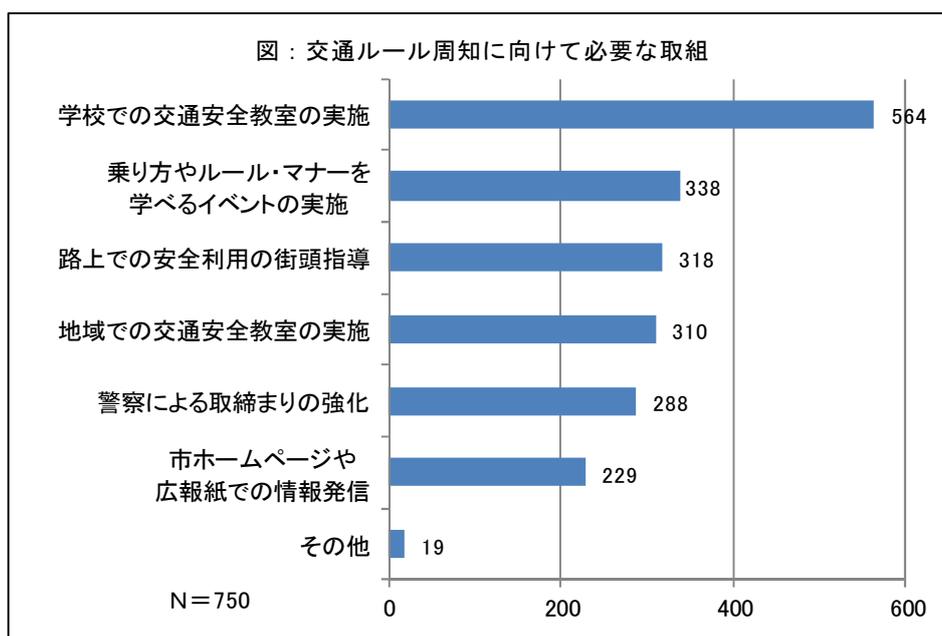
① 自転車の交通ルールの認知度

『自転車の交通ルールの認知度』について聞いたところ、最も基本的な「車道では左端を走行」の認知度は72%でした。



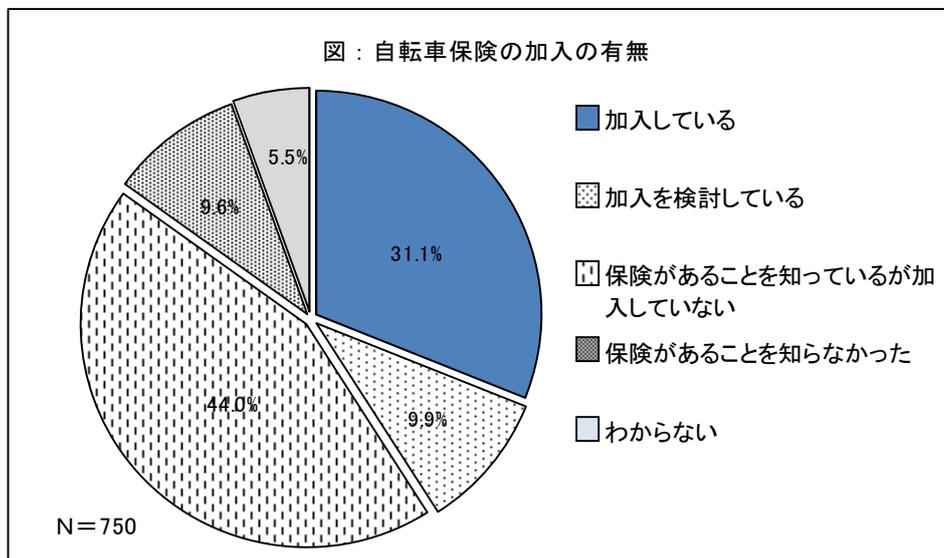
② 交通ルール周知に向けて必要な取組

『交通ルール周知に向けて必要な取組』を聞いたところ、「学校での交通安全教室の実施」との回答が最も多い結果でした。



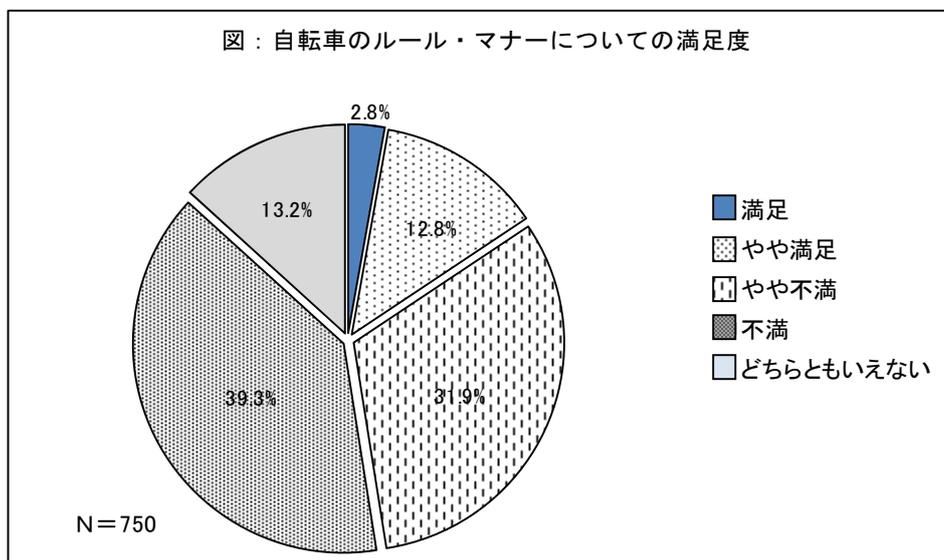
③ 自転車保険の加入の有無

『自転車保険の加入の有無』について聞いたところ、自転車保険の認知度は、約85%ですが、実際に加入していると回答したのは31.1%となっています。



④ 自転車のルール・マナーについて

『自転車のルール・マナーについての満足度』を聞いたところ、「満足」「やや満足」と回答したのは15.6%となっています。



5 第9次宇都宮市交通安全計画の実績評価

(1) 第9次計画の目標と達成状況

ア 交通事故発生件数

目標値：1,800件以下（平成27年）

◆ 達成状況

- 交通事故発生件数は、平成26年に過去最小値となっており、減少傾向にあるものの、目標は達成していません。

| 指標名 | 項目 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 |
|----------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 交通事故発生件数 | 発生件数 | 2,535件 | 2,576件 | 2,363件 | 1,966件 | 2,028件 |
| | 増減数 | ▲508件 | 41件 | ▲213件 | ▲397件 | 62件 |
| | 増減率 | ▲16.7% | 1.6% | ▲8.3% | ▲16.8% | 3.2% |

イ 交通事故死者数

目標値：14人以下（平成27年）

◆ 達成状況

- 交通事故死者数は、14人以下の目標を達成しています。

| 指標名 | 項目 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 |
|---------|-----|--------|-------|--------|-------|--------|
| 交通事故死者数 | 死者数 | 18人 | 18人 | 13人 | 17人 | 14人 |
| | 増減数 | ▲10人 | 0人 | ▲5人 | 4人 | ▲3人 |
| | 増減率 | ▲35.7% | 0% | ▲27.8% | 30.8% | ▲17.6% |

※ 第9次計画期間内の最小値は平成25年の13人

ウ 交通事故負傷者数

目標値：2,200人以下（平成27年）

◆ 達成状況

- 交通事故負傷者数は、平成26年に過去最小値となっており、減少傾向にあります。目標を達成していません。

| 指標名 | 項目 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 |
|----------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 交通事故負傷者数 | 負傷者数 | 3,102人 | 3,225人 | 2,938人 | 2,416人 | 2,467人 |
| | 増減数 | ▲729人 | 123人 | ▲287人 | ▲522人 | 51人 |
| | 増減率 | ▲19.0% | 4.0% | ▲8.9% | ▲17.8% | 2.1% |

(2) 施策の柱における取組状況と評価

I 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。

| 指標名 | | | | | | | 目標値 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|
| 宇都宮市の交通マナーを『良い』『少し良い』と感じる市民の割合 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 |  | H27年度 |
| | — | 19% | 20% | 21% | 21% | | 増加させる |

〔調査概要〕「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」
市内に住所を有する18歳以上の市民を対象
送付総数：3,600通

■活動指標

高齢ドライバーへの体験型交通安全教室受講者数（年間）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|------|--------|------|--------|---|---------|
| 198人 | 585人 | 1,143人 | 858人 | 1,805人 | ⇒ | 1,300人 |

老人クラブ等での交通安全教室受講者数（年間）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|--------|--------|--------|--------|---|---------|
| 2,018人 | 3,246人 | 2,844人 | 2,910人 | 2,542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）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|---------|---------|----------|----------|---|---------|
| 2,125世帯 | 3,793世帯 | 7,853世帯 | 11,483世帯 | 13,713世帯 | ⇒ | 9,600世帯 |

スクエア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）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|-----|-----|-----|-----|---|---------|
| — | 5回 | 7回 | 9回 | 9回 | ⇒ | 6回 |

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）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|-----|-----|-----|-----|---|---------|
| — | 3校 | 5校 | 7校 | 7校 | ⇒ | 16校 |

◆ 評 価

- 本市の交通マナーを「良い」「少し良い」と感じる市民の割合は、平成26年度時点において、2ポイント上昇しているもののほぼ横ばいに推移しています。しかしながら、本市の交通事故発生件数は、第9次計画策定時から減少していることから、実施してきた各種の交通安全施策が効果をあげており、市民の交通安全意識も向上しているものと考えられます。

(課題等)

[子どもから高齢者まで生涯にわたる交通安全教室の推進]

- ・ 高齢者の交通事故傾向を踏まえた交通安全教育の拡充を図っていく必要があります。
- ・ 若年ドライバーに対する交通安全教育の充実を図る必要があります。

[自転車利用者への交通安全教室の推進]

- ・ 全ての自転車利用者に対する、交通ルール遵守の徹底やマナー向上に向けた交通安全教育の充実を図る必要があります。
- ・ 自転車用ヘルメットの着用を促進する対策を講じる必要があります。

[交通安全運動、広報啓発活動の推進]

- ・ 交通安全思想の更なる浸透を図り、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の展開や交通安全に有効な情報提供など広報啓発活動を継続して実施していく必要があります。
- ・ 全国的に自転車が歩行者と衝突し、高額な損害賠償を求められる事例も見られることから、自転車任意保険の加入を促進する対策を講じる必要があります。

II 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 | | | | | | 目標値 |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------|
| 生活道路における 交通事故発生件数 (年間) | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27年 |
| | 1,409 件 | 1,118 件 | 1,183 件 | 1,072 件 | 856 件 | 850件 以下 |

■ 活動指標

交通事故多発地点対策箇所数（累計）

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | ⇒ | H27 目標値 |
|---------|------|-------|-------|-------|---|---------|
| — | 6 箇所 | 12 箇所 | 16 箇所 | 19 箇所 | | 19 箇所 |

自転車走行空間の整備延長

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | ⇒ | H27 目標値 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---|---------|
| 9.6 km | 14.5 km | 16.9 km | 16.9 km | 17.6 km | | 25.4 km |

◆ 評価

- 本市の生活道路における交通事故発生件数は、現計画策定時から減少しており、実施してきた施策が一定の効果を上げているものといえます。

(課題等)

- ・ 社会情勢や交通環境の変化に伴い毎年変化する交通事故の多発箇所や地域における危険箇所に対し、事故データの分析に基づき地域や警察、道路管理者等と連携した対策を継続して実施していく必要があります。
- ・ 自転車や歩行者の通行空間を確保する施策を継続して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していく必要があります。

Ⅲ 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」を設定します。

| 指標名 | | | | | | 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 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 |
| | 56.4% | 47.1% | 43.0% | 39.8% | 39.3% | 30%以下 |

〔調査概要〕

調査時期：12月中旬 日没時間帯を含め1時間～1時間30分

場所：松が峰1丁目交差点、元今泉町交差点

■ 活動指標

街頭指導の実施箇所数

| H22 現状値 | H23 | H24 | H25 | H26 | | H27 目標値 |
|---------|-----|-----|-----|-----|---|---------|
| 1箇所 | 1箇所 | 7箇所 | 7箇所 | 7箇所 | ⇒ | 6箇所 |

◆ 評価

- 成果指標である「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」は、平成26年度現在、目標値に達していないものの、自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあることなどから、地域や学校等と連携した街頭指導等の交通安全活動が一定の効果を上げているといえます。

(課題等)

- ・ 地域や学校等と連携しながら効果的な手法を検討するなど街頭指導等の充実を図る必要があります。
- ・ 交通安全推進協議会等と連携し、注意喚起看板の設置やストップマークの表示を行うほか、地域での交通安全教室の開催など地域活動を促進していく必要があります。
- ・ 地域ぐるみで飲酒運転対策等を継続して実施していく必要があります。
- ・ 今後も、民間企業等の交通安全に係るCSRの取組を支援し、これまで以上に連携していく必要があります。

IV 救助・救急対策の推進

◆ 評価

- 救急救命士を計画的に養成し、救助救急体制の充実が図られています。また、応急手当講習会を実施することで、応急手当等に関する普及、啓発が図られています。

(課題等)

- ・ 交通事故による負傷者に対する救助救急体制を充実させる必要があります。
- ・ 応急手当に関する知識・技術の普及を促進していく必要があります。

V 被害者対策の推進

◆ 評価

- 被害者支援センターとちぎと連携し、交通安全教室と併せて「命の大切さを学ぶ授業」を実施するなど被害者への理解促進や被害者を出さない意識の醸成、被害者に対する支援についての周知を行い、被害者対策の推進が図られています。

(課題等)

- ・ 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。

(3) 第9次計画の評価・課題

◆ 評価

現計画については、死者数は目標を達成していますが、交通事故発生件数、負傷者数は目標の達成には至っていません。しかしながら、平成26年には交通事故発生件数、負傷者数において過去最小値を記録するなど、交通事故に係る各目標指標が改善傾向にあることから、一定の効果を上げているといえます。

(課題等)

- ・ 高齢人口が増加しています。
- ・ 交通事故全体に占める高齢者の割合が増加しています。
- ・ 交通事故の第一当事者において、高齢者の占める割合が増加傾向にあります。

⇒ 高齢者の交通事故傾向を踏まえた施策を展開する必要があります。

- ・ 自転車の通行方法の変更など道路交通法の改正がなされています。
- ・ 全国的に自転車と歩行者と衝突する重大事故が発生しています。
- ・ 交通事故全体に占める自転車事故の割合が国、県と比べ高い状況です。

⇒ 自転車の交通事故を防止する施策を展開する必要があります。

- ・ 子どもが関係する交通事故は減少しているものの、依然として発生しています。
- ・ 通学路を中心に子どもが被害者となる重大事故が発生している。
- ・ 世代別人口あたり自転車事故当事者数を比較すると、高校生が突出して多い状況です。

⇒ 高校生を含めた子どもの交通事故を防止する施策を展開する必要があります。

6 「交通環境と社会情勢」及び「本市の交通事故の現状・特徴」,「第9次計画の実績評価」等における課題

(1) 課題の抽出について

「交通環境と社会情勢」,「本市の交通事故の現状・特徴」,「市民意識」,「第9次計画の実績評価」及び,国・県の「道路交通安全対策の今後の視点の考え方」を踏まえ,第10次計画に向けた課題を抽出します。

(2) 「交通環境と社会情勢」「市民意識」における課題

〔全国的な傾向〕

- ・ 少子高齢社会の進展,高齢人口の増加による免許保有人口の増加
⇒ 高齢者の交通の状態(ドライバー,歩行者,自転車)に合わせた交通安全対策や社会全体で子どもの命を交通事故から守っていく取組を講じていく必要があります。【イ】
- ・ 道路交通法の改正(自転車路側帯の左側通行,悪質自転車運転者に対する講習義務付け,悪質・危険自動車運転者への罰則等の強化)
⇒ 自転車の通行方法など正しい交通ルールの周知を図っていく必要があります。【ロ】
- ・ 平成24年4月以降,全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生しています。
⇒ 通学路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。【ハ】
- ・ 全国的に自転車が歩行者と衝突する重大事故が発生しています。
⇒ 自転車が加害者になりうることを踏まえた教育や自転車任意保険の加入促進が求められています。【ニ】
- ・ 国の「道路交通安全対策の今後の視点の考え方」が示されています。
⇒ 市計画への反映【ホ】

〔宇都宮市に関するもの〕

- ・ 平成31年度を目標に東西基幹交通の軸となるLRTの開業を目指しています。
【ヘ】
- ・ 宇都宮市自転車のまち推進計画において,だれもが安全に自転車を使えるよう柱の一つとして「安全性の向上」を位置付けています。
⇒ 交通安全教室や街頭活動等を通して,ルール等の理解を促進させるとともに安全性の高い走行空間の整備を進める必要があります。【ト】
- ・ 地域では危険箇所には注意喚起看板やストップマークを表示するなどの交通安全活動を実施しています。
⇒ 地域での交通安全活動を拡大させ生活に密着した交通安全活動を促進する必要があります。【チ】
- ・ 市内の自動車等の運転者の交通ルール遵守について76.3%の人が「悪い」,「やや悪い」と感じています。(アンケート結果)
⇒ 市民の交通ルール遵守を図るためには,交通安全教育の充実が必要です。
【リ】

- ・ 自転車任意保険の認知度は約 85%であるが、実際に加入しているのは 31%である。(アンケート結果)
⇒ 自転車任意保険の加入促進を図っていく必要があります。【ヌ】
- ・ 民間企業等がCSRの取組として交通安全活動を実施しています。
⇒ さらなる交通安全教育等の充実を図っていくためには、交通安全活動を行う民間企業等の取組を積極的に支援していく必要があります。【フ】
- ・ 生活行動実態調査の結果、特に高齢者のトリップ数の増加が著しい状況です。(調査区域：本市ほか6市7町) 【フ】

(3) 「本市の交通事故の現状・特徴」における課題

〔交通事故発生状況〕

- ・ 交通事故発生件数、死者数は減少傾向だが、中核市との比較では死者数は平均を上回っています。
⇒ 交通安全対策を計画的に講じ、交通事故のさらなる減少を図る必要があります。【A】

〔年代別〕

- ・ 高齢者の交通事故の割合が増加傾向にあります。
⇒ 高齢者の交通の状態（ドライバー、歩行者、自転車）に合わせた交通安全対策を講じていく必要があります。【B】
- ・ 小学生は「歩行中」「自転車乗車中」の交通事故の占める割合が 58.6%を占めています。
⇒ 歩行中、自転車利用に係る交通安全対策を実施していく必要があります。

【C】

〔事故類型・状態別〕

- ・ 事故類型別では「車両相互」が全事故の 85.4%、そのうちの原因別では「わき見」「安全不確認」50.1%。
⇒ 漫然運転による交通事故の防止するために交通安全意識の向上を図っていく必要があります。【D】
- ・ 自転車の交通事故発生件数は減少しているものの、交通事故全体に占める割合は 21%台と横ばい傾向にあり、国や県と比べて割合が高い状況です。
- ・ 自転車の交通事故当事者数では、「子どもから高校生」と「高齢者」で 53.7%を占めています。
⇒ 自転車の安全利用に関する施策を実施していく必要があります。【E】

〔道路別〕

- ・ 市道延長は、全道路の 89.6%を占めており、交通事故の 43.5%が市道で発生しています。
⇒ 市民の生活に密着した道路の交通安全対策を実施していく必要があります。

【F】

〔死亡事故〕

- ・ 車両乗車中の死者の 57.1%がシートベルト非着用でした。
⇒ シートベルトの着用を促進するための広報啓発を行っていく必要があります。【G】

(4) 「第9次計画の実績評価」における課題

〔主に交通安全意識に関するもの〕

- ・ 高齢者の交通事故傾向を踏まえた交通安全教育の拡充を図っていく必要があります。【a】
- ・ 若年ドライバーに対する交通安全教育を充実させる必要があります。【b】
- ・ 全ての自転車利用者に対する交通安全教育を充実させる必要があります。【c】
- ・ 自転車用ヘルメットの着用を促進する対策を講じる必要があります。【d】
- ・ 交通安全運動の展開や有効な情報提供など広報啓発活動を継続して実施していく必要があります。【e】
- ・ 自転車任意保険への加入を促進する対策を講じる必要があります。【f】

〔道路交通環境に関するもの〕

- ・ 社会情勢や交通環境の変化に伴い毎年変化する交通事故の多発箇所や地域における危険個所に対し、事故データの分析に基づき地域や警察、道路管理者等と連携した対策を継続して実施していく必要があります。【g】
- ・ 自転車や歩行者の通行空間を確保する施策を継続して実施していく必要があります。【h】
- ・ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備【i】や公共交通機関の充実により安全安心な交通手段を確保していく【j】必要があります。

〔その他〕

- ・ 地域や学校等と連携しながら効果的な手法を検討するなど街頭指導等の充実を図る必要があります。【k】
- ・ 交通安全推進協議会等と連携し、注意喚起看板の設置やストップマークの表示を行うほか、地域での交通安全教室の開催など地域活動を促進していく必要があります。【l】
- ・ 暴走族や飲酒運転を許さない地域づくりのための気運の醸成が重要です。【m】
- ・ 今後も、民間企業等の交通安全に係るCSRの取組を支援し、これまで以上に連携していく必要があります。【n】
- ・ 交通事故による負傷者に対する救助救急体制を充実させる必要があります。【o】
- ・ 応急手当に関する知識・技術の普及促進をしていく必要があります。【p】
- ・ 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。【q】

(5) 国・県計画の「道路交通安全対策の今後の視点の考え方」

〔交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象〕

① 高齢者及び子どもの安全確保【α】

⇒ 歩道や生活道路の対策、バリアフリー化、地域における生活に密着した交通安全活動の充実、高齢者の移動の安全確保、高齢運転者が加害者として事故を起こさないようにするための対策強化、通学路等において歩道等の歩行空間の確保、地域の交通情勢に応じた交通安全教育の対策

② 歩行者及び自転車の安全確保【β】

⇒ 歩道の整備等による歩行空間の確保、自転車の通行空間の確保、身近な道路の安全性向上、自転車利用者に対する交通安全教育等の充実、自転車については被害者と加害者それぞれの視点に立った対策が必要

- ③ 生活道路における安全確保【 γ 】
 - ⇒ 歩行者や自転車安全で安心して通行できる環境の確保
- 〔交通事故が起きにくい環境をつくるための留意すべき事項〕
- ④ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進【 δ 】
 - ⇒ 生活道路における交通事故実態の詳細な分析，交通事故発生場所・危険個所等に関するビッグデータの活用，運転者への注意喚起施策
- ⑤ 地域ぐるみの交通安全対策の推進【 ϵ 】
 - ⇒ 地域ぐるみの高齢者への声かけや移動への配慮，交通安全施策実施に当たっての計画段階からの住民参画
- ⑥ 先端技術の活用の推進【 ζ 】
 - ⇒ ブレーキアシストシステム・車線逸脱システムなど，救急車等緊急車両の現場急行支援システム・事故発生時の緊急通報システムなど

7 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

国の交通安全基本計画においては、交通安全対策基本法第4章第1節に規定されています条文（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。

本市の交通安全計画の策定にあたっては、第9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（第26条第1項）ことから、抽出した課題を第9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などから、これを含めず、本市計画における課題の分類は以下の「5つの柱」に基づき行うものとします。

- ① 交通安全思想の普及徹底
 - ② 道路交通環境の整備
 - ③ 道路交通秩序の維持
 - ④ 救助・救急活動の充実
 - ⑤ 被害者支援の推進

(2) 課題の分類（以下の記号は、第2章－6の課題に付された記号）

国の交通安全基本計画の柱に基づき、本市の課題を分類し、その内容から本計画の「施策の柱」として本市の実情に沿うよう整理しました。

※ 【A, ホ】は計画全般についてのこのため、全てに影響

①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に応じた交通安全教育を推進する必要があります。

【B, C, D, E, a, b, c, d, f, イ, ロ, ニ, ト, リ, ヌ, ワ, α, β】

○高齢者の交通の状態（ドライバー、歩行者、自転車利用者）や交通事故の傾向を踏まえた、交通安全教育の拡充を図っていく必要があります。

【B, a, イ, ワ, α, β】

○全ての自転車利用者に対し、自転車のルールやマナーに関する理解を深めるための交通安全教育を実施する必要があります。

【C, E, c, d, f, イ, ロ, ニ, ト, ヌ, β】

○自転車用ヘルメットの着用を促進していく必要があります。

【C, E, d, イ, ト, β】

○自転車任意保険の加入を促進していく必要があります。

【C, E, f, ニ, ト, ヌ, β】

○交通安全運動を継続して実施していく必要があります。【e】

○広報啓発活動を継続して実施していく必要があります。【G, e, ロ, δ, ζ】

○地域や交通安全団体等における交通安全活動を支援していく必要があります。

【I, イ, チ, α, ε】

○交通安全活動を自ら行う民間企業等の取組を支援していく必要があります。

【マ, n】

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。

特に高齢者や自転車に関する対策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」

「自転車利用者への交通安全教育」

「交通安全運動」「交通安全広報啓発活動」

「交通安全に関する民間団体等の主体的活動」を推進します。

②道路交通環境の整備

○市民の生活に身近な道路の交通安全対策を実施していく必要があります。

【F, i, イ, チ, α, β, γ】

○自転車や歩行者の通行空間を確保する施策を継続して実施していく必要があります。【C, E, h, イ, ト, α, β, γ】

○通学路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。

【C, F, h, イ, ハ, α, β, γ】

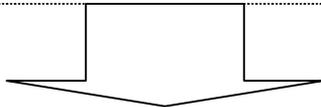
○交通事故多発箇所等に対し事故データの調査研究を踏まえた地域や警察等と連携した対策を継続して実施していく必要があります。

【F, g, γ, δ】

○交通安全に配慮した道路交通環境の整備を行っていく必要があります。

【i, γ, ε】

○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を整備していく必要があります。【B, j, イ, ヘ, ヲ, α】



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、交通事故データや地域のニーズに基づき、市民に身近な道路の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推進していく必要があります。

【施策の方向】

「歩行者や自転車の通行空間の整備」

「交通事故多発地点等の安全性向上」

「交通安全に配慮した道路交通環境の整備」を推進します。

③道路交通秩序の維持

○地域等と連携した自転車の交通事故防止のための活動を促進する必要があります。

【C, E, k, I, ト, β, ε】

○暴走族や飲酒運転を許さない地域づくりのための気運の醸成が重要です。

【m, ε】

○地域や交通安全団体等の交通安全活動を推進していく必要があります。**【再掲】**

【I, I, チ, α, ε】

施策の柱Ⅲ 地域における道路交通秩序の維持

暴走族・飲酒運転の根絶や多くの市民の交通手段となっている自転車の交通事故を防止するためには、地域住民の自主的な交通安全活動が重要であるため、地域住民が一体となった活動を促進する必要があります。

【施策の方向】

「自転車の交通事故防止のための地域活動」

「暴走族対策や飲酒運転根絶に向けた取組」を促進します。

④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体制を充実させる必要があります。**【o】**

○応急手当に関する知識・技術の普及を促進していく必要があります。**【p】**

施策の柱Ⅳ 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・救急体制の充実」

「応急手当の普及啓発活動」を促進します。

⑤被害者支援の推進

- 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。【**q**】
- 自転車任意保険の加入を促進していく必要があります。【再掲】
【**C, E, f, 二, ト, 又, β**】
- 広報啓発活動を継続して実施していく必要があります。【再掲】
【**G, e, 口, δ, ζ**】



施策の柱Ⅴ 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、被害者対策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」を促進します。

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、本計画の計画期間である平成32年までに、交通安全に関する施策を計画的・継続的に実施することで達成を目指す客観的な指標を設定します。

指標の設定は、国や県が策定する交通安全計画の指標との整合を図るとともに、第9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項目を指標とする。

ア) 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

イ) 交通事故負傷者数 : 交通事故により負傷した者の数

ウ) 交通事故発生件数 : 人身事故の発生件数

※ 「交通事故死者数」「交通事故負傷者数」「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 目標値の設定

目標値の設定にあたっては、国が策定する第10次交通安全基本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) 交通事故死者数

● 目標値 : 10人以下(平成32年)

国の目標値である「2,500人以下」を本市の人口規模に換算すると「10人以下」となります。本市の交通事故死者数の過去最少値は、平成25年の「13人」であることも考慮し、本計画における目標値は『10人以下』にすることを目指します。

(2) 交通事故負傷者数

● 目標値：1,900人以下（平成32年）

国の目標値である「497,500人以下」（国は、死者、負傷者合わせて50万人以下としている。）を本市の人口規模に換算すると「2,076人以下」となります。

しかしながら、本市の交通事故負傷者数の推移をみると減少傾向にあり、平成23年から平成27年の減少率（年平均▲5.1%）に基づき、平成32年の数値を推計すると「1,899人」となることから、本計画における目標値は『1,900人以下』にすることを目指します。

(3) 交通事故発生件数

● 目標値：1,600件以下（平成32年）

平成17年以降の交通事故発生件数と交通事故負傷者数について回帰分析をした結果、両者には高い相関関係が見られました。そこで、平成32年の交通事故負傷者数の目標値1,900件を当該回帰方程式に当てはめた結果、交通事故発生件数は、1,572件となりました。しかしながら、近年、本市の交通事故発生件数は減少傾向にはあるものの、第9次計画の目標値（年間1,800件以下）は達成できなかったことから、『年間1,600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ない。

※ 交通事故発生件数と交通事故負傷者数の相関関係について

両者におけるピアソンの積率相関係数は、0.999683(0.7より大きい場合は強い相関関係)となり、回帰方程式は $Y=0.7772X+95.063$ である。

※ 平成23年から平成27年の減少率（▲5.1%）から推計すると「1,562件」となる。

3 横断的かつ重点的に取り組む視点

(1) 「横断的かつ重点的に取り組む視点」設定の考え方

本市の交通事故の発生件数及び死者数を分析すると、高齢者と自転車に関係する交通事故の割合が高いことが分ります。このことから、本計画の目標を達成する上では、高齢者及び自転車の交通安全対策が特に重要な課題となっています。

また、少子化による人口減少対策が全国の各地方自治体における喫緊の課題となっている今日、次代を担う子どもの安全・安心は、あらゆる分野において重要なテーマとなっております。特に、本市においては、「人口1万人当たりの自転車事故当事者数」において、高校生が突出して高い状況であることから、高校生を含め子どもの交通安全対策も重要な課題となっています。

このようなことから、本計画では、施策体系である5本の「施策の柱」に対し、特に重要な課題である「横断的かつ重点的に取り組む視点」として「高齢者の安全確保」「自転車利用者の安全確保」「子どもや高校生の安全確保」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、この3つの視点を適切かつ強力に進めていくため、各対象ごとに成果指標を設定し、毎年、進行管理していくこととします。

(2) 「横断的かつ重点的に取り組む視点」について

① 『高齢者の安全確保』

高齢人口の増加に伴い、高齢者の交通事故の割合が高まる中、今後、高齢者が関係する交通事故の増加や重大事故の発生が予想されることから、高齢者の交通の状態（ドライバー・自転車利用者・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が増加しており、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。
- ・ 高齢ドライバー等については、加齢による身体機能の変化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充実していく必要があります。
- ・ 歩行中または自転車乗車中の高齢者については、住所地から近い道路で交通事故に遭うことが多いため、身近な交通事故情報の提供や地域特性、交通情勢に応じた交通安全教育を実施していく必要があります。

◆ 成果指標

平成17年以降の「高齢化率」と「交通事故発生件数に占める高齢者事故の割合（高齢者の事故割合）」について回帰分析をしたところ、両者には高い相関関係がみられたことから、平成32年の推計高齢化率26.2%から同年の高齢者の事故割合36.7%を算出しました。

さらに、当該割合を交通事故発生件数の目標値「1,600件」に乗じた上で、高齢者10万人あたりに換算した件数を設定しました。

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|-------------------------------------|-------|---|--------|
| 高齢者10万人当たりの 高齢者が関係する 交通事故発生件数 | 平成27年 |  | 平成32年 |
| | 519件 | | 430件以下 |

② 『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が、自転車の交通事故の発生状況などから、これまで以上に自転車利用者の交通ルール遵守、マナー向上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。

◆ 対応する課題

- ・ 自転車の交通事故は減少傾向にありますが、本市における交通事故全体に占める割合が高いことや道路交通法などの改正により自転車の交通ルール遵守が求められていることなどから、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。
- ・ 全国的に自転車が歩行者と衝突する重大事故により多額の損害賠償を請求される事例も発生している中、85%が自転車保険を認知しているが、加入率は約3割にとどまっていることから、被害者救済の観点からも自転車保険の加入促進が求められています。

◆ 成果指標

自転車の事故件数は、減少傾向にあるものの、平成17年以降の交通事故発生件数に占める自転車事故の割合は、20%前後で推移しており、平均で20.9%となっています。これは、平成26年の全国平均（19.0%）よりも若干高い状況ではありますが、当該割合は都心部ほど高くなる傾向が見られますことから、これまでの平均を若干下回る20%以内をすることを基準に、平成32年の交通事故発生件数目標値1,600件に当該割合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 | | 目標値 |
|---------------------|-------|---|--------|
| 自転車に関する 交通事故発生件数 | 平成27年 |  | 平成32年 |
| | 429件 | | 320件以下 |

③ 『子どもや高校生の安全確保』

全国的に自転車を運転する子どもが加害者となる重大事故が発生しているとともに、高校生の交通マナーに関する市民からの指摘も増加しています。また、高校生を含め子どもの交通事故は、朝・夕の通学時間帯に多く発生しており、通学路等における交通安全対策が求められています。このようなことから、高校生を含め子どもたちの心身の発達段階や地域の実情に応じた安全教室の実施、登下校時における交通安全の確保に取り組めます。

◆ 対応する課題

- ・ 少子化が進行する中、将来を担う子どもたちの命を悲惨な交通事故から社会全体で守っていく必要があります。
- ・ 小学生の交通事故当事者のうち58.6%が、歩行中、自転車乗車中の事故であることから、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必要があります。
- ・ 平成24年4月以降、全国で登下校中の小学生や中学生が死傷する交通事故が相次いで発生していることから、通学路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。
- ・ 全国的に子どもが運転する自転車が歩行者と衝突する重大事故が発生していることから、子どもに対する交通ルールの周知徹底を図っていく必要があります。
- ・ 高校生の自転車乗車中や歩行中の交通マナーに関する市民からの指摘も増加していることから、特に高校生の交通安全に対する意識向上が求められています。

◆ 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「1,600件以下」を踏まえ、平成17年以降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6.5%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、高校生の交通事故割合は、平成17年以降の交通事故発生件数に占める高校生の事故割合を平均すると、4.7%となります。しかし、高校生の人口構成比2.7%と比較して交通事故全体に占める高校生の事故割合は、大きく乖離していることから、これまで以上の交通事故削減を目指し、過去10年間で最も低い割合である4.0%を下回る水準を目指すこととして、高校生の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あるが、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。

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|----------------------|-------|---|--------|
| 子どもが関係する 交通事故発生件数 | 平成27年 |  | 平成32年 |
| | 139件 | | 100件以下 |
| 高校生が関係する 交通事故発生件数 | 平成27年 |  | 平成32年 |
| | 99件 | | 60件以下 |

※ [参考]

子ども人口1万人あたりの子どもが関係する交通事故発生件数 18件⇒14件以下 (H32)

高校生人口1万人あたりの高校生が関係する交通事故発生件数 70件⇒43件以下 (H32)

第4章 交通安全施策の推進

◆ 施策体系

施策体系の構築にあたっては、第9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、法定計画であり国や県計画に基づき作成するよう努める必要がある（第26条第1項）ことから、第10次計画についても第9次計画同様、本市の課題が分類される5つの「施策の柱」を設定し、さらに、本市の重要な課題である「高齢者の安全確保」、「自転車利用者の安全確保」、「子どもや高校生の安全確保」の視点を踏まえ、新規事業の創出や既存事業の拡充をしました。

| 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 | | |
| | | (2) | 自転車利用者への交通安全教育の推進 | ① | 子ども自転車免許事業の推進 | | |
| | | | | ② | 中学・高校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 | 自転車用ヘルメットの着用促進 | | |
| | | | | ⑥ | 自転車損害賠償保険等への加入促進 | | |
| | | (3) | 交通安全運動の推進 | 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 | | |
| (4) | 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 | | | | |
| | | ② | 交通安全啓発活動の推進 | | | | |
| (5) | 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進 | ① | 交通安全推進協議会などの活動促進 | | | | |
| | | ② | 交通安全活動を行う民間企業等の取組支援 | | | | |
| II | 地域と連携した道路交通環境の整備 | (1) | 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 | 通学路の交通安全確保 | | |
| | | (2) | 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 | | |
| | | (3) | 交通事故多発地点等の安全性向上の推進 | ① | 地域と連携した交通事故多発地点安全性向上事業の実施 | | |
| | | | | ② | 交通事故の調査分析の推進 | | |
| | | (4) | 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進 | ① | 公共交通ネットワークの整備推進 | | |
| | | | | ② | 道路交通環境整備への市民参加の促進 | | |
| | | | | ③ | 道路の改修等に伴う交通安全施設の整備・更新 | | |
| | | | | ④ | 適正な道路使用及び占用 | | |
| | | III | 地域における道路交通秩序の維持 | (1) | 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進 | ① | 自転車利用者に対する街頭指導の実施 |
| | | | | | | ② | 自転車ヘルメット利用推進員による安全利用の推進 |
| (2) | 暴走族対策や飲酒運転根絶に向けた取組の推進 | | | ① | 地域における暴走族対策の推進 | | |
| | | | | ② | 地域における飲酒運転根絶に向けた取組の推進 | | |
| IV | 救助・救急対策の推進 | (1) | 救助・救急体制の充実 | 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 | | |
| (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 | | | | |
| | | V | 被害者対策の推進 | (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・啓発の実施 | | | | | | |

1 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

交通安全教育は、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、交通安全意識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、重要な意義を有しています。

また、人優先の交通安全思想のもと、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推進します。

さらに、計画期間内にLRTの導入が予定されていることから、市民がLRTと共に暮らすライフスタイルに円滑に移行することができるよう、各世代に対する交通安全教育を実施します。

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ために必要な基本的な知識と技能を習得させることを目標とします。

幼稚園や保育所等においては、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、分りやすい指導に努めます。

○ 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あることから、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（拡充）

○ 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、道路における危険予測や回避方法等、安全に通行する意識と能力を高めることを目標とします。

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等など、参加・体験型の交通安全教育を実施します。

○ 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、家庭や実際の交通の場面で適切に指導できることが重要であることから、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。

○ 小学校における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、登下校時の立哨や見守り活動を実施し、交通事故の防止を図ります。

③ 中学生に対する交通安全教育（拡充）

○ 中学生に対する交通安全教室の開催

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ことを目標とします。

交通安全に関する意識を向上させ、未然に交通事故を防ぐため、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。

スケアードストレイト

恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。
スタントマン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。

○ 中学校における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。

○ 自転車通学者のヘルメット着用義務化による交通安全確保

市立中学校において、登下校時に全校においてヘルメットの着用を義務化することで、自転車通学者の交通安全の確保を図ります。

④ 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

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用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ことを目標とします。

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充実していきます。

○ 「高校生の交通問題を考える会」の活動支援

「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することで、高校生の交通安全意識の向上を図ります。

⑤ 成人に対する交通安全教育（拡充）

○ 大学生等に対する交通安全教室の開催

運転者としての社会的責任の自覚，安全運転に必要な知識・技能，危険予測・回避能力等の向上や交通安全意識・交通マナーの向上を目標とします。

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，関係団体等と連携した職域での交通安全教室の開催を促進します。

○ インターネット教材の提供による交通安全教育の充実

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法改正など最新の情報を盛り込んだ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。

○ 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

地域イベントなどにおいて，シートベルトコンビンサーや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推進します。

○ L R Tの整備に合わせた交通安全教育の実施

新たに導入が予定されているL R Tについて，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することができるよう，新たに軌道敷に関する交通ルール等の周知など交通安全教育を実施します。

⑥ 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

高齢者に対する交通安全教育は、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て安全に道路を通行するために必要な交通ルール等の知識及び実践的技能を習得させることを目標とします。

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、老人クラブ等と連携し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推進

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推進します。

○ 高齢ドライバーに対する交通安全教室の開催

ドライバーには、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、自己の状態を再確認できるような体験型の教室を開催するとともに、関係機関等と連携して、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」など参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、自らの運転に不安を抱える方に対し、高齢者外出支援事業とも連携しながら、運転免許証の自主返納を促進します。

○ 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。

○ 世代間交流による交通安全教育の促進

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流の促進に努めます。

○ 交通安全教育用教材・教具の研究

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全教育等に関する教材や加齢に伴う身体機能の変化を理解してもらうための効果的な教具や手法等について、関係機関等とも連携しながら研究を行います。

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技能の習得するため、地域における福祉施設を利用するなど、障がいの程度に応じた交通安全教育を推進するとともに、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。

(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、道路交通法改正による自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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できるよう、自転車利用者への交通安全教育を推進します。

① 子ども自転車免許事業の推進（拡充）

○ 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推進します。免許取得後も、さらに継続して交通ルールを学ぶ機会を提供しながら、自転車の交通ルールの定着を図ります。

② 中学・高校生に対する自転車安全利用教育（拡充）

○ 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

中学，高校生は通学等で自転車を利用する機会が増加することから，正しい自転車の乗り方を身に付け実践できるよう，宇都宮ブリッツェンと連携して，自転車の交通ルールやマナー，運転技術を楽しく学んでもらう体験型の自転車安全利用教室を開催します。

高校生の人口当たり自転車の交通事故当事者数が，他の世代と比べ特に高いことから，危険予測や交通安全意識の向上を図るため，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するなど，効果的な対策を検討し，学校の交通安全教室での実施を促進します。

○ 自転車安全利用に関するリーフレットによる啓発

市内全ての中学，高校生に対して，「自転車安全利用五則」や法改正などを踏まえた自転車の交通ルール等について，リーフレットの配布を通して周知啓発します。

③ 成人に対する自転車安全利用教育

○ 交通安全教室への参加促進，インターネットによる教育

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積極的な参加を促します。

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。

④ 高齢者に対する自転車安全利用教育（拡充）

○ 高齢者自転車免許証制度講習会の開催

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）の交付を受ける自転車教室を開催します。

○ 自転車シミュレーターを活用した自転車教室の開催

自転車の交通ルール、マナーの習得と危険予測能力を向上させるため、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。

⑤ 自転車用ヘルメットの着用促進（拡充）

○ 自転車乗用時のヘルメット着用の促進

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、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を推進します。

○ 自転車用ヘルメットの普及促進

法令により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児童の保護者に対しては、自転車の購入や買い替え時期などの機会を捉えヘルメット普及のリーフレットを配布するなど、効果的な周知を通してその普及に努めます。

また、自転車販売店等と連携し、ヘルメット購入の際に割引などのサービスが受けられる仕組の検討を進め、その普及に向けて取組みます。

⑥ 自転車損害賠償保険等への加入促進（拡充）

○ リーフレット等による周知啓発，市民が手軽に保険に加入しやすい環境の整備

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等の保護者等に対し保険加入の重要性について周知します。さらに、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「T Sマーク付帯保険」、自転車保険も含まれたP T A連合会の「こども総合保険」等への加入を促進します。

また、損害賠償責任保険等への加入率が向上するよう、自転車販売店や保険事業者などと連携し、市民が手軽に保険に加入しやすい環境の整備に努めます。

(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高揚を図ります。

① 交通安全市民総ぐるみ運動の推進

- 地域や警察等と連携した交通安全運動の実施，本市独自の重点事項の設定

市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・浸透を図り，交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づける取組を推進するための市民運動として，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。

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。

② 交通安全活動への参加促進

- 民間団体や交通ボランティアの参加促進

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及び交通ボランティアの参加促進を図ります。

(4) 交通安全広報啓発活動の推進

市民に対する交通安全意識や交通ルール，マナーの向上を図るため，広報誌や市ホームページ，イベント等あらゆる機会を活用した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（拡充）

- 交通事故発生状況に関する情報提供

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，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いて発生している交通事故の発生状況を掲載した栃木県警の「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（拡充）

- 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運動

「3S」は、See（シー、見る・発見する）・slow（スロウ、減速する）・stop（ストップ、止まる）の頭文字で、運転者や自転車利用者に対して、「3S」を呼び掛け、運転者自身の交通安全意識を高めていくもの

- 高齢運転者等の保護意識に関する啓発

高齢運転者標識（高齢者マーク）等を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう、市ホームページや広報誌、イベント等を通じて周知するとともに、その他のドライバーに高齢者が運転する車両へ「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推進します。

- 通学路等における安全運転に関する啓発

車両等の運転者に対し、通学路やスクールゾーンにおける安全運転を促すため、周知啓発や注意喚起を行います。

- 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

車両乗車中の交通事故死者の57.1%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82.6%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誌、イベントに加え、母子健康手帳の交付時などあらゆる機会において、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。

○ 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地域内交通や導入が予定されているLRTなど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。

○ 反射材等の着用に関する啓発

夜間における視認性を高め、歩行者及び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、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、特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行いながら、交通事故の防止に有効な反射材の着用を促進します。

○ 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推進します。

○ 先進安全自動車（ASV）の普及支援

今後、さらなる交通事故の減少を図っていくためには、運転ミスによる交通事故の未然防止が期待できる先進安全自動車（ASV）の普及が有効であることから、その周知を図ります。

○ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市ホームページや広報誌を通して行うほか、交通安全イベントや交通安全教室などについてテレビ、ラジオ、新聞など様々な媒体に対し情報提供を積極的に行い、計画的かつ効果的に実施します。

(5) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全に関する民間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支援を通して、その主体的活動を促進します。

① 交通安全推進協議会などの活動促進

○ 地域の交通安全団体等の活動促進

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するとともに、各地域の交通安全団体についても、その自主的な交通安全活動に対する支援などを通して、その主体的活動を促進します。

② 交通安全活動を行う民間企業等の取組支援（新規）

○ 民間企業等による交通安全教室等の実施

本市の交通安全活動をより充実させていくためには、民間企業や交通安全団体が、それぞれの専門性やノウハウ等を活かした特色ある交通安全教室等を主体的に実施することで、民間活力を最大限に活用しながら、より質の高い交通安全教育を実施していくことが重要であることから、それらの取組を支援します。

2 地域と連携した道路交通環境の整備

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

歩道整備やバリアフリーに考慮した道路整備を進めるとともに、通学路の交通安全確保などを通して、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を図ります。

① 歩行者の通行空間の確保

○ 歩道等の整備，路面標示等

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に、歩道整備やドライバーへの注意喚起の路面標示，無電柱化などを推進し，人優先の安全安心な歩行空間を確保します。

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，「やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり条例」を踏まえ，「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修繕やバリアフリーに考慮した道路整備等を進めます。

また，障がい者が安心して利用できる道路交通環境を確保するため，障がい者施設周辺に障がい者福祉ゾーンの標識の設置等を行います。

② 通学路の交通安全確保（拡充）

○ 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

全国で登下校中の児童生徒が死傷する痛ましい交通事故が相次いで発生したことから，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」内における安全対策を強化します。

また，同プログラムに基づき，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・効率的な対策を行うとともに，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っていきます。

スクールゾーン

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500メートルを範囲とした区域

(2) 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、自転車は「車両」であるとの原則のもと、異種交通を分離し自転車走行空間を確保していくとともに、無秩序な駐輪により安全な歩行空間や自転車の走行空間が阻害され、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放置自転車対策を推進します。

① 自転車走行空間の整備（拡充）

○ 自転車専用通行帯等の整備

安全で快適な自転車の利用環境を創出するため、「宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」に基づき、自転車専用通行帯等の整備を進めるとともに、「矢羽根」などの視認性が確保できる整備手法を活用し、交差点や狭い道路における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ため、中心市街地，JR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。

(3) 交通事故多発地点等の安全性向上の推進

交通事故多発地点において、地域や道路管理者、警察が連携しながら交通安全対策を行う交通事故多発地点の安全性向上事業を実施するとともに、交通事故の地理情報を活用した調査分析を推進します。

① 地域と連携した交通事故多発地点の安全性向上事業の実施

○ 交通事故多発地点の安全性向上事業の実施

交通事故が多発している地点については、地域や道路管理者、警察と連携しながら現場診断を実施し、その事故の特性や発生原因等を分析した上で、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、地域に注意喚起や対策内容を掲載したチラシの配布・回覧、看板の設置等の交通安全意識啓発を推進します。

対策後は、交通事故の発生状況等を分析・評価し、必要に応じて追加対策を検討するなど、交通事故多発地点の安全性の向上を推進します。

② 交通事故の調査分析の推進（拡充）

○ 交通事故の地理情報を活用した調査分析

交通事故に関するデータや栃木県警の「交通事故発生状況マップ」を活用しながら、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分析を推進します。

○ 高齢者の交通事故防止に関する調査分析

高齢化の進展に伴い、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、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通事故の特徴や地理情報などを調査分析し、高齢者交通安全教室や各種啓発活動に活用します。

(4) 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進

公共交通の利用促進を図っていくため、公共交通ネットワーク整備を推進していくとともに、幹線道路や生活道路において、地域が危険だと感じる交差点や道路等の安全を確保するための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 公共交通ネットワークの整備推進（新規）

○ 公共交通の利用促進

日常生活において、誰もが利用できる移動手段の確保や運転に不安を抱いている高齢者などの自動車から公共交通への利用転換など、自動車に過度に依存しないまちの実現に向け、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整備を推進し、公共交通の利用促進を図ります。

○ LRTの整備に合わせた交通安全に関する取組

新たに導入が予定されているLRTについて、市民がLRTと共に暮らすライフスタイルに円滑に移行することができるよう、交通安全に配慮した施設整備を推進します。

② 道路交通環境整備への市民参加の促進

○ 交通事故多発地点の安全性向上事業の実施、地域の要望に対する対応等

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等の整備を図ります。

③ 道路の改修等に伴う交通安全施設の整備・更新

○ 道路標識、道路照明等の整備・更新

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します。

④ 適正な道路使用及び占用

○ 市道の使用・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，占用を図ります。

3 地域における道路交通秩序の維持

(1) 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進

自転車は、市民の手軽な交通手段として広く普及している反面、車両としての交通ルールへの理解が不十分であることなどから、地域等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自転車ヘルメット利用推進員などによる自転車ヘルメット着用などの取組を推進します。

① 自転車利用者に対する街頭指導の実施（拡充）

○ 自転車通行量の多い交差点等における街頭活動の実施

地域や高校生の交通問題を考える会、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開催し、地域の自転車の安全利用を促進します。

② 自転車ヘルメット利用推進員による安全利用の推進（新規）

○ 「自転車ヘルメット利用推進員」の任命

自転車利用時の積極的なヘルメット着用により、自らモデルとなって、そ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える者を「自転車ヘルメット利用推進員」として任命する取組を推進します。

(2) 暴走族対策や飲酒運転根絶に向けた取組の推進

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。

① 地域における暴走族対策の推進

○ 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。

② 地域における飲酒運転根絶に向けた取組の推進

○ 地域等におけるGRリボンを活用した取組の推進

飲酒運転を根絶するためには、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」取組を推進していくことが重要であることから、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、地域や飲食店等と連携した取組などを行い、地域における飲酒運転根絶に係る気運の高揚に努めます。

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救急・救助隊員の教育訓練を通して、救助・救急体制の充実を図ります。

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に、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。

(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効果を向上させるためには、救急自動車到着するまでの間、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。

① 応急手当講習の実施

○ 自動体外式除細動器（AED）の使用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) 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、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苦痛を受けており、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。

① 交通事故相談事務等の充実（拡充）

- 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（拡充）、関係機関との連携強化

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、情報が必要とされることから、被害者が相談できる専門的窓口について周知するとともに、迅速かつ円滑な庁内事務手続きを支援するため、生活安心課が支援担当窓口として庁内の橋渡しの役割を担います。

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、県、市の連携の下、きめ細かに対応します。

② 被害者支援に関する広報・啓発の実施（拡充）

- 犯罪被害者等ロビー展の開催、被害者支援に関する講演会の開催、被害者支援の周知広報

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ことから、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講演会の開催など機会を捉えて効果的に実施するとともに、被害者支援に関するパンフレットの配布など各種啓発活動についても、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

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

【活動指標】（自転車・子ども）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|------------------------------------|--------------------|--|--------------------|
| 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〔累計〕 | 平成23年度から 平成27年度 | | 平成28年度から 平成32年度 |
| | 15校 (48校) | | 25校 (77校) |

※（ ）内は、中学・高校を併せた実施校数

【活動指標】（高齢者・自転車）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|--|--------|--|--------|
| 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〕 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | — | | 100回/年 |
| 高齢ドライバーを対象としたドライブレコーダーを活用した交通安全教室開催数〔年間〕 | 1回/年 | | 3回/年 |

(2) 自転車利用者への交通安全教育の推進

【活動指標】（自転車・子ども）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|---|-----------------|--|------------------|
| 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年生に交通规则の振り返り学習を行う学校数〔年間〕 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | 0校/年 (70校/年) | | 70校/年 (70校/年) |

※（ ）内は、小学4年生に対する子ども自転車免許事業の実施校数

【活動指標】（高齢者・自転車）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|----------------------------------|------------------|--|------------------|
| 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〕 | 平成27年度 430人/年 | | 平成32年度 600人/年 |

II 地域と連携した道路交通環境の整備

(2) 自転車利用環境の総合的整備

【活動指標】（自転車）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|------------------|---------|--|--------|
| 自転車走行空間の整備延長〔累計〕 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | 20.5 km | | km |

(3) 交通事故多発地点等の安全性向上の推進

【活動指標】（高齢者・自転車・子ども）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|----------------|--------|--|--------|
| 交通事故多発地点の対策対処率 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | 100% | | 100% |

III 地域における道路交通秩序の維持

(1) 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進

【活動指標】（自転車）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|---------------------------------|--------------|--|-------------------|
| 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〕 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | — (7箇所/年) | | 3箇所/年 (10箇所/年) |

※（ ）内は、計画的に実施する街頭指導の総箇所数

【活動指標】（自転車）

| 指標名 | 現状値 | | 目標値 |
|------------------------|--------|--|--------|
| 自転車ヘルメット利用推進員の任命者数〔累計〕 | 平成27年度 | | 平成32年度 |
| | 250人/年 | | 600人/年 |

第5章 計画の推進に向けて

1 推進体制

(1) 市内の推進体制

本計画に盛り込まれた施策事業の実施にあたっては、市内関係部局と日頃から情報の共有や意見交換を行うなど連携強化に努め、施策事業の効果的な推進を図ります。

(2) 市外の推進体制

「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、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】

