

第1章 計画の概要

- 1 計画の目的 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、計画的・継続的に効果的な交通安全対策を推進し、市民の安全確保を図る。
2 計画の期間 令和8年度から令和12年度までの5か年
3 計画の位置付け 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 ・第6次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）の分野別計画を実現するための計画



第2章 本市における交通の現状と課題

1 交通環境と社会情勢

国・県の動向

- 交通安全に関する政策効果の向上を図るため、EBPMの推進が求められている。
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、知識確認・技能確認を厳格化するなど、外国人運転者対策が進められている。
自転車の関係する交通事故では自転車側にも法令違反等が多いことなどから、自転車利用者の法令遵守を図るため、交通反則通告制度が自転車にも適用される。(R8.4~)
生活道路の安全確保のため、生活道路における自動車の法定速度が引き下げられる。(R8.9~)
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た(R8.4~)

本市の動向

- 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る。
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整備を推進している。
「自転車のまち宇都宮」の実現に向け、安全で快適な自転車の利用環境を創出するため、自転車専用通行帯や矢羽根型路面標示などの手法を活用し自転車走行空間の整備を推進している。
都心部においては「都心部まちづくりプラン」に基づき、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となった人中心の居心地のいいウォーカブルなまちづくりを推進している。

3 市民の意識等

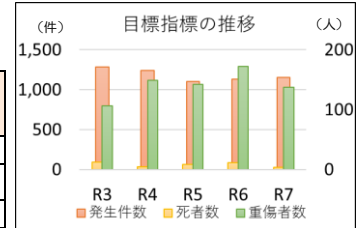
交通安全に関する市民アンケート調査結果

- 自動車の交通事故を減らすためには高齢者に対する対策が必要であり、有効な手法は「交通安全教室」のほか「高齢者の移動手段の確保」や「運転免許証の自主返納の促進」などが多い。
自転車の交通事故を減らすためには高校生に対する対策が必要であり、有効な手法は「交通安全教室」が最も多く、次いで「SNSでの啓発」、「スマートフォンアプリを使った啓発」が多い。
歩行者の交通事故を減らすためには高齢者のほか、青年から壮年といった成人に対する対策が必要であり、有効な手法は「交通ルール・マナー全般の周知」が最も多く、次いで「歩きスマホ防止に関する啓発」となっている。

4 「第11次宇都宮市交通安全計画」の評価

目標指標の達成状況

Table with 4 columns: 目標指標名, 基準値 (令和2年), 目標値 (令和7年), 実績値 (令和7年). Rows include 交通事故発生件数, 交通事故死者数, 交通事故重傷者数.



計画の評価

- 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、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る。
しかしながら、交通事故死者数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ある。

Table with 2 columns: 施策の柱, 取組状況. Rows include 施策の柱I (交通安全意識の高揚), 施策の柱II (地域と連携した道路交通環境の整備), 施策の柱III (救助・救急対策の推進), 施策の柱IV (被害者支援の推進).

2 本市の交通事故の現状 (R2~R6)

- 発生件数は減少傾向であったものの、令和6年は前年比で増加に転じた。
死者数は令和5年以降増加傾向にある。
重傷者数は増加傾向にある。

事故類型・状態別

- 交通事故死者の状態別では歩行中が最も多い(41.7%)
世代別の人口当たりの自転車事故当事者数は、高校生が突出して多く、次いで中学生となっている。
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。

年代別等

- 子どもや高校生が関係する交通事故の発生件数は横ばいの傾向にある。
全体の死亡事故のうち高齢者が57.1%を占める。
外国人の自動車乗車中の事故当事者数は令和6年において前年比で1.5倍に増加している。

5 課題の総括

- (1) 市民の交通安全意識の高揚
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る。
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る。
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る。
【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
(2) 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、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る。
【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
(3) 交通事故受傷者等に対する対応
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る。
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る。
【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) 基本的な考え方

- 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、都心部のウォーカ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。
特に重要な課題である「子どもや高校生」「高齢者」「歩行者」「自転車利用者」の安全を確保するための取組を重点的に推進する。
デジタルを活用するとともに、地域、関係機関等と連携して交通安全対策を推進していく。

(2) 第12次計画の基本目標

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・安心な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(=施策の柱)」とする。

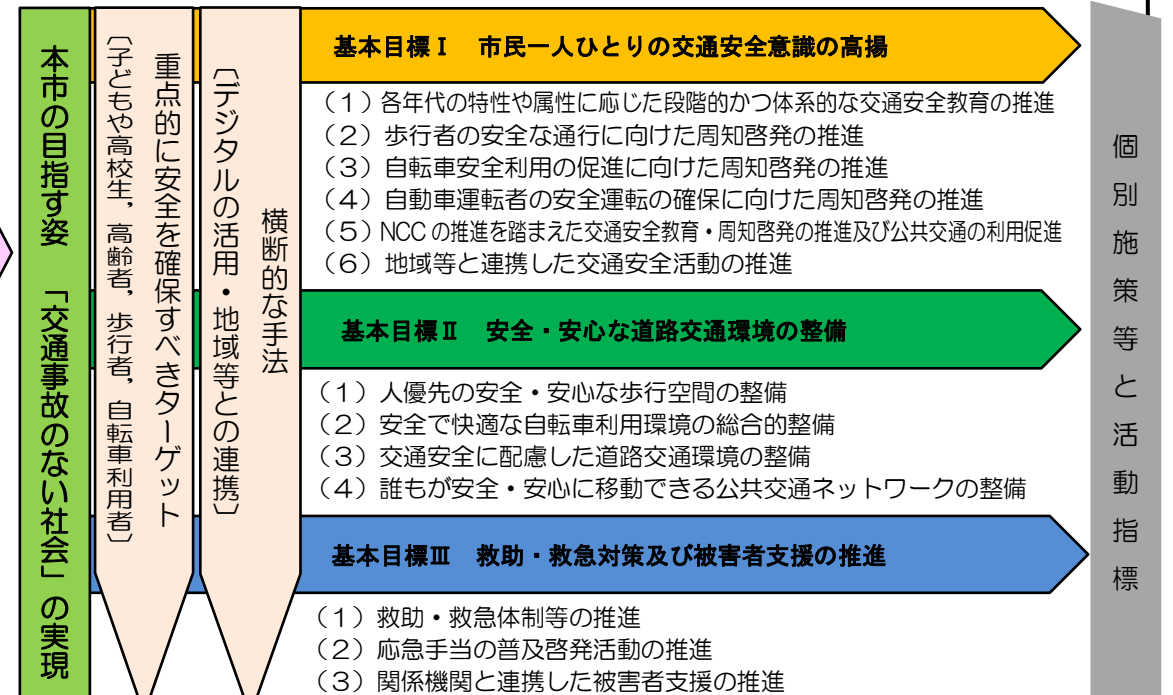
(3) 重点的に安全を確保すべきターゲットと横断的手法

計画の目標を達成するため、3つの基本目標において重点的・横断的に安全を確保すべきターゲットを設定



本計画に掲げる事業を推進するにあたって「デジタルの活用」「地域等との連携」を横断的な手法として効果的な交通安全施策を推進する。

(4) 施策体系



(5) 計画の目標指標と成果指標

Table with 3 columns: 目標指標名, 現状値 (令和7年), 目標値 (令和12年). Rows include 交通事故死者数, 交通事故重傷者数, 交通事故発生件数, and various specific accident types.

個別施策等と活動指標

## 第4章 交通安全施策の推進

基本目標	基本施策 (14項目)	個別施策 (43項目)	重点的に対応すべきターゲット				横断的な手法		具体的取組 (77事業) 〔新規：18事業<新>、継続：59事業〕	活動指標 (R7→R12)
			子ども 高校生	高齢者	歩行者	自転車	デジ タル	地域等 との連携		
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	○		○				幼児に対する交通安全教室の開催、保護者に対する交通安全教育の実施	(1)②小学生への交通安全に関する情報提供の実施回数(年間) 0回 → 12回
		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、子ども自転車免許事業の実施、保護者に対する交通安全教育の実施、小学生に対する交通安全に関する情報提供(新)、小学校における交通安全教育の実施、市交通指導員等による交通安全指導の実施	(1)③中学生への交通安全に関する情報提供の実施回数(年間) 0回 → 12回
		③中高生に対する交通安全教育	○		○	○	○		中高生に対する交通安全教室の開催、中学生に対する交通安全に関する情報提供(新)、中学校における交通安全教育の実施、高校生に対する交通安全に関する情報提供(新)	(1)③高校生への交通安全に関する情報提供の実施回数(年間) 0回 → 12回
		④成人に対する交通安全教育			○	○	○		大学生等に対する交通安全教室の開催、大学生等に対する交通安全に関する情報提供(新)	(1)⑤高齢者の交通安全教室受講者数(年間) 440人 → 1,000人
		⑤高齢者に対する交通安全教育		○	○	○			高齢者に対する交通安全教室の開催、高齢者自転車免許証制度講習会の開催、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)	(1)⑨交通安全教材を提供した日本語学校等の団体数 0 → 毎年度65団体に実施
		⑥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	(2)②小学校に対するハンドサイン運動の教育実施校数 0 → 毎年度71校に実施
		⑦外国人市民に対する交通安全教育			○	○	○		転入者バ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)、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)	(2)③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 0か所 → 50か所 (R12年度には50か所において実施)
	(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	○	○	○				反射材の着用促進に関する啓発	(3)②自転車シミュレーター体験者数(年間) 200人 → 500人
		②ハンドサイン運動の推進			○				ハンドサイン運動の周知啓発の実施(新)	(3)③自転車安全利用応援店協力事業者数 22店舗 → 50店舗(R12年度に50店舗)
		③歩きスマホ防止の啓発の推進	○		○		○		歩きスマホ防止の啓発の実施(新)	(3)④自転車安全利用の啓発に係る街頭指導の実施における協力高校数 9校 → 15校(R12年度までに計15校)
		④自転車利用者への効果的な啓発の推進	○			○	○		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)	(4)①70歳代の運転免許証の自主返納者数(年間) 736人 → 1,120人
		⑤体験型の教材を活用した自転車安全利用の推進	○	○		○	○		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、VRを活用した危険運転防止の啓発	(4)②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 0回 → 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推進	③自転車ヘルメット着用の推進	○	○		○	○		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の利用促進	(4)②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 0回 → 50か所 (R12年度には50か所において実施)
		④自転車利用者への街頭指導の推進	○			○	○		自転車利用者に対する街頭指導の実施	(4)③公共交通ネットワークの整備推進 公共交通夜間人口カバー率 93.8% → 100%(R10年度)
		⑤事業所等と連携した自転車安全利用の推進				○	○		(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)	
		①高齢運転者の運転免許証の自主返納の促進		○		○	○		高齢者運転免許証自主返納促進事業の実施(新)、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、身体機能測定器を活用した意識啓発の実施、電動アシスト付自転車の利用体験会の実施(新)	
		②歩行者保護意識の啓発		○	○				歩行者保護意識の啓発の実施、夜間原則ハイビームの周知	
	(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	③安全運転の確保の推進	○	○					シートベルトの着用徹底の周知、サボカー等の有用性に関する周知	
		④飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進		○					GRリボンを活用した取組の実施	
		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					○		ライトラインに関する交通ルールの周知、交通事故発生状況等を捉えた注意喚起の実施	
	(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	②都心部のウォークア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			○				街なかへの過度な自動車流入の抑制(新)	
③公共交通の利用促進								公共交通の利用促進・運賃負担の軽減		
①交通安全市民総ぐるみ運動の推進		○	○			○		交通安全市民総ぐるみ運動の実施、民間団体等の参加促進		
(6)地域等と連携した交通安全活動の推進	②交通事故発生状況等の広報活動の推進	○		○	○	○		交通事故発生状況に関する情報提供、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、市ホームページなどを通じた情報発信の実施		
	③暴走族根絶に向けた周知啓発の推進							暴走族等根絶推進強化月間の実施		
	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							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などの開催(新)		
	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	○	○			○		交通安全推進協議会等の活動促進、民間企業等による交通安全教室等の実施		
	⑥大学等と連携したデジタルを活用した啓発の推進				○	○	○	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)		
	①歩行者の通行空間の確保			○			○	歩道等の整備・路面表示等の実施、視覚障がい者誘導用ブロック整備・修繕の実施	(2)①計画的な自転車通行区間の整備 自転車通行空間の整備延長(累計) 93.1km → 123.3km	
Ⅱ 安全・安心な道路交通環境の整備	(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備	②通学路等の交通安全の確保	○		○		○	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、キッズゾーンにおける安全対策の実施	(4)①公共交通ネットワークの整備推進 公共交通夜間人口カバー率 93.8% → 100%(R10年度)	
		③都心部におけるゆとりある歩行空間の確保			○		○	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)		
		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、自転車通行空間の維持・修繕の実施		
	(2)安全で快適な自転車利用環境の総合的整備	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		
(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					○	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)		
	②交通安全施設の整備・更新						○	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		
	③無電柱化の推進						○	無電柱化の推進による安全で快適な通行空間の確保		
	④適正な道路使用及び占有							市道の使用・占有の適正化		
	⑤地域と連携した交通安全対策の推進						○	地域と連携した注意喚起看板等の交通安全対策の実施		
(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					○	ライトラインの駅西側整備や駅東側の利便性向上、バス路線の再編・充実、地域内交通の未導入地区への導入推進・利便性向上			
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						救急救命士の計画的養成	(1)①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		
		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		
	(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					○	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	(2)①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)	
		(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						交通事故被害者の相談窓口の周知、ワンストップサービス体制の実施	
	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		
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			

## 第5章 計画の推進に向けて

(1)庁内の推進体制：関係部局との情報共有・意見交換など連携強化 (2)庁外の推進体制：○地域や学校、警察等の関係機関との連携協力のもと、交通安全施策を展開 ○宇都宮市交通安全審議会において、計画の成果指標等の進捗状況等を報告・意見聴取  
宇都宮市交通安全審議会 ▶構成：学識経験者、関係団体、関係行政機関等 ▶役割：計画や交通安全施策に対する調査・審議