

別紙 1

第 1 1 次宇都宮市交通安全計画における基本施策・活動指標の評 価・課題

○ 趣旨

第 1 1 次宇都宮市交通安全計画における基本施策及び個別施策，活動指標の取組状況について評価し，課題を導出するもの

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

基本施策の評価 施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(1) 各年代の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育の推進

【個別施策】

- ① 幼児に対する交通安全教育
- ② 小学生に対する交通安全教育
- ③ 中学生に対する交通安全教育
- ④ 高校生に対する交通安全教育
- ⑤ 成人に対する交通安全教育
- ⑥ 高齢者に対する交通安全教育
- ⑦ 障がい者に対する交通安全教育
- ⑧ ICT環境整備に併せた交通安全教育
- ⑨ VRを活用した交通安全教育

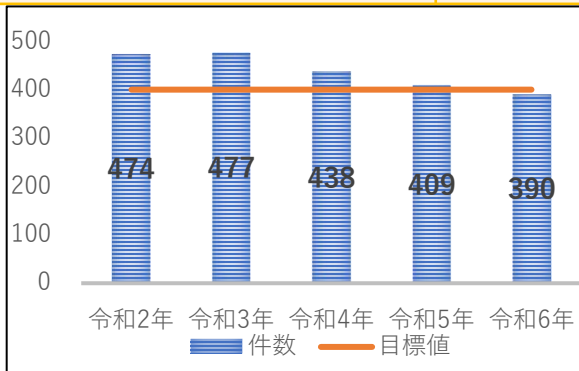
活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の評価
		R 3	R 4	R 5	R 6		
	267人	446人	759人	1155人	573人	2,100人	△※

【活動指標の進捗について】

身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数

- ▼ 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ない。
- ▼ 防犯講習会において高齢者の交通安全について説明する時間を設け、交通安全意識の高揚を図るほか、年金支給日の広報活動において高齢ドライバーパンフレットを配付するなど非参集型の啓発活動に取り組み、高齢ドライバーの交通安全意識の高揚に取り組んでいる。

▶ 【参考】高齢者の関係する交通事故の発生件数の推移



▶ 身体機能測定器を活用した交通安全教育



▶ 交通安全教育指導員による交通安全教室



※ 活動指標の評価

- ◎ : 計画以上 (100%以上)
- : 計画通り (70%以上100%未満)
- △ : 計画より遅れ (70%未満)

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価 施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（１）各年代の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育の推進

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の評 価
		R 3	R 4	R 5	R 6		
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]	—	5校	94校	94校	94校	累計94校	○

【評価・課題】

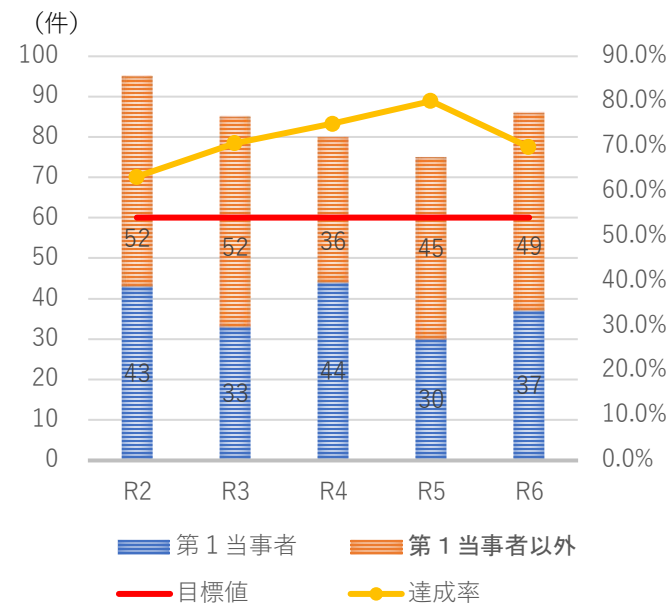
幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育に取り組み、交通安全意識の高揚に取り組んだ。コロナ禍においてはICTを活用し非接触・非対面型の交通安全教室を実施するほか、街頭広報活動など、非参集型の啓発にも取り組むことができた。

高齢者の関係する交通事故発生件数は減少した。

子どもが関係する交通事故発生件数は減少傾向にあったが、令和6年において前年比で増加した。

⇒ 交通社会の一員としての責任を自覚させ、交通ルール遵守と交通マナーの向上に努め、人優先の交通安全思想を醸成するため、**子どもから高齢者まで心身の発達段階や交通手段に応じた交通安全教育に取り組んでいく必要がある。**

今後も高齢化の進行により増加する高齢者を対象に、交通安全教室だけでなく、非参集型の啓発活動に取り組むほか、小中学校におけるICTを活用した教育を推進し、より一層効果的な意識啓発に取り組んでいく必要がある。



▲【参考】子どもの関係する交通事故発生件数の推移

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価 施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(2) ≪新設≫LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進

【個別施策】

LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発



活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の評価
		R 3	R 4	R 5	R 6		
L R Tの交通ルールに係る動画やV Rを活用した交通安全教育開催地区数 [累計]	—	4地区	39地区	39地区	39地区	累計39地区	○

【評価・課題】

・市民等がライトラインとともに暮らすライフスタイルに円滑に移行できるよう、啓発動画やチラシを活用し、子どもや高齢者、企業等を対象とした交通安全教室における周知や、関係機関等と連携した周知など様々な機会を捉え、開業前から積極的に取り組むことができた。

〔実施例〕

実際の車両や停留場等の施設を活用した体験型の安全教室のほか、各種交通安全教室、オープンスクエアや市有施設、県内警察署、免許センターや自動車教習所等の関係機関や市内のデジタルサイネージ、広報紙、市ホームページ、各種SNS、Y o u T u b e 広告への掲載など

・開業後は、宇都宮ライトレールや民間企業等と連携し、自動車との接触事故や道路交通状況を踏まえたピンポイントな注意喚起を図るための啓発動画やチラシを制作し教育資材を充実させるなど、交通事故防止に取り組むことができた。

・開業後、人身事故が1件発生した。※負傷者のいない自動車との接触事故や、相手方不明の事故は除く

⇒引き続き、ライトラインとの交通事故を防止するため、ライトラインの交通ルールの周知に取り組んでいく必要がある。

引き続き、県警や宇都宮ライトレール株式会社等の関係機関と連携し、ライトライン沿線の交通状況等を踏まえた注意喚起に取り組んでいく必要がある。

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

基本施策の評価 施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

(3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進<再編>

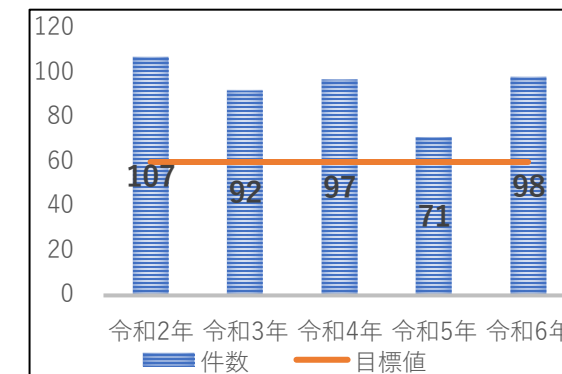
【個別施策】

- ①子ども自転車免許事業の推進
- ②中高生に対する自転車安全利用教育
- ③成人に対する自転車安全利用教育
- ④高齢者に対する自転車安全利用教育
- ⑤VRを活用した自転車安全利用教育
- ⑥自転車ヘルメットの着用促進
- ⑦自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- ⑧自転車利用者に対する街頭指導の推進



活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標 の進捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数 [累計]	—	0校	0校	4校	4校	累計15校	△
	<p>【活動指標の進捗について】</p> <p>▼ VR体験者の視覚映像を外部出力し、体験者以外もその映像を鑑賞する形で交通安全教室を実施したが、出力する画角や音響などからVRコンテンツ特有の十分な臨場感等が得られず、現段階では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ない。</p> <p>▼ 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ばせる有効なツールであることから、街頭広報イベントなど1対1の教育場面において引き続き活用し高校生等の交通安全意識の高揚に取り組んでいる。</p>						

▶
【参考】
関係する交通事故
発生件数の推移
の
高校生



▲VRを活用した交通安全教育
(左：教室における活用)
(右：1対1の教育場面における活用)

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（3）自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進＜再編＞

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の進 捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
自転車利用者に対する街頭指導実 施箇所数	10か所	13か所	12か所	14か所	15か所	13か所	◎

【評価・課題】

小学生から高齢者までを対象とした交通安全教室の実施や、地域や学校、警察等と連携した街頭指導活動等により、自転車利用者の交通安全意識の高揚を図ることができた。

自転車ヘルメットの着用の促進や自転車保険への加入促進については、改正道路交通法の施行や県条例の施行を捉え、積極的に取り組むことができた。

自転車利用者に対する街頭指導は、学校のニーズを的確に把握し、適宜実施場所の見直しを図るなど、効果的な街頭指導を実施することができた。

高校生の交通事故発生件数は減少傾向にあったが、令和6年において前年比で増加した。

⇒ 自転車の交通事故を防止するため、自転車の利用の多い中高生をはじめ、幅広い世代に対する自転車安全利用の推進に取り組むとともに、自転車ヘルメットの着用促進、自転車保険の加入促進に取り組んでいく必要がある。

高校生の自転車の交通事故を減少させるため、より効果的なVRの活用を図る必要がある。



現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（４）地域等と連携した交通安全運動や交通事故防止活動の推進

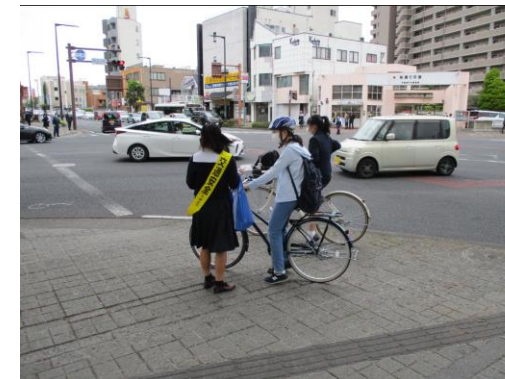
【個別施策】

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

【評価・課題】

春・秋・年末の交通安全運動において、地域や警察、交通安全団体と連携しながら街頭啓発活動に取り組むなど、市民総ぐるみの交通安全運動を実施するほか、鉄道事業者や百貨店などと「歩きスマホ」の危険性を周知する街頭広報活動に取り組むなど、市民や事業者、市、関係機関が一丸となって市民等の交通安全意識の高揚や交通マナーの向上を図ることができた。

⇒ 市民一人ひとりが交通社会の一員として自覚し、交通安全意識の高揚を市民総ぐるみで高めていくため、引き続き、**地域や民間事業者の参加促進を図りながら、交通安全市民総ぐるみ運動などに取り組んでいく必要がある。**



■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（５）交通安全広報啓発活動の推進

【個別施策】

- ①交通事故発生状況等の広報活動の推進
- ②交通安全啓発活動の推進
- ③飲酒運転根絶に向けた周知啓発の推進
- ④暴走族根絶に向けた周知啓発の推進



【評価・課題】

市ホームページや広報紙等の広報媒体をはじめ、街頭広報イベントなど、効果的な広報・啓発を実施することができた。

市民や地域、事業者などあらゆる機関、団体が一丸となって飲酒運転を許さない地域づくりを進めるために、GRリボンを広く市民に配布し、飲酒運転根絶に係る機運醸成に取り組むことができた。

- ⇒ ・ 交通安全の広報にあたっては、広く市民等へ周知し、浸透を図るため、引き続き、ホームページや広報紙、街頭広報イベントなど、様々な機会を捉えた幅広い広報・啓発に取り組んでいく必要がある。
- ・ 市民が安心して道路を使用できる道路交通秩序を維持するため、引き続き、関係機関と連携し暴走族根絶に向け継続的に取り組んでいく必要がある。
 - ・ 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、引き続き、飲酒運転根絶に向け継続的に取り組んでいく必要がある。

現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

（6）交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

【個別施策】

①交通安全推進協議会等の活動促進

②<拡充>交通安全活動を行う民間企業等との連携

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の進 捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
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〕	—	1回	2回	3回	4回	累計5回	計画 どおり

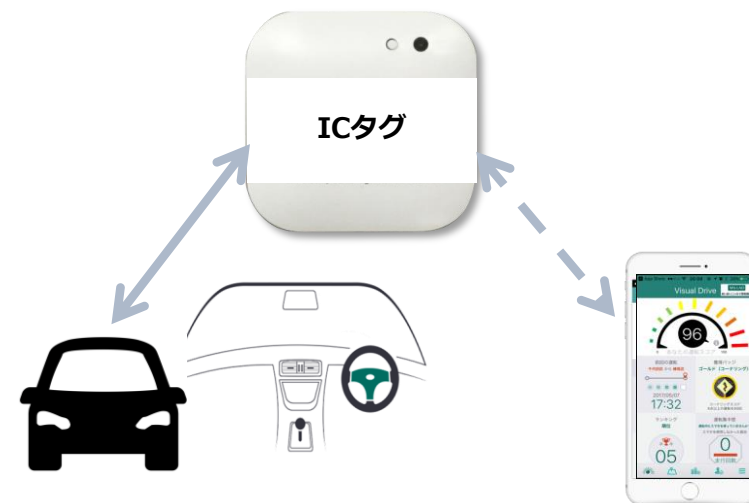
【評価・課題】

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連合会への支援などを行うことにより、地域の交通安全活動を促進することができた。

民間企業のノウハウを生かした特色ある交通安全教室を実施し、民間企業の主体的活動を促進しながら市民の交通安全意識の高揚を図ることができた。

市内を東西南北・中央の5つのブロックに分け、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と連携して開催し、参加者が日頃の安全運転を意識する機会を提供することができた。

⇒ 地域における交通安全団体等の主体的活動や民間企業等の専門性やノウハウを活かした取組を推進するため、引き続き、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連合会への支援や、民間企業等が行う交通安全教室などの取組との連携し、地域や事業者と一丸となって市民の交通安全意識の高揚に取り組んでいく必要がある。



現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅱ）

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

(1) ≪新設≫ 事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進

【個別施策】

- ① 事故データを活用した調査分析の推進
- ② 走行データを活用した調査分析の推進
- ③ 地域と連携した交通安全対策の推進

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の進捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
走行データを活用した調査分析の実施ブロック数〔累計〕	—	1ブロック	2ブロック	3ブロック	4ブロック	累計5ブロック	○

【評価・課題】

地域住民等に協力をいただき、車両に一定期間ICタグを取り付け急ブレーキや速度超過等の走行データを収集し、得られた走行データと警察の持つ交通事故データを突合・分析することで、事故多発地点や道路の潜在的危険箇所等を洗い出し、地域にフィードバックするほか、危険箇所を地域や警察等と点検する「まちあるき」を実施するなど、データを活用した安全対策の推進に取り組むことができた。

⇒ E B P Mを推進し、効果的・効率的な交通安全対策を行うため、引き続き、ICTを活用した走行データ・交通事故データ等の調査分析に基づき、警察等と連携しながら交通安全対策を推進する必要がある。

▶ データ分析から得られた交通事故ヒートマップ



▶ まちあるきの様子



■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

(2) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

【個別施策】

- ①歩行者の通行空間の確保 ②通学路等の交通安全確保

【評価・課題】

地域や県警等と連携を図りながら、歩道整備や路面表示を整備したほか、視覚障がい者団体からいただいた意見を基に、視覚障がい者誘導用ブロックの修繕を継続的に実施するなど、誰もが安全で安心して使える歩行環境の整備に取り組むことができた。

学校、地域等からの通学路の改善要望を踏まえながら、関係機関等と連携して通学路の合同点検を行い、対策を検討・実施し、通学路の安全確保を図ることができた。

ポスターやリーフレットを活用したキッズゾーンに関する周知啓発を実施したことにより、市内の自動車運転者への注意喚起を図ることができた。

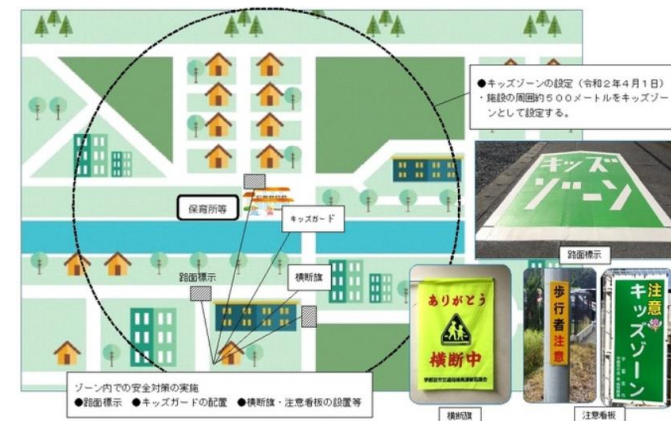
⇒ 人優先の考えの下、安全・安心な歩行空間の確保を推進するため、引き続き、地域や県警等と連携しながら歩道等の整備を進めるとともに、子どもが日常的に移動する経路の安全確保を図る必要がある。



▲スクールゾーン路面標示



▲スクールゾーン設置イメージ



▲キッズゾーン設置イメージ

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

（４）交通安全に配慮した道路交通環境の整備

【個別施策】

- ①交通安全施設の整備・更新 ②適正な道路使用及び占用

【評価・課題】

道路パトロールや地域などからの情報提供を基に、交通管理者と連携を図りながら交通安全施設の整備・更新を実施した。

道路法等に基づき、適正な道路使用及び占用の許可を実施するほか、路肩などに置かれている走行支障物件の不法占用防止に向けて、撤去指導や周知啓発を行い、道路の安全性確保に取り組むことができた

⇒ 安全かつ円滑な道路交通を確保するため、引き続き、地域の意見を取り入れながら実情に応じた効果的な交通安全施設の整備等に取り組み道路の安全性の向上を図るほか、適正な道路使用及び占用の許可および不法占有防止に取り組んでいく必要がある。



現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅱ）

基本施策の評価 施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

（3）自転車利用環境の総合的整備

【個別施策】

- ①自転車走行空間の整備 ②放置自転車対策の推進

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の 進捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
自転車走行空間の整備延長 [累計]	51.3km	58.3km	65.6km	73.1km	80.8 k m	87.3km	○

【評価・課題】

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、自転車走行空間の整備延長を伸ばすことができた。

駐輪場の利用促進を図るための周知を行うとともに、「即時撤去」を定期的を実施したことで放置自転車の減少に務めたほか、駐輪場の利便性を向上させるため、利用料金の支払いにあたりキャッシュレス決済機器を導入するなど、自転車利用者のニーズを捉えながら、着実に取り組むことができた。

自転車の関係する交通事故発生件数は減少傾向にあったが、令和6年において前年比で増加した。

- ⇒ ・ 自転車の正しい走行を誘導し、自転車の関係する交通事故の防止に向け、**「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、安全で快適な自転車走行空間の整備に取り組んでいく必要がある。**
- ・ 安全な自転車利用環境を確保するため、引き続き、**実態に沿った対策を検討し、駐輪場の利便性の向上を図る必要がある。**

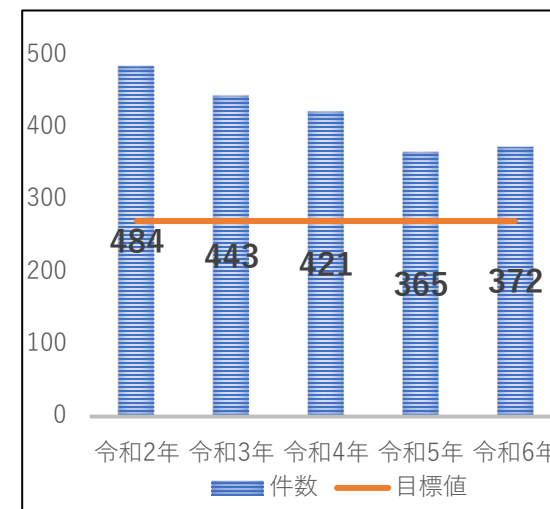
▶ 矢羽根型路面表示



▶ 自転車専用通行帯



▶ 【参考】自転車の関係する交通事故発生件数の推移



現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅱ）

■ 基本施策の評価 施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

(5) ≪新設≫LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備

【個別施策】

①公共交通ネットワークの整備推進 ②公共交通の利用促進

活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の進捗
		R 3	R 4	R 5	R 6		
公共交通夜間人口カバー率	90.5%	90.7%	90.8%	92.5%	93.5%	97.5%	○

【評価・課題】

本市の目指すまちの姿である「NCC」の実現に向けて、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を着実に取り組み、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に取り組むことができた。

誰もが便利で快適に公共交通を利用して市内を移動できる環境づくりに向けて、利用者が負担感なく移動できるよう上限運賃制度やライトライン－バス－地域内交通の乗継割引制度を導入したほか、「totra」の普及促進に様々な機会を捉え取り組むことができた。

⇒ 日常生活において、自家用車から公共交通の利用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、ライトラインの宇都宮駅西側への延伸や、バス路線の充実、地域内交通の市街地部への導入など、引き続き、**関係機関と連携しながら公共交通ネットワークの整備に取り組むとともに、運賃負担軽減策や「totra」の普及促進など、公共交通の利用促進に取り組んでいく必要がある。**



現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅲ）

■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅲ 救助・救急対策の推進

(1) 救助・救急体制等の推進

【個別施策】

- ① 救急救命士の養成の推進 ② 救急・救助隊員の教育訓練の充実 ③ ドクターカー等の活用推進

【評価・課題】

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た。

複雑多様化する救助・救急事案に対応するため、救急・救助隊員の知識・技術等の向上を図る教育訓練を実施した。

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速やかな救命医療を行うことができるドクターカー等の活用を推進することができた。

⇒ 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ため、引き続き、**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・救急対策の推進に取り組んでいく必要がある。**

(2) 応急手当の普及啓発活動の推進

【個別施策】

- ① 応急手当講習の実施

【評価・課題】

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e-ラーニングを活用して実施した。

⇒ 交通事故による負傷者の救命効果を向上させるため、救急自動車到着するまでの間、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あることから、引き続き、**応急手当に関する知識・技術の普及促進を図る必要がある。**



■ 基本施策の評価

施策の柱Ⅳ 被害者支援の推進

(1)関係機関と連携した被害者支援の推進

【個別施策】

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

【評価・課題】

市ホームページ等において交通事故被害者が相談できる窓口について周知するなど、交通事故被害者の各種行政手続きの負担軽減を図ることができた。

被害者支援に関する広報・啓発について、スケアードストレイト方式による交通安全教室において交通事故がもたらす被害者遺族の悲しみや命の尊さ、被害者支援のあり方などについての講話をするほか、犯罪被害者支援巡回パネル展や被害者支援に関する講演会を実施するなど、犯罪被害者等を支援する民間団体（被害者支援センターとちぎ）や県と連携し、被害者支援を推進することができた。

- ⇒ ・ 交通事故被害者等の交通事故やその後の対応についての負担を軽減するため、引き続き、**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）の周知に取り組んでいく必要がある。**
- ・ 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ため、引き続き、**被害者支援に関する理解促進に取り組んでいく必要がある。**