

「（仮称）第12次宇都宮市交通安全計画」策定に向けた 現状及び課題について

◎ 趣旨

令和7年度に計画期間の最終年度を迎える「第11次宇都宮市交通安全計画」の実績・評価や市内の交通事故の現状等を踏まえ、第12次計画策定に向けて整理した課題について協議するもの

令和7年7月23日（水）

宇都宮市 市民まちづくり部 生活安心課

目次・資料構成

1	第1 2次計画策定の目的	3
2	計画の位置付け	4, 5
3	「（仮称）第1 2次宇都宮市交通安全計画」の策定について	6, 7
4	現行計画の評価と課題	8~24
	<ul style="list-style-type: none"> ・基本施策の評価 ・計画指標の評価 ・重点的に取り組むターゲットの成果指標の評価 	
5	本市を取り巻く交通環境等の現状と課題	25~28
	<ul style="list-style-type: none"> ・国や県の動向 ・近年の道路交通法の改正 ・市の動向 	
6	「（仮称）第1 2次宇都宮市交通安全計画」の策定に向けた課題の整理	29~33
7	スケジュール	34

定性的・定量的な評価や本市を取り巻く交通環境の変化の3要素から課題を導出

課題の整理

1 第12次計画策定の目的

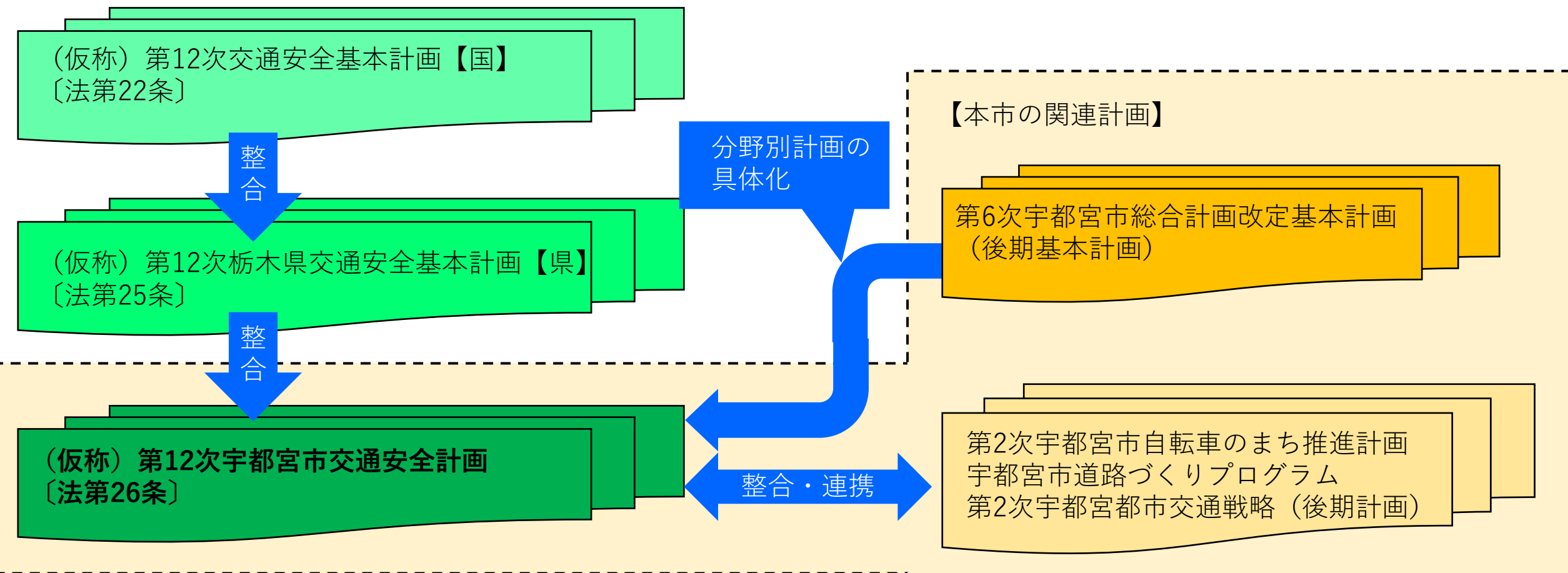
- 本市の交通事故発生件数は年々減少傾向にあり、令和6年には1,134件と過去最多であった平成15年(4,887件)の4分の1以下となっているものの、平成28年から8年連続で減少していた発生件数は令和6年において前年比で増加に転じた。
- 交通事故の更なる減少を図るためには、今後も進行が見込まれる高齢化などの社会環境の変化や、ライトラインの宇都宮駅西側延伸、「自転車のまち」の推進などの交通環境の変化に的確に対応し、市民や関係機関・団体と市が一層の連携を図る必要がある。
- 本市の交通環境やこれまでの取組の評価を踏まえ、地域や関係者等が目標を共有しながら、一体となってより効果的な交通安全対策を計画的・継続的に展開する必要があることから、次期交通安全計画を策定する。

()内は、対前年比	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	現行計画目標値(R7)
交通事故発生件数	1,368件 (▲106)	1,281件 (▲87)	1,238件 (▲43)	1,102件 (▲136)	1,134件 (32)	1,040件以下
死者数	13人 (2)	12人 (▲1)	4人 (▲8)	8人 (4)	11人 (3)	8人以下
重傷者数	131人 (▲3)	106人 (▲25)	149人 (33)	142人 (▲7)	174人 (32)	90人以下

2 計画の位置付け



- 総合的な交通安全対策を推進するため、交通安全対策基本法第26条に基づき作成する計画
- 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「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」を実現するための基本計画



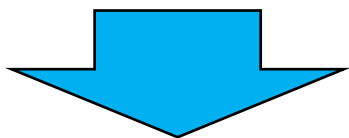
2 計画の位置付け

交通安全対策基本法の改定により市町村交通安全計画は、**努力義務規定から、「できる」規定に変更**となった。

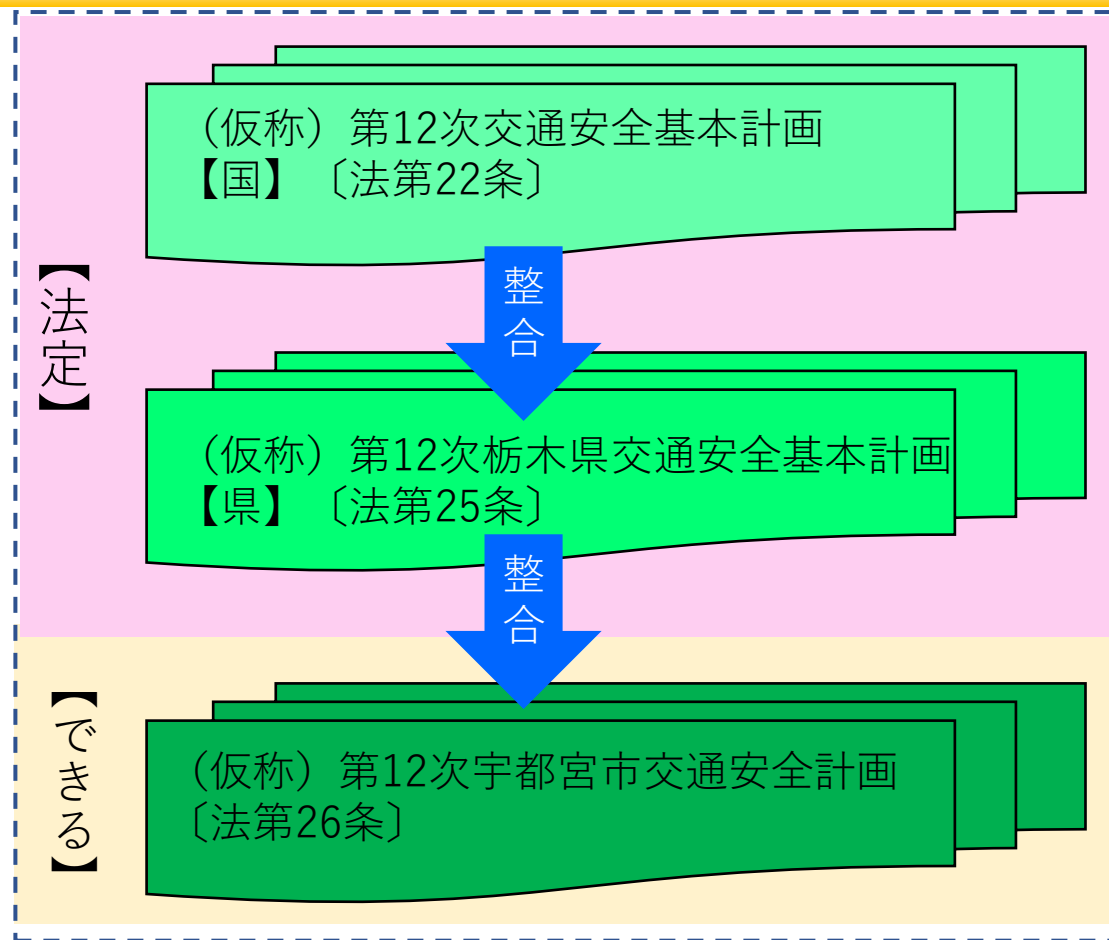
(令和5年6月16日～)

※ 人口減少社会において限られた経営資源のもとで、必要な行政サービスの提供が求められる中、こうした計画策定等に係る事務は大きな負担となってきたことから、負担の適正化を図るため、計画の策定に係る規定の見直しが行われた。

⇒ 都道府県の計画と重なるところの多い市町村交通安全計画等について、その作成に係る労力を現場の施策の実施に振り向けたいとする意見がある一方、これら計画が施策の進捗管理等を行っていく上で有益であるなどの意見があったことなどから、その作成に係る規定を、**努力義務規定から「できる」規定に改正されることとなった。**



市町村交通安全計画が「できる」規定に改正になったものの、**本市が目指す「安全安心の未来都市」を実現するためには**、ライトラインの宇都宮駅西側延伸や、「自転車のまち」の推進による自転車走行空間の整備、シェアリングモビリティ事業の拡大など**本市独自の交通環境の変化に的確に対応**し、地域や関係者等が目標を共有し一体となってより効果的な交通安全対策を計画的・継続的に展開する必要があることから、**（仮称）「第12次宇都宮市交通安全計画」を策定する。**



3 「(仮称) 第12次宇都宮市交通安全計画」の策定について

○ 計画期間

令和8年度から令和12年度まで(5年間)

○ 計画に定める主な事項

- ・ 交通事故の更なる減少を図るための市民や関係機関，市が共に目指す目標や行動指針の設定
- ・ 課題解決に向けて重点的に取り組む施策・事業
(子どもや高校生，高齢者等の特性に応じた安全確保，自転車安全利用の推進等)

○ 検討内容

① 現状・課題

- ・ 本市における交通環境，交通事故発生の変向・特性の分析 など
- ・ 分析を踏まえた重点課題の設定

② 目標の設定等

- ・ 市民や関係機関，市が共に目指す目標や行動の指針となるもの

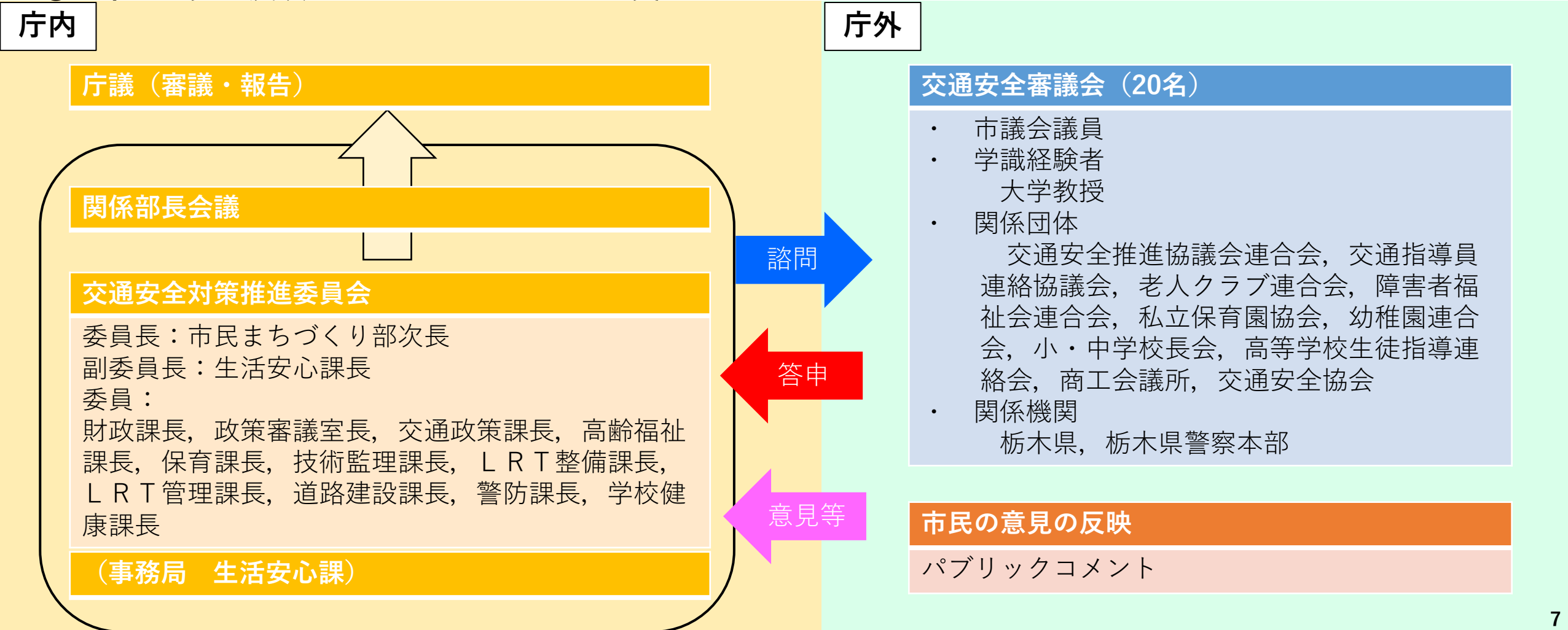
③ 施策・事業

- ・ 交通事故を防止するための基本的な施策
- ・ 交通事故を防止するため重点的に実施する施策 など

3 「(仮称) 第12次宇都宮市交通安全計画」の策定について

○ 策定体制について

- ① 庁内：関係各課による推進委員会，作業部会（原案の作成，調整）
- ② 庁外：宇都宮市交通安全審議会へ諮問し，各分野の専門的な視点からの意見や，課題認識・対応策などを伺う
- ③ 市民意見の反映：パブリックコメントの実施



4 現行計画の評価と課題（基本施策）

第11次宇都宮市交通安全計画の体系

交通事故のない社会の実現

施策の柱Ⅰ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

基本施策

- 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
- L R T の交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進
- 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進
- 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
- 交通安全広報啓発活動の推進
- 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

基本施策

- 事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進
- 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- 自転車利用環境の総合的整備
- 交通安全に配慮した道路交通環境の整備
- L R T をはじめとする公共交通ネットワークの整備

施策の柱Ⅲ 救助・救急対策の推進

基本施策

- (1)救助・救急体制等の推進
- (2)応急手当の普及啓発活動の推進

施策の柱Ⅳ 被害者支援の推進

基本施策

- (1)関係機関と連携した被害者支援の推進

横断的な手法

〔ICTの活用〕

重点的に対応すべきターゲット
(子どもや高校生・高齢者・高齢者・自転車利用者)

- 43 個別施策
- ⇒ 9 活動指標
- 65 事業
- 新規： 5 事業
- 拡充： 2 事業
- 継続： 58 事業

4 現行計画の評価と課題（課題導出の考え方）

第1次計画を構成する基本施策の推進状況を評価した上で、計画の3つの指標や重点的に対応すべきターゲットの成果指標について、それらに関連する交通事故の発生状況を分析しながら評価し、現行計画における課題を導出していく。

〔基本施策の評価〕 別紙1参照

施策の柱Ⅰ

市民一人ひとりの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

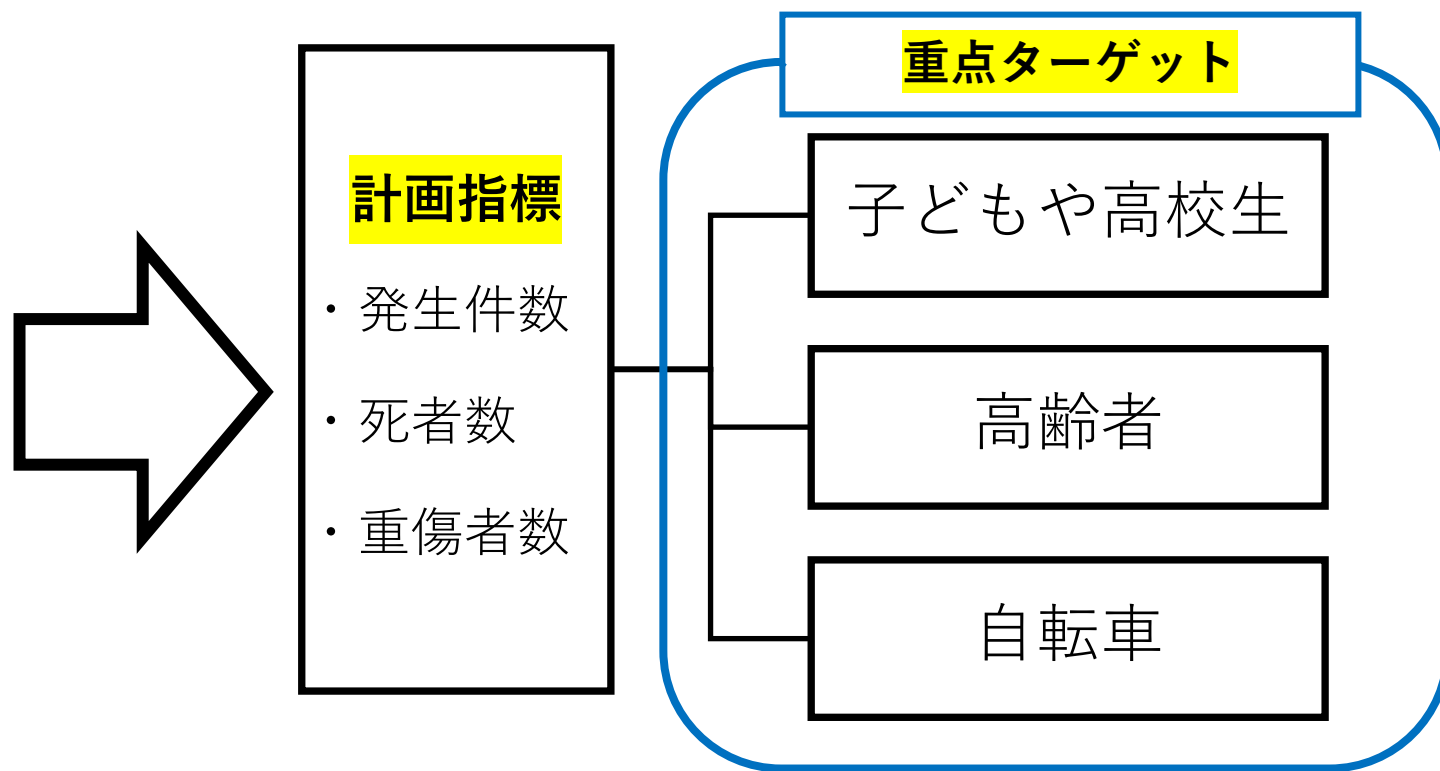
施策の柱Ⅲ

救助・救急対策の推進

施策の柱Ⅳ

被害者支援の推進

〔計画指標及び重点ターゲットの成果指標の評価〕
各指標に関する事故の発生状況については別紙2参照



4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

基本施策の評価（活動指標）

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

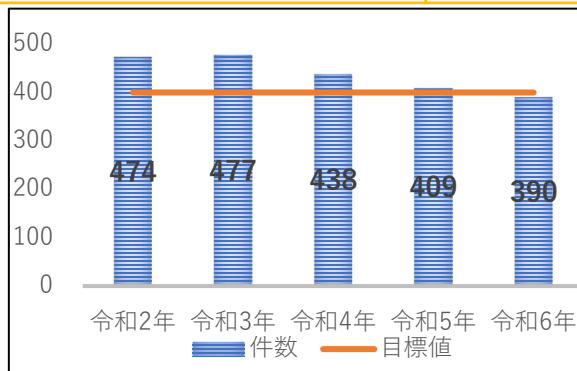
活動指標名	基準値 (R 2)	実 績				目標値 (R 7)	活動指標の評価
		R 3	R 4	R 5	R 6		
	267人	446人	759人	1155人	573人	2,100人	△※

【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)

4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価（活動指標） 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】

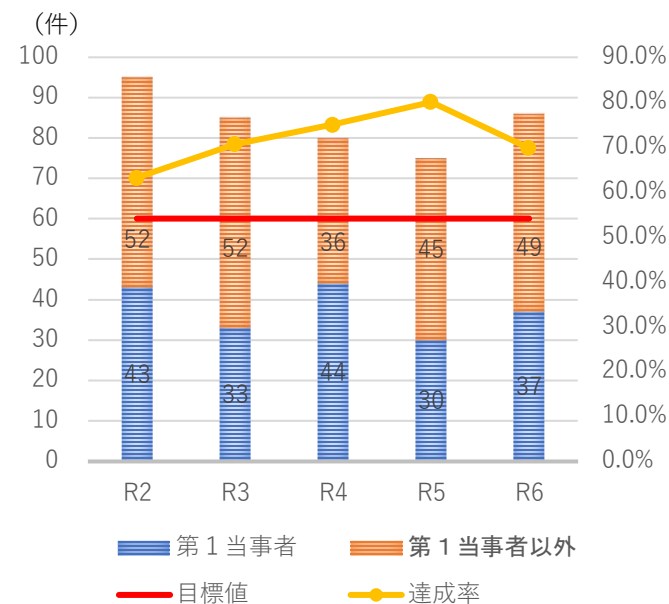
幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育に取り組み、交通安全意識の高揚に取り組んだ。コロナ禍においてはICTを活用し非接触・非対面型の交通安全教室を実施するほか、街頭広報活動など、非参集型の啓発にも取り組むことができた。

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

4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価（活動指標）

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、YouTube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。

4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価（活動指標）

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>

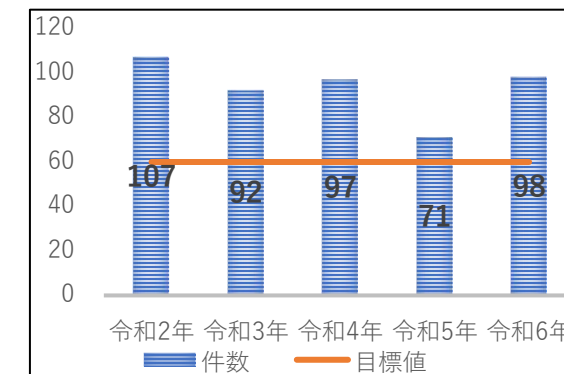
【個別施策】

- 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 の評価
		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】高校生の発生件数の推移



▲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)

4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価（活動指標）

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)	活動指標の評価
		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。



4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅰ）

■ 基本施策の評価（活動指標）

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)	活動指標の評価
		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	○

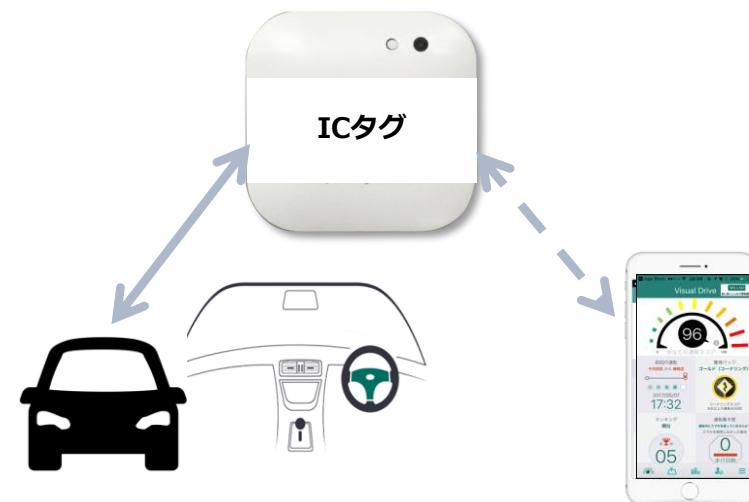
【評価・課題】

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。



4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅱ）

■ 基本施策の評価（活動指標） 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)	活動指標の評価
		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 I C 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



4 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 評価
		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。

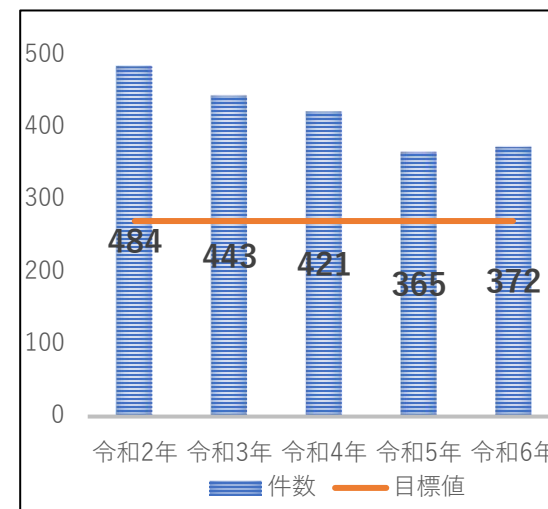
▶ 矢羽根型路面表示



▶ 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



4 現行計画の評価（基本施策－施策の柱Ⅱ）

■ 基本施策の評価（活動指標）

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)	活動指標の評価
		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。**



4 現行計画の評価（計画指標）

計画指標名	基準値	実績				目標値	評価
交通事故発生件数 …人身事故の発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年まで減少し続け過去最少となったが、令和6年は前年比で増加した。 目標の達成率は令和6年時点で91.7%となっている。
	1,368件	1,281件	1,238件	1,102件	1,134件	1,040件以下	
	増減数	▲87件	▲43件	▲136件	32件		
	達成率	81.2%	84.0%	94.4%	91.7%		
(参考) 全国	309,178件	305,196件	300,839件	307,911件	290,792件	目標設定なし	
(参考) 栃木県	3,939件	3,939件	3,877件	3,808件	3,946件	目標設定なし	
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	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年まで減少し続け過去最少となったが、令和5・6年は前年比で増加した。 目標の達成率は令和6年時点で72.7%となっている。
	13人	12人	4人	8人	11人	8人以下	
	増減数	▲1人	▲8人	4人	3人		
	達成率	66.7%	200.0%	100.0%	72.7%		
(参考) 全国	2,839人	2,636人	2,610人	2,678人	2,663人	2,000人以下	
(参考) 栃木県	60人	56人	50人	59人	60人	75人以下	
交通事故重傷者数 …交通事故により受傷し全治1か月(30日)と診断された者の数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	<ul style="list-style-type: none"> 計画初年度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る。 目標の達成率は令和6年時点で52.3%となっている。
	131人	106人	149人	142人	172人	90人以下	
	増減数	▲25人	43人	▲7人	30人		
	達成率	84.9%	60.4%	63.4%	52.3%		
(参考) 全国	27,775人	27,204人	26,027人	27,636人	27,285人	22,000人以下	※交通事故の発生状況について詳しくは【別紙2】参照
(参考) 栃木県	517人	519人	549人	541人	560人	500人以下	

4 現行計画の評価（重点ターゲット）

成果指標名	基準値	実績				目標値	評価
		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年		
子どもが関係する交通事故発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年 60件以下	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年まで減少傾向であったが、令和6年において前年比で増加した。 ・目標の達成率は令和6年時点で69.8%となっている。
	95件	85件	80件	75件	86件		
	増減数	▲10件	▲5件	▲5件	11件		
	達成率	70.6%	75.0%	80.0%	69.8%		
高校生が関係する交通事故発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年 60件以下	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年において前年比で増加した。 ・目標の達成率は令和6年時点で61.2%となっている。
	107件	93件	97件	71件	98件		
	増減数	▲15件	5件	▲26件	27件		
	達成率	65.2%	61.9%	84.5%	61.2%		
高齢者が関係する交通事故発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年 400件以下	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年から減少傾向にある。 ・目標の達成率は令和6年時点で102.6%となっており、一年早く達成している。
	474件	477件	438件	409件	390件		
	増減数	3件	▲39件	▲29件	▲19件		
	達成率	83.9%	91.3%	97.8%	102.6%		
自転車関係する交通事故発生件数	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年 270件以下	<ul style="list-style-type: none"> ・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た。 ・目標の達成率は令和6年時点で72.6%となっている。
	484件	443件	421件	365件	372件		
	増減数	▲41件	▲22件	▲56件	7件		
	達成率	60.9%	64.1%	74.0%	72.6%		

4 現行計画の評価と課題（計画指標）

計画指標や重点ターゲットの成果指標の達成状況や事故の発生状況を踏まえた課題

▼ 子どもの安全確保

- ・ 子どもが関係する交通事故は令和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た。（11件増）
- ・ 自動車同乗中などの「その他」を除くと、中学生の自転車の交通事故が増加している。
- ・ 幼児は歩行中の事故が多く、小学生の頃に自転車の事故件数がそれを逆転していく。
- ・ 中学生の交通事故は1年生が最も多く、6月や9月に多く発生する傾向がある。
- 幼児や小学生、中学生それぞれの特性を捉え、段階的かつ継続的な交通安全教育を行う必要がある。
- 特に中学生に対しては、自転車の安全利用教育に取り組んでいく必要がある。
現在取り組んでいる学校における通年の交通安全教育に加え、入学時期に合わせた啓発や、事故多発の月を捉えた効果的な啓発に取り組む必要がある。

▼ 高校生の安全確保

- ・ 高校生が関係する交通事故は令和6年において前年比で増加した。（27件増）
- ・ 状態別では自転車が最も多く、学年別では高校1年生が最も多い。
- ・ 学年が上がるにつれて通学中の事故は減少していくほか、月別では、6月や9月、10月に多く発生している。
- ・ 自転車の重傷事故は0～19歳の年代で多く、その中では高校生が最も多い。
- ・ 高校生の交通事故は自転車の車両相互・出会い頭の事故が多く、原因別では安全不確認などが多く発生している。
- 現在取り組んでいる学校における通年の交通安全教育に加え、入学時期に合わせた啓発や、事故多発の月を捉えた効果的な啓発に取り組む必要がある。
- 高校生に対する自転車安全利用教育が必要である。
- 高校生の自転車での交通事故を防止するため、交差点等での一時停止や安全確認を徹底させる必要がある。

※交通事故の発生状況については【別紙2】参照

4 現行計画の評価と課題（計画指標）

計画指標や重点ターゲットの成果指標の達成状況や事故の発生状況を踏まえた課題

- ▼ 高齢者の安全確保
 - ・ 状態別では自動車乗車中（61.3%）が多く、自動車の第1当事者の内在的原因では「安全確認不十分」などが多い。
 - ・ 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る。
 - ・ 歩行中の重傷事故は75歳以上が多い
 - ・ 昼は横断歩道、夜間は横断歩道以外での重傷事故が多い
 - ・ 自転車乗車中では75歳以上が多く、転倒などの車両単独事故が多い
- 高齢化の進行に伴い高齢ドライバーの増加が見込まれ、高齢ドライバーによる交通事故を防止するため、引き続き高齢者を対象とした交通安全教育に取り組んでいく必要がある。
- 高齢ドライバーに対する交通安全教育や、自動車に過度に依存せず、運転に不安を抱える高齢者に対する運転免許証の自主返納を促進し、高齢者の移動の安全確保を図る必要がある。
- 自動車の運転者に対する横断歩道における歩行者優先の啓発の必要がある。
- 歩行者に対し道路横断時は横断歩道を使用すること啓発するほか、夜間夕暮れ時に歩行者を発見しやすくするため、反射材着用促進を図る必要がある。
- 自転車シミュレーターの活用など、高齢者に対する自転車安全利用教育が必要である。

※交通事故の発生状況については【別紙2】参照

4 現行計画の評価と課題（計画指標）

計画指標や重点ターゲットの成果指標の達成状況や事故の発生状況を踏まえた課題

▼ 自転車の安全確保

- ・ 自転車に関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た。
 - ・ 年齢層別では0～19歳の世代が増加している。
 - ・ 世代別人1万人当たりでは高校生が最も多く、次いで中学生となっている。
 - ・ 自転車の交通事故は車両相互・出会い頭の事故が多く、原因別では安全不確認などが多く発生している。
 - ・ 自転車の重傷事故は75歳以上が多く、転倒などの車両単独事故が多い。
 - ・ 自転車の重傷事故の損傷主部位別では、脚部や腕部のほか、頭部が多い。
- 自転車事故当事者数の多い高校生に対する自転車安全利用教育が必要である。（再掲）
- 自転車利用者に対し、安全確認を徹底させることが必要である。
- 自転車シミュレーターの活用など、高齢者に対する自転車安全利用教育が必要である。（再掲）
- 自転車ヘルメットの着用促進が必要である。

▼ （その他）自動車乗車中の事故防止

- ・ 20～50代が第1当事者となる重傷事故が多く発生している。
- 企業における従業員への交通安全教育を推進するなど、成人の自動車運転者に対する交通安全意識の高揚に取り組んでいく必要がある。

※交通事故の発生状況については【別紙2】参照

計画指標や重点的に対応すべきターゲットの成果指標の達成状況について

令和6年において、計画指標の交通事故発生件数や死者数、重傷者数のほか、重点ターゲットの子ども、高校生、自転車の関係する交通事故が前年比で増加しており、状態別では自動車乗車中の当事者数が増加している。令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行し、社会経済活動が活発となり人流がさらに増加したことにより交通事故が増加したと推測される。今後の発生件数等にも注視していく。

4 現行計画の評価 (課題の総評)

基本施策 (施策事業の実施)

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

LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進

自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進

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

交通安全広報啓発活動の推進

交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進

人優先の安全・安心な歩行空間の整備

自転車利用環境の総合的整備

交通安全に配慮した道路交通環境の整備

LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備

救助・救急体制等の推進

応急手当の普及啓発活動の推進

関係機関と連携した被害者支援の推進

産出：施策の実施に伴う産出 (青字：活動指標【評価】)

子どもの交通安全意識が高揚する
小中学校におけるICTを環境整備に併せた交通安全教育実施校数【○】

高校生の交通安全意識が高揚する
高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数【△】
自転車利用者に対する街頭指導実施箇所数【◎】

成人の交通安全意識が高揚する

高齢者の交通安全意識が高揚する
身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数【△】

ライトラインと暮らすライフスタイルに円滑に移行する
LRTの交通ルールに係る交通安全教育開催地区数【○】

データに基づいた効果的な安全対策が図られる
ICTを活用した参加型交通安全イベント開催数【○】
走行データを活用した調査分析の実施ブロック数【○】

通学路等の子どもの移動する経路の安全確保が図られる

自転車走行空間の安全性や快適性が向上する
自転車走行空間の整備延長【○】

道路の安全性が向上する

公共交通の利便性が向上する
公共交通夜間人口カバー率【○】

迅速な救助救急，応急手当が図られる

被害者支援の理解が促進される

成果：計画指標・重点ターゲットの成果指標

【計画指標】

交通事故発生件数

R2 1,368件⇒R6 1,134件
(R3～R6平均1,188.75件)

交通事故死者数

R2 13人⇒R6 11人
(R3～R6平均8.75人)

交通事故重傷者数

R2 131人⇒R6 172人
(R3～R6平均142.25人)

【重点ターゲットの成果指標】

子どもの関係する交通事故発生件数

R2 95件⇒R6 86件
(R3～R6平均81.5件)

高校生の関係する交通事故発生件数

R2 107件⇒R6 98件
(R3～R6平均89.75件)

高齢者の関係する交通事故発生件数

R2 474件⇒R6 390件
(R3～R6平均428.5件)

自転車の関係する交通事故発生件数

R2 484件⇒R6 372件
(R3～R6平均400.25)

現行計画の評価からみる課題の総評

第11計画の各施策事業を着実に推進したことにより，計画期間において交通事故発生件数等が減少傾向にあるなど一定の効果を得られた一方，交通事故重傷者数が増加傾向にあることや，高齢者を除く重点ターゲットの交通事故発生件数が前年度より増加していることから「交通事故のない社会」に向けて，現行計画の施策事業の継続を基本としつつ，関係機関や地域と連携しながら更なる交通安全教育や，交通環境等の整備に取り組んでいく必要がある。

5 本市を取り巻く交通環境等の現状と課題（国・県の動向）

■ 国の動向

- ・ 第12次交通安全基本計画の策定に向け、「交通事故のない社会を目指して」、「人優先の交通安全思想」及び「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」の3点を基本理念として整理が進められている。
- ・ そのほか、運送業等において人手不足を解消するために外国人が就労するなど、外国人運転者の増加が今後も見込まれることから外国人運転者に対する安全教育について議論されている。
- ・ 警察庁では、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・技能確認の厳格化の方針を固め、本年10月に制度を改正する見通しとなっている。

■ 県の動向

- ・ 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、令和4年4月に「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行した。
- ・ 第12次栃木県交通安全基本計画の策定に向け、検討が進められている。
- ・ 外国人住民数は前年比で増加し、過去最多となっている。
また、外国人が第1当事者となる交通事故発生件数が増加している。

	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
外国人住民数（各年12月末日現在）	42,828人	41,670人	44,741人	49,843人	55,762人
外国人が第1当事者となった交通事故件数	73件	80件	71件	73件	98件

5 本市を取り巻く交通環境等の現状と課題（国・県の動向）

■ 主な改正法の状況について

R5. 4.1施行 自転車ヘルメット着用の努力義務化

R5. 7.1施行 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等に関する改正

R6.11.1施行 自転車のながら運転，酒気帯び運転の厳罰化


⇒ 自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であること及び自転車を酒気帯び状態で運転した際の交通事故が死亡・重傷事故となる場合が多いことから，交通事故を抑制するため新しく罰則規定を整備するもの

R8. 4.1施行 自転車等の安全を確保するための規定の創設
交通反則通告制度の自転車への適用

⇒ 自転車に関係する事故が近年増加傾向にあり，全体に占める割合も増加傾向にあることや，死亡・重傷事故の多くに自転車側にも前方不注意や信号無視，一時不停止といった法令違反があることから，交通反則切符を自転車にも適用し取り締まりを強化することで，自転車利用者が自転車を車両として認識し，法令遵守を図るもの

R8. 9.1施行 生活道路における自動車の法定速度の引き下げ

⇒ 道路幅5.5m未満の生活道路では，歩行者や自転車の死傷者数が約1.8倍にもなっており，リスクが高い状況であることや，自動車と歩行者の事故では，自動車の速度が時速30キロを超えると歩行者の致死率が急激に上昇することなどから，生活道路の法定速度を見直すもの

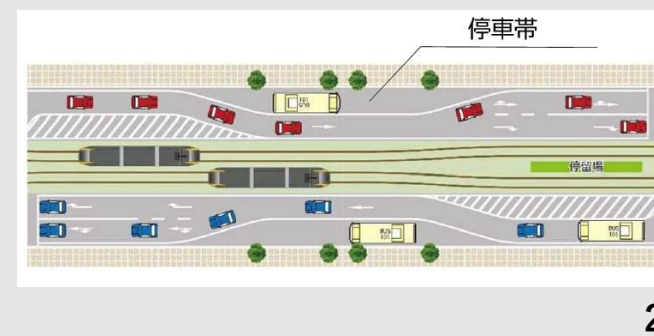
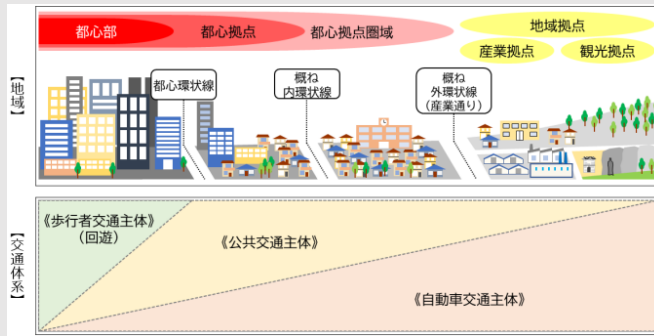


自転車の交通違反に対し交通反則切符（青切符）が適用されることや，生活道路における自動車の法定速度の引き下げなどの背景を捉え，改正法の効果的な周知を行い，市民の交通安全意識の高揚を図る必要がある。

5 本市を取り巻く交通環境等の現状と課題（市の動向）

■市における主な動向等

- NCCのさらなる促進に向けて、「宇都宮市道路づくりプログラム」に基づき、過度な自動車への依存を脱却し、公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークの実現に向け、効率的・効果的な道路事業を推進するとともに、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クラブルなまちづくりが進められている。
⇒ 都心部のまちづくりにおいて人と様々な交通手段が共存し移動しやすい空間の整備に向け、**ウォークラブルなまちづくりに対応した自転車利用環境の整備に取り組んでいく必要がある。**
オリオン通りなどにおける「押しチャリ」の推進など、**都心部のウォークラ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を図る必要がある。**
- R5年8月の宇都宮駅東側のライトラインの開業や路線バスの再編や地域内交通の導入などにより、公共交通のカバー圏域は拡大傾向にある。
⇒ ライトラインの関係する交通事故を防止し、**駅東側のライトライン沿線の交通事故発生状況等を踏まえた注意喚起や交通安全施設等の更新などに取り組んでいく必要がある。**
- 2030年の宇都宮駅西側へのライトライン開業を目指し、各種検討が進められている。
⇒ 駅西側においても市民等が駅西側に延伸する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するため、**ライトライン駅西側延伸の整備イメージを踏まえた道路交通環境の変化に係る周知に取り組んでいく必要がある。**



5 本市を取り巻く交通環境等の現状と課題（市の動向）

■市における主な動向等

- 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」を実施している。
 - ⇒ 特定小型原動機付き自転車（電動キックボード）の安全利用を促進するため、警察や事業者等と連携し安全講習会や交通ルールの周知に取り組んでいく必要がある。

- 本市の自転車ヘルメットの着用率は令和6年度市政世論調査において27.8%であり、昨年度警察庁が実施した都道府県別の着用率の調査における全国平均である17.0%（栃木県は18.4%）を上回っている。
 - ⇒ 全国や県の平均は上回っているものの、依然7割以上が非着用であることから、自転車利用者の頭部を保護し重傷事故発生を防止するため、ヘルメット着用率の向上に取り組んでいく必要がある。

- 外国人市民数が12,357人と過去最多となった。
 - また、外国人の自動車乗車中の交通事故の当事者数は令和6年において前年比で増加している。
 - ⇒ 今後も本市に居住する外国人の数は増加していくと考えられることから、外国人運転者等による交通事故を防止するため、外国人の交通安全意識の高揚に取り組む必要がある。



	R4	R5	R6
宇都宮市	13.4%	21.6%	27.8%
栃木県	—	13.2%	18.4%
全国平均	—	13.5%	17.0%

※ 市は市政世論調査，国・県は警察庁調査

▲ ヘルメット着用率の推移

	R2	R3	R4	R5	R6
外国人市民数 (各年12月末)	9,337人	9,076人	9,797人	10,797人	12,357人
事故当事者数	30人	31人	29人	22人	37人
うち自動車乗車中	19人	19人	16人	18人	27人

▲ 市内の交通事故における外国籍の当事者数

（1）課題整理における基本的な考え方

基本施策の評価や計画指標の評価・重点ターゲットの成果指標の達成状況，本市を取り巻く交通環境等の変化から導出された課題項目を性質ごとの枠組みに分類し，「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つの枠組みで整理していく。

計画指標や重点ターゲットの成果指標の達成状況や関連する交通事故発生状況

第11次計画における各基本施策の評価

本市を取り巻く交通環境等の変化

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）

交通事故受傷者等に対する対応
（救助救急・被害者支援）

(2) 第12次計画に向けた課題の整理

これまでで導出した課題項目を(1)の3つ分類に整理する。

〔凡例〕 課題の導出元・・・●：計画指標の達成状況, 交通事故発生状況 ◆：基本施策の評価

★：本市を取り巻く環境の変化等 赤字：新たに課題として導出されたもの

市民の交通安全意識の高揚 (ソフト)

- ▼ 各年代等の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育・周知啓発の推進
 - ・ 子どもから高齢者までの心身の発達段階や通行の態様に応じた交通安全教育の実施 (●・◆)
 - ・ 運転に不安を抱える高齢ドライバーの運転免許証の自主返納の推進 (●)
 - ・ 外国人の交通安全意識の高揚の推進 (★)

- ▼ 各年代を対象とした自転車安全利用の推進
 - ・ 中学生に対する自転車安全利用の更なる推進 (●)
 - ・ 高校生に対する自転車安全利用の更なる推進 (●)
 - ・ 高齢者に対する自転車安全利用の更なる推進 (●)
 - ・ 自転車ヘルメットの更なる着用の促進 (●・◆)

- ▼ NCCの推進を踏まえた交通安全対策の推進
 - ・ ライトラインに関する交通安全教育や交通ルールの周知の実施 (◆)
 - ・ ライトライン沿線の交通状況等を踏まえた注意喚起などの実施 (◆・★)
 - ・ ライトライン駅西側延伸の整備イメージなどを踏まえた交通ルール等の周知 (★)
 - ・ 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 (★)

(2) 第12次計画に向けた課題の整理

市民の交通安全意識の高揚 (ソフト)

▼ 交通安全広報啓発活動の推進

- ・ 自動車運転者に対する歩行者保護意識の啓発の充実 (●)
- ・ 反射材の着用促進など歩行者への啓発の充実 (●)
- ・ 地域や警察等と連携した交通安全運動の実施 (◆)
- ・ 交通安全思想の普及浸透につながる広報啓発活動の実施 (●・◆)
- ・ 暴走族根絶に向けた取組の推進 (◆)
- ・ 飲酒運転根絶に向けた取組の推進 (◆)
- ・ 改正道路交通法に関する周知啓発 (★)
- ・ 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等) に関する交通ルールの周知啓発 (★)

▼ 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進

- ・ 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 (◆)
- ・ 民間企業等が行う交通安全教室などの取組との連携 (◆)

(2) 第12次計画に向けた課題の整理

安全安心の道路交通環境の整備 (ハード)

- ▼ 交通事故データ等を活用した交通安全対策の推進 (◆)
- ▼ 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ・ 歩行者の安全な通行空間の確保の推進 (◆)
 - ・ 通学路等における幼児・児童の交通安全の確保に向けた取組の実施 (◆)
- ▼ 自転車の安全で快適な利用環境の整備 (◆)
 - ・ 都心部のウォーカブルなまちづくりに対応した自転車利用環境の整備 (★)
- ▼ 交通安全に配慮した道路交通環境の整備 (◆・★)
- ▼ NCCの推進に向けたまちづくりを踏まえた安全対策の推進
 - ・ 誰もが利用できる公共交通ネットワークの整備及び更なる利用促進 (◆・★)
 - ・ 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 (★)

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)

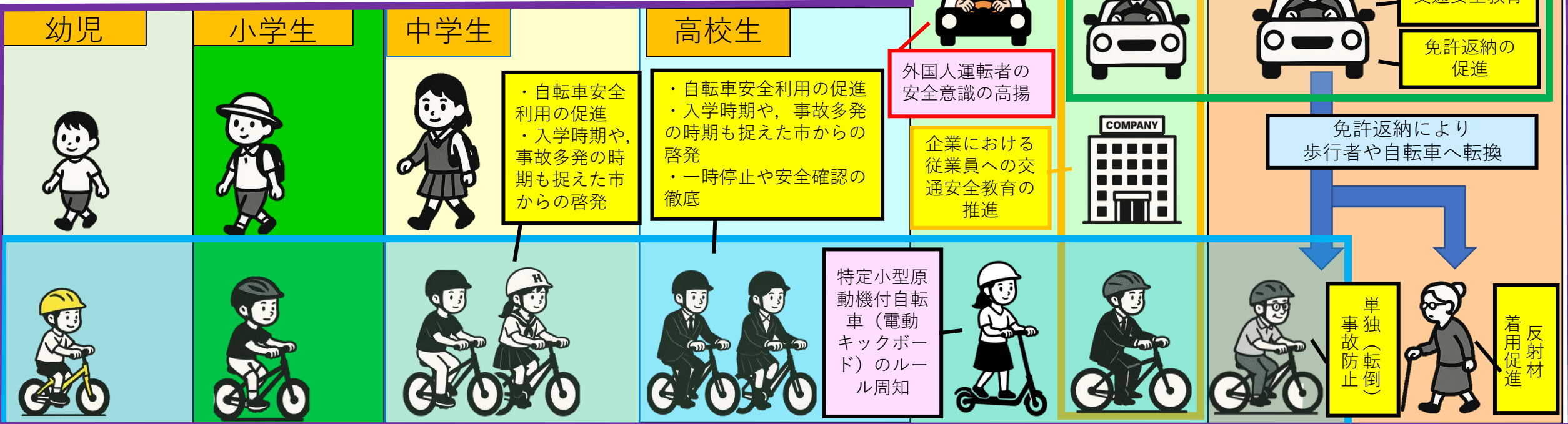
- ▼ 交通事故による負傷者に対する救助救急対策の推進 (◆)
- ▼ 応急手当に関する知識・技術の普及啓発活動の推進 (◆)
- ▼ 交通事故被害者等への支援の推進 (◆)

これらの課題の整理を踏まえ、今後、計画骨子の作成に向け
施策の柱や基本施策、個別施策等について検討を行っていく。

▼ ターゲットと課題のイメージ ※新たな課題や、充実させるものを掲載

[凡例] : 計画指標の達成状況, 交通事故発生状況から導出された課題

: 本市を取り巻く環境の変化等から導出された課題



- ・自転車ヘルメットの着用促進
- ・安全確認の徹底

自転車走行空間の整備

人優先の歩行環境の確保

ウォークラブルなまちづくり

ライトライン西側延伸/ライトライン

改正道路交通法に関する周知啓発

西側の整備イメージを踏まえた交通ルールの周知

駅東側の交通状況などを踏まえた注意喚起

7 スケジュール

本日の
会議

7月

庁内会議

審議会
(第1回)

10月

庁内会議

審議会
(第2回)

12月

庁内会議

1月

審議会
(第3回)

2月

パブリックコメント

3月

審議会
(第4回)

4月

市へ答申

6月

策定・公表

現状及び課題

計画骨子
(施策体系,
重点事業等)

計画素案

パブリックコメン
ト報告

国計画決定・公表
(3月上旬頃)

県計画決定・公表
(4月末以降)