

施策の柱	基本施策	評価（成果⇒課題）※丸囲みの数字は計画の個別施策
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	・幼児から高齢者までを対象とし、成長過程に合わせ、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行うため、各種交通安全教室を開催した。①～⑨ ⇒ 今後も、各世代の交通安全教育の推進に向け、特性を捉えた交通安全教育に取り組んでいく必要がある。 ・高齢者を対象とした交通安全教育について、新型コロナウイルス感染症の影響により教室開催数が減少する中、交通安全運動期間等に合わせ老人福祉センターなどで身体機能測定器体験会を実施するなど、教育の機会を拡充して取り組むことができた。⑥ ⇒ 開催数が減少している高齢者を対象とした交通安全教育については、高齢者自身が身体機能の変化を認識し、日ごろの移動手段について考えるきっかけとなる。身体機能測定器を活用した交通安全教育の更なる拡充が必要である。 ・小中学校におけるICTを活用した交通安全教育について、コロナ禍においても交通安全教育を推進するため、試行的にタブレット端末を活用した非対面の交通安全教室を実施するなど、着実に交通安全教育を実施することができた。⑧ ⇒ 今後小中学校におけるICT環境整備がより一層進むことから、従来型の体験型交通安全教室に引き続き取り組むとともに、タブレット端末へ動画の配信を行うなど、任意のタイミングで繰り返し学習可能な環境づくりに取り組む必要がある。
	(2) LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発の推進	・小学校や民間企業等の交通安全教室において、試行的にLRT交通安全教育を組み入れたほか、オープンスクエアや出前講座を実施した。県警など関係機関と連携し、免許センターや警察署、指定自動車教習所において啓発動画を放映するなど、様々な機会を捉え周知啓発を図ることができた。① ⇒ これまでの取組に加え、LRTの開業に向け歩行者、自転車、自動車運転者の視点から、交差点や軌道数等などのLRT交通ルール等の交通安全教育や周知啓発を集中的に行うため、教育資料の充実に取り組むとともに、市外からの来訪者に向けSNS広告等に掲載するなど、周知啓発の機会の拡充に取り組んでいく必要がある。
	(3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進	・子ども自転車免許事業や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交通安全教室や、VRを活用した交通安全イベント、街頭指導を実施するなど、自転車利用者への交通安全教育・周知啓発に取り組んだ。①～⑧ ⇒ 今後も、各種自転車安全利用教育に取り組んでいく必要がある。 ・VRを活用した交通安全教室については、今後の教室開催に向けVR教材の効果を確認するため、交通安全イベントにおいて子供や高校生、高齢者など各世代に体験していただいた。⑤ ⇒ VRについては、ながらスマホや無灯火運転などの危険運転を疑似的に体験し、ルール遵守の意識醸成を図ることができる有効なツールであることから、VR端末を交通安全教室において活用する方法などについて、民間企業や学校と検討する必要がある。 ・自転車利用者に対する街頭指導の実施については、警察や学校等と連携し、目標箇所において実施することができた。⑧ ⇒ 他都道府県と比較し、本県の中高生の通学時の自転車事故の第1当事者数の割合が依然として高い状況にあることから、各高校へ危険箇所に関する調査を依頼し、立踏場所の見直しを検討するなど、学校が主体となった自転車街頭指導の実施を働きかける必要がある。
	(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	・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した。① ⇒ 今後も、地域や警察等と連携しながら、効果的な交通安全運動を推進する必要がある。 ・県、県警、鉄道事業者、百貨店と連携し、令和3年度から新たに歩きスマホの危険性を周知する街頭広報活動を実施し、市民等の交通安全意識の高揚や交通マナーの向上を図った。② ⇒ 今後も、関係機関と連携しながら、適宜実施場所の見直しを行うなど、歩きスマホの危険性を周知する街頭広報活動等に取り組んでいく必要がある。
	(5) 交通安全広報啓発活動の推進	・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、GR1ポンをあらゆる機会を捉え市民に配布することで、飲酒運転根絶に係る気運醸成に取り組んだ。①～④ ⇒ 今後も、ホームページや広報紙など多様な広報手段を活用し、幅広い広報・啓発に取り組んでいく必要がある。 ・市ホームページに交通事故の発生状況等について掲載する「交通事故発生状況マップ」について交通安全教室や地域イベント等で活用を促すなど、事故発生状況等の広報活動に取り組んだ。① ⇒ 今後も、事故マップを活用しながら、効果的な広報活動に取り組んでいく必要がある。
	(6) 交通安全に関する団体・企業等の主体的活動の促進	・民間企業等によるIDTを活用した参加型交通安全イベントの開催について、北部ブロック8地区においてICタグを活用した走行データの収集を実施することができた。①② ⇒ 参加者の拡大に向け、地域内の民間企業等に参加を呼びかけるなど、実施方法の検討を行う必要がある。
II 地域と連携した道路環境の整備	(1) 事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進	・上記の事業(ICタグを活用した走行データの収集)により得られた走行データ等について、市政研究センターにおいて分析を行った。①② ⇒ 収集した走行データの活用方法などを整理し、地域における効果的な交通安全対策につなげていく必要がある。
	(2) 人優先の安全安心な歩行空間の整備	・歩行者が安心して通行することができる通行空間を確保するため、歩道整備や注意喚起の路面標示の整備などを着実に実施した。① ⇒ 今後も引き続き、歩道整備や運転者への注意喚起の路面標示の整備や、「第4次宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進計画」に基づき、視覚障がい者誘導ブロックの計画的整備・修繕に取り組んでいく必要がある。 ・通学路の安全確保について、学校や地域等からの改善要望を踏まえ、児童の通学路合同点検のほか、他県で発生した児童が巻き込まれる重大事故を受け、緊急安全点検を実施し、交通安全対策に取り組んだ。② ⇒ 今後も引き続き、学校、地域等からの通学路の改善要望を踏まえ、児童の通学路合同点検を行うなど、安全対策に取り組んでいく必要がある。 ・キッズゾーンについて、園や地域に対しアンケート調査を実施し整備効果を確認した。県警と連携し、ポスターやリーフレットを活用し市内の自動車運転者にキッズゾーンに関する周知を実施した。② ⇒ 今後も引き続き、新設園における交通安全対策を実施するとともに、県警等と連携しながら、周知啓発に取り組んでいく必要がある。
	(3) 自転車利用環境の総合的整備	・自転車走行空間の整備について、「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、自転車専用通行帯や矢羽根の路面表示などの整備手法を用いて、着実に取り組むことができた。① ⇒ 国・県・周辺市町と連携し、さまざまな公共交通との連携強化や、観光拠点等におけるサイクリングロードの整備、周辺市町へ結ばれる広域モデルルートの構築などにより、市内の回遊性向上や自転車を活用した観光振興(サイクルツーリズム)の推進に取り組んでいく必要がある。 ・自転車の安全な利用環境の整備について、放置自転車の「即時撤去」の定期的な実施のほか、駐輪場の利便性向上のため、現状や自転車利用者のニーズを把握し、実態に沿った対策を検討するなど、自転車利用環境の総合的整備を実施した。② ⇒ 今後も引き続き、放置自転車の撤去や駐輪場の利用促進、駐輪場の確保に取り組んでいく必要がある。
	(4) 交通安全に配慮した道路交通環境の整備	・法令に基づき、適正な道路使用及び占用を実施した。①～② ⇒ 今後も引き続き適正な道路使用及び占用を行うため、事業者等に対し、許可条件や申請手続等の周知に取り組んでいく必要がある。
	(5) LRTをはじめとする公共交通ネットワークの整備	・公共交通ネットワークの整備推進について、JR宇都宮駅東側におけるLRTの導入と合わせたバス路線の再編に向け、バス事業者や周辺自治体等の関係機関とともに、再編後のバス路線の運行経路や運行本数等の運行内容の詳細について、協議・調整を実施した。①② ⇒ LRTの導入やバス路線の再編により、公共交通ネットワークが大きく変化することから、市民が混乱なく利用できるよう、再編後のバス路線について、広く周知を図る必要がある。
III 救助救急対策の推進	(1) 救助救急対策の推進	・救急現場又は搬送途中において、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するとともに、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。①② ⇒ 今後も引き続き、救急救命士の計画的な養成や救急・救助隊員の教育訓練に取り組んでいく必要がある。 ・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について、救急患者の救命効果の向上及び後遺障害の軽減のため、交通事故等による重症な負傷者に対し速やかな救命医療を行うことができるドクターカー等を活用するなど、救助・救急対策に取り組んだ。③ ⇒ 今後も引き続き、ICT(栃木県救急医療情報システム等)を活用しながら、救命効果の向上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	・応急手当講習の実施について、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、着実に実施した。① ⇒ 今後も引き続き応急手当講習に取り組んでいく必要がある。
IV 被害者支援の推進	(1) 関係機関と連携した啓発活動の推進	・被害者支援に関する広報・啓発について、スクエアストリー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らぎ)や県と連携し、被害者支援を推進した。①② ⇒ 今後も引き続き、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。

活動指標名	現状値 (令和2年度)	実績				目標値 (令和7年度)	活動指標の進捗
		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年		
身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数	267人	446人				2,100人	感染症の影響による遅れ
	理想値	1,890 ～1,920人	1,940 ～1,970人	1,990 ～2,020人	2,040 ～2,070人		
小中学校におけるICT環境整備に併せた交通安全教育実施校数[累計]	—	5校				累計94校	計画どおり
	理想値	3～5校	94校	94校	94校		
LRTの交通ルールに係る動画やVRを活用した交通安全教育開催地区数[累計]	—	4地区				累計39地区	計画どおり
	理想値	3～5地区	39地区	39地区	39地区		
高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数[累計]	—	0校				累計15校	計画どおり
	理想値	0～1校	0～1校	1～6校	6～11校		
自転車利用者に対する街頭指導実施箇所数	10箇所	13箇所				13箇所	計画どおり
	理想値	10～11箇所	11～12箇所	12～13箇所	12～13箇所		
民間企業等によるICTを活用した参加型交通安全イベント開催数[累計]	—	1回				累計5回	計画どおり
理想値	0～1回	1～2回	2～3回	3～4回			
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				累計5ブロック	計画どおり
	理想値	0～1ブロック	1～2ブロック	2～3ブロック	3～4ブロック		
自転車走行空間の整備延長[累計]	51.3km	58.3km				87.3km	計画どおり
	理想値※2	58.5km	65.7km	72.9km	80.1km		
公共交通夜間人口カバー率	90.5%※4	90.7%				97.5%	計画どおり
	理想値※3	—	—	—	—		

※2・・・目標値(理想値)は「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」から引用 ※3・・・「第2次宇都宮市都市交通戦略」において、各年の目標値(理想値)は設定していない ※4・・・より正確な数値を算出するための算出方法を採用することとしたため、計画策定時の現状値と異なる