

第9次宇都宮市交通安全計画の実績評価について

1 現計画の目標と達成状況

(1) 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、減少傾向にあるものの、目標は達成していない。
平成26年は、過去最少値となっている。

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26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
	増減数	▲508件	41件	▲213件	▲397件
	増減率	▲16. 7%	1. 6%	▲8. 3%	▲16. 8%

(2) 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、平成25年に過去最少値である13人となり一時目標を達成したが、平成26年は増加に転じており、14人以下の目標を達成していない。

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故死者数	死者数	18人	18人	13人	17人
	増減数	▲10人	0人	▲5人	4人
	増減率	▲35. 7%	0%	▲27. 8%	30. 8%

(3) 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、減少傾向にあるが、目標を達成していない。
平成26年は、過去最少値となっている。

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26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
	増減数	▲729人	123人	▲287人	▲522人
	増減率	▲19. 0%	4. 0%	▲8. 9%	▲17. 8%

2 重点施策の評価

※ 個別施策毎の実績は「第9次宇都宮市交通安全計画（現計画）の実績評価」に記載

(1) 高齢者の交通事故防止

【第9次計画前文】

高齢者が増加するなかで、高齢者の関係する交通事故の割合が増加しており、高齢者が交通事故を起こさないようにするための対策を実施していくことが重要です。

高齢ドライバーについては、加齢による身体機能の低下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実施していく必要があります。

歩行者及び自転車利用者的高齢者については、交通事故防止のために必要な知識を学び実践させるような交通安全教育を実施していく必要があります。

〔評価指標の考え方〕

- ・ 高齢者の交通安全を図る施策の推進による評価
⇒ 高齢者の交通事故発生件数，人口10万人当たりの交通事故当事者数
- ・ 高齢者が原因となって発生する事故を抑制するための取組の評価
⇒ 高齢者が第1当事者となる交通事故発生件数（自動車乗車中）
- ・ 歩行者及び自転車利用者的高齢者に対する教育への取組の評価
⇒ 高齢者の歩行者，自転車利用者の交通事故当事者数

○ 高齢者の交通安全を図る施策の推進による評価

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
高齢者の交通事故発生件数	発生件数	579件	608件	603件	556件
	増減数	▲158件	29件	▲5件	▲47件
	増減率	▲21.4%	10.2%	▲0.8%	▲7.8%
	全体割合	22.8%	23.6%	25.5%	28.3%

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
高齢者の人口10万人当たりの交通事故当事者数	発生件数	331人	347人	327人	297人
	増減数	▲96人	16人	▲20人	▲30人
	増減率	▲22.5%	4.8%	▲5.8%	▲9.2%

⇒ 高齢者の交通事故発生件数は減少傾向にある。人口当たり交通事故当事者数は減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。しかし、高齢人口が増加する中、交通事故全体に占める高齢者の事故の割合も増加傾向にある。

○ 高齢者が原因となって発生する事故を抑制するための取組の評価（自動車乗車中）

指標名	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
高齢者が第1当事者となる交通事故発生件数	発生件数	280件	312件	305件	275件
	増減数	▲64件	32件	▲7件	▲30件
	増減率	▲18.6%	11.4%	▲2.2%	▲9.8%
	全体割合	12.3%	13.6%	14.5%	16.0%

⇒ 高齢ドライバーが原因で発生した交通事故は全体として横ばいであり、自動車乗車中の事故全体に占める高齢ドライバーの第一当事者の割合は増加傾向にある。このことから、高齢ドライバーが加害者（単独事故を含む）となるような事故を削減する施策についてさらなる取組が必要である。

○ 歩行者及び自転車利用者的高齢者に対する教育への取組の評価

	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
高齢者の歩行中の事故当事者数	当事者数	51人	57人	45人	56人
	増減数	▲21人	6人	▲12人	11人
	増減率	▲29.2%	11.8%	▲21.1%	24.4%

	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
高齢者の自転車乗車中の事故当事者数	当事者数	118人	112人	125人	111人
	増減数	▲38人	▲6人	13人	▲14人
	増減率	▲24.4%	▲5.1%	11.6%	▲11.2%

⇒ 高齢者の歩行中の事故当事者数は平成23年と比べるとやや増加している。また、自転車乗車中の事故当事者数は全体として横ばいである。このことから、引き続き歩行中、自転車乗車中の事故を防止するために必要な知識を学び実践させるような取組を継続していく必要がある。

◆ 評価

- 高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、高齢者の交通事故発生件数や人口当たり交通事故当事者数は減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。

(課題等)

- ・ 高齢ドライバーが加害者（単独事故を含む）となる事故や歩行中、自転車乗車中の事故は増加又は横ばい傾向にあり、加齢による身体機能の低下が運転に及ぼす影響を理解させるための教育や歩行者、自転車乗車中の事故を防止するための対策にさらに取り組んでいく必要がある。
- ・ 交通事故全体に占める高齢者の事故の割合も増加していることから、引き続き、高齢者の交通安全を図る取組を充実していく必要がある。

(2) 若年ドライバーの交通事故防止

【第9次計画前文】

本市の交通事故の人口10万人当たりの発生件数及び死者数は、20～29歳の若年ドライバーによる交通事故が突出して高い状況にあることから、免許証を取得する世代からの効果的な対策を実施していく必要があります。

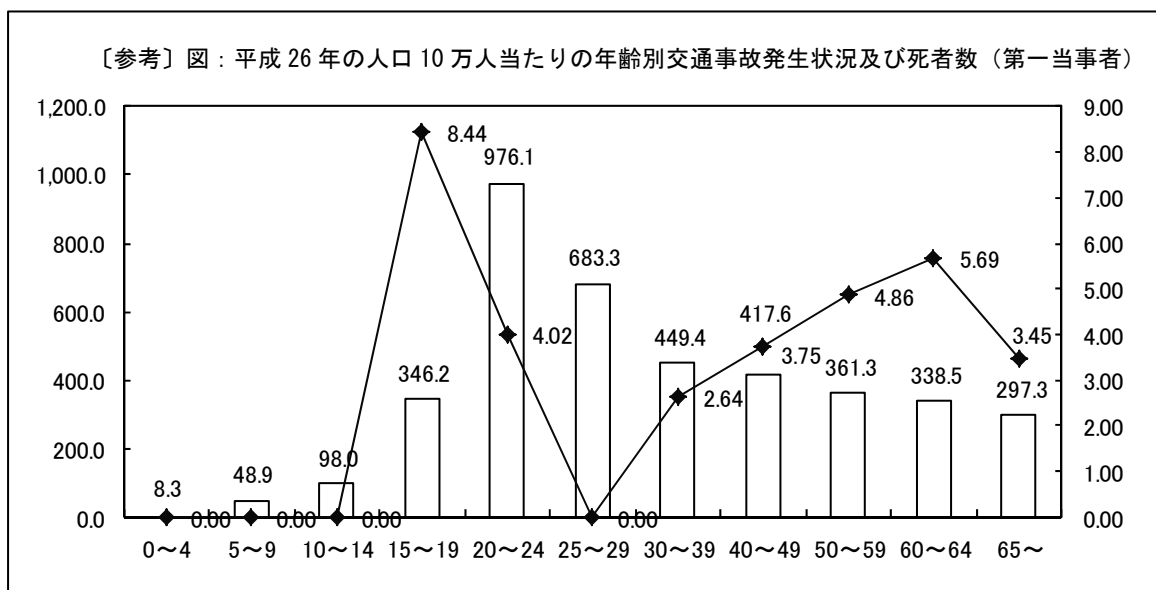
〔評価指標の考え方〕

- ・ 若年ドライバーに対する交通事故防止を図る施策の推進による評価
⇒ 20～29歳自動車乗車中の第一当事者の交通事故発生件数及び死者数
〔参考〕平成26年の人口10万人当たりの年齢別交通事故発生状況及び死者数

○ 若年ドライバーに対する交通事故防止を図る施策の推進による評価

	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
20～29歳自動車乗車中交通事故発生件数及び死者数	発生件数	596件	577件	514件	429件
	増減数	▲118件	▲19件	▲63件	▲85件
	増減率	▲16.5%	▲3.2%	▲10.9%	▲16.5%
	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
	死者数	1人	1人	3人	0人
	増減数	▲1人	0人	2人	▲3人
	増減率	▲50.0%	0%	200%	▲100%

⇒ 20代の自動車乗車中の第一当事者の交通事故発生件数は減少傾向にあり、実施している施策が若年ドライバーの安全確保に寄与しているといえる。死者数は平成25年に3人と増加したが、平成26年には0人となっている。



※20代の交通事故は、自動車乗車中の交通事故発生件数（第一当事者）が全体の約95%

を占めている。

◆ 評 価

- 20代の自動車乗車中の第一当事者の交通事故発生件数は減少傾向にあり、警察や市等が実施している施策が若年ドライバーの安全確保に寄与しているといえる。
(課題等)
 - ・ 人口当たりの交通事故発生件数は依然として他の年代より多い傾向にあり、引き続き若年ドライバー対策に取り組んでいく必要がある。

(3) 自転車の交通事故防止

【第9次計画前文】

自転車の交通事故は、全体の20%を占めており、そのうち子どもから高校生、高齢者が半数を占めています。特に中学生の交通事故の68.3%、高校生の交通事故の74.1%が自転車の事故であり、車両としての交通ルールを理解させ、効果的な交通安全教育を実施していく必要があります。

〔評価指標の考え方〕

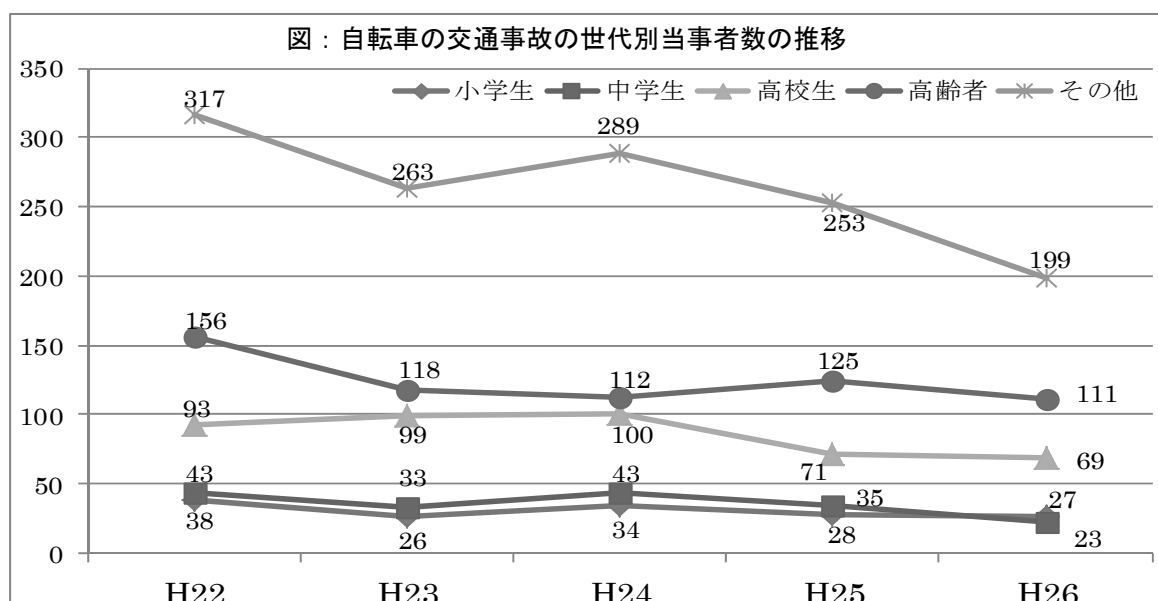
- ・ 自転車の交通安全を図る施策に対する評価
 - ⇒ 自転車の交通事故発生件数及び交通事故全体に占める割合
- ・ 各世代に対する自転車の安全利用に関する取組への評価
 - ⇒ 自転車の交通事故の世代別当事者数

○ 自転車の交通安全を図る施策に対する評価

	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
自転車の交通事故発生件数及び事故全体に占める割合	発生件数	533人	562人	509人	421人
	増減	▲96人	29人	▲53人	▲88人
	増減率	▲15.3%	5.4%	▲9.4%	▲17.3%
	全体割合	21.0%	21.8%	21.5%	21.4%

⇒ 自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与していることが伺える。ただし、平成23年に比べると事故全体に占める割合は増加しており、引き続き施策を推進していく必要がある。

○ 各世代に対する自転車の安全利用に関する取組への評価



※H22 からH26 への世代別当事者数の減少率

小学生 28.9%, 中学生 46.5%, 高校生 25.8%, 高齢者 28.8%, その他 37.2%

⇒ 全世代について自転車の交通事故当事者数は減少している。特に、中学生の減少率は高く、自転車安全利用に関する教育等の施策が事故削減に寄与していると思われる。

◆ 評 価

○ 自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与しているといえる。世代別では全ての世代で減少する中、特に中学生の事故当事者数の減少率が高く、自転車安全利用に関する教育等の施策の効果があったものといえる。

(課題等)

- ・ 交通事故全体に占める自転車事故の割合は県 16%、国 19%より高い 21%を占めており、引き続き自転車の安全利用に関する施策を推進していく必要がある。

(4) 市民の生活に密着した道路の交通安全対策

【第9次計画前文】

交通事故は、国・県道と市道で約半数ずつ発生しており、交通事故の減少を図るためには、市民の生活に密着した道路（市道）において、交通事故データに基づく効果的な交通安全対策を実施していく必要があります。

〔評価指標の考え方〕

- ・ 市民の生活に密着した道路における交通安全を図る施策に対する評価
⇒ 市道における交通事故発生件数・死者数（道路別）
- ・ 市民の生活に密着した道路に対する施策の効果を詳細に評価
⇒ 市道における事故類型別発生件数,
〔参考〕国道、県道における事故類型別発生件数

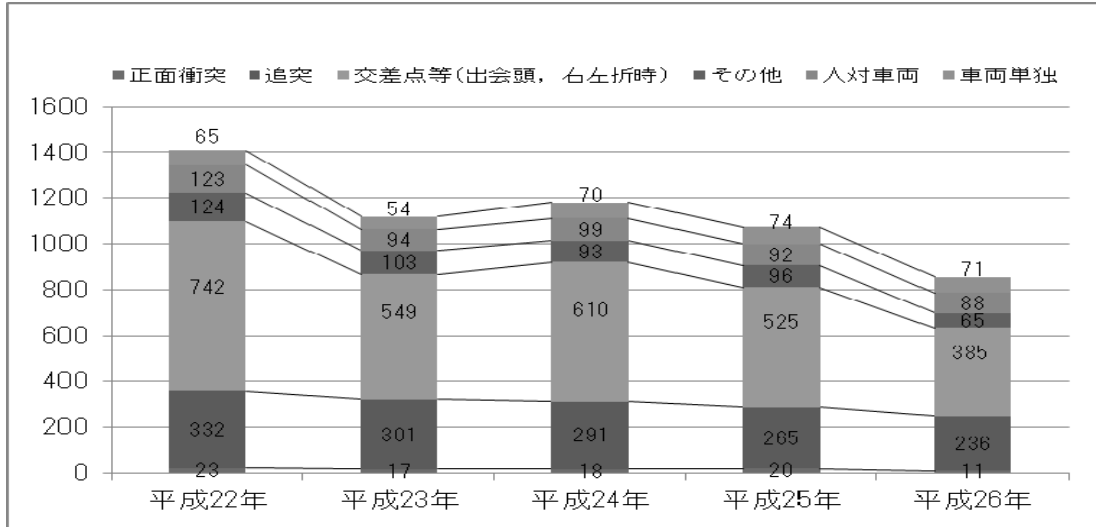
○ 道路別交通事故発生件数・死者数

道路種別	項目	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
国 道	発生件数	657件 (4.7件)	640件 (4.0件)	561件 (4.3件)	522件 (4.0件)
	死者数	4人	7人	2人	4人
主要地方道 ・ 県道	発生件数	661件 (2.9件)	646件 (2.4件)	616件 (3.0件)	491件 (2.3件)
	死者数	8人	3人	3人	5人
市 道	発生件数	1,118件 (0.4件)	1,183件 (0.3件)	1,072件 (0.4件)	856件 (0.3件)
	死者数	6人	8人	7人	7人
その他	発生件数	99件	107件	114件	97人
	死者数	0人	0人	1人	1人
合 計	発生件数	2,535件	2,576件	2,363件	1,966件
	死者数	18人	18人	13人	17人

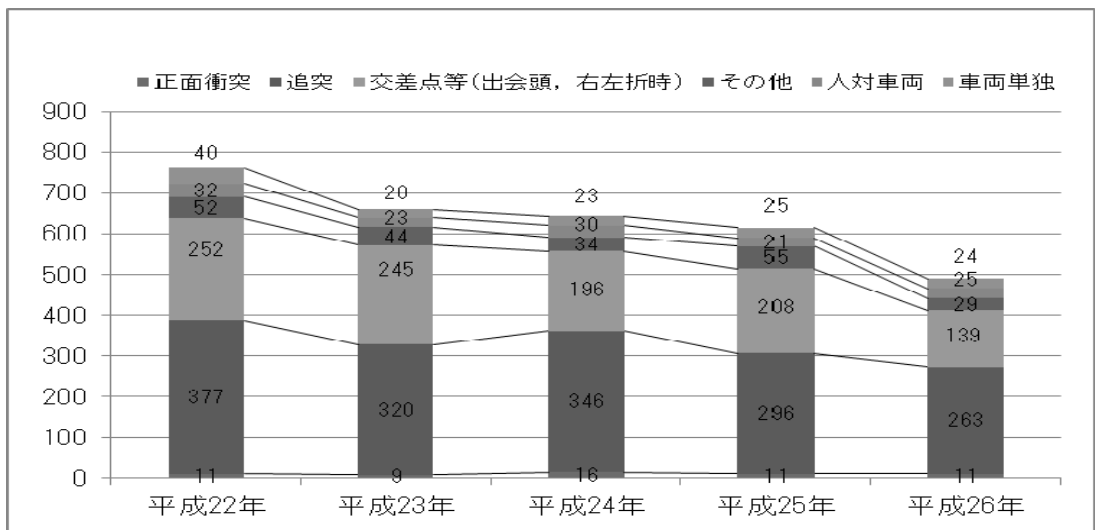
※ () は1キロメートルあたりの数値

⇒ 市道における交通事故発生件数は減少傾向で、平成23年から23%減少しており、市道に対し交通安全を図る施策が事故削減に寄与したと考えられる。

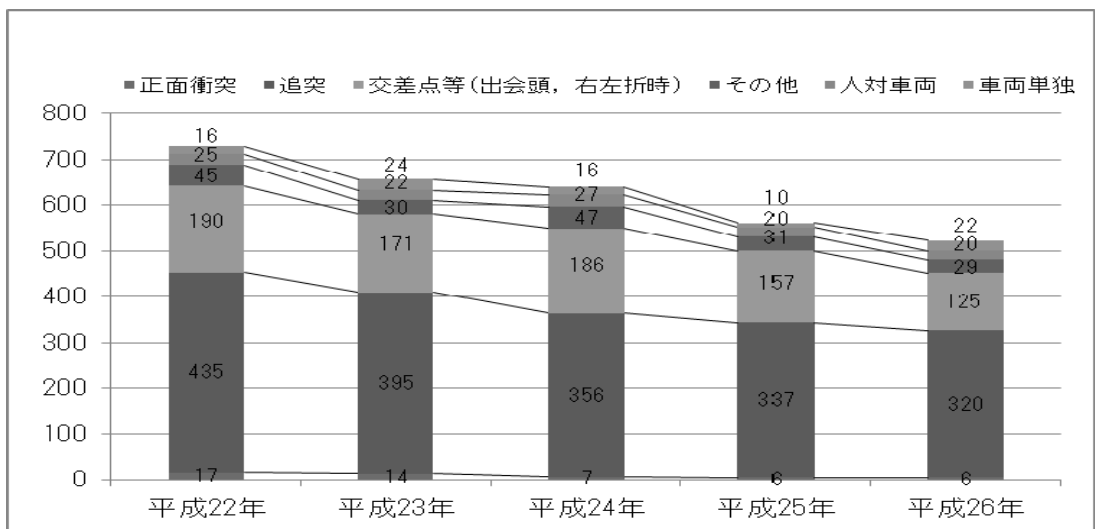
○ 市道における事故類型別発生件数



○ 【参考】国道における事故類型別発生件数



○ 【参考】県道における事故類型別発生件数



⇒ 事故類型別発生件数をみると、市道は国道・県道に比べ、車両相互による交差点等（出合頭、右左折時等）の事故が多く、追突の事故が少ない。また、市道は、人対車両の事故が国道・県道の約4倍、車両単独の事故が約3倍と多い。特に車両単独の事故はやや増加傾向にある。

◆ 評 価

- 市道における交通事故発生件数は減少傾向にあり、市道に対し交通安全を図る施策が事故削減に寄与したといえる。

(課題等)

- ・ 市道における交通事故は、交差点等における出合頭の事故が多いことや人対車両、車両単独の事故が国道・県道に比べると多いことなど特徴的な傾向もあることから、市道における交通事故をさらに削減していくためには、引き続き詳細な交通事故データの分析や地域の実情等に応じた効果的な交通安全対策を実施していく必要がある。

3 施策の柱における取組み状況と評価

(1) 市民一人ひとりの交通安全意識の向上

【第9次計画前文】

① 子どもから高齢者まで生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するために、交通社会に参加する全ての人に対して、交通安全に関する思想および知識を普及し、交通安全に対する態度を身に付けさせ、これを習慣化させるための各種教育活動であり、交通ルールや交通マナーを認識し交通事故を起こさない意識を育て、また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりを育み、交通社会の一員としての責任を自覚させるうえで重要なものです。

このような交通安全教育は、「社会生活に必要な意識，行動を育む」ことにもつながり、交通ルールや交通マナー，安全確認等の方法を習得し実践することで、交通事故の未然防止と交通安全意識の向上に大きな効果が期待できることから、学校や地域活動の場，福祉活動の場，インターネットの活用などを図り、子どもから高齢者まで、それぞれのライフステージに合わせた生涯にわたる交通安全教育を推進します

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は被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となり得るものです。本市の自転車の交通事故は、全体の約20%を占めており、自転車の安全な利用を確保するためには自転車利用者が「車両」としての交通ルールやマナーを十分に理解することが重要であることから、自転車利用者への交通安全教育を推進します。

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向上を図ります。

④ 広報啓発活動の推進

広報紙や市ホームページ，イベント等あらゆる機会を通じて、交通事故の発生状況，基本的な交通安全対策，交通ルールの変更内容等の周知や，シートベルトや反射材の着用促進，高齢者に配慮した交通安全意識の向上，高齢者の公共交通利用の促進等に関する啓発活動を推進します。

■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	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	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	—	19%	20%	21%	21%	H27年度 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、計画期間中に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る。しかしながら、本市の交通事故発生件数は、現計画策定時から減少しており、実施してきた各種の交通安全施策が効果をあげていることを考慮すると、交通安全意識も向上していると考えられる。今後も各種施策を引き続き実施していく。

（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る。
- ・ 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る。

〔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る。
- ・ 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る。

〔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る。

- 全国的に自転車が行歩者と衝突し、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る。

(2) 地域住民と連携した道路交通環境の整備

【第9次計画前文】

- ① 交通事故多発地点の安全性向上の推進
地理情報化した交通事故データにより明らかになった交通事故多発地点において、交通事故の状況を調査分析し、道路や交差点の改修、交通安全施設の整備、多発地域での交通安全意識啓発などを行い、交通事故多発地点の安全性の向上を推進します。
- ② 自転車や歩行者の通行空間の確保
歩行者や自転車、自動車等が安全に通行できるよう、異種交通を分離し、自転車や歩行者の通行空間の確保を図ります。
また、無秩序な駐輪・駐車により安全な歩行空間や自転車の通行空間が阻害され、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駐輪対策等を推進します。
- ③ 交通安全に配慮した道路交通環境整備の推進
幹線道路や生活道路において、地域の住民が危険だと感じる交差点や道路の安全を確保するため、交通安全施設の整備や劣化した交通安全施設の更新等の道路交通環境の整備を推進します。

■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る。

(課題等)

- ・ 交通事故の多発箇所や地域における危険個所に対し，事故データを調査研究しながら地域や警察，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る。
- ・ 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る。
- ・ 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る。

(3) 地域における道路交通秩序の維持

【第9次計画前文】

- ① 市民に広く普及している自転車の交通事故防止のための地域活動の促進
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を理解が不十分であることなどから、地域住民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地域における交通安全活動を促進します。
- ② 公共に脅威を及ぼす暴走族や飲酒運転を許さない地域づくり
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。

■ 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」を設定する。

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る。

(課題等)

- ・ 地域や学校等と連携しながら効果的な街頭指導等の充実を図る必要がある。
- ・ 交通安全推進協議会など地域活動を促進していく必要がある。
- ・ 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る。

(4) 救助・救急対策の推進

【第9次計画前文】

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配置を推進し、救助・救急体制の充実に図ります。

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率を向上させるためには、救急自動車が到着するまでの間、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。

◆ 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る。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、啓発が図られている。

(課題等)

- ・ 交通事故による負傷者に対する救助救急体制の充実させる必要がある。
- ・ 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る。

(5) 被害者対策の推進

【第9次計画前文】

① 被害者相談窓口等の周知など被害者対策の推進

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不幸に見舞われており、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。

◆ 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」を実施することで被害者支援についての周知を行うなど、被害者対策の推進が図られている。

(課題等)

- ・ 関係機関との連携のもと、被害者相談窓口等の周知を行う必要がある。

4 現計画の評価・課題

◆ 評価

現計画は、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改善傾向にあることから、現時点において一定の効果を上げているといえる。

(課題等)

- ・高齢人口が増加している。
- ・交通事故全体に占める高齢者の割合が増加している。
- ・加齢による身体機能の低下が及ぼす影響による交通事故が発生している。
⇒ **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る。**

- ・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。
- ・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る。
- ・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る。
⇒ **自転車の交通事故を防止する施策を展開する必要がある。**