

1 計画の指標

※ 値は暦年

指標名		現状値 (R2年)	目標値 (R7年)	算定の根拠
交通事故発生件数	人身事故の発生件数	1,474件 (R1)	1,070件以下	本市の交通事故発生件数は減少傾向にあり、第10次計画期間である平成28年から令和元年の減少率（年平均▲5.1%）に基づき、令和7年の数値を推計すると、1,077件となることから、本計画における目標値は『1,070件以下』にすることを旨とする。 ※ 計算式 R1事故発生件数×6年分の減少率（1,474件×0.949の6乗=1,076.7件）
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	11人 (R1)	8人以下	国の目標値である「2,000人以下」を本市の人口規模に換算すると「8.3人以下」となる。本市の交通事故死者数は平成29年に過去最小値である「8人」となったが、平成30年以降は増加していることも考慮し、本計画における目標値は『8人以下』にすることを旨とする。
交通事故重傷者数	交通事故により受傷し全治1ヶ月以上と診断された者の数	134人 (R1)	90人以下	国の目標値である「22,000人以下」を本市の人口規模に換算すると「90.8人以下」となることから、本計画における目標値は『90人以下』にすることを旨とする。

※ 「交通事故発生件数」は、本市独自の指標として引き続き設定する。

※ 「交通事故死者数」及び「交通事故重傷者数」は、国の「第11次交通安全基本計画」に沿い、本市においても指標とする。

2 重点的に取り組む視点における成果指標

本市の交通事故については、死者に占める高齢者の割合が高く、また、交通事故発生件数が減少傾向にある中、高校生と自転車に関する交通事故は横ばいの傾向にあることから、本計画の目標を達成する上では、子どもや高校生、高齢者、自転車利用者の交通安全対策が特に重要な課題といえる。

このため、第11次計画では、施策体系である4本の「施策の柱」に対し、特に重要な課題として「子どもや高校生の安全確保」「高齢者の安全確保」「自転車利用者の安全確保」を重点的に推進することとし、ICTなど新たな手法を活用しながら、本計画の目標を着実に達成していくこととする。なお、この3つの視点を適切かつ強力に進めていくため、成果指標を設定し、毎年、進行管理していくこととする。

(1) 子どもや高校生の安全確保

全国的には登下校時や園外活動中に子どもが犠牲となる事故が発生しており、また、本市においては高校生が関係する交通事故発生件数が横ばいの傾向にある。

このようなことから、子どもや高校生の心身の発達段階に応じた安全教室の実施や登下校時等における交通安全の確保に取り組む。

指標名	現状値 (R2年)	目標値 (R7年)	算定の根拠
子どもが関係する交通事故発生件数	89件 (R1)	60件以下	交通事故発生件数の目標値「1,070件以下」を踏まえ、第10次計画期間中の平成28年から令和元年の交通事故発生件数に占める子どもの事故割合の平均である5.6%から算出し、本計画における目標値は『60件以下』にすることを旨とする。
高校生が関係する交通事故発生件数	100件 (R1)	60件以下	交通事故発生件数の目標値「1,070件以下」を踏まえ、第10次計画期間中の平成28年から令和元年の交通事故発生件数に占める高校生の事故割合の平均である5.9%から算出し、本計画における目標値は『60件以下』にすることを旨とする。 ※ 交通事故統計上の高校生は、職業別としての計上であるが、本計画において、高校生の人口を算定する場合は、便宜上、年齢16歳から18歳の人口を基礎としている。

(2) 高齢者の安全確保

交通事故全体に占める高齢者の割合や、世代別第一当事者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、高齢化率と比較してもその増加率は高い状況にある。

高齢化の進展に伴い、今後も高齢者が関係する交通事故の増加が懸念されることから、高齢者の交通の状態（運転者・自転車・歩行者）や交通事故傾向を踏まえた交通安全対策を実施し、高齢者の交通事故防止を図る。

指標名	現状値 (R2年)	目標値 (R7年)	算定の根拠
高齢者が関係する交通事故発生件数	505件 (R1)	410件以下	平成23年以降、交通事故全体に占める高齢者の割合は増加し続けており、その値は「高齢化率」を大きく上回っている。 令和7年の推計高齢化率26.6%を用いて交通事故発生件数に占める高齢者が関係する交通事故の割合について回帰分析を行い、令和7年は38.6%と算出し、交通事故発生件数の目標値「1,070件」に乗じて、本計画における目標値は『410人以下』にすることを旨とする。

(3) 自転車利用者の安全確保

本市では、自転車を安全で快適に楽しく利用できる「自転車のまち うつのみや」の実現に向けて取り組んでいるが、自転車の交通事故の発生状況などから、引き続き自転車利用者の交通ルール遵守が求められている。

このことから、自転車走行空間の整備や自転車安全利用教育などを通して、全ての自転車利用者が安全に安心して自転車を利用できる環境づくりに取り組む。

特に、世代別人口1万人当たりの自転車事故当事者数が突出して高い高校生に対する自転車安全教育を推進する。

指標名	現状値 (R2年)	目標値 (R7年)	算定の根拠
自転車が関係する交通事故発生件数	428件 (R1)	260件以下	自転車の事故件数は横ばいの傾向にあり、事故全体に占める自転車事故の割合は増加傾向にある。 交通事故発生件数の目標値「1,070件以下」を踏まえ、第10次計画期間中の平成28年から令和元年の交通事故発生件数に占める自転車事故の割合の平均である24.7%から算出し、本計画における目標値は『260件以下』にすることを旨とする。

### 3 施策の活動指標

#### (1) 指標設定における基本的な考え方

第10次計画の実績・評価や市内の交通事故の状況等をもとに整理した課題の解決に向け、柱の中心となる事業や、課題を捉えた新規・拡充事業、重点的な視点を具現化する事業の中から選定する。

#### (2) 指標及び目標値の設定

継続事業については、現在の進捗や拡充要素を考慮し、目標値を設定することとし、新規事業については、事業の効果が全市的に広がることを目指し、指標を設定する。

#### 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

※ 値は年度

個別施策	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
⑥ 高齢者に対する交通安全教育	身体機能測定器を活用した交通安全教育参加者数	1,850人 (R1)	2,100人	「体験会」の拡充 (20人×毎月開催12回) により、目標の達成を目指す。
⑧ ICT環境整備に併せた交通安全教育	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〕	—	累計94校 (全校)	GIGAスクール構想のもと、全市立小中学校で1人1台のタブレットが配付されることから、動画を活用した交通安全教育を全94校で実施することを目指す。 ※ 私立小中学校等のタブレット配付状況により、私立を含む全校を目標とする可能性あり

##### (2) 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	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
① LRTの交通ルールに係る交通安全教育・周知啓発	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〕	—	累計39地区 (全地区)	全39地区で交通安全教室を開催することを目指す。

##### (3) 自転車利用者への交通安全教育・周知啓発の推進

個別施策	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
⑤ VRを活用した自転車安全利用教育	高校生に対するVRを活用した交通安全教室開催数〔累計〕	—	累計15校 (全校)	試験的に実施した後、令和5年度から3年間で市内全15校の実施を目指す。
⑧ 自転車利用者に対する街頭指導の実施	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	現在の10箇所 (うち自転車走行空間整備路線3箇所) に加え、さらに新たな自転車走行空間整備路線など3箇所において実施することを目指す。

##### (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	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
② 交通安全活動を行う民間企業等との連携	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〕	—	累計5回 (全ブロック)	市内を中央・東・西・南・北の5つのブロックに分け、急ブレーキや急加速等の走行データを収集する機器を参加者の車両に一定期間取り付け、交通安全意識の向上を図るイベントを毎年1ブロックで開催し、5年間ですべてのブロックで実施することを目指す。

#### 施策の柱Ⅱ 地域と連携した道路交通環境の整備

##### (1) 事故データ等の分析を踏まえた交通安全対策の推進

個別施策	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
② 走行データを活用した調査分析の推進	走行データを活用した調査分析の実施ブロック数〔累計〕	—	累計5ブロック (全ブロック)	上記交通安全イベント (I (6)②) において収集した走行データを活用した調査分析を毎年1ブロックで行い、5年間ですべてのブロックで実施することを目指す。

##### (3) 自転車利用環境の総合的整備

個別施策	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
① 自転車走行空間の整備	自転車走行空間の整備延長〔累計〕	51.3km	87.3km	優先整備路線について5年間で36km整備する目標を継続する。

##### (5) 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	指標名	現状値 (R2年度)	目標値 (R7年度)	算定の根拠
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	91.9%	97.5%	市内の夜間人口 (居住地) における公共交通利用圏域 (鉄道駅から1,500m圏域、LRT停留所から500m圏域、バス停留所から250m圏域、地域内交通の運行エリア) の居住者の割合について、LRTの導入やバス路線の新設・拡充、地域内交通の充実、市街地における生活交通の確保により、令和10年度末に100%を目指す過程において、令和7年度の目標は97.5%とする。