



## 用語集

- ※ゾーン30 エリア** ...  
 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制するエリアのこと。
- ※通学路交通安全プログラム** ...  
 園児・児童・生徒をはじめ、社会全体に対する「交通安全教育」を計画的に実施することにより、交通安全思想の普及徹底を図り、自ら危険を予測し回避する意識や能力を高めるとともに、他者の安全にも配慮する意識を向上させるための取組。
- ※浜松版MaaS構想** ...  
 買物や医療等の様々な生活サービスとモビリティ(乗り物等、人の移動に関わることやモノ)の連携により、地域課題の解決や地域活性化を目指すための指針のこと。MaaSは、Mobility as a Serviceの略。
- ※ビッグデータ** ...  
 ICT(情報通信技術)の進展により、生成・収集・蓄積等が、可能・容易になる多種多量のデータのこと。
- ※矢羽根型路面表示** ...  
 車道における自転車通行位置を、自転車利用者とドライバーの双方に示す路面表示のこと。
- ※UD(ユニバーサルデザイン)** ...  
 ある特定の人のためでなく、能力や年齢、性別、国籍などの違いを超え、すべての人が暮らしやすいように、人づくりや環境づくりなどを行っていくとする考え方のこと。

### <浜松市交通安全対策会議>

条例に基づく市の附属機関で、浜松市交通安全計画を作成し、その実施を推進する。また、市の区域における交通安全に関する総合的な施策の企画について審議し、その施策の実施を推進する。

持続可能な開発目標(SDGs)への貢献



事務局 浜松市土木部道路企画課  
 住所 浜松市中区元城町103-2  
 電話: 053(457)2232  
 FAX: 050(3737)0045  
 E-mail: kotsuanzen@city.hamamatsu.shizuoka.jp

# おもいやりとゆとり

## 第11次浜松市交通安全計画

[令和3年度～令和7年度]



《はじめに》

浜松市域の交通安全を推進するため、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、国、県の計画を踏まえ、昭和46年から5ヶ年ごとに交通安全計画を策定し、交通安全に関する諸施策を進めてきました。

第10次浜松市交通安全計画(平成28年度から令和2年度)の計画期間においては、市民や事業者、関係団体等が事故防止に取り組んだ結果、最終年の令和2年には人身交通事故件数が5,570件、死者数が17人となり、それぞれ目標である6,000件以下、17人以下を達成することができました。

しかしながら、依然として悲惨な死亡事故や多くの交通事故が発生しております。

また、政令指定都市の中で、本市は、人口10万人当たりの人身交通事故件数が、平成21年から連続してワースト1であり、令和2年においては、本市が706.1件、最も少ない新潟市が166.7件と、その差が約540件もあることなどからも、さらなる交通事故防止対策が必要です。

このため、引き続き人身交通事故ゼロの社会を目指し、国及び県の計画を遵守する中で、浜松市の道路交通安全の大綱となる第11次浜松市交通安全計画では、本市の事故特性を踏まえた上で、人と交通環境を軸としたソフト・ハード施策をオール浜松体制で推進します。

### 浜松市交通安全対策会議

2021年(令和3年)12月



# 市内の人身交通事故の推移

- 第10次計画期間の年間人身交通事故件数は、令和2年に5,570件となり、9次計画の平成27年の8,697件から3,127件減少した。
- 年間死者数は、平成28年には25人、令和2年には17人と減少傾向にある。
- 第10次計画の目標値の年間人身交通事故発生件数6,000件以下、年間死者数17人以下を達成した。

# 現状と課題

## 〇市内で起きている事故の主な特徴

- 事故類型別**では、全体の約4割が追突事故、約3割が出会い頭事故であるため、これらの事故を防止することが重要である。
- 事故発生の**時間帯別**では、通勤・通学の時間帯に事故が集中しているため、この時間帯における事故削減を図る必要がある。
- 道路形状別**では、交差点付近での事故が多くみられる。また、幹線道路の渋滞を避けて生活道路に流入する車両による事故が懸念される。
- 主な事故の原因**は、「安全確認が不十分」(安全不確認)や「相手の存在を把握しながらも動きをよく見ていない」(動静不注視)が多いことから、こうした事故の抑止に努めなければならない。
- 自転車事故**の多くは10代に集中しており、その内約6割が出会い頭事故となっているため、その世代の交通安全意識の定着が重要である。

## 〇交通安全思想の普及徹底

- 安全確認が不十分なドライバー、周りの歩行者や車両の存在を把握しながらも危険はないと判断して運転しているドライバーなどが、事故リスクを高めている。
- 人間はミスをするものとの前提の下で、ドライバーの危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故の防止が重要である。
- 歩行者や自転車の中にも、「無理な横断」、「ながらスマホ」など、安全を軽視した行動をする人がいる。こうした人の意識を変えるため、交通事故が生活に及ぼす影響を市民一人一人が自ら考え、納得して安全な交通行動ができることとともに、警察等による道路交通秩序の維持が重要である。

## 〇高齢者等の安全確保

- 世代別の事故死者数**では、高齢者(65歳以上)の割合が約5割を占めており、**状況別**で見ると、歩行中に車両と衝突し亡くなる事故が約3割を占め、その内、高齢者が約7割となっていることから、高齢者と歩行者の安全確保が重要である。



# 基本理念

依然として年間5,000件を超える多くの人身交通事故が発生しており、子供や高齢者等が被害に遭う事故が後を絶たない。このようなことから、改めて「人優先」の考えの下、交通安全思想の定着と交通環境の充実を図り、究極的には交通事故のない社会を目指す。

# 基本方針

## 「人に係る安全対策」

浜松市におけるすべての陸上交通において、安全な運転及び行動を行うためには、市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築しようとする意識(当事者意識)を持つことが必要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

## 「交通環境に係る安全対策」

人優先の考えの下、円滑かつ安全な通行を推進するために、人と車両の混合交通の解消を図り、機能分担された道路網の整備や交通安全施設等の整備を図る。

「※」は用語集参照

| 人に係る安全対策            |  | 重点施策                | 交通環境に係る安全対策   |  |
|---------------------|--|---------------------|---|--|
| 1 市内事故の特徴を知る        | ・事故の発生状況(危険箇所マップ等)や交通安全情報の積極的な発信と取得  | 1 道路交通環境の整備         | <ul style="list-style-type: none"> <li>中央分離帯開口部の閉塞や交差点改良</li> <li>ビッグデータ※等を活用した事故分析と対策</li> <li>生活道路での速度抑制対策</li> </ul> |  |
| 2 交通安全思想の普及徹底       | <ul style="list-style-type: none"> <li>各年代に応じた交通安全教育の推進</li> <li>安全な道路横断の推進</li> <li>交通指導取締りの推進</li> </ul> | 2 通勤・通学時間帯における安全確保  | <ul style="list-style-type: none"> <li>注意喚起の実施(路面標示や看板設置)</li> <li>交通量の分散及び削減(時差出勤等)</li> </ul>                         |  |
| 3 交通事故忌避意識の醸成       | ・街頭啓発、民間大型ビジョンを活用した広報・啓発の実施  | 3 歩行者及び自転車の安全確保     | <ul style="list-style-type: none"> <li>安全な歩行空間と安全な横断の確保</li> <li>矢羽根型路面表示※の設置等自転車走行空間の整備</li> </ul>                     |  |
| 4 高齢者や障がい者及び子供の安全確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>体験型交通安全教室を通じた身体能力の把握や交通マナーの習得</li> <li>通学路交通安全プログラム※の推進</li> </ul>  | 4 高齢者や障がい者及び子供の安全確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>UD※に配慮した交通環境の整備</li> <li>ゾーン30エリア※の拡充等の通学路や未就学児の散歩コースの安全対策</li> </ul>            |  |
| 5 先端技術の積極的活用        | ・衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全車の体験会等の実施と普及の促進   | 5 公共交通等の利用          | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通等の利用促進</li> <li>浜松版MaaS構想※に基づく異なる交通手段の連携や共助型交通の推進</li> </ul>                 |  |



# 目標・計画期間

|          |                             |             |
|----------|-----------------------------|-------------|
| 【目標】     | 年間人身交通事故件数： <b>2,500件以下</b> | 【計画期間】      |
| 令和7年末までに | 年間死者数： <b>12人以下</b>         | 令和3年度～令和7年度 |