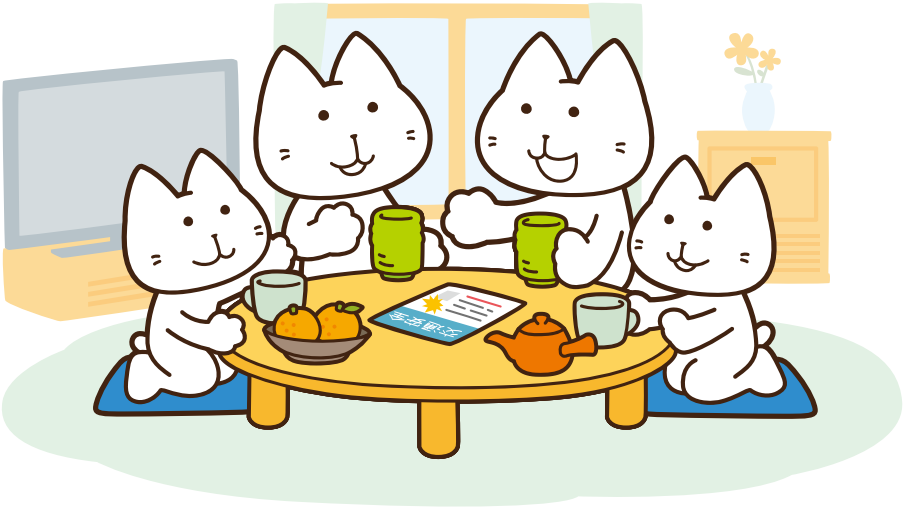
第12次
浜松市交通安全計画（案）

（令和8年度～令和12年度）



浜松市交通安全 PR キャラクター
ヤマダネコ ©Yamada

浜松市交通安全対策会議

1　計画の概要

背景・目的

浜松市は、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か年ごとに浜松市交通安全計画を策定し、交通安全に関する諸施策を強く推進してきました。

前計画の第11次浜松市交通安全計画（令和３年度から令和７年度）の計画期間においては、浜松市交通事故防止対策会議等を通じ、市民や事業者、関係団体等が交通事故防止に取り組んだ結果、最終年の令和７年には人身交通事故件数については4,799件と、事故件数の目標2,500件の達成には至りませんでしたが、死者数については統計開始後最少の９人となり、目標の12人を下回ることができました。

長期的には、人身交通事故件数や死者数が減少傾向にある一方で、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、近年においても、こどもが犠牲となる痛ましい交通事故が発生しており、次世代を担うこどものかけがいのない命を交通事故から守っていくことが求められています。加えて、高齢化やデジタル化の進展、シェアリングサービスの拡大など、交通を取り巻く環境は急速に変化しており、変化に応じた対策も必要不可欠です。

交通事故を起こさないためには、市民一人一人が「交通事故は自分事」と捉え、自らが交通安全を実践する必要があります。

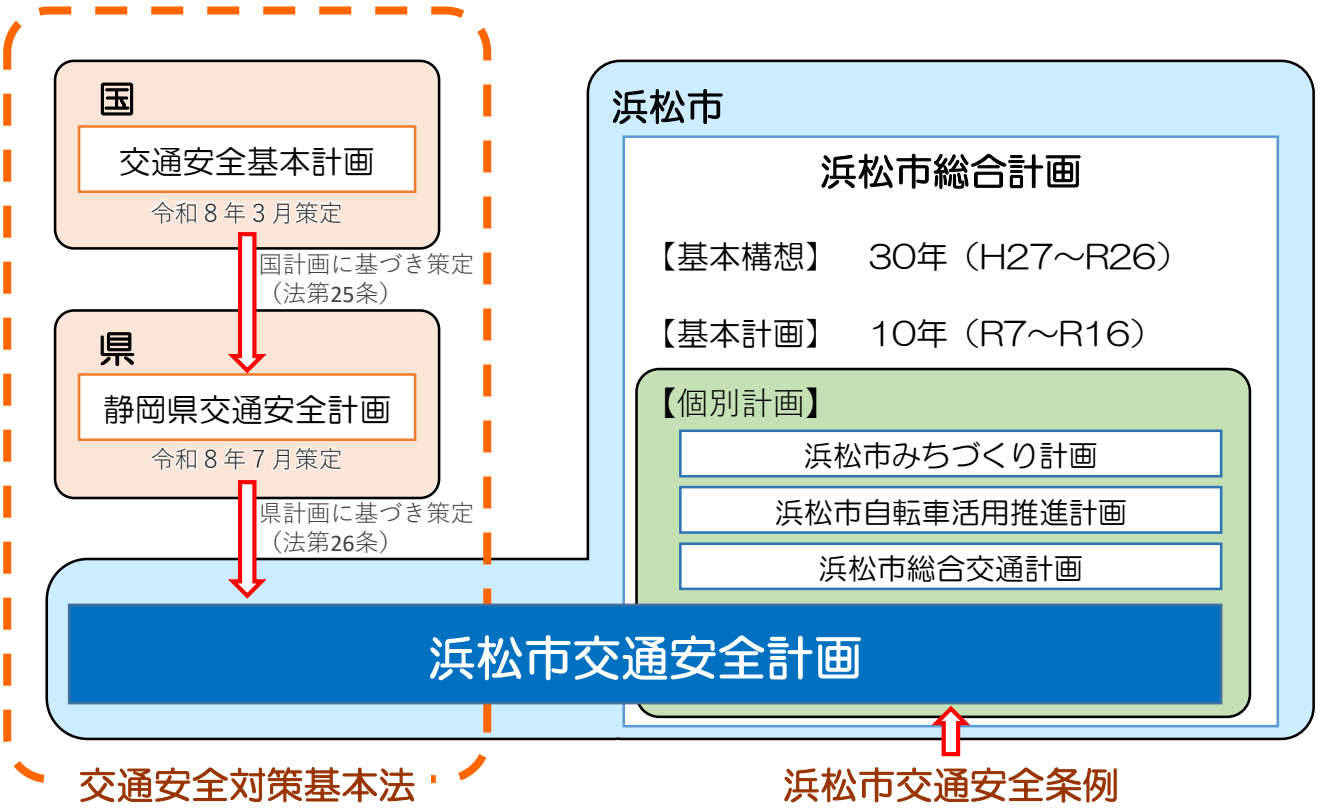
浜松市では、上記の観点並びに交通事故の発生状況を踏まえて、令和８年度から令和12年度までの５年間に講ずべき施策の大綱を定めた第12次浜松市交通安全計画を作成し、本市における交通安全対策の方向性を示して、浜松市が交通事故のない安全で安心できるまちとなるよう交通安全対策を推進します。

本資料中、出典について記載のないグラフや表は、浜松市が独自に作成したものです。

計画の位置付け

浜松市交通安全計画は、交通安全対策基本法の規定により国、県が策定した交通安全計画に基づき、浜松市域の特性に応じた浜松市交通安全計画を策定します。

また、浜松市交通安全条例においても、浜松市交通安全対策会議を設置し、交通安全計画を作成することとしています。この計画は、法に基づく計画であるとともに、浜松市総合計画の個別計画の一つです。



これまでの浜松市交通安全計画（5年ごとに策定）

第1次計画 （S46～S50）	中略	第9次計画 （H23～H27）	第10次計画 （H28～R2）	第11次計画 （R3～R7）	第12次計画 （R8～R12）

注）浜松市第〇〇次交通安全計画は、次頁以降も「第〇〇次計画」と表します

計画の基本理念

浜松市交通安全計画は、交通事故のない浜松市を目指して、「人優先」の交通安全思想を基本とし、市民一人一人が安全で安心して暮らし、自由に移動できるまちの実現に向け、地域特性に応じたきめ細かく実効性の高い交通安全対策を関係機関・団体、市民が一体となり、それぞれが「交通事故は自分事」と捉えて、より一層推進します。

1　交通事故のない浜松市を目指して

- 交通事故は、市民の生命や身体、財産に重大な被害をもたらすだけでなく、家族等にも大きな影響を及ぼします。交通安全の確保は、欠かすことのできない重要な基盤です。
- 本市では、交通事故は減少傾向にある一方で、生活道路や交差点における出会い頭事故など、地域特性に応じた課題が存在しています。交通事故のない浜松市は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通事故によって失われた尊い命のことを忘れず、交通事故は根絶するという強い意志の下、究極的には交通事故のない浜松市の実現を目指します。

2　人優先の交通安全思想

- 交通安全は、自動車を中心に考えるのではなく、歩行者をはじめ、高齢者、こども、自転車など、交通社会においてより配慮が必要な「人を最優先」に考えることを基本とします。特に通学路や生活道路の安全確保、安全な道路空間の整備等を重点的に進めるとともに、交通安全教育等を通じて市民一人一人の交通安全意識の向上を図ります。

3　少子高齢化が進展しても安全に移動できる浜松市の実現

- 高齢者が運転に過度に依存することなく安心して移動できる環境づくりを目指すとともに、全ての道路利用者が安全に移動できる道路空間の形成と交通安全教育を総合的に推進していきます。安全に移動でき、安心して移動を楽しみながら豊かな人生を送ることができる社会、さらに市民が安全に安心して暮らせる「共生社会」の構築を目指していきます。

【人身交通事故発生状況】

- 浜松市における人身交通事故の発生件数は、第11次計画最終年の令和7年に4,799件と、最多であった平成18年の9,936件から半数にまで減少しています。
- 第10次計画期間の人身交通事故発生件数は令和2年に5,570件となり、第9次計画最終年の平成27年の8,697件から「3,127件」減少しました。一方、令和7年の人身交通事故発生件数は4,799件で、令和2年の5,570件から「771件」の減少にとどまり、前年比「４件」増加するなど減少ペースが鈍化し、下げ止まりの状況です。
- 人身交通事故の発生類型を見ると、「追突事故」と「出会い頭事故」が人身交通事故全体の約70%を占めています。第11次計画期間中の5年間では「追突事故」が最も多く発生してきましたが、令和7年は「出会い頭事故」が追突事故の発生件数を上回るなど、交通事故の発生状況にも変化が生じ、新たな局面を迎えています。

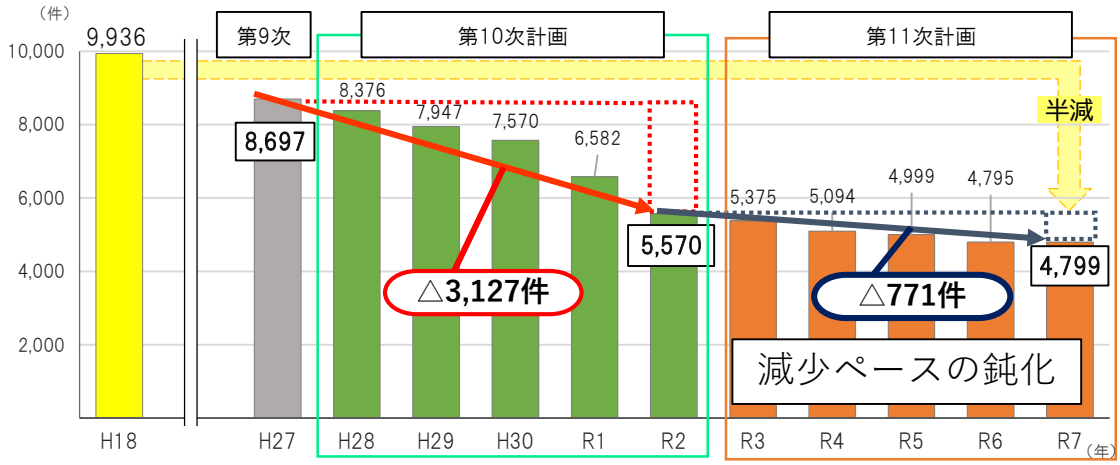


図１　人身交通事故発生推移

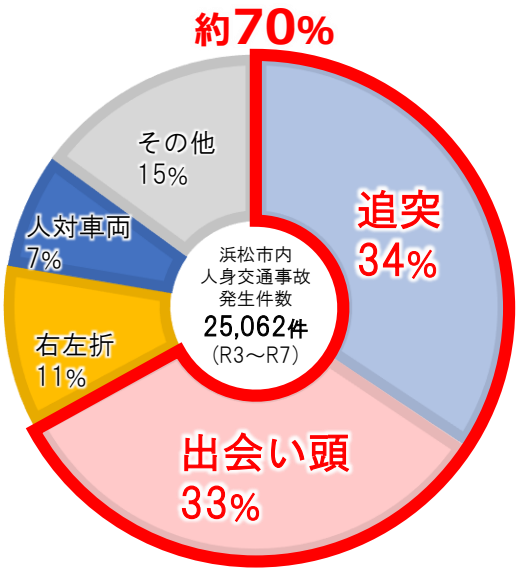


図２　人身交通事故類型別発生状況
（R3～R7計）

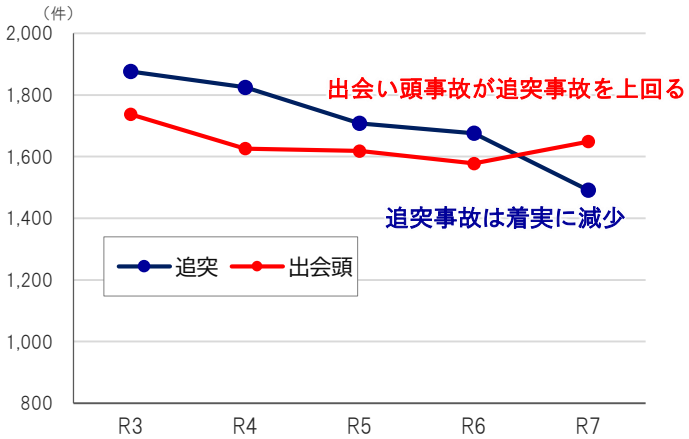


図３　「追突事故」・「出会い頭事故」発生件数推移

3　現状と課題

【交通事故死者数】

- 浜松市における交通事故による年間死者数は、最多であった平成4年の72人から約8割減少し、統計開始後最少の9人にまで低下しています。
- 第10次計画期間の年間死者数は令和2年に17人となり、第9次計画期間の平成27年の25人から「8人」減少しました。第11次計画期間の令和7年中の死者数は9人で、令和2年の17人からさらに「8人」減少しています。死亡事故の抑止という観点からは着実な成果が見られています。
- 第11次計画期間中の交通事故死者数は、全体として減少傾向を示しつつも毎年増加と減少を繰り返しており、令和5年に目標の「12人以下」を達成したものの、令和6年に再び超過し、最終年の令和7年に再達成と、達成後の推移も不安定な状況です。
- 死亡事故は人身交通事故全体とは発生傾向が異なり、「人対車両」の事故による死者の割合が高くなっています。「人対車両」の事故による死者は令和5年にかけていったん減少したものの、令和6年、7年にかけて再び増加に転じています。
- 死者を年齢別構成比を見ると、65歳以上の高齢者が68%を占めています。さらに、運転手としても歩行者としても事故に遭っています。不注意が命に関わることを認識してもらえるような意識啓発を図る必要があります。

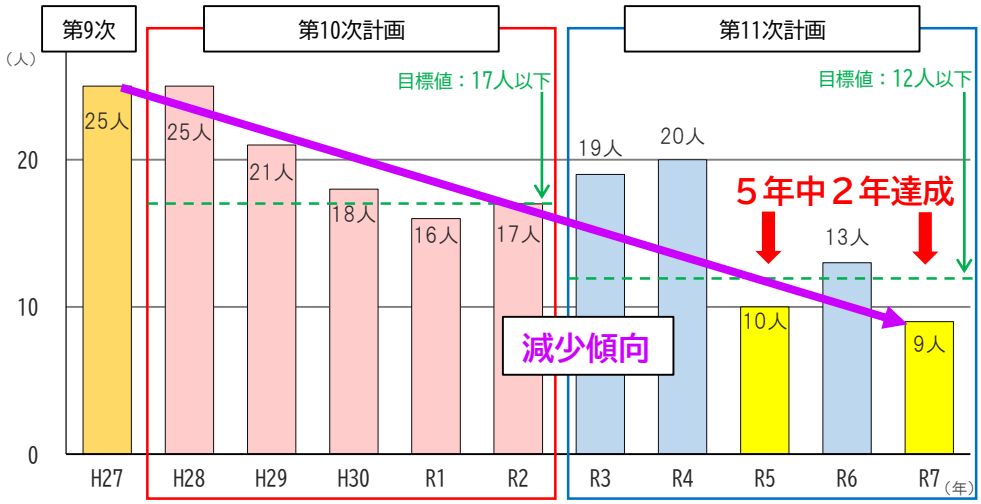


図4　交通事故死者数推移

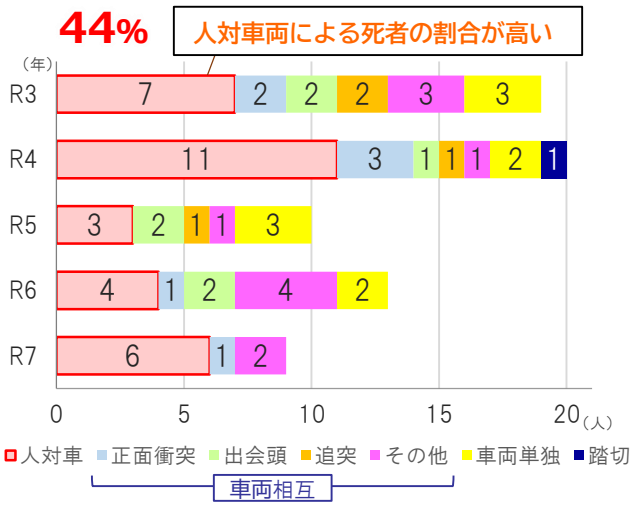


図5　交通事故類型別死者数内訳
（R3～R7計）

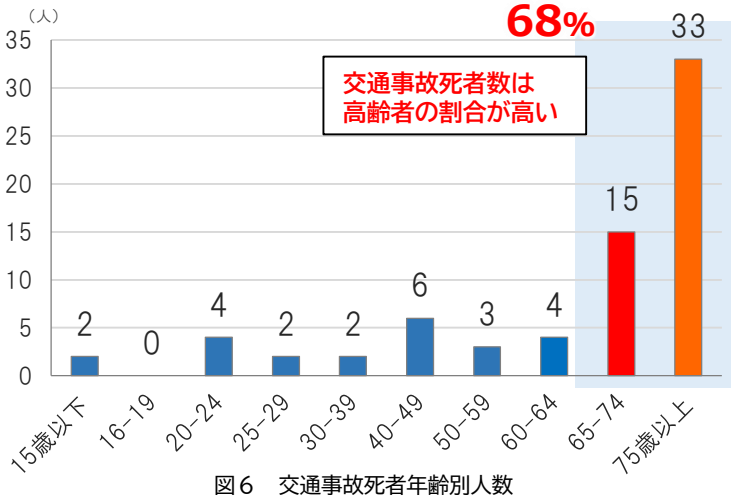


図6　交通事故死者年齢別人数
（R3～R7計）

【人身交通事故の主な発生要因】

- 第11次計画期間において、人身交通事故の発生要因の約70%が「安全運転義務違反」に分類されます。これは、「安全不確認」や「動静不注視」など、不注意や気の緩みによる事故です。自転車も含め、一人一人が自分事として気を付けて運転することで、交通事故は減らすことができます。
- 一方、「指定場所一時不停止」「信号無視」など、基本的な交通ルールの違反を起因とした事故も幹線道路、生活道路問わず、多く発生しています。
- 交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれが交通ルールを遵守することが必要不可欠です。交通安全啓発とともに、警察と連携した道路交通秩序の維持を図ります。

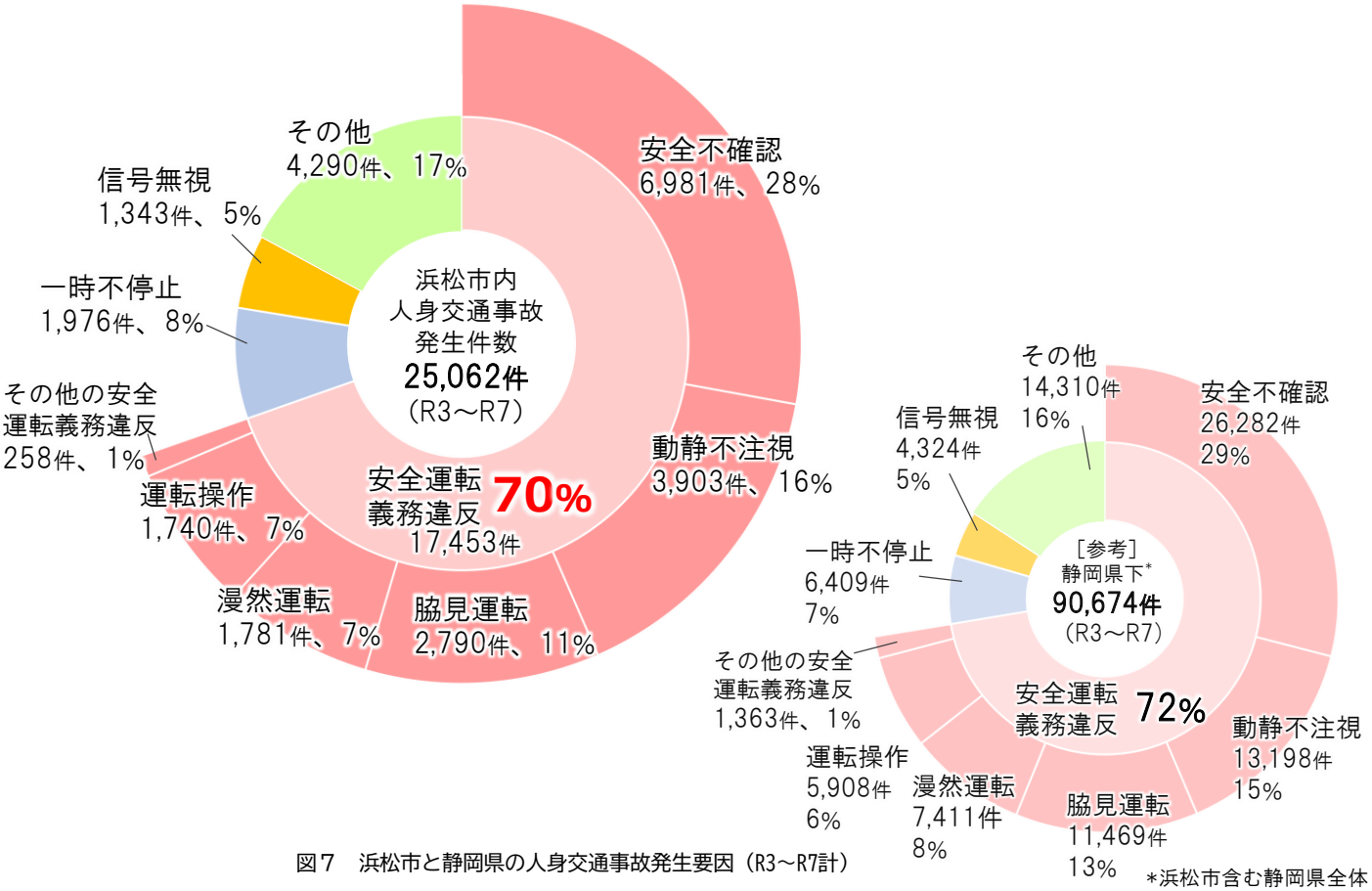


図７　浜松市と静岡県の人身交通事故発生要因（R3～R7計）

*浜松市含む静岡県全体

安全不確認とは

確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止）しながら、可能な確認を尽くさなかったために相手当事者を発見できず、また発見が遅れ事故を発生させたもの
（例：安全確認をしなかった、不十分だった）

脇見運転とは

前方不注意（外在的）に該当し、運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたもの
（例：物をとろうとした、スマートフォン等を操作していた）

動静不注視とは

相手当事者を発見（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの
（例：相手が譲ってくれると思って注視を怠った）

漫然運転とは

前方不注意（内在的）に該当し、運転者自身の心理的・生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたもの
（例：居眠り運転、ラジオ・ステレオを聞いていた、考え事）

【生活道路の事故の特性】

- 第11次計画期間に発生した人身交通事故のうち、市道等（この計画では、市道、農林道、港湾道路、広場その他を指します）では15,543件の事故が発生しています。中でも「出会い頭事故」が約41%と多く、幹線道路の渋滞を避ける車両の抜け道利用などの原因が考えられます。
- 「出会い頭事故」は、特徴として生活道路での発生が多く、約77%の事故が発生しています。さらに、約87%が交差点付近で発生しています。
- 生活道路における法定速度の引き下げ（令和8年9月から時速30km）は、「人優先」の交通安全思想を推進する上で、歩行者の致死率の低減につながる重要な制度改正です。この改正を契機とした、身近な生活道路に関する啓発や対策が必要です。

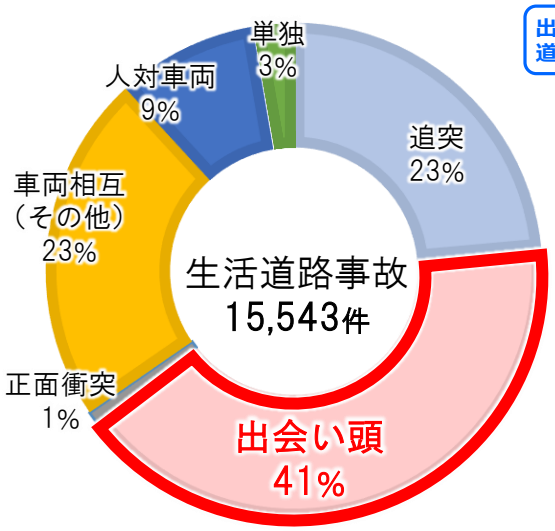


図８　生活道路における人身交通事故類型別発生状況
（R3～R7計）

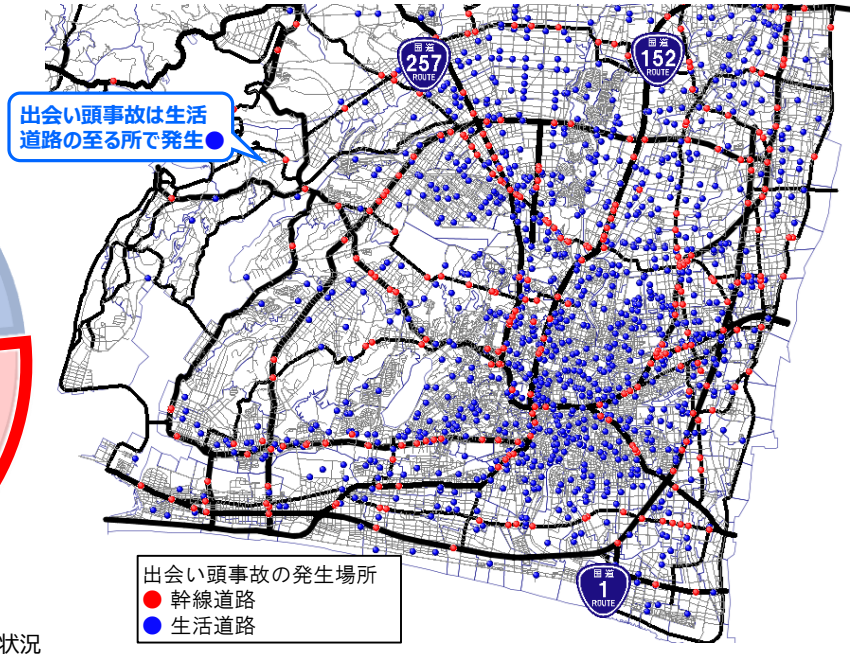


図９　浜松市域における出会い頭事故発生状況（R7）
令和7年の事故4,799件中、出会い頭事故は、
幹線道路：376件、生活道路：1,273件

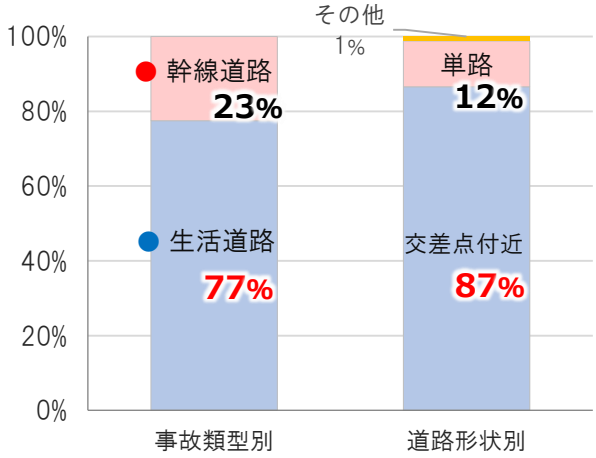


図10　出会い頭事故の発生状況（R3～R7計）

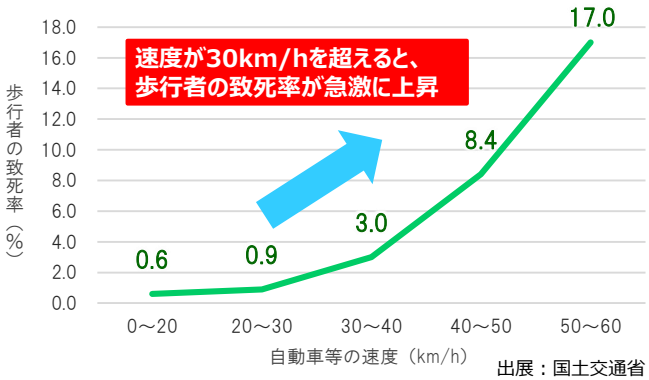


図11　歩行者の致死率と自動車の速度の関係

【幹線道路の事故の特性】

- 第11次計画期間に発生した人身交通事故のうち、幹線道路（国県道）では9,519件の事故が発生しています。中でも「追突事故」が半数以上の約52%を占めており、多くが渋滞に起因しているものと考えられます。
- 幹線道路での「追突事故」を時間帯別の発生状況を見ると、通勤時間帯の「7時台、8時台」、退勤時間帯の「17時台、18時台」と、交通量が多い時間帯の交通事故が頻発しており、いかにして事故発生のピークを抑制していくかが引き続き大きな課題です。
- 「追突事故」は、特徴として幹線道路での発生が多く、約57%の事故が発生しています。さらに、約59%が単路で発生しています。

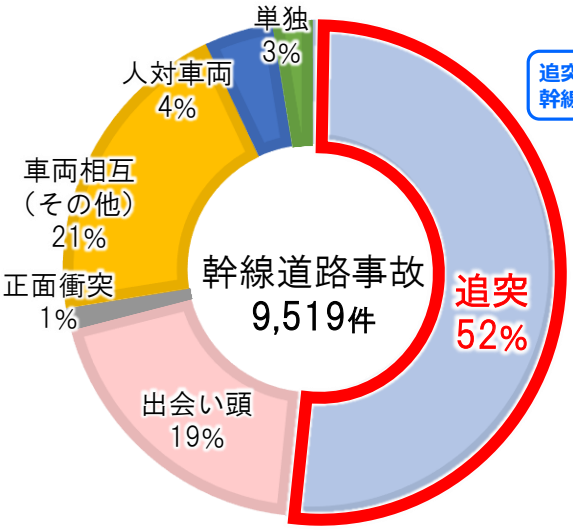


図12　幹線道路における人身交通事故類型別発生状況
（R3～R7）

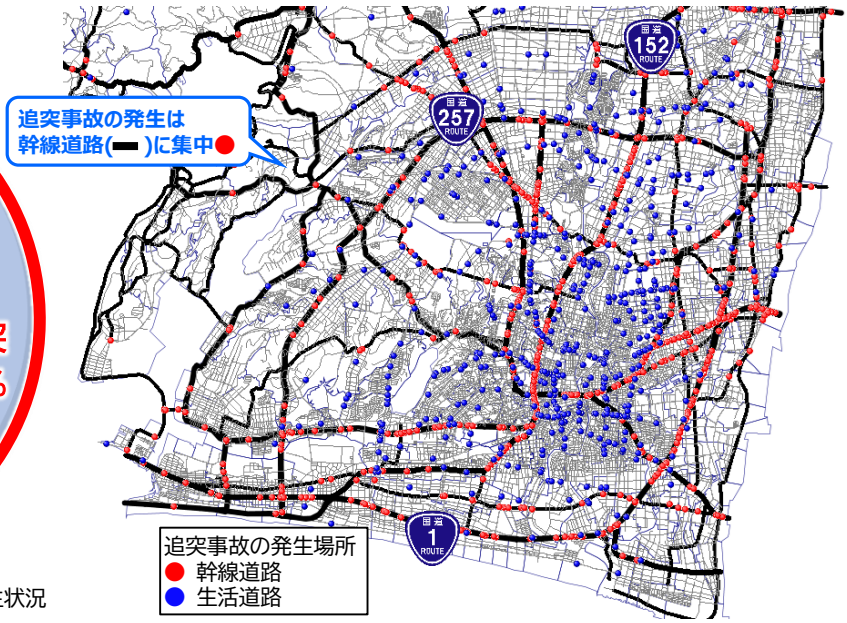


図13　浜松市域における追突事故発生状況（R7）
令和7年の事故4,799件中、追突事故は、
幹線道路：850件、生活道路：641件

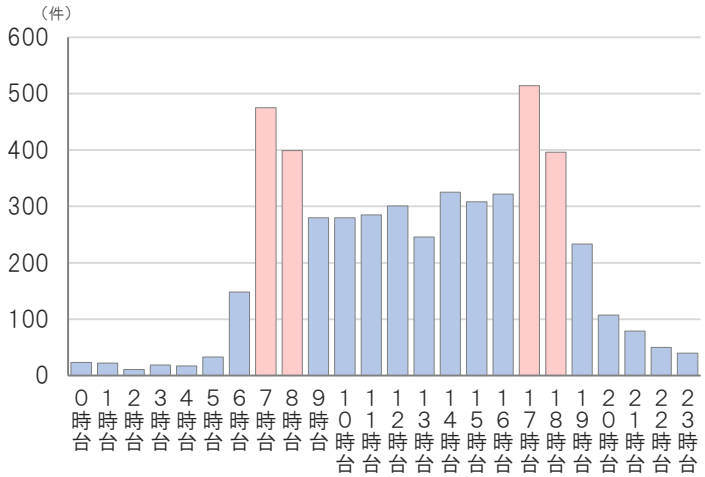


図14　幹線道路における追突事故の発生時間帯
（R3～R7計）

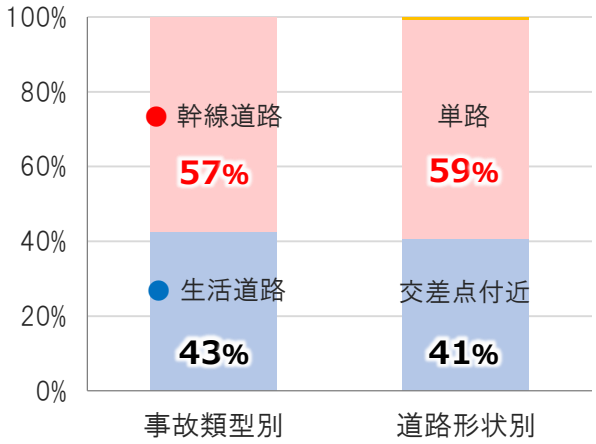


図15　追突事故の発生状況
（R3～R7計）

3　現状と課題

【歩行者事故の特性】

- 第11次計画期間に発生した人身交通事故のうち、歩行者と車両が接触する「人対車両事故」は、発生件数こそ全体の約7%* と少数ですが、交通死亡事故においては約44%* と死亡事故の半数近くを占めており、発生時の重大性が際立っています。　＊… P4、P5参照
- 歩行者の死者数は、交差点・交差点付近での発生が約70%です。国土交通白書2026の「交通事故死者の約半数が歩行中・自転車乗用中で、その約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生」との記載からも、身近な生活道路での交差点対策が不可欠です。
- 年齢別死傷者数では、75歳以上の高齢者が最も多く、こども（15歳未満）の事故も多く発生しています。死者については65歳以上の高齢者に偏っています。
- こどもの歩行中の事故は、令和3年から4年にかけて一時減少したものの、その後、令和7年にかけて増加しています。浜松市通学路等交通安全プログラムの着実な推進など、重大な事故への発展を防ぐための対策が必要です。

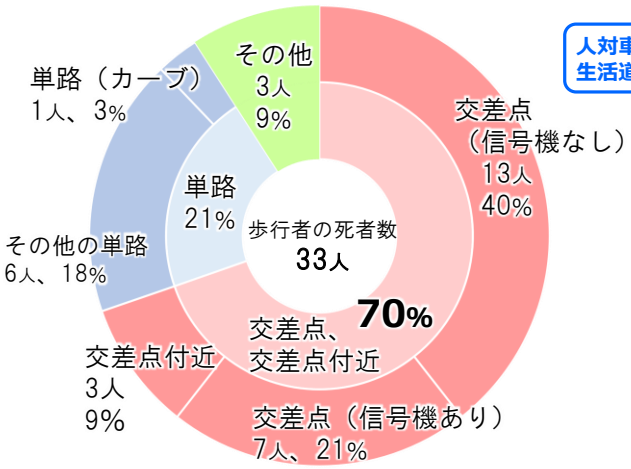


図16　歩行中死亡時の道路形状（R3～R7計）

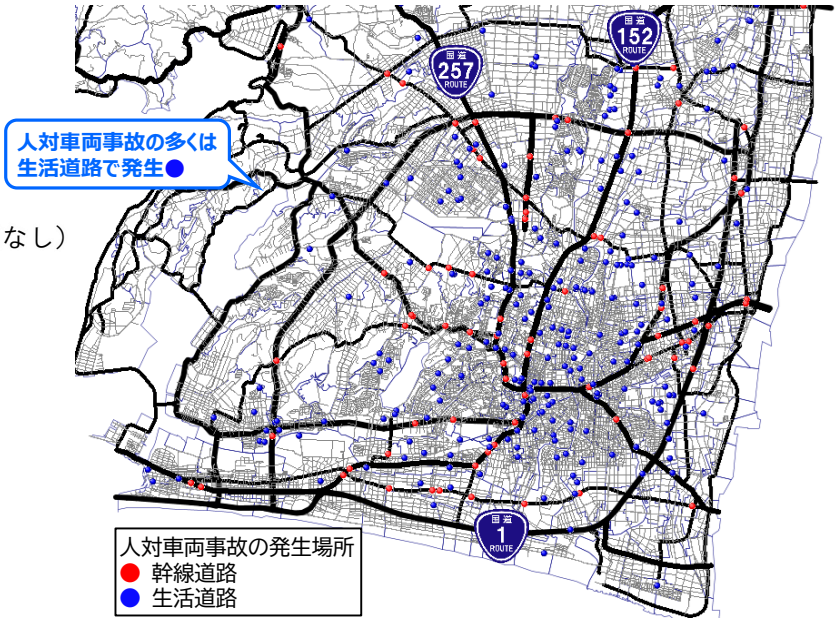


図17　浜松市域における人対車両事故発生状況（R7）
令和7年の事故4,799件中、人対車両事故は、
幹線道路：92件、生活道路：276件

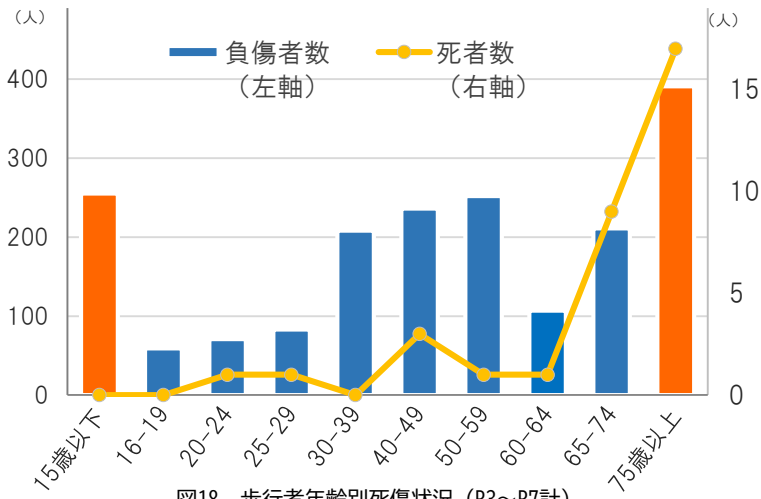


図18　歩行者年齢別死傷状況（R3～R7計）

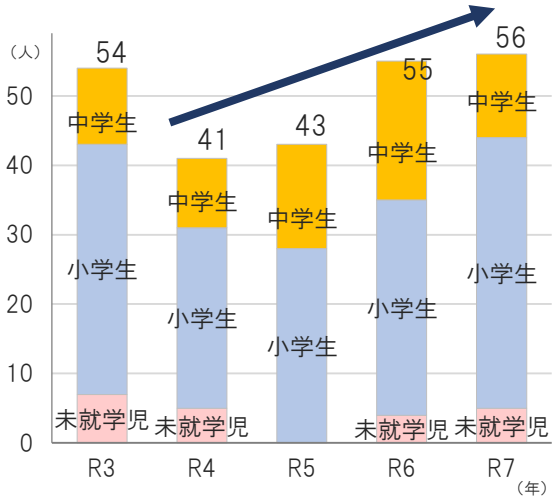


図19　こどもの歩行中の死傷者数の推移

【自転車事故の特性】

- 第11次計画期間において、「自転車事故」については増減を繰り返し、横ばいの傾向にあるなか、令和8年4月の「交通反則通告制度」、いわゆる「青切符制度」の導入により、状況を注視するとともに、車道通行を促す自転車通行空間の整備が必要です。
- 「自転車事故」死傷者数の年齢別構成では、20歳未満と60歳以上で約63%を占めています。通学や買い物などで自転車を利用する機会の多い世代への自転車事故対策が課題です。
- 令和5年4月には、自転車利用者に乗車用ヘルメット着用の努力義務が課されました。自転車ヘルメットの着用状況について、静岡県は令和７年調査で9.9%と、全国平均を下回る着用率です。学齢別に見ると、小学4年生で72.9%の着用率が、小学校卒業後、高校1年生に向けて急減しています。
- 事故に遭った際の頭部への影響は、ヘルメット着用の有無により大きな差があり、ヘルメット着用をはじめとする交通安全意識の向上が必要です。
- 「電動キックボード」をはじめとした特定小型原動機付自転車も普及が進み、重大事故の発生も危惧されるため、動向を注視していく必要があります。

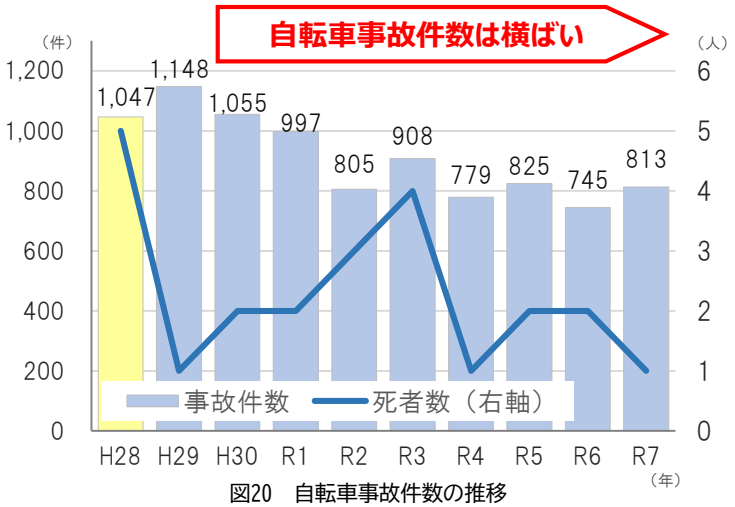


図20　自転車事故件数の推移

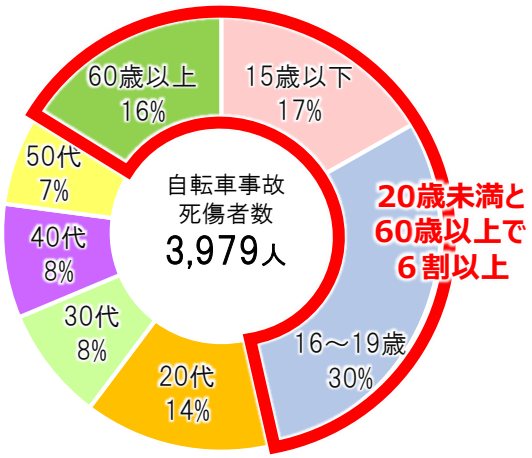


図21　自転車年齢別死傷状況（R3～R7計）

区分	全国平均	静岡県
着用率	21.2%	9.9%

図22　ヘルメットの着用率（R7 警察庁調べ）

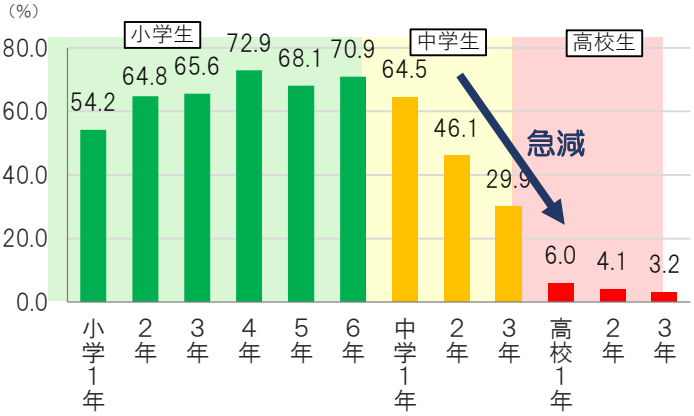


図23　静岡県の学齢別ヘルメット着用率（R3～R7計）

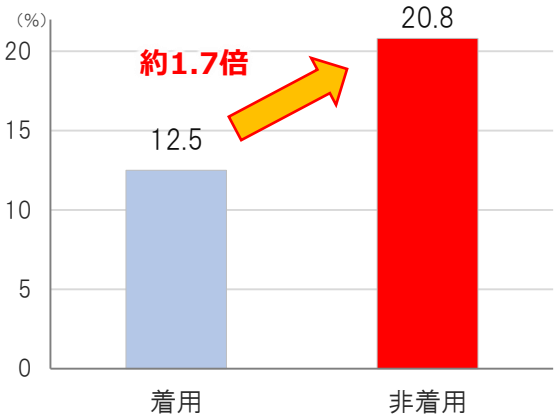


図24　ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」構成率比較（R3～R7計、警察庁調べ）
※自転車乗車中の死者・重傷者における損傷主部が頭部であった者の構成率

４ 交通安全計画の基本方針

現状と課題

人身交通事故発生状況 P4

・事故件数減少ペースの鈍化
・交通事故発生傾向の変化

交通事故死者数 P5

・死者数の減少が継続しない
・高齢者の死者数が多い

人身交通事故の主な発生要因 P6

・安全運転義務違反が人身事故の大半を占める
・一時不停止、信号無視も多く発生

生活道路の事故の特性 P7

・出会い頭事故の発生が顕著
・交差点付近での事故が多い

幹線道路の事故の特性 P8

・追突事故の発生が顕著
・通勤通学時間帯の事故

歩行者事故の特性 P9

・死亡事故の約半数を占める
・歩行者事故はこどもと高齢者に多い

自転車事故の特性 P10

・件数は横ばい状態
・中学生・高校生世代の比率が高く多くは交通違反がある

重視すべき10の視点

①高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

② こどもの安全確保のための環境整備

③ 歩行者の安全確保のための意識変容

④自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

⑤外国人の交通安全対策の推進

⑥特定小型原動機付自転車やその他小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

⑦生活道路における歩行者等の安全確保

⑧先進技術の活用推進

⑨交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

⑩地域が一体となった交通安全対策の推進

国、県の計画での視点に準拠

基本方針

道路交通環境の整備

◆道路交通環境の整備により、人身交通事故の削減を図ります。

○生活道路におけるゾーン30プラスによる速度抑制対策やラウンドアバウトの導入を推進します。

○幹線道路における薄層カラー舗装、ドットライン等による交差点改良や中央分離帯開口部の閉鎖等や自転車通行空間の整備を推進します。

○通学路等交通安全プログラムの推進により通学路対策等を実施し、こどもの安全確保を図ります。

○ETC2.0等のビッグデータやＡＩ等の先進技術を活用した事故分析により、事故発生リスクの高い箇所を抽出し、対策を実施します。

○警察と連携した、浜松市交通安全施設等連絡調整会議の場を活用した情報共有による、交通安全施設の戦略的維持管理を推進します。

○災害に強い交通安全施設等の整備に努め、有事の際も安全で安心な生活を支える道路交通の確保を行います。

○市民がさまざまな移動手段を選択し、安全な移動ができるよう、自主運行バスや共助型交通の普及を図ります。

交通安全思想の普及徹底

◆市民が交通安全を自分事と捉えられる意識改革を推進します。

○SNSやテレビ等さまざまな媒体を活用した交通安全情報の発信により、交通安全意識の醸成を図ります。

○浜松市交通事故防止対策会議等と連携し、こどもや高齢者等あらゆる年代に応じた交通安全教育を行い、変わりゆく交通情勢に対応した教育を実施して、自ら安全行動を実践できるよう指導を推進します。

○各種広報の機会において、交通安全に資する情報等の周知を行い、交通安全に関する普及活動を展開します。

安全運転の確保

◆道路利用者の意識や資質を向上させ、安全運転を確保します。

○運転者のみならず歩行者に対する交通ルール指導を行い、踏切での一時停止、信号遵守、一時停止標識の遵守など基本的な交通ルールの重要性を理解させ、安全行動を実践できるよう意識向上を図ります。

○各企業や浜松市交通事故防止対策会議と連携し、事業所に雇用される外国人を含めた自動車利用者への交通安全指導を広く展開します。

○電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車の安全利用を推進するため、関係団体と連携し、ルールの周知徹底などを行います。

道路交通秩序の維持

◆交通ルールを遵守させ、適正な道路利用の促進を図ります。

○市内警察署と連携し、市民交通安全の日等の機会に定期的に交差点監視を行い、交通違反抑止を図ります。

○各種広報の機会において、交通事故の危険性や現実を広く伝え、交通事故を起こさないという意識を浸透させます。

５　基本方針に関する目標

交通事故のない浜松市を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難です。静岡県は第12次静岡県交通安全計画において、「令和12年末までに交通事故死者数を65人以下」にする目標を掲げています。

これまでの市内の交通事故の発生状況や静岡県の目標を踏まえ、本計画では、令和12年まで５年連続で年間死者数９人以下の達成を目指します。

これまでの浜松市交通安全計画では年間人身交通事故件数を目標に据えて各種施策に取り組んできましたが、交通事故の発生抑止と一体となって達成できることを念頭に取組を進めていきます。

第12次浜松市交通安全計画　毎年の目標

年間死者数 ９人以下

第12次浜松市交通安全計画　計画期間内の目標

指標	解説	現状値（R7）	目標値
人身交通事故件数（総件数）	人身交通事故件数は、交通安全計画の根幹となる目標の一つです。究極的には交通事故ゼロを目指す上で、着実な削減が必要です。 ※今後の他都市の状況を注視します。	4,799件	3,500件
（人口10万当たり）	過去や他団体との比較にしばしば用いられる指標です。 都市規模の違いをならす効果があります。政令指定都市中、令和７年時点で20位（ワースト１）です。目標を達成し、他都市に動きがなかった場合、19位（ワースト２）となります。 ※今後の他都市の状況を注視します。	627.6件	465件
（道路延長100km当たり）	交通量に応じ必要な道路が整備されていることを前提としたときに、過去や他団体との比較に意義のある指標です。8,510kmと、政令指定都市中最も長い道路延長の本市は、令和7年時点で6位です。目標を達成し、他都市に動きがなかった場合、4位となります。 ※今後の他都市の状況を注視します。	56.4件	41件
安全運転義務違反起因の人身交通事故件数	交通ルールを守らなかったことを原因とした人身交通事故の件数です。ひとりひとりが自分事として交通安全に気を付けるよう、具体的な交通ルール指導、交通安全思想の普及を進めます。 最も大きな割合を占める安全運転義務違反、わかりやすい交通ルールである一時不停止、信号無視を起因とするの人身事故について、過去5年間で最も削減率の高かった年の削減率を5年間継続することを目標として設定します。 （それぞれ、△7.6%／年、△3.9%／年、△6.9%／年）	3,182件	2,140件
一時不停止起因の人身交通事故件数		446件	365件
信号無視起因の人身交通事故件数		270件	185件
他者の交通マナーについて「良い」と感じる人の割合	企画課実施の「市民意識調査」の結果です。「あなたの暮らしている地域で、交通事故の危険を感じますか。」の問いへの5段階評価*の平均値です。「危険と感じる、やや感じる」が上回る現状からの脱却を目標として設定します。 ＊… 1：感じる、2：やや感じる、3：どちらとも言えない、 4：やや感じない、5：感じない	2.35	3.00

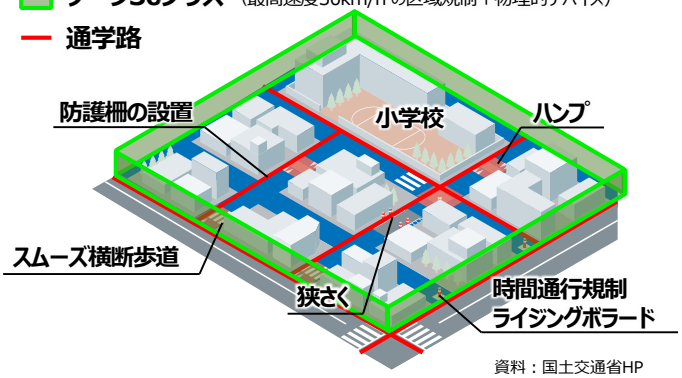
ハード対策

道路交通環境の整備

生活道路の交通安全対策

ゾーン30プラス（最高速度30km/h の区域規制＋物理的デバイス）

通学路



資料：国土交通省HP

物理的デバイス：シケイン（八幡町地区）

物理的デバイス：スムーズ横断歩道（三方原町地区）

●地元自治会、学校、警察等関係機関と協力して実施

幹線道路の交通安全対策

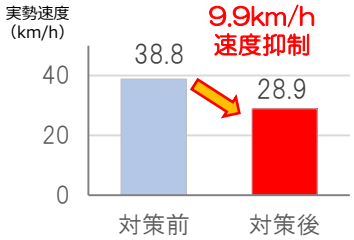
■対策事例：中央分離帯開口部閉鎖

●中央分地帯開口部閉鎖を実施

物理的デバイス：ハンプ（新原地区）

ハンプにおける自動車の速度抑制（初生町地区）

【イメージ】



実勢速度とは、道路区間を走行している自動車の速度を全て計測し、それらの85%の台数が実際に走行している上限の速度のこと

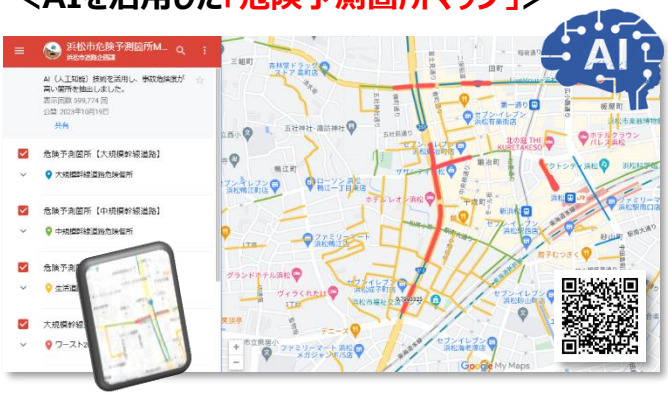
■対策事例：小型ラウンドアバウト

住宅地等において、幹線道路からの流入部や地区内の交差点を**ラウンドアバウト**とすることで生活道路の安全性を確保！

資料：ラウンドアバウトのすすめ（国土交通省　警察庁）

生活道路における交通事故の抑制に期待

＜AIを活用した「危険予測箇所マップ」＞



6　具体的な取組の例

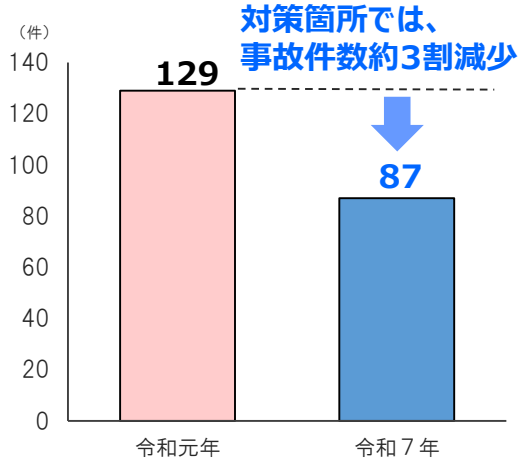
事故危険箇所の交通安全対策

事故危険箇所とは・・・

- 幹線道路などにおける追突事故等が多発する箇所で国土交通省が指定するもの
- 浜松市では53箇所が指定されており、令和12年度までに順次対策を実施（令和８年度時点）

■対策事例：交差点改良

対策箇所周辺における事故の抑制



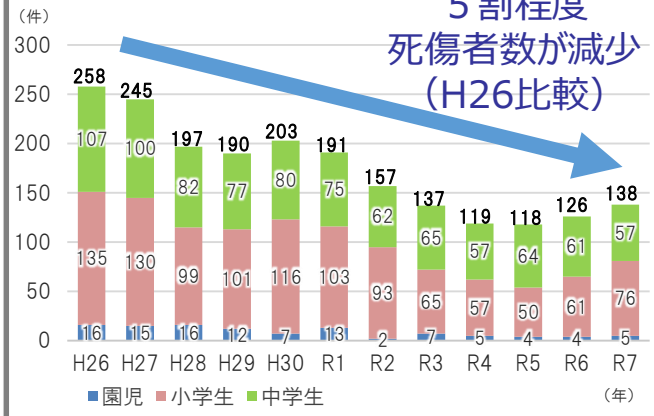
※令和3年～6年に対策した48箇所について周辺（半径30m）の事故件数を比較

幹線道路における追突事故等の抑制に期待

通学路の交通安全対策

■対策事例：歩道整備

整備効果：こどもの死傷者数の減少



こどもの人身交通事故抑制に期待

自転車通行空間の整備

■対策事例：自転車走行空間整備

●矢羽根型路面表示を整備

●自転車専用通行帯を整備

ソフト対策

交通安全思想の普及徹底

啓発活動による交通安全意識の向上

■様々な媒体を利用した広報活動

●ケーブルテレビ放映による、交通安全情報の発信

■年代に応じた交通安全教育

●幼児の発達状況に応じた交通安全教育の実施

■街頭交通安全運動

●街頭交通安全運動を実施し、交通安全意識を向上

■ヒヤリハットマップ*の共有

●LINEを活用した潜在的な危険箇所の共有

＊ ヒヤリハットマップ
交通環境でヒヤリハットした事例を、LINEを活用して収集し、潜在的な危険箇所を可視化することで、交通安全意識の向上と、未然の事故防止を目的としたマップです。

安全運転の確保

講習や体験による意識や資質の向上

■実車を使用した体験・安全運転講習

●日常的に車両を使用する企業の従業員向け講習

■シミュレーターを活用した安全運転技能の向上

●実車に即した教育により、安全確認の理解度を高める

安全運転の確保（続き）

■サポカー（安全運転サポート車）の体験会

●先進安全技術を搭載した自動車体験機会の提供

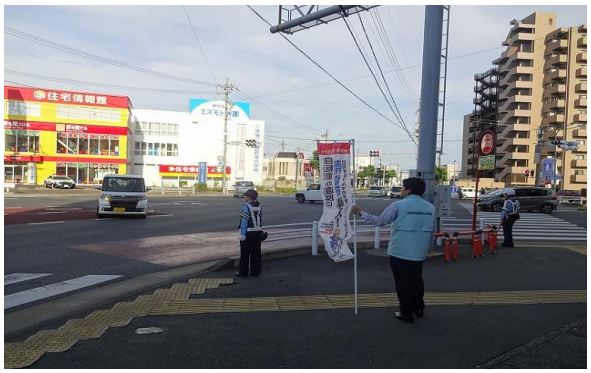
■外国人労働者向けの座学、実技講習

●日本の交通ルールを学ぶ機会の提供

道路交通秩序の維持

交通事故の危険性を理解させて、道路交通秩序の維持に繋げる

■市内警察署と連携した交差点監視活動



●市内警察署と協働した交差点監視による事故発生抑止

■生命のメッセージ展*

●命の大切さを再認識する機会の提供

＊ 生命（いのち）のメッセージ展
交通事故などで生命を奪われた犠牲者が主役のアート展です。「メッセンジャー」と呼ばれる、犠牲者一人一人の等身大パネル。その胸元には本人の写真や家族の言葉が貼られ、足元には「生きた証」である靴が置かれ、命の大切さを訴えています。

■ひまわりの絆プロジェクト*

●交通事故の危険性の情報発信

＊ ひまわりの絆プロジェクト
平成23年、京都府内で交通事故によって亡くなった男の子が育てていたひまわりの種を引き継ぎ、命の大切さや交通安全への理解を深め、交通事故の根絶の願いを広げていくものです。

7　計画の推進と進捗確認

推進体制　**浜松市交通事故防止対策会議**

≪交通安全計画と作戦書≫

本市では、交通道徳の高揚を期し、交通事故をなくす対策を強力に進めることを目的として、交通安全を推進する関係機関で構成される「浜松市交通事故防止対策会議」（会長：浜松市長）を中心に連携した取組を推進しています。

この会議では、毎年、本市における交通事故発生状況の共有のほか、重点的に推進すべき項目を示した「作戦書」を策定しており、各団体は、作戦書にまとめた作戦を中心に効果的な取組を実施しています。

5か年計画である浜松市交通安全計画に基づきながらも、変化する市内の交通事故発生状況に応じた、タイムリーかつ効果的な作戦を立てることで、交通事故対策を強力に推進します。

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、その実施を推進します。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します。

5か年の大綱　**浜松市交通安全計画**

浜松市交通事故防止対策会議

市民、自治会、学校、事業者、警察、公安委員会、交通安全協会、安全運転管理協会、行政など

各年度の具体的な取組　**作戦書**

Plan　作戦書の策定

傾向に合わせた重点項目の設定
体系的な作戦書の策定

Do　対策の実施

各団体の積極的な実施
対策の臨機応変な修正

Check　事故の分析・検証

交通事故状況の整理
事故傾向の把握
効果的／課題が残る取組の整理

Action　改善の検討

各団体による作戦の立案
新たな危険因子の特定
全国、県、類似都市との比較

作戦書は公式ウェブサイトで確認いただけます

令和　　年　　月

浜松市交通安全対策会議

事務局　土木部道路企画課
住　　所　浜松市中央区元城町103-2
電　　話　053-457-2232
E-mail　kotsuanzen@city.hamamatsu.shizuoka.jp