

総合計画体系	政策No.	2	政策名	安全で快適に暮らせるまちづくり	施策主管課	防災課
	施策No.	3	施策名	交通安全を推進する	施策主管課長名	柴田 真一
関連個別計画					関係課名	土木課、学校教育課、都市計画課

1 施策の目的と指標

① 対象(誰、何を対象としているのか)*人や自然資源等		③ 対象指標(対象の大きさを表す指標)					
		名 称		単位	名 称		単位
市民、道路利用者		A	人口(常住人口)	人	C		
		B			D		
② 意図(この施策によって対象をどう変えるのか)		④ 成果指標(意図の達成度を表す指標) *:総合計画の目標指標					
		名 称		単位	名 称		単位
交通事故にあわない、交通事故を起こさない		A	交通事故件数*	件	D		
		B	交通事故死者数	人	E		
		C	交通事故負傷者数	人	F		
⑤ 成果指標設定の考え方 (成果指標設定の理由)	・交通事故防止対策の推進結果を測定できる成果指標として、交通事故件数、交通事故死者数、交通事故負傷者数を設定した。			⑥ 成果指標の測定企画 (実際にどのように実績値を把握するか)	A,B,C:茨城県警(市町村別基礎資料)データで把握する。		

2 指標等の推移

指標名		名称	単位	数値区分	2年度 (実績)	3年度 (実績)	4年度 (実績)	5年度 (実績)	6年度 (実績)	7年度 (目標)	8年度 (目標)	9年度 (目標)
対象指標	A	人口(常住人口)	人	見込み値 実績値	53,000 53,187	52,800 52,937	52,500 53,121	52,900 52,700	52,700 52,365	52,500	52,300	52,000
	B			見込み値 実績値								
	C			見込み値 実績値								
	D			見込み値 実績値								
	A	交通事故件数*	件	目標値 実績値	271 134	268 133	266 89	130 135	129 85	128	127	126
	B	交通事故死者数	人	目標値 実績値	0 1	0 1	0 1	0 0	0 1	0	0	0
	C	交通事故負傷者数	人	目標値 実績値	352 165	350 168	348 119	165 174	164 107	163	162	161
	D			目標値 実績値								
成果指標	E			目標値 実績値								
	F			目標値 実績値								

3 施策の特性・状況変化・住民意見等

① この施策の役割分担をどう考えるか(協働による住民と行政の役割分担)

ア)住民(事業所、地域、団体)の役割(住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)

- ・市民及び道路利用者は交通ルールを守る
- ・事業者、地域、団体は市と協働で交通事故防止の活動及び運動を実施する

イ)行政の役割(市がやるべきこと、都道府県がやるべきこと、国がやるべきこと)

- ・市は事業者、地域、団体と協働で交通事故防止の活動及び運動を実施する
- ・市は交通安全意識の啓発、交通安全運動の推進、交通安全教室の実施、交通安全施設の整備と警察署及び交通関係団体との連携を図る
- ・市は国や県へ道路整備の要望を行う
- ・市は交通危険箇所への看板設置を行う

② この施策に対して住民(対象者、納税者、関係者)、議会からどんな意見や要望が寄せられているか

- ・居住者及びPTA等から信号機、横断歩道、危険箇所への注意喚起看板設置要望が寄せられている

4 施策の成果水準とその背景

(1) 時系列比較(令和2年度との比較)	(2) 近隣他市との比較(水戸市、ひたちなか市等との比較)
<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した。 <input checked="" type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば向上した。 <input type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない。(横ばい状態) <input type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば低下した。 <input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した。	<input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり高い水準である。 <input checked="" type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば高い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてほぼ同水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば低い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり低い水準である。
＊上記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など) ・市内の事故発生件数は平成17年から年によって増減はあるものの、年々減少傾向にある。令和6年は、令和2年と比較すると50件の減少となっている。一方で、高齢者が関係した交通事故件数は、令和5年は61件で、令和2年との比較で7件増加しており、全交通事故件数に占める高齢者の構成率も上昇している。	＊上記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など) ・令和6年の那珂市の交通事故発生件数は85件、水戸市759件、ひたちなか市305件で、人口1万人当たりの死傷者数を見ると水戸市28.43人、ひたちなか市19.90人で那珂市は16.25人となっており、隣接地と比較してどちらかといえば高い水準となっている。

5 施策の現状と課題

① 施策の現状(当市の特徴、その要因として考えられること等) ・交通事故件数は減少傾向にある。令和6年は85件であり、令和2年との比較で50件の減少となっている。また、令和5年の死者数は0人、負傷者数は174人となっており、負傷者数については交通事故件数と同様に、減少傾向にある。 ・高齢者が関係した交通事故件数は、令和5年は61件で、令和2年との比較で7件増加しており、全交通事故件数に占める高齢者の構成率も上昇している。 ・児童生徒が関係した交通事故件数は、令和5年は5件で、令和2年との比較で2件減少してしているが、全交通事故件数に占める児童生徒の構成率は横ばいの状況となっている。 ・カーブミラーや通学路のグリーンベルト化などの交通安全施設に対する整備要望が増えている。 ・運転免許自主返納者は、令和2年度175人、3年度205人、4年度192人、令和5年度140人、令和6年度199人となっている。
② 施策の課題(基本計画期間を見据えて、どのような課題を解決していかなければならないか) ・児童生徒や高齢者など、交通弱者への交通事故対策をさらに強化する必要がある。 ・カーブミラーやガードレールなどの交通安全施設については、設置を必要とする箇所が増加しており、緊急性や必要性などを考慮し、整備を進める必要がある。

6 施策の目標設定とその根拠(水準の理由と前提条件)・方針

・「交通事故件数」は、平成30年(210件)と令和3年(133件)を比較すると約50%減少しているが、令和2、3年は横ばいであったため、第2次那珂市総合計画後期基本計画(R5～R9)において、目標値(R9)は令和3年現状値(133件)から5%減の126件、中間目標値(R7)は $(126-133)/6 \div \blacktriangle 1.16$ 件/年の減少を見込み128件に設定した。 ・「交通事故死者数」は、重大事故を減らし0人となることを目指し、目標値を設定している。 ・「交通事故負傷者数」の目標値の設定は、「交通事故件数」の目標値をもとに算出している。
--

7 施策の目標達成のための基本事業

基本事業	基本計画期間における取り組み方針	主な事務事業
交通安全意識の啓発	・通学時の交通事故を防止するため、交通安全協会、交通安全母の会などの市民活動団体とともに、小中学校において交通安全教室を実施する。 ・交通事故に遭わない、交通事故を起こさないという意識の向上を図るため、交通安全協会などの関係機関とともに、交通ルールや交通マナーについて、街頭キャンペーンによる啓発活動を進める。 ・高齢者の交通事故被害や高齢ドライバーによる交通事故を防止するため、関係機関と連携し、高齢者向けの講習会への参加促進を図る。	交通安全推進事業 団体補助事業
交通安全環境の整備	・通学路にある信号機に横断旗を設置するとともに、見通しの悪い道路などの危険箇所に注意喚起の看板やのぼり旗を設置する。 ・道路における交通安全対策と交通の円滑化を推進し、事故が起きにくい環境づくりに努める。 ・カーブミラーやガードレールなどの交通安全施設については、緊急性や必要性を考慮しながら、整備を進める。 ・子どもや高齢者などを事故から守るために、行政と地域、学校、警察及び交通安全母の会が情報を共有し、連携を図りながら地域での見守りや立哨指導を行うなど、交通安全体制の充実を図る。 ・通学路の安全を確保するため「通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関と連携して合同点検や歩道整備などの対策を実施する。 ・自動車の運転に自信がなくなった高齢者などに運転免許証の自主返納を促し、交通事故の抑制を図る。	交通安全施設整備事業 運転免許自主返納等支援事業